

Uchwała Nr 1/2010
Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego
Zatoki Gdańskiej
z dnia 31 marca 2010 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 2 grudnia 2010 r., w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

§2

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący
Zgromadzenia Związku
Leszek Grombala



31.03.2010
L. Grombala - Przew.

Protokół posiedzenia
Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej,
które odbyło się w dniu 2 grudnia 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 9 września 2009 r. - projekt uchwały druk numer 1.
4. Uchwała w sprawie określenia wysokości stawki dla potrzeb naliczenia składki członkowskiej w roku 2010 - projekt uchwały druk nr 2.
5. Uchwała w sprawie planu finansowego (budżetu) Związku na rok 2010 - projekt uchwały druk nr 3.
6. Dyskusja nad wprowadzeniem nowego 1-godzinnego metropolitalnego biletu komunalnego.
7. Dyskusja nad propozycją wprowadzenia na obszarze Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej ujednoczonych uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.
8. Wolne wnioski.

Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala**, poinformował, że wpłynęło do niego pismo podpisane przez Przewodniczącego Rady Miasta Sopotu pana Wiesława Augustyniaka, za pośrednictwem Przewodniczącego Związku, z prośbą do Zgromadzonych o umożliwienie wystąpienia Prezydentowi Sopotu, panu Jackowi Karnowskiemu. Ponieważ nikt nie zgłosił sprzeciwu wobec tego wniosku. Przewodniczący Zgromadzenia poprosił o zabranie głosu Prezydenta Sopotu. Prezydent Miasta Sopotu, pan **Jacek Karnowski**, wyjaśnił, że jego udział w posiedzeniu Zgromadzenia MZKZG wynika z bezpośredniego zainteresowania kwestiami związanymi z funkcjonowaniem Związku, w tym z propozycją Zarządu dotyczącą wprowadzenia nowego 1-godzinnego komunalnego biletu metropolitalnego. Zaznaczył, iż Związek w dalszym ciągu nie przeszedł do drugiego etapu integracji, ale za to przedkładane są chociaż kolejne bardzo dobre propozycje wzbogacenia oferty biletów metropolitalnych. Podkreślił, że coraz bardziej kosztowne staje się utrzymywanie Związku w relacji do realizowanych zadań bowiem 40% składki przeznaczone jest na działanie Związku, a 60% na dopłaty do biletów metropolitalnych. Taki wysoki poziom kosztów organizatora wynika z nieprzekazania do Związku wszystkich zadań, które powinien realizować organizator komunikacji miejskiej. Wskazał, iż bilet metropolitalny powinien przestać być dodatkiem do obecnie obowiązujących taryf poszczególnych organizatorów. Rozwiązaniem tego

stanu rzeczy jest przejście przez MZKZG wszystkich funkcji organizatora przewozów. Zwrócił uwagę, że wprowadzenie każdego nowego biletu będzie wiązało się z ponoszeniem dodatkowych kosztów przez miasta. Zaproponował, aby przed podjęciem decyzji przez Zgromadzenie o wprowadzeniu nowego biletu powstał i został przyjęty harmonogram osiągnięcia pełnej, docelowej integracji, określający kiedy MZKZG stanie się metropolitalnym organizatorem przewozów. Harmonogram ten powinien być zatwierdzony i potwierdzony przez prezydentów, burmistrzów, wójtów oraz delegatów do Zgromadzenia Związku. Wtedy dopiero będzie można zaproponować Radzie Miasta Sopotu, aby dołożyła pieniądze na kolejny bilet. Stwierdził, że oczekuje od Zgromadzonych opracowania harmonogramu przejścia do następnego etapu związanego z §7 statutu Związku, to znaczy, aby Związek był organizatorem przewozów na całym obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej. Wtedy koszt funkcjonowania Związku będzie na poziomie około 5-6%, a nie 40%. Zaznaczył, że jest to szczególnie ważne dla mniejszych miast i gmin, które mocno odczuwają dodatkowe koszty integracji. Ponadto zwrócił uwagę, że propozycja ceny godzinnego biletu metropolitalnego nie jest dla Sopotu do końca satysfakcjonująca.

Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala**, poprosił zebranych o odniesienie się do wypowiedzi Prezydenta Sopotu.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, przedstawił uwagi Wójta Gminy Pruszcz Gdański, pani Magdaleny Kołodziejczak. Oczekiwania w gminie Pruszcz Gdański dotyczące tego, że integracja przyniesie wymierne korzyści są dosyć duże. Oczywiście Gmina płacąc 100 tys. zł na dopłaty do biletów metropolitalnych, zdaje sobie sprawę z tego, że funkcjonowanie biletu metropolitalnego ma określone korzyści przynosi. Pani Wójt jest jednak zdania, że należy wyznaczyć cel, do którego zmierza Związek i określić jak szybko ten cel zostanie zrealizowany, zdając sobie sprawę z różnych uwarunkowań. Obecnie jest taka sytuacja, że z jednej strony gmina płaci pieniądze na działanie MZKZG i oczekuje, że będzie jeden organizator na terenie całej metropolii, a z drugiej sytuacja, w której gmina Pruszcz Gdański musi zgłaszać się z określonymi postulatami do gminy Gdańsk, np. prosząc o to, aby linia która przebiega przez teren gminy Pruszcz Gdański i biegnie do Sobieszewa zatrzymywała się na terenie Gminy Pruszcz Gdański. Sytuacja wygląda tak, że z jednej strony pani Wójt mówi mieszkańcom gminy Pruszcz Gdański, że trzeba ponosić określone wydatki na integrację, a z drugiej strony mieszkańcy widzą, że ten autobus koło nich przejeżdża i się nie zatrzymuje i nie rozumieją dlaczego w tym zakresie integracja nie postępuje.

Zastępca Prezydenta Miasta Gdańsk, pan **Maciej Lisicki**, stwierdził, że była już taka sytuacja, że Gdańsk był gotowy do integracji, a Gdynia jeszcze nie. Obecnie istnieje sytuacja odwrotna Gdynia jest gotowa, a Gdańsk już nie, co wynika z uwarunkowań budżetowych w nawiązaniu do inwestycji realizowanych w Gdańsku na EURO 2012. Dla Gdańska integracja oznacza konieczność rezygnacji z wpływów z biletów, które stanowią dochód budżetu miasta, co oznacza mniejszą zdolność kredytową. Gdyby nie ta sytuacja to Gdańsk mógłby się integrować, gdyż wszystkie procedury formalno-prawne z tym związane są zakończone.

