

VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **KOMISJI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO
I POLITYKI REGIONALNEJ
(NR 191)
z dnia 7 lutego 2018 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 191)

7 lutego 2018 r.

Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradująca pod przewodnictwem posła **Andrzeja Maciejewskiego (Kukiz15)**, przewodniczącego Komisji, zapoznała się z:

– informacją na temat tworzenia metropolii śląskiej i funkcjonowania ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim.

W posiedzeniu udział wzięli: **Kazimierz Karolczak** przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii wraz ze współpracownikami, **Arkadiusz Chęciński** prezydent Sosnowca, **Andrzej Trzęsiara** zastępca dyrektora Departamentu Administracji Publicznej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich, **Paweł Tomczak** dyrektor Biura Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Sławomir Jakubczak**, **Dariusz Myrcha**, **Jolanta Osiak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dzień dobry. Zapraszam wszystkich na miejsca. Już rozpoczynamy. Otwieram posiedzenie Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Na podstawie listy obecności stwierdzam kworum.

Witam serdecznie na naszym dzisiejszym posiedzeniu pana Kazimierza Karolczaka – przewodniczącego zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii wraz z zespołem. Witam przedstawicieli Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. Witam pana prezydenta Sosnowca. Witam samorządowców.

Proszę państwa, dzisiejszy porządek przewiduje rozpatrzenie informacji na temat tworzenia Metropolii Śląskiej i funkcjonowania ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, stwierdzę przyjęcie porządku dziennego. Nie słyszę sprzeciwu.

Przechodzimy do realizacji porządku. O zabranie głosu proszę pana Kazimierza Karolczaka lub ewentualnie kogoś ze współpracowników. Proszę bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:

Dzień dobry państwu, panie przewodniczący, panie posłanki, panowie posłowie, bardzo dziękuję za zaproszenie i możliwość powiedzenia kilku słów o nowo powstałej, pierwszej w Polsce metropolii. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia powstała dzięki państwa decyzji – myślę – podjętej ponad podziałami, ponieważ wynik głosowania był praktycznie jednomyślny. Chcielibyśmy podziękować w imieniu mieszkańców metropolii za tę szansę, którą nam państwo dali. Myślę, że było warto i za chwilę spróbuję pokazać, dlaczego.

Krótką taką informacją wprowadzającą. Do metropolii w tej chwili należy 41 członków – miast i gmin leżących w centralnej części województwa śląskiego, w których mieszka 2,3 miliona mieszkańców, co daje 889 osób na kilometr kwadratowy. Jest to bardzo wysoka gęstość zaludnienia. Dla województwa śląskiego średnia wznosi 369. 93,8% mieszkańców metropolii to mieszkańcy miast, czyli wysoki stopień zurbanizowania. Są więc spełnione te warunki ustawowe związane z kwestią relacji, które tam są wskazane.

Taki krótki rys historyczny. Jeśli chodzi o moment uchwalenia ustawy, która powołała związek metropolitalny w województwie śląskim, to co prawda, wskazujemy tutaj datę 10 stycznia, kiedy projekt trafił do Sejmu, i 10 marca – głosowanie, o którym mówiłem. Za 432 głosy, przeciw 1, wstrzymało się 6 – to jest dla nas naprawdę budujące, że ten projekt uzyskał takie państwa poparcie. Jeszcze raz serdecznie za to dziękuję. W dniu 1 lipca na mocy rozporządzenia powstaje Górnośląsko-Zagłębiowsko Metropolia z budżetem w wysokości około 12 milionów złotych. W dniu 29 sierpnia odbywa się pierwsze posiedzenie zgromadzenia, które zostało przerwane. Już 12 września został wybrany pierwszy zarząd, któremu mam przyjemność przewodniczyć. Przez ten czas do 1 stycznia zgodnie z ustawą naszym zadaniem było stworzenie i zorganizowanie urzędu. Prawdę mówiąc, możemy powiedzieć, że dopiero jeden miesiąc działamy, przejmując obowiązki zapisane w ustawie. Jednak mimo tego krótkiego czasu mamy już pewne dokonania, o których chcielibyśmy państwu powiedzieć i trochę również – nie ukrywam – pochwalić się nimi.

W tej chwili udało się nam wprowadzić wspólną taryfę biletową. To jest coś, czego nie udało się zrobić praktycznie przez półtora czy 2 dekady w województwie śląskim, a w samej metropolii działa 3 organizatorów komunikacji publicznej. To jest największy komunalny związek komunikacyjny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego – KZK GOP. Jednak oprócz niego jest jeszcze Porozumienie MZK Tychy i MZKP Tarnowskie Góry. Tych 3 organizatorów nie potrafiło się porozumieć latami. To powodowało określone dolegliwości, jeśli chodzi o podróże mieszkańców po terenie miast i gmin leżących blisko siebie – konieczność wykupywania podwójnych biletów, zastanawianie się, czy ten środek transportu, czy ten autobus, który akurat w tej chwili podjechał, należy do takiego czy innego organizatora. Kiedy powstała metropolia, okazało się, że powodowało to tyle pozytywnych emocji i myśli o współpracy, że praktycznie w ciągu 2 miesięcy udało się nam wynegocjować porozumienie między tymi 3 organizatorami i przyjąć wspólny bilet jednorazowy. Od 1 kwietnia będzie również wspólny bilet okresowy.

Szanowni państwo, może to są dwa-trzy słowa, ale dla nas to jest naprawdę wielka rewolucja i to jest pokazanie, że te pewne rzeczy, które wcześniej wydawały się niemożliwe do osiągnięcia, dzięki metropolii udało się nam w końcu osiągnąć. Wprowadziliśmy również bezpłatne przejazdy dla dzieci do lat 16, traktując to jako formę promocji transportu publicznego. Z wszystkich danych, które otrzymujemy, wynika, że wskaźnik wykorzystania transportu jest jednym z najmniejszych we wszystkich większych miastach kraju. Oferta również nie należy – można powiedzieć eufemistycznie – do najlepszych. Chcemy nad tym pracować, aby transport, który jest jednym z najważniejszych zadań wpisanych do ustawy, usprawniać, poprawiać tę ofertę i przekonać większą liczbę mieszkańców do tego, żeby korzystali z tego środka transportu, co w naszej aglomeracji z uwagi choćby na jakość powietrza nie jest bez znaczenia, nie mówiąc już o kongestii i problemach komunikacyjnych.

