

**Uchwała Nr 18/2009**  
**Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego**  
**Zatoki Gdańskiej**  
**z dnia 9 września 2009 r.**

*w sprawie: przyjęcia protokołu z posiedzenia Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej.*

Działając na podstawie §18 ust.1 Statutu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej [Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 19 czerwca 2007 r., Nr 109, poz. 1770], Zgromadzenie Związku uchwała, co następuje:

§1

Przyjmuje się protokół z posiedzenia Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej, jakie odbyło się w dniu 13 maja 2009 r., w brzmieniu stanowiącym załącznik do uchwały.

§2

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący  
Zgromadzenia Związku  
**Leszek Grombala**



mgr Jacek Dziurzyński-Bryl  
*Jacek Dziurzyński-Bryl*  
RADCA PRAWNY  
L.R.P. GD. 1221  
*09.09.09.*

**Protokół posiedzenia  
Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej,  
które odbyło się w dniu 13 maja 2009 r.  
w siedzibie Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej**

Na posiedzeniu Zgromadzenia MZKZG obecni byli przedstawiciele Gmin – członków Zgromadzenia (*załącznik nr 1 do protokołu*), Przewodniczący Zgromadzenia Związku w 2009 r. pan Leszek Grombala, Przewodniczący Zarządu Związku pan Hubert Kołodziejski oraz pani Mec. Lucyna Dzierżyńska-Bryl reprezentująca MZKZG.

Porządek obrad:

1. Sprawdzenie prawidłowości zwołania posiedzenia oraz jego zdolności do podejmowania uchwał.
2. Przyjęcie porządku obrad posiedzenia.
3. Przyjęcie protokołu posiedzenia Zgromadzenia Związku z dnia 1 kwietnia 2009 r. - projekt uchwały druk numer 1.
4. Rekomendacja Związku dotycząca taryfy za usługi transportu komunalnego – projekt trzech uchwał:
  - Rekomendacja dotycząca taryfy za usługi transportu komunalnego na obszarze Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej - projekt uchwały druk numer 2.
  - Rekomendacja dotycząca określenia taryfy w zakresie cen za usługi transportu komunalnego na obszarze Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej - projekt uchwały druk numer 3.
  - Rekomendacja w zakresie określenia sposobu konstruowania taryfy w zakresie cen za usługi transportu komunalnego na obszarze Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej - projekt uchwały druk numer 4.
5. Sprawa ustalenia warunków płacowych nieetatowych członków Związku w Zarządzie Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej – zmiana uchwały nr 08/2007 Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej z dnia 11 lipca 2007 r. w sprawie ustalenia warunków płacowych nieetatowych członków Związku w Zarządzie Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej – projekt uchwały druk numer 5.
6. Sprawa określenia warunków płacowych Przewodniczącego Zarządu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej – zmiana uchwały nr 09/2007 Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej z dnia 11 lipca 2007 r. w sprawie określenia warunków płacowych Przewodniczącego Zarządu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej – projekt uchwały druk numer 6.
7. Wolne wnioski.

### **Ad. 1 - Sprawdzenie prawidłowości zwołania posiedzenia oraz jego zdolności do podejmowania uchwał**

Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala**, otworzył posiedzenie Zgromadzenia w dniu 13 maja 2009 r., dokonał sprawdzenia prawidłowości zwołania posiedzenia oraz potwierdził jego zdolność do podejmowania uchwał.

Na posiedzeniu obecnych było 16-stu członków Zgromadzenia MZKZG, a łączna liczba skumulowanych głosów wyniosła 18.

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

Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala**, przedstawił porządek obrad posiedzenia. Do przedstawionego porządku obrad nie wniesiono uwag, toteż przystąpiono do jego głosowania.

Głosowanie za przyjęciem porządku obrad:

Głosy za – 18

Głosy przeciw – 0

Wstrzymało się – 0.

Porządek obrad został przyjęty jednogłośnie.

### **Ad. 3 - Przyjęcie protokołu posiedzenia Zgromadzenia Związku z dnia 1 kwietnia 2009 r. - projekt uchwały druk numer 1**

Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala**, poprosił członków Zgromadzenia o wniesienie ewentualnych uwag do protokołu.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejcki**, zwrócił uwagę, że na s. 1 zostało błędnie wpisane imię i nazwisko Przewodniczącego Zgromadzenia MZKZG w roku 2008 pana Marka Stępy zamiast imienia i nazwiska Przewodniczącego Zgromadzenia MZKZG w roku 2009 pana Leszka Grombali. Poprosił w związku z tym o wprowadzenie zmiany polegającej na wpisaniu pana Leszka Grombali zamiast pana Marka Stępy.

Wiceprezydent Miasta Gdynia, pan **Marek Stępa**, wniósł poprawki do zapisów przywołujących jego wypowiedzi. Przypominając zebrany intencję swoich wypowiedzi z poprzedniego posiedzenia Zgromadzenia, zwrócił uwagę, że używał innych sformułowań i poprosił, aby je przywołać w protokole, ponieważ trafniej oddają one sens jego wypowiedzi. W związku z tym wniósł, aby na s. 14 w zdaniu: „...Wyraził zgodę na przyjęcie konstrukcji czy też odpowiednich proporcji cenowych za usługi komunikacji komunalnej, ale bez przyjmowania konkretnych propozycji cen...” - zamiast sformułowania „przyjęcie konstrukcji” wpisać „przyjęcie zasad konstrukcji taryfy”, na s. 15 protokołu w zdaniu: „...jedną w sprawie rodzajów konstrukcji biletów i drugą w sprawie przyjęcia zintegrowanej taryfy.” - zamiast sformułowania „rodzajów konstrukcji biletów” wpisać „przyjęcia zasad konstrukcji taryfy” oraz na s. 15 protokołu w zdaniu: „...w sprawie przyjęcia zintegrowanej taryfy jako całości, razem z ujednoczonym wykazem uprawnień oraz w sprawie konstrukcji czy też spisu rodzajów biletów.” - zamiast sformułowania „w sprawie konstrukcji” wpisać „w sprawie konstrukcji taryfy”.

Przewodniczący Komisji Finansowo-Budżetowej Miasta Rumia, pan **Piotr Zaradny**, zgłosił poprawkę do własnej wypowiedzi i wniósł o to, aby na s. 15 protokołu w zdaniu: „...zapropował, aby ustalić datę obowiązywania zintegrowanej taryfy...” - zamiast sformułowania „ustalić datę obowiązywania” wpisać „datę od kiedy będzie obowiązywała”.

Do protokołu nie wniesiono więcej uwag, toteż przystąpiono do jego głosowania wraz ze zgłoszonymi poprawkami.

Głosowanie nad Uchwałą Nr 14/2009 Zgromadzenia MZKZG w sprawie przyjęcia protokołu posiedzenia Zgromadzenia Związku z dnia 1 kwietnia 2009 r. z poprawkami:

Głosy za – 18

Głosy przeciw – 0

Wstrzymało się – 0.

Uchwała Nr 14/2009 Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej z dnia 13 maja 2009 r. w sprawie przyjęcia protokołu posiedzenia Zgromadzenia Związku z dnia 1 kwietnia 2009 r. została przyjęta jednogłośnie.