Wiceprezydent Miasta Gdynia, pan **Marek Stępa**, wyjaśnił, że Gdynia jest gotowa do pełnej integracji, ale rozumie, że dopóki Gdańsk nie rozwiąże kwestii finansowych nie będzie mogło do niej dojść.

Prezydent Miasta Sopotu, pan **Jacek Karnowski**, stwierdził, że w tej chwili ponoszone są koszty utrzymania trzech zakładów komunikacyjnych. Zwrócił uwagę, że budżet to z jednej strony wpływy ze sprzedaży biletów, ale z drugiej strony dopłaty do biletów i całej komunikacji. Warto byłoby policzyć ile kosztuje jeden zarząd komunikacji miejskiej w stosunku do trzech zarządów, żeby poszukać oszczędności w wydatkach. Odnosząc się do wypowiedzi Zastępcy Prezydenta Miasta Gdańsk, pana Macieja Lisickiego podkreślił, że Sopot niedługo też może być w takiej samej sytuacji. Zaproponował, aby Zarząd Związku przeliczył i w dogodnym terminie przedstawił ile wyniosłaby

dopłata w momencie przejęcia przez MZKZG funkcji organizatora. Dla Sopotu to duży zawód, że nie można doprowadzić do zintegrowania komunikacji.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras**, wyjaśnił, że udział kosztów nie związanych bezpośrednio ze świadczeniem usług przewozowych w Gdańsku wynosi około 4,5%, natomiast w Związku jest to 7%, a nie 40%.

Członek Zarządu Związku, Dyrektor ZKM w Gdyni, pan **Olgierd Wyszomirski**, nawiązał do wypowiedzi Prezydenta Sopotu dotyczącej możliwych oszczędności w kosztach organizacji usług po pełnej integracji. Zaznaczył, że w ramach restrukturyzacji nie będzie można zupełnie zlikwidować obecnych organizatorów, staną się oni jednostkami organizacyjnymi Związku tzn. nie byłoby sytuacji, że w jednym miejscu zgromadzeni byłiby wszyscy pracownicy zajmujący się organizacją komunikacji. Dla dobra funkcjonowania komunikacji pewna decentralizacja powinna być zachowana, aby komunikacja funkcjonowała jak najsprawniej. W miarę upływu czasu i wzrastających wymagań klientów w stosunku do oferty przewozowej ranga części organizatorskiej wzrasta. Jako przykład przedstawił sytuację w Warszawie, gdzie utworzono profesjonalną telefoniczną informację o funkcjonowaniu komunikacji, w której pracuje kilkanaście osób przy telefonach, komputerach, będąc w stałej łączności z pasażerami po to, aby wychodzić naprzeciw oczekiwaniom klientów, udzielać im odpowiedzi i badać jednocześnie rynek. Zaznaczył, że organizacja komunikacji kosztuje i jest przekonany, że restrukturyzacja komunikacji i w ramach tej restrukturyzacji pełna integracja ma być krokiem do przodu, ma spełnić oczekiwania mieszkańców. Stwierdził jednak, że nie uda się oszczędzić na kosztach organizacji.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras**, stwierdził, że ciężko jest funkcjonować w takiej formule Związku, w której Związek zabiera pewną pulę dochodów miasta. Wyraził opinię, że też chciałby pełnej integracji, czyli to do czego Związek powołano, ale niestety w Gdańsku panują uwarunkowania, o których wcześniej już była mowa. Zwrócił uwagę, że może warto byłoby chwilę się zastanowić nad negatywnymi i pozytywnymi skutkami miejsca, w którym jest Związek, jeżeli chodzi o zakres integracji. Po takiej analizie może się okazać, że negatywy wcale nie przeważają nad pozytywami.

Zastępca Prezydenta Miasta Gdańsk, pan **Maciej Lisicki**, wyjaśnił, że na dzień dzisiejszy nie ma pełnej integracji z przyczyn leżących po stronie Gdańska, ale niedługo może się okazać, że podobna sytuacja wystąpi u pozostałych organizatorów. Aktualnie Gdańsk nie może zdecydować się na pełną integrację tylko i wyłącznie z przyczyn finansowych.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, nawiązał do rozmowy z panią Wójt Gminy Pruszcz Gdański, która zwracała uwagę na to, że rozumie, że jest to okres początkowy, w którym trzeba zainwestować pieniądze, nie do końca jest jednak zadowolona jak te pieniądze są wydawane. W nawiązaniu do wyrażanej obawy, aby ten okres przejściowy, nie był stanem docelowym, oczekiwała doprecyzowania kwestii dotyczących dalszej integracji, aby można było powiedzieć mieszkańcom, od kiedy będzie pełna integracja. Zwracała uwagę także, że Gmina Pruszcz Gdański jest w miarę w wygodnej sytuacji, bo jest jej stosunkowo łatwo ze Związku wystąpić, jak nie będzie widziała celu uczestniczenia w nim. Nie ma takiego położenia jak Sopot, który jest w pewnym stopniu skazany na korzystanie z obsługi komunikacyjnej Gdańska i Gdyni. Jeżeli efektów nie będzie to Gmina Pruszcz Gdański ze Związku będzie chciała wystąpić. Dlatego Przewodniczący Zarządu poprosił, żeby na ten aspekt zwrócić uwagę, aby Związek nie zaczął rozpadać się i aby poszczególni członkowie Związku nie powiedzieli, że faktycznie, jeżeli nie mamy z tego zamierzonych korzyści i ta integracja nie przebiega tak szybko jakbyśmy sobie tego życzyli to lepiej ze Związku wystąpić.

Zastępca Prezydenta Miasta Gdańsk, pan **Maciej Lisicki**, wyjaśnił, że sytuacja Gdańska jest najtrudniejsza na lata 2010 - 2011. Później zadłużenie stosunkowo będzie maleć i nie będzie wtedy problemu, aby pełna integracja doszła do skutku.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras**, wyjaśnił, że chodzi również o zdolność kredytową miasta, nie tylko wielkość zadłużenia. Miasto Gdańsk w lepszej kondycji finansowej będzie po roku 2013. Stwierdził, że powinno się oddzielić sferę problemów jakie mają poszczególni organizatorzy ze swoimi gminami, z którymi współpracują od problemów, którymi zajmuje się Związek. To prawda istnieją problemy na styku Gdańska i Gminy Pruszcz Gdański, ale podejmowane są starania, aby je rozwiązywać. Gdańsk jest w stanie to wszystko uregulować, jeżeli dojdzie do porozumienia z Gminą Pruszcz Gdański co do kosztów organizacji linii. Zwrócił uwagę, że na posiedzeniu Zgromadzenia nie powinniśmy się zajmować problemami jakie mają poszczególni organizatorzy.

