

PROTOKÓŁ Nr 4/2019
z posiedzenia Komisji Infrastruktury

które odbyło się w dniu: 7 stycznia 2019 roku

w sali sesyjnej w Ratuszu, ul. Wiosny Ludów 6.

Posiedzenie trwało od godz. 16.00 do godz. 18.30.

W posiedzeniu udział wzięło 9 radnych członków komisji, Zastępca Prezydenta Miasta Paweł Adamów, Zastępca Prezydenta Miasta Witold Nowak, Prezes Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. w Koninie Mirosław Pachciarz, Pan Marcin Gromadzki – Firma Public Transport Consulting, radny Jacek Kubiak, radna Katarzyna Jaworska, kierownicy i przedstawiciele Wydziałów UM oraz mieszkańcy miasta.

Listy obecności stanowią załącznik do niniejszego protokołu.

Porządek obrad:

Rozpatrzenie koncepcji optymalizacji oferty przewozowej konińskiej komunikacji miejskiej w świetle wyników badań marketingowych z jesieni 2018 roku.

Posiedzeniu komisji przewodniczył przewodniczący Komisji Infrastruktury Marek WASZKOWIAK.

Przewodniczący Komisji powitał wszystkich uczestniczących w posiedzeniu.

Rozpatrzenie koncepcji optymalizacji oferty przewozowej konińskiej komunikacji miejskiej w świetle wyników badań marketingowych z jesieni 2018 roku.

Przewodniczący Komisji Infrastruktury Marek Waszkowiak poprosił o wprowadzenie do przedstawienia koncepcji Prezesa Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. w Koninie Mirosław Pachciarza.

Prezes Mirosław PACHCIARZ powiedział, cytując: „Miejski Zakład Komunikacji od 1991 roku był zakładem budżetowym i po usilnych staraniach kilkuletnich, czy nawet kilkudziesięcioletnich, wniosek o przekształcenie w spółkę złożyłem w 1999 roku, w ubiegłym jeszcze stuleciu. Udało nam się 28 czerwca ubiegłego roku podpisać akt notarialny tworzący spółkę prawa handlowego pod nazwą Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o.. Zarejestrowani zostaliśmy 1 sierpnia ubiegłego roku i od tego dnia faktycznie pracujemy jako spółka.

Chcielibyśmy dzisiaj Państwu zaprezentować nową koncepcję funkcjonowania transportu zbiorowego w Koninie, gdyż aktualnie wykonywaliśmy 3.900.000 km, umowa z miastem 10-letnia, którą zawarła spółka jest na 3.200.000 km, różnica jest znacząca, wynosi 20%, to jest pierwszy powód. A drugi powód to jest to, że chcemy mieszkańcom zaprezentować troszeczkę inne podejście do funkcjonowania i do korzystania z naszych usług, bo dotychczas wieloletnie doświadczenie naszych pasażerów, mieszkańców Konina, ale także z sąsiednich sześciu gmin było nakierowane na to, że pasażer chciał korzystać tylko z autobusu danej linii, obojętnie czy ten autobus w rozkładzie jazdy był za 15 minut, czy za 1,5 godziny, pasażer oczekiwał od nas żeby autobus danej linii funkcjonował na jego

osiedlu i dojeżdżał do punktu a, b, c, d, to z punktu ekonomicznego na dzisiaj jest niemożliwe do zrealizowania.

Dlatego poprosiłem Pana Gromadzkiego z Gdyni, który, jak się przed chwilą dowiedziałem u Prezydenta Piotra Korytkowskiego, rozkładami jazdy i układaniem zajmuje się od 9 roku życia i to nie jest żart. Moim zdaniem, a w branży też jestem od ponad 30 lat, to jest najlepszy fachowiec w Polsce, który zajmuje się, opracował ze swoimi współpracownikami, kilkudziesięciu współpracowników, takie optymalizacje w wielu miastach w Polsce. Mam nadzieję, że ta nasza koncepcja zostanie dzisiaj przez Państwa zaakceptowana, a przede wszystkim zależy nam na tym, żeby ona była zaakceptowana przez naszych aktualnych i potencjalnych pasażerów w mieście i w sąsiednich gminach, tak żeby większa ilość mieszkańców naszego miasta korzystała z naszych usług. Tych pasażerów na dzisiaj mamy i to sporo, natomiast na pewno są możliwości i należy zachęcić nie tylko bezpłatnymi przejazdami, ale ofertą przewozową, czyli żeby mieszkaniac na swoim osiedlu, na swoim przystanku czekał na autobus, żeby mógł dojechać w różne części naszego bardzo rozległego miasta Konina, bo najdłuższa linia w tej chwili, linia 56 do Łężyna, jest dłuższą linią niż najdłuższa linia w mieście Krakowie. Akurat taka jest geografia, ale geografii nie zmienimy, natomiast możemy zmienić trasy, możemy zmienić rozkłady jazdy i dlatego przystąpiliśmy do takiej koncepcji.

Prosiłbym bardzo Państwa o przychylne przyjęcie tej naszej koncepcji, dalszym działaniem będą konsultacje społeczne, które chcielibyśmy zaprezentować mieszkańcom, wysłuchać ich uwag i w jak najszybszym czasie wdrożyć to.”

Przewodniczący Komisji Infrastruktury poprosił o przedstawienie prezentacji.

Głos zabrał Marcin GROMADZKI – Firma Public Transport Consulting. Powiedział, cytując: „Bardzo dziękuję za zaproszenie do Konina. Tytułem ocieplenia wizerunku kilka słów o sobie, a potem przejdę do merytorycznej prezentacji.

Proszę Państwa ja jestem od zawsze pasjonatem oferty przewozowej komunikacji miejskiej, z wyboru zajmuję się przez całe życie zawodowe układaniem rozkładów jazdy wraz z zespołem. Skończyłem studia kierunkowe, także z wyboru, ekonomika transportu miejskiego specjalizacja – komunikacja miejska.

Na rynku obecny jestem od roku 1989, tu Pan Prezes nawiązał do historii, pierwsze skoordynowane rozkłady jazdy ułożyłem w roku 1981, takie które zostały wdrożone. Tak mnie wnerwiło, że na moim osiedlu w Gdańsku autobusu jeżdżą „stadami”, że przepisując u maszyny rozkład skoordynowany w takcie 20-minutowym, wysłałem go do WPK w Gdańsku, został wdrożony. Zaproszono mnie na zwiedzanie przedsiębiorstwa, ale kiedy odkryto, że stoi za tym 9-letni chłopak, to doczekałem się nawet artykułu w Głosie Wybrzeża, że studenci sobie zakpili z socjalistycznej władzy podstawiając dziecko jako autora rozkładów jazdy. Niemniej jednak ta aktywność została zauważona przez autorytet w branży, Pana profesora Olgierda Wyszomirskiego, który rozpoczął ze mną współpracę i od 1989 roku jestem w zespole Pana profesora, współtworzyłem Gdyński Zarząd Transportu Miejskiego, a od 2008 roku prowadzę firmę pod nazwą Public Transport Consulting. Ta firma specjalizuje się w badaniach rynku komunikacji miejskiej i układaniu rozkładów jazdy.

