

**BRM.0012.10.7.2019.KJ-K**

**Protokół nr 7/19 z posiedzenia Komisji Transportu**

**Data posiedzenia:** 26.06.2019 r.

**Miejsce posiedzenia:** siedziba PKM Katowice Sp. z o.o. ul. Mickiewicza 59,  
Urząd Miasta Katowice ul. Młyńska 4 sala 4,5

**Godzina rozpoczęcia posiedzenia:** 11:00

**Godzina zakończenia posiedzenia:** 15:20

**Prowadzący obrady:** Przewodniczący Komisji Transportu Pan Łukasz BORKOWSKI

**Protokolantka:** Katarzyna JAGLIŃSKA – KOŻLIK

**W posiedzeniu Komisji uczestniczyło 6 radnych (na 10 ogółem).**

**Radni nieobecni:**

1. Adam LEJMAN-GAŚKA
2. Piotr PIETRASZ
3. Borys PRONOBIS
4. Tomasz SZPYRKA

**Zaproszeni goście:**

1. Zastępca Naczelnika Wydziału Budynków i Dróg Pani Katarzyna BETKA
2. Zastępca Naczelnika Wydziału Edukacji i Sportu Pani Grażyna BUREK
3. Główny Specjalista w Wydziale Obsługi Inwestorów Pani Adriana KAMIŃSKA-FLAK
4. Naczelnik Wydziału Komunikacji Społecznej Pan Maciej STACHURA
5. Naczelnik Wydziału Kultury Pani Edyta SYTNIIEWSKA
6. Zastępca Naczelnika Wydziału Kształtowania Środowiska Pan Grzegorz MAZURKIEWICZ
7. Zastępca Naczelnika Wydziału Polityki Społecznej Pani Jolanta WOLANIN
8. Zastępca Naczelnika Wydziału Promocji Pan Marcin STAŃCZYK
9. Naczelnik Wydziału Nadzoru Właścicielskiego Pani Mirosława STACHURA-JELEŃ
10. Naczelnik Wydziału Rozwoju Miasta Pani Katarzyna STAŚ
11. Zastępca Naczelnika Wydziału Transportu Pan Łukasz KOSOBUCKI
12. Prezes Zarządu PKM Katowice Sp. z o.o. Pani Helena ULANOWSKA
13. Wiceprezes Zarządu ds. techniczno-eksploatacyjnych PKM Katowice Sp. z o.o. Pan Roman URBAŃCZYK
14. Dyrektor ds. ekonomiczno - finansowych i inwestycyjnych PKM Katowice Sp. z o.o. Pan Paweł CYGANEK
15. Kierownik Działu Planowania i Eksploatacji PKM Katowice Sp. z o.o. Pan Marek TARNECKI

**Ponadto w posiedzeniu uczestniczyli:**

1. Przewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w PKM Katowice Pan Józef KUŚMIERCZYK
2. Pan Łukasz KĄDZIOŁKA - Portal: katowice24.info

## PORZĄDEK POSIEDZENIA

### CZĘŚĆ WYJAZDOWA POSIEDZENIA

1. PKM Katowice Sp. z o.o. – działalność spółki. Transport autobusowy w Katowicach.

### CZĘŚĆ STACJONARNA POSIEDZENIA

2. Przyjęcie porządku obrad.

3. Przyjęcie protokołu z poprzedniego posiedzenia komisji.

4. Propozycje Komisji Transportu do projektu budżetu miasta Katowice na 2020 rok.

5. Opiniowanie projektów uchwał.

6. Sprawy bieżące.

1) Raport o stanie miasta Katowice za rok 2018.

2) Odpowiedź na zapytanie Pana radnego Adama Lejmana-Gąski z posiedzenia Komisji w dniu 23.05.2019 r.

3) Odpowiedź na zapytanie Pana radnego Jarosława Makowskiego z posiedzenia Komisji w dniu 23.05.2019 r.

4) Uchwała Nr 22/2019 Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 22.01.2019 r. w sprawie przyjęcia opracowania pn.: "Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej".

7. Wolne wnioski.

8. Zakończenia posiedzenia.

---

Ad. 1. [PKM Katowice Sp. z o.o. – działalność spółki. Transport autobusowy w Katowicach.](#)  
[\(Załącznik nr 1\), \(Załącznik nr 2\)](#)

Przewodniczący Komisji Transportu Pan Łukasz BORKOWSKI na podstawie listy obecności stwierdził prawomocność obrad Komisji. Następnie powitał zgromadzonych na posiedzeniu Komisji gości oraz radnych dziękując jednocześnie Pani Prezes Helenie Ulanowskiej za możliwość przeprowadzenia posiedzenia na terenie PKM Katowice Sp. z o.o. Następnie Pan Przewodniczący zwrócił się z prośbą o przedstawienie informacji będącej przedmiotem obrad Komisji.

Prezes Zarządu PKM Katowice Sp. z o.o. Pani Helena ULANOWSKA pokrótce omówiła przygotowane informacje, o uszczegółowienie danych Pani Prezes zwróciła się do Dyrektora ds. ekonomiczno - finansowych i inwestycyjnych.

Dyrektor ds. ekonomiczno - finansowych i inwestycyjnych PKM Katowice Sp. z o.o. Pan Paweł CYGANEK przedstawił zebranym prezentację multimedialną, która zawierała informacje dotyczące struktury własnościowej Spółki, ilości obsługiwanych linii autobusowych, ilości pasażerów, przewozów, struktury zatrudnienia, zaplecza technicznego oraz taboru autobusowego w tym autobusów elektrycznych. Prezentacja obejmowała również dane w zakresie historii wymiany taboru, zakupu taboru w realizacji, wykorzystania środków unijnych na zakup autobusów, planów zakupu taboru autobusowego na lata 2020-2021, oraz działalności dodatkowej Spółki.

Radny Dawid KAMIŃSKI zapytał czy docelowo większość autobusów PKM Katowice będzie posiadała klimatyzację.

Dyrektor ds. ekonomiczno - finansowych i inwestycyjnych PKM Katowice Sp. z o.o. Pan Paweł CYGANEK wyjaśnił, że docelowo wszystkie autobusy będą posiadały klimatyzację. Wszystkie

zakupione autobusy od 2011 roku to pojazdy klimatyzowane.

**Radny Adam SZYMCZYK** zapytał, jakie są zasady włączania klimatyzacji w autobusach.

**Dyrektor ds. ekonomiczno - finansowych i inwestycyjnych PKM Katowice Sp. z o.o. Pan Paweł CYGANEK** wyjaśnił, że klimatyzacja jest automatyczna, w chwili, gdy temperatura przekroczy 25 stopni wówczas włącza się chłodzenie i zbija temperaturę do 4 stopni poniżej temperatury zewnętrznej.

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** poprosił o przybliżenie kwestii infrastruktury niezbędnej do realizacji przewozów autobusami elektrycznymi.

**Dyrektor ds. ekonomiczno - finansowych i inwestycyjnych PKM Katowice Sp. z o.o. Pan Paweł CYGANEK** wyjaśnił, że na budowanych centrach przesiadkowych są przewidziane miejsca pod ładowarki szybkiego ładowania. Pojawia się tu jednak pytanie, kto powinien tą ładowarkę postawić. Jeśli PKM Katowice to wówczas będzie to ładowarka Spółki, zatem inny przewoźnik nie będzie mógł z niej skorzystać. Przedstawiciele Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii twierdzą, że to oni postawią sieć ładowarek. Pan Dyrektor stwierdził, że dopóki nie będzie infrastruktury to inwestowanie w tabor autobusów elektrycznych nie ma sensu.

**Radny Jarosław MAKOWSKI** odnosząc się do kwestii infrastruktury stwierdził, że jest ona warunkiem koniecznym by w ogóle myśleć o zakupie autobusów elektrycznych. Pan radny zapytał czy jest jakaś strategia w tym zakresie.

