

**PROTOKÓŁ NR XI/03
Z II POSIEDZENIA IX SESJI SEJMIKU WOJEWÓDZTWA
ŚLĄSKIEGO II KADENCJI**

(07.07.2003 r. – Sala Sejmu Śląskiego, gmach Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego)

1. Otwarcie sesji godz. 11⁰⁰ – Zbigniew Wieczorek, Przewodniczący Sejmiku.

wyznaczenie komisji:

- licząca głosy:

1. radny Grzegorz Makowski (SLD-UP),
2. radny Eugeniusz Mikołajczak (LPR),

- uchwał i wniosków:

1. radny Dariusz Staszyński (Samoobrona RP),
2. radny Alojzy Lysko (PiS).

W posiedzeniu uczestniczyli wszyscy radni.

Pozostałe do realizacji punkty porządku IX sesji Sejmiku:

6. *Komunikacja zbiorowa w województwie śląskim: uwarunkowania, oczekiwania i możliwości.*
7. *Podjęcie uchwały w sprawie nadania Odznaki Honorowej za Zasługi dla Województwa Śląskiego (druk II/217).*
8. *Interpelacje.*
9. *Zapytania, wnioski, oświadczenia radnych.*
10. *Zamknięcie sesji Sejmiku.*

- radny Zbigniew Wieczorek, Przewodniczący Sejmiku – propozycja zmiany porządku obrad polegająca na włączeniu dodatkowego punktu w związku z ponownym przeliczeniem głosów okręgu wyborczym nr 3. Radni, którzy ponownie obejmują swe mandaty otrzymają zaświadczenia o wyborze i złożą

ślubowanie. Po uzgodnieniach z przedstawicielami poszczególnych ugrupowań jest propozycja, aby punkt znajdujący się w porządku X sesji, a dotyczący zmian w składach osobowych komisji (druki 227 – 235), został rozpatrzony po złożeniu wspomnianego ślubowania.

- **radny Rajmund Pollak** – prośba o dopuszczenie do głosu Pana Władysława Dyrca, Przewodniczącego Komisji Zakładowej PKS Sucha Beskidzka oraz Pana Romana Janika, Przewodniczącego NSZZ „Solidarność” PKS Bielsko-Biała.
- **radny Zbigniew Wieczorek, Przewodniczący Sejmiku** – „proszę o sformułowanie wniosku do porządku obrad... w jaki sposób ma się to w nim znaleźć...”
- **radny Rajmund Pollak** – „sesja została przerwana w punkcie dotyczącym komunikacji...”
- **radny Zbigniew Wieczorek, Przewodniczący Sejmiku** – „czy Pana wniosek dotyczy tego punktu ? W takim razie proszę, aby zasygnalizowali u mnie taki zamiar...”
- **radny Rajmund Pollak** – „czyli nie wystarczy jak ja to sygnalizuję...”
- **radny Zbigniew Wieczorek, Przewodniczący Sejmiku** – „prosiłbym o to, żeby to oni zasygnalizowali wolę zabrania głosu...”
- **radny Rajmund Pollak** – „Panie Przewodniczący ! Oświadczam panu, że to właśnie oni mnie upoważnili, abym w ich imieniu Panu to przekazał... jeżeli Pan chce przedłużyć...”
- **radny Zbigniew Wieczorek, Przewodniczący Sejmiku** – „... prosiłbym tylko o potwierdzenie przez nich i proszę nie kontynuować...”

Do zmian w porządku, zaproponowanych przez Przewodniczącego Sejmiku, nie wniesiono uwag.

Głosowanie nad uzupełnieniem porządku o punkt dotyczący wręczenia zaświadczeń oraz przyjęcia ślubowania radnych, którzy czasowo utracili mandaty (jako punkt 5a):

za	36
przeciw	0
wstrzym.	0

Głosowanie nad uzupełnieniem porządku o punkt dotyczący przyjęcia uchwał w sprawie zmian w składach osobowych komisji (druki 227-235):

za	36
przeciw	0
wstrzym.	0

- **radny Zbigniew Wieczorek, Przewodniczący Sejmiku** – prośba o przeliczenie radnych.

Na sali obecnych było 40 radnych.

- **radny Zbigniew Wieczorek, Przewodniczący Sejmiku** – stwierdził prawomocność obrad.

5 a. Wręczenie zaświadczeń oraz ślubowanie radnych:

W związku z decyzją Sądu Okręgowego w Katowicach o ponownym przeliczeniu głosów w okręgu wyborczym nr 3, radni wybrani w tymże okręgu utracili mandaty. Po ponownym przeliczeniu głosów stwierdzono, iż w składzie Sejmiku nie zajdą zmiany personalne.

Zaświadczenia o wyborze wręczyła Pani Elżbieta Zielińska, Przewodnicząca Wojewódzkiej Komisji Wyborczej w Katowicach. Odebrali je: Leszek Czerwiński, Jadwiga Hyczyk-Franczyk, Grzegorz Janik, Marian Jarosz, Irena Pierchała, Bernarda Szveda i Piotr Zienc. Wszyscy wymienieni złożyli ślubowanie.