Wydaje się w wielu miastach dość dziwne, że można układać rozkłady jazdy będąc poza danym miastem. Powiem Państwu tak, układamy rozkłady jazdy dla ponad 30-tu różnych miast w kraju, rozkłady jazdy są układane w Gdyni, oczywiście nie na zasadzie takiej, że każde drobne przesunięcie pojedynczego kursu następuje u nas, np. w Zielonej Górze jest osoba na miejscu, która dokonuje bieżących korekt, natomiast cała koordynacja rozkładów jazdy, czyli budowanie matematycznych schematów, następstw obsługi ciągu różnymi liniami, następuje u nas. W ten sposób działamy powiedzmy sobie od Suwałk do Bolesławca, jeśli tak popatrzymy przez kraj i od Sandomierza w drugą stronę, do Słupska.

Proszę Państwa zwięzła prezentacja tego, co miało miejsce w Koninie. Zlecono nam badania ryku komunikacji miejskiej, badania najprostsze, najtańsze, czyli tylko policzenie pasażerów w każdym z kursów w autobusach w dniu powszednim, w sobotę, w niedzielę, na każdej linii. W roli ankierów wystąpiły osoby, które zastały przez nas zwerbowane poprzez liczne ogłoszenia tutaj na miejscu, czyli te środki, które już zostały wydatkowane na badania marketingowe z budżetu MZK, zostały wśród mieszkańców Konina, bo to byli głównie mieszkańcy Konina i okolicznych miejscowości, którzy wystąpili w roli liczących pasażerów. Druga część, czyli opracowanie koncepcji i rozkładów jazdy nie została jeszcze rozliczona, ona czeka na zakończenie.”

Pan Marcin GROMADZKI przedstawił prezentację dotyczącą *Koncepcji optymalizacji oferty przewozowej konińskiej komunikacji miejskiej w świetle wyników badań marketingowych z jesieni 2018 r.* (prezentacja stanowi załącznik do protokołu).

Po zapoznaniu się z prezentacją przewodniczący Komisji Infrastruktury Marek WASZKOWIAK otworzył dyskusję. Powiedział, cytując: „Ja pozwolę sobie trzy elementy podnieść.

Pierwsza sprawa, w przypadku Konina jeden z ważnych elementów to jest OSI, czyli aglomeracja, próba oddziaływania trochę poza granice Konina. I tu chciałbym żebyśmy się zastanowili, czy Pan by nam powiedział jak połączyć to co mówimy dziś w przypadku MZK, z drugą stroną należąca do miasta, której organem założycielskim jest prezydent, czyli PKS. Czy gdzieś jakaś formuła uzupełnienia? Dla mnie przyciąganie tych zewnętrznych rzeczy ma znaczenie.

I drugie pytanie, czy druga uwaga, bilet czasowy. To jest w dużych miastach normą i Pan powiedział, że jest w Koninie problem z przesiadaniem się, bo jeżeli dwukrotnie zapłacić, to dlaczego. Jeżeli ja jadę pół godziny i płacę, nie jestem specjalistą i prosiłbym też o rozważenie tego pytania, z tym, że nie od razu, poproszę Państwa radnych.”

Głos zabrał radny Marek CIEŚLAK, cytując: „Nie poruszył Pan jednej kwestii, która jest zawarta w opracowaniu, a mianowicie to co przed chwileczką wspomniał Pan przewodniczący, a chciałbym żeby Pan to troszeczkę rozwinął bardziej, bo rzeczywiście mamy PKS i MZK i w opracowaniu jest wspomniane coś takiego, że na przejazdy regionalne i dalej, są poprzez fundusze marszałka województwa dla samorządów pewne wsparcia.

Miasto Konin tak się składa, że jest posiadaczem PKS-u i MZK, miejskiego, PKS raczej obsługuje region powiatu konińskiego, województwa. Jak połączyć te dwie firmy w element

taki i świadczenia usług, by właśnie skorzystać z tych dofinansowań jakie są u marszałka województwa. To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie, jak ta dość ciekawa propozycja, którą proponujecie, wpłynie na tabor samochodowy w MZK, jak będzie po, jeżeli byśmy wprowadzili modyfikacje, które Pan tutaj zaproponował.

I trzecia rzecz, jak po wprowadzeniu ewentualnym tych zmian kursowania autobusów, częstotliwości, wpłynie na zatrudnienie kierowców i kadra, jeżeli chodzi o kierowców w tym rozwiązaniu nowym.

Jeszcze chciałem Panu też zasygnalizować taką rzecz, Pan się zastanawiał, dlaczego jest taki wzrost, ja tak uważam, nie wiem czy Państwo podzielą ten pogląd, między godziną 9.00, a powiedzmy 11.00, czy 12.00 jest tu nagle taki rzut i zainteresowanie. Trzeba zwrócić uwagę, niestety w naszym mieście jest bardzo dużo emerytów, którzy na naszą niekorzyść, a na korzyść emerytów jeżdżą za darmo. Oni bardzo często jeżdżą między bazarem na V osiedlu, a bazarem w Starym Koninie. Częstotliwość ich przemieszczania jest wielokrotna, bez skutku finansowego na naszą kasę. Także tu jest podejrzewam problem dlaczego w tych godzinach się mniej więcej przemieszczają.”

Odpowiadając Marcin GROMADZKI powiedział, cytuję: „Zacznę od pytania łatwiejszego, bilet czasowy. Otóż taryfa czasowa jest w odwrocie, w Europie, na świecie, w Polsce, dlatego że ta taryfa czasowa to tak jak te regulatory, ona jest w przekonaniu najbardziej sprawiedliwa, dlatego że im więcej podróżuję tym więcej płacę, ale z drugiej strony, im więcej płacę tym staram się mniej korzystać z komunikacji. Fala zachwytu taryfą czasową nastąpiła na początku lat 90-tych, wtedy kiedy pojawiły się kasowniki elektroniczne wybijające godzinę. Nie ukrywam, że tak naprawdę rozpropagowały taryfę czasową firmy, które te kasowniki sprzedawały, w bardzo szybkim czasie wyposażyły miasta w takie kasowniki i lansowały taryfę czasową.

W Gdańsku wprowadzenie taryfy czasowej spowodowało 20% spadek przychodów z dnia na dzień, a ta taryfa czasowa już ewaluowała, to znaczy takiej prostej taryfy czasowej już się raczej nie promuje. Jakieś 10 lat temu pojawiła się taryfa odcinkowa, odległościowa, czyli zmieszanie czasu z liczbą przystanków, przesiadaniem się w jednym, w drugim kierunku. A tu znowu za tym stali dostawcy urządzeń elektronicznych, które już nie tylko nabijały czas na bilecie, ale pozycjonowały miejsce, w którym pasażer przyłożył kartę elektroniczną i wmawiały mieszkańcom, że to dla nich korzyść, bo system będzie liczył jak on ma tutaj najlepiej działać, jak nie.

Proszę Państwa, w Tczewie po wprowadzeniu takiego cuda przychody spadły o połowę, a system różnicował opłatę w zależności od przejazdu 2, 4, 6, 8, 10 przystanków i umożliwiał przesiadanie się w czasie 15 minut w ciągu jednej podróży pod warunkiem, że pasażer się nie cofał.

Pan z tyłu tutaj aż marszczy brwi, jedna z osób słuchających, co to znaczy że się nie cofał? To znaczy, że jakiś urzędnik musiał założyć, która podróż jest podróżą w kierunku, a która jest cofającą się. I czasami pasażer, który nie chciał czekać np. 15 minut na przesiadkę i podjeżdżał 2 przystanki do przodu, żeby czekać krócej, tak naprawdę był karany opłatą, ponieważ dostawał na maila i na aplikację w telefonie komórkowym

rozliczenie, to reagował agresją, zaczynał chodzić pieszo. Spadała liczba pasażerów, spadały przychody i dzisiaj pewnym jest, że najlepszą taryfą jest taryfa opłat najprostsza.