Udało się nam również 29 grudnia przystąpić do porozumienia z Międzynarodowym Centrum Badania i Rozwoju, do tak zwanego projektu bezemisyjnego transportu. Wcześniej partnerem w tym programie był KZK GOP, który deklarował uczestnictwo w projekcie i zakup około 60 autobusów, które mogły być produkcji polskiej ze wsparciem właśnie NCBiR oraz Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska. My po krótkich rozmowach z NCBiR oraz z Ministerstwem Energii zdecydowaliśmy się wejść w to porozumienie, ale liczbę tych autobusów zwiększyliśmy do nawet 300. Takie porozumienie zostało podpisane. Dzięki temu porozumieniu niejako metropolia staje się liderem w zakresie wdrażania elektromobilności. Jest to jeden z elementów planu zrównoważonego rozwoju pana premiera Morawieckiego. Chcielibyśmy, aby nasza metropolia akurat w tego typu gospodarce odgrywała wiodącą rolę choćby z uwagi na to, że na terenie metropolii praktycznie skupia się przemysł automotive, który istnieje w Polsce. Jesteśmy niejako doliną automotive. Wiele przedsiębiorstw, które funkcjonują czy na terenach Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej czy na terenie miast i gmin należących do metropolii właśnie w tym sektorze funkcjonuje. Obecny wpływ do PKB kraju z tego sektora z naszego rejonu jest większy niż sam sektor górnictwa. Jesteśmy również partnerem nowo powołanej razem z marszałkiem województwa śląskiego Rady do Spraw Elektro-

mobilności, w której obecni są również partnerzy naukowcy, samorządowi i izby gospodarcze. Chcielibyśmy poznawać i wprowadzać doświadczenia metropolii europejskich i wprowadzać dobre praktyki po to, żeby być w stanie promować nowoczesne technologie związane z mobilnością miejską i nisko- czy zeroemisyjnym transportem.

Jednym z pomysłów, który staraliśmy się wprowadzić i praktycznie pracujemy nad jego wdrożeniem pilotażowo, jest Fundusz Solidarności. Jest to taka nasza wewnętrzna polityka spójności z uwagi na to, że w metropolii funkcjonują gminy – można powiedzieć – trzech prędkości. Są gminy, które naprawdę bardzo źle sobie radzą z wykorzystywaniem swojego potencjału. Ich możliwości finansowe są często takie, że ograniczają możliwość wykorzystania innych środków czy skorzystania z zewnętrznych źródeł finansowania. W związku z tym oferta usług publicznych odstaje bardzo drastycznie od oferty tych gmin, które radzą sobie znacznie lepiej. W tym momencie dzięki temu funduszowi chcielibyśmy osiągnąć taki poziom, aby te usługi można było spróbować wystandaryzować, aby mieszkańcy mogli się czuć jej mieszkańcami niezależnie od tego, w jakiej gminie mieszkają. Obserwując wszelkie dane widzimy, że praktycznie rzadko się zdarza, żeby mieszkańcy w obrębie jednej gminy wykonywali wszystkie swoje funkcje społeczne. To polega na tym, że w jednej gminie pracują, w drugiej mieszkają, w trzeciej wypoczywają, w czwartej studiują. Takich relacji międzygminnych jest naprawdę bardzo wiele. Wiążemy duże nadzieje z tym funduszem. W tej chwili trwa nabór projektów. Będziemy oceniali jakość tych projektów i oczywiście wskazywali na te, które mogą mieć charakter metropolitalny i integrować te gminy, czyli te projekty, które są międzygminne i realizują te zadania, o których mówiliśmy.

Przed nami... Przygotowujemy się do opracowania kolei metropolitalnej. Kilka dni temu mieliśmy okazję z uwagi na oszczędności poczynione przez PKP PLK apelować o wsparcie budowy dodatkowych torów kolei metropolitalnej, które mogą być wykorzystane. Obecne połączenia kolejowe niestety nie dają nadziei, infrastruktura nie daje nadziei, żeby taką kolej można było zbudować. W tym momencie ta luka jest wypełniana przez komunikację publiczną i w dużej mierze przez samochody. Żeby można było mówić o sprawnej komunikacji wewnątrz metropolitalnej, połączenia kolejowe i szynowe powinny odgrywać znacznie większą rolę. Obecnie operatorem kolei jest przewoźnik – Koleje Śląskie, których właścicielem jest marszałek województwa śląskiego, ale częstotliwość kursowania tych pociągów... Te trasy niestety nie są takie, żeby mogły być odpowiedzią na potrzeby mieszkańców metropolii. Jest to jedno z największych wyzwań, które stoi przed metropolią i – myślę – również najbardziej kosztowne.

Jedną z takich rzeczy, która być może wydaje się kuriozalna, ale niestety tak to wyglądało do tej pory, jest to, że nasze lotnisko, które przewozi ponad 3 milionów pasażerów rocznie, nie było skomunikowane komunikacją publiczną z żadnym z większych miast. Jedyne połączenie, które można było nazwać autobusowym, wykonywał w komercyjny sposób PKM – przewoźnik, którego właścicielem jest miasto Katowice. Za cenę 27 złotych autobus co godzinę, a w niektórych porach dnia jeszcze rzadziej przewoził pasażerów na lotnisko. Mieszkańcy skarżą się na bardzo duże niedogodności. Dotąd nie udało się mimo istnienia organizatora transportu KZKGOP takich połączeń doprowadzić. W tej chwili jest szansa, że z tymi miastami, które chcą być skomunikowane, będzie można spróbować zorganizować wspólny budżet – miasta chcą do tego dopłacić – aby takie autobusy mogły przynajmniej trzy obszary metropolitalne skomunikować z naszym lotniskiem Katowice-Pyrzowice.

Jednym z takich – myślę – projektów, które również powinny być jak najszybciej przeniesione na poziom metropolitalny, jest rower metropolitalny. Okazuje się, że każde miasto na terenie własnej gminy wprowadza projekty dotyczące rowerów, ale w sytuacji, kiedy te miasta są bardzo blisko siebie, graniczą ze sobą i te funkcje są wykonywane w różnych miejscach, powoduje to, że są duże uciążliwości, jeżeli chodzi o korzystanie z tego środka komunikacji, ponieważ rower wypożyczony w jednej gminie nie może być zadokowany w żadnej innej. Tymczasem są przykłady, że choćby taki Park Śląski – jeżeli państwo znają naszą aglomerację, to jest jeden z największych parków w Europie, ale myślę, że też i na świecie, jest większy od Central Parku w Nowym Jorku – leży na terenie Chorzowa, ale praktycznie 40% mieszkańców Katowic korzysta właśnie z tego parku,

ponieważ on na dłuższej linii graniczy właśnie z miastem Katowice. Prozaiczny fakt jest taki, że jeżeli jest chęć skorzystania z roweru, który byłby zabrany ze stacji dokującej w Katowicach, to po prostu nie można go zostawić w Parku Śląskim. To są – wydaje się – proste sprawy, ale naprawdę one przeszkadzają ludziom i pokazują, że istnieją sztuczne granice administracyjne, których do tej pory nie udawało się pokonać. Obecnie dzięki związkowi metropolitalnemu jesteśmy w stanie tego typu projekty wprowadzać ponad tymi granicami.

