

**Protokół nr 57/2014
z posiedzenia Komisji Komunikacji i Ochrony Środowiska Rady Miejskiej
Wrocławia – 14 maja 2014 r.**

BRM-DPP.0012.7.5.2014

Posiedzenie Komisji prowadził Przewodniczący Jan Chmielewski.

Na ogólną liczbę 5 radnych obecni byli wszyscy członkowie komisji.

Lista osób spoza komisji, które uczestniczyły w posiedzeniu stanowi załącznik nr 1 do niniejszego protokołu.

Porządek posiedzenia:

1. Zintegrowany System Transportu Miejskiego we Wrocławiu – stan aktualny i kierunki rozwoju w świetle „Wrocławskiej Polityki Mobilności”.
2. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne - stan obecny i rozwój.
3. Wolne wnioski – sprawy bieżące.
4. Przyjęcie protokołu nr 56 z posiedzenia komisji.

ad 1.

Informację na temat Zintegrowanego Systemu Transportu Miejskiego we Wrocławiu – stan aktualny i kierunki rozwoju w świetle „Wrocławskiej Polityki Mobilności” – przedstawił Pan M.Żabiński Z-ca Dyrektora Biura Rozwoju Wrocławia (materiał pt. Wrocławska Polityka Mobilności - pół roku po uchwaleniu – stanowi załącznik do niniejszego protokołu). Dyrektor M.Żabiński przypomniał, że w listopadzie ub. roku Prezydent Wrocławia powołał Zespół ds Wrocławskiej Polityki Mobilności, do którego zostali powołani przedstawiciele Wydziału Transportu, Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta, Wydziału Inżynierii Miejskiej, Biura Rozwoju Wrocławia, MPK oraz omówił dotychczasowe oraz planowane działania, jakie zostały już zrealizowane a w perspektywie zostaną podjęte w ramach prac Zespołu.

- Przewodniczący J.Chmielewski – przy okazji omawiania diagnozy przemieszczania się ludzi w sytuacji, kiedy mamy coraz więcej centrów przesiadkowych warto byłoby w przyszłości zastanowić się nad tym, czy w ogóle jest potrzebny bilet na jedną linię? Na jakim etapie są prace związane z przygotowaniem komunikacji jeśli chodzi o nowo powstające inwestycje jak np.dojazd do Nowego Szpitala Wojewódzkiego we Wrocławiu powstającego przy ulicy Kosmonautów oraz północnej części Alei Stabłowickiej.

- Pan L.Filipiak Dyrektor Departamentu Nieruchomości i Eksploatacji - monitorujemy to na bieżąco i staramy się działania przenieść na przygotowanie.

- Pan M.Żabiński Z-ca Dyrektora Biura Rozwoju Wrocławia – odpowiem na temat biletów, natomiast Pan A.Worońko Kierownik Działu Zarządzania Transportem Publicznym opowie o komunikacji związanej ze szpitalem na Stabłowicach.Jeśli chodzi o taryfy, to nie jest tak, że ona zawsze jest jedna i dyskusja na ten temat będzie.Generalnie jest podział przynajmniej na dwa typy sposobu płat-

ności, albo bilety obszarowe albo liniowe. Czyli obszarowe - np. obszar Śródmieścia i to jest jeden bilet, a jak się wyjeżdża to trzeba mieć inny bilet, czy na dwie strefy - jest innego typu bilet, oraz bilety liniowe, czyli na jedną linię, dwie, trzy itd. Sprawami taryfowymi zajmuje się głównie Pan M. Czuryło Dyrektor Wydziału Transportu. Odnośnie systemu transportowego - ustawowe rozstrzygnięcie dot. planowania systemu transportowego w sensie przestrzennym było na bardzo wysokim poziomie ogólności i bazując na Studium oraz w oparciu o Politykę Mobilności i inne dokumenty miasta zostały przygotowane materiały dot. programowania systemów przesiadkowych w mieście pod nazwą - węzły przesiadkowe i systemy park&ride związane z komunikacją miejską i pozamiejską komunikacją kolejową. System park&ride i system węzłów przesiadkowych są o tyle spójne o ile ulokowane są w sąsiedztwie przy przystankach kolejowych i tak lokujemy węzły przesiadkowe przy Dworcu Głównym, Mikołajów, Nadodrze. I tak przy Dworcu Głównym jest to mocniej zdefiniowane, chociaż w przyszłości po przebudowie południowej części obszaru związanego z Dworcem Głównym będzie to układane na nowo. Przy Dworcu Nadodrze mamy zdefiniowany węzeł przesiadkowy tramwajowo-autobusowo-kolejowy, przy Dworcu Mikołajów - jest duże oczekiwanie na przyszłą inwestycję. Jeśli chodzi o Psie Pole - prace trwają, na Osobowicach - kwestia przyszłości, Leśnica - w toku, Stadion - zrealizowany, Nowy Dwór - w projektowaniu, Partnice - kwestia przyszłości i porozumienia się z koleją, Brochów - kwestia przyszłości.