Chyba ekstremum w kraju to jest Jaworzno w tej chwili, od 1 czerwca bilet jednorazowy w Jaworznie kosztuje 3 zł, bilet dobowy, strefowy, a obsługiwanych jest kilka miast i gmin w metropolii górnośląsko-zagłębiowskiej, bilet dobowy kosztuje 5 zł, bilet miesięczny kosztuje 60 zł, bilet kwartalny kosztuje 90 zł, bilet półroczny 120 zł, bilet roczny 180 zł. I proszę Państwa Jaworzno jest oczywiście na fali entuzjazmu tą taryfą i pan prezydent pokazuje ile osób kupiło bilety roczne, takich które nigdy nie były wcześniej zarejestrowane w systemie, czyli to są posiadacze samochodów, którzy na wszelki wypadek kupili bilet roczny, bo jeśli nie są upoważnieni do ulgi, to to 180 zł, jeżeli są to 90 zł, a co mi szkodzi zapłacić 90, mam na wszelki wypadek bilet na cały rok na komunikację miejską i Jaworzno jest na fali sukcesu.

I teraz u Państwa w segmencie biletów jednorazowych jest dobrze, bo jest funkcja korespondencyjności biletu, czyli bilet umożliwia przesiadanie się w określonym czasie 30 minut. Można się zastanawiać czy w mieście wielkości Konina tych 30 minut troszeczkę nie wydłużyć, np. do 45 minut, bo o cóż tu chodzi w korespondencyjności taryfy? Chodzi o to żeby wykonać podróż w jednym kierunku z dowolną przesiadką i oczekiwaniem, ale żeby specjalnie nie mieć możliwości pojechania w tę i we tę. I 30 minut to troszeczkę za mało na tak rozległe miasto. Owszem w miastach wielkości Konina, w sensie liczby ludności, 30 minut dla przesiadek jest okay, natomiast jeżeli uwzględnimy parametr rozległości, to te 45 minut rozwiązałyby problem dla większości relacji, a jednocześnie nie zakłóciłyby struktury taryfy i w biletach jednorazowych uważam, że mamy sprawę załatwioną. W biletach okresowych wyrugowanie biletu na jedną linię i spowodowanie, żeby w tej cenie był bilet sieciowy rozwiązuje problem biletów okresowych.

Ja patrząc na to co się dzieje w kraju i w Europie nie rekomenduję Państwu taryfy czasowej, bo to jest równia pochyła. Ludzie reagują jakimś takim oporem na to, że im więcej jeżdżą tym więcej muszą płacić i przestają jeździć.

I teraz pytanie trudniejsze, które zarówno przewinięło się w wypowiedzi Pana przewodniczącego i Pana radnego Marka Cieślaka, kwestia PKS a MZK.

Mamy dziś dwie formy prowadzenia przewozów, pierwsza to komunikacja miejska, druga, nienazwana wprost w przepisach czyli cała komunikacja regionalna. Komunikacja miejska ma inne ulgi wprowadzone ustawami, jest ich niewiele i w jednolitej wysokości, albo przejazd bezpłatny, albo 50%, dlatego rada ulgami samorządowymi uzupełnia te nieliczne ulgi ustawowe. Zupełnie odmienna sytuacja jest w komunikacji regionalnej, bo tam proszę Państwa katalog ulg jest bardzo wysoki. Ulgi ustawowe obowiązujące w komunikacji zwykłej, w publicznym transporcie zbiorowym poza komunikacją miejską. Po pierwsze mamy wiele poziomów ulg, bezpłatnie, bez niczego jeżdżą tylko posłowie i senatorowie, natomiast mamy 100, 95, 93, 78, 51, 49, 37 i 33 procent, czyli zawsze tu się zastanawiam co ustawodawcy przyświecało jak to wymyślał. I proszę zobaczyć, że wysokość ulgi jest inna na podstawie biletów jednorazowych i miesięcznych. To najlepszy przykład to są uczniowie i studenci, proszę zobaczyć, że uczniowie mają 40% przy biletach miesięcznych, a nie mają żadnej ulgi przy biletach jednorazowych. I teraz bilety miesięczne to nie mogą być bilety kwartalne, 30-dniowe, nie mogą to być bilety sieciowe, muszą to być bilety na określaną relację przejazdu, czyli trasowane.

I teraz proszę Państwa przewoźnik, który legalnie prowadzi usługi, czyli posiada zezwolenie, posiada kasę fiskalną z zaprogramowanymi tymi wszystkimi ulgami, nie świadczy usług komunikacji miejskiej, to jest kolejne obostrzenie, może podpisać z urzędem marszałkowskim umowę na refundację kwot udzielonych ulg z budżetu państwa, urząd marszałkowski jest tylko przekaźnikiem tych pieniędzy. I teraz proszę Państwa obecny system tak naprawdę „morduje” komunikację podmiejską na obszarach podmiejskich, dlatego że do MZK może dopłacić tylko gmina z własnego budżetu, bo komunikacja miejska jest absolutnie nieuprawniona do refundacji ulg ustawowych.

Ten system jest systemem, który został zakwestionowany już tuż po jego wprowadzeniu w 2006 roku, jako niezgodny z filozofią prawa Unii Europejskiej, bo jeżeli przewoźnik sam sobie wyznacza cenę biletu, a refundacja jest procentowa, to im wyższa jest cena biletu tym więcej dostaje. I już na samym początku została Polska zobligowana, żeby ten system zmienić i stąd pojawiła się w 2010 roku ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, która miała zastąpić system refundacji procentowej, organizowaniem transportu przez samorządy powiatowe, marszałkowskie, gminne, kontraktowanie operatora i wypłacanie mu określonej kwoty. Ponieważ samorządy podniosły larum, że są do tego nieprzygotowane, w ustawie wprowadzono bardzo długi okres *vacatio legis*, bo mimo iż ustawa została przyjęta 16 grudnia 2010 roku, większość jej postanowień weszła 1 marca 2011, to te przepisy odwleczono do 1 stycznia 2017, ale nigdy nie weszły w życie. I mamy stan zawieszenia, dlatego że powstała pewna nagonka na te przepisy, że jak po czasie wyszło tak naprawdę przez stowarzyszenia przewoźników autobusowych z Lubelszczyzny i z Małopolski zainspirowana, rząd w 2016 roku ustami Pani premier i Ministra Infrastruktury stwierdził, że te przepisy nigdy nie wejdą w życie, na konferencji prasowej i zapowiedziano opracowanie zupełnie nowego systemu, który kompleksowo rozwiąże problem refundacji ulg.

Zadanie to przerosło rządzących, niestety mogę to powiedzieć, dlatego że od tamtego czasu pojawiło się 9 projektów nowelizacji ustawy, mniej lub bardziej dobrych, ale żaden z nich nie nadawał się do wdrożenia. Dzisiaj było spotkanie w Ministerstwie Infrastruktury, komisji wspólnej rządu i samorządu terytorialnego, poświęcone dziewiętemu projektowi ustawy i z tego co tu dostają mailowo raporty, to nie są do przodu, jeśli chodzi o ostateczne rozwiązanie.