Bardzo ważne dla nas jest również połączenie trzech działających organizatorów. Chcielibyśmy, żeby to był jeden zarząd. Nazwaliśmy go Zarząd Transportu Metropolitalnego. Uchwałą zgromadzenia powołaliśmy jednostkę, która docelowo przejęłaby funkcję wszystkich tych trzech organizatorów. Nie mielibyśmy trzech jednostek organizacyjnych, trzech biurokracji, trzech zarządów, tylko jeden, który zintegrowałby wszystkie te działania w ramach jednej jednostki, jednej taryfy obowiązującej dla wszystkich gmin i miast metropolii.

Chcielibyśmy również, żeby metropolia była takim obszarem wdrażania nowoczesnych technologii. Rozmawiamy w tej chwili z dwoma instytutami naukowymi, ale również z ministerstwem, z panią minister Emilewicz w zakresie dwóch mocno innowacyjnych projektów, które mogłyby stanowić jakąś istotną nadzieję na wdrażanie nowych gałęzi gospodarczych w zakresie metropolii. Wydaje się, że takim pierwszym podstawowym krokiem byłoby zbudowanie platformy otwartych danych, która mogłaby integrować wszystkie te informacje, które w metropolii powstają, są przetwarzane i mogą być wykorzystywane, ale przede wszystkim skupione w jednym miejscu udostępniane w formie otwartej platformy open data. Na roboczo nazwaliśmy ten projekt GZM Data Store, ale patrząc na przykłady metropolii światowych, choćby projekt London Data Store, który jest jednym z takich wiodących i najbardziej rozbudowanych, pokazującym efekty budowania tego typu systemów wykorzystujących big data...

Jeśli chodzi o takie skrótowe informacje, to myślę, że to tyle tytułem wprowadzenia. Oczywiście jestem do państwa dyspozycji. Tak, jak powiedziałem, te kilka miesięcy tworzenia urzędu to trochę był taki wyścig z czasem. W dniu 12 września został wybrany zarząd. Na pierwszym zgromadzeniu niestety nie został wybrany skarbnik, a dopiero miesiąc później, kiedy zgromadzenie miało następne swoje posiedzenie. W dniu 15 listopada musieliśmy przygotować pierwszy projekt budżetu, czyli w zaledwie ponad miesiąc czasu. Stąd też budżet, który został przyjęty, w dużej mierze zawiera pewne ogólności. On będzie doprecyzowany w trakcie dalszych prac. W międzyczasie nastąpiło wprowadzenie taryfy, podpisanie umowy z NCBiR, więc te kilka miesięcy było – myślę – dla nas trudne, ale skończyło się dobrymi rozwiązaniami. Tak więc, patrząc w przyszłość, metropolia naprawdę jest dla nas wielką szansą. Daje możliwość działania ponad tymi granicami administracyjnymi, czyli de facto rozwiązuje i adresuje te problemy, o których była mowa w trakcie dyskusji na temat powołania związku metropolitalnego. Jeszcze raz dziękuję państwu za uwagę.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję, panie przewodniczący. Czy przedstawiciele Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji chcieliby zabrać głos w sprawie tej informacji? Proszę bardzo.

Zastępca dyrektora Departamentu Administracji Publicznej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji Andrzej Trzęsiara:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Andrzej Trzęsiara, Departament Administracji Publicznej MSWiA. Przysłuchiwaliśmy się przede wszystkim temu, co się działo w ciągu tych pierwszych 8-7 miesięcy funkcjonowania związku.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Proszę państwa, jak wszyscy wiemy, to na razie jest pierwsza metropolia. Bez wątplenia mają państwo świadomość, jak wielka odpowiedzialność i jednocześnie jak wielkie przed państwem stoi wyzwanie, bowiem to jest taki swoisty eksperyment na polskim gruncie. Od tego, jak on przebiegnie, będzie zależał bieg dalszych działań.

Pytanie zgłasza pan przewodniczący Protas. Po kolei będą następni. Proszę bardzo.

Posel Jacek Protas (PO):

Dziękuję bardzo. Dziękujemy serdecznie za tę relację. Tak, jak powiedział pan przewodniczący, te informacje są dla nas bardzo istotne, chociaż zdajemy sobie sprawę z tego, że w tej chwili jesteście na początku drogi i trudno tutaj będzie wyciągnąć jakieś merytoryczne wnioski czy może raczej oceniać, bo wyciągać wnioski, to w każdej chwili można, ale cokolwiek oceniać. Natomiast wydaje się, że można zapytać o dwie sprawy na tym etapie.

Pierwsza to jest bardzo istotna rzecz szczególnie dla nas tutaj w parlamencie. Czy uwierają was jakieś niedociągnięcia prawne? Mam na myśli oczywiście, po pierwsze, zapisy w samej ustawie, a po drugie, jak pan przewodniczący powiedział, jest to pierwsza ustawa, jaka weszła w życie, pierwsza skonsumowana ustawa metropolitalna, czy w innych ustawach napotykanie na takie zapisy, które ewentualnie należałoby zmienić po to, żeby ten związek metropolitalny funkcjonował należycie? Będziemy oczywiście prosili o odpowiedź. Natomiast ja osobiście prosiłbym, gdyby można było głębiej się nad tym zastanowić, żeby nam na piśmie ewentualnie taką informację przesłać. Byłoby to dla nas bardzo przydatne. To jest pierwsza rzecz.

Druga już taka trochę lżejsza kwestia. Bardzo bym pana prosił o taką subiektywną zapewne ocenę, czy wszystkie miasta odnalazły się w tym nowym związku, czy niektóre z nich jakby nie czują się w pełni we wspólnocie – tak bym to powiedział – bo wiadomo, że jest to duży konglomerat samorządów i podmiotów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Za chwileczkę przejdziemy do odpowiedzi. Tu jeszcze pan poseł Gawron zgłaszał chęć zadania pytania. Proszę bardzo.