**Ad. 4 - Rekomendacja Związku dotycząca taryfy za usługi transportu komunalnego – projekt trzech uchwał:**

- **Rekomendacja dotycząca taryfy za usługi transportu komunalnego na obszarze Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej - projekt uchwały druk numer 2.**
- **Rekomendacja dotycząca określenia taryfy w zakresie cen za usługi transportu komunalnego na obszarze Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej - projekt uchwały druk numer 3.**
- **Rekomendacja w zakresie określenia sposobu konstruowania taryfy w zakresie cen za usługi transportu komunalnego na obszarze Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej - projekt uchwały druk numer 4.**

Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala**, przekazał głos Przewodniczącemu Zarządu Związku, panu **Hubertowi Kołodziejkiemu**, który przypomniał członkom Zgromadzenia, że zgodnie z wytycznymi przekazanymi na ostatnim Zgromadzeniu MZKZG w dniu 1 kwietnia 2009 r. Zarząd Związku przygotował i przedstawił propozycje trzech uchwał, które miały stanowić rekomendację umożliwiającą realizację procesu integracji taryfowej. Ponadto zwrócił uwagę, że Rada Miasta Gdańsk podjęła pod koniec kwietnia br. uchwałę, w której przyjęto ceny i rodzaje biletów zgodnie z propozycjami taryfy metropolitalnej, które wcześniej były omawiane na posiedzeniach Zgromadzenia Związku. Jednocześnie zaznaczył, iż Rada Miasta Gdyni planuje poddać projekt uchwały w tym zakresie pod obrady Rady Miasta pod koniec maja i w związku z tym rozpocznie się proces, który umożliwi integrację taryfową pomiędzy gdańskim i gdyńskim organizatorem komunikacji miejskiej i należy zwrócić uwagę, że organizatorzy ci swoim zasięgiem obejmują nie tylko miasto Gdańsk i miasto Gdynię, ale również pozostałe gminy, w których tą komunikację świadczą. Biorąc powyższe pod uwagę i ustalenia z poprzedniego Zgromadzenia zostały przygotowane trzy projekty uchwał. Pierwszy projekt, zawarty na druku numer 2 w sprawie określenia taryfy za usługi transportu komunalnego na obszarze Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej, zawiera ceny za usługi transportu komunalnego, opłaty dodatkowe, które stanowią nowy element dodany przez Zarząd Związku w celu ujednoczenia opłat dodatkowych w ramach transportu metropolitalnego oraz trzeci element obejmujący ujednoczony

wykaz uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych. Drugi projekt przedstawiony na druku numer 3 zawiera wyłącznie ceny za usługi transportu komunalnego jako element taryfy. Przedstawiono w nim rodzaje i ceny biletów metropolitalnych. Na druku numer 4 przedstawiono projekt konstrukcji taryfy w zakresie cen, w którym określono, że podstawę taryfy zintegrowanej mają stanowić bilety jednorazowe na jeden przejazd, bilety jednorazowe 1-godzinne, bilety 24-godzinne, bilety okresowe na jedną gminę, bilety okresowe sieciowe, bilety semestralne na jedną gminę oraz bilety semestralne sieciowe. Biorąc pod uwagę podjętą przez Radę Miasta Gdańsk uchwałę, działania pozostałych gmin dążących do integracji taryfowej oraz to, że tylko jedna z tych uchwał może zostać uchwalona jako rekomendacja Zgromadzenia MZKZG, zaproponował aby głosować nad uchwałą znajdującą się na druku numer 3, czyli tym wariantem, który zawiera rodzaje i ceny biletów metropolitalnych. Zdaniem Przewodniczącego Zarządu Związku projekt zawarty na druku numer 2, zawierający uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych może na obecnym etapie integracji, budzić pewne wątpliwości wynikające z konieczności zmian grup osób uprawnionych do tych przejazdów w poszczególnych gminach, w kontekście wrażliwości społecznej odnoszącej się do zmian w tym zakresie. Z kolei projekt uchwały zawarty na druku numer 4, który zawiera jedynie konstrukcję taryfy jest zbyt ogólny z punktu widzenia tego, że pewne propozycje cenowe zostały przez Związek zaproponowane i dlatego Związek powinien wspierać idee integracji taryfowej i biletowej. Zauważył również, iż z zaproponowanymi rozwiązaniami wiąże się pewne niebezpieczeństwo związane z niezadowoleniem wśród mieszkańców, wynikające z samej konstrukcji ujednoczonej taryfy jak i poziomu zaproponowanych cen. Związek, który stanowisko to opracował jako pewien kompromis pomiędzy rozwiązaniami gdańskimi, gdyńskimi, wejherowskimi powinien część odpowiedzialności za tą konstrukcję wziąć również na siebie. Dlatego rekomendowany pod głosowanie powinien być druk numer 3, czyli ten, który zawiera rodzaje i ceny zintegrowanych biletów w ramach metropolii, jako podstawę do ich wprowadzenia przez poszczególne gminy na obszarze MZKZG.

Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala**, otworzył dyskusję na temat taryfy za usługi transportu komunalnego i wyboru uchwały w tym zakresie, która ma zostać poddana głosowaniu.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras**, zgodził się, że jest jeszcze za wcześnie na uchwałę znajdującą się na druku numer 2 ponieważ należy jeszcze dokładnie omówić rodzaje ulg. Stwierdził także, że wszystkie kategorie osób uprawnionych w obrębie wszystkich gmin są mniej więcej podobne. Różnice mogą natomiast wynikać ze szczegółowych zapisów, dotyczących np. sposobu dokumentowania posiadania określonych uprawnień. Istotna w tym kontekście jest również kwestia finansowa, gdyż ulgi dla niepełnosprawnych czy osób aktywizujących się zawodowo w Gdańsku wynoszą średnio 1,5 mln. zł rocznie. Stanowi to więc konkretny wymiar finansowy. Zaproponował także zmiany dotyczące druków numer 2 i 3, aby odejść od nazwy biletów 60-minutowych i nazwać je 1-godzinnymi oraz tam gdzie występuje zapis „linie zwykłe, pospieszne, nocne” zastąpić zapisem „na wszystkie linie”. Kolejna uwaga dotyczyła braku w propozycji taryfy wysokości opłat manipulacyjnych. Zaznaczył, że powstaje problem w jakiej wysokości ma być nałożona opłata na pasażera, który podczas procesu odwoławczego wykazał, że posiada bilet. W prawie przewozowym jest tzw. opłata należna przewoźnikowi, a która nie została uwzględniona w propozycji Zarządu Związku. W uchwale Rady Miasta Gdańsk opłata ta została nazwana opłatą manipulacyjną i w sytuacji, kiedy wynik procesu odwoławczego jest pozytywny, pobiera się opłatę za przejazd i opłatę manipulacyjną, a nie pobiera się opłaty dodatkowej. W przypadku Gdańska opłata manipulacyjna stanowi niedużą kwotę kilkunasto złotową.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, wyjaśnił, że Zarząd Związku od samego początku proponował bilet 60-minutowy, a to w uchwale Rady Miasta Gdańsk pojawiła się nazwa bilet 1-godzinny. Zaznaczył, iż sformułowania te można traktować jako substytuty. Rada Miasta Gdyni wzorując się w tym zakresie na uchwale Rady Miasta Gdańsk, a nie na projekcie uchwały metropolitalnej, postanowiła się integrować i wprowadzić nazwę bilet 1-godzinny, a nie 60-minutowy. Zapisy proponowane przez Zarząd Związku traktowane są jako rekomendacja i w tym kontekście powstaje pytanie, czy konieczne jest wprowadzenie tej zmiany - gdyż wydźwięk jednego i drugiego sformułowania jest taki sam. Stwierdził także, że jeżeli kolejne miasto np. Gdynia i być może Wejherowo będzie trzymało się właśnie tej idei integracji i używało tego sformułowania, które wprowadził Gdańsk, modyfikując zapis metropolitalny to jest to ruch w dobrą stronę, zapewnia bowiem uzyskanie jednolitości.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras**, stwierdził, że w Gdańsku były bilety czasowe minutowe, z których w chwili obecnej chce się zrezygnować.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, stwierdził, że mieszkańcy nie będą dochodzić jakie zapisy są w uchwale czy jest 60 minut czy 1 godzina. Dla mieszkańców najważniejsze jest, aby w ramach całej metropolii były bilety 1-godzinne.

Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala**, stwierdził, że skoro jedna gmina już uchwaliła 1-godzinne to najlepiej będzie iść tym trybem, czyli stosować nazewnictwo bilety 1-godzinne.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, wyjaśnił, że jeżeli chodzi o bilet 24-godzinny, to celowo pojawia się wymienianie linii zwykłych, pospiesznych i nocnych dlatego, że nie obejmuje on linii specjalnych. W ofercie poszczególnych organizatorów istnieją linie specjalne, np. mające charakter linii turystycznych, na których z założenia bilet 24-godzinny ma nie obowiązywać. Stąd tego zapisu nie ma. W kwestii dotyczącej opłaty manipulacyjnej, to Zarząd Związku nad tą sprawą także się pochylał i stwierdził, że nie będzie nic proponował gdyż wysokość opłat manipulacyjnych musi się odnosić do rzeczywistych kosztów ponoszonych przez organizatora. Wytyczne Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów mówią o tym, że poziom kosztów opłaty manipulacyjnej powinien odnosić się do faktycznych kosztów anulowania opłaty dodatkowej. Koszt ten u poszczególnych organizatorów jest zróżnicowany między innymi z tego powodu, że organizatorzy w różny sposób prowadzą proces windykacji, np. w Gdańsku korzysta się z firmy zewnętrznej i w związku z tym te koszty mogą być wyższe natomiast Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni prowadzi odwołania od opłat i windykację we własnym zakresie i koszty te mogą być niższe. W tym drugim przypadku to co można wyliczyć oraz udokumentować i co w związku z tym faktycznie pasażer powinien zapłacić nie wynosi kilkanaście złotych tylko kilka złotych. Dlatego Zarząd Związku wyszedł z założenia, że każdy organizator dopóki jest ich trzech ma prawo ustalić taki poziom tej opłaty, która faktycznie jest do obronienia kiedy pojawi się kontrola. Nie jest zasadne żeby Związek narzucał organizatorom jaki poziom kosztów jest z ich punktu widzenia uzasadniony szczególnie wtedy, kiedy byłby zawyżony i ciężko byłoby później przed takim organem kontrolnym udokumentować, że faktycznie opłata powinna tyle wynosić. Stąd zaproponowano jednolite opłaty jeśli chodzi o jazdę bez ważnego biletu, bez bagażu itd., ale nie zaproponowano jednolitej wersji jeżeli chodzi o opłatę manipulacyjną.

Członek Zarządu Związku, Dyrektor ZKM w Gdyni, pan **Olgięrd Wyszomirski**, wyjaśnił, że bilet 24-godzinny w Gdyni ma również obowiązywać na linii specjalne. Jeżeli w Gdańsku nie ma ograniczeń w tym zakresie i w innych gminach też się ich nie przewiduje to można wówczas przyjąć nomenklaturę, że jest to bilet ważny na wszystkie linie. Ze strony Gdyni nie ma przeciwwskazań, gdyż bilet 24-godzinny jest adresowany do wszystkich linii łącznie ze specjalnymi.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras**, oznajmił, iż w przypadku Gdańska także nie ma żadnych przeciwwskazań. Zazaczył jedynie, że nie wchodzi w to linie innych przewoźników nie należących do Związku.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, zwrócił uwagę na to, że linie specjalne są uruchamiane z reguły w takich relacjach, np. na lotnisko czy jako linia turystyczna, gdzie liczy się na to, że przychodowość tych linii będzie na niższym niż przeciętnie poziomie. Włączenie w to biletów 24-godzinnych pogarsza ewentualnie wyniki ekonomiczne tych linii. Z kolei w przypadku biletów 60-minutowych istnieje możliwość wyodrębnienia linii specjalnych. W związku z tym jedno i drugie rozwiązanie jest do przyjęcia.

Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala**, stwierdził, że przyjęte zostaje sformułowanie na wszystkie linie.

Wiceprezydent Miasta Gdynia, pan **Marek Stępa**, zaproponował, aby wprowadzić zapis na wszystkich rodzajach linii, gdyż sformułowanie na wszystkie linie, nie jest jednoznaczne. Nie wiadomo czy chodzi o wszystkie linie zwykłe, pospieszne i nocne.

Członek Zarządu Związku, Dyrektor ZKM w Gdyni, pan **Olgierd Wyszomirski**, odnosząc się do zapisu na wszystkie rodzaje linii, stwierdził, że może wystąpić ryzyko, iż ktoś może uważać, że bilet ten uprawnia go do podróży tramwajem wodnym.

Członek Komisji Rewizyjnej, pan **Wieczesław Augustyniak**, stwierdził, że w Sopocie obowiązuje zwolnienie z opłat dla Radnych. W uchwale, którą przygotowuje Sopot powinno się albo znieść ten zapis albo go zostawić. Zaproponował, aby pozostawić ten rodzaj ulgi, ponieważ nie są z nią związane żadne koszty, a stanowi jedynie dodatkowy przywilej.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, odpowiedział, że większość gmin zrezygnowała z przywileju jakim jest zwolnienie z opłat dla Radnych i Sopot również mógłby zrezygnować z tego przywileju. Jednocześnie Przewodniczący Zarządu Związku wyjaśnił, że zaproponował pod głosowanie uchwałę zawartą na druku numer 3, bowiem w kolejnym kroku Związek przygotowuje dla każdej z gmin informację o tym co zawiera zintegrowany projekt metropolitalny z punktu widzenia gminy, czyli jakie uprawnienia likwiduje i jakie dodatkowo wprowadza. Zarząd Związku będzie prosił każdą z gmin o wypowiedź z czego byłaby skłonna w ramach integracji ewentualnie zrezygnować, a jakie pozycje z jej punktu widzenia są istotne. Wszystko to później zostanie zebrane i przedstawione Zgromadzeniu jako wynik przynajmniej wstępnego zweryfikowania możliwości w zakresie ujednoczenia uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych.