I teraz dlaczego o tym mówię, mamy stan strasznego zawieszenia w próżni komunikacji regionalnej, w końcu grudnia ustawą o budżecie o kolejny rok przedłużono obowiązywanie przepisów tymczasowych. I teraz, gdyby była jakaś stabilność, to gminy powinny zrezygnować z komunikacji miejskiej, zakontraktować przewoźnika regionalnego typu PKS i wówczas do każdego biletu ulgowego, który byłby sprzedawany w autobusie, np. dla biletu z ulgą 49% miesięcznego dla ucznia, te 49% refundowałby budżet państwa.

Teraz, kiedy ten system działa dobrze?

Po pierwsze wtedy, kiedy jest dużo pasażerów korzystających z przejazdów ulgowych, bo jeżeli nie ma komu refundować ulgi, bo nie ma ulgowych, to nie ma kwoty refundacji. Gminy troszeczkę nauczyły się podciągać, podejmują uchwały w myśl których prawo do otrzymania biletu ulgowego przysługuje każdemu uczniowi zamieszkałemu na terenie gminy, więc nie tylko dojeżdżających, ale wszystkich uczniów i niektóre gminy wyciągają całkiem spore kwoty refundacji i dzięki temu organizują sobie świetnie działający transport

regionalny za pieniądze z budżetu państwa. Tylko, że te gminy podjęły decyzje o takim transporcie na poziomie 2006, 2007, 2008 roku, kiedy jeszcze była perspektywa funkcjonowania tych przepisów przez 10 lat, a dzisiaj mamy sytuację taką, że żyjemy w kolejnej niepewności, bo każdy kolejny projekt, to tak jakby ktoś się bawił, jakieś dziecko i zabawkę przewracał na dach, bo projekt 8 a 7, to jest o 180° odwrócenie proponowanych rozwiązań.

Podejście gmin jest zgoła różne, np. Nowosolski Obszar Funkcjonalny, gminy skupione wokół Nowej Soli doszły do wniosku, że nie ufają ustawodawcy, tworzą sieć komunikacji miejskiej, rezygnują z obsługi PKS-u. Płacą z własnego budżetu, tak jak u Państwa, ale same decydują, nie chcą finansowania budżetu państwa, a powiat wspaniałomyślnie doszedł do wniosku, że skoro zadanie transportu publicznego gminy przejmują na siebie, jest sześć gmin, które się porozumiały, dopłaca 600.000 zł rocznie z własnego budżetu jak gdyby dobrowolnie, z racji tego, że zadanie „zdjęto z barek” powiatu.

Jestem proszę Państwa w bardzo trudnej teraz sytuacji, bo takie pytanie jak Państwo zadaje wiele gmin, co mamy robić? W obecnych uwarunkowaniach formalnoprawnych należałoby zrezygnować z obsługi komunikacją miejską obszaru podmiejskiego, poza przyległymi miejscowościami i czerpać refundacje ulg z budżetu państwa.

Ale nie można tego odpowiedzialnie rekomendować przyjaciółom, włodarzom gmin sąsiednich, bo jeżeli co 3 miesiące jest kolejny projekt ustawy, który wywraca wszystko do góry nogami, a jeden z ostatnich projektów zabraniał refundowania ulg przy przejazdach na terenach gmin miejsko-wiejskich, a takie akurat mamy tutaj w okolicy, to musimy chyba przeczekać z obecnym funkcjonującym transportem miejskim w tych gminach, aż się pojawi uchwalony już projekt konkretny ustawy i zobaczymy co w nim będzie, w którym kierunku ustawodawca nakaże pójść. Bo jeżeli znikną refundacje ulg ustawowych z budżetu państwa, to nie ma powodu żeby rezygnować z komunikacji miejskiej, natomiast jeżeli ta refundacja zostanie zachowana, to trzeba się skoncentrować na obsłudze miasta i miejscowości przyległych, a taką komunikacją regionalną załatwić resztę.

Jeszcze dwa pytania – jak propozycja wpłynie na liczbę pojazdów, kierowców?

Maksymalne zaangażowanie pojazdów w dniu powszednim to jest minus 6 w stosunku do obecnego, czyli z 44 pojazdów, nawet minus 7, bo 43 jest równocześnie maksymalnie na trasie podczas badań marketingowych, tu przez te perturbacje na linii nr 53 we wrześniu Pan prezes wyekspediował 44, czyli jakby minus 7 pojazdów i 102 godziny kierowców. Jeżeli te 102 podzielimy na 8 godzin, to 12,5 etatów kierowców jak gdyby w dniu powszednim plus jakaś absencja urlopową, chorobową, czyli minus 15 etatów kierowców jest tych oszczędności.

I przyczyna zainteresowania komunikacją miejską między szczytem. Owszem osoby podróżujące bezpłatnie to jedna z przyczyn, ale w miastach, w których robimy badania struktury pasażerów się okazuje, że następuje spadek znaczenia dowozów obligatoryjnych, czyli dojazdów do miejsc pracy i nauki, bo te, zwłaszcza dojazdy do miejsc pracy najbardziej są realizowane samochodami, a zaczynamy „kręcić” się po mieście w różnych, innych celach - usługi, zakupy, szpital i robimy to bardzo chętnie w godzinach kiedy młodzież już dojechała do szkoły, bo nawet centra handlowe zaczynają

być czynne od godziny 9.00, a przecież w poprzednim stroju to nawet nie mieliśmy centr handlowych w związku z tym nie było aktywności w tym czasie.”

Radna Emilia WASIELEWSKA zapytała, cytując: „Na chwilę obecną mówimy o tej koncepcji, o tych badaniach. Jakie jest dalsze procedowanie tego projektu? Kiedy ewentualnie zmiany wejdą w życie?”

Prezes MZK Mirosław PACHCIARZ odpowiedział, cytując: „Następnym etapem, po zaakceptowaniu przez Państwa naszej koncepcji, jest ułożenie rozkładów jazdy, bo to jest główne zadanie, będziemy mogli zobaczyć faktycznie jak będą te rozkłady jazdy wyglądały. Chcielibyśmy to dać do konsultacji społecznych na naszej stronie internetowej, na stronie Urzędu Miejskiego, żeby też wysłuchać mieszkańców.

Natomiast chciałbym tutaj powiedzieć jedno, co Pan Gromadzki nie zaznaczył, koncepcja ta polega na tym, że ona jest możliwa do wprowadzenia w całości, nie ma możliwości żeby część tras pozmieniać, część zostawić.

Prosiłbym Państwa o zaufanie nam i zaakceptowanie tej propozycji. W następnym etapie w najbliższym czasie jest wykonanie rozkładu jazdy. Natomiast po całkowitej akceptacji, wykonaniu rozkładu jazdy, nam zależy jako firmie na jak najszybszym wprowadzeniu tego rozkładu jazdy, gdyż w tej chwili mamy umowę z organizatorem na 3.200.000 kilometrów, wykonujemy według rozkładu 3.900.000 i musimy w jak najszybszym czasie doprowadzić, bez zbędnego zamieszania dla naszych klientów, do równowagi między umową a stanem faktycznym. Mam nadzieję, że do końca kwartału uda nam się to zrealizować.”

Radna Emilia WASIELEWSKA dodała, cytując: „A propos proponowanych konsultacji, było powiedziane, że będzie tylko ogłoszenie na stronie Konina, na stronie MZK. Czy są planowane i będą planowane spotkania z mieszkańcami?”