Posel Andrzej Gawron (PiS):

Panie przewodniczący zarządu metropolii, mam kilka takich konkretnych pytań. Jeżeli można otrzymać takie dane, jakim budżetem dysponuje metropolia na ten rok 2018? Jakie środki przewidziano w tym budżecie na promocję działań metropolii? Ile osób zatrudniono już do tej pory w urzędzie i jakie są plany docelowe, jeśli chodzi o liczbę zatrudnionych osób? Może macie to już przeliczone, chociaż rozumiem, że może to nastąpić dopiero w trakcie roku, ile kosztuje ta zniżka dla osób, czy raczej zwolnienie z opłat osób do 16 roku życia? Czy macie takie wyliczenia, które pokazują koszty tego zwolnienia?

Mam jeszcze pytanie, które też chciałbym zadać, dotyczące Funduszu Solidarności. Rozumiem to, co pan tutaj przedstawił, że jest ta kwota dotycząca tych biedniejszych gmin, ale rozumiem – chcę, żeby pan to uzupełnił – że jest to kwota, która dotyczy gmin, które należą do metropolii, czy tak? Rozumiem. Więc to jest ta kwota. A czy metropolia ma w planach jakąkolwiek współpracę z innymi gminami, które są poza metropolią? Pochodzę z powiatu lublinieckiego. Mamy tutaj problemy komunikacyjne. Mieszkańcy właśnie tych małych gmin spoza metropolii – można powiedzieć – są wykluczeni komunikacyjnie. Myślę, że też trzeba by było popatrzeć na ten problem z tej strony, żeby przynajmniej jakimś głównymi trasami skomunikować te miejscowości z centrum Górnego Śląska, które są oddalone od metropolii.

I jeszcze pytanie dodatkowe. Czy ten skład metropolii jest otwarty? Czy jeśli chodzi o gminy, te mniejsze gminy, które w dalszej kolejności będą taki akces przynależności do metropolii składać, temat jest tu otwarty? Bardzo bym jednak prosił, żeby też ustosunkować się do tych zagadnień dotyczących organizacji transportu publicznego nie tylko w samej metropolii, ale może właśnie też tych miejscowości, które leżą poza metropolią, żeby też współpracować z tymi gminami, które do tej pory tego akcesu nie zgłosiły. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję za pytanie. I ostatnia osoba w tej serii – pan poseł Wilczyński. Proszę bardzo.

Posel Ryszard Wilczyński (PO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, z wielką satysfakcją, w zasadzie z wielką radością wysłuchałem pana relacji, bo to pokazuje gigantyczny potencjał samorządowy, jaki mamy w Polsce i jak bardzo należy na nim budować, bo to, co najbardziej mnie zaskoczyło,

to skala tej innowacyjności w działaniach. Fundusz Solidarności – to nam nawet nie chodziło po głowie, że takie narzędzia będą tworzone. Pytanie jednak zmierza do tego, bo analizując ustawę, można powiedzieć, że zakres tego, co wspólne, co możecie robić, jest dość wąski. Brakowało mi tam na przykład zagadnień związanych z ochroną środowiska, żebyście mogli zająć się na przykład smogiem, który zdaje się być jednym z największych problemów współczesności w tej chwili w Polsce.

Mam pytanie, na ile jesteście zainteresowani wchodzeniem w te dziedziny, które wymagają wspólnych rozwiązań, a są niejako spoza ustawy? Czy to jest w ogóle możliwe? Czy dopuszczacie takie scenariusze? Chciałbym wskazać na przykład na kwestie budowania zrównoważonych demograficznie struktur. Macie takie wspaniałe doświadczenie osiedla „Bażantowo” i działania spółki Millenium na swoim terenie, gdzie mamy kapitalną enklawę senioralną i zbudowaną strukturę mieszkaniową, która jest dla pełnego przekroju ludzi. Ta struktura rozwiązuje problemy osób starszych, starzejącego się społeczeństwa, co wydaje się być też jednym z największych problemów Polski, a Górnego Śląska w szczególności. Takie więc pytania chciałbym panu tutaj zadać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Proszę bardzo, panie przewodniczący. Posłowie, którzy chcą zadać pytania, zrobią to w drugiej turze po odpowiedziach, dobrze? Proszę bardzo.

Przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:

Bardzo dziękuję za te pytania. Jeżeli chodzi o kwestie związane z problemami prawnymi, z którymi się spotykamy, to tutaj od razu chciałbym podziękować służbom pana wojewody – nadzorowi prawnemu. Ta współpraca w wyjaśnieniu tych wielu wątpliwości, które się pojawiają, jest naprawdę bardzo dobra, wręcz wzorowa. Mamy duże wsparcie ze strony pana wojewody. Na bieżąco wyjaśniamy te kwestie. Pierwsze pytanie pojawiło się zaraz po tym, jak został powołany zarząd: czym jesteśmy – czy jesteśmy związkiem komunalnym, czy jesteśmy jednostką samorządu terytorialnego? To dla wielu instytucji publicznych nie do końca było jasne. Tłumaczyliśmy, że jesteśmy trochę inną jednostką samorządu, bo tak wynika z odwołań do ustawy o samorządzie województwa.

W każdym bądź razie jeżeli chodzi o takie kwestie problematyczne, które – wydaje się – do tej pory zdiagnozowaliśmy, jakie mogłyby zostać poprawione, to na pewno jest kwestia doprecyzowania zapisów o składce zmiennej. To jest też kwestia rozumienia tych zapisów przez gminy, w jaki sposób ona ma być wyliczana. Obecnie nie ma narzędzi do tego, w jaki sposób przejmować, bo ona wiązałaby się z ich przejmowaniem – zadania w poszczególnych gminach, ale czasami niektóre zadania nie są przez te gminy wykonywane. W jaki więc to sposób miałyby być? Ale to jest – myślę – takie bardzo robocze i jeszcze pracujemy nad dokładnym sprecyzowaniem tego zakresu – jak ująć zapytanie.

Następna kwestia. Gdyby były przejmowane zadania majątkowe, to w tych gminach wydatek tej składki zmiennej powinien być wskazany jako wydatek majątkowy. To też jest rzecz, która wpływa na możliwości realizacji swoich zadań przez samorządy. To liczy się do tych wskaźników. Istotne byłoby również, aby metropolia mogła być zrzeszeniem gmin i powiatów. 13 gmin, czyli miasta na prawach powiatu należące do metropolii, mają trochę szerszy zakres zadań niż gminy, które nie mają tych kompetencji, a mamy sytuację, że do metropolii należą powiaty, a niektóre gminy z danego powiatu – nie. Szczególnie taki powiat mikołowski, gdzie 2 gminy nie należą. Teraz chętnie by przystąpiły.

