

**Protokół nr 7/2011****z posiedzenia Komisji Komunikacji i Ochrony Środowiska Rady Miejskiej Wrocławia z 30.03.2011r.****BRM-ZKO.0012.7.4.2011**

Posiedzenie Komisji prowadził Przewodniczący Jan Chmielewski.

Na ogólną liczbę 5 radnych nieobecna była:

- radna E.Góralczyk.

Lista obecności osób zaproszonych stanowi załącznik nr 1 do niniejszego protokołu.

Porządek posiedzenia:

1. Omówienie tematu dot. planu pracy komisji na 2011 rok – Monitoring nowych inwestycji i powstającej infrastruktury, związanych z projektem EURO 2012 we Wrocławiu, m.in. drogi, obwodnice, miejsca przesiadkowe, lotnisko, infrastruktura komunikacyjna.
2. Omówienie tematu dot. planu pracy komisji na 2011 rok – Monitoring projektu „Wrocławskiej Karty Miejskiej”.
3. Zatwierdzenie protokołu z posiedzenia komisji nr 6.

ad 1.

Uczestnicząca w posiedzeniu Pani **E.Urbane**k Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Gospodarki poinformowała komisję na jakim etapie zaawansowania są inwestycje komunikacyjne, drogowe ujęte w planie inwestycji na rok (materiał zawierający w/w informacje stanowi załącznik do niniejszego protokołu).

Następnie głos zabrał Pan **Z.Ferenz** – Wiceprezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Sp. z o.o., który przedstawił monitoring zadań związanych z projektem „Zintegrowany system transportu szynowego w aglomeracji i we Wrocławiu – etap I”(przedmiotowy materiał stanowi załącznik do niniejszego protokołu).

Pan **M.Czuryło** poinformował o planach związanych z komunikacją tramwajową: utrudnienia będą związane z rozpoczęciem budowy węzła południowego (ul.Borowska, ul.Sucha, ul.Dyrekcyjna), węzeł przesiadkowy południowy dla tramwaju Plus i remont toru przy ul.Glinianej. Prace na węźle południowym rozpoczną się w tę sobotę. Podstawowy, poważny remont rozpoczniemy po świętach (30 kwietnia br.) Do tego co jest, będziemy musieli włączyć pętlę na Tarnogaju i Tarnogaj zostanie połączony komunikacją autobusową z ul.Piłsudskiego po drugiej stronie nasypu kolejowego. Tam zostaną dowiezieni mieszkańcy i uruchomimy dwie linie z Parku Południowego przez ul.Dyrekcyjną. Jedna linia pojedzie przez ul. Dyrekcyjną-Małachowskiego i wróci przez ul.Piłsudskiego na swoją trasę. Druga linia pojedzie ul.Dyrekcyjną-Pułaskiego. Natomiast wokół dworca zapętlimy linię 8 (ul.Piłsudskiego- Kołłątaja). Czyli autobusem dowieziemy z Tarnogaju do linii 8 i ci wszyscy, którzy będą chcieli się przesiąść, przesiadną się, bądź przesiadną się do linii 15 i pojedą w kierunku północnym. Linie 8 i 15 jadą na północ. Tak będzie

funkcjonować komunikacja zastępcza w związku z węzłem południowym. Wszystko będzie zależać od tego, w jakim tempie te prace będą przebiegać. Kolejny etap – ul. Legnicka. Dobra wiadomość, że będzie wiadukt. Tramwaje dojadą od JP2 do ul. Bolesławieckiej do pętli Pafawag i niestety nie będzie tramwajów od Pafawag do Pilczyc. W to miejsce będziemy musieli włączyć autobusy. Będzie poważne utrudnienie podczas wakacji na skrzyżowaniu Milenijna – Legnicka na Ostatnim Groszu, ponieważ tam będziemy budować tory. Drugi węzeł to Milenijna- Pilczycka i trzeba będzie przejść torami na stronę północną do parku.

Głos w dyskusji zabrali:

- radna **U.Wanat** – jest problem z Mostem Ratyńskim, były robione badania dot. zachowania zwierząt – czy most ten nie będzie przeszkodą dla zwierząt tam żyjących. Czy są już decyzje i efekty tych badań?

- Pani **E.Nowak** Z-ca Dyrektora Wydziału Inżynierii Miejskiej – trwają badania i robimy wszystko, żeby ten most utrzymać. Decyzji na dzień dzisiejszy jeszcze nie ma.

- radny **Cz.Palczak** – żeby ocenić monitoring, trzeba mieć poprzedni plan. Nie wiem czy to jest plan, czy aktualizacja planu? Monitoring na ogół to jest aktualna sytuacja w stosunku do jakiegoś planu, harmonogramu, który biegnie.

- Pani **E.UrbaneK** Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Gospodarki – jest to nasze pierwsze spotkanie u Państwa na komisji i stąd jest to pierwszy materiał. Zostaliśmy poproszeni do przedstawienia obecnego stanu realizacji zadań, które są w planie. W tej informacji podałam Państwu stan, w którym jesteśmy dzisiaj i patrząc na plan można zobaczyć, czy wywiązujemy się czy nie. Dla żadnego z zadań, poza parkingiem przy ul. Międzyrzeckiej nie mamy zagrożenia jeśli chodzi o zaplanowaną realizację. Z pozostałymi zadaniami wywiążemy się jeśli chodzi o plan tego roku. Możemy tu mówić o przesunięciach w miesiącach, ale na razie nie ma żadnego opóźnienia w realizacji. Podaję Państwu stan na koniec marca i jest to pierwsze moje sprawozdanie z realizacji zadań. Przy kolejnych sprawozdaniach będzie można widzieć, jak wywiązujemy się z terminów, które zakładaliśmy. Oczywiście procedury przetargowe różnie przebiegają, różne mogą być zahamowania, mogą być protesty i to też wpływa na termin realizacji.

