

Protokół nr 36 / 2021

z posiedzenia Komisji Budżetu i Finansów Rady Miejskiej Wrocławia
z dnia 14 czerwca 2021 r.

(posiedzenie on-line poprzez platformę Microsoft Teams)

BRM-DPP.0012.2.8.2021

Posiedzenie komisji prowadził przewodniczący Tadeusz Grabarek.

Na ogólną liczbę 10 radnych, wszyscy radni byli obecni.

Porządek posiedzenia:

I. Przyjęcie porządku posiedzenia.

II. Zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miejskiej Wrocławia
zmieniającej uchwałę Nr XLVII / 1094 / 17 Rady Miejskiej Wrocławia
w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe świadczone środkami
lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Wrocław
oraz sposobu ustalania wysokości opłaty dodatkowej i manipulacyjnej -
druk nr 1116 / 21 II czytanie.

III. Sprawy bieżące.

IV. Przyjęcie protokołu z 17.05.2021 r. i 27.05.2021 r.

Ad I. Komisja bez uwag przyjęła porządek posiedzenia.

Ad II. Zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miejskiej Wrocławia
zmieniającej uchwałę Nr XLVII / 1094 / 17 Rady Miejskiej Wrocławia
w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe świadczone środkami
lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Wrocław
oraz sposobu ustalania wysokości opłaty dodatkowej i manipulacyjnej -
druk nr 1116 / 21 II czytanie.

W trakcie omawiania przedmiotowego projektu uchwały głos zabrali:

Przewodniczący Tadeusz Grabarek – Poproszę Panią Paulinę Tyniec-Piszczyńską
dyrektor Wydziału Transportu UM o informację, czy coś się zmieniło od

ostatniej sesji, czy jakieś rozmowy z kolejami cokolwiek dały, czy dalej się nic nie dzieje?

Pani dyrektor Paulina Tyniec-Piszc – Szanowny Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, my podtrzymujemy naszą propozycję biletu „Nasz Wrocław Kolej”, którą zawarliśmy w projekcie uchwały, nad którą będziecie się Państwo pochyłać na najbliższej sesji Rady Miejskiej. Cały czas trwają te rozmowy. My w międzyczasie wymieniliśmy kolejne oferty, ponieważ złożyliśmy kolejną ofertę Kolejom Dolnośląskim i Polregio. Ofertę naszym zdaniem kompromisową tzn. w każdej kolejnej ofercie Miasto Wrocław jest gotowe pójść na ustępstwa, oczywiście w granicach zdrowego rozsądku i możliwości finansowych.

Ustępstwa polegające między innymi na tym, że w tych ofertach i w tej korespondencji kluczowa, postaram się to jak najlepiej klarownie wyjaśnić, kluczowa jest tak naprawdę liczba zatrzymań pociągów. Bo zgodziliśmy się co do tego, my, Koleje Dolnośląskie oraz Polregio, że chcielibyśmy rozliczać usługę honorowania, czyli to co możemy dzisiaj zaoferować pasażerom na podstawie umów, które nas łączą z Kolejami Dolnośląskimi i Polregio, że możemy się zgodzić na rozliczanie tej usługi względem liczby zatrzymań. Czyli wszystkie trzy strony są co do tego zgodne i w tym duchu przygotowywaliśmy konkretne propozycje. W związku z tym pierwszym kluczowym elementem jest ustalenie daty zatrzymań. Chodzi o to, że dziś jest jakaś oferta, którą mają do dyspozycji pasażerowie, liczba zatrzymań pociągów dzisiaj kursujących na terenie Dolnego Śląska, które zatrzymują się we Wrocławiu i kluczem do odpowiedniego ustalenia tej bazy zatrzymań na kolejne trzy lata. Bo na taki okres chcieliśmy zawrzeć umowę z Kolejami Dolnośląskimi i Polregio. Tutaj nie mamy jeszcze kompromistu dlatego, że Miasto zaproponowało w pierwotnej wersji 600 tys. zatrzymań, to miałyby nam zabezpieczyć tak naprawdę wszystkie kwestie rozwojowe, czyli uruchamianie nowych pociągów na lini do Jelcza, czy do Sobótki, Świdnicy, czy na przystanku Wrocław Szczepin i inne, które w ramach prac nad koleją aglomeracyjną, chcielibyśmy jako samorządy Wrocławia i samorządy gminne, i powiatowe, zlecać dodatkowo