Prezes MZK odpowiedział, cytując: „W tej chwili konsultujemy z organizacjami niezależnymi żeby takie spotkania przeprowadzić, natomiast na dzisiaj takich spotkań jeszcze umówionych nie mamy. Myślę, że tutaj Pan Gromadzki będzie dysponował czasem, albo czasem swoich pracowników, ewentualnie ja, przedstawimy to każdej zainteresowanej organizacji, albo grupie mieszkańców.”

Kolejno głos zabrał radny Marek CIEŚLAK, cytując: „Chciałem się jeszcze dopytać. Po tym co zastał Pan u nas w mieście, po analizach rozkładu jazdy, chciałbym się dowiedzieć korzystając z Pana wiedzy, czy my w Koninie powinniśmy bardziej rozwijać taki wspólny transport z gminami zewnętrznymi, jeszcze rozwinąć, czy to co jest w tej chwili to jest optymalne? Bo tak sobie pomyślałem, nie wszystko można przeliczać na pieniądze, bo korzystając z liczby mieszkańców sąsiednich gmin powodujemy, że ściągamy ich do centrum miasta, wpływamy przede wszystkim na rozwój tego miasta, handlu i innych dziedzin. To jest jedna kwestia.

A wracając do konsultacji, wydaje mi się, że powinniśmy bardzo nagłośnić, wyjaśnić mieszkańcom, bo patrząc na strukturę, jak obserwuję kto jeździ autobusami, u nas naprawdę dużo jeździ osób starszych, uczniów, oni sobie dadzą radę. Ale to co Państwo tutaj proponujecie, to widzę, że to będzie system generalnie przesiadkowy, nie? Może źle zinterpretowałem materiał. Jeżeli nie to dobrze, bo obawiałbym się właśnie opinii takich

negatywnych, że ktoś będzie musiał się przesiadać. To jest trochę męczące, ale rodzące też pewien konflikt i zły nastrój w całej tej sprawie.”

Radny Janusz ZAWILSKI zapytał, cytując: „Czy Pan, autor tego opracowania, a też muszę zwrócić taką drobną uwagę, żeby Prezes naszego MZK wziął też to pod uwagę, jestem już trochę w tej radzie i było już parę takich rzeczy, które zmienialiśmy i powiem, że zmiany są ciężkie do przeprowadzenia i zwłaszcza przy konsultacjach społecznych często żeśmy pewne rzeczy, mimo że były dobre, przegrywaliśmy z tego względu, że nikt tych zmian nie lubi.

Chciałem się zapytać czy Pan ma już takie doświadczenia, bo myślę, że tu by była konieczna taka polityka, która by powiedziała najpierw o tych dobrych rzeczach związanych z tymi zmianami, a bardzo bardzo daleko gdzieś w tyle o tych innych sprawach ubocznych, które są jednak. Bo przewodniczący komisji pewnie przyzna mi rację, przebieg drogi krajowej 25, a raczej zmiana była taką przegraną, niestety w dyskusjach z naszym elektoratem wyborczym, później strefa rozszerzenia stref płatnego parkowania też były trochę przegrane, a też i opłaty śmieciowe też były, itd. Tak że czy panowie macie jakieś doświadczenie jak to prowadzić, żeby to weszło w życie?”

Zabierając głos radny Tadeusz WOJDYŃSKI – przewodniczący Komisji Finansów powiedział, cytując: „Jedno krótkie pytanie, a zasadnicze, do autora tej koncepcji. Czy poziom usług w wyniku wprowadzonych zmian ulegnie pogorszeniu, czy polepszeniu? To jest zasadnicze pytanie by dać sobie odpowiedź. Jeżeli polepszeniu, to nie ma tematu do dyskusji.”

Odpowiadając Marcin GROMADZKI powiedział, cytując: „Pan radny Marek Cieślak – czy rozwój, abstrahując od pieniędzy, komunikacji powinien następować na obszarze podmiejskim?”

W końcu doszliśmy do tych pieniędzy, ja nie potrafię od nich abstrahować. Proszę Państwa jesteście w szczególnej sytuacji, dlatego że Państwa operator dysponuje kilkoma autobusami klasy pojemnościowej midi, w większości pojazdami standardowymi 12 metrowymi, a także autobusami wielko pojemnymi, klasy mega, 15 i 18 metrowymi. I proszę Państwa ten operator świadczy usługi dla miasta za 5,55 za wozokilometr. To jest jakaś stawka niepokojąco niska.

Ja przypominam sobie tutaj jednego z prezesów, który także miał epizod w Koninie, który kiedyś w jednym z miast wydał zakaz autobusom psucia się, to było jego zarządzenie, żeby wykazać się przed władzą publiczną, że można obniżyć koszty i pół roku jakoś przeżył, przekładając części zamienne z kasowanych pojazdów, ale jego następcą zmierzył się niemal z koniecznością włożenia 3 razy tyle w spółkę.

I dzisiaj realia kosztów, tak się składa, że jestem wiodącym wykonawcą w kraju tych analiz kosztów, korzyści taboru zeroemisyjnego, gra przetargów. Dostaję dane z różnych firm, firmy tej wielkości, które eksploatują autobusy standardowe dobijają do 8 zł z kosztem wozokilometra. 5,55 u Państwa jest niepokojąco niskie, niepokojąco, bo prędzej czy później gruchnie jakimś wzrostem. Po części te 5,55 tłumaczy rozległość miasta i obszaru podmiejskiego i wykonywanie większej liczby wozokilometrów w przeliczeniu na autobus niż 10, dlatego że znikome koszty stałe rozkładają się na większą ilość wozokilometrów, dlatego koszt jednostkowy jest niższy. Ale jeżeli wprowadzimy oszczędności, to

rykoszetem spowodujemy wzrost kosztów jednostkowych spółki i nawet gdyby pan prezes cudów dokonywał, to 5,55 nie utrzyma. Przepraszam, bo możemy się tu nie zgadzać, ale moim zdaniem to w dłuższym okresie czasu jest nie do utrzymania.

Fakt, że wszelkie elementy składowe tych kosztów są tu racjonalne, zarówno koszty ogólnozakładowe, koszty wydziałowe, koszty paliw są niższe niż w innych miastach. Tu doszliśmy do wniosku, że szkolenie załogi z eksploatacji określonych typów taboru przynosi jakieś efekty i cały szereg innych działań, a mimo to jest bardzo nisko. I teraz gminy muszą dopłacać do usługi komunikacyjnej, ona nie jest rentowna, ale przez niską stawkę operatora dopłacają relatywnie mało. Czyli dzisiaj każdy korzysta, bo gminy płacą niewiele a zyskują pewną ofertę przewozową, miasto nie jest zakorkowywane samochodami powiatowymi, które zjeżdżają i utrudniają, czyli w interesie miasta jest tak naprawdę, żeby ściągać mieszkańców tutaj, żeby nie jeździli do sąsiednich miast powiatowych, ale prawo jest nieubłagane, bo zabrania finansowania tego typu działań. I teraz, to chyba najlepszy przykład jest Warszawy. Rada Miasta Warszawy podjęła swego czasu uchwałę o polityce transportowej, w której założyła, że 30% deficytu komunikacji podmiejskiej funduje z własnego budżetu, po to żeby zachęcać ekspansję sieci. Ktoś był łaskawy donieść na Panią prezydent Warszawy do NIK-u i NIK nie podzielił tego stanowiska. Podobnie UOKiK zajął kilka lat temu identyczne stanowisko w Lublinie, czyli komunikacja miejska musi się finansować. Oczywiście można stosować pewne narzędzia różnicowania kosztów, tam gdzie jest autobus podmiejski 57, gdzieś tam sobie krąży między wioskami, nie zatrzymuję się co chwilę przy sygnalizacji świetlnej, można przyjąć, że koszt wozokilometra jest niższy na terenie podmiejskim, troszeczkę wyższy w mieście i to bilansować. I dzisiaj, póki spółce się udaje utrzymać taką stawkę, to nie ma przeszkód jeżeli gminy płacą żeby tę komunikację rozwijać. Natomiast jeśli pojawi się bariera finansowa, gmina nie będzie chciała wypłacać, to nie ma w ogóle tutaj żadnych skrupułów, trzeba patrzeć na końcówkę „własnego ogona”, czyli na miasto i trzeba związać.