**Dyrektor ds. ekonomiczno - finansowych i inwestycyjnych PKM Katowice Sp. z o.o. Pan Paweł CYGANEK** stwierdził, że jedyne, co obecnie funkcjonuje to opracowanie zakładające miejsca postawienia tych stacji ładowania. Jest to opracowanie przygotowane przez GZM. Pan Dyrektor podkreślił, że uzyskanie odpowiedniej mocy przyłączeniowej od Tauron Polska Energia S.A. to jest bardzo długi proces. Spółka chce na bazie mocy ładować 20 autobusów. Czas oczekiwania na realizację wniosku o przydzielenie odpowiedniej mocy to 3 lata. Na terenie Katowic jest na tyle przestarzała infrastruktura przesyłowa, że gdyby podłączono do ładowania 20 autobusów to Katowice zostałyby bez prądu, bo kable nie wytrzymają takiego obciążenia. Dlatego też ten proces tyle trwa, bo specjalnie dla potrzeb Spółki PKM Katowice będzie ciągnięty kabel średniego napięcia z Załęża z rozdzielni. Termin realizacji tej inwestycji to 30 maj 2020 roku.

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** stwierdził, że per analogia by podpiąć budowane centra przesiadkowe również potrzeba takiej mocy.

**Dyrektor ds. ekonomiczno - finansowych i inwestycyjnych PKM Katowice Sp. z o.o. Pan Paweł CYGANEK** stwierdził, że na powstającym centrum przesiadkowym przy ul. Sądowej nie ma na chwilę obecną możliwości podłączenia ładowarki, ponieważ na całe centrum została przydzielona moc 200 kW, a taka moc jest potrzebna do obsługi jednej stacji szybkiego ładowania autobusów.

**Radny Adam SZYMCZYK** zapytał ile stacji ładowania jest obecnie w mieście Katowice.

**Dyrektor ds. ekonomiczno - finansowych i inwestycyjnych PKM Katowice Sp. z o.o. Pan Paweł CYGANEK** wyjaśnił, że jest 5 stacji ładowania wolnego z czasem ładowania 2-3 godziny oraz 1 stacja szybkiego ładowania 200 kW z możliwością rozbudowy o kolejną ładowarkę 200 kW. Taka

ładowarka ładuje autobus w około 30 minut.

**Radny Jarosław MAKOWSKI** stwierdził, że w centrum miasta niejednokrotnie po bardzo ciasnych uliczkach poruszają się autobusy przegubowe. Pan radny zapytał czy istnieje taka możliwość by w tym rejonie kursowały autobusy krótkie.

**Dyrektor ds. ekonomiczno - finansowych i inwestycyjnych PKM Katowice Sp. z o.o. Pan Paweł CYGANEK** wyjaśnił, że Spółka realizuje zlecenie ZTM. To ZTM decyduje o tym gdzie, na jakiej linii, jaki autobus ma jeździć. ZTM bada napełnienia, ilość pasażerów oraz jakie są potrzeby w tym zakresie.

**Kierownik Działu Planowania i Eksploatacji PKM Katowice Sp. z o.o. Pan Marek TARNECKI** wyjaśnił, że Spółka jest związana umową, która określa rodzaj taboru. W oparciu o napełnienia dobierane są autobusy. Jeżeli napełnienie jest wysokie to musi być tabor przegubowy. Gdyby zdecydowano, że będzie to tabor krótki to wówczas trzeba zwiększyć częstotliwość jego kursowania. Badania napełnienia w ZTM przeprowadzane są co pół roku.

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** poruszył kwestię przetargu na zakup 5 autobusów elektrycznych. Pan Przewodniczący poprosił o przedstawienie informacji jak sytuacja wygląda na chwilę obecną.

**Prezes Zarządu PKM Katowice Sp. z o.o. Pani Helena ULANOWSKA** wyjaśniła, że po unieważnieniu pierwszego przetargu w drugim postępowaniu jedynym oferentem była firma Solaris. Obecnie Spółka jest już na etapie rozstrzygnięcia i wezwania do złożenia dokumentów. Z chwilą, kiedy Solaris złoży dokumenty, zostaną one zweryfikowane i podjęta zostanie decyzja o zatwierdzeniu wyboru oferty. Pani Prezes dodała, że jeszcze przed podpisaniem umowy muszą zostać wysłane do Urzędu Zamówień Publicznych dokumenty w celu przeprowadzenia kontroli uprzedniej. Po otrzymaniu stanowiska podpisana zostanie umowa z terminem realizacji na przyszły rok. Pani Prezes stwierdziła, że być może te problemy, które doprowadziły do konieczności rozpisania drugiego przetargu Spółce przyniosą korzyść, ponieważ pracownicy są odpowiednio przeszkoleni i oswojeni z pojazdami Solarisa. Ładowarki mobilne plug-in będą tej samej marki podobnie baterie zasilające do pojazdów.

**Radny Jarosław MAKOWSKI** poruszył kwestię zatrudnienia kierowców w PKM Katowice oraz kształtowania się wynagrodzeń tej grupy zawodowej. Pan radny poprosił o uszczegółowienie danych w tym zakresie.

**Prezes Zarządu PKM Katowice Sp. z o.o. Pani Helena ULANOWSKA** wyjaśniła, że Spółka na dzień dzisiejszy zatrudnia 556 kierowców. Jak wszyscy przewoźnicy w Polsce boryka się jednak z brakami kadry. Wszyscy kierowcy są zatrudnieni na podstawie umowy o pracę. Średnia płaca kierowców to około 4900 zł brutto.

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** zwrócił uwagę na spór zbiorowy trwający w Spółce. Pan Przewodniczący poprosił o przedstawienie informacji w tym zakresie.

**Prezes Zarządu PKM Katowice Sp. z o.o. Pani Helena ULANOWSKA** wyjaśniła, że spór zbiorowy podjęty został przez 3 spośród 5 central związków branżowych. Spór dotyczy podwyżek płac. Początkowo roszczenia opiewały na kwotę 2 zł za roboczogodzinę i dodatkowo premia roczna.

W chili obecnie prowadzone są mediacje. Przedstawiony został projekt porozumienia rozwiązującego ten spór, w którym proponujemy 1 zł na stawce godzinowej zasadniczej dla każdego pracownika. Te działania będą się jednak wiązały z tym, że na koniec roku Spółka nie wygeneruje zysku tylko stratę, która może oscylować w granicach 2,5 mln zł. Pani Prezes dodała, że jednocześnie Spółka prowadzi rozmowy z GZM w zakresie waloryzacji stawek za wozokilometr. Płace pracowników, co roku wzrastają, jednak oczekiwania pracowników są dużo większe niż możliwości Spółki. Przedstawiliśmy projekt wspomnianego porozumienia. Chcemy nie tylko od czerwca wypłacić wspomniane 1 zł, ale równocześnie od października negocjować te stawki, ponieważ niesłusznie włączono dodatek stażowy do stawki godzinowej, co powoduje, że wszyscy nowozatrudnieni kierowcy tego dodatku nie mieli. W związku z tym jest bardzo duża dysproporcja stawek godzinowych od 15 zł dla początkującego kierowcy do 21 zł wwyż dla tych, którzy mają już długi staż. W przywołanym porozumieniu zaproponowaliśmy by po określonym czasie zatrudnienia wyrównywać pracownikom stawki. Związki zastanawiają się obecnie nad propozycją Zarządu Spółki. By podpisać to porozumienie płacowe Zarząd domaga się by zakończyć spór zbiorowy, natomiast związki zawodowe chcą go zawiesić. Takiej formy jednak w prawie pracy nie ma. Można zawiesić strajk lub akcję protestacyjną. Pani Prezes stwierdziła, że zarówno jednej jak i drugiej stronie zależy na konsensusie w tym zakresie i na interesie pracowników. Pani Prezes stwierdziła, że w PKM Sosnowiec również był taki spór w wyniku, którego pracownicy otrzymali 1 zł podwyżki jednak bez tego wyrównania w październiku i spór został zakończony. Podobnie w PKM Gliwice oraz Tychy. Odnosząc się do kwestii negocjacji z GZM Pani Prezes stwierdziła, że Spółka wnosi jedynie o wzrost dopłaty o 0,45 zł za wozokilometr. GZM obiecuje, że rozpatrzy wniosek, ale równocześnie nas zbywa. Pani Prezes wyraziła nadzieję, że decyzje w tym zakresie zapadną jednak na korzyść Spółki.