Nie ukrywam, że – odpowiadając na te pytanie, czy są gminy, które chciałyby przystąpić – mamy takie zgłoszenia, tylko to do końca nie jest nasza decyzja. W tym zakresie będziemy chcieli nawiązać kontakt z ministerstwem administracji, czy w ogóle byłaby taka wola i taka możliwość, bo również zdajemy sobie sprawę z odpowiedzialności i obowiązków wynikających z tego, jak traktowany jest ten projekt. On jest trochę takim projektem eksperymentalnym. Państwo patrzy, jak to narzędzie funkcjonuje, w jaki sposób to jest realizowane. Czy na tym etapie będzie możliwość jego powiększenia? Na chwilę obecną nasza ocena jest taka, że choćby po to, aby uzupełnić te luki w tych częściach powiatu, które nie należą, to byłoby wskazane. To pomogłoby również trochę uporządkować system administracyjny i statystyczny, bo to są też pewne rzeczy, które są na siebie nakładane. Mamy też kwestię pewnego władztwa samorządowego. Ustawa pozwala

nam ustalić strategię rozwoju – studium kierunków rozwoju przestrzennego, ale nie mamy zapisów o władztwie nad gminami, że ta strategia powinna być wiążąca dla gmin członkowskich. To raczej wynikałoby z tych porozumień i te gminy w tym momencie...

De facto nie mamy narzędzi, żeby to władztwo wymusić w taki sposób bezpośredni. Toczy się również dyskusja o koordynacji ZIT plus – jeśli „metropolia III”, to w jaki sposób powinna być koordynatorem ZIT plus? Patrząc na inne obszary metropolitalne, które są prowadzone w formie stowarzyszeń, zazwyczaj jest tak, że dany obszar metropolitalny jest również jeden do jednego obszarem funkcjonowania właśnie zintegrowanych inwestycji terytorialnych – ZIT. Myślę, że to tyle pokrótce, ale postaramy się bardziej precyzyjnie przygotować taką informację i przesłać na ręce pana przewodniczącego oraz ewentualnie prosić być może o uwzględnienie w kolejnych państwa pracach legislacyjnych tego typu problemu.

Jednym z takich ważnych – wydaje się – zadań w kontekście transportu jest kwestia przewoźników i wyłaniania ich w postępowaniach konkurencyjnych. Są gminy członkowskie, które są właścicielami przewoźników – PKM, mogą korzystać z ustawy o zamówieniach publicznych, tak zwanego inhouse’u. Nie ukrywamy, że jeżeli miasta członkowskie są w naszej metropolii właścicielem takiego PKM, a my będziemy organizatorem transportu, to wydaje się, że one też w dalszym ciągu powinny korzystać z tych przywilejów i my powinniśmy być w stanie zamówić usługi przewozowe za pomocą tej ustawy. Dokładnie w ten sposób. W innym przypadku musielibyśmy te przedsiębiorstwa przejmować i scalać. Ta dyskusja jest przed nami. Nie mamy jeszcze do końca rozpoznanego tego problemu. Naprawdę tych tematów jest dosyć sporo. Staramy się w tej chwili dobrze prawniczo opracować i dowiedzieć się, czy i w jakim stopniu te zmiany były potrzebne. Jednak jak wspomniałem, ta współpraca z nadzorem prawnym jest – myślę – dobra. My przygotowujemy katalog tych rzeczy, które ewentualnie mogłyby ułatwić. Na razie jednak funkcjonujemy i myślę, że całkiem nieźle.

Jeśli chodzi o pytania o budżet metropolii w roku 2018, to jest 362 miliony złotych. 332 miliony złotych jest to udział pięcioprocentowej składki PIT mieszkańców metropolii. 31 z kawalkiem to są składki miast i gmin członkowskich metropolii.

Jeśli chodzi o wydatki na promocję, wpisaliśmy – ale jak powiedziałem, budżet był przygotowywany w takim szaleńczym tempie – kwotę 10 milionów złotych dosyć ogólnie bez precyzowania takich bezpośrednich zadań. Staraliśmy się... Patrząc na inne duże miasta – metropolie, funkcjonujące w Polsce, takie jak choćby samo miast Katowice, Kraków, Gdańsk, Warszawa, te budżety są dużo wyższe. Katowice – 23 miliony, Kraków – 17, Gdańsk – 32, Warszawa – 26. Po pierwsze jednak, my musimy przyjąć własną strategię promocji. Musimy przygotować taki dokument, przygotować identyfikację wizualną, przygotować narzędzia. W tym więc roku prawdopodobnie promocja nie będzie jeszcze wymagała takich nakładów, które być może będą wymagane w przyszłości. Będziemy dyskutowali o tym, w jaki sposób powinniśmy tę promocję prowadzić, bo również chcielibyśmy podejmować takie działania w imieniu gmin, aby wykorzystać ten efekt współpracy i potencjału, który w ten sposób osiągamy. Pierwszą taką próbą jest udział metropolii w targach – MIPIM w Cannes, gdzie po raz pierwszy gminy członkowskie, te, które wcześniej nie miały najmniejszych szans uczestniczyć w tego typu targach i przedstawiać swoją ofertę terenów inwestycyjnych, dzięki naszemu stoisku i naszemu działowi będą mogły taką ofertę przedstawić. To jest jedno z takich działań, które byłoby wykonane w imieniu gmin w ramach budżetu, który zapisaliśmy.

Tak więc być może ta kwota wydaje się duża, ale z drugiej strony, porównując się do innych dużych miast, z którymi chcemy konkurować, te pieniądze są praktycznie o połowę mniejsze, a myślę, że nie muszą tutaj państwu przypominać, bo na pewno to było wskazywane jako jeden z argumentów przemawiających za uchwaleniem tej ustawy, że patrząc na sumę mieszkańców, na potencjał miast metropolii, choćby tego twardego jądra, tych 14 miast, w których mieszka 1,7 miliona, i patrząc na duże miasta, z którymi chcielibyśmy się porównywać – Kraków, Wrocław, Gdańsk, które ten potencjał ludnościowy mają jednak dużo mniejszy, okazuje się jednak, że te miasta rozwijają się dużo szybciej. My nie jesteśmy w stanie uruchomić takiego wspólnego potencjału. Największym naszym miastem są Katowice – 300 tys. mieszkańców, Sosnowiec – jest pan

prezydent – 200 tys., z czego za chwilę będzie poniżej 200 tys. z uwagi na proces wyludniania. Suma więc tych potencjałów miast nie sumuje się, do tej pory się nie sumowała. Mam nadzieję, że właśnie dzięki ustawie będzie jednak szansa, że ten potencjał trochę zostanie uwolniony. Zresztą to widać.