- radny **Cz.Palczak** – taki materiał powinniśmy dostać wcześniej i spotkać się po zapoznaniu z tym materiałem. Dostaliśmy materiał, który dopiero może podlegać analizie. Nie ma sensu robić spotkania, kiedy my dostajemy materiał na tym spotkaniu.

- Przewodniczący **J.Chmielewski** – jeżeli nie było przesunąć w WPI, to znaczy, że nic się nie zmienia, te dokumenty są aktualne.

- Pani **E.UrbaneK** Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Gospodarki – gdyby były jakieś pytania po zapoznaniu się z materiałem, ja chętnie odpowiem na każde pytanie np. drogą e-mailową.

- radny **Cz.Palczak** – skoro jest jakaś ilość nowych tramwajów, czy jest przewidziana na to nowa trasa przewozowa?

- Pan **Z.Ferenz** – Wiceprezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Sp. z o.o.- będziemy kasować stare tramwaje. Skody mają uzupełnić stary tabor.

- radny **Cz.Palczak** – to znaczy, że nie zyskamy większej ilości tramwajów?

- Pan **Z.Ferenz** – Wiceprezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Sp. z o.o.- zwiększa się prędkość przejazdu, w związku z czym będzie potrzebna mniejsza ilość taboru.

- radny **Cz.Palczak** – jestem zdziwiony, że te tramwaje nie zwiększą ilości taboru tramwajowego we Wrocławiu. W tej chwili dojdą nowe linie tramwaju Plus a będą obsługiwane taką samą ilością tramwajów? Budowane są nowe podstacje, więc będzie możliwość zasilania. Mój wniosek jest pesymistyczny, że komunikacja tramwajowa po oddaniu tramwaju Plus nie będzie lepsza od tej, która jest w tej chwili.

Reasumując, uzgodniono z Panią E.UrbaneK Dyrektorem Departamentu Infrastruktury i Gospodarki, że komisja będzie otrzymywać co kwartał monitoring inwestycji komunikacyjnych, drogowych ujętych w planie inwestycji na rok 2011, natomiast po półroczu komisja zwoła posiedzenie w celu szczegółowego omówienia przebiegu realizacji w/w inwestycji.

ad 2.

Informację dot. projektu „Wrocławskiej Karty Miejskiej” – złożył Pan **M.Urban** Skarbnik Miasta. Powiedział, że: wiąże nas z Mennicą umowa, która wskazuje, że wszystkie kwestie związane z wdrożeniem karty są po stronie wykonawcy. On za to odpowiada. Miasto wypłaca prowizję od sprzedaży biletów, jest to 8%. Dochody ze sprzedaży biletów rosną, są one o 8 mln. zł. większe niż w roku poprzednim. W ubiegłym roku mieliśmy małą zapaść, gdzie te dochody po raz pierwszy były niższe. Jak popatrzymy na poszczególne miesiące sprzedaży, to wiadać ewidentną korelację z wprowadzeniem sprzedaży przez Mennicę Polską. Te wpływy z początku roku są znacznie wyższe. Cały czas w tym systemie przyrasta nam ilość kart, jest ich 147 tys. i myślę, że to na pewno odbije się na wielkości sprzedaży. Mennica w ten system zainwestowała ponad 30 mln. zł. Miasto nie włożyło ani złotówki na budowę systemu, czyli na te 100 automatów, na ponad 800 mobilnych automatów, na całą sieć sprzedaży, która została zorganizowana, na zbudowanie strony internetowej, przez którą można zakupić bilet, na możliwość udostępnienia systemu zakupu biletu przez telefon komórkowy. Mennica Polska w tym czasie zarobiła ok. 2,8 mln. zł. Z mojej strony jako osoby, która odpowiada za budżet, jest to bardzo dobra umowa, dostaliśmy bardzo dużo za niewielkie pieniądze.

Uzupełniając wypowiedź Pana M.Urbana Skarbnika Miasta, głos zabrał Pan **M.Czuryło** Dyrektor Wydziału Transportu – kończymy pierwszy etap wdrażania systemu Wrocławskiej Karty Miejskiej. Na 1 kwietnia będziemy mieć 100 terminali samoobsługowych, czyli automatów biletowych posadowionych na ulicach. W miejscach, gdzie dzisiaj są prowadzone inwestycje, te automaty będą ustawione po zakończeniu inwestycji (np. przy ul.Wałbrzyskiej). Dalej, 150 terminali obsługowych, czyli punkty sprzedaży biletów w kioskach, 300 terminali mobilnych w tramwajach i 500 w autobusach. Wszystkie pojazdy komunikacji miejskiej będą wyposażone w terminale mobilne, sprzedające bilety. Do tego mamy bilet jednorazowy papierowy, bilet czasowy papierowy, bilet jednorazowy czasowy, który możemy zakupić przy pomocy telefonu komórkowego oraz bilety okresowe, które możemy zakupić przez internet i aktywować je w tych urządzeniach, które wcześniej wymieniłem. Od 1 kwietnia jeszcze przez 2 miesiące będzie dwójaka dystrybucja: jedna, to jest przy pomocy wszystkich urządzeń zainstalowanych przez Mennicę Polską i przez naszą sieć dystrybucji, zgodnie z umową przez 60 dni. Potem całość spraw przejmie Mennica Polska.