**Przewodniczący komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** stwierdził, że inwestycje w tabor są widoczne, ale nie można zapominać o pracownikach. Bez kierowcy żaden autobus nawet najnowocześniejszy nie pojedzie. Pensje w sektorze prywatnym rosną, zatem również w tym sektorze publicznym powinny rosnąć. Bo to się odbija na komforcie pracy kierowców, a tym samym komforcie pasażerów. Pan Przewodniczący poinformował, że głos w dyskusji chciałby zabrać Przewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w PKM Katowice Pan Józef Kuśmierczyk. Wobec powyższego Pan Przewodniczący poddał pod głosowanie wnioski o udzielenie głosu Panu Przewodniczącemu.

Radni jednogłośnie wyrazili zgodę na zabranie głosu przez Przewodniczącego Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w PKM Katowice.

**Przewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w PKM Katowice Pan Józef KUŚMIERCZYK** stwierdził, że zamiany dotyczące taboru są widoczne. Niemniej jednak, jeśli nie zainwestuje się w człowieka to Spółka nie będzie właściwie funkcjonowała. Pan Przewodniczący odnosząc się do kwestii wynagrodzenia kierowców stwierdził, że zbyt dużo jest nadgodzin względem podstawy wynagrodzenia i to jest główny element sporu pomiędzy pracodawcą a pracownikami. Toczą się rozmowy z Zarządem Spółki. Zdaniem Pana Przewodniczącego zmierzają one w kierunku podpisania porozumienia. Pan Przewodniczący zwrócił uwagę na kwestię wymiany taboru na elektryczny, cen jakie Spółka musi płacić za nowe autobusy oraz dysproporcji cenowej w stosunku do pojazdów starszego typu, działalności podstawowej Spółki, a także dopłat ZTM do 1 wozokilometra. Zdaniem Pana Przewodniczącego również gmina powinna zaangażować się w negocjacje dotyczące dopłaty do wozokilometrów, ponieważ albo te umowy zostaną renegotjowane i dostosowane do wydatków i kosztów realnych funkcjonowania Spółki, albo pojawią się poważne problemy. Zarząd Spółki w przyszłym roku znowu będzie musiał zmierzyć się

z kwestią finansów podniesioną przez stronę społeczną i podwyżkami dla pracowników. Na chwilę obecną na rynku jest doskonała koniunktura dla pracowników, zatem pracownicy będą odchodzili z PKM Katowice tym bardziej, że wymagania w stosunku do kierowców są wysokie. Pan Przewodniczący zwrócił również uwagę na kwestię wieku pracowników nie tylko kierowców, ale i pracowników zaplecza technicznego, a także pracowników umysłowych zatrudnionych w Spółce. Pan Przewodniczący poruszył również kwestię dopłat do komunikacji poszczególnych gmin GZM. Katowice są miastem, które wpłaca największe środki na sprawne jej funkcjonowanie. Pan Przewodniczący stwierdził, że gdyby ta kwota została w mieście to problem komunikacji byłby rozwiązany. Pan Przewodniczący poruszył również kwestię wpływów z biletów oraz prędkości eksploatacyjnych, które w Katowicach są znacznie niższe niż w Sosnowcu czy Gliwicach. Podsumowując swoje wystąpienie Pan Przewodniczący jeszcze raz podkreślił, że bez załogi bez wykwalifikowanych i dobrze opłacanych pracowników żaden przedsiębiorstwo nie będzie sprawnie funkcjonowało.

**Przewodniczący komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** stwierdził, że Pan Kuśmierczyk naświetlił bardzo istotny problem, ponieważ dobra załoga to podstawa. Bez pracowników Spółka nie będzie mogła świadczyć usług.

**Radna Krystyna SIEJNA** zapytała jak wygląda koszt wozokilometra dla autobusu o napędzie tradycyjnym EURO 6, hybrydowym i elektrycznym. Czy umowa o przewóz na konkretną linię zawiera wyróżnik, preferencję, jakiego typu tam autobus ma jeździć. Pani radna zapytała czy przetarg zawiera również taki wyróżnik w stosunku do ceny wozokilometra.

**Dyrektor ds. ekonomiczno - finansowych i inwestycyjnych PKM Katowice Sp. z o.o. Pan Paweł CYGANEK** wyjaśnił, że jeśli chodzi o koszty autobusu 12 metrowego jest to niecałe 8 zł za wozokilometr. Przy stawce, jaką Spółka otrzymuje z GZM wynoszącej niecałe 6 zł. Koszt autobusu elektrycznego przy braku infrastruktury do ładowania, co powoduje, że te autobusy mniej jeżdżą to jest ponad 20 zł za wozokilometr. Realnie ten koszt może być w granicach 12-14 zł za wozokilometr. Dofinansowanie z GZM jest takie samo jak do autobusów o napędzie tradycyjnym. Na dzień dzisiejszy w żadnym dużym mieście przewoźnicy nie dostają tak niskich stawek jak w Katowicach. Gdziekolwiek w Polsce w jakimkolwiek większym mieście te stawki są przynajmniej o 2 zł wyższe. Nowoczesny tabor, klimatyzowany odpowiednie wynagrodzenie dla kierowców to zamyka się kotwą 12 zł za wozokilometr.

**Radna Krystyna SIEJNA** zapytała czy stawka 6 zł za wozokilometr obowiązuje w całej Metropolii czy mówimy tylko o PKM Katowice.

**Dyrektor ds. ekonomiczno - finansowych i inwestycyjnych PKM Katowice Sp. z o.o. Pan Paweł CYGANEK** wyjaśnił, że stawki są bardzo podobne w Gliwicach i Sosnowcu. Nieco wyższe są w Tychach. Pan Dyrektor stwierdził, że stawka ta jest podzielona na dwie części. I część 30% zmienia się w zależności od ceny paliwa, niestety z kilkumiesięcznym opóźnieniem. II część 70% obejmuje wszystkie pozostałe koszty jak amortyzacja, płace. Obecnie 53% tego, co dostajemy od Metropolii wydajemy na płace. Ta część stawki od 2014 roku wzrosła o 2% natomiast średnia płaca w tym samym czasie wzrosła o 22%. Zatem staramy się ograniczać inne koszty by, co roku na podwyżki dla pracowników wyasygnować środki. Jeśli nie będzie takiego wyrównania do poziomu kraju to tej komunikacji nie będzie. Pan Dyrektor podkreślił, że dzisiaj są jeszcze Fundusze Unijne, ale one się skończą, wówczas może dojść do sytuacji, że pasażerowie będą wożeni 25 letnimi autobusami, ponieważ Spółki nie będzie stać na zakup nowego taboru.

**Radna Krystyna SIEJNA** zapytała czy w podobnej sytuacji jak PKM Katowice są PKM Sosnowiec i Gliwice?

**Prezes Zarządu PKM Katowice Sp. z o.o. Pani Helena ULANOWSKA** stwierdziła, że wspomniane PKM Sosnowiec i Gliwice są w bardzo podobnej sytuacji jak PKM Katowice.

**Radna Krystyna SIEJNA** zaproponowała, by Komisja skierowała wniosek do Pana Prezydenta, aby poprzez włączenie się w rozmowy z przedstawicielami GZM doprowadził do urealnienia opłaty za wozokilometr do stawki rzeczywiście ponoszonej przez przewoźnika. Metropolia stawia Spółce coraz wyższe wymagania, co do jakości taboru autobusowego oraz świadczonych usług przewozowych. Zdaniem Pani radnej we wspomnianych negocjacjach należy zwrócić również uwagę, by w rozpisywanych w przyszłości przetargach dotyczących ceny wozokilometra była uwzględniana, jakość autobusów, które będą obsługiwały daną linię.