- informację przekazaną przez Dyrektora M. Żabińskiego uzupełnił Pan Z. Komar Z-ca Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Gospodarki - obecnie jest przygotowany projekt ale nie wiadomo, czy będzie skonsumowany ZSTS - etap II. Okazało się w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego, że jest szansa na dofinansowanie projektu, który ma takie cechy, że do końca przyszłego roku będzie całkowicie skończony i rozliczony. Mamy blok infrastrukturalny, czyli wszystkie sprawy, które dot. tramwajów w realizowanych przedsięwzięciach: ul. Przyjaźni, ul. Curie-Skłodowskiej, ul. Krupnicza, Oporów, ul. Wróblewskiego, ul. Nowowiejska oraz modernizacja rozjazdów. Projekt ten musi mieć wartość 100 mln. zł. W związku z powyższym trzeba dołożyć pewne zadania rezerwowe zawarte w infrastrukturze oraz zakup tramwajów. W bloku dot. infrastruktury przygotowanych jest 6 zadań innych i gdyby Ministerstwo Rozwoju Regionalnego ogłosiło najpóźniej do sierpnia br, że dofinansuje ich realizację, to miasto byłoby w stanie wymienić torowisko przy ul. Kosmonautów, ul. Ślężnej, ul. Śrubowej, ul. Mickiewicza. Etap III ZSTS (na lata 2014-2020) zawiera infrastrukturę przy ul. Popowickiej, ul. Długiej, ul. Buforowej. Przygotowywane jest także połączenie odcinka tramwajowego ul. Hubka/Sucha. Nadal aktualna jest przebudowa Mostu Zwierzynieckiego, ul. Wystawowa. Relacje z PKP są dużo lepsze niż poprzednio, jest dużo kontaktów, spotkań, także z Urzędem Marszałkowskim. Jest duża determinacja PKP dot. przywrócenia ruchu na Dworcu Świebodzińskim oraz trwają rozmowy dot. przywrócenia przewozów na północnej trasie z Jelcza.

- radny Cz. Palczak - odnośnie mobilności - dla mnie MPK wykazało się ogromną mobilnością podstawiając tabor do przewozu ludzi z odbywających się imprez w Rynku oraz na stadionie. Natomiast realizacja zadań przewozów takich, które są regularne czyli wg określonego standardu - to nie jest mobilność tylko jest to wykonywanie swoich obowiązków w ramach podpisanej umowy ze zlecającym. Wykorzystując materiał, którym dysponuje MPK (komputery pokładowe) jest szansa badania strumienia pasażerskiego na wielu liniach. Jeśli chodzi o dalsze perspektywy w pierwszej kolejności należałoby podsumować wyniki tego, co się zrobiło. Jeśli I etap ZSTS został zakończony - proszę powiedzieć jakie były cele, zakres i jaki osiągnięto wynik.

- Przewodniczący J. Chmielewski - bardzo szczegółowe sprawozdanie z tego było na konferencji, na którą była zaproszona komisja.

- Pan Z. Komar Z-ca Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Gospodarki zobowiązał się przesłać radnemu Cz. Palczakowi sprawozdanie dot. realizacji programu ZSTS.

ad 2.

Informację na temat Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego - stan obecny i rozwój zawierającą dane dotyczące: okresu eksploatacji obecnie kursującego taboru autobusowego i taboru szynowego, komfortu jazdy dla pasażera w tramwajach i autobusach, utrzymania czystości w tramwajach i autobusach, stanu technicznego i awaryjności w aspekcie bezpieczeństwa pasażerów – tabor autobusowy i szynowy, punktualności odjazdów, kolizji drogowych z udziałem taboru autobusowego i szynowego, zdarzeń drogowych w komunikacji miejskiej, struktury zatrudnienia, wskaźnika wydajności, wartości posiadanego majątku, sytuacji finansowej firmy, kierunków działania na 2014 rok oraz planowanych inwestycji - przedstawił komisji w formie multimedialnej Pan W.Smyk Prezes MPK Sp. z o.o. (przedmiotowa informacja stanowi załącznik do niniejszego protokołu).