5 b. Podjęcie uchwał w sprawie zmian w składach osobowych Komisji Sejmiku (druki 227-235):

Głosowanie nad uchwałą opisaną na druku 227 (powołanie radnych: Jadwigi Hyczyk-Franczyk i Leszka Czerwińskiego w skład doraźnej Komisji ds. Odznaki Honorowej za Zasługi dla Województwa Śląskiego”):

za	45
przeciw	0
wstrzym.	0

Głosowanie nad uchwałą opisaną na druku 228 (powołanie radnych: Jadwigi Hyrczyk-Franczyk i Ireny Pierchały w skład doraźnej Komisji Edukacji, Nauki i Kultury):

za	45
przeciw	0
wstrzym.	0

Głosowanie nad uchwałą opisaną na druku 229 (powołanie radnych: Leszka Czerwińskiego i Grzegorza Janika w skład doraźnej Komisji Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego):

za	46
przeciw	0
wstrzym.	0

Głosowanie nad uchwałą opisaną na druku 230 (powołanie radnego Grzegorza Janika w skład doraźnej Komisji Sportu, Turystyki i Rekreacji):

za	47
przeciw	0
wstrzym.	0

Głosowanie nad uchwałą opisaną na druku 231 (powołanie radnych: Piotra Zienca, Jadwiga Hyrczyk – Franczyk, Ireny Pierchały, Leszka Czerwińskiego w skład doraźnej Komisji Polityki Społecznej i Ochrony Zdrowia):

za	47
przeciw	0
wstrzym.	0

Głosowanie nad uchwałą opisaną na druku 232 (powołanie radnego Piotra Zienca w skład Komisji Rewizyjnej):

za	47
przeciw	0
wstrzym.	0

Głosowanie nad uchwałą opisaną na druku 233 (powołanie radnego Bernarda Szwedy w skład doraźnej Komisji Środowiska i Gospodarki Wodnej):

za	46
przeciw	0
wstrzym.	1

Głosowanie nad uchwałą opisaną na druku 234 (powołanie radnego Bernarda Szwedy w skład doraźnej Komisji Współpracy Zagranicznej i Integracji Europejskiej):

za	45
przeciw	0
wstrzym.	1

Głosowanie nad uchwałą opisaną na druku 235 (odwołanie radnego Jana Olbrychta ze składu doraźnej Komisji Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego):

- **radny Jan Olbrycht** -uzasadnił swoją decyzję – jednocześnie poprosił o pozostawienie wakat, który zostanie na kolejnej sesji obsadzony przez radnego z PiS-u bądź PO.

za	40
przeciw	1
wstrzym.	4

6. Komunikacja zbiorowa w województwie śląskim: uwarunkowania, oczekiwania i możliwości:

- **radny Zbigniew Wieczorek, Przewodniczący Sejmiku** – przypomniał, iż sesja została przerwana w momencie wystąpienia Pana Jacka Stumpfa, Dyrektora Wydziału Komunikacji i Transportu.

- **Pan Jacek Stumpf, Dyrektor Wydziału Komunikacji i Transportu** – „postaram się przybliżyć działania administracji w dziedzinie transportu publicznego ... w 2 aspektach: zapisane w ustawach, a po przeglądnięciu ustaw stwierdziliśmy, że jest tego kilkanaście, jeśli nie kilkadziesiąt. W

ustawach tych definiuje się pojęcie transportu zbiorowego, lokalnego transportu zbiorowego, przewozu osób. Ustawodawca nie był zbyt konsekwentny w tej materii, jednak da się wyodrębnić działania administracji polegające na 4 grupach: kreowaniu, egzekwowaniu, decydowaniu, czyli orzekaniu w trybie administracyjnym i zarządzaniu. Każde z tych działań ma swoją specyfikę... W dalszej części chciałbym również powiedzieć o tym, co w najbliższym czasie w dziedzinie ustawodawstwa się zmieni, bowiem są to w moim przekonaniu rzeczy bardzo istotne, które w najbliższym już czasie zmienią w znaczący sposób to, co będziemy robili w dziedzinie transportu. Przede wszystkim ustawa *Prawo przewozowe* z 15 listopada 1984 roku, która reguluje przewóz osób i rzeczy, wykonywany odpłatnie przez uprawnionych przewoźników. Ustawa ta determinuje pojęcie koordynacji rozkładów jazdy, określa współpracę pomiędzy poszczególnymi koordynatorami rozkładów jazdy, w tym rolę Zarządu Województwa, który dla linii przechodzących przez 2 lub więcej powiatów oraz linii rozpoczynającej się na obszarze województwa i przechodzących przez inne województwa, jest organem właściwym do koordynacji rozkładów jazdy. *Prawo przewozowe* również umożliwia nałożenie na przewoźnika obowiązku zawarcia umowy na wykonywanie zadania przewozowego jeżeli jest to niezbędne w przypadku klęsk żywiołowych oraz wydawanie przepisów porządkowych związanych z przewozem osób i bagażu środkami transportu publicznego, aczkolwiek jest to na dzisiaj, w moim odczuciu, przepis martwy. Dalej ustawa szczegółowa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu publicznego, która reguluje uprawnienia do przejazdów ulgowych oraz reguluje w jaki sposób finansowane jest pokrywanie strat przedsiębiorców z tego tytułu. Ustawa mówi, że finansowanie ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów komunikacją autobusową należy do samorządu województwa, jako zadanie z zakresu administracji rządowej a środki na ten cel określa corocznie ustawa budżetowa. W ustawie o samorządzie gminnym w art. 7 ust. 1 zapisane jest, że zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy, w szczególności są to zadania obejmujące sprawy ... i w punkcie 4 mowa jest o lokalnym transporcie zbiorowym. W ustawie o samorządzie województwa jest powiedziane, iż samorząd województwa wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami, w szczególności w zakresie – i tutaj w punkcie 10 stwierdzono – z transportu zbiorowego i dróg publicznych. Dalej jest ustawa o transporcie drogowym i transporcie kolejowym, ale te chciałbym omówić na kanwie proponowanych zmian, czy zaistniałych o ostatni czasie zmian. I tak ustawa z 6 września o transporcie drogowym została przez Sejm 11 czerwca zmieniona. Co prawda proces legislacyjny się nie zakończył, ale jest to w tej chwili w obróbce w Senacie, niemniej jednak uregulowania, które proponowane są tutaj wydają się niezwykle istotne. Po pierwsze wprowadzono nowe określenie w definicjach, mianowicie zdefiniowano komunikację miejską. W przeciwieństwie do tego,