Pytanie Pana radnego Janusza Zawilskiego - czy autor opracowania ma doświadczenie we wdrażaniu tego typu rzeczy?

Niestety tak. Fajnie się konsultuje społecznie rozwiązania in plus, np. tramwaj w Olsztynie. Oddanie nowego środka, tam akurat ułożyliśmy rozkłady jazdy po wejściu komunikacji tramwajowej. Podam może taki przykład przewrotny, autor studium wykonalności, autorytet w kraju z tytułem odpowiednim, lansował tramwaj jako korzyść 3 razy 13 - 13 tramwajów z częstotliwością co 13 minut i 13% mniej wydatków budżetowych miasta na komunikację, bo spadną wozokilometry. 13 minut częstotliwość kursowania, ani to powtarzalne, nie udało się jej wprowadzić, 13 tramwajów nie wystarczyło żeby zrobić sensowną częstotliwość i zamiast 13% spadku wozokilometra udało się 18% wzrostu, bo okazało się, że ten tramwaj przywiązany do tej trasy powoduje niesamowite komplikacje. Jak ktoś jeździł bezpośredni musi dojechać do tramwaju, jechać kawałek tramwajem znowu się przesiąść i żeby mieć te 13% oszczędności, to niektórzy muszą zamiast podróży bezpośredniej dwa razy się przesiadać. I Pan prezydent Olsztyna zrozumiał to w czasie konsultacji społecznych, na całe szczęście znalazł dodatkowe środki w budżecie, żeby zmienić w ogóle całą opcję wykonalności jeszcze przed zatwierdzeniem projektu.

Natomiast doświadczenia z tego typu oszczędności są takie, że generalnie nie było konsultacji społecznych. Było wprowadzanie wariantu oszczędnościowego jako

koniecznego dla budżetu miasta. Owszem można zwracać uwagę na to, że 50-tka jeżdżąca co pół godziny na wspólnych odcinkach będzie przetkana innymi liniami i da 10 minut, ale dla kogoś kto chce akurat z Nadrzeczej podjechać na Okólną, na osiedle V, to nie jest argument, bo on pojedzie bezpośredni, czyli bezpośrednia sieć jest zachowana, ale rzadziej. Dzisiaj nie ma kursu nawet co 12 minut, będzie musiał zapamiętać gdzie ma autobus.

I teraz odpowiadam na pytanie Pana przewodniczącego - czy poziom usług się polepszy?

Koordinacja rozkładów jazdy i takty wpływa na poprawę oferty przewozowej. Czyli gdybyśmy mieli tak, że zachowujemy liczbę wozokilometrów, a wprowadzamy takty, to i tak nie radziłbym tego konsultować społecznie, bo ktoś kto się przywiązał do swojego jednego kursu... Ja przeżyłem w Radomiu kładzenie się w 2001 roku pod koła ikarusa na pętli Wośniki, bo radna osiedla przeczytała, że zabieramy stamtąd linię 13 przegubową, a nie doczytała, że w zamian proponujemy 15 i 16, bo tak ją „krew załała” jak czytała tabelkę, że na 13 zaprzestała swoją aktywność w postrzeganiu materiału i mimo iż wszyscy jej mówili, że będzie lepiej, to i tak zorganizowała z 15 mieszkańcami, w ostatnim dniu obowiązywania starego rozkładu, kładzenie się na pętli pod koła ikarusa na znak protestu.

Przykro mi to powiedzieć, ale uczciwie konsultacje do niczego dobrego nie doprowadzą, bo mogą doprowadzić do sytuacji, w której jakaś grupa nacisku będzie chciała podgiąć fragment koncepcji pod siebie. I to jest mniej więcej tak jak kiedyś były telewizory lampowe, ktoś sobie wpadnie na pomysł, że zamiast jakiejś lampy w telewizorze zamontuje tranzystor albo latarkę. To nie ma szansy działać jako całość, popsuje wszystko.

Dlatego powiem tak, 20% oszczędności to jest pogorszenie oferty, natomiast działania koordynacyjne są pewną maskownicą, które spowodują, że tak naprawdę nie będzie to pogorszenie o 20%, ale odczuwalne np. o 10%.

Przepraszam za uczciwość, ale byłbym bałamutem gdyby Państwu wciskać, że same takty rozwiążą sprawę. One same w sobie są super, jak ktoś już wejdzie w takty to z nich nie wyjdzie. Ja przypominam sobie Zieloną Górę, zrobiliśmy badania czy mieszkańcy sobie życzą sobie jednej linii do centrum, bo pan prezydent miał wizję z częścią radnych, żeby zrobić wielki węzeł przesiadkowy, mamy jedną linię do tego węzła, promieniście wszyscy się przesiadają, czy kilka linii z danego osiedla bardzo rzadko? Mieszkańcy w 80-kilku procentach odpowiedzieli, że wolą kilka linii rzadko. I w związku z tym wprowadziliśmy model taktów, model początkowo był co 40 minut i jeżeli z takiego osiedla Zacisze np. mieliśmy 4 linie co 40 minut, rytmicznie co 10 minut odjeżdżał autobus. Oczywiście zdarzały się grupy naciski, że my chcemy naszą linię przesunąć o 20 minut, co by spowodowało takt – 0, 0, 20, 10, 10. Na szczęście MZK i władze miasta się nie ugięły i jak gdyby zostało to i wzrost liczby pasażerów spowodował, że mamy dzisiaj takt 40 minutowy wzrósł na 30 minut i liczba kilometrów wzrośnie i to jest niesamowity efekt.

Mało tego, Zielona Góra jako dotąd jedyne miasto w Polsce też skorzystało z możliwości wchłonięcia gminy obwarzankowej i podczas badań preferencji i zachowań mieszkańców okazało się, że komunikacja, dobrze działająca komunikacja w mieście właśnie z taktami, jest wabikiem, który spowodował, że mieszkańcy gminy zdecydowali się za przyłączeniem

do miasta. Prezydent spełnił obietnicę, bo wszystkie miejscowości dostały takt 60 minutowe minimum w szczycie, co 20 poza szczytem, a wcześniej bywało, że były obsługiwane dwoma, trzema liniami PKS-u.