**Wiceprezes Zarządu ds. techniczno-eksploatacyjnych PKM Katowice Sp. z o.o. Pan Roman URBAŃCZYK** stwierdził, że zmieniły się przepisy w zakresie zamówień publicznych. Dzisiaj te przepisy przewidują możliwość renegocjacji umowy. Pan Prezes zwrócił uwagę na fakt, że dodatkowo w życie wchodzi Pracownicze Plany Kapitałowe, które również będą po stronie pracodawcy generowały koszty. Są to jednak koszty obligatoryjne narzucone przez ustawodawcę.

**Radny Jarosław MAKOWSKI** zapytał ile jest wakatów na stanowiskach kierowców.

**Prezes Zarządu PKM Katowice Sp. z o.o. Pani Helena ULANOWSKA** stwierdziła, że ta ilość jest różna w zależności od tego czy bierzemy po uwagę absencję chorobową czy też nie. Z chorobowym jest 60-70 wakatów bez 40-45.

**Wiceprezes Zarządu ds. techniczno-eksploatacyjnych PKM Katowice Sp. z o.o. Pan Roman URBAŃCZYK** dodał, że wakaty są uzupełniane najczęściej nadgodzinami. To nie jest dobre rozwiązanie, ale Spółka nie ma wyjścia.

**Prezes Zarządu PKM Katowice Sp. z o.o. Pani Helena ULANOWSKA** stwierdziła, że mimo tych wakatów Spółka świadczy usługi na wysokim poziomie nie schodząc poniżej 99,8% zaplanowanych przewozów. Zatem albo Spółka będzie świadczyła usługi na wysokim poziomie realizując wszystkie kursy albo zawiesi część kursów ze względu na braki kadrowe.

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** odnosząc się do kwestii nadgodzin zauważył, że przeprowadzona została w tym zakresie kontrola Państwowej Inspekcji Pracy. Pan Przewodniczący poprosił o przedstawienie wniosków pokontrolnych.

**Prezes Zarządu PKM Katowice Sp. z o.o. Pani Helena ULANOWSKA** stwierdziła, że w 11 przypadkach PIP stwierdził przekroczenie rocznego limitu. Niestety nie wyłapaliśmy tego sami. W związku z tym dostaliśmy zalecenie, by przestrzegać zapisów w tym zakresie dotyczących maksymalnie 416 nadgodzin rocznie i nie dopuścić więcej do zaistnienia takiej sytuacji. Nadgodziny wynikały z wakatów, ale także w okresie zimowo-wiosennym z dużej absencji chorobowej.

**Przewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w PKM Katowice Pan Józef KUŚMIERCZYK** stwierdził, że oprócz wakatów czy absencji chorobowej jeszcze są urlopy oraz urlopy zaległe. Odnosząc się do kwestii stawki za wozokilometr Pan Przewodniczący stwierdził, że nie

można porównywać stawek w PKM Sosnowiec czy PKM Gliwice, ponieważ PKM Katowice jeździ na zupełnie innych prędkościach eksploatacyjnych. Im mniejsza prędkość eksploatacyjna tym większe koszty związane z pracownikiem. Pan Przewodniczący zaapelował, by miasto Katowice przy planowaniu budżetu na 2020 rok wzięło pod uwagę to, że te koszty pracownicze są wysokie i w jakiś sposób wsparło Spółkę.

**Radny Adam SZYMCZYK** zapytał, jaka jest rotacja pracowników w PKM Katowice.

**Wiceprezes Zarządu ds. techniczno-eksploatacyjnych PKM Katowice Sp. z o.o. Pan Roman URBAŃCZYK** wyjaśnił, że w roku bieżącym tyle samo osób ile się zwolniło tyle zostało przyjętych do pracy. Zatem sytuacja jest stabilna.

**Radny Adam SZYMCZYK** zapytał czy ta rotacja wpływa na poziom i jakość usług świadczonych przez Spółkę.

**Przewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w PKM Katowice Pan Józef KUŚMIERCZYK** stwierdził, że przy takiej rotacji, jaka jest obecnie wzrastają koszty techniczne. Związane jest to z brakiem doświadczenia zawodowego nowo przyjmowanych pracowników.

**Radny Adam SZYMCZYK** zapytał ile jest zatrudnionych w Spółce kobiet na stanowisku kierowcy autobusu.

**Kierownik Działu Planowania i Eksploatacji PKM Katowice Sp. z o.o. Pan Marek TARNECKI** wyjaśnił, że Spółka zatrudnia obecnie 19 kobiet na tym stanowisku.

**Wiceprezes Zarządu ds. techniczno-eksploatacyjnych PKM Katowice Sp. z o.o. Pan Roman URBAŃCZYK** dodał, że po wizycie w Powiatowym Urzędzie Pracy zapadła decyzja by stworzyć formę promocji czy reklamy rozpowszechniając ją zarówno w Katowicach jak i miastach ościennych by zachęcić kobiety do pracy w tym zawodzie. Zdajemy sobie sprawę z jego uciążliwości niemniej jednak chcemy spróbować zachęcić kobiety do pracy.

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** wobec wyczerpania pytań zwrócił się z prośbą do Pani Prezes o oprowadzenie Komisji po terenie bazy Spółki.

**Prezes Zarządu PKM Katowice Sp. z o.o. Pani Helena ULANOWSKA** wraz ze współpracownikami oprowadziła Komisję po terenie zajezdni autobusowej PKM Katowice przy ul. Mickiewicza 59. Państwo radni mieli możliwość wizyty w hali obsługi codziennej autobusów, w której to odbywa się uzupełnianie płynów eksploatacyjnych, diagnostyka, sprzątanie wewnętrzne i mycie autobusów w myjni automatycznej. Wszystko po to, by jeszcze bardziej zadbać o bezpieczeństwo pasażerów, czystość pojazdów i komfort podróży. W kolejności Państwo radni przeszli do części bazy, w której znajdują się stacje wolnego ładowania plug-in dla autobusów elektrycznych, a następnie do stacji szybkiego ładowania pojazdów elektrycznych. Stację dostarczyła firma EkoEnergetyka. Ładowanie autobusu przy pomocy szybkiej ładowarki pantografowej trwa około 40 minut. PKM Katowice wybrał rozwiązanie oparte o tzw. pantograf odwrócony, co oznacza, że autobusy wyposażone są w tzw. szyny odbierakowe, co z kolei pozwala na obniżenie ich masy, a tym samym zwiększenie pojemności pasażerskiej. Na zakończenie wizyty w PKM Katowice członkowie Komisji mieli możliwość odbycia przejażdżki przegubowym autobusem elektrycznym marki Solaris. Pani Prezes wyjaśniła, że autobusy te wyposażone są w akumulatory trakcyjne o pojemności 120 kWh, co



pozwała na pokonanie dystansu około 70 km. Na tym Komisja zakończyła wizytę w siedzibie PKM Katowice.

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** na ręce Pani Prezes złożył podziękowania za możliwość przeprowadzenia posiedzenia na terenie Spółki i przedstawienie szczegółowych wyjaśnień dotyczących jej funkcjonowania. Następnie Pan Przewodniczący o godzinie 13:00 ogłosił przerwę w obradach Komisji.

O godzinie 13:30 Pan Przewodniczący wznowił obrady Komisji Transportu.

#### **Ad. 2. Przyjęcie porządku obrad.**

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** po powitaniu zgromadzonych na posiedzeniu gości oraz radnych przedstawił zebranym porządek obrad.

Komisja, jednogłośnie - 6 głosów „za” – przyjęła porządek posiedzenia.

#### **Ad. 3. Przyjęcie protokołu z poprzedniego posiedzenia komisji.**

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** poinformował zebranych, że projekt protokołu Nr 6/19 z posiedzenia Komisji Transportu w dniu 23.05.2019 r. był do wglądu w Biurze Rady Miasta oraz został zamieszczony w systemie eSesja.

Wobec braku uwag i zgłoszeń ze strony Państwa radnych Przewodniczący Komisji poddał projekt protokołu pod głosowanie.

Protokół Nr 6/19 z posiedzenia Komisji Transportu w dniu 23.05.2019 r. został przyjęty jednogłośnie - 6 głosów „za”.