co poprzednio mówiłem, gdzie terminologia w tej materii była bardzo różnaita, w tejże ustawie komunikacja miejska jest definiowana jako przewóz regularny, wykonywany w ramach lokalnego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych miasta, albo na obszarze miasta i gminy, albo na obszarze kilku miast, albo miast i gmin sąsiadujących jeżeli zawarły porozumienie lub utworzyły związek międzygminny w sprawie wspólnej realizacji komunikacji na swoim obszarze. Nie jest to do końca określone, gdzie jest rola poszczególnych organów administracji. Zawsze, jeżeli będzie ustalony związek komunalny dla organizacji komunikacji, będzie to nazywane komunikacją miejską. Dalej, ustawa mówi o zezwoleniach, które są niezbędne do tego, ażeby wykonywać zbiorowy transport osób. Wzorem ustawodawstwa Unii Europejskiej wprowadzono zezwolenie, które tak jak do tej pory wystawiał wójt, starosta lub marszałek w zależności od przebiegu linii komunikacyjnych. W obecnie uchwalonych zmianach oprócz wójta, który będzie który będzie wydawał na obszarze gminy zezwolenie, burmistrza lub prezydenta miasta na obszarze miasta, pojawia się pojęcie wydawania zezwolenia przez burmistrza, prezydenta, któremu powierzono zadanie w wyniku zawarcia porozumienia przez miasta i gminy lub miasta i gminy sąsiadujące a więc przypadek dla aglomeracji niezmiernie ważny, albo druga możliwość wydawanie takiego zezwolenia przez wójta, burmistrza lub prezydenta miasta, będącego siedzibą związku międzygminnego. A więc tam, gdzie ma siedzibę związek, ten wójt, burmistrz lub prezydent będzie wydawał zezwolenia. Dla starosty praktycznie nic się nie zmienia. Starosta wydaje na linie, które wychodzą poza obszar jednej gminy lub jednego miasta z wyłączeniem wyżej wymienionych przypadków, ale istotne novum, które tutaj wprowadzono, to jest po uzyskaniu zgody zainteresowanych wójtów, prezydentów, burmistrzów. W przypadku samorządu województwa, a ściślej mówiąc marszałka województwa, przewidziano, iż marszałek wydaje zezwolenie na linie na obszarze województwa wykraczające poza granice jednego powiatu, z wyłączeniem powyższych przypadków, po uzyskaniu zgody zainteresowanych starostów, lub też linii wychodzących poza granice województwa, po uzyskaniu zgody zainteresowanych marszałków. Do tej pory nie było określone, kiedy należy zasięgać opinii innych organów wydających zezwolenie. W tej chwili jest to całkowicie jasne i jest to twardy warunek, bowiem w przypadku marszałka i starosty pisze „po uzyskaniu zgody”. A zatem brak takowej zgody będzie skutkował odmową zezwolenia, czyli w perspektywie procesami. Dalej zmiany odnoszą się do tego, co ma być załącznikiem do wniosku o wydanie zezwolenia. W stosunku do obecnych regulacji, gdzie była to kopia licencji, rozkład jazdy uzgodniony na zasadach koordynacji, mapa z załączoną linią i przystankami, zasady korzystania z dworców oraz taryfa i cennik, wniesiono istotne zmiany. Po pierwsze nie będzie to już rozkład jazdy uzgodniony na zasadach koordynacji, o czym za chwilę jeszcze wspomnę, a proponowany rozkład jazdy. Dalej jest

sformułowanie „schemat połączeń komunikacyjnych”, co trzeba będzie przełożyć na rzeczywistość. Zamiast mapy, gdzie miały być zaznaczone linie ma być załączone zobowiązanie do zamieszczania informacji o rozkładach jazdy na przystankach oraz wykaz pojazdów... Dla przewozów specjalnych – można powiedzieć, że są to mniej istotne przewozy, bo raptem kilka sztuk wydano w tej chwili – zmiany są podobne, jak wspomniano wyżej. Istotnym, kolejnym novum w ustawie są stwierdzenia dotyczące odmowy udzielenia lub zmiany zezwolenia. Do tej pory nie było w zasadzie określone w jakim trybie można odmówić udzielenia zezwolenia. Niektórzy wręcz przyjmowali, że zezwolenia nie można nie udzielić. W tej chwili organy udzielające zezwolenia mogą odmówić w przypadku, gdy projektowana linia będzie stanowić zagrożenie dla już istniejących, z wyjątkiem, gdy jest obsługiwana przez jednego przewoźnika lub jedną grupę. Znowu rozwiązanie ciekawe, aczkolwiek niezmiernie trudne w zastosowaniu. Kolejnym powodem może być to, że udzielenie takiego zezwolenia wpłynie na rentowność porównywalnych usług kolei związanych z trasą drogową. Również dość kłopotliwe stwierdzenie. Oczywiście niezależnie od tego, zarządzenie lub wydanie zezwolenia lub zmiana zezwolenia na linii o długości do 100 km powinno być poprzedzone analizą sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób. Co prawda ustawodawca wspomina w 4 punktach czym ma się charakteryzować ta analiza, jednak skuteczne przeprowadzenie takich analiz w przypadku setek, a praktycznie na obszarze aglomeracji i województwa tysięcy linii, wydaje się rzeczą wielce kłopotliwą. Kolejnym kłopotliwym elementem będzie fakt, iż za opracowanie wyżej wymienionej analizy opłatę mają ponieść przewoźnicy według stawek, które Minister Transportu ma określić w drodze rozporządzenia. Kolejnym novum jest, iż nadzór nad wydawaniem licencji, zezwoleń a także świadczeniem usług w przewozach sprawuje Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego. Do tej pory nie było takiego obostrzenia. W sprawie cofania zezwoleń nie ma praktycznie różnicy. Wtedy, kiedy cofnięto licencję należy cofnąć zezwolenie. Kiedy przewoźnik narusza lub zmienia warunki, na których zostało ono wydane lub też przez 3 miesiące nie wykonuje przewozów regularnych, tak samo, jak było do tej pory, wydanie nowego zezwolenia nie może być wcześniej niż po 3 latach od cofnięcia. Nowością, jeśli chodzi o kontrolę dokumentów jest to, że zamiast dotychczasowych organów, które udzielały licencji lub zezwoleń (czyli wójt, burmistrz, starosta i marszałek) wprowadzono inspektorów Państwowej Inspekcji Pracy.