Zastępca Prezydenta Miasta Gdańsk, pan **Maciej Lisicki**, zaproponował, aby Zarząd Związku zorganizował spotkanie trzech prezydentów, trzech organizatorów transportu w celu ustalenia na ile Gdańsk, Gdynia i Wejherowo są gotowi zintegrować się w celu utworzenia jednego organizatora. Prezydent Miasta Sopotu, pan **Jacek Karnowski**, stwierdził, że należy się spotykać, aby mówić o wszystkich problemach, które powodują, że nadal nie ma pełnej integracji.

Zastępca Prezydenta Miasta Wejherowa, pan **Wojciech Kozłowski**, wyjaśnił, że na ostatnim posiedzeniu Zgromadzenia ustalono w jakim kierunku należy podążać, jakie są zagrożenia i możliwości. W tych ustaleniach uczestniczyli również przedstawiciele Sopotu. Stwierdził, że jest za integracją i jest to docelowy kierunek, natomiast na dzień dzisiejszy należy podchodzić z dużą ostrożnością do tego procesu, a to wynika z sytuacji finansowej. Miasto nie podejmie żadnego ryzyka, które wiązałoby się ze znaczącym wzrostem kosztów albo spadkiem dochodów. Integracja powinna nastąpić, może w jakiejś dłuższej perspektywie z uwagi na kryzys. Na poziomie Związku znajdowano różne rozwiązania organizacyjne, aby efekty integracji były widoczne, co widać chociażby po progresji sprzedaży i ilości sprzedawanych biletów metropolitalnych. Mieszkańcy oczekują, że będzie jeden bilet.

Prezydent Miasta Sopot, pan **Jacek Karnowski**, stwierdził, że dyskusja jest zawsze pożyteczna. Natomiast zaznaczył, że jeżeli chodzi o jeden bilet to nie uda się tego zrobić bez jednego organizatora.

W związku z wyjściem Prezydenta Miasta Sopotu, pana Jacka Karnowskiego, Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala** zawiesił dyskusję dotyczącą integracji, w tym wprowadzenia nowego 1-godzinnego metropolitalnego biletu komunalnego.

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

Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala**, otworzył posiedzenie Zgromadzenia w dniu 2 grudnia 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 19.

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 – 19

Głosy przeciw – 0

Wstrzymało się – 0.

Porządek obrad został przyjęty jednogłośnie.

Ad. 3 - Przyjęcie protokołu posiedzenia Zgromadzenia Związku z dnia 9 września 2009 r. - projekt uchwały druk numer 1

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

Wiceprezydent Miasta Gdynia, pan **Marek Stępa**, poprosił o przerwę w dyskusji na str. 11 protokołu.

Do protokołu nie wniesiono więcej uwag, toteż przystąpiono do jego głosowania wraz ze zgłoszoną poprawką.

Głosowanie nad Uchwałą Nr 20/2009 Zgromadzenia MZKZG w sprawie przyjęcia protokołu posiedzenia Zgromadzenia Związku z dnia 9 września 2009 r.:

Głosy za – 19

Głosy przeciw – 0

Wstrzymało się – 0.

Uchwała Nr 20/2009 Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej z dnia 2 grudnia 2009 r. w sprawie przyjęcia protokołu posiedzenia Zgromadzenia Związku z dnia 9 września 2009 r. została przyjęta jednogłośnie.

Ad. 4 - Uchwała w sprawie określenia wysokości stawki dla potrzeb naliczenia składki członkowskiej w roku 2010 - projekt uchwały druk numer 2.

Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala**, przekazał głos Przewodniczącemu Zarządu Związku, panu **Hubertowi Kołodziejskiemu**, który przedstawił członkom Zgromadzenia prezentację dotyczącą proponowanej wysokości stawki dla potrzeb naliczenia składki członkowskiej w roku 2010 (załącznik numer 2 do protokołu).

Burmistrz Miasta Rumia, pani **Elżbieta Rogala-Kończak**, poprosiła o zmianę daty wpłaty pierwszej raty z 4 na 5 stycznia 2010 r.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, wyjaśnił, że z bieżących pieniędzy płacone są należności. Na 4 stycznia część gmin ustawi przelewy automatycznie i będzie mogła zapłacić, a jeżeli część pieniędzy wpłynie 5 stycznia to jest duża szansa, że z pieniędzy, które wpłyną 4 stycznia opłacony zostanie ZUS, który do 5 trzeba zapłacić.

Burmistrz Gminy Żukowo, pan **Albin Bychowski**, stwierdził, że na zapłatę składek ZUS za 2009 rok powinny być zabezpieczone środki w 2009 r.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, wyjaśnił, że takie rozwiązanie było stosowane dotychczas.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras**, zaproponował, żeby głosowanie nad projektem uchwały druk nr 2 oraz projektem uchwały druk nr 3 odbyło się jednocześnie po zapoznaniu się z drukiem nr 3.

Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala**, zapytał się kto z członków Zgromadzenia jest za tym, aby projekt uchwały druk nr 2 przegłosować po dyskusji nad drukiem nr 3.

Głosowanie:

Głosy za – 12

Propozycja głosowania nad projektem uchwały druk nr 2 oraz projektem uchwały druk nr 3 po dyskusji nad drukiem nr 3 została przyjęta większością głosów.

Ad. 5 - Uchwała w sprawie planu finansowego (budżetu) Związku na rok 2010 - projekt uchwały druk nr 3.

Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala**, poprosił o zabranie głosu Przewodniczącego Zarządu Związku, pana **Huberta Kołodziejskiego**, który przedstawił budżet MZKZG. Na 2010 r. zaplanowano kwotę 16 212 867 zł, w tym wydatki bieżące w wysokości 16 186 867 zł i wydatki majątkowe w wysokości 26 000 zł. Jeżeli chodzi o plan dochodów na 2010 r. to w planie dochodów w stosunku do roku 2009 jest wzrost o ponad 30%, wynika on głównie z tego, że szacowana sprzedaż biletów metropolitalnych będzie na zdecydowanie wyższym poziomie, dlatego w paragrafie 830 wpływy z usług następuje wzrost w stosunku do przewidywanego wykonania w 2009 r. o 39%. O 14% rośnie również składka na dopłatę do biletów metropolitalnych, przy czym część na dopłaty dla organizatorów komunalnych wzrasta z 1,58 zł na 2,17 zł. W odniesieniu do planu wydatków podstawowe pozycje, w których wzrost przekracza planowane wykonanie w 2009 r. to podróże służbowe zagraniczne, gdzie następuje wzrost o 127%. Zwrócił uwagę, że kwotowo wzrost ten jest stosunkowo niewielki. Kolejne pozycje to jest wzrost o 36,49% wynagrodzeń bezosobowych oraz pozycja, która mogłaby budzić określone zapytania, a jest ona najistotniejsza w budżecie Związku to zakup usług pozostałych. Tutaj następuje wzrost zapłaty za usługi związane z honorowaniem biletów metropolitalnych z 11 300 000 zł w tym roku do ponad 15 000 000 zł w roku przyszłym. Kolejna pozycja to opłaty czynszowe za pomieszczenia biurowe, które rosną o 17%. Dyskusja na temat tych opłat czynszowych odbyła się w trakcie Zgromadzenia w roku ubiegłym i zgodnie z sugestiami Zgromadzonych określony został harmonogram dochodzenia do stawki, która i tak jest poniżej stawek rynkowych stosowanych w Gdańsku Wrzeszczu. Dzięki temu wzrost w zeszłym roku był spłaszczony, nie tak duży, ale to powoduje, że w kolejnych latach w sposób uzgodniony z Gdańską Infrastrukturą Społeczną, która pomieszczenia Związkowi wynajmuje, wzrost będzie jednak następował. Kolejną pozycję stanowią podróże służbowe krajowe, tutaj następuje wzrost o 14%. Kwotowo jest to 1000 zł, co pozwoli realizować w pełnym zakresie plany związane z tym, aby Związek był reprezentowany w różnych miejscach. Inną pozycją, na którą warto zwrócić uwagę to odpisy na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych, wzrost o 9%, wynika z uregulowań formalno-prawnych. Ostatnia pozycja to dodatkowe wynagrodzenie roczne i cała grupa paragrafów związanych z wynagrodzeniami, wzrost o 4,7% wynika z tego, że trzynastka jest wypłacana w 2010 r. za 2009 r. W pozostałych paragrafach wynagrodzeniowych Związek zakłada, że wykonanie w 2010 r. będzie na poziomie wykonania

w 2009 r. W paragrafie 4110 składki na ubezpieczenia społeczne plan jest na niższym poziomie dlatego, że Związek dostał wytyczne związane z tym, że powinien składkę liczyć w innym procencie i to powoduje jej obniżenie. Procent ten zamiast 1,8 teraz ma być wyliczony jako 0,9. Wzrost składki na Fundusz Pracy o 0,34% wynika ze wzrostu wysokości trzynastki. Ostatni element, na który zwrócił uwagę to wydatki na zakupy inwestycyjne jednostek budżetowych. Wydatki te zaplanowane zostały na poziomie 26 000 zł i kwota ta ma być przeznaczona na zakup klimatyzacji i konsoli LCD do serwerowni oraz na zakup jednego zestawu komputerowego dla pracownika biura Związku.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras**, zapytał się jak będzie wyglądać koordynowanie rozliczeń utraconych przychodów przez przewoźników kolejowych. Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, wyjaśnił, że Marszałek Województwa uważa, że jeżeli chodzi o bilet metropolitalny to przepłaca. Pan Marszałek patrząc na kwoty ma prawo, aby takie wnioski wyciągać bowiem dopłata w zeszłym roku wynosiła globalnie około 1 580 000 zł. To jest to co było przekazane do biletów metropolitalnych plus to co Związek z tegorocznej nadwyżki też dopłaci do biletu. Stwierdził, że wg szacunków i wyliczeń wynika, że Samorząd Województwa będzie musiał dopłacić około 2 400 000 zł w roku 2009 do tego, aby pokryć deficyt, który występuje u przewoźnika kolejowego. Z tego punktu widzenia można powiedzieć, że mimo tego, że SKM dostaje 60% udziałów w przychodach z biletów metropolitalnych to i tak utrata przychodów po jej stronie jest większa. Dzieje się tak, gdyż SKM sprzedając swoje bilety miała możliwość, uzyskiwania refundacji utraconych przychodów ze Skarbu Państwa z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. W momencie wprowadzenia wspólnej oferty odzyskiwanie refundacji ze Skarbu Państwa, ze względu na przepisy prawa, nie jest możliwe. W związku z tym utrata przychodów jest liczona nie do ceny biletu ulgowego, ale do ceny biletu normalnego, bo dla SKM każdy sprzedany bilet jest normalny. Nawet, gdy sprzeda bilet z ulgą to ze Skarbu Państwa dostanie dopłatę do 100% jego wartości. Zaznaczył, że w komunikacji komunalnej inaczej dokonywana jest kalkulacja, bo utrata przychodów jest liczona do ceny biletu normalnego i ulgowego. Z tego punktu widzenia pan Marszałek może odczuwać pewien dyskomfort. Dodał, że od 13 grudnia 2009 r. do oferty biletu metropolitalnego zostaną wprowadzeni inni przewoźnicy kolejowi. Prawdopodobnie będzie to tylko i wyłącznie spółka Przewozy Regionalne. Zaznaczył, że dzięki temu znacznie zwiększy się liczba pociągów, co sprawi, że np. Pruszcz Gdański będzie beneficjentem tego rozwiązania. Obecnie na podstawie biletów metropolitalnych można korzystać tylko z pociągów SKM, która oferuje 16 par połączeń z Pruszczem Gdańskim, a od 13 grudnia będzie ich 77. Z pociągów Przewozów Regionalnych będzie można korzystać na odcinku głównym, czyli od Ciepłewa do Luzina, jak również na odcinku od Babiego Dołu do Gdyni oraz z Redy Rekowo do Redy. Stwierdził, że w związku z tym Marszałek będzie musiał 60% udziału w przychodach z biletów metropolitalnych podzielić pomiędzy dwóch przewoźników. Z tych 60% SKM będzie dostawała 92%, a Przewozy Regionalne 8%. Marszałek ma trudne zadanie, gdyż musi sprostać oczekiwaniom SKM oraz Przewozów Regionalnych. Przewodniczący wyjaśnił, że w tej sytuacji Związek występuje w charakterze arbitra. Urząd Marszałkowski zwraca się z prośbą do Związku, aby ten zweryfikował dane, które przekazują przewoźnicy kolejowi. Następnie Związek weryfikuje metodologię wskazywaną przez przewoźników kolejowych, aby Marszałek wiedział jaka kwota dofinansowania wynika z honorowania biletów metropolitalnych.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras**, zapytał się, czy możliwe jest wyodrębnienie w planie wydatków dochodów SKM.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, wyjaśnił, że jest to wyodrębnione. Istnieje podział, w którym nie jest wprost napisane SKM, tylko jest napisane przewoźnicy kolejowi oraz jest tam umieszczona informacja jaka kwota będzie przeznaczona na zapłatę dla przewoźników kolejowych.