I przechodzę teraz do odpowiedzi na pytanie o współpracę z mniejszymi gminami. Nie ukrywam i potwierdzają to również wieloletni prezydenci dużych miast, choćby pan prezydent Zygmunt Frankiewicz, że on nie przewidywał aż takiej dużej eksplozji pozytywnej chęci współpracy. Praktycznie wszystkie decyzje w zgromadzeniach podejmowane są albo przez aklamację albo zdecydowaną większością. Te dyskusje są zawsze merytoryczne i one zawsze prowadzą w jednym kierunku. Mam nadzieję, że... To też jest efektem takiego miesiąca miodowego, ale z drugiej strony widać, że naprawdę ta współpraca funkcjonuje.

Jeżeli chodzi o pytanie dotyczące współpracy z gminami ościennymi, mamy taką sytuację, że spośród porozumienia MZKP Tarnowskie Góry, które jest organizatorem transportu, jedynie połowa, bo tam 10 gmin należy do tego porozumienia, jest członkami metropolii, a połowa jest poza. Podobnie jest w porozumieniu tuskim, gdzie jest sporo gmin, które do metropolii nie przystąpiły. Z tymi gminami mieliśmy okazję już się spotkać i rozmawiać. Chcemy ułożyć sobie z nimi absolutnie partnerskie zasady współpracy tak, aby dla nich warunki się zmieniły, jeśli chodzi o te działania, które podejmowali, organizując transport. Być może dzięki rozbudowie oferty transportowej wewnątrz metropolii będzie szansa rozbudować je w kierunku ościennych gmin. Te rozmowy więc idą w tym kierunku. Wydaje się, że taka współpraca będzie możliwa i jest pożądana.

Kwestia nowych zadań. To prawda, że w ustawie wpisany jest dosyć wąski katalog tych zadań. Ostatnio w dyskusji szczególnie związanej z ochroną środowiska i kwestii jakości powietrza pojawiają się pomysły, aby być może metropolia mogła być koordynatorem tego typu działań. Trochę patrzymy na zapis ustawowy, który niejako pozwala nam w drodze porozumień prowadzić pewne zadania i przejmować je od gmin. To jest w rozdziale II w art. 4 pkt 2. Na podstawie porozumień zawartych między związkiem a gminą możemy przejmować te zadania, więc wydaje się, że jest dosyć elastyczne i wymaga to tylko decyzji zgromadzenia ewentualnie później uregulowania tych spraw, o których mówiłem, związanych ze składką zmienną. Ale jeśli chodzi o to, czy i w jaki sposób możemy włączyć się w walkę ze smogiem, to takiej dyskusji jeszcze nie mieliśmy okazji przeprowadzić. Wydaje się, że na chwilę obecną w tych działaniach, które my podejmujemy, aspekt środowiskowy jest jednym z takich naszych priorytetów i choćby sam fakt naszego przystąpienia do projektu bezemisyjnego transportu na znacznie większą skalę właśnie dzięki potencjałowi metropolii wskazuje, że w tej działalności transportowej będziemy przede wszystkim promować ten transport niskoemisyjny czy wręcz bezemisyjny. Również w pozostałych działaniach, wykorzystując możliwość promocji, będziemy starać się podejmować działania edukacyjne. W tym zakresie niezależnie od tego, czy te zadania przejęlibyśmy od gmin, będziemy podejmować działania.

Mam nadzieję, że odpowiedziałem na większość pytań. Odpowiedziałem na te, które zapisałem. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Poseł Ławniczak, proszę bardzo.

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Kompetencjami samorządu pierwszego szczebla jest między innymi zarządzanie przestrzenią, polityka przestrzenna, która akurat jest wyłączona z samorządu drugiego szczebla i w jakimś stopniu jest przypisana samorządowi wojewódzkiemu. Samorząd to nie tylko zarządzanie publicznymi pieniędzmi, zarządzanie ludźmi i ich problemami, ale także zarządzanie przestrzenią. Czy w ramach metropolii, w ramach tej aglomeracji również ustalają państwo, a przynajmniej czy jest jakaś perspektywa wspólnego planowania przestrzeni dla 41 podmiotów samorządu pierwszego szczebla wchodzących w skład tej metropolii? Dlatego, że przekleństwem z drugiej strony polskich samorządów – ja mówię to też jako samorządowiec – jest to, że bardzo często każdy patrzy tylko

i wyłącznie z punktu widzenia swoich opłotków, a nie szerzej, podczas gdy jeśli chodzi o politykę przestrzenną, w mojej ocenie bardzo ważne jest spojrzenie szersze.

I druga część tego pytania. Czy pod tym względem albo już mieliście praktykę albo macie przynajmniej jakieś perspektywy, na przykład nawiązanie kontaktów z urzędem wojewódzkim w sprawie wspólnego planowania przestrzennego, strategicznych inwestycji infrastrukturalnych – oczywiście komunikacyjnych albo przesyłowych związanych z energetyką czy jakichkolwiek innych, żeby to wspólnie ustalać na obszarze aglomeracji metropolitalnej? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Pani poseł Halina Rozpondek. Proszę bardzo.

Poseł Halina Rozpondek (PO):

Dziękuję bardzo. Ja tylko też chciałabym przede wszystkim wyrazić zadowolenie, że po tylu latach pracy sejmowej udało się uchwalić ustawę, ale najważniejsze, że ta ustawa jest realizowana. Moje pytanie jest krótkie. W świetle tego, co pan mówił, jak wygląda współpraca z zarządem województwa i w ogóle z sejmikiem województwa, bowiem niektóre wasze plany a także obecne działania w jakiś sposób również sięgają do kompetencji województwa – choćby nawet kolej metropolitalna, o której pan tutaj mówił. Jak to wygląda dzisiaj i jak to wygląda w perspektywie czasowej? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Jeszcze raz poseł Andrzej Gawron. Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Gawron (PiS):

Panie przewodniczący, nie do końca pan odpowiedział na te wszystkie pytania, bo zapytałem jeszcze o obecne zatrudnienie w urzędzie.

Przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:

Tak, właśnie zapomniałem. Zapisałem sobie...

Poseł Andrzej Gawron (PiS):

Chodzi mi jeszcze o docelowe zatrudnienie. Prosiłbym, żeby jeszcze odnieść się do tego wykluczenia komunikacyjnego. Jak mówię, Lubliniec będzie inwestował teraz ze środków marszałka ponad 10 milionów złotych na centrum przesiadkowe. Jest tam węzeł komunikacyjny, przy pomocy którego bardzo łatwo można się skomunikować z Warszawą, Wrocławiem i innymi miastami.