Kilka zdań o rozkładzie jazdy. W tej chwili w prawie przewozowym koordynacja rozkładów jazdy przewoźników wykonujących zarobkowy przewóz osób w regularnym transporcie zbiorowym prowadzona jest przez wójta, zarząd powiatu, zarząd województwa w zależności od tego przez jaki obszar przebiega linia komunikacyjna... Proponowana zmiana przewiduje, że przewoźnik jest zobowiązany podać do publicznej wiadomości rozkład jazdy

na wszystkich przystankach i dworcach oraz jest zobowiązany do okresowej jego aktualizacji. Nie przewiduje się zatem trybu uzgodnienia i koordynacji rozkładów jazdy. Są to dość istotne zmiany, które po zakończeniu procedury legislacyjnej będą miały istotny wpływ na działanie w zakresie transportu drogowego osób. Druga ustawa, która została niedawno zmieniona, tj. ustawa o transporcie kolejowym, w której dostosowano zapisy do uregulowań obowiązujących w Unii Europejskiej, mianowicie wprowadzono pojęcie obowiązku służby publicznej. Jest to zobowiązanie przewoźnika kolejowego do zapewnienia, na warunkach określonych ustawą, wykonywania po określonych liniach przewozów, których przewoźnik nie wykonywałby kierując się interesem handlowym... Oznacza to, że organizowanie i dotowanie regionalnych przewozów pasażerskich, wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej, należy do zadań własnych samorządu województwa, zatem środki na te zadania ma określić corocznie ustawa budżetowa. Jeżeli popatrzymy na to, co w tej chwili mamy w kolejowych przewozach regionalnych, w znaczny sposób może to zmienić podejście samorządu województwa do tych zagadnień. Wszystkie pociągi, w ramach przewozów regionalnych, można podzielić na 3 grupy: 1) samofinansujące, 2) dotowane przez Województwo oraz 3) deficytowe, to proporcje układałyby się w następujący sposób: 1) 1,6 %; 2) 20,1 %; 3) 78,3 %. Jeślibyśmy w tych samych kategoriach odnieśli się do kosztów, to samofinansujące generują 3,9 %, dotowane przez Województwo 32 %, natomiast deficytowe generują 63,5 % kosztów. Jeżeli chodzi o przychody to: samofinansujące generują 4,3 % przychodu. Natomiast dotowane przez Samorząd Województwa 21 % pokrywają wpływy z biletów (dotacja 11,4 %). W grupie deficytowej wpływy z biletów stanowią 17,7 % a deficyt 45 %. Oczywiście dane w procentach są złudne, warto przyrzeć się kwotom. Jeżeli w przewozach regionalnych koszty w tym roku wyniosą, jak szacujemy, 239 mln zł, to przychody z biletów w skali województwa, wg danych PKP, ... to rząd 104 mln zł. Dotacja Samorządu Województwa – 27 mln zł, a zatem w skali województwa spółka PKP – Przewozy Regionalne powinna „wygenerować” w tym roku 108 mln zł deficytu. Pozwoliłem sobie na pewną prognozę tego, co stanie się w przyszłym roku. Jeżeli byśmy przyjęli, że w wyniku rozmaitych działań oszczędnościowych (w tym ograniczenia ponad 80 pociągów w województwie) i innych, które PKP będzie podejmować i założyli, że koszty spadną o 20 % - wyniosłyby wówczas około 190 mln zł. Jeżeli przyjąć, że przychody, pomimo spadku ilości pociągów, pozostaną na takim samym poziomie, co w tej chwili i jeśli dotacja dla Samorządów Województw (w skali kraju) będzie w przyszłym roku na poziomie 640 mln zł, co się przekłada dla nas 10 % tej kwoty i po odjęciu 10 % z tego na zakup „szynobusów”, wówczas Samorząd dysponowałby kwotą 58 mln zł. Przy tak optymistycznych założeniach w przyszłym roku deficyt w przewozach regionalnych wyniósłby blisko 30 mln zł. W sytuacji zapisu ustawowego o

służbie publicznej ... jest to wielkie wyzwanie, które stoi przed nami. Oczywiście restrukturyzacja PKP oraz oszczędności, które będą czynione jeszcze przez najbliższe pół roku mogą tę prognozę, którą przedstawiłem, jeszcze poprawić.