- Pan **M.Urban** Skarbnik Miasta –wdrażając nowy system nie zlikwidowaliśmy starego systemu, więc dostępność jest. Jest to wyjątkowo trudny projekt informatyczny, bo jest narażony na bezpośredni kontakt z mieszkańcem i wymaga czasu, żeby to wszystko uporządkować.

- **M.Czuryło** Dyrektor Wydziału Transportu – Mennica Polska i Miasto w sposób elastyczny podchodziły do tych zmian i na prośbę mieszkańców ten system biletów okresowych papierowych był dwukrotnie przedłużany, tak, żeby nie powodować stresu, niepokoju pasażerów. Jeśli chodzi o wpływy ze sprzedaży biletów, to ubiegły rok zamknął się kwotą 120 mln. zł., w 2009r. było 112 mln. zł. w 2008r. było 116 mln. zł. Wpływy ze sprzedaży biletów w styczniu 2010 roku – 10.800 mln. zł., w lutym – 9.700 mln. zł. Wpływy ze sprzedaży biletów w 2011 roku – styczeń – 11.360 mln. zł., w lutym – 10.100 mln. zł. Wpływy z mandatów za rok 2010 – 3.500 mln. zł. Koszt komunikacji miejskiej w 2010 roku – wykonaliśmy pracę przewozową w wys. 11.767 pociągokilometrów w tramwajach i 23.058 wozokilometrów w autobusach. W sumie koszt komunikacji wyniósł 300.162 mln. zł. Wprowadziliśmy kontrolę funkcjonowania automatów biletowych, przeprowadziliśmy 1.528 pomiarów, gdzie w sumie stwierdziliśmy 111 usterek. Automaty były wielokrotnie kontrolowane.

- Pan **M.Zalewski** – przedstawiciel Mennicy Polskiej – jeśli chodzi o automaty stacjonarne, żeby wyeliminować możliwość wyciąganie pieniędzy z automatów (tzw. lewa kieszeń), wprowadziliśmy szereg rozwiązań, które będą przeciwdziałać temu procederowi. Osoba, która blokuje automat wlotowy czy wylotowy w celu uzyskania gotówki z tego urządzenia powoduje, że dla następnego pasażera automat jest nieczynny. Wdrożyliśmy system, że w momencie blokowania automatu

ciałem obcym automatycznie serwis jest powiadamiany i możemy szybko zareagować.

- Przewodniczący **J.Chmielewski** – chciałbym podnieść problemy, które były artykułowane w prasie – brak możliwości zakupu biletów nieskasowanych. Czy tak musi być, czy taki był projekt?

- Pan **M.Zalewski** – przedstawiciel Mennicy Polskiej – jeśli chodzi o bilet skasowany, naszym założeniem przy tak dużej sieci sprzedaży, która jest stworzona na terenie Wrocławia miały być automaty stacjonarne oraz punkty sprzedaży. To miały być główne kanały dystrybucji. Automat mobilny miał być automatem ostatecznej szansy, uzupełnieniem dystrybucji. Takie rozwiązania, kiedy kupujemy bilet skasowany są znane na świecie i stanęliśmy przed takim wyborem, czy skasowany, czy nieskasowany i zdecydowaliśmy się na nieskasowany. Pracujemy nad tym, żeby w automacie mobilnym można było kupić również bilet nieskasowany.

- Przewodniczący **J.Chmielewski** – był również sygnalizowany problem z kupowaniem dopłaty kolejowej. Czy próbowali Państwo rozwiązać ten problem?

- Pan **M.Urban** Skarbnik Miasta – nie ma żadnego problemu, żeby PKP zwróciło się do Mennicy Polskiej z prośbą o uruchomienie tego systemu. My nie możemy za to zapłacić jako Miasto. PKP musi wykazać inicjatywę.

- Przewodniczący **J.Chmielewski** – jest sygnalizowany temat braku informacji na automatach, gdzie i jak można kupić kartę.

- Pan **M.Zalewski** – przedstawiciel Mennicy Polskiej – temat był sygnalizowany na spotkaniu z dziennikarzami. Od tego czasu pojawiły się na automatach informacje, gdzie są wskazane najbliższe punkty sprzedaży. Czyli, jeżeli będzie sytuacja, że automat z jakiejś przyczyny nie działa, ma od razu informację, gdzie jest najbliższy punkt sprzedaży.

- **M.Czuryło** Dyrektor Wydziału Transportu – odnośnie dopłaty kolejowej – dopóki był poprzedni system, można było kupić w trzech punktach bilet dopłaty kolejowej (Psie Pole, Leśnica, Dworzec Główny). W momencie, kiedy weszła Mennica Polska, uruchomiono od razu 9 punktów, gdzie można nabyć takie bilety.

- Przewodniczący **J.Chmielewski** – pojawia się problem dot. automatów zasilanych akumulatorami, gdzie w połowie dnia niejednokrotnie kończyło się zasilanie automatu.