Głos w dyskusji nad omawianym materiałem zabrali:

- radna E.Góralczyk - zwróciła uwagę, że w autobusach i tramwajach kasowniki biletowe powinny być usytuowane blisko biletomatu przeznaczonego do sprzedaży biletów.
- Pan W.Smyk Prezes MPK Sp. z o.o. - jest to bardzo słuszna uwaga.
- radna U.Wanat - czy w nowych tramwajach obserwuje się poszanowanie tego majątku? czy pomocny jest monitoring w przypadku zatrzymania osoby dewastującej tabor? Irytują także napisy - „następny przystanek ...”, pojawiające się zwłaszcza w tramwajach skoda po opuszczeniu tramwaju z danego przystanku. Napis ten gaśnie dopiero po 2-3 minutach po ruszeniu tramwaju z przystanku. Informacja ta jest myląca, ponieważ informacja „następny przystanek...” z nazwą tego następnego przystanku powinna pojawić się już w momencie ruszania tramwaju z przystanku. Jest to informacja mało jasna dla użytkowników.
- Pan W.Smyk Prezes MPK Sp. z o.o.- jest to przesunięcie czasowe. Jeżeli ma być informacja - do jakiego przystanku dojeżdżam i na jakim przystanku jestem to pojazd musi do niego się zbliżyć i na nim stanąć. Żeby pokazać następny przystanek pojazd musi opuścić ten przystanek. Ponieważ jest to połączone z GPS więc tak długo jak nie ruszy pojazd - nie będzie nazwy kolejnego przystanku. Jeśli chodzi o wandalizm - jest tego nieco mniej, ale nadal jest to zjawisko, które jest bolesne, codziennie jest wybijana przez nieznaną pasażerów jedna szyba boczna. Jeśli chodzi o monitoring - współpracujemy z Policją, ale próba zidentyfikowania takiego pojedynczego przypadku ... jest to tak mało szkodliwe społecznie i aparat jaki trzeba do tego uruchomić jest nieporównywalny. Jednak coraz częściej mamy do czynienia z wyrywaniem monitoringu, kamer.
- radny Cz.Palczak - chciałem pogratulować zespołowi, który opracował system przesiadkowy na Dworcu Głównym, jest on doskonale zorganizowany. Chciałbym wrócić do sprawy bilansu jeśli chodzi o MPK - z tego co pamiętam to tramwaje skody zostały kupione chyba w 2009 roku, albo przeniesione zostały koszty zakupu do MPK z taką prognozą, że miasto będzie finansowało te raty, które z tego kredytu wynikają, bo w tamtym czasie MPK miało swoje długi itd. W 2010 roku MPK wykazało stratę bilansową w wys. 4,7 mln. zł. To były spłaty odsetek od kredytu. Natomiast w 2011 roku już przyszły spłaty kapitałowe i MPK zostało ze stratą 25 mln. zł. Kolejny rok 2012 - 41 mln. zł, a rok 2013 - 45 mln. zł. Problem polega na tym, że miasto miało wspierać finansowo spółkę tak, ażeby spółka nie generowała takich strat. Prezydent W.Adamski mówi, że jest zachowana płynność finansowa i ja nie wyobrażam sobie, żeby w dalszym ciągu generując tak wielkie straty - ta płynność się w końcu nie zachwiała. Spółka została wpuszczona w ogromne długi i musi się z nimi borykać. Jeśli chodzi o mniejsze wpływy, nie ma tu Wiceprezydenta W.Adamskiego, ale chcę powiedzieć, że w roku 2012 z tytułu tzw. progowej wartości, która jest w każdej umowie, a w umowie która była wcześniej wynosiła 129.054 mln.zł - powyżej tej kwoty wszystko było obciążone prowizją 50% , z 8% do 50% to rośnie. W ostatniej umowie ta kwota wynosi 136 mln. zł i z 8% rośnie do 42%. Straty wynikły z tego zapisu powodują, że w roku 2012 spółka

Mennica dostała za nic 9 mln. zł zamiast powinno to dostać MPK, które motywowało podwyżkę biletów 1 maja 2012 dziewięcioma argumentami, a każdy z nich był ważny i dlatego była ta podwyżka. W roku 2013 Mennica dostała 17 mln. zł a w roku 2014 będzie kolejne 13 mln. zł. W ten sposób usługi Mennicy sprowadzają się do wartości średnio 25 mln. zł rocznie. To są pieniądze, które płacimy Mennicy nie wiadomo dlaczego. Jeśli prowizja rośnie z 8% do 50% to ja tego nie rozumiem. Już te 8% jest naciągane dlatego, że zanim Mennica miała umowę na sprzedaż biletów to poprzednia umowa zakładała, że 8% prowizji jest tylko dla biletu jednorazowego a wszystkie bilety, które mają większe wartości – prowizja wynosiła ok. 2 – 3 % więc już sama prowizja 8% jest mocno zawyżona. Umowę, którą chciałem dzisiaj omówić mam wrażenie, że pisał ją wykonawca a zleceniodawca nie przeczytał tylko podpisał.

- Przewodniczący J.Chmielewski – miasto na ten system nie wydało złotówki, Pan Wiceprezydent W.Adamski to wyjaśniał. Oczywiście wszyscy chcemy, żeby w MPK było jak najlepiej i w tym kierunku czynione są starania.

ad 3.

Ten punkt porządku posiedzenia nie został wyczerpany.

ad 4.

Komisja przyjęła bez uwag protokół nr 56 z posiedzenia komisji.

Przewodniczący Komisji

Jan Chmielewski

Protokół sporządziła:

Barbara Rogala