Wiceprezydent Miasta Gdynia, pan **Marek Stępa**, stwierdził, że z trzech propozycji druku numer 2, 3 i 4 uważa za najważniejszy do przyjęcia druk numer 3, dlatego, że daje z jednej strony ważny efekt integracyjny w postaci ujednoczenia cenników, a jednocześnie zostawia na dzisiaj suwerenność w zakresie decyzji co do zakresu ulg. Zaproponował także, aby wzorem Gdańska, który podjął przed kilkunastoma dniami uchwałę taryfową zachować dotychczasowe ulgi jakie obowiązują u danego organizatora.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, zwrócił uwagę, na dwa podstawowe rodzaje biletów okresowych. Bilet na jedną gminę np. na Sopot czy bilet na Gdańsk oraz bilet sieciowy, który odnosi się do sieci danego organizatora, czyli albo do sieci Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku, albo do sieci Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni, albo sieci Miejskiego Zakładu Komunikacji w Wejherowie. Osoba kupująca bilet sieciowy może jeździć wszystkimi liniami organizowanymi przez danego organizatora. Jeżeli mieszkaniec Sopotu chce korzystać z linii 117, 143 i 122 na terenie Sopotu oraz dalej w mieście Gdańsk to musi nabyć bilet sieciowy za 98 zł emitowany przez ZTM w Gdańsku. Jeżeli osoba mieszkająca w Sopocie chce jeździć liniami gdyńskimi po terenie Sopotu, czyli liniami 185, 187, 144, 244, 181, S, 31 i 21 oraz dalej na obszarze

Gdyni to wtedy musi kupić bilet sieciowy emitowany przez ZKM w Gdyni. Natomiast problemem jest sytuacja osoby, która mieszka w Sopocie i chciałaby jeździć wszystkimi liniami po Sopocie zarówno gdańskimi i gdyńskimi, czyli żeby mogła jeździć po Sopocie na podstawie biletu za 52 zł lub 58 zł. Będą prowadzone prace nad takimi rozwiązaniami aby organizatorzy wzajemnie honorowali bilety na terenie Sopotu, Żukowa oraz innych gmin takich jak Rumia i Reda.

Wiceprezydent Miasta Gdynia, pan **Marek Stępa**, wyjaśnił, że wzajemne honorowanie biletów na terenie Sopotu przez organizatorów wymaga dwóch rzeczy. Pierwsza dotyczy woli politycznej, która jest, natomiast druga dotyczy uzasadnienia prawnego.

Członek Komisji Rewizyjnej, pan **Wieczesław Augustyniak**, zapytał, jak rozumieć zapis, który jest w propozycji. 52 zł za bilet okresowy ważny na liniach zwykłych w granicach gminy Sopot, w sytuacji, w której jest dwóch organizatorów: Gdynia i Gdańsk.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejcki**, wyjaśnił, że w tej chwili trudno jest określić czy uda się szybko wprowadzić honorowanie biletów i czy w ogóle da się je wprowadzić. Będzie to wymagało zmiany porozumień, które są zawarte pomiędzy gminami, ale nie wiadomo czy porozumienia te można zmieniać. Jako modelowe należy traktować rozwiązanie, w którym osoba kupująca bilet za 52 zł może jeździć na terenie Sopotu wszystkimi liniami. Na obecnym etapie trudno jest powiedzieć w sposób jednoznaczny od kiedy to będzie możliwe i czy w ogóle będzie możliwe. W celu wprowadzenia honorowania zaplanowano rozmowy pomiędzy organizatorami oraz zainteresowanymi gminami. Będzie to wymagało zaangażowania w ten proces także Sopotu, jako gminy objętej porozumieniami.

Członek Komisji Rewizyjnej, pan **Wieczesław Augustyniak**, zapytał się, co Sopot ma napisać w uchwale, którą chce podjąć 29 maja 2009 r.

Członek Zarządu Związku, Dyrektor ZKM w Gdyni, pan **Olgiert Wyszomirski**, stwierdził, że cieszy się, że jest wola polityczna, podkreślana w różnych miejscach, a także na łamach mediów do tego, aby honorować wzajemnie bilety gdańskie i gdyńskie, bo na razie nie mówi się jeszcze o wejherowskich. Niestety w chwili obecnej nie ma do tego dobrej podstawy prawnej. Podkreślił, iż należy uważać na działania podejmowane na podstawie woli politycznej gdyż może to spowodować narażenie się na zarzut łamania prawa. Dziennikarze dzisiaj są bardzo dociekliwi, jeżeli któryś zada pytanie (jako szefowi gdyńskiego organizatora komunikacji miejskiej) na jakiej podstawie prawnej honoruje się w gdyńskich autobusach gdańskie bilety to nie będzie można dać dobrej odpowiedzi. W tym momencie może się zacząć bardzo trudny problem. W zawiązku z tym na razie nie ma możliwości wprowadzenia wszystkich udogodnień, o których jest mowa. Zaznaczył, iż trzeba dopracować się określonych rozwiązań formalno-prawnych, prawdopodobnie przez zmianę porozumień międzygminnych, jeżeli jest to możliwe. Zaproponował także, aby Rada Miasta Sopot przyjęła uchwałę taryfową dotyczącą wszystkich linii funkcjonujących na terenie miasta. Do tej pory uchwały Rady Miasta Sopot dotyczyły wyłącznie linii organizowanych przez ZKM w Gdyni. Z mocy prawa ceny obowiązywałyby u obu organizatorów i byłaby wtedy podstawa do tego, aby honorować jedne i drugie bilety. Problemem w tej sytuacji jest to, że w uchwalonej taryfie gdańskiej są pewne zapisy dotyczące cen obowiązujących w Sopocie na liniach organizowanych przez ZTM w Gdańsku. Prawdopodobnie trzeba byłoby uchylić tą uchwałę, gdyż może się okazać, że kwestie cen za usługi komunikacji miejskiej w Sopocie regulują dwie uchwały, wcześniejsza gdańska, późniejsza sopocka, która nie honoruje pewnych postanowień taryfowych znajdujących się w uchwale gdańskiej. Jest to sytuacja niezwykle trudna do rozwiązania.

Zastępca Prezydenta Miasta Gdańsk, pan **Maciej Lisicki**, zapytał się, jaka jest podstawa prawna na linii 171, na której honorowane są bilety gdańskie i gdyńskie.

Członek Zarządu Związku, Dyrektor ZKM w Gdyni, pan **Olgiert Wyszomirski**, odpowiedział, że linia 171 jest linią specyficzną, bowiem jest organizowana przez obu organizatorów. Na tej linii kursują