#### **Ad. 4. Propozycje Komisji Transportu do projektu budżetu miasta Katowice na 2020 rok.**

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** stwierdził, że zgodnie z zapisami zarządzenia nr 279/2019 Prezydenta Miasta Katowice z dnia 26 kwietnia 2019 r. zmieniającego zarządzenie w sprawie harmonogramu realizacji prac nad opracowaniem projektu uchwały budżetowej miasta Katowice Komisje Rady Miasta, Radni oraz Rady Jednostek Pomocniczych do dnia 30 czerwca składają swoje propozycje do projektu budżetu. Wobec powyższego zwrócił się z zapytaniem czy Państwo radni mają jakieś propozycje do projektu budżetu na 2020 rok, które po przegłosowaniu mogłyby zostać skierowane, jako wnioski Komisji. Jednocześnie Pan Przewodniczący zaproponował, by Komisja zawnioskowała do Pana Prezydenta o rozważenie możliwości umieszczenia w projekcie przyszłorocznego budżetu środków na zwiększenie ilości stacji roweru miejskiego.

Radni, po przedyskutowaniu propozycji Pana Przewodniczącego omówieniu ewentualnych lokalizacji i ilości rzeczonych stacji jednogłośnie - 6 głosów „za” - przychylił się do niej kierując do Prezydenta Miasta Katowice wniosek następującej treści:

**Komisja Transportu zwraca się z wnioskiem do Prezydenta Miasta Katowice o zabezpieczenie w budżecie miasta na 2020 rok środków na uruchomienie 30 stacji rowerowych ze szczególnym uwzględnieniem lokalizacji w rejonie kampusów katowickich uczelni wyższych, akademików,**

**węzłów komunikacyjnych, końcowych stacji kolejowych PKP w poszczególnych dzielnicach miasta i innych według indywidualnych zgłoszeń radnych Rady Miasta Katowice.**

**Radny Jarosław MAKOWSKI** zaproponował, by Komisja w odpowiedzi na prośby mieszkańców zawnioskowała do Pana Prezydenta o umieszczenia w projekcie przyszłorocznego budżetu środków na budowę ekranów dźwiękochłonnych oddzielających ul. Mikołowską od nieruchomości zlokalizowanych przy ul. Pięknej.

Radni, po przedyskutowaniu propozycji Pana radnego w kontekście powstającej mapy akustycznej miasta Katowice oraz lokalnego charakteru krajobrazu, w głosowaniu: 3 głosy „za”, 0 głosów „przeciw” przy 3 głosach „wstrzymujących się” - przychylni się do niej kierując do Prezydenta Miasta Katowice wniosek następującej treści:

**Komisja Transportu zwraca się z wnioskiem do Prezydenta Miasta Katowice o zabezpieczenie w budżecie miasta na 2020 rok środków na budowę ekranów dźwiękochłonnych oddzielających ul. Mikołowską od nieruchomości zlokalizowanych przy ul. Pięknej. Rosnąca ilość samochodów spowodowała wzrost uciążliwości związanych z hałasem przez nie generowanym. Zatem aby chronić mieszkańców przed szkodliwym wpływem hałasu główne szlaki komunikacyjne, a takim bez wątpienia jest ul. Mikołowska muszą być osłonięte i odgródzone ekranami dźwiękochłonnymi. Za przeszkodą w postaci ekranu powstaje obszar o zmniejszonym natężeniu dźwięku, który w znacznym stopniu przyczyni się do poprawy komfortu zamieszkiwania ww. nieruchomości. Jednocześnie Komisja zwraca uwagę na fakt, że zastosowane w tym rejonie ekrany powinny jak najbardziej odzwierciedlać lokalny charakter krajobrazu przy jednoczesnej minimalnej ingerencji w środowisko naturalne.**

**Radny Jarosław MAKOWSKI** zaproponował, by Komisja zawnioskowała do Pana Prezydenta o rozważenie możliwości umieszczenia w projekcie przyszłorocznego budżetu środków na utwardzenie ul. Sandacza 58-60 w Katowicach.

Radni, po przedyskutowaniu propozycji Pana radnego, jednogłośnie - 6 głosów „za” - przychylni się do niej kierując do Prezydenta Miasta Katowice wniosek następującej treści:

**Komisja Transportu zwraca się z wnioskiem do Prezydenta Miasta Katowice o zabezpieczenie w budżecie miasta na 2020 rok środków na utwardzenie dróg gruntowych znajdujących się na terenie miasta Katowice, które dotychczas nie zostały utwardzone. Takie działania przyczynią się do poprawy jakości eksploatacyjnej dróg nieutwardzonych, co w konsekwencji pozwoli na bezpieczny i komfortowy dojazd do posesji i osiedli, które zlokalizowane są przy drogach gruntowych słabej jakości.**

**Radny Adam SZYMCZYK** w nawiązaniu do wizyty Komisji w siedzibie PKM Katowice oraz poruszonych tam kwestii dotyczących braków w infrastrukturze zaproponował, by Komisja zawnioskowała do Pana Prezydenta o zabezpieczenie w projekcie przyszłorocznego budżetu środków na zakup stacji szybkiego ładowania autobusów elektrycznych dla potrzeb PKM Katowice.

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** stwierdził, że problemem nie jest brak urządzenia do ładowania, a linii przesyłowej o odpowiedniej mocy.

**Zastępca Naczelnika Wydziału Transportu Pan Łukasz KOSOBUCKI** dodał w uzupełnieniu, że

problemu nie stanowi zakup ładowarki, ponieważ firm oferujących takie produkty jest dużo problemem jest brak możliwości przesyłu prądu. Tauron stwierdził, że wyprodukuje prąd, ale go nie prześle, bo sieć, która jest na terenie naszych miast nie pozwala na przesył tak dużej energii.

**Radny Adam SZYMCZYK** zapytał czy w Katowicach jest takie miejsce gdzie doprowadzenie tej mocy 200 kW będzie możliwe.

**Zastępca Naczelnika Wydziału Transportu Pan Łukasz KOSOBUEKI** wyjaśnił, że polskie miasta nie są przystosowane do przesyłu energii dla tak dużej mocy. Najbardziej efektywna moc to 800 kW, ale jest chyba w ogóle nie do osiągnięcia w naszych warunkach. W zakresie budowy centrum przesiadkowego na ul. Sądowej przeciągnięte zostały peszele w wyznaczone miejsca w uzgodnieniu z Wydziałem Obsługi Inwestorów. Były to bardzo duże prace natomiast już dzisiaj wiemy, że przez kilka lat tego nie da się zrobić, bo operatorem sieci dystrybucji na naszym terenie jest Tauron.

**Główny Specjalista w Wydziale Obsługi Inwestorów Pani Adriana KAMIŃSKA-FLAK** zwróciła uwagę na fakt, że PKM Katowice wystąpił do Spółki Tauron o zwiększenie mocy na bazie natomiast warunki przyłączeniowe prawdopodobnie dostanie dopiero za 2 lata. Nie ma takiej możliwości żeby na dzień dzisiejszy istniejąca infrastruktura przyjęła potrzebną moc. Odnosząc się do kwestii lokalizacji stacji ładowania w mieście to jest to skomplikowana sprawa, ponieważ z takiej infrastruktury muszą korzystać wszyscy przewoźnicy. Nie może być takiej sytuacji, że postawimy stację ładowania na węźle przesiadkowym i tylko PKM Katowice będzie z niej korzystał. Dążymy, zatem do tego by znaleźć operatora, który sfinansuje budowę tych stacji. Być może Metropolia się tego podejmie, będzie operatorem tej infrastruktury i będzie odpowiedzialna za rozliczenie każdego autobusu, który tam się zatrzyma by naładować baterie.

Wobec braku kolejnych zgłoszeń Pan Przewodniczący zamknął dyskusję w tym punkcie porządku posiedzenia.

#### **Ad. 5. Opiniowanie projektów uchwał.**

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** poinformował zebranych, że pod obrady komisji nie wpłynął żaden projekt uchwały.

#### **Ad. 6. Sprawy bieżące.**

##### **Ad. 1) Raport o stanie miasta Katowice za rok 2018.**

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** zwrócił się z prośbą o przedstawienie informacji będącej przedmiotem obrad Komisji.