- Pan **M.Zalewski** – przedstawiciel Mennicy Polskiej – tak jak deklarowaliśmy, wszystkie automaty zostaną podłączone do stałego źródła zasilania.

- radny **Cz.Palczak** – dwa miesiące temu słyszałem od Pana Skarbnika, że Mennica Polska zainwestowała 60 mln. zł. a dzisiaj słyszymy 30 mln. zł. Byłbym wdzięczny, gdybym wiedział dokładnie ile tych milionów zostało zainwestowanych. Przytoczę punkt umowy – „wynagrodzenie prowizyjne wykonawcy ... będzie płatne za każdy miesiąc kalendarzowy w terminie 10 dni kalendarzowych od daty doręczenia faktury...” Według mojego szacunku, Mennica Polska powinna już otrzymać ok. 8 mln. zł. Przyrost wpływów w roku 2010 – 121 mln. zł. to są wpływy łącznie z wynagrodzeniem dla Mennicy Polskiej. Mennica Polska ma 8% prowizji od kwoty netto, czyli wg mnie ok. 9 mln. zł. W związku z tym przedstawię, jakie są relacje wpływów w poszczególnych latach: 2007 rok – 122.560 mln. zł., 2008 rok – 116.334 mln. zł., 2009 rok – zaplanowano 133 mln. zł. a wykonano – 112.322 mln. zł. czyli o 20 mln. zł. mniej niż było w planie, w roku 2010 zaplanowano – 125.286 zł. i w posumowaniu roku usłyszałem, że jest o 12 mln zł mniej. Czyli wpływów większych nie ma. Problem polega na tym, że wynagrodzenie dla Mennicy Polskiej jest w wys. 8%, a dotychczas w poprzednich latach było w wys. 6%, 7%. Stąd się biorą te różnice i my z wpływami schodzimy, biorąc pod uwagę podane koszty komunikacji zbiorowej – 300 mln zł pokrywamy niewiele powyżej 1/3, natomiast były nie tak odległe czasy, kiedy się pokrywało 2/3. Chciałbym zrozumieć jak wygląda wynagrodzenie wg zapisów w umowie, cyt. „ wykonawcy przysługuje wynagrodzenie w formie prowizji powiększone o należny podatek VAT w wysokości: 8% netto”. Nie ma przecinka, więc ja odczytuję, że to jest wysokość podatku VAT. Dalej cyt.” Od momentu, gdy wartość netto wszystkich sprzedanych przez wykonawcę biletów w formach różnych i ta wartość przekroczy w roku kalendarzowym kwotę 129.054 mln zł, wykonawcy przysługuje wyłącznie wynagrodzenie w formie prowizji w wys. 50%”. To znaczy, jeżeli jest powyżej 130 mln zł netto, to wykonawca dostaje 50% z miliona czyli 500 tys zł ?

- Pan **M.Urban** Skarbnik Miasta – od nadwyżki powyżej tej kwoty dostaje prowizję. Do 129 mln zł dostaje 8% a powyżej dostaje 50% tego, co jest powyżej. Aczkolwiek szacujemy, że w ciągu tego krótkiego czasu trwania umowy przekroczenie tego nam nie grozi.

- **M.Czuryło** Dyrektor Wydziału Transportu – byłoby to 9 mln. zł wynagrodzenia Mennicy Polskiej, gdyby te pieniądze zarobiła Mennica. Mennica zarobiła tylko 20 mln. zł w roku 2010. Pozostałe pieniądze ze sprzedaży biletów, które składają się na tę sumę 120 mln zł, to są z naszej starej sieci dystrybucji. 10 maja Mennica Polska zaczęła sprzedawać bilety, ale nasza sieć dystrybucji działała w bilecie papierowym okresowym do 1 grudnia.

- Pan **M.Zalewski** – przedstawiciel Mennicy Polskiej – jeśli chodzi o 2010 rok – bilety sprzedane przez UM – to jest bilet jednorazowy 35.324.281 szt. wszystkich biletów. W tym okresie 2010r. Mennica Polska sprzedała 2.146.155 sztuk biletów jednorazowych. Jeśli chodzi o bilety okresowe – UM sprzedał poprzez swoje kanały dystrybucji 920.681 szt. biletów okresowych, a my w tym okresie sprzedaliśmy 210.946 szt. w związku z tym nie możemy się zgodzić z Pana wyliczeniami, że zarobiliśmy 9 mln. zł.

- radny **Cz.Palczak** - w umowie jest zapis, cyt. „ całkowitego wycofania ze sprzedaży biletów okresowych biletów w formie tradycyjnej zobowiązuje się zamawiający w terminie 90 dni”, czy jest aneks do tego ? Jeśli nie sprzedacie, to 5 tys zł płacicie za każdy miesiąc.