zarówno autobusy gdyńskie jak i autobusy gdańskie, więc tutaj siłą rzeczy trzeba było doprowadzić do wspólnego honorowania biletów. To funkcjonuje 18 lat i podstawą jest wspólne organizowanie linii i wspólna eksploatacja autobusów na tej linii. Natomiast w Sopocie takiej sytuacji nie ma, linie są odrębne. Jest to niesamowicie trudny problem i na razie nie widać łatwego rozwiązania tego problemu.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, wyjaśnił, że na to wszystko trzeba spojrzeć w dwóch kontekstach. W kontekście biletów okresowych i w kontekście biletów jednorazowych, bo są to rozwiązania, w których nie występuje analogia. W przypadku biletów jednorazowych sytuacja może być jeszcze bardziej skomplikowana. Istotne jest czy będzie można powiedzieć, że bilet gdańskiego organizatora uprawnia do tego, aby można na jego podstawie pojechać do Gdyni. Rozwiązanie, które powinno występować z punktu widzenia mieszkańców Sopotu jest takie, że obojętnie w jakim autobusie na terenie Sopotu skasuje się bilet 60-minutowy to będzie można przez te 60 minut jechać zarówno liniami gdańskimi i gdyńskimi. Rozwiązaniem, nad którym zastanawia się Zarząd Związku jest wprowadzenie biletu metropolitalnego 1-godzinnego, w trochę wyższej cenie po to, żeby z punktu widzenia mieszkańców i mediów spełnić oczekiwania dotyczące realizacji podróży na podstawie jednego biletu. Zaznaczył, iż istnieje jeden sposób pozwalający na rozwiązanie problemów, a mianowicie przekazanie wszystkich kompetencji do Związku Metropolitalnego. Natomiast w przypadku, kiedy istnieje i Związek i porozumienia znaleźć dobre rozwiązanie jest niezwykle trudno.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras**, stwierdził, że rozmowa toczy się o dwóch różnych sprawach, które są ze sobą oczywiście powiązane. Z punktu widzenia mieszkańca gminy to oczywiście ważna jest uchwała taryfowa, bo to są ceny ustalane przez gminę dla swoich obywateli. Ta taryfa musi być zgodna z kolei z porozumieniem międzygminnym, między gminą organizatorem przewozu a gminą, która na swoim terenie korzysta z organizacji tych przewozów.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, wyjaśnił, że każdy organizator realizuje inny rodzaj porozumień ze względu na szczegółowość i brzmienie poszczególnych zapisów. Gdańskie porozumienia są inne niż gdyńskie i inne niż wejherowskie.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras**, stwierdził, że honorowanie wspólnych biletów to jest porozumienie między gminą organizatorem, a gminą organizatorem, a nie gminą korzystającą z organizowanych przewozów.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, wyjaśnił, że na terenie Sopotu tak nie jest, dlatego, że kompetencję w zakresie stanowienia cen na terenie Sopotu w odniesieniu do linii gdyńskich ma gmina Sopot.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras**, stwierdził, że inną sprawą są relacje mieszkaniac-gmina i tu jest potrzebna uchwała taryfowa, jeżeli ta uchwała taryfowa jest niezgodna z porozumieniem między gminą organizatorem, a gminą korzystającą z organizacji no to oczywiście nie można tam organizować przewozów, gdyż nie ma spójności w taryfie. Uchwała taryfowa musi być zgodna z porozumieniem między gminą organizatorem a gminą korzystającą z organizacji. Inną sprawą jest honorowanie biletów. Oczywiście taryfy są ważne, ale tak naprawdę trzeba mieć porozumienie między gminą organizatorem a gminą organizatorem gdyż jest tu mowa o dochodach. Zaznaczył, iż Związek jest w pierwszym etapie swojego funkcjonowania, a do drugiego jeszcze nie przeszedł i to jakby umożliwia zawarcie porozumienia między gminą organizatorem, a gminą organizatorem. Jeżeli nie będzie możliwości prawnych zawarcia porozumień między gminą organizatorem a gminą organizatorem no to niestety nie będzie kompromisu w sprawie wspólnego honorowania biletów.

Wiceprezydent Miasta Gdynia, pan **Marek Stępa**, stwierdził, że wprowadzenie biletu metropolitalnego 1-godzinnego jest dobrym rozwiązaniem. Bilet ten natomiast mógłby i powinien ze względów ekonomicznych kosztować tyle samo co bilety wewnątrz miejskie, co byłoby również korzystne z punktu widzenia wydźwięku społecznego.

Mec. **Lucyna Dzierżyńska-Bryl**, wyjaśniła, że statut jest określonej treści. Związek przeszedł do drugiego etapu, w związku z wprowadzeniem biletu. Prace nad statutem dążą do tego, żeby integracja stała się faktem. Jeśli tylko zostanie wynegocjowany mechanizm finansowania to powinna nastąpić pełna integracja. Jest to kwestia woli politycznej natomiast temat jest niezwykle poważny w tej chwili. Przygotowywana Ustawa o Transporcie Publicznym jasno mówi, że kompetencje organizacji transportu zbiorowego ma albo gmina albo Związek, nie ma rozwiązań pośrednich. Porozumienia międzygminne, polegają na przekazaniu kompetencji bez osobowości prawnej. Jeśli już jakieś gminy przekazały kompetencję Gdańskowi, Gdyni czy do Wejherowa, to kompetencje te mają tylko te trzy miasta. Jeżeli chodzi o honorowanie to nie mówi się o żadnych porozumieniach międzygminnych. Honorowanie jest kwestią umowy cywilno-prawnej, nie mówi się w tej sytuacji o prawie publicznym. Trzeba być niezwykle ostrożnym z zawieraniem porozumień międzygminnych. Najważniejszą decyzją jest to czy dążymy do zmiany statutu, czy myślimy o czymś zupełnie innym.

Zastępca Prezydenta Miasta Gdańsk, pan **Maciej Lisicki**, stwierdził, że Pani Mecenas bardzo wyraźnie wskazała ścieżkę umowy niepublicznej. Oznaczącej, że nie będą przekazane kompetencje tylko właśnie nastąpi zawarcie umowy cywilnej, mówiącej o pewnej formie rozliczeń. Oświadczył, że Gdańsk jest w stanie się taką formą cywilną z Gdynią porozumieć.

Członek Zarządu Związku, Dyrektor ZKM w Gdyni, pan **Olgiard Wyszomirski**, wyjaśnił, że to nie jest takie proste, gdyż wpływa to na dochody budżetu miasta.

Zastępca Prezydenta Miasta Gdańsk, pan **Maciej Lisicki**, stwierdził, że odsetek pasażerów jeżdżących po Gdańsku na bilecie gdyńskim i odwrotnie będzie marginalny. Zwrócił uwagę na problem Sopotu, zwłaszcza biletów miesięcznych, gdzie teoretycznie może wydarzyć się sytuacja, że wszyscy sopocianie kupią tylko i wyłącznie bilet gdański, a będą do woli korzystali z autobusów gdyńskich albo odwrotnie kupią lokalny bilet gdyński na teren Sopotu, a będą korzystali z autobusów gdańskich, a to rodzi realny problem. Natomiast, gdy nagle sopocianie kupią tak mniej więcej w połowie te lokalne bilety miesięczne albo tu albo tu to też nie ma problemu.