przewoźnikom. Na taką bazę zatrzymań KD się nie zgodziło. W związku z tym w naszej kolejnej propozycji, mówię teraz o tym jednym elemencie negocjacyjnym, proszę wybaczyć ja może tak dość szczegółowo, ale myślę, że na końcu tak w trzech zdaniach podsumuję, w kolejnej ofercie myśmy zdecydowali się zaproponować niższą bazę zatrzymań, nadal bezpieczną dla nas i dla naszych pasażerów. Zatrzymań tych miałyby być o 100 tys. mniej, czyli zeszliśmy z poziomu 600 tys. do 500 tys. zatrzymań. Nadal bezpiecznie zapewniając sobie, że ta oferta będzie bogatsza, czyli że będzie odpowiednia oferta na nowych liniach i na nowych przystankach w ramach tej naszej planowanej do zawarcia umowy. No tu niestety nie ma zgody z drugiej strony, żeby pochylić się nad tą liczbą zatrzymań. KD uważa, że powinniśmy przyjąć w ofercie aktualną ofertę, aktualną liczbę zatrzymań, co powoduje, że oczywiście po uruchomieniu nowych przystanków i nowych stacji nasze wynagrodzenie, które mieliśmy zapłacić przewoźnikom znacznie by wzrosło, a wzrosłoby rzędu 7-8 mln.zł. Czyli ciężko jest nam przyjąć od razu na wstępie, że dzisiaj tylko pochylamy się nad obecną ofertą przewozową a cała reszta będzie już wymagała od nas dodatkowych płatności, tego chcielibyśmy jednak uniknąć dlatego, że chcielibyśmy zawrzeć umowę na trzy lata, żeby sobie zabezpieczyć tą kwestię. To jest ta jedna rzecz, w której nadal nie mamy osiągniętego kompromisu, a z tego elementu, czyli z tej bazy zatrzymań pociągów na terenie Wrocławia wynika stawka jednostkowa z zatrzymania i tutaj muszę powiedzieć z przykrością, że absolutnie nie ma jakby w tych ofertach, które otrzymujemy, nie ma tutaj dyskusji nad tą stawką jednostkową za zatrzymanie. Cały czas Koleje Dolnośląskie powołują się na taką stawkę, którą mamy wpisaną w obecnie obowiązującej umowie, ale zapominając, że to jest tylko umowa pomostowa, ta stawka miała posłużyć wyłącznie do korekty wynagrodzenia w dół, gdyby istotnie zmniejszyła się oferta przewozowa, a to z kolei zabezpieczyliśmy sobie w związku z tym, że cały czas byliśmy w czasie pandemii, czyli taka oferta przewozowa w tym czasie mocno się zmieniała, były ograniczenia w kursowaniu pociągów.

Czyli nie możemy zaakceptować też tej stawki proponowanej nam, bo ona jest na poziomie 50 zł. brutto, podczas gdy ECCO Wrocław w pierwotnej wersji zaproponował 30 zł. brutto. Tu drugi element, gdzie byliśmy skłonni do zawarcia kompromisu, czyli zaproponowaliśmy wyższą stawkę 36 zł. brutto, chociaż obniżyliśmy bazę, to stawkę również podwyższyliśmy do 36 zł. brutto, nadal nie ma tutaj zgody ze strony KD. Krótko mówiąc Szanowni Państwo w chwili obecnej pochylamy się nad propozycją, która w zasadzie nie jest dla nas żadną propozycją, bo powiela to na co wcześniej zdecydowały się nam zaproponować Koleje Dolnośląskie i Polregio. Czyli w tej ofercie, którą otrzymaliśmy w zeszłym tygodniu de facto zmieliła się tylko jedna rzecz, to jest czas trwania umowy. Pierwotnie KD proponowało umowę na 15 lat, kompletnie naszym zdaniem nierealną żebyśmy w tej perspektywie się umawiali, gdzie rzeczywistość się zmienia, technologia się zmienia i funkcjonowanie transportu, i nawyki pasażerów też się mogą zmienić, a my będziemy cały czas związani tą umową, więc na to się nie mogliśmy zgodzić. Także jedyna rzecz, która się zmieniła w tych naszych wzajemnych rozmowach, czy wymianie korespondencji i ofert, to jest zgoda na trzyletnią umowę, tu jesteśmy co do tego zgodni. Czyli chcemy się rozliczać zatrzymaniami, chcemy zawrzeć umowę na trzy lata, natomiast baza zatrzymań naszym zdaniem jest jednak za niska, czyli tylko obejmuje obecną ofertę i stawka za jednostkowe zatrzymanie jest naszym zdaniem jednak zdecydowanie za wysoka. Gdybyśmy chcieli sobie przeliczyć ile dzisiaj mamy zatrzymań w całym województwie dolnośląskim i ile Marszałek województwa dopłaca do jednego zatrzymania, to tak z grubsza licząc dopłaca około 58 zł. A te pociągi tak czy inaczej będą się zatrzymywać na stacjach na terenie Wrocławia, bo tego oczekują pasażerowie. Marszałek jest tu głównie rozgrywającym, jeśli chodzi o organizację transportu kolejowego w regionie. Także naszym zdaniem ta proponowana stawka 30 zł. czy nawet ta kompromisowa 36 zł. brutto jest jak najbardziej optymalnie uzasadniona z punktu widzenia finansowego. Także rozmowy nadal trwają. Mamy na stole tą ofertę, ale ona nie może być przyjęta w takim kształcie, więc będziemy dalej

dyskutować nad innym kształtem umowy, tych zapisów ewentualnej umowy. Także tutaj się rozmowy nie zakończyły.