[prowadzenie obrad przejął radny Jerzy Kłudka, Wiceprzewodniczący Sejmiku]

- **radny Wiesław Maras, Członek Zarządu Województwa** - ... jaki jest udział Samorządu Województwa Śląskiego w funkcjonowaniu transportu zbiorowego w aglomeracji katowickiej ? część zadań realizowanych jest na podstawie delegacji wynikających z ustaw. Są to: koordynacja rozkładów jazdy, udzielanie zezwoleń, dopłaty z tytułu stosowanych ulg ustawowych w komunikacji autobusowej (nie ma rozgraniczenia terytorialnego – dopłaty otrzymują przewoźnicy mający siedzibę na terenie województwa). Na ogólną liczę 18 podmiotów, 3 mają siedzibę w aglomeracji. W roku poprzednim na dopłaty wydano ponad 24 mln zł. Inne obligatoryjne zadanie to dotowanie regionalnych kolejowych połączeń pasażerskich. Dla aglomeracji nie jest prowadzony odrębny sposób organizowania ani nie jest wyodrębnione dotowanie tych przewozów. Jednak w ramach porozumienia wprowadzono bilet ATP. Dotowanie dotyczy pociągów na całej relacji na obszarze województwa. Kupując bilet ATP pasażer korzysta z przejazdu pociągiem na określonej trasie oraz wszystkimi liniami tramwajowymi i autobusowymi organizowanymi przez KZK GOP. Bilet ten uprawnia do korzystania z 8 relacji pociągów, które są na nim wymienione. Osobną działaniami są te podejmowane z własnej woli w celu tworzenia zintegrowanego systemu komunikacji w aglomeracji katowickiej. Samorząd podejmuje tu działania, które może nie wynikają wprost z ustaw, ale też nie są niezgodne z prawem. Chodzi o porozumienie z KZK GOP. Działania te wynikają z zapisów *Strategii Rozwoju*, z woli uczestniczenia w rozwiązywaniu problemów najbardziej zurbanizowanego obszaru województwa, także w celu wzmocnienia funkcji metropolitalnych województwa, wspierania rozwoju obszaru zamieszkałego przez 40 % ludności województwa, koordynacji różnych rodzajów transportu, dostosowania systemu komunikacyjnego do zmian ekonomicznych i zmian zachowań komunikacyjnych. Ilość linii komunikacyjnych powyżej 1 powiatu wynosi 800, dla aglomeracji ponad 200. liczba zezwoleń na przewozy regularne wynosi około 600 (aglomeracja około 200). Środki przeznaczane na ten cel stanowią znaczącą pozycję w budżecie województwa. W latach 1999-2002 przeznaczono 120 mln zł, przy czym w roku 2002 podjęto decyzję o zaciągnięciu kredytu. W roku bieżącym przewidziano 8 mln zł, z czego 6 mln zł pochodzić będzie z kredytu. W ramach *Kontraktu Wojewódzkiego* corocznie przeznaczano środki na przebudowę infrastruktury tramwajowej. W ciągu 4 lat wydatkowano 84 mln zł. Ponadto KZK GOP pozyskiwał środki z WFOŚiGW na zakup i

modernizację autobusów (kwota 38 mln zł). Skąd powinny pochodzić środki na finansowanie transportu zbiorowego? Budżet państwa przeznaczy w przyszłym roku – w skali kraju – około 800 mln zł, czyli około 80 mln dla województwa śląskiego. W ramach *Narodowego Planu Rozwoju w zintegrowanym programie operacyjnym rozwoju regionalnego* znajduje się zadanie 1.6 tj. rozwój transportu miejskiego w aglomeracjach. W jego ramach dofinansowanie uzyskują kompleksowe programy systemu transportu publicznego, dotyczące aglomeracji górnośląskiej i warszawskiej. Będzie w tej sprawie spotkanie w ministerstwie w dniu 11 lipca. Projekty muszą spełniać określone kryteria. Program zintegrowany musi opiewać co najmniej na 50 mln euro. W ramach aglomeracji górnośląskiej proponowane są 3 programy: 1) modernizacja i rozbudowa linii tramwajowych, 2) projekt lekkiej kolei miejskiej na trasie Tychy - Urbanowice – Katowice, 3) budowa infrastruktury węzłów przesiadkowych. Co do działań związanych z komunikacją zbiorową w aglomeracji: Wojewoda zwoła na 12 czerwca obrady Komisji Dialogu Społecznego. Uczestniczyli w nim Marszałek, prezydenci miast aglomeracji, przedstawiciele związków zawodowych i przewodniczący zarządu KZK GOP. Zaproponowano powołanie zespołu roboczego, który odbył już 4 posiedzenia i żadne nie doprowadziło do zbliżenia stanowisk. Związki zawodowe domagały się natychmiastowej wpłaty najpierw 12, później 17 a teraz 20 mln zł, bez argumentacji pokazującej sytuację KZK GOP. Ostatnie posiedzenie odbyło się 4 lipca i nie doprowadziło do wypracowania wspólnego stanowiska. Na posiedzeniu 14 ma być przedstawiony bilans półroczny KZK GOP i na tej podstawie samorządy mają się wypowiedzieć co do finansowania. Gliwice i Bytom zadecydowały o wyjściu ze związku. Trwają dyskusje, co zrobić, aby utrzymać jednolity system komunikacji. Zarząd dysponuje szczegółowym materiałem, który zostanie dostarczony radnym do skrytek.

- **Pan Władysław Dyrz, Przewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” przy PKS Sucha Beskidzka** – stwierdził, że przyjechał w szczególnej sytuacji, ponieważ Urząd Marszałkowski podjął decyzję o uruchomieniu 28 kursów z kierunku Bielsko-Biała – Maków Podhalański. Zakład w Suchej realizuje na tej trasie 10 kursów, przy 30 % „obłożeniu”. Dlaczego więc przedsiębiorstwo dysponujące busami otrzymuje ich 28. Jest to niezdrowa konkurencja. Były w tej sprawie negatywne opinie: koordynatora powiatowego, starostwa bielskiego, starostwa suskiego. Taką decyzją zagrożona jest również linia PKP Bielsko – Żywiec – Sucha Beskidzka. Poprosił o wycofanie się z tego postanowienia. Grozi to utratą tych 30 % wpływów z tej linii dla PKS Sucha Beskidzka. Tego typu decyzje są bardzo krzywdzące i prowadzą do likwidacji zakładu. Obok uwarunkowań prawnych powinna istnieć jeszcze jakaś wyobraźnia. Jest pęd ku prywatyzacji, ale powinna ona mieć sens i przynosić konkretne efekty. Sytuacja jest poważna,

przewoźnicy otrzymują zezwolenia na najlepsze trasy, najlepsze dni i godziny, przy czym nie rozliczają się tak dokładnie z budżetem państwa. Nie tylko 200 pracowników może iść na bruk, tracą na tym rodziny a teren nie należy do bogatych.