Kierownik Referatu Ekonomicznego w Wydziale Gospodarki Komunalnej Urzędu Miejskiego w Gdańsku, pani **Maria Skoroszevska-Romel**, zwróciła uwagę na pozycję zakup usług pozostałych, gdzie pozostałą kwotą 355 239,88 zł zaplanowano z przeznaczeniem na zapłatę za badania marketingowe, promocję biletu w mediach, obsługę prawną, sprzątnięcie pomieszczeń, usługi internetowe, hosting oraz inne usługi, zapytała się jak ta kwota rośnie w stosunku do 2009 r., czy rośnie inflacyjnie czy zdecydowanie więcej oraz jak kształtują się kwoty w 2010 r. w najważniejszych pozycjach, czyli promocja, badania marketingowe, obsługa prawna.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, wyjaśnił, że kwota w tej pozycji rośnie w większym stopniu niż inflacja, gdyż w 2009 r. Związek wydał dużą kwotę na ekspertyzę, która była potrzebna do oceny czy Związek będzie mógł realizować swoje zadania, jeżeli będzie zastosowana procedura powierzenia. To spowodowało, że w 2009 r. zostały uszczuplone wydatki w tym paragrafie. W 2009 r. Związek nie był w stanie zrealizować badań marketingowych w szerszym zakresie. Obecnie sytuacja wygląda w ten sposób, że wydatki o których była mowa na początku rosną na poziomie wzrostu inflacyjnego, natomiast globalnie następuje zdecydowany wzrost, gdyż to co w zeszłym roku było zaplanowane w paragrafie na ekspertyzy i opinii, w tej chwili znajduje się w grupie właśnie tych wydatków. Około 60 000 - 70 000 zł Związek chciałby wydać na przeprowadzenie badań marketingowych, związanych z wykorzystaniem biletu metropolitalnego, co jest potrzebne do weryfikacji poziomu refundacji dla organizatorów komunalnych oraz przewoźników kolejowych oraz badania marketingowe preferencji i zachowań komunikacyjnych w gminach położonych na skraju metropolii. Uzasadził to tym, że w przypadku tych gmin nie do końca mogą być prawidłowo rozpoznane potrzeby komunikacyjne mieszkańców. Zwrócił uwagę, że ZKM w Gdyni prowadzi bardzo szerokie badania preferencji i zachowań komunikacyjnych w gminach, które obsługuje. Dzięki uprzejmości ZKM w Gdyni wyniki udostępniono Związkowi i wiadomo jakie oczekiwania mają mieszkańcy Gdyni, Sopotu, Kosakowa, Rumi jeżeli chodzi o komunikację. Natomiast niewiele wiadomo jeżeli chodzi o gminę Pruszcz Gdański, Kolbudy, Luzino. Dlatego Związek chciałby, w zależności od tego na co środki finansowe pozwolą, chociaż w części przeprowadzić badania, aby mieć lepsze rozeznanie czego oczekują mieszkańcy, którzy mieszkają na skraju metropolii.

Wójt Gminy Żukowo, pan **Albin Bychowski**, zaproponował, żeby do badań włączyć gminę Żukowo. Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, wyjaśnił, że gmina Żukowo była objęta badaniami przez ZKM w Gdyni. Związek chce się zmieścić w budżecie, który nie jest rozciągliwy, pozostawiając składkę na niezmiennym poziomie 1,5 zł.

Burmistrz Miasta Rumia, pani **Elżbieta Rogala-Kończak**, stwierdziła, że Komisja Rewizyjna Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej pozytywnie opiniuje plan finansowy Związku na rok 2010.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, zaprezentował opinie Regionalnej Izby Obrachunkowej, która stwierdza, że plan finansowy został sporządzony zgodnie z wymaganiami w tym zakresie. Nowa ustawa o Finansach Publicznych wprowadza od 2010 r. obowiązek tworzenia rezerwy ogólnej i plan to wymaganie uwzględnić.

W związku z brakiem dalszych uwag i wniosków, Przewodniczący Zgromadzenia Związku, pan **Leszek Grombala**, zaproponował przystąpienie do głosowania omawianych projektów uchwał.

Głosowanie nad Uchwałą Nr 21/2009 Zgromadzenia MZKZG w sprawie zmiany uchwały Zgromadzenia Związku z dnia 11 lipca 2007 r. numer 14/2007 (z późniejszymi zmianami zawartymi w uchwale Zgromadzenia Związku z 2008 r.: z dnia 23 kwietnia nr 9/2008 i z dnia 3 grudnia nr 17/2008 oraz z 2009 r.: z dnia 1 kwietnia nr 12/2009) dotyczącej wysokości stawki dla obliczenia

składki członkowskiej Gmin – członków Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej oraz zasad i terminów jej wnoszenia do Związku:

Głosy za – 19

Głosy przeciw – 0

Wstrzymało się – 0.

Uchwała Nr 21/2009 Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej z dnia 2 grudnia 2009 r. w sprawie zmiany uchwały Zgromadzenia Związku z dnia 11 lipca 2007 r. numer 14/2007 (z późniejszymi zmianami zawartymi w uchwale Zgromadzenia Związku z 2008 r.: z dnia 23 kwietnia nr 9/2008 i z dnia 3 grudnia nr 17/2008 oraz z 2009 r.: z dnia 1 kwietnia nr 12/2009) dotyczącej wysokości stawki dla obliczenia składki członkowskiej Gmin – członków Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej oraz zasad i terminów jej wnoszenia do Związku została przyjęta jednogłośnie.

Głosowanie nad Uchwałą Nr 22/2009 Zgromadzenia MZKZG w sprawie planu finansowego (budżetu) na 2010 rok:

Głosy za – 19

Głosy przeciw – 0

Wstrzymało się – 0.

Uchwała Nr 22/2009 Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej z dnia 2 grudnia 2009 r. w sprawie planu finansowego (budżetu) na 2010 rok została przyjęta jednogłośnie.