Rzeczywiście może to by było racjonalne, żeby puścić taką jedną linię z Tarnowskich Gór do Lublińca, gdzie właśnie wszystkie te osoby z tego kierunku mogą przyjechać na dworzec, wsiąść i bardzo prosto dojechać do Warszawy czy w innym kierunku. Czy w ogóle planowane jest takie myślenie trochę szersze, nie tylko pod względem tych gmin, które należą do aglomeracji? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Proszę bardzo, panie przewodniczący. Posłowie, którzy chcą jeszcze zadać pytania, mogą się zgłaszać. Proszę bardzo.

Przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:

Tak. Przepraszam, faktycznie przejrzałem później pytania, które zapisałem, i dostrzegłem, że nie odpowiedziałem od razu na to pytanie, które pan zadał. Było jeszcze jedno o koszt zwolnienia dzieci.

Jeśli chodzi o zatrudnienie, to w tej chwili zatrudnionych jest 50 osób. Docelowo planujemy zatrudnić 60 osób. Natomiast w zależności od przejmowanych zadań lub nowych projektów chcielibyśmy, aby ten urząd pracował bardzo mocno zadaniowo i projektowo. Być może pojawi się większe zatrudnienie, ale wstępnie na chwilę obecną wydaje się, że docelowo byłoby to 60 osób. Koszt zatrudnienia rocznie wliczony do budżetu to 8,6 miliona złotych.

Jeśli chodzi o koszt zwolnienia dzieci, to wpisaliśmy do budżetu kwotę 9 milionów złotych, ale ona jest bardzo wstępna i, prawdę mówiąc, będzie można ją urealnić w okolicach września po kilku miesiącach funkcjonowania programu, bo te efekty

uzyskiwane przez Warszawę, przez Kraków nie są do końca jednoznaczne. Mówi się wręcz, że wpływy z biletów wzrastają, że obserwuje się zjawisko powrotu do komunikacji, do podróży rodziców z dziećmi. Może się okazać, że ta dopłata będzie dużo mniejsza albo nawet nie będzie jej wcale. Prawdę mówiąc ta kwota, którą zapisaliśmy w budżecie, miała być jedynie pokryciem tych niedoborów, które powstaną w wyniku funkcjonowania tego typu oferty. Tak więc na chwilę obecną założyliśmy taką kwotę, ale jesteśmy umówieni z obecnym organizatorem KZK GOP, który jeszcze funkcjonuje do końca tego roku, że dopiero na podstawie twardych danych i tych kart miejskich, które zostaną użyte, rozliczać dzieci, które będą korzystać z tej oferty.

Jeśli chodzi o połączenie z Lublińcem, to znam temat – miałem już okazję rozmawiać z MZKP Tarnowskie Góry, który wspominał o tym, że jest to jeden z istotnych kierunków dla nich połączeń autobusowych. Jednak na chwilę obecną nie mamy jeszcze wypracowanego rozwiązania, czy i w jaki ewentualnie sposób będziemy mogli tutaj wyjść naprzeciw tego typu oczekiwaniom. Tym bardziej, że nie ukrywamy, że trochę czeka nas taka praca organiczna prawie od zera – chcemy całą tę siatkę połączeń spróbować nanieść na przyszłe plany i projekty budowy kolei metropolitalnej. Chcielibyśmy, żeby główną osią transportową były właśnie połączenia szynowe i tramwajowe, żeby starać się ją tylko uzupełniać przy wykorzystaniu węzłów przesiadkowych połączeniami autobusowymi. Tak więc nasz obszar czeka taka rewolucja transportowa i komunikacyjna, a wykorzystując fakt powołania metropolii, możliwości działania w ten sposób, chcemy przeprowadzić ją jak najsprawniej, oczywiście dbając o dobre relacje z naszymi gminami sąsiednimi i tymi, które leżą na trasie pożądanego kierunku przejazdów pasażerskich.

Patrzę na pytania. Jak wygląda współpraca z zarządem województwa? Mam to szczęście, że przez kilka lat byłem wicemarszałkiem województwa i w związku z tym obecny zarząd jest tym zarządem, z którym współpracowałem. Być może dlatego, ale myślę, że nie do końca, ta współpraca jest naprawdę bardzo dobra. Tych tematów, które z marszałkiem województwa poruszamy, jest kilka przynajmniej w kilku obszarach. Na pewno to jest kwestia współpracy w zakresie planów dotyczących projektowania kolei metropolitalnej, ponieważ wstępnie wydaje się, że nie byłoby potrzeby powołania jakiegoś osobnego przewoźnika, który byłby odpowiedzialny za przewozy metropolitalne. Być może mógłby się tym zająć obecny przewoźnik – Koleje Śląskie, które mogłyby świadczyć na naszą rzecz usługę przewozów metropolitalnych. Ta współpraca mogłaby różnie wyglądać. W grę wchodziłby nasz tabor, który moglibyśmy pozyskać, albo wchodziłby tabor pozyskany bezpośrednio przez przewoźnika. Wdaje się jednak, że to byłoby racjonalne działanie, które nie powodowałoby nadmiernych kosztów biurokratycznych nowych zarządów nowych spółek. Wydaje się, że taka współpraca jest możliwa i takie rozmowy w tym kierunku się rozpoczęły. Rozpoczęliśmy również rozmowy o wspólnym bilecie na przewozy autobusowe, tramwajowe i trolejbusowe. Można by było poszerzyć o wspólny bilet na połączenia kolejowe i wtedy mielibyśmy wszystkie środki transportu w metropolii, z których można by było korzystać za pomocą jednego biletu. W tej chwili jeszcze tak nie jest, ale docelowo taki jest zamysł.

Marszałek województwa śląskiego jest również właścicielem jednego z największych przedsiębiorstw wodociągowych w Europie. Jest to Górnośląskie Przedsiębiorstwo Wodociągów, które zaopatruje szereg miast. Dla niektórych z tych miast praktycznie jest monopolem. To przedsiębiorstwo przeżywa pewne trudności związane z tym, że wiele miast buduje własne ujęcia wody i odchodzi od tego systemu zaopatrzenia w wodę. To powoduje zwiększenie kosztów jednostkowych dostarczenia wody do poszczególnych gmin. Wydaje się, że ten system powinien jednak funkcjonować na innych większych wydajnościach. Rozmawiamy o zwiększeniu możliwości zakupu tej wody. Dzięki temu ten system zaopatrzenia będzie stabilny, bezpieczny dla mieszkańców i tańszy. Jest to jeden z takich – myślę – ważnych kierunków. Bezpieczeństwo dostaw wody do naszych miast jest bardzo ważne z uwagi na zdegradowanie przemysłowe, na kwestie wydobywania, kwestie geologii. Przedsiębiorstwo, które ma źródło zaopatrzenia poza miastami w postaci dwóch zbiorników powierzchniowych, powinno być dla nas cennym partnerem.