**Naczelnik Wydziału Rozwoju Miasta Pani Katarzyna STAŚ** wyjaśniła, że przedstawiony raport stanowi podsumowanie realizacji działań i inicjatyw podejmowanych w roku 2018. Raporty sprawozdawcze były już opracowywane przez Miasto w latach ubiegłych. Aktualny kształt raportu wynika z nowelizacji ustawy o samorządzie gminnym. W dokumencie zawarto informację o sytuacji finansowej miasta, informację o realizacji polityk, programów i strategii, informację o realizacji budżetu obywatelskiego oraz syntetyczną informację o realizacji uchwał Rady Miasta. Raport został oparty na najważniejszym dokumencie o charakterze strategicznym, czyli Strategii Rozwoju Miasta Katowice 2030 przyjętej uchwałą Rady Miasta Katowice w grudniu 2015 roku.

Monitorowanie stopnia realizacji Strategii, bazuje m.in. na sprawozdaniach z realizacji szeregu programów dziedzinowych, które Państwo Radni otrzymują odrębnym trybem. Raport opiera się na danych jakościowych oraz ilościowych; dane ilościowe przedstawiono w perspektywie 5 letniej tj. 2014-2018, co pozwala na zaobserwowanie trendów. Pani Naczelnik podkreśliła, że w roku 2018, najważniejsze były wszystkie działania, które bezpośrednio przyczyniały się do poprawy, jakości życia mieszkańców Katowic. Realizacja projektów polegających m.in.: na rozbudowie sieci żłobków, tworzeniu warunków do aktywnego spędzania czasu wolnego przez różne grupy wiekowe, tworzeniu nowych przestrzeni publicznych wraz ze skwerami, parkami i urządzeniami sportowo-rekreacyjnymi. Jeżeli chodzi o zakres działania Komisji Transportu to w 2018 roku przygotowywano i prowadzono liczne inwestycje zmierzające do poprawy funkcjonowania systemu transportowego w mieście Katowice, w tym Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych czy rozbudowa DK 81. Zakończono realizację jednej z ważniejszych inwestycji o znaczeniu transportowym tj. centrum przesiadkowego „Ligota”. Prawie dwukrotnie w stosunku do roku ubiegłego wzrosła liczba wypożyczeń roweru miejskiego. Zwiększona została liczba zarówno stacji, jak i rowerów miejskich działających w ramach systemu. Łączna ilość dróg rowerowych systematycznie wzrasta, osiągając w 2018 roku wartość 163 km. Z usług komunikacji miejskiej skorzystało o ponad 3 miliony pasażerów więcej niż w roku poprzednim. We flocie PKM Katowice wzrosła liczba autobusów spełniających normy emisji spalania Euro 6 i EEV. Katowice są również liderem elektromobilności. Obecnie w mieście działają 33 ogólnodostępne stacje ładowania pojazdów elektrycznych. Można również wypożyczyć kilkadziesiąt samochodów elektrycznych w usłudze car-sharingu.

**Radny Jarosław MAKOWSKI** stwierdził, że łączna długość dróg rowerowych w 2014 wynosiła 146,3 km. W 2017 - 163,1 km. Widzimy tutaj tendencję wzrostową. Pan radny zapytał ile tych dróg rowerowych jest drogami rekreacyjnymi znajdującymi się np. w lasach, a ile jest dróg w mieście.

**Zastępca Naczelnika Wydziału Transportu Pan Łukasz KOSOBUCKI** stwierdził, że zestawienie funkcjonalne dróg rowerowych zostanie przygotowane i przekazane Panu radnemu na piśmie.

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** poprosił, by w tej informacji uwzględnić również dane dotyczące ilości kilometrów ciągów pieszo-jezdnych oraz wydzielonych pasów ruchu dla rowerów.

Wobec braku dalszych pytań i uwag ze strony Państwa radnych, Przewodniczący Komisji poddał projekt Raportu o stanie miasta Katowice za rok 2018 pod opiniowanie.

**Komisja Transportu po zapoznaniu się z Raportem o stanie miasta Katowice za 2018 rok, w głosowaniu: 3 głosy „za”, 1 głos „przeciw” przy 2 głosach „wstrzymujących się” – pozytywnie zaopiniowała przedmiotowy dokument.**

**Ad. 2) [Odpowiedź na zapytanie Pana radnego Adama Lejmana-Gąski z posiedzenia Komisji w dniu 23.05.2019 r.](#)**

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** przedstawił zebranym odpowiedź na zapytanie Pana radnego Adama Lejmana-Gąski z posiedzenia Komisji w dniu 23.05.2019 r

Komisja zapoznała się z treścią dokumentu i przyjęła go do wiadomości.

**Ad. 3) Odpowiedź na zapytanie Pana radnego Jarosława Makowskiego z posiedzenia Komisji w dniu 23.05.2019 r.**

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** przedstawił zebrany odpowiedź na zapytanie Pana radnego Jarosława Makowskiego z posiedzenia Komisji w dniu 23.05.2019 r.

Komisja zapoznała się z treścią dokumentu i przyjęła go do wiadomości.

**Ad. 4) Uchwała Nr 22/2019 Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 22.01.2019 r. w sprawie przyjęcia opracowania pn.: "Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej".**

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** poinformował zebranych, że do wiadomości komisji wpłynęła uchwała Nr 22/2019 Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 22.01.2019 r. w sprawie przyjęcia opracowania pn.: "Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej". Pan Przewodniczący stwierdził, że opisane w uchwale standardy są opracowane bardzo rzetelnie, szczegółowo określają, w jaki sposób budować infrastrukturę rowerową. Jednocześnie Pan Przewodniczący zwrócił uwagę, że przedmiotowy dokument zaleca by niniejsze standardy zostały przyjęte w poszczególnych miastach w formie zarządzenia prezydenta miasta. Tak się też dzieje w miastach ościennych jednak w Katowicach zrezygnowano z takiej formy. Pan Przewodniczący poprosił o wyjaśnienie, dlaczego podjęto taką decyzję.

**Zastępca Naczelnika Wydziału Transportu Pan Łukasz KOSOBUECKI** wyjaśnił, że analizując ten dokument stwierdzono, że nie będzie możliwe stosowanie jego zapisów, jako obligatoryjnych, ponieważ nie zawsze i nie w każdych warunkach określone w nim standardy będą mogły być zastosowane. Pan Naczelnik zwrócił uwagę na fakt, że standardy te nie mają opinii m.in. Policji. Uzyskanie wszystkie niezbędnych opinii od wszystkich interesariuszy to długotrwały proces. Interesariuszy dla tych dróg jest wielu. Nie da się też zobligować wszystkich wykonawców, inwestorów do stosowania tych standardów wbrew bezpieczeństwu ruchu drogowego. Dokument do miasta wpłynął na kilka dni przed końcem terminów wymaganych procedurami. Po jego analizie miasto przekazało do Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii uwagi do opracowania. Podjęta również została decyzja by nie przyjmować tych zapisów, jako obliża tylko, jako zalecenie. Od zaleceń zawsze są wyjątki. Taka forma prawna bez zarządzenia prezydenta powoduje to, że będzie możliwość żeby pewnych niebezpiecznych rozwiązań unikać.

**Radny Krzysztof KRAUS** stwierdził, że dobrze, że GMZ takie standardy przygotowała, natomiast zdaniem Pana radnego mogłaby również zająć się projektowaniem rowerowej sieci metropolitalnej. Dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia jest większym partnerem do dyskusji niż samo miasto Katowice np. w zakresie wykorzystania infrastruktury przy autostradzie A4 w kontekście wybudowania велоstrady łączącej miasta Metropolii. Pan radny stwierdził, że w Katowicach mieszkańcy Osiedla Witosa czy Załęskiej Hałdy od lat mówią o ścieżce rowerowej, która byłaby naturalnym sposobem przedostania się do centrum miasta w czasie konkurencyjnym nawet dla autobusu miejskiego, a co dopiero w kontekście samochodu osobowego. Jednak brak woli GDDKiA blokuje tego typu działania. Zatem poza standardami, które opracowali oraz wspomnianą wcześniej siecią dróg rowerowych mogą zająć się również tematem uruchomienia na autostradzie A4 szybkiego transportu autobusowego między miastami wzorem tego, co funkcjonuje na DTŚ.