Ad. 6 – Dyskusja nad wprowadzeniem nowego 1-godzinnego metropolitalnego biletu komunalnego.

Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala**, udzielił głosu Przewodniczącemu Zarządu Związku, panu **Hubertowi Kołodziejskiemu**, który przedstawił członkom Zgromadzenia propozycje wprowadzenia w przyszłym roku nowego 1-godzinnego biletu metropolitalnego komunalnego. Wyjaśnił, że ograniczenie oferty tylko do biletu komunalnego wynika z faktu, że SKM eksploatuje kasowniki, które głównie wybijają literki oznaczające trzygodzinne podziały czasu oraz Samorząd Województwa prawdopodobnie nie będzie skłonny do tego, aby przeznaczać dodatkowe pieniądze na dopłaty do takich biletów. Dlatego Związek chciałby na początek wprowadzić bilet komunalny, który byłby ważny w ramach komunikacji organizowanej przez ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo. Następnie zaprezentował slajdy na temat propozycji wprowadzenia nowego 1-godzinnego metropolitalnego biletu komunalnego (załącznik numer 3 do protokołu).

Wiceprezydent Miasta Gdynia, pan **Marek Stępa**, stwierdził, że propozycja 1-godzinnego biletu metropolitalnego komunalnego może mieć duże znaczenie dla mieszkańców Sopotu i Rumi.

Burmistrz Miasta Rumia, pani **Elżbieta Rogala-Kończak**, wyjaśniła, że najpierw należy zweryfikować czy gminy stać na finansowanie nowego rodzaju biletu. Jeżeli będzie to możliwe to na pewno Rumianie mogą na tym skorzystać. Jest to rozwiązanie idące w dobrym kierunku.

Zastępca Prezydenta Miasta Wejherowa, pan **Wojciech Kozłowski**, stwierdził, że odpowiedź Wejherowa zostanie udzielona po analizie finansowej.

Zastępca Prezydenta Miasta Gdańsk, pan **Maciej Lisicki**, wyjaśnił, że jest sceptycznie nastawiony do tego biletu, gdyż będą kłopoty z jego dystrybucją. Stwierdził, że obecnie bilet metropolitalny w dużej mierze sprzedają kasy SKM, gdyż styk SKM i transportu publicznego jest bardzo atrakcyjny.

Bilet, który miałby obowiązywać tylko w transporcie komunalnym bez SKM, miałby być droższy o prawie 50% i byłby niedostępny w kasach SKM spotkałby się z bardzo wąskim gronem odbiorców. Wiceprezydent Miasta Gdynia, pan **Marek Stępa**, stwierdził, że potrzebna jest dobra, silna i pozytywna opinia z Sopotu i Rumi, wtedy jest sens wprowadzenia tego rodzaju biletu. W przeciwnym wypadku będzie to gadżet, z którego skorzysta niewielka liczba mieszkańców.

Burmistrz Miasta Rumia, pani **Elżbieta Rogala-Kończak**, wyjaśniła, że w Rumi nie ma takiego problemu jak w Sopocie, gdyż linie się nie pokrywają.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejcki**, stwierdził, że jeżeli chodzi o ofertę Wejherowa i Gdyni to sytuacja jest podobna jak w Sopocie, czyli występuje brak wzajemnego honorowania biletów przez MZK Wejherowo i ZKM w Gdyni.

Burmistrz Miasta Rumia, pani **Elżbieta Rogala-Kończak**, wyjaśniła, że jeżeli będą środki finansowe na wprowadzenie takiego biletu to należałoby spróbować, bo wtedy mieszkańcy Sopotu i Rumi będą zadowoleni.

Członek Zarządu Związku, Dyrektor ZKM w Gdyni, pan **Olgierd Wyszomirski**, wyraził pozytywny stosunek do biletu 1-godzinnego, bowiem zostanie w ten sposób wyrażony argument osobom, które przyglądają się integracji, że w pewnych relacjach nie ma szansy na skorzystanie z jednego biletu. Bilet 1-godzinny mimo, że nie jest traktowany jako bilet podstawowy to jednak najbardziej się kojarzy się z biletem, który służy do odbycia jednej podróży. Stwierdził, że były nadzieje, że uda się doprowadzić do wzajemnych rozliczeń i honorowania biletów, ale niestety opinie prawne stwierdzają, że nie ma takiej możliwości. Z tego powodu pojawiła się propozycja wprowadzenia 1-godzinnego biletu metropolitalnego komunalnego. Proponowana cena biletu jest atrakcyjna w sytuacji, gdy inny bilet 1-godzinny kosztuje 4 zł to jest jedynie o kilkanaście procent więcej. Jest to kolejny rodzaj biletu 1-godzinnego.

Przewodniczący Rady Miasta Sopotu, pan **Wiczesław Augustyniak**, stwierdził, że w Sopocie jest to nieatrakcyjne ułatwienie, gdyż w Gdańsku bilet 1-godzinny na linie zwykłe kosztuje 3 zł, a w Sopocie będzie kosztował 4,5 zł.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejcki**, wyjaśnił, że biorąc pod uwagę wszystkie ograniczenia, czyli ograniczony krąg odbiorców, sposób dystrybucji biletów metropolitalnych można szacować, że dużego popytu na te bilety w skali metropolii nie będzie, ale jednak znajdzie się grupa osób, która z tego skorzysta. Wstępnie analizując ewentualne skutki ekonomiczne wprowadzenia tego biletu, poziom dopłaty w skali miesiąca oszacowano na 5 000 zł więc w skali roku jest to 60 000 zł, a w przeliczeniu na składkę jest to 6 gr. Z jednej strony 6 gr. to nie jest dużo zwłaszcza jeżeli mówi się o perspektywie połowy roku, czyli wychodzi 3 gr. Zaznaczył, że pewne pieniądze trzeba przeznaczyć na ten cel. Gdyby nawet okazało się, że brakuje do podstawowych biletów to trzeba mieć świadomość konsekwencji ekonomicznej podjęcia takiej a nie innej decyzji.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras**, stwierdził, że Przewodniczący Zarządu powinien przedstawić analizę SWOT, żeby uporządkować problematykę. Niewątpliwie jest to dobry krok w kierunku integracji, głównymi odbiorcami tego biletu będą gminy peryferyjne, które mają styk z organizatorami. Być może wówczas nie będzie problemu jaki Gdańsk ma z połączeniem z Gminą Pruszcz Gdański. Jeżeli skutki finansowe wprowadzenia biletu nie będą dotkliwe będzie łatwiej wprowadzić to rozwiązanie.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejcki**, wyjaśnił, że dyskusja pokazuje jakie są silne, słabe strony szanse i zagrożenia, bowiem sporządzając analizę SWOT punkt widzenia tego kto sporządza zależy od jego subiektywnego punktu widzenia. Zaznaczył, że głosy Zgromadzonych są podstawowym elementem i dopiero po wnioskach z dyskusji można stworzyć taką analizę. Dyskusja jest potrzebna w celu wysłuchania opinii osób bezpośrednio zainteresowanych tą problematyką.