Próbujemy również z marszałkiem uzgodnić, w jaki sposób powinno wyglądać planowanie przestrzenne, jakiego rodzaju kompetencje zostały przeniesione, bo z ustawy

wynika, że prawdę mówiąc, trochę tego władztwa związanego z planowaniem od marszałka przechodzi właśnie do nas. Prawdę mówiąc, dopiero pracujemy nad tym, żeby opracowywać specyfikację i żeby zatrudnić specjalistów, którzy przygotowują studium kierunków zagospodarowania przestrzennego. Myślę, że w trakcie tych prac będziemy mogli więcej powiedzieć, w jaki sposób mogłyby te prace przebiegać i w jaki sposób takie studium obowiązujące dla miast i gmin metropolii mogłoby powstać. To wszystko – dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Czy są jeszcze pytania do pana przewodniczącego? Proszę bardzo, panie prezydencie.

Prezydent Sosnowca Arkadiusz Chęciński:

Może dodam dwa zdania do wypowiedzi pana przewodniczącego, ponieważ pan przewodniczący nie ma bezpośrednio wglądu w to, co się dzieje w KZK GOP, bo tak, jak pan przewodniczący mówi, KZK GOP będzie organizatorem transportu jeszcze do końca bieżącego roku. Później wszystko przejmuje metropolia. Już mogę powiedzieć, że te dane, które pojawiały się i które mówiły o tym, że będzie niższy dochód z tytułu przejazdu autobusami, z przejazdu transportem publicznym... Dane za styczeń pokazują, że jest inaczej. To, co metropolia w tym okresie czasu zrobiła – i ta promocja transportu, między innymi właśnie dla osób poniżej 16 roku życia, ale też pan przewodniczący nie dodał, nie pochwalił metropolii, że również obniżyliśmy ceny przewozów (biletów jednorazowych), a od 1 kwietnia wprowadzamy obniżone stawki biletów okresowych – sprawiło, że dochód ze sprzedaży biletów za styczeń jest o około 1,5 miliona wyższy niż w roku ubiegłym. Mimo bezpłatnej komunikacji dla dzieci dochód ze sprzedaży biletów jest o 1,5 miliona złotych wyższy. Myślę, że to jest właśnie ta promocja.

Chciałbym jeszcze dwa zdania dodać w sprawie tych problemów prawnych, o których mówiliśmy. One może nie są bezpośrednio związane z metropolią, ale jest mowa o transporcie i połączeniu Tarnowskich Gór z Lublińcem. Niestety z punktu widzenia polskiego prawa nie jest to łatwe. Z czego to wynika? Z tego, że polskie prawo mówi, że dwóch operatorów nie może prowadzić transportu bez specjalnego porozumienia, które najczęściej jest zawierane w urzędzie marszałkowskim przy panu marszałku. Jest w ustawie taki przepis, który mówi, że operator może tylko i wyłącznie funkcjonować na terenie tego rejonu, którego jest operatorem, którego jak gdyby współwłaścicielem są te gminy, jakie w nim działają. Tak więc KZK GOP nie może wozić ludzi do terenów, w których nie funkcjonuje – na przykład do Lublińca. Trzeba podpisywać specjalne porozumienia między operatorami, co jest skomplikowane. Myślę, że jest to jedna z takich rzeczy, w sprawie której poproszę pana przewodniczącego, żeby przekazał taką informację. To jest jedna sprawa.

Druga kwestia. Prosilibyśmy również, ponieważ mamy dziwną sytuację. My w metropolii, w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii mamy swoje przedsiębiorstwa przewozowe transportu publicznego PKM Sosnowiec, Gliwice, Tychy, Katowice i Tarnowskie Góry, jeżeli dobrze pamiętam. Nie wiem, czy jeszcze jakieś mniejsze funkcjonują. Jeszcze Świerklaniec, ale to są mniejsze. Niestety nasze przedsiębiorstwa nie mogą być traktowane jako podmioty wewnętrzne i nie mogą przejmować zadań inhouse. Prosilibyśmy, żeby zwrócić na to uwagę, bo niestety samorządowe przedsiębiorstwa w tym momencie, gdy ich właścicielem są gminy, nie są traktowane jako podmioty wewnętrzne. One nie mogą startować... muszą startować w przetargach – nie są traktowane jako podmioty wewnętrzne i nie można stosować inhouse'u. To też – myślę – jest ważna sprawa, o której poruszenie prosilibyśmy.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Czy są jeszcze pytania do pana przewodniczącego? Nie ma. Proszę państwa. Dziękuję za dzisiejsze spotkanie. Analizowałem ten temat. Stwierdzam, że tak naprawdę to chyba jest najważniejsza ustawa naszej kadencji, bo tak naprawdę stworzyliśmy nowy etap w historii polskiego samorządu. To jest pierwszy krok. Państwa metropolia jest jedną z ciekawszych, jeżeli chodzi o metropolie europejskie. Mówimy więc tutaj o dosyć historycznym wydarzeniu. Myślę, że wrócimy jeszcze do tego tematu. Czy pod koniec

toku czy na początku przyszłego roku będziemy prosili ministerstwo spraw wewnętrznych o pewne praktyczne uwagi. Kwestia tego, jak postępuje rozwój, kwestia dołączenia nowych podmiotów do metropolii – widać, że to zagadnienia, które będą w obszarze zainteresowania. My jako Komisja bez wątpienia będziemy chcieli bacznie przyglądać się państwa metropolii i trzymamy za państwa kciuki.

Proszę bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję za te miłe słowa i za państwa przychylność. To naprawdę jest wielka rzecz. Dla mieszkańców metropolii i dla nas to jest ważne narzędzie. Chciałbym więc serdecznie za to podziękować.

Z drugiej strony nie ukrywam, że współpraca z państwem jest dla nas bardzo ważna i mam nadzieję, że państwo przyjmą zaproszenie. Być może warto zorganizować wyjazdowe posiedzenie Komisji Samorządu Terytorialnego w trakcie posiedzenia zgromadzenia. Będą państwo mogli mieć okazję spotkać się z samorządowcami, którzy biorą udział w tym projekcie i działają w ramach związku, aby móc uzyskać bezpośrednio od zainteresowanych informacje, w jaki sposób wpływa to na ich funkcjonowanie. Przekonają się państwo, że to naprawdę jest dobry projekt, dobra ustawa i dobre działanie. Jeszcze raz więc bardzo dziękuję i serdecznie zapraszam.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Na pewno skorzystamy z zaproszenia.

Na tym zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo wszystkim za przybycie.