- **M.Czuryło** Dyrektor Wydziału Transportu – była godzina 0, kiedy Mennica Polska miała posadowić 50 a potem 100 automatów biletowych, 90 kioskowych, uruchomić stronę internetową itd. Dokonaliśmy odbioru tych urządzeń i w ciągu 90 dni po odbiorze Miasto miało zakończyć dystrybucję biletów papierowych. Zakończyliśmy dystrybucję biletów papierowych, okresowych 1 grudnia 2010r. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców, aneksowana była umowa. Jeśli w 91 dniu w dowolnym punkcie pasażer wykupiłby bilet okresowy papierowy od 7-dniowego w górę, to Miasto zapłaciłoby 9 tys zł dziennie. Do 90 dni dla bezpieczeństwa skróciliśmy ten czas o 5 dni, żeby dać szansę naszym dystrybutorom, żeby mogli z nami się rozliczyć, zwrócić nie wykupione bilety. Mennica Polska nie stwierdziła przypadku, któryby naruszył zapisy i warunki umowy w tym zakresie. To samo będzie do 60 dni po wdrożeniu tego etapu, o którym dzisiaj mówimy. Jego wdrażanie kończy się 31 marca br. W ciągu 60 dni zakończy się dystrybucja biletów pod nazwą Urząd Miejski Wrocławia. Wszystkie umowy, które mam podpisane z dystrybutorami biletów, innymi niż Mennica – muszą wygasnąć i za 60 dni od ostatniego etapu Mennica będzie dystrybutorem wszystkich rodzajów biletów komunikacji miejskiej.

- Pan **M.Urban** Skarbnik Miasta – automaty mobilne montowane w pojazdach, to jest dalsza część myślenia o tym , co się stanie w przyszłości. My docelowo myślimy o tym, żeby przejść w ogóle z biletu tradycyjnego papierowego na bilet tylko i wyłącznie na karcie, czyli docelowo myślimy o tym, żeby bilety jednorazowe również były na karcie. Ten pierwszy automat, który na razie jest do sprzedaży biletów nieskasowanych jednorazowych, on również docelowo będzie służył do tego, żeby kasować bilet jednorazowy elektroniczny na karcie. Ten automat również zawiera w sobie ważny komponent, jakim jest komputer pokładowy, który pozwoli na przyłączenie do tego jednego automatu dwóch kasowników, również do kasowania biletów w formie elektronicznej. Te wszystkie rzeczy, które są już i są w planach, zakładały rozwój tego systemu. Dlatego zdecydowaliśmy się na instalację automatów mobilnych, wiedząc o tej przyszłości, bo inaczej się tego nie da zbudować, jeżeli chcielibyśmy dojść do biletu jednorazowego na karcie. To też jest wytłumaczenie, dlaczego ten automat mobilny się pojawił, bo on docelowo będzie służył czemuś więcej, będziemy kasować bilety jednorazowe na kartę.

- radny **Cz.Palczak** - odnośnie ilości biletów sprzedanych przez Mennicę – 2.381.900.....

- **M.Czuryło** Dyrektor Wydziału Transportu – średnia sprzedaż biletów jednorazowych to jest ok. 3 mln miesięcznie.

- radny **Cz.Palczak** - z tego wynika, że przez ponad ½ roku słabo ta sprzedaż przebiegała poprzez Mennicę, skoro tyle biletów sprzedano w tradycyjnych punktach sprzedaży.

- Pan **M.Urban** Skarbnik Miasta – Mennica dostaje wynagrodzenie od sprzedanych biletów, bez żadnych dodatkowych opłat. Dlatego nie dostała 9 mln. zł, tylko dostała 2.800 mln. zł.
- Pan **M.Czuryło** Dyrektor Wydziału Transportu – pierwszego dnia, od kiedy Mennica zaczęła sprzedawać bilety w swojej sieci, nie było tych wszystkich urządzeń w tej liczbie. One dochodziły sukcesywnie. Pierwszy etap – było 90 i 50, drugi etap – było 30+30 kioskowych + następnych 50, z przesunięciem w naszą stronę biletów okresowych papierowych. Tak, że ja bym takiej tezy nie postawił.
- radny **Cz.Palczak** - w czerwcu 2010r. ukończono uruchomienie 50 terminali samoobsługowych, uruchomienie 10 portali, rozpoczęcie wydawania kart z biletami elektrycznym.
- **M.Czuryło** Dyrektor Wydziału Transportu – wynagrodzenie Mennicy - maj – 8.000 zł, czerwiec – 25.000 zł, lipiec – 60.000 zł, sierpień – 129.000 zł, wrzesień – 290.000 zł, październik, listopad, grudzień – po 400.000 zł, styczeń 2011r. – 540.000 zł, luty 2010r. – 537.000 zł. Wartość faktur, które wystawiła nam Mennica – 2.841.000 zł.
- radny **Cz.Palczak** - nie widzę żadnego przyrostu wpływów ze sprzedaży biletów, biorąc pod uwagę fakt, że w połowie roku MPK przeprowadziło kontrolę biletów i wtedy ludzie zaczęli kasować bilety i to był znaczący wpływ.
- radny **K.Bramorski** – umowa kończy się 2013 roku. Proszę Pana Skarbnika o przedstawienie koncepcji zabezpieczenia interesów Miasta w umowie zawartej z Mennicą.
- Pan **M.Urban** Skarbnik Miasta – poszczególne etapy wdrożenia, czyli dostawa tych komponentów, o których mówiliśmy, czyli zorganizowanie 100 automatów, czy ponad 800 jest związane z odbiorem po stronie Miasta. W momencie, kiedy odbiory automatów stacjonarnych zostaną przeprowadzone przez Wydział Transportu, to za chwilę będą odbierać i kontrolować te automaty mobilne. W momencie, kiedy na czas określony w umowach te poszczególne etapy nie są realizowane, są naliczane kary za każdy dzień zwłoki jeśli chodzi o ten budowany system. Zakładaliśmy od początku, że skoro mamy umowę, w której nie ma żadnego ryczałtowego wynagrodzenia, tylko jest to w całości związane ze sprzedażą realizowaną przez operatora, to zakładaliśmy, że w interesie operatora jest maksymalizowanie sprzedaży, więc to ryzyko związane z nie sprzedawaniem jest niewielkie + okres trwania umowy, też nie jest to jakiś długi okres. Więc uznaliśmy, że taka formuła jest właściwa. Najważniejsza rzecz, żeby dać na poszczególnych etapach system, co do którego jesteśmy przekonani, że działa bez żadnych zastrzeżeń. Jeżeli taki system działałby wadliwie, to takiego systemu byśmy nie odebrali i wtedy naliczalibyśmy kary do momentu, kiedy zostałyby te wszystkie wady przez Mennicę usunięte.
- radny **K.Bramorski** – system kar umownych, mam rozumieć jest jedynym sposobem zabezpieczenia interesów Miasta w tej umowie?
- Pan **M.Urban** Skarbnik Miasta – jest podstawowa kara, która może być w każdej chwili wdrożona, Pan doskonale wie, czytał Pan umowę, możemy rozwiązać umowę z Mennicą wcześniej. Nie ma takiego problemu, jeżeli system nie jest realizowany.
- radny **K.Bramorski** – zaskakuje mnie punkt w umowie - § 9 jest zatytułowany – „skutki nienależytego wykonania obowiązku”. Zwykle taki punkt zawiera dość precyzyjne regulacje, szczególnie przy umowie o takiej wartości, a tymczasem w tej istotnej umowie brzmi on tak: „strony mają prawo do kontrolowania prawidłowości i rzetelności wykonania wzajemnych zobowiązań i rozliczeń będących przedmiotem niniejszej umowy”.
- Pani **M.Komers** Dyrektor Wydziału Finansowego – § 10 ust. 2 umowy mówi o tym, że każda ze stron może rozwiązać umowę ze skutkiem natychmiastowym, w przypadku, gdy druga strona nie wykona..... te dwa paragrafy należy czytać....
- radny **K.Bramorski** – wychodzi na to, że Państwo nie widzicie innych możliwości egzekwowania prawidłowego wykonania umowy niż kara umowna, albo rezygnacja z wykonawcy. A nam chodzi o to, żeby prawidłowo zrealizować ten system i żeby w razie takiej ewentualności były metody egzekwowania prawidłowego funkcjonowania, a nie powiedzeniu Mennicy do widzenia. Z tego punktu widzenia