Istotne jest to co sądzą ci, którzy w praktyce się z tym problemem, zagadnieniem spotykają w różnych kontekstach - w wymiarze finansowym i w wymiarze organizacyjno-funkcyjnym.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras**, zapytał się, czy jest możliwość otrzymania analizy finansowej.

Przewodniczący Zarządu Związku, pan **Hubert Kołodziejski**, wyjaśnił, że będzie to możliwe za pośrednictwem Członka Zarządu pani dyrektor Alicji Kraski.

Zastępca Przewodniczącego Zarządu Związku, Prezes MZK Wejherowo Sp. z o.o., pan **Czesław Kordel**, stwierdził, że Związek powinien iść dalej w kierunku biletu elektronicznego i na to przeznaczyć środki finansowe. Wówczas nie będzie trzeba pisać czy negocjować umów i porozumień jak honorować wzajemne bilety. Pasażer będzie zadowolony, a przecież właśnie o to przede wszystkim chodzi.

W związku z brakiem dalszych uwag i wniosków Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala** zakończył dyskusję dotyczącą wprowadzenia nowego 1-godzinnego metropolitalnego biletu komunalnego.

Ad. 7 - Dyskusja nad propozycją wprowadzenia na obszarze Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej ujednoczonych uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala**, udzielił głosu Przewodniczącemu Zarządu Związku, panu **Hubertowi Kołodziejskiemu**, który przedstawił członkom Zgromadzenia prezentację na temat propozycji Zarządu Związku dotyczącej częściowego ujednoczenia uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych na terenie MZKZG (załącznik numer 4 do protokołu).

Zastępca Prezydenta Miasta Gdańsk, pan **Maciej Lisicki**, zapytał się, czy jest możliwe w Gdyni ujednoczenie uprawnień do przejazdów na liniach specjalnych tak samo jak na liniach zwykłych. Zaznaczył, że wprowadzanie odmiennych ulg na liniach specjalnych i na pozostałych powoduje bałagan, konieczność czytania kiedy uprawnienie przysługuje. Ponadto stwierdził, że w Gdańsku od kilku lat nie płaci się za przewóz rzeczy, zwierząt i dla mieszkańców byłoby lepiej, aby w Gdyni i Wejherowie również wprowadzić taki zapis.

Członek Zarządu Związku, Dyrektor ZKM w Gdyni, pan **Olgierd Wyszomirski**, wyjaśnił, że propozycja ujednoczenia uprawnień do przejazdów na liniach specjalnych tak samo jak na liniach zwykłych jest daleko idącą, gdyż wiąże się to z ich likwidacją, dlatego, że istotą tych linii jest ograniczony zakres uprawnień do przejazdów bezpłatnych. Są to linie, które opierają się wyłącznie na ustawowych uprawnieniach do przejazdów bezpłatnych. Na liniach tych nie obowiązują uprawnienia gminne. Jako linie specjalną traktuje się linie turystyczną, która uruchamiana jest w Gdyni w sezonie letnim co roku i w tym przypadku zależało na tym, aby osoby powyżej 70 roku życia, które chcąc korzystać z tej linii musiały za to zapłacić ograniczając skłonność podróżowania tą linią w celach nieturystycznych. Powoduje to, że linia ta cieszy się umiarkowanym popytem, wygodnie można z niej korzystać. Na tych samych zasadach funkcjonuje linia lotniskowa, która uruchamiana jest do Rębiechowa.

Zastępca Prezydenta Miasta Gdańsk, pan **Maciej Lisicki**, stwierdził, że przede wszystkim chodzi o to, aby mieć prosty, czytelny system.

W tym momencie posiedzenie Zgromadzenia opuścił Przewodniczący Rady Miasta Sopotu, pan **Wieczesław Augustyniak**. Na posiedzeniu Zgromadzenia pozostało 15 osób, a łączna liczba skumulowanych głosów wyniosła 18.

Członek Zarządu Związku, Dyrektor ZKM w Gdyni, pan **Olgierd Wyszomirski**, zapytał się, czy możliwe jest, aby w Gdańsku wprowadzić opłatę za rowery, natomiast Gdynia zlikwidowałaby opłatę za bagaż, gdyż boi się nadużywania uprawnień do wożenia rowerów.

Zastępca Prezydenta Miasta Gdańsk, pan **Maciej Lisicki**, stwierdził, że takie rozwiązanie jest mało realistyczne. W Gdańsku problem nadużywania uprawnień do wożenia rowerów nie funkcjonuje, nikt się nie skarży, że nie mógł z rowerem wsiąść, ale też nikt nie narzeka, że ktoś wsiadł z rowerem. Zastępca Prezydenta Miasta Wejherowa, pan **Wojciech Kozłowski**, zwrócił uwagę na to, że rozszerzanie katalogu osób uprawnionych do ulg powoduje zwiększenie kosztów. Jeżeli chodzi o linie specjalne to wszystko zależy od tego gdzie ta linia ma kursować i dopiero wtedy należy się zastanowić czy dawać na tej linii pełen katalog ulg i zwolnień. W Wejherowie za bagaże i zwierzęta na smyczy nie są pobierane opłaty, natomiast pobierane są opłaty za zwierzęta bez smyczy, chyba, że trzymane są na rękach. Wejherowo nie chciałoby rezygnować z ulg dla głuchoniemych. Stwierdził, że kwestią najważniejszą jest wiek młodzieży uczącej się. Zaznaczył, że Rada Miasta Wejherowo raczej nie zgodzi się na podniesienie granicy wieku. Zaproponował, aby zbadać sytuację, zobaczyć jakie będą straty i jak będzie wyglądała sytuacja finansowa.

Przewodniczący Komisji Polityki Finansowej i Strategii Miasta Sopotu, pan **Jarosław Kempa**, zapytał się, jaki jest sens wprowadzania linii specjalnych.