Radny Robert Grzechnik – Pani Dyrektor, powiedziała Pani, że ta stawka, która jest w tej chwili, wynika z umowy pomostowej i miała być obniżana w dół, tak z tej umowy wynika. Czy jest rzeczywiście taki zapis w umowie, czy Państwo o tym dyskutowaliście wcześniej z Kolejami Dolnośląskimi i nie ma żadnych zapisów umownych w tej kwestii?

Pani dyrektor Paulina Tyniec-Piszczyńska – Szanowny Panie, może ja zostałam źle zrozumiana. Nie sama stawka miała być obniżana, tylko w umowie mamy taki zapis, umowa jest umową ryczałtową, płacimy 1,5 mln. zł miesięcznie za usługę honorowania Urbancart na pokładach pojazdów KD i Polregio. Ale ponieważ widzieliśmy co się dzieje, czyli że mamy stan epidemii i oferta może ulec obniżeniu, to wpisaliśmy sobie mechanizm obniżania wynagrodzenia przewoźnikom, gdyby istotnie spadła oferta, czyli liczba zatrzymań pociągów. Wiadomo, nie chcielibyśmy płacić 1,5 mln zł. miesięcznie, gdyby ta liczba zatrzymań spadła o określony poziom, który sobie wskazaliśmy w umowie. Wówczas dla ustalenia tego wskaźnika korekty wpisaliśmy tam stawkę 47 zł i 2 gr. za jedno zatrzymanie. Czyli, gdyby oferta się zmniejszyła istotnie, to wtedy o taką stawkę korygowalibyśmy wynagrodzenie przewoźników. To nie, że ta stawka mogłaby ulec obniżeniu, tylko przyjęliśmy sobie taką stawkę jednostkową do korekty wynagrodzenia, gdyby liczba zatrzymań istotnie spadła z powodu ograniczeń epidemicznych. Mam nadzieję, że dobrze to wyjaśniłam.

Przewodniczący Tadeusz Grabarek – Ja mam jeszcze takie pytanie Pani Dyrektor. Załóżmy, że na najbliższej sesji my tą uchwałę przyjmujemy, a Państwo się jednak dogadają, to jaki to będzie status w ogóle, stan prawny, ona pójdzie do kosza, czy trzeba będzie ją zmieniać?

Pani dyrektor Paulina Tyniec-Piszczyńska – Szanowny Panie Przewodniczący, nie, po prostu w taryfie miejskiej wrocławskiej będzie funkcjonował nowy bilet "Nasz Wrocław Kolej", a my ten bilet z chęcią wykorzystamy wówczas, być może dla naszych pasażerów nie będzie on wykorzystywany, jeżeli będzie

umowa na honorowanie i będą mogli nadal z Urbancard wsiąść do pociągu, ale my wtedy wykorzystamy funkcjonowanie, czy istnienie tego biletu, do szerszych rozmów na temat zintegrowanego biletu w całej aglomeracji i takiego biletu kolejowego szerzej dla wszystkich pasażerów kolejowych i naszych miejskich, i aglomeracyjnych. Tutaj mamy dość skomplikowaną sytuację biletową, my dążymy do tego, żeby integrować te sfery transportu publicznego. Także de facto, jeżeli zawrzemy umowę na honorowanie Urbancard, w największym skrócie z kolejarzami, to wówczas nasi pasażerowie nadal skorzystają z tej umowy na honorowanie ale ten bilet po prostu będzie istniał w taryfie i pozwoli nam również prowadzić inne rozmowy, szersze, w aglomeracji. Także tutaj nie stanowi to żadnej przeszkody, nie trzeba będzie wycofywać się z tego pomysłu. Przewodniczący Tadeusz Grabarek – Rozumiem, że nikt z Państwa radnych więcej pytań nie ma. Dziękuję Pani dyrektor. Przystępujemy do głosowania.

Komisja postanowiła w wyniku głosowania (głosów za - 5, głosów przeciw - 1, głosów wstrzymujących się - 4) zaopiniować pozytywnie projekt uchwały zmieniającej uchwałę Nr XLVII / 1094 / 17 Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe świadczone środkami lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Wrocław oraz sposobu ustalania wysokości opłaty dodatkowej i manipulacyjnej - druk nr 1116 / 21, II czytanie.

Ad III. Sprawy bieżące.

Radni na wniosek radnego Jarosława Krauze postanowili powrócić do poprzedniej godziny posiedzeń Komisji Budżetu i Finansów tj. godz. 16.00 w poniedziałki, w tygodniu sesyjnym.

Ad IV. Radni przy dwóch głosach wstrzymujących się przyjęli protokoły z 17.05.2021 r. i 27.05.2021 r.

Przewodniczący Komisji

Tadeusz Grabarek

protokół sporządził

Ryszard Parkitny