zapisu w tej umowie brakuje. Stąd pytam, jaka jest koncepcja egzekwowania prawidłowości wykonywania tej umowy? Nie postawienia biletomatu na początku przez pierwsze kilkanaście miesięcy, a potem rozstania się i znajdowania albo nowego operatora albo przejścia na własne przekazanie MPK, czy spółce miejskiej specjalnie do tego powołanej, tylko gdzie są mechanizmy, które mobilizowałyby wykonawcę i dawałyby Miastu narzędzia do egzekwowania warunków umowy. Czy wszystkie terminale zostały uruchomione w terminie, np. 300 terminali?

- Pan **M.Czuryło** Dyrektor Wydziału Transportu – termin był aneksowany.
- radny **K.Bramorski** – nie znamy aneksu. Czyli Miasto wołało aneksować, niż wyegzekwować karę.
- Pan **M.Urban** Skarbnik Miasta – kary były naliczane.
- radny **K.Bramorski** – za co Mennica zapłaciła karę? Czy została ta kara potrącona z wynagrodzenia i w jaki sposób zostało to obliczone?
- Pani **M.Komers** Dyrektor Wydziału Finansowego – kara została zapłacona. W tej chwili nie pamiętam, ale jest to chyba 6.000 zł, natomiast 4.000 zł potrąciliśmy z wynagrodzenia.
- radny **K.Bramorski** – czyli łącznie 10.000 zł, podczas gdy kara za dzień opóźnienia wynosi w jednym przypadku – 2.000 zł, w innym przypadku 3.000 zł itd.
- Pani **M.Komers** Dyrektor Wydziału Finansowego – proszę spojrzeć na zapisy w przypadku kar, które mówią o tym i jest to zapis racjonalny, który mówi o tym też, że kar nie nalicza się w wypadku, kiedy opóźnienie nie wynika z przyczyn leżących po stronie wykonawcy. Istnieją czasami przyczyny niezależne od Miasta i operatora.
- radny **K.Bramorski** – jakie to były przyczyny niezależne?
- Pani **M.Komers** Dyrektor Wydziału Finansowego – w tej chwili nie pamiętam.
- Pan **M.Urban** Skarbnik Miasta – takie informacje mamy i oczywiście odpowiemy na nie.
- Pan **M.Zalewski** – przedstawiciel Mennicy Polskiej – jeśli chodzi o przesunięcie pierwszego terminu. Był to termin, który został przesunięty był związany z tym, że Urząd nieco przesunął termin wycofania biletów okresowych, papierowych. Przesunął ten termin na 1 grudnia z terminu 1 września. W związku z tym zobowiązania, które wynikały z odbiorów, które miały się odbyć 1 września zostały przesunięte na 1 grudnia. Jeśli chodzi o przyczyny niezależne, to jest to np. uzyskiwanie certyfikatów dla urządzeń mobilnych, które przyznają firmy trzecie. Bez takiego certyfikatu żadne urządzenie w Polsce i na świecie nie może być dopuszczone do działania. W przypadku automatów mobilnych płatność odbywa się tylko za pomocą kart płatniczych sygnowanych przez Desing i Mastercard, proces certyfikacji był poza moją jurysdykcją.
- radny **K.Bramorski** – kto był odpowiedzialny za dostarczenie funkcjonujących automatów?
- Pan **M.Zalewski** – przedstawiciel Mennicy Polskiej – odpowiedzialna była Mennica.
- radny **K.Bramorski** – automat funkcjonujący, to jest automat, w którym nie wolno użyć karty? Jeżeli automat potrzebuje certyfikacji, to nie po Państwa stronie było uzyskanie tego certyfikatu i uruchomienie automatu, który nadaje się do użytkowania przez mieszkańca?
- Pan **M.Zalewski** – przedstawiciel Mennicy Polskiej – było po naszej stronie, natomiast ten czas certyfikacji, który jest potrzebny jest niezależny ode mnie.
- radny **K.Bramorski** – jeżeli Państwo zobowiązujecie się, to po Państwa stronie jest zawarcie odpowiedniej umowy o uzyskanie gwarancji jednostki certyfikującej. To Państwo odpowiadacie za termin i powinniście zapewnić, że w wyznaczonym w umowie terminie ten automat posiada wszystkie wymagane istotne zezwolenia, certyfikaty.
- Pani **M.Komers** Dyrektor Wydziału Finansowego – myślę, że przy tego typu rozmowie cały czas należy pamiętać, w jaki sposób skonstruowane jest wynagrodzenie dla Mennicy. Jeżeli mennica nie zamontuje w terminie jakiegokolwiek terminala, to nie będzie za pomocą tego terminala zarabiać. Dopóki Mennica nie wywiąże się z montażu wszystkich terminali i wszystkich urządzeń jakie są w sys-