Zastępca Przewodniczącego Zarządu Związku, Prezes MZK Wejherowo Sp. z o.o., pan **Czesław Kordel**, stwierdził, że w Wejherowie jest system biletu elektronicznego, który może rozliczyć przychody organizatorów. Oprócz wyboru pomiędzy istnieniem Związku lub jego brakiem jest jeszcze trzecia opcja, a mianowicie system rozliczeniowy. Mogą być wówczas różne ceny biletów bo programy to udźwigną. Myśląc o bilecie 1-godzinnym przygotowujemy w tej chwili jest aplikacja systemu, gdzie pasażer będzie zwolniony z myślenia ile musi zapłacić i kiedy. Wsiadając do autobusu przykładając kartę zostanie pobrana z karty odpowiednia suma pieniędzy za bilet elektroniczny. Jeżeli przy wysiadaniu nie przyłoży karty do kasownika nie będzie miał opcji przesiadki i wówczas za każdy następny przejazd zapłaci znowu opłatę jak za bilet normalny. Natomiast, jeżeli będzie wysiadał i przyłoży kartę to będzie miał opcję przesiadki. Zostaną zarejestrowane odpowiednie parametry i wsiadając do drugiego autobusu system pobierze mu mniejszą sumę pieniędzy i udzieli informacji, że jest to bilet ważny przez 1 godzinę oraz ile czasu zostało mu do przejechania. W ten sposób nie zmusza się pasażera do kupowania biletu papierowego, którego nie wykorzysta. Ostatnia sprawa dotyczy biletu metropolitalnego 1-godzinnego. W tej chwili istnieją bilety metropolitalne 24, 72-godzinne oraz bilety okresowe. Jeżeli ktoś chce korzystać z kilku organizatorów ma tą opcję do wykorzystania. Wiadomo, że ceny biletów są inne, ale jeżeli zostaną obniżone, to będzie trzeba więcej dopłacić z budżetu gminy. W miesiącu kwietniu przeprowadzona

została analiza sprzedaży biletu metropolitalnego i utraconych przychodów. Różnice między tym co jest refundowane Zakładowi Miejskiej Komunikacji w Wejherowie, a tym co faktycznie powinno być są duże. Tak samo jest dla SKM, dla Gdańska nie wiadomo jak jest w przypadku Gdyni. Cena biletu jest stosunkowo niska, pasażerowie od nas odeszli, są tacy którzy korzystają z jednego i tacy, którzy korzystają nawet z czterech organizatorów. SKM domaga się pieniędzy, a my chcemy obniżyć ceny biletów. Jest to kierunek dobry patrząc z punktu widzenia ekonomicznego, elastyczności podaży, popytu, ale w sumie gminie brakuje pieniędzy, które trzeba zapłacić organizatorowi, bo on musi zapłacić przewoźnikowi, a przewoźnik to autobus, kierowca i paliwo. Organizator musi mieć dobry sposób na to jak rozliczyć przychody, bo pasażer chce zapłacić i nie chce się interesować tym czy to Wejherowo, czy Gdynia, czy Gdańsk, czy może Tczew. To też jest kierunek dla nas do rozwiązania kwestii honorowania biletów.

Członek Zarządu Związku, Dyrektor ZKM w Gdyni, pan **Olgiert Wyszomirski**, wyjaśnił, że porozumienia mogliby ewentualnie podpisać dyrektorzy organizatorów, ale nie byłoby to jednak wskazane, dlatego, że w ten sposób decydowaliby o dochodach gmin. Nie chciałby brać na siebie takiej odpowiedzialności, że podpisze porozumienie, które będzie bezpośrednio wpływać na to jakie będą dochody poszczególnych gmin i może należałoby to przeprowadzić na wyższym szczeblu. Z punktu widzenia formalno-prawnego to prezydenci miast mogliby podpisać taką umowę cywilnoprawną. W przypadku biletów elektronicznych jest to bardzo dobre narzędzie, ale mimo wszystko trzeba byłoby przyjąć pewne zasady rozdzielania tego co nie zostaje elektronicznie zarejestrowane. Ponadto nie uniknie się pewnych rozstrzygnięć i z góry byłby problem na jakim szczeblu te rozstrzygnięcia powinny mieć miejsce. Jest to rozwiązanie wymagające długiego czasu wdrożenia, a oczekiwania społeczeństwa dotyczą kilku najbliższych miesięcy, a może i nawet tygodni.

Zastępca Prezydenta Miasta Gdańsk, pan **Maciej Lisicki**, stwierdził, że nigdy nie będzie tak, że bilet papierowy zniknie, gdyż zawsze może się trafić osoba, która jeździ 1-2 razy do roku. Nie będzie sobie z tego powodu wyrabiać karty miejskiej.

Zastępca Prezydenta Miasta Wejherowa, pan **Wojciech Kozłowski**, wyjaśnił, że system biletu elektronicznego może czasami powodować pewną niechęć, która wynika z pewnych problemów jakie stwarza system po stronie tych, którzy go obsługują. Natomiast w dłuższej perspektywie jest to rozwiązanie nieuniknione. Wprowadzenie tej formy biletu zapewni rozliczenia, które nie będą powodowały kłótni. Należy przyjąć narzędzie, które umożliwi obiektywny podział kosztów. W kwestii wzajemnego honorowania biletów była mowa o dwóch warunkach zgodzie politycznej i formule prawnej. Jeżeli jednak nie ustalimy pewnych form rozliczeń Wejherowo będzie bardzo ostrożne, dlatego, że może być taka sytuacja, że część pasażerów będzie kupowała bilety u innego organizatora, a jeździła autobusami MZK Wejherowo. Wejherowo może w związku z tym ponosić koszty, a nie będzie miało przychodów. W przypadku Wejherowa nie są to duże kwoty, ale przychody uzyskiwane z obecnej taryfy pozwalają na ich pokrycie. W przypadku wprowadzenia taryfy rekomendowanej przez Związek to w przeciwieństwie do Gdańska i Gdyni, Wejherowo nie zarobiłoby na tym nic.

Wiceprezydent Miasta Gdynia, pan **Marek Stępa**, przypomniał, że dyskusja dotyczy uchwały zawartej na druku numer 3, i stwierdził, że popiera całkowicie projekt tej uchwały. Jednocześnie zauważył, że nie da się pogodzić istnienia Związku i organizowania przewozów na podstawie równoległe zawieranych porozumień międzygminnych. Skierował pytanie do Pani Mecenas czy możliwe jest równoległe funkcjonowanie Związku i zawieranie umów na drodze cywilnej.

W tym momencie posiedzenie Zgromadzenia opuścił Przewodniczący Komisji Finansowo-Budżetowej Miasta Rumia, pan Piotr Zaradny. Na posiedzeniu Zgromadzenia pozostało 15 osób, a łączna liczba skumulowanych głosów wyniosła 17.

Mec. **Lucyna Dzierżyńska-Bryl**, wyjaśniła, że w momencie przejścia do drugiego etapu działania Związku umowy z przewoźnikami powinny być przekazane do Związku, taryfę powinien uchwalać Związek, a nie gminy. Jeżeli wszystkim zajmowałby się Związek to żadne umowy cywilne nie powinny być zawierane. Bardzo szybko zbliża się koniec czasu, w którym można, mówić, że jest się w okresie przejściowym.

Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala**, poprosił, żeby przejść do głosowania, jeżeli nie ma uwag, pytań, wniosków bądź innych propozycji.

Zastępca Prezydenta Miasta Wejherowa, pan **Wojciech Kozłowski**, zapytał, czy do projektu wprowadzane są teraz poprawki.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, wyjaśnił, że zamieniony zostaje zapis bilet 60-minutowy na 1-godzinny.

Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala**, stwierdził, że ujednociana zostaje nazwa biletu na wzór Gdańskiej uchwały. Po przyjęciu rekomendacji członkowie Zgromadzenia oczekują od Zarządu Związku kolejnych materiałów dotyczących taryfy.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras**, zaproponował, aby do wysyłanych dokumentów związanych z uprawnieniami dołączyć opłaty manipulacyjne

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, ponownie wyjaśnił, że nie ma możliwości ujednoczenia opłat manipulacyjnych, bo one się odnoszą do rzeczywistych kosztów ponoszonych przez organizatorów. Na Zarządzie Związku szefowie organizatorów stwierdzili, że opłaty, które u nich w tej chwili obowiązują nawiązują do rzeczywistych kosztów i tylko takie można pobierać. Są one zróżnicowane i nie ma możliwości ich ujednoczenia. Związek jest daleki od tego, żeby narzucać koszty opłat manipulacyjnych.

Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala**, zaproponował głosowanie nad projektem zawartym w druku numer 3. Ponieważ nikt nie zgłosił zastrzeżeń i z uwagi na brak dalszych głosów w dyskusji przystąpiono do głosowania z uwzględnieniem zmiany nazwy biletu 60-minutowego na 1-godzinny.

Głosowanie nad Uchwałą Nr 15/2009 Zgromadzenia MZKZG w sprawie określenia projektu taryfy w zakresie cen za usługi transportu komunalnego na obszarze Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej:

Głosy za – 17

Głosy przeciw – 0

Wstrzymało się – 0.

Uchwała Nr 15/2009 Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej z dnia 13 maja 2009 r. w sprawie określenia projektu taryfy w zakresie cen za usługi transportu komunalnego na obszarze Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej została przyjęta jednogłośnie.

W tym momencie posiedzenie Zgromadzenia opuścił Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska, pan Maciej Lisicki. Na posiedzeniu Zgromadzenia pozostało 14 osób, a łączna liczba skumulowanych głosów wyniosła 17.

**Ad. 5 - Sprawa ustalenia warunków płacowych nieetatowych członków Związku w Zarządzie Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej – zmiana uchwały nr 08/2007**

**Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej z dnia 11 lipca 2007 r. w sprawie ustalenia warunków płacowych nieetatowych członków Związku w Zarządzie Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej – projekt uchwały druk numer 5.**

Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala**, poprosił o zabranie głosu Przewodniczącego Zarządu Związku, pana **Huberta Kołodziejskiego**, który przedstawił członkom Zgromadzenia projekt uchwały, który w stosunku do dotychczasowego brzmienia uchwały w tej sprawie wprowadza nowy zapis, który umożliwia członkom Zarządu udział w różnego rodzaju spotkaniach, sympozjach, konferencjach i reprezentowanie na tych wydarzeniach Związku oraz zwrot kosztów z tego tytułu (noclegu, dojazdu). Formuła działania Zarządu Związku jest taka, że jedynym etatowym pracownikiem jest Przewodniczący Zarządu Związku i tylko jemu przysługuje zwrot kosztów. Z czasem mogą się pojawić sytuacje, że członek Zarządu może, albo powinien albo jest zainteresowany tym, aby reprezentować Związek i wtedy dobrze by było, gdyby otrzymywał ze Związku zwrot kosztów udziału w tych przedsięwzięciach.

Z uwagi na brak uwag do przedstawionego projektu, Przewodniczący Zgromadzenia Związku, pan **Leszek Grombala**, zaproponował przystąpienie do głosowania omawianego projektu uchwały.

Głosowanie nad Uchwałą Nr 16/2009 Zgromadzenia MZKZG w sprawie zmiany uchwały Zgromadzenia Związku w sprawie ustalenia warunków płacowych nieetatowych członków w Zarządzie Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej:

Głosy za – 17

Głosy przeciw – 0

Wstrzymało się – 0.

Uchwała Nr 16/2009 Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej z dnia 13 maja 2009 r. w sprawie zmiany uchwały Zgromadzenia Związku w sprawie ustalenia warunków płacowych nieetatowych członków w Zarządzie Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej została przyjęta jednogłośnie.

**Ad. 6 – Sprawa określenia warunków płacowych Przewodniczącego Zarządu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej – zmiana uchwały nr 09/2007 Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej z dnia 11 lipca 2007 r. w sprawie określenia warunków płacowych Przewodniczącego Zarządu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej – projekt uchwały druk numer 6.**

Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala**, udzielił głosu Przewodniczącemu Zarządu Związku, panu **Hubertowi Kołodziejskiemu**, który przedstawił zmiany w sprawie określenia warunków płacowych Przewodniczącego Zarządu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej. Z dniem 18 marca 2009 r. w życie weszło rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wynagradzania pracowników samorządowych, które zobligowało wszystkich, aby do 1 lipca 2009 r. określić warunki wynagradzania dla pracowników samorządowych. W stosunku do pracowników biura Związku warunki wynagradzania określa dyrektor Biura Związku, natomiast w stosunku do Przewodniczącego Zarządu Związku określa Zgromadzenie. Wprowadzone zmiany uwzględniają zmiany prawa w tym zakresie i np. jeżeli wcześniej było napisane, że Przewodniczący może otrzymywać stawkę zaszeregowania w kategorii od 19 do 21 zgodnie z nowym rozporządzeniem pisze się przedziały kwotowe. Nic się nie zmienia jeżeli chodzi o wysokość

wynagrodzenia, tylko wprowadza się zapisy, które dostosowują uchwałę Zgromadzenia do tego nowego rozporządzenia.

Mec. **Lucyna Dzierżyńska-Bryl**, wyjaśniła, że proponowane zmiany wynikają z ustawy, w której stawki zaszerogowania zastąpiono przedziałami kwotowymi. Nie wynika to tylko z rozporządzenia, ale również z ustawy o pracownikach samorządowych. Ponadto w uchwale należy zaznaczyć wszystkie dodatki. Wpisując do uchwały dodatki od 20% do 40% kierowano się dodatkami specjalnymi, jakie otrzymują prezydenci, burmistrzowie i wójtowie. Powinno być to zawarte w uchwale, aby potem kolejny Przewodniczący Zgromadzenia mógłby odpowiednim oświadczeniem jako kierownik zakładu pracy ten dodatek specjalny przyznać. W żaden sposób nie wpływa na wysokość wynagrodzenia Przewodniczącego.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras**, zapytał, czy w dodatkach funkcyjnych mamy kilka dodatków.

Mec. **Lucyna Dzierżyńska-Bryl**, wyjaśniła, że jest tak jak zostało napisane, w stawce do 8. Pan Przewodniczący ma przecież określone warunki świadczenia pracy w stosunku pracy z wyboru i to się zgadza z tym, co w 2007 roku pan Maciej Lisicki określił w warunkach pracy.

Z uwagi na brak dalszych głosów w dyskusji przystąpiono do głosowania.

Głosowanie nad Uchwałą Nr 17/2009 Zgromadzenia MZKZG w sprawie zmiany uchwały Zgromadzenia Związku dot. określenia warunków płacowych Przewodniczącego Zarządu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej:

Głosy za – 17

Głosy przeciw – 0

Wstrzymało się – 0.

Uchwała Nr 17/2009 Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej z dnia 13 maja 2009 r. w sprawie zmiany uchwały Zgromadzenia Związku dot. określenia warunków płacowych Przewodniczącego Zarządu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej została przyjęta jednogłośnie.