- **Pan Roman Janik, Przewodniczący Komisji zakładowej NSZZ „Solidarność” przy P.PKS Bielsko –Biała** – (treść wystąpienia stanowi załącznik do protokołu).

- **radny Rajmund Pollak** – wniosek, by wystąpienia związkowców dołączyć do protokołu oraz, aby marszałek ustosunkował się na piśmie na zarzuty (na ręce radnego Pollaka, jako reprezentującego ten region). Stwierdził, że postanowienie Zarządu nie było konsultowane z Sejmikiem. Zarząd „wpuścił” na rynek Podbeskidzia prywatną firmę z Rabki – dlaczego ? PKS - y z Bielska, Żywca, Cieszyna dogadają się z takimi samymi przedsiębiorstwami z Makowa czy z Suchej. Co innego prywatni przewoźnicy. Sprawę powinna skontrolować Komisja Rewizyjna. Procedura nie została przeprowadzona w sposób właściwy. Zaapelował o wycofanie się z tej decyzji. Ponadto, poruszył sprawę rozdziału środków na komunikację. Nie należy zapominać o Podbeskidziu i Częstochowie. Wszyscy muszą zagrać w jednej drużynie o nazwie „województwo śląskie”, zaś teoria przedstawiana na papierze musi być zbieżna z praktyką. Stwierdził, iż złożył interpelację do Prezesa KZK GOP, żeby się rozliczył z publicznych pieniędzy otrzymanych w latach 2000 – 2003. Dopóki się nie rozliczy Sejmik nie powinien dawać ani złotówki więcej.

- **radny Antoni Sosnowski** – problem KZK GOP był dwukrotnie omawiany na posiedzeniach Komisji Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego. Wkrótce będzie omawiany projekt uchwały w sprawie zaciągnięcia kredytu na zadania w zakresie integracji komunikacji. Jest o droga najprostsza, ale najdroższa. Można było zastosować w autobusach i tramwajach kasowniki czasowe. W związku z tym można wprowadzić tani bilet jednorazowy na przejazd w miastach w cenie około złotówki. Zwrócił uwagę na konieczność zastąpienia biletów uprawniających do podróży pomiędzy gminami na bilety uprawniające do poruszania się między powiatami. Zaproponował, aby bilety na jedno miasto lub gminę były emitowane przez same miasta, czy gminy a nie przez KZK GOP. Ułatwi to kontrolę i rozliczanie biletów.

- **radny Wiesław Maras, Członek Zarządu Województwa** - ...odnośnie wypowiedzi przedstawicieli PKS –ów: jest to rzeczywiście konkurencja, której nie można ustawowo ani administracyjnie zablokować na konkretnych liniach przewozowych. Wszelkiego rodzaju braki uzgodnień są kierowane w odwołaniach do Samorządowego Kolegium Odwoławczego, gdzie decyzje są uchylane i kierowane do ponownego rozpatrzenia. Województwo jest

koordynatorem rozkładów jazdy, zaś przerwa między jednym a drugim przewoźnikiem jest określona czasowo – rozkład jazdy tak jednego, jak drugiego przewoźnika jest dla pasażerów. Najważniejsze jest to, żeby na danej linii kursował jak najwięcej środków komunikacji – nie muszą to być PKS - y, mogą to być inni przewoźnicy, rozliczający się w innej formie. W trakcie wydawania zezwolenia swoją rolę do spełnienia ma również Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumenta. Nie można szykować jednej firmy z przyczyn pozaprawnych. Co do wystąpienia radnego Pollaka: transport zbiorowy to nic innego jak komunikacja dogodna dla pasażerów organizowana przez przewoźników – i tej sytuacji pasażer jest najważniejszy, aby miał w miarę dogodne warunki. Komunikacji zbiorowej będzie tyle, ile środków finansowych. KZK jest jednym z największych organizatorów komunikacji, działa na podstawie porozumień z gminami. Natomiast organizacja przewozów PKS-owskich jest całkiem inna. Z ustawy wynika, że przewoźnik (inny niż PKS) po spełnieniu odpowiednich wymogów może otrzymać zwrot z tytułu stosowania biletów ulgowych.