temie i całej sieci dystrybucji, Miasto będzie prowadziło dystrybucję równolegle. W związku z tym, wydaje mi się, że ustalając karę, należy się kierować jakąś współmiernością tej kary do przewinienia. W tym wypadku, jeżeli Mennica nie montuje działającego terminala, to nie zarabia.

- radny **K.Bramorski** – po to uczeni w prawie wymyślili dwie instytucje: wynagrodzenie i odszkodowanie, żeby nie mylić tego, co Mennica mogła i powinna w tej chwili zarobić za dobrze wykonaną usługę, z tym co powinna zapłacić za niewykonaną usługę. Źle wykonaną usługą jest nie ustawienie, nie uruchomienie, nie podłączenie automatów w umownie wyznaczonym terminie. Terminy umowne nie są po to zastrzegane, żeby je dowolnie aneksować, tylko po to, żeby obowiązywały. Rolą profesjonalnego usługodawcy, jaką niewątpliwie jest Mennica, jest takie przygotowanie się do kontraktu i takie przewidzenie terminu, żeby można było zrealizować wszystko, o czym Państwo powinniście wiedzieć, że macie to zrobić. To nie Miasto ma obowiązek wiedzieć, że macie certyfikować te rzeczy, tylko Wy jako profesjonalny przedsiębiorca macie wiedzieć, że Wam jest potrzebny czas na certyfikację. Jeżeli Państwo mówicie nagle, że coś za co jesteście odpowiedzialni jest dla was przyczyną nie leżącą po stronie wykonawcy, to jest to dla mnie dość kuriozalne tłumaczenie.

- Pan **M.Urban** Skarbnik Miasta – równolegle Mennica o miesiąc wcześniej wdrożyła sprzedaż w bilecie telefonicznym, więc są też dobre strony.

- radny **K.Bramorski** – to się ma bilansować?

- Pan **M.Urban** Skarbnik Miasta – nie powiedziałem, że to się ma bilansować, ale były naszym zdaniem obiektywne przesłanki, żeby uznać, że rzeczywiście nie jest to rzecz zależna od operatora.

- radny **K.Bramorski** – dlaczego nie znalazły się w umowie postanowienia dot. gwarancji, odpowiedzialności Mennicy za prawidłowe funkcjonowanie systemu.

- Pan **M.Urban** Skarbnik Miasta – jeszcze raz podkreślam, że umowa jest zawarta na krótki czas. Konstrukcja tej umowy jest taka, że założenie jest bardzo proste. Mennica jako operator zarabia wtedy, kiedy sprzedaje, więc podchodząc zupełnie rynkowo należy wskazać na to, że jest najbardziej zainteresowana jako operator, żeby to realizować.

- radny **K.Bramorski** – mam rozumieć, że liczyliście się Państwo z taką możliwością, że jeżeli Mennica z jakichś przyczyn stwierdziłaby, że projekt Urbancard we Wrocławiu przestaje ją interesować np. w połowie jego realizacji i przestałaby to realizować, to po prostu by straciła zarobek a Miasto zostałoby z niezrealizowanym programem. Zgodziliście się na to Państwo?

- Pan **M.Urban** Skarbnik Miasta – nie, są wszystkie od strony licencyjnej, własności kart... są tam zapisy, które pozwalają nam wypowiedzieć umowę i wdrożyć system równoległy z innym operatorem.

- radny **K.Bramorski** – nie podpisałbym umowy, gdybym nie miał gwarancji np. dot. funkcjonowania automatów, czasu reakcji serwisu itd.