Jeśli chodzi o promocje, to ja mam tylko kilka egzemplarzy, takim standardem jest mapka, 20 tysięcy egzemplarzy takiej mapki trafiło do wszystkich autobusów, punktów sprzedaży w Zielonej Górze. To jest mapka akurat promująca wprowadzenie autobusów elektrycznych i centrum przesiadkowego przy dworcu. Nie udało się, bo przez znalezienie jakiś pozostałości archeologicznych centrum przesiadkowe będzie pewnie w czerwcu, a mapka musiała być wydana w grudniu z rozkładami jazdy wszystkich linii. Można zobaczyć, że mimo iż te autobusy jeżdżą rzadko, to mamy ścisły takt i pasażer zaczyna działać w taki sposób, że jeżeli ma autobus swojej linii 37 zawsze na końcówki z przystanku początkowego 8, 38, to dopasowuje swój cykl życia do tego autobusu, wiedząc że 37 przetyka inna linia na końcówki 23, 53. Ja to co mam ze sobą mogę oczywiście zostawić, czyli nie tyle konsultacje społeczne, co kampania informacyjna rozwiązań, bo przecież Państwo nie pytacie mieszkańców, czy mamy wprowadzać oszczędności, kiedy sytuacja budżetowa powoduje, że one muszą być wprowadzone.”

Kolejno głos zabrał Paweł ADAMÓW Zastępca Prezydenta Miasta. Powiedział, cytuję: „Proszę Państwa, bardzo dobrze że ten dokument powstał. Jak przyszliśmy do Urzędu i Pan prezes przyniósł ten dokument, to ja się przestraszyłem, że stanęliśmy w takim miejscu, że trzeba drastycznie ciąć koszty i w ogóle rozkład jazdy, że to już doszło do takiej granicy, że dla nas tylko zostało to, że trzeba to mocno zredukować.

Natomiast myślę, że dokument jest przede wszystkim dobrą okazją, dostarcza wiele ciekawych informacji organizatorowi transportu, spółce, takich informacji marketingowych, każdy prezes spółki powinien takimi informacjami dysponować. Ale też przede wszystkim jest okazją do takiej dyskusji, która ma miejsce tutaj i to dyskusji w różnych aspektach. Jedyne co mi osobiście nie podoba się to założenie, że punktem wyjścia do całego opracowania była oszczędność, bo to też trochę niesprawiedliwie traktuje nasze podejście do tego. Zwykle powinno być tak, że powinna decydować jakość, efektywność, to są najlepsze cele, do których powinniśmy dążyć.

Oczywiście wskaźnik, który został tutaj przyjęty – oszczędność 20% może służyć temu, żeby jakość komunikacji w Koninie się polepszyła, pytanie tylko, bo może to być pierwszy etap do pewnych zmian w tym zakresie. Jeżeli dzisiaj spółka w wielu aspektach np. jest nierentowna, jeżeli pewne linie są nierentowne, ponosimy koszty tych linii, to nie wygenerujemy oszczędności, które mogłyby być potem zainwestowane w podniesienie jakości komunikacji publicznej.

I myślę, że pierwszy etap polegający na tym, że dokonujemy mocnego przeglądu całego układu komunikacyjnego, konsultujemy to z mieszkańcami i proponujemy, wdrażamy pewne rozwiązania racjonalizatorskie, generujemy pewną oszczędność, polepszamy kondycję finansową, ekonomiczną spółki, o którą musimy dbać i którą powinniśmy rozwijać, a nie doprowadzać do zwijania się tej spółki. To będzie dobry początek i fundament do tego, żeby tą jakość komunikacji publicznej zwiększać.

Tutaj jeszcze jeden watek odnośnie tego dokumentu się pojawił, że to jest bardzo dobry moment do tego, żeby dyskutować nad rozkładami jazdy. Myślę, że nawet jakby tego

dokumentu nie było, to i tak jesteśmy w takim miejscu, że trzeba podjąć dyskusję nad rozkładami jazdy, nad usprawnieniem rozkładów jazdy, nad konsultacjami w zakresie rozkładów jazdy. Np. też się dzisiaj dowiedziałem w tej dyskusji, że rzeczywiście nie ma sensu utrzymywać trasowanych biletów okresowych, bo one faktycznie kosztują tyle samo co bilety okresowe sieciowe. Bilety okresowe sieciowe są dla mieszkańców o wiele bardziej wygodne, są komfortowe, mogą sobie jeździć gdzie chcą na podstawie tych biletów i do tego są te psychologiczne aspekty, o których tutaj autor dokumentu mówi, że mieszkańcy nie będą korzystać z innych linii, tylko wyłącznie z tych, na które kupili bilet trasowany, bo nie chcą już dopłacać więcej pieniędzy, skoro i tak wydali pewien abonament na bilet trasowany.

Jeżeli chodzi o współpracę z gminami, bo to też jest ważny wątek i też jesteśmy na takim etapie i teraz wspólnie z Panem prezesem i z Wydziałem Gospodarki Komunalnej, że podpisujemy nowe umowy, jeżeli chodzi o funkcjonowanie komunikacji publicznej z sąsiednimi gminami. Generalnie jest tak, że dzisiaj 10% tych tzw. wozokilometrów odbywa się gminach, tam obsługiwanych jest aż 18% pasażerów, tak wspominał Pan prezes, co oznacza, że jest on dla komunikacji konińskiej bardzo efektywny, nie tylko efektywny, ale też efektywny.

Zaproponowaliśmy teraz w odniesieniu dla gmin sąsiednich w nowych umowach nowe stawki, które wzrosły z 2,95 do stawek, które się klarują od 3,08 do 4,81 w zależności od gminy i gminy przyjęły te stawki. Nawet negocjując umowy z tymi gminami, gdzie Pan prezes negocjował, to widać było też tolerancję gmin nawet na wyższe stawki w tym zakresie. Także nie jest tak, że gminy doszły do jakiegoś tam momentu, że my im narzucimy pewne stawki, one zrezygnują, też nie mają jakiejś większej alternatywy w tym zakresie, albo lepszej alternatywy, a też nie proponujemy im jakiś stawek horrendalnie wysokich. Także korzystne jest utrzymywanie obecnej struktury MZK w tych gminach, w których to funkcjonuje.

Jeżeli chodzi o połączenie PKS-u i MZK. Generalnie nie dyskutowaliśmy, jeżeli chodzi o zarząd miasta w tym zakresie jakoś szerzej, ja osobiście jestem przeciwny, ale nie ma żadnego stanowiska zarządu z kilku powodów. Przed wszystkim takiego, że są to spółki, których grupy docelowe są całkiem inne pod względem terytorialnie. Rynek, grupa docelowa dla PKS-u jest w całkiem innym miejscu i rynek, grupa docelowa dla MZK jest w całkiem innym miejscu. Poza tym też są różne uwarunkowania prawne jeżeli chodzi o te dwie spółki, one funkcjonują na całkiem innych przepisach, też posiadają całkiem inną strukturę majątkową. Jeśli mielibyśmy łączyć te spółki, to szczerze mówiąc byłby to bardzo kosztowny, pracochłonny proces, bo przecież te spółki posiadają bardzo duży majątek, szczególnie PKS i to też byłby problem.

Ja nie widzę powodów, nie widzę plusów tego jakbyśmy połączyli PKS z MZK, że mielibyśmy na ten moment jakieś dodatkowe plusy. Oczywiście są te wszystkie elementy, o których Pan mówił, że są inne dopłaty od marszałka do miasta. Natomiast na ten moment nie sądzę, żeby jeżeli chodzi o jakość komunikacji w Koninie połączenie z PKS-em przysporzyło jakieś plusy, ale to jest moja osobista opinia.