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

- a. Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, przedstawił członkom Zgromadzenia prezentację dotyczącą możliwości wprowadzenia na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej płatności za usługi komunikacji miejskiej przy pomocy telefonu komórkowego (załącznik numer 2 do protokołu). Na zakończenie przedstawił stanowisko Zarządu MZKZG, który podczas posiedzenia, które odbyło się w dniu 17 marca 2009 r. podjął decyzję o odłożeniu w czasie wdrażania systemu elektronicznych płatności na obszarze Związku, co argumentowano: brakiem systemu dopracowanego pod względem bezpieczeństwa (zabezpieczenia przed fałszowaniem biletów elektronicznych) i prostoty użytkowania, stosunkowo dobrą dostępnością biletów na obszarze MZKZG, które można kupić w każdym pojeździe komunikacji miejskiej (w porównaniu do Poznania i Szczecina, gdzie bilety nie są dystrybuowane w pojazdach, albo są sprzedawane w ograniczonym zakresie), wątpliwościami związanymi z legalnością wdrożenia usługi w oparciu o zamówienie z wolnej ręki, doniesieniami prasowymi o słabej kondycji finansowej spółki mPay S.A.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras**, zapytał, skąd biorą się możliwość wystąpienia problemów prawnych.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, wyjaśnił, że trudno jest tak opracować specyfikację istotnych warunków zamówienia, żeby ona z założenia nie wykluczała któregoś z dwóch potencjalnych oferentów, a dążenie do wprowadzenia rozwiązania optymalnego powoduje, że w chwili obecnej żaden z oferentów nie spełnia jednocześnie dwóch warunków, tj. posiadania statusu agenta rozliczeniowego w świetle wymagań Komisji Nadzoru Finansowego i umożliwienia zakupu biletów klientom wszystkich operatorów sieci komórkowych.

- b. Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, przedstawił członkom Zgromadzenia slajdy prezentujące sprzedaż biletów metropolitalnych w okresie od stycznia do kwietnia 2009 r. (załącznik numer 3 do protokołu). Zwrócił uwagę na zdecydowanie większy wzrost sprzedaży niż zakładał to plan w poszczególnych miesiącach w porównaniu z rokiem ubiegłym oraz na dominujący udział w sprzedaży biletów ulgowych, które szczególnie z punktu widzenia SKM generują największe starty i dopłaty do tych biletów.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras** zapytał, czy wiadomo z czego wynika przekroczenie planu. Wniósł także o dopisanie do prezentacji założeń planu roku poprzedniego oraz poziomu jego realizacji.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, wyjaśnił, że przekroczenie planu wynika głównie z tego, że plan przygotowany został w oparciu o informacje ze sprzedaży od stycznia do sierpnia 2008 roku. Taki okres był brany pod uwagę, po to, aby zaplanować dopłaty dla samorządów i budżet Związku. W tym okresie przeciętna miesięczna sprzedaż biletów wynosiła około 3000 jeżeli chodzi o bilety okresowe, a już wrzesień i październik pokazały, że to może być 5000-6000 szt. w związku z tym to zaniżenie wynika z tego, że analiza wykonana była na takich a nie innych danych. Oszacowano, że wolniej będzie rosła sprzedaż biletów metropolitalnych, a okazuje się, że skokowo nastąpiła wysoka dynamika sprzedaży. W tej chwili obawy budzi wprowadzenie nowej taryfy w Gdańsku. Po wakacjach może nastąpić bardzo gwałtowny wzrost sprzedaży. Szacuje się, że o 2000, a nawet 3000 biletów okresowych może sprzedawać się więcej, kosztem sprzedaży gdańskiej.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras**, zapytał, czy tak wysoki wskaźnik sprzedaży biletów ulgowych jest zagrożeniem dla dochodów poszczególnych organizatorów.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, wyjaśnił, że z punktu widzenia organizatorów komunalnych nie, natomiast jest to zagrożenie z punktu widzenia SKM. SKM do każdego biletu ulgowego dostaje dopłatę i dla niej każdy bilet jest biletem normalnym. W komunikacji miejskiej bilet ulgowy stanowi 50% ceny.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras**, zapytał, czy obecna umowa zabezpiecza wycofanie się SKM z honorowania biletów metropolitalnych. Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, wyjaśnił, że pod koniec lutego została podpisana umowa między Samorządem Wojewódzkim a SKM. Przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego zapewniają, że w odniesieniu do tego roku i przyszłych okresów nie ma zagrożenia, aczkolwiek powiedzieli, że będą rozmawiać z Marszałkiem M. Strukiem na temat, czy środki, które są przeznaczone na ten cel są wystarczające i czy nie trzeba np. wystąpić do Związku, żeby podniósł ceny biletów metropolitalnych, albo przekonać Zgromadzonych, że udział w przychodach powinien być nie 60% i 40% a np. 70% i 30%. Marszałek zaproponował, aby w ramach biletu metropolitalnego dołączyć Przewozy Regionalne nie tylko na odcinku od Luzina do Ciepłewa, ale również na odcinku Hel-Reda

oraz połączenia z Żukowa do Gdyni na obszarze MZKZG. Wola jest taka, aby bilet metropolitalny obejmował każdy rodzaj przewozów kolejowych, do których dołącza województwo na obszarze Związku Metropolitalnego.

- c. Wiceprezydent Miasta Gdynia, pan **Marek Stępa**, ponowił wniosek o powściągliwość w wypowiedziach dla prasy. Gdyż ukazała się w Gazecie Wyborczej notatka informująca w tytule o zamieszaniu z biletami, w której napisano, że nie uda się wprowadzić równocześnie wspólnego systemu biletowego w Gdańsku i Gdyni, bo gdyńska Rada Miasta nie przegłosowała jeszcze odpowiedniej uchwały. Jest to nieprzyjemna notatka, która jest konsekwencją tego, że ktoś nie zachował powściągliwości, co powoduje, że jedna z gmin - w tym przypadku akurat Gdynia jest traktowana jako sprawca opóźnienia z zakresie integracji taryfowej. Tym czasem na Zgromadzeniu i na żadnym innym forum nie padły deklaracje dotyczące terminów integracji taryfowej i takie opisywanie zdarzeń przez prasę nie ma uzasadnienia. Poprosił o powściągliwość w wypowiedziach m.in. w kwestii wzajemnego honorowania biletów. Poprosił, żeby bez uzgodnienia na forum Zgromadzenia Związku publicznie nie deklarować żadnych terminów.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras**, stwierdził, że powinno się akcentować to, że pracujemy nad wspólną taryfą biletową.

Z uwagi na brak innych wolnych wniosków, Przewodniczący Zgromadzenia Związku, pan **Leszek Grombala**, zakończył posiedzenie Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej w dniu 13 maja 2009 r.

Na tym protokół zakończono.

Podjęte uchwały zostały podpisane przez Przewodniczącego Zgromadzenia Związku.

Protokołowała  
Monika Kopycka

MŁODSZY REFERENT  
D6. ORGANIZACYJNO-ADMINISTRACYJNYCH

*Kopycka*  
Monika Kopycka

PRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU  
METROPOLITALNEGO ZWIĄZKU KOMUNIKACYJNEGO  
ZATOKI GDAŃSKIEJ

*Kołodziej*  
Hubert Kołodziej

Załączniki do protokołu:

- 1) Lista obecności członków Zgromadzenia w dniu 13 maja 2009 r.,
- 2) Prezentacja dotycząca systemów elektronicznych płatności za usługi komunikacji miejskiej – podsumowanie przeglądu dostępnych rozwiązań.
- 3) Prezentacja dotycząca sprzedaży biletów metropolitalnych od 01.01.2009 r. do 30.04.2009 r.