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** stwierdził, że na kolejnym posiedzeniu Komisji omawiana będzie informacja dotycząca inwestycji w infrastrukturę rowerową. Pan Przewodniczący stwierdził, że można do tej dyskusji zaprosić również przedstawicieli GZM.

**Zastępca Naczelnika Wydziału Transportu Pan Łukasz KOSOBUCKI** stwierdził, że w dalszym ciągu czekamy na koncepcję roweru metropolitalnego. Nie przedstawiono dotychczas żadnego modelowego rozwiązania oprócz tej relokacji rowerów, która niestety rodzi pewne problemy. Firma nie do końca sobie z nią radzi. Zdaniem Pana Naczelnika trzeba zacząć od koncepcji tego roweru, tych połączeń, potrzeb jakie mają być realizowane, a potem stopniowo to rozwijać i zrobić z tego jeden spójny system.

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** stwierdził, że to są problemy, szczegóły, które z perspektywy użytkownika nie powinny mieć znaczenia. Ktoś, kto jeździ na rowerze miejskim cieszy się z tego, że ma możliwość wypożyczenia czy oddania roweru w mieście ościennym i nie ogląda się na to czy rower jest chorzowski, katowicki czy tyski. Z perspektywy użytkownika działa to dobrze.

**Radny Dawid KAMIŃSKI** stwierdził, że informacja o możliwości relokacji rowerów miejskich ucieszyła wszystkich, szczególnie tych, którzy z tych rowerów korzystają. Komunikacja rowerowa pomiędzy miastami stała się łatwiejsza. Pan radny poprosił o uszczegółowienie kwestii problemów z relokacją rowerów.

**Zastępca Naczelnika Wydziału Transportu Pan Łukasz KOSOBUCKI** wyjaśnił, że relokację finansuje Metropolia, zatem to nie ma wpływu na miasto, natomiast pojawiły się problemy organizacyjno-techniczne firmy, która się tym zajmuje. Nagły wysyp wypożyczalni, relokacja. Ktoś musi te rowery wyprodukować, ktoś musi rowery serwisować, przewieźć między miastami. Użytkownik widzi ten system trochę inaczej niż organizator. W Katowicach jest 70 wypożyczalni, a co za tym idzie i ilość rowerów jest największa, zatem również najwięcej rowerów do Katowic powinno wrócić. Jest umowa na konkretną liczbę rowerów na każdej stacji. Niejednokrotnie zdarza się tak, że tych rowerów nie ma, a to już wpływa na użytkownika, ponieważ nie ma roweru dla zainteresowanych. Nie może być tak, że stacje są albo puste albo przepełnione. Za realizację usługi odpowiada firma Nextbike, której miasto płaci. Jeżeli nie będzie spójności i prawidłowej organizacji to firma nie da sobie z tym rady.

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** zwrócił uwagę na fakt, że podobnie rzecz się ma z naprawianiem usterek, też nie naprawiają tego tak szybko jak powinni.

**Radny Jarosław MAKOWSKI** stwierdził, że te zależności między podmiotami, Metropolią, miastem czy nawet miastami z punktu widzenia użytkownika to jest coś kompletnie poza nim. Jego to nie interesuje on chce mieć sprawny rower, stacje w takich odległościach żeby swobodnie podróżował i wewnątrz miasta i pomiędzy miastami, bo jesteśmy konurbacją. Katowice są najsilniejszym podmiotem w Metropolii zatem powinny narzucić swoją politykę i swoje wytyczne czy standardy które chcą realizować jako stolica Metropolii. Napiszmy swoje standardy skoro nie odpowiadają nam te z Metropolii.

**Zastępca Naczelnika Wydziału Transportu Pan Łukasz KOSOBUCKI** stwierdził, że te wytyczne powstają teraz dla 41 gmin. Tymczasem każda gmina jest inna, każda gmina czymś się różni, ma inne uwarunkowania, inną sieć i nie jest możliwe przyjęcie w 100% jednego dokumentu

i narzucenie go wszystkim. Nie ma uniwersalnej recepty na wszystkie bolączki. Użytkownik nie powinien tego odczuwać w ogóle, bez względu na to, jakie problemy ma operator. Działania są słuszne, kierunek jest słuszny tylko z wykonaniem jest trochę gorzej, ale wszyscy się uczymy.

**Radny Krzysztof KRAUS** stwierdził, że pewnego rodzaju rozwiązaniem byłoby np. wymuszenie na użytkowniku zarejestrowanym przez system katowickiego roweru miejskiego, wypożyczenia w pierwszej kolejności roweru, który jest z Katowic. Jest to rozwiązanie natury technicznej, które być może ograniczy zjawisko wędrowaniu rowerów po Metropolii.

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** stwierdził, że narzucić takich ograniczeń na ludzi się nie da. Pan Przewodniczący stwierdził, że często będąc użytkownikiem systemu rowerów miejskich świadomie wybiera rower z innego miasta, bo jest bardziej sprawny technicznie. Rowery chorzowskie czy tyskie zakupione w tym roku nie są jeszcze tak wyeksploatowane jak katowickie sprzed paru sezonów. Niestety firma Nextbike nie nadąża z naprawianiem tych rowerów.

#### **Ad. 7. Wolne wnioski.**

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** zaproponował, by Komisja skierowała do Pana Prezydenta wniosek, który podczas wyjazdowej części posiedzenia sformułowana Pani radna Krystyna Siejna.

**Radna Krystyna SIEJNA** przypomniała, że wniosek dotyczył renegotjacji umowy z Zarządem Transportu Metropolitalnego w zakresie stawek za wozokilometr świadczonych usług transportowych oraz zróżnicowania ceny wozokilometra w zależności od standardu taboru autobusowego.

**Zastępca Naczelnika Wydziału Transportu Pan Łukasz KOSOBUECKI** stwierdził, że możliwe jest zwiększenie wartości zamówienia publicznego, UZP dopuszcza takie zmiany pod warunkiem, że podmiot który świadczy usługę ponosi straty. Przykład Wrocławia gdzie ta stawka wynosi 10 zł jest bardzo dobry. Jeśli chodzi o stawki to PKM Katowice ma stawkę najwyższą spośród PKM Sosnowiec i PKM Gliwice. Stawka ta dotyczy jednego wozokilometra. Im więcej przejechanych kilometrów w jednostce czasu tym więcej zarabiają. PKM Katowice w jednostce czasu robi najmniej kilometrów. PKM Sosnowiec ma tą stawkę najniższą, ponieważ w jednostce czasu wykonuje najwięcej kilometrów, a co za tym idzie zatrudnienie kierowcy jest tańsze. PKM Tychy ma stawkę wyższą, ale PKM Świerklaniec ma stawki dużo niższe, co spowodowało wygenerowanie długu w wysokości 9 mln zł za rok ubiegły. Stawka dla minibusa w PKM Świerklaniec jest 2,5 zł w Tychach za ten sam tabor jest 5 zł. Zadaniem Metropolii jest podjęcie takich działań, które doprowadzą do zrównania tych stawek.

**Radny Jarosław MAKOWSKI** stwierdził, że transport to kolejny obszar, którego dotykamy i mamy do czynienia z Metropolią. Zdaniem Pana radnego pomysł ze skumulowaniem 41 gmin nie do końca był trafiony. Robi nam się bowiem w naturalny sposób Metropolia wielu prędkości. Rdzeń, który ma jednak inne uwarunkowania, jest typowo miejski (Katowice Chorzów, Siemianowice Śląskie, Bytomiu itp.) i gminy, które nie są tak zurbanizowane jak ww. miasta. Problemy, o których mówił Pan Naczelnik będą się pojawiać. Według Pana radnego one w pewnym sensie są nie do usunięcia z racji powiększenia Metropolii z 17 miast mających tworzyć Metropolie właśnie do tego obszaru, który dziś nam te problemy, o których dzisiaj mówimy generuje.