Oczywiście jeżeli chodzi o konsultacje, tutaj ja się zgadzam z tym, że konsultacje pewnie powinny być szersze niż powieszenie na stronie internetowej. Myślę, że jako organizator też będziemy zainteresowani, żeby zorganizować może nawet cykl kilku spotkań

konsultacyjnych jeżeli chodzi o nowy rozkład jazdy. Bardzo mocno chcielibyśmy wejść z konsultacjami do szkół, bo w szkołach też się zmieniają czasami rozkłady lekcji w związku z tym musi się zmienić też rozkład jazdy komunikacji. Myślę, że tutaj bardzo mocno byśmy chcieli w szkołach takie rozkłady skonsultować i jak najbardziej kampania informacyjna.

Też tutaj nie zgadzam się ze zdaniem Pana Janusza Zawilskiego, że przegraliście Państwo gdy konsultowaliście te elementy, bo to nie jest przegrana. Jeżeli nie umiemy przekonać społeczeństwa do pewnych rzeczy, to znaczy że może nie mamy wystarczających argumentów i to nie jest przegrana, to jest po prostu odpowiedź na to jak reaguje na to społeczeństwo. Także może to nawet była wygrana, bo jeżeli społeczeństwo tego nie chciało, nie umieliśmy przekonać społeczeństwa w tych konsultacjach. Jeżeli były rzetelnie przeprowadzone, to raczej można w aspekcie wygranej postrzegać. Także nie postrzegałbym tego, że nie udało nam się przebrnąć pozytywnie przez konsultacje, bo po to są konsultacje, że albo coś się mieszkańcom podoba, albo nie.”

Przewodniczący Komisji Infrastruktury Marek WASZKOWIAK powiedział, cytując: „Ja będę bronił radnego Janusza Zawilskiego. Panie prezydencie, ja myślę, że ci którzy akceptują nie przychodzą na konsultacje, przychodzą ci, którzy mają pretensje.”

Radny Janusz ZAWILSKI powiedział, cytując: „Ja chciałem tylko powiedzieć, że te konsultacje, które były przeprowadzane one szły w bardzo dobrym kierunku, tylko generalnie rzecz biorąc, co Pan prezydent powie jak te konsultacje będą przeciwko? Co Pan prezydent powie? 20% oszczędności przypadnie, nie wprowadzimy tego.”

Marcin GROMADZKI powiedział, cytując: „Nie odniosłem się do kwestii instytucjonalnego połączenia MZK z PKS. Ja się tu w pełni zgadzam z Panem prezydentem, że jest to kompletnie niepotrzebne, dlatego że PKS, tak się złożyło, że jest spółką miejską, była to okazja, błędem byłoby nie brać. W tej chwili zadania PKS-u są odrębne, zupełnie odmienne, niepewna jest przyszłość w związku z brakiem ustawy i jedynie miasto jako właściciel powinno pilnować, żeby PKS nie kreował konkurencji w stosunku do MZK, czyli na tych trasach gdzie jeździ MZK, żeby PKS przypadkiem nie budował jakiejś strategii promocyjnych. Pan prezes kręci głową, tak nie jest w tej chwili, więc tu jest wszystko w porządku, ale łączyć, to absolutnie nie ma ku temu żadnych powodów.”

Radny Marek CIEŚLAK powiedział, cytując: „Ja mam pytanie do Pana prezesa, czy są jakieś realnie przeszkody w tym, żeby ponownie wrócić do podpisania umowy z gminą Ślesin na powrót linii do Ślesina, tym bardziej, że mamy świadomość tego, że położenie Ślesina, położenie jezior, lato, na pewno mieszkańcy by korzystali. Z tego co wiem, kiedyś gmina Ślesin zrezygnowała, ale to po prostu była inna rada. Wystarczyło ferment jeden radny zasiał, spowodował to, że inni radni podnieśli rękę i gmina się wycofała. Czy można wrócić do rozmów i tą umowę podpisać?”

Prezes MZK Mirosław PACHCIARZ odpowiedział, cytując: „Z porozumienia międzygminnego jednostronnie zrezygnowała gmina Ślesin. Już w grudniu prezydenta Piotra Korytkowskiego poprosiłem, żeby przy okazji z burmistrzem Ślesina na ten temat porozmawiał i znalazł jakieś rozwiązanie, bo uważam, że akurat połączenie Konina ze Ślesinem, zwłaszcza w okresie wakacyjnym gdzie młodzież konińska nie ma możliwości skorzystania z naszych jezior, bo najbliższa plaża akurat jest w Ślesinie, do której

autobusy podejżdżały. Przez kilka lat korzystaliśmy i dojeżdżaliśmy do Ślesina, Ślesin zrezygnował. Nie stoi nic formalnie na przeszkodzie aby miasto nie podpisało ponownie porozumienia z gminą Ślesin, natomiast musi być wola gminy Ślesin i tu jest cały problem.

My próbujemy rozmawiać z radnymi, prosiłem prezydenta Korytkowskiego, żeby z burmistrzem osobiście rozmawiał, bo wtedy decyzja była jednoosobowa burmistrza Ślesina o rezygnacji z naszych usług.”

Przewodniczący Komisji Infrastruktury Marek WASZKOWIAK powiedział, cytując: „Ja myślę, że zgoda jest co do tego, że łączenie nie ma sensu, natomiast my mówiliśmy o tym, że funkcjonalnie gdzieś ten PKS się musi znaleźć, ale nie może stanowić konkurencji wewnętrznej na terenie miejskim, bo to by był zawsze konflikt.

My musimy dzisiaj podjąć decyzję akceptującą, albo nie, przed konsultacjami społecznymi? Czy ja dobrze rozumiem? (Z-ca prezydenta potwierdził)

Czy po konsultacjach wróci to jeszcze na komisję i popatrzymy jeszcze jak te konsultacje wypadły?”

Prezes Mirosław PACHCIARZ odpowiedział, cytując: „Tak to będzie wyglądało. My po konsultacjach przedstawimy to władzom miasta, jakie ewentualnie były uwagi. Będziemy rozkład jazdy robić.

Konsultacje przede wszystkim będą polegały na promocji i przedstawieniu, bo wiadomo, że wysłuchamy uwag, ale będziemy chcieli to wypromować tak, aby mieszkańcy zaakceptowali.” Radny Marek CIEŚLAK powiedział, cytując: „Ja mam pytanie, czy Pan prezes przewiduje przed konsultacjami stworzyć już ten rozkład jazdy, taki jaki będzie nowy? Myślę, że powinien być, żeby mieszkańcy wiedzieli gdzie jeżdżą i o czym w ogóle rozmawiamy.

I drugie, trzeba się zastanowić, czy ten nowy rozkład pomoże nam w konsultacjach, czy zaszkodzi?”

Przewodniczący Komisji Infrastruktury Marek WASZKOWIAK poddał pod głosowanie przedstawioną koncepcję optymalizacji oferty przewozowej konińskiej komunikacji miejskiej.

Komisja Infrastruktury jednogłośnie – 9 głosami „za” pozytywnie zaopiniowała *Koncepcję optymalizacji oferty przewozowej konińskiej komunikacji miejskiej w świetle wyników badań marketingowych z jesieni 2018.*

SPRAWY BIEŻĄCE:

Przewodniczący Komisji Infrastruktury poinformował, że do komisji wpłynęło pismo w sprawie strefy płatnego parkowania dla pojazdów elektrycznych. Pismo przewodniczący komisji przekazuje do Prezydenta Miasta Konina w celu zajęcia stanowiska.

Na tym posiedzenie zakończono.

OBRADOM PRZEWODNICZYŁ

Przewodniczący Komisji Infrastruktury

Protokolowała
M. Trzcielińska