Członek Zarządu Związku, Dyrektor ZKM w Gdyni, pan **Olgierd Wyszomirski**, wyjaśnił, że linie specjalne są liniami, które są adresowane do specjalnego segmentu pasażerów. Stwierdził, że chętnie zamieniłby wszystkie linie pośpieszne w linie specjalne, wówczas linie te byłyby bardziej ekskluzywne. Osoby z uprawnieniami do przejazdów bezpłatnych często zajmują miejsca tym osobom, które płacą za przejazd. Pasażerowie, którzy płacą więcej nie mają satysfakcji z tego, że jest to linia adresowana do osób, które w zamian za wyższą cenę chcą uzyskać wyższą jakość podróży. Przedstawił pogląd, że dzięki zmianie linii pośpiesznych na linie specjalne można byłoby uzyskać wyraźny wzrost przychodów i wzrósłby popyt ze strony tych osób na których nam najbardziej zależy, a które substytuowałyby przejazdy samochodem osobowym.

Zastępca Prezydenta Miasta Gdańsk, pan **Maciej Lisicki**, stwierdził, że nie ma uwag do funkcjonowania linii specjalnych, a jedynie chodzi o uprawnienia. Linia specjalna ma wyższą cenę w związku z tym, że jest bardziej ekskluzywna, więc dlaczego nie można byłoby mieć jednego katalogu ulg dla linii specjalnych i zwykłych. Jeżeli chodzi o kwestię przejazdów bezpłatnych zaproponował, że należy zrezygnować z tej ulgi na tych liniach.

Członek Zarządu Związku, Dyrektor ZKM w Gdyni, pan **Olgierd Wyszomirski**, wyjaśnił, że gdyby linia na lotnisko nie miała charakteru linii specjalnej, to niezależnie od cen osoby, które mają uprawnienia gminne do przejazdów bezpłatnych mogłyby w przejazdach nie związanych z podróżami na lotnisko z tych linii korzystać. Linia ta wówczas pełniłaby rolę w dużym stopniu wewnątrz miejskiej w sytuacji, w której nie jest ona adresowana do pasażerów, którzy odbywają podróże wewnątrz miasta. Ci ludzie zajmowałiby miejsca tym, którzy jadą na lotnisko i oczekują trochę lepszych warunków podróży, muszą mieć miejsce na bagaż i oczekują, że znajdą miejsce siedzące.

Wiceprezydent Miasta Gdynia, pan **Marek Stępa**, stwierdził, że chodzi tutaj o działanie mechanizmu ekonomicznego po stronie klienta. Klient uprawniony do ulgi dokonując wyboru między przejazdem linią specjalną a linią zwykłą ma do pokonania tylko próg 50 gr., natomiast jeżeli taki klient ma porównywać linie zwykłe, na której posiada ulgę i płaci 1,25 zł, z linią specjalną, gdzie nie ma ulgi i musi zapłacić 3,5 zł, to ta różnica może zatrzymać klienta na przystanku.

Zastępca Prezydenta Miasta Gdańsk, pan **Maciej Lisicki**, wyjaśnił, że wszystkie argumenty ekonomiczne przyjmuje, ale uważa, że ważniejsze jest to, aby system ulg był prosty, jednolity, spójny. Pasażerowie dzięki temu będą mieli mniej problemu z kontrolerami.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Miasta Gdańsk, pan **Dimitris T. Skuras**, stwierdził, że nie jest wskazane różnicowanie katalogu ulg na różnych liniach, więc należy się zdecydować na pełny katalog albo brak uprawnień, nie mówiąc o ustawowych.

Zastępca Przewodniczącego Zarządu Związku, Prezes MZK Wejherowo Sp. z o.o., pan **Czesław Kordel**, wyjaśnił, że może lepszym rozwiązaniem jest, aby obowiązywały tylko i wyłącznie uprawnienia ustawowe. Wtedy znajdą się oszczędności, bo ciężar utrzymania komunikacji przejdzie na tych którzy korzystają z komunikacji. Wszystkie uprawnienia można wnieść do karty elektronicznej.

Przewodniczący Komisji Polityki Finansowej i Strategii Miasta Sopotu, pan **Jarosław Kempa**, stwierdził, że znalazł się kolejny argument za tym, aby dążyć po integracji do przekazania zadań do Związku, bo gminy nie są w stanie same podjąć trudnej decyzji odbierania przywilejów, a Związek będzie miał ułatwione zadanie.

Zastępca Prezydenta Miasta Gdańsk, pan **Maciej Lisicki**, stwierdził, że różnice są bardzo małe i porozumienie jest absolutnie do osiągnięcia.

W związku z brakiem dalszych uwag i wniosków Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala** zakończył dyskusję dotyczącą wprowadzenia na obszarze Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej ujednoczonych uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Ad. 8 - Wolne wnioski

Przewodniczący Zgromadzenia MZKZG, pan **Leszek Grombala**, udzielił głosu Przewodniczącemu Zarządu Związku, panu **Hubertowi Kołodziejkiemu**, który przedstawił członkom Zgromadzenia prezentację na temat sprzedaży biletów metropolitalnych w okresie od 1.01.2009 r. do 31.10.2009 r. (załącznik numer 5 do protokołu) oraz dodał, że 24 grudnia w Wigilie obowiązywać będą sobotnie rozkłady jazdy.

Z uwagi na brak innych wolnych wniosków, Przewodniczący Zgromadzenia Związku, pan **Leszek Grombala**, zakończył posiedzenie Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej w dniu 2 grudnia 2009 r.

Na tym protokół zakończono.

Podjęte uchwały zostały podpisane przez Przewodniczącego Zgromadzenia Związku.

Protokołowała
Monika Kopycka

MŁODSZY REFERENT
DS. ORGANIZACYJNO-ADMINISTRACYJNYCH

Kopycka
Monika Kopycka

PRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU
METROPOLITALNEGO ZWIĄZKU KOMUNIKACYJNEGO
ZATOKI GDAŃSKIEJ

Hubert Kołodziejki

Załączniki do protokołu:

- 1) Lista obecności członków Zgromadzenia w dniu 2 grudnia 2009 r.,
- 2) Proponowana wysokość stawki dla potrzeb naliczenia składki członkowskiej w roku 2010,
- 3) Propozycja wprowadzenia nowego 1-godzinnego metropolitalnego biletu komunalnego,
- 4) Propozycja Zarządu Związku dotycząca częściowego ujednoczenia uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych na terenie MZKZG,
- 5) Sprzedaż biletów metropolitalnych w okresie od 01.01.2009 r. do 31.10.2009 r.