- **radny Grzegorz Makowski** [z sali] – pytanie o podstawę prawną udzielania dotacji do komunikacji miejskiej.
- **radny Antoni Sosnowski** – Sejmik ma w planie przyjąć dzisiaj uchwałę w sprawie zaciągnięcia kredytu na komunikację. To są pieniądze samorządu – kto płaci ten wymaga. Niech KZK GOP znajdzie sobie podstawę prawną.
- **radny Jan Olbrycht** – potrzebna jest wiedza na temat kto wyraża zgodę podmiotowi, że ten wchodzi w transport publiczny. Trzeba wyraźnie powiedzieć dlaczego wpuszcza się konkurencję – zatem: kto i na jakich warunkach udziela zgody i kiedy ma prawo odmówić. Jeśli chodzi o KZK GOP: oczywiście, kto płaci ten wymaga. Podstawy prawne udzielania pomocy są bardzo kruche. Jest ważne, czy samorząd wojewódzki chce w tym brać udział. Co do biletu ATP: był ewidentnym wymuszeniem, nie było żadnej woli, żeby go zrobić. Zaniepokojenie kosztów komunikacji na Śląsku, droższej niż w Warszawie. Podjęcie decyzji o kredycie musi wynikać z informacji. Ponadto, poprosił o przedstawienie sytuacji związanej z pieniędzmi na komunikację w aglomeracji górnośląskiej i warszawskiej. Decyzja, którą podjął Minister Pol wzbudziła kontrowersje m.in. w Trójmieście. Jest kwestia, co się rozumie pod pojęciem aglomeracji górnośląskiej. Dobrze, że pieniądze mają tu spływać, tylko proporcje podziału są fatalne. Trzeba dołożyć 50 % własnych środków, kiedy przy „normalnych” środkach europejskich angażuje się 25 %. Do końca należy prowadzić działania, by część pieniędzy dało Ministerstwo Infrastruktury. Warto się starać, ponieważ są to pieniądze darowane a nie pożyczone, jednak będzie trudno znaleźć 50 % wkładu własnego.

- **radny Grzegorz Makowski** – słowo „należy” straciło rację bytu w finansach. W kontekście zbliżającej się reformy finansów, kiedy Sejmik będzie miał do dyspozycji środki wypracowane na miejscu, można się zastanawiać, czy udzielić pomocy KZK, czy też nie. Poprosił o wskazanie konkretnej podstawy prawnej, ponieważ KZK GOP nie jest jedynym organizatorem komunikacji znajdującym się w trudnej sytuacji finansowej. Potrzebne są rozwiązania systemowe, zwłaszcza, iż według wypowiedzi Ministra Hausnera pieniędzy będzie mniej, a po reformie finansów bardzo mało.

- **radna Jolanta Kopiec** – w dyskusji pojawiają się wątki: przewoźników, dopłat a kto ma na uwadze pasażera ? W związku z wprowadzeniem systemu tzw. „wozokilometrów” w określonych godzinach autobusy wypełnione są do granic możliwości. Pasażer płacąc ma prawo wymagać. Pytanie o cenę przewozu pozostaje bez odpowiedzi. Jest też kwestia grup uprzywilejowanych, korzystających z ulg. Może warto się zastanowić nad systemem elektronicznej identyfikacji przewozów, co ułatwi rozliczenia.

- **Marszałek Michał Czarski** – 179 mln zł to środki dla 2 aglomeracji. Ta kwota nie została podzielona. Wokół tej kwoty krąży wiele nieprawdziwych informacji. Nie jest tak, że wymaga ona uzupełnienia o drugie tyle. Tak przynajmniej wynikało z wypowiedzi dr. Żubera podczas konferencji. Wysokość dopłaty uzależniona jest od beneficjenta, od tego kto będzie występował o środki. Może być dopłata 25 %. Ta kwota nie jest podzielona po połowie przesądzać ma ilość i jakość zgłaszanych wniosków. Aglomeracja warszawska chce przeznaczyć pieniądze na rozbudowę i doposażenie metra. Panuje pewne przeświadczenie, że pieniądze spłyną na Śląsk w określonej wielkości, natomiast sprawa nie jest jeszcze rozstrzygnięta. Co do wydawania zezwoleń: transport nie jest rodzajem działalności koncesjonowanej, można taką działalność rejestrować w sądzie, można też w urzędzie gminy. Ubieganie się o wykonywanie takiej działalności jest poprzedzane sprawdzeniem, jakim dysponuje się taborem. Koszty komunikacji: jest to pojęcie względne, zależy to od poziomu dopłat, które decydują o cenie biletów. Trudno porównywać bilety strefowe i godzinne. W aglomeracji zastosowano to pierwsze rozwiązanie. Nie ma bariery (oprócz technicznej), która przeszkadzałaby w zastosowaniu biletów czasowych.

- **radny Antoni Sosnowski** – transport nie jest działalnością koncesjonowaną, ale rozkład jazdy zatwierdzają władze samorządowe województwa. W ten sposób można decydować, czy na jakiejś linii będzie dany przewoźnik, czy go nie będzie.

- **radny Rajmund Pollak** – stwierdził, że jest możliwość odmówienia. Są negatywne opinie, można postawić takie warunki, że ten nowy przewoźnik „nie wejdzie”. Jeśli są negatywne opinie z trzech powiatów, to jest się czymś posiłkować.
- **radny Jerzy Kludka, Wiceprzewodniczący Sejmiku** – zwracano tu uwagę, raczej na uwarunkowania prawne. Opinię można wydać bez umocowań prawnych, ale podjętą na ich bazie decyzję łatwo uchylić.

7. Podjęcie uchwały w sprawie nadania Odznaki Honorowej za Zasługi dla Województwa Śląskiego (druk II/217):

Uchwałę przedstawił radny Tadeusz Fudała, Przewodniczący Komisji ds. Odznaki Honorowej za Zasługi dla Województwa Śląskiego.

- **radny Jerzy Kludka, Wiceprzewodniczący Sejmiku** – poprosił radnych o powrót na salę. Odczytał treść uchwały.