**Radna Krystyna SIEJNA** stwierdziła, że Metropolia chcąc zarządzać tak dużym obszarem powinna mieć dwa, trzy lata może więcej na przeanalizowanie całości swojego jestestwa. W wielu obszarach należy wypracować wspólny mechanizm nie jednakowy, ale jakiś proporcjonalny uwzględniający uwarunkowania poszczególnych gmin. Jeśli chodzi o pomysł stworzenia dużej Metropolii to Pani radna podkreśliła, że w dużym organizmie jest siła. Tylko ten organizm nie dostał realnej szansy na zintegrowanie całego obszaru. Stąd problemy na różnych płaszczyznach. Jest to do zrobienia, ale wymaga to ogromnej pracy i ogromnego zaufania, aby jako członek Metropolii zagłosować za ujednoliceniem, urealnieniem, tworzeniem warunków dla dużo większego obszaru o zupełnie innych możliwościach niż miasto czy gmina, które reprezentuje. Zdaniem Pani radnej za 10 lat może będą widoczne pierwsze efekty podjętych działań.

**Radny Krzysztof KRAUS** stwierdził, że w jego przekonaniu Metropolia wzięła na siebie za dużo. Wzięła na siebie zorganizowanie transportu w całości od siatki połączeń do finansowania. Zdaniem Pana radnego zastosowała kazu programisty, czyli wzięła starą wersję programu i stworzyła nową, czyli powieliła wszystkie stare błędy i dołożyła kilka nowych. Środki finansowe na obsługę komunikacji w Metropolii pochodzące ze środków finansowych gmin, powiatów, miast, które Metropolię tworzą. Pan radny stwierdził, że można tu sobie zadać pytanie czy naprawdę Metropolia musi nas uszczęśliwiać w taki sposób, że najpierw zabiera od nas pieniądze, po czym je nam wypłaca, przy czym okazuje się, że ta stawka często nie ma nic wspólnego z rzeczywistością. Czy jednak ten system rozliczania komunikacji mógłby funkcjonować w skali miasta obciążając Metropolię tylko i wyłącznie liniami międzymiastowymi o takim znaczeniu strategicznym nie jest po prostu lepszy. Zostawiając jednocześnie Metropolii pole do tego żeby pozyskiwała środki finansowe na rozwój tego regionu stanowiące siłę alternatywną np. dla rozwijającego się obszaru Warszawy. Należy zatem rozważyć czy taki system funkcjonowania komunikacji w której wszystkie gminy tworzące Metropolię dają środki finansowe na to by Metropolia załatwiła obsługę komunikacyjną w poszczególnych gminach jest lepszy niż zostawienie tego po stronie gminy, a wzięcie na siebie koordynacji całej siatki połączeń plus właśnie obsługi finansowej linii kiedy ciężko powiedzieć które miasto bardziej jest beneficjentem.

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** przypomniał, że na wrześniowym posiedzeniu Komisji omawiana będzie informacja na temat funkcjonowania komunikacji publicznej realizowanej przez ZTM po przejściu zadań z KZK GOP. Zakres realizowanych zadań i ich finansowanie. Wówczas w szerszym gronie będzie można tą dyskusję przeprowadzić.

**Radna Krystyna SIEJNA** stwierdziła, że ten model, o którym mówi Pan radny już funkcjonował. Tym elementem, który włączał się w organizację komunikacji a właściwie jej finansowanie poza granicami miast lub na ich granicy był Urząd Marszałkowski. Wówczas to Katowice płaciły 32 mln zł a Urząd Marszałkowski płacił 20 mln zł na funkcjonowanie tej komunikacji, która była a priori przypisana każdej z gmin. W tej chwili jest taki logarytm, który to liczy, jakie jest napełnienie katowiczian w danym autobusie i od tej sumy płacimy tą dotację. Zawsze był, zatem jakiś podmiot, który dopłacał do całej puli organizacji transportu z tak zwanego poziomu ponadlokalnego. Teraz tą rolę przejęła Metropolia, bo ona zajęła się organizacją transportu na poziomie ponadlokalnym. Pani radna stwierdziła, że nigdy nie odejdziemy od finansowania transportu przez gminę, bo to gminy mają obowiązek zapewnić transport publiczny swoim mieszkańcom.

**Zastępca Naczelnika Wydziału Transportu Pan Łukasz KOSOBUEKI** stwierdził, że w ustawie o transporcie zbiorowym jest definicja przewozów metropolitalnych. Jeżeli przyjąć że linie na lotnisko są finansowane przez Metropolię to, dlaczego przejazdów autobusów linii 800, 801... nie



ma finansować Metropolia. Pan Naczelnik stwierdził, że jakiś podział musi być. Model, który został przejęty jest bardzo niekorzystny dla Katowic. Miasto musi zapewnić swoim mieszkańcom przewóz, ale zapewnia go również innym po to by tu pracowali, zostawiali podatki robili zakupy itp. Według planów na 2020 rok dotacja na jednego mieszkańca w Katowicach będzie wynosiła 415 zł na rok, podczas gdy w Gliwicach 180 zł, a w Sosnowcu 300 zł. Średnia dla Metropolii 240 zł. Średnio 190 zł dopłacamy do każdego przybysza. Teraz jest kwestia tego czy to się zwraca Katowicom?

**Radny Jarosław MAKOWSKI** stwierdził, że nawet biorąc pod uwagę średnia 240 zł na mieszkańca Metropolii to jest bardzo mało.

**Zastępca Naczelnika Wydziału Transportu Pan Łukasz KOSOBUCKI** stwierdził, że dlatego też autobusy są co 30 minut.

**Radny Krzysztof KRAUS** stwierdził, że gdyby miasto dopłacało tą kwotę 415 zł tylko na obsługę transportu w Katowicach to mielibyśmy takty 5 minutowe i doszlibyśmy do pułapu średniej europejskiego miasta, gdzie mieszkańca nie interesuje, o której jedzie autobus, bo na głównych liniach komunikacyjnych kursują one co 5 minut. Pan radny zwrócił uwagę na kwestię czasu dojazdu z Osiedla Witosa do Dworca PKP i odstępów pomiędzy poszczególnymi autobusami.

**Radny Jarosław MAKOWSKI** poruszył kwestię trasy autobusu linii 12.

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** poddał pod głosowanie wniosek zaproponowany przez Panią radną Krystynę Siejną.

Radni, jednogłośnie - 6 głosów „za” - przychylił się do przedstawionej propozycji kierując do Prezydenta Miasta Katowice wniosek następującej treści:

**Komisja Transportu zwraca się z wnioskiem do Prezydenta Miasta Katowice o wsparcie działań PKM Katowice Sp. z o.o. dotyczących renegocjacji umowy z Zarządem Transportu Metropolitalnego Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w zakresie stawek za wozokilometr świadczonych usług transportowych. Podjęte działania mają na celu zwiększenie obecnej stawki tak by pokryła ona koszty ponoszone przez Spółkę w tym zakresie oraz umożliwiły jej dalszy rozwój prowadzący do podnoszenia standardu świadczonych usług. Ponadto Komisja zwraca uwagę, że w ramach podjętych działań należy również zróżnicować ceny wozokilometra w zależności od standardu taboru autobusowego.**

Wobec braku dalszych zgłoszeń w tym punkcie porządku posiedzenia Pan Przewodniczący stwierdził, iż porządek obrad Komisji w dniu dzisiejszym został wyczerpany.

#### **Ad. 8. Zakończenie posiedzenia.**

**Przewodniczący Komisji Pan Łukasz BORKOWSKI** podziękował radnym za aktywność podczas obrad Komisji, przedstawicielom wydziałów merytorycznych i jednostek miejskich za udzielenie wyczerpujących wyjaśnień w zakresie analizowanych zagadnień.

Na tym posiedzenie zakończono.

**Przewodniczący Komisji Transportu**

**Łukasz BORKOWSKI**

**Protokołowała:**

**Katarzyna JAGLIŃSKA – KOŹLIK**