- Przewodniczący **J.Chmielewski** – był przetarg. Komisja przetargowa miała wszystkie elementy. Komisja zaakceptowała takie rozwiązanie i takie sformułowała umowy.

- Pani **M.Komers** Dyrektor Wydziału Finansowego – w zabezpieczeniu mamy oczywiście opcję dot. kar w momencie rozwiązania umowy, też § 8 mówi o zabezpieczeniu należytego wykonania umowy – „wykonawca jest zobowiązany do zabezpieczenia....”

- radny **K.Bramorski** – wyraźnie użyłem słowa gwarancja w znaczeniu gwarancja, kodeksowym, zbliżonym do rękojmi, mówiąca o prawidłowym funkcjonowaniu systemu. Nie ma tutaj takich postanowień dot. gwarancji prawidłowego wykonania umowy. Nie mam odpowiedzi dlaczego w umowie nie ma zabezpieczeń interesów Miasta?

- Pan **M.Urban** Skarbnik Miasta – odpowiedź jest prosta. W umowie są, naszym zdaniem dostateczne zabezpieczenia tej umowy.

- radna **U.Wanat** – mam dwa pytania. Jedno pytanie dotyczy 3 automatów, które były na tzw. tymczasowym zasilaniu prądu przy ul.Balonowej. Teraz nie ma tam żadnego automatu. Czy w tym rejonie miasta Mennica przewiduje instalację automatu? Czy w automacie mobilnym można kupić bilet płacąc kartą płatniczą?

- Pan **M.Zalewski** – przedstawiciel Mennicy Polskiej – nie ma technicznej i fizycznej możliwości podłączenia do stałego zasilania automatów przy ul.Balonowej. Sprawdziliśmy wszystko, począwszy od Spółdzielni Mieszkaniowej, małych sklepików, kiosków itd. W tych lokalizacjach będziemy starali się rozszerzyć naszą sieć sprzedaży. ZDiUM i my dołożyliśmy wszelkich starań, żeby tam były podłączone te automaty. Przenieśliśmy 4 automaty w lokalizacje dalsze, niż obręb skrzyżowania, a 4 pozostałe są w obrębie tego samego skrzyżowania. Bodajże dwie lokalizacje były poprzestawiane na ul.Kazimierza Wielkiego. Odpowiadając na drugie pytanie – od początku można było płacić kartami płatniczymi. Na bieżąco obserwujemy proces działania tego urządzenia, czyli proces realizacji transakcji i na bieżąco staramy się je modyfikować.

- Przewodniczący **J.Chmielewski** – Czy nadal przewiduje się angażowanie hostess, które miałyby pouczać jak korzystać z automatów oraz czy dysponują Państwo 24-godzinny serwisem punktów sprzedaży?

- Pan **M.Zalewski** – przedstawiciel Mennicy Polskiej – tego typu akcje z hostessami będziemy realizować w trakcie trwania całego projektu. W tej chwili szykujemy się na kolejne przedsięwzięcie związane z edukacją, informowaniem. Przeprowadziliśmy ankietę, dzięki której otrzymaliśmy informację, że akcje edukacyjne, promocyjne są potrzebne. Z przeprowadzonych przez nas badań, na pytanie – czy Pani/Pan uważa, że wdrożenie systemu Urbancard było dobrym pomysłem – 84% ankietowanych z przebadanych ponad 1.700 osób odpowiedziało, że tak.

- radny **Cz.Palczak** – jaka grupa wiekowa była ankietowana?

- Pan **M.Zalewski** – przedstawiciel Mennicy Polskiej – 22% - to osoby w wieku 15-19 lat, druga grupa – 31% - to osoby w wieku 50-54 lata. Najwięcej było osób pracujących i studentów. Jest 24- godzinny serwis. Po pierwszych problemach związanych z aktami wandalizmu wprowadziliśmy również zmianę nocną.

- radny **Cz. Palczak** – uważam, że bilet papierowy powinien nadal funkcjonować. Bilet czasowy nie ma najmniejszego sensu. Może być bilet czasowy, ale uwzględniający czas, który jest na słupku, a nie rzeczywisty czas przejazdu, bo on się na ogół w tych korkach nie mieści. Umowa jest na 3 lata i w związku z tym chciałbym, żebyśmy się zastanowili nad tym, co będzie po tych 3 latach? Problem jest taki, że Mennica zainwestowała albo 30 albo 60 mln. zł i to są wszystko ich środki. Urządzenia są własnością Mennicy. Po 3 latach skończy się umowa i będziemy stali przed dylematem, co dalej zrobimy. Zastanówmy się nad tym, co zrobimy, bo to jest poważny problem.

Podsumowując dyskusję, Przewodniczący J.Chmielewski stwierdził, iż komisja cyklicznie będzie się spotykać w celu omówienia problemów związanych z funkcjonowaniem systemu Urbancard.

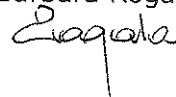
ad 3.

Komisja jednogłośnie zatwierdziła protokół z posiedzenia nr 6.

Przewodniczący Komisji

Jan Chmielewski

Protokół sporządziła:
Barbara Rogala



**Lista obecności osób zaproszonych na posiedzenie Komisji
Komunikacji i Ochrony Środowiska Rady Miejskiej Wrocławia
w dniu 30.03.2011r.**

[illegible]