Głosowanie nad uchwałą:

za	40
przeciw	0
wstrzym.	0

8. Interpelacje:

- **radny Rajmund Pollak** – stwierdził, że niektóre odpowiedzi na interpelacje „są niedbałe”. Chodzi o zobowiązania wobec gminy Brenna. Została ona także przesłana do Wojewody, który udzielił obszernej odpowiedzi. Natomiast Pan Wicemarszałek Grela w swoim piśmie stwierdził, że Województwo nie posiada zaległości, natomiast posiadają je z tytułu opłat podatku od nieruchomości samodzielne publiczne zakłady opieki zdrowotnej, dla których Województwo jest organem prowadzącym. Suma wynosi ponad 700 tys. zł. Dla takiej małej gminy jest to duża kwota, zaś Pan Marszałek Grela umywa ręce pisząc, że my nie jesteśmy nic winni. Sprawa Muzeum Zofii Kossak: Wojewoda napisał jakiej udzielił pomocy a Pan Marszałek Czarski odpisał, że „funkcję organizatora pełni Muzeum m.in. w Bielsku Białej (?). Stwierdził, że zadał pytanie jakiej pomocy udzieli Urząd Marszałkowski. To nie uszają być pieniądze, ale np. reklama czy promocja, informacje na stronie internetowej itp. Kolejna rzecz: sprawa opóźnień w przekazywaniu środków z Narodowego Funduszu Zdrowia do świadczeniodawców. Wicemarszałek Karpiński

odpowiedział, że w zasadzie nic w tej sprawie, jako członek rady NFZ, nie może nic zrobić. A przecież na wysokie stanowisko poszedł tam człowiek, który jeszcze niedawno był podwładnym Pana Wicemarszałka.

- **Wicemarszałek Jan Grela** – stwierdził, iż jak zwykle Pan Radny Rajmund Pollak „nainterpretuje”. Oświadczył, że Województwo nie posiada długów wobec gminy Brenna. Posiadają je samodzielne publiczne zakłady opieki zdrowotnej. Sprawy są w toku negocjacji.
- **Wicemarszałek Sergiusz Karpiński** – potrzeby wojewódzkich jednostek kultury są wyższe niż możliwości dofinansowania. Są określone zasady dofinansowania dla innych organizatorów w tzw. konkursach na granty. Są możliwości przekazywania środków na określone cele. Ktoś, kto chce uzyskać takie wsparcie musi wystąpić o nie z wnioskiem. Osobiste kontakty z dyrektorem oddziału NFZ nie przekładają się w żaden sposób na możliwości uzyskania korzyści przez świadczeniodawców.
- **radny Alojzy Lysko** – stwierdził, że w ostatnim czasie złożył 3 interpelacje i otrzymał rzetelne odpowiedzi w terminie. Podziękował za zrozumienie jakie wykazał Pan Radny Wiesław Maras dla poruszanych w nich spraw.

9. Zapytania, wnioski, oświadczenia radnych:

- **radny Rajmund Pollak** – zaproponował poszerzenie porządku obrad o umieszczenie w porządku uchwały (rezolucji) dotyczącej zachowania izby celnej w Bielsku Białej i Cieszynie. Odczytał treść rezolucji.
- **radny Andrzej Dobrzański** [głos z sali poza nagraniem]
- **radny Rajmund Pollak** – zaproponował radnemu Dobrzańskiemu „poczytanie regulaminu”, z którego wynika, że w każdym momencie można zgłosić wnioski o poszerzenie porządku obrad. Zaproponował, żeby głosowanie nad wprowadzeniem do porządku było imienne. Stwierdził, że zgłaszał w tej sprawie interpelacje do Wojewody i Marszałka a odpowiedzi są „obietujące”. Podjęcie uchwały nie powinno wzbudzać kontrowersji, a będzie to konkretny sygnał do decydentów Warszawie.
- **radny Jerzy Kludka, Wiceprzewodniczący Sejmiku** – zaproponował, by sprawę rozpatrzyć na początku sesji X a przerwa, która nastąpi da okazję do zapoznania się z treścią rezolucji.

- **radny Rajmund Pollak** – chodzi o to, by nie było to uchwalane o 24⁰⁰. stwierdził, że propozycja ogłoszenia przerwy i rozpatrzenia tego na sesji X jest niezgodna z jego wnioskiem formalnym. Można w ty momencie ogłosić przerwę i później kontynuować IX sesję. Sprawa powinna być rozpatrzona na IX sesji.

- **radny Jerzy Kludka, Wiceprzewodniczący Sejmiku** – stwierdził, że zgodnie z zapisami § 27 radni powinni otrzymać projekt uchwały. Zaproponował powielenie uchwały w przerwie i włączenie jej do porządku X sesji.

- **radny Andrzej Dobrzański** – wnioski o zmianę porządku obrad mają być zgłaszane między poszczególnymi punktami a nie w trakcie realizacji punktu. W ramach punktu: *wnioski, zapytania, oświadczenia* nie można zgłaszać propozycji zmiany porządku. Jeżeli zatem punkt został wyczerpany należy zamknąć sesję.

- **radny Jerzy Kludka, Wiceprzewodniczący Sejmiku** – zgodził się z interpretacją przedmówcy....

- **radny Rajmund Pollak** – stwierdził, że zgłosił wniosek formalny. Można ogłosić przerwę (w ramach IX sesji) i dostarczyć projekt radnym. Ponadto, projekt rezolucji został odczytany.

- **Wicemarszałek Sergiusz Karpiński** – stwierdził, iż radny Pollak nie występował w ramach wniosku formalnego, ale w ramach punktu. Nie ma żadnego przeciwwskazania, żeby rozpatrzyć ten punkt w ramach X sesji.

- **radny Jerzy Kludka, Wiceprzewodniczący Sejmiku** – zaapelował do radnego Pollaka o przychylenie się do tej propozycji.

- **radny Rajmund Pollak** – wyraził zgodę na rozpatrzenie uchwały na sesji X (jako pierwszego punktu).

- **radny Jan Olbrycht** – zaapelował o uspokojenie emocji. Stwierdził, że sprawa jest ważna i wyraził nadzieję, że punkt ten znajdzie się bez problemu w porządku kolejnej sesji.

10. Zamknięcie sesji Sejmiku – godz.13⁴⁵.