

Posłowie wysłuchali informacji o GZM. Pozytywna ocena NIK za 4 lata działalności

Działalność Metropolii przyczyniła się do podniesienia jakości zadań publicznych – to jeden z wniosków zawartych w raporcie Najwyższej Izby Kontroli na temat funkcjonowania Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Cztery lata działalności GZM były tematem posiedzenia Sejmowej Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, które odbyło się w środę (11 maja) w Warszawie.

Posiedzenie sejmowej komisji było poświęcone informacji na temat funkcjonowania Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w latach 2017-2021. Oprócz wystąpienia przewodniczącego zarządu GZM Kazimierza Karolczaka, na posiedzeniu zaprezentowano także wnioski z raportu Najwyższej Izby Kontroli, które przedstawił Piotr Miklis, dyrektor katowickiej delegatury NIK.

– Działalność GZM przyczyniła się do podniesienia jakości zadań publicznych przejętych do realizacji przez jej jednostki organizacyjne w obszarze publicznego transportu zbiorowego: ustanowiono regularne linie autobusowe łączące miejscowości na terenie GZM z portem lotniczym w Pyrzowicach, przekształcono szereg połączeń autobusowych w linie metropolitalne tworzące szkielet sieci transportowej w aglomeracji. Wdrożono także działania zmierzające do dalszej integracji systemu publicznego transportu zbiorowego na terenie Metropolii po przejęciu (z dniem 1 stycznia 2019 r.) zadań wykonywanych w tym zakresie dotychczas przez trzy odrębne podmioty – referował Piotr Miklis.

Dyrektor NIK zauważył, że Metropolia sprawnie wydatkuje środki

finansowe na realizację swoich zadań. Przytoczył przykład Zarządu Transportu Metropolitalnego, którego liczba pracowników jest o 30 proc. mniejsza od zatrudnienia u trzech wcześniejszych organizatorów transportu, którzy funkcjonowali przed utworzeniem GZM. Dodał, że w samym urzędzie metropolitalnym zatrudnienie wzrastało adekwatnie do powiększającego się wachlarza zadań, które Metropolia realizuje.

NIK pozytywnie oceniła działania związane z organizacją publicznego transportu zbiorowego, chwalać wspomnianą wcześniej integrację organizatorów transportu, a także ujednoczenie taryfy biletowej czy wprowadzanie nowych połączeń metropolitalnych.

Kontrolerzy zwrócili uwagę na pewne nieprawidłowości, ale podkreślali, że mają one charakter wewnątrzorganizacyjny i nie mają wpływu na jakość świadczonych usług. Z uznaniem mówili również o tym, że po ich stwierdzeniu, Urząd Metropolitalny natychmiast podjął prace, aby je uregulować według przedstawionych zaleceń.

NIK w swoim raporcie zwrócił również m.in. uwagę, że ściągальność opłat, które zostały nałożone na pasażerów za jazdę na gapę były niewystarczające w porównaniu do kwoty tych zaległości. Uszczelnienie funkcjonowania tej części systemu i przeciwdziałanie nieuczciwym pasażerom, to jeden z tych obszarów, nad którym również bardzo mocno koncertuje się Zarząd Transportu Metropolitalnego. Niestety – pomimo różnego rodzaju działań, nie zawsze możliwe jest podnoszenie skuteczności w tym obszarze. Realnym i największym problemem jest to, że ok. 30 proc. osób, które otrzymają wezwanie do zapłaty za jazdę bez ważnego biletu w ZTM – nie posiadają żadnego adresu zamieszkania w bazie PESEL, co sprawia, że nie mogą zostać dopisane do Krajowego Rejestru Długów. Wpisanie do tego rejestru uniemożliwiłoby takim osobom wzięcie w przyszłości kredytów bankowych lub dokonywanie zakupów w systemie ratałnym.

Odnosząc się do danych: tylko w zeszłym roku łączna wartość ściągniętych należności za jazdę bez ważnego biletu wyniosła w ZTM prawie 8,5 mln zł i było to o ponad 2,3 mln zł więcej niż w roku 2020 roku. Nieuczciwi pasażerowie, którzy należności tych nie uregulowali, musieli się liczyć z tym, że ich sprawie zostanie nadany bieg administracyjny. W 2021 roku ZTM skierował ok. 23 tys. tego typu spraw do sądu (o 35 proc. więcej niż w 2020 roku), wszczęto prawie 18 tys. egzekucji komorniczych (o prawie 300 proc. więcej niż w roku 2020), a ponad 12 tys. osób otrzymało ostrzeżenie o zamiarze wpisania do Krajowego Rejestru Długów.

Raport NIK: Utworzenie i funkcjonowanie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Przewodniczący GZM Kazimierz Karolczak opowiedział o projektach realizowanych w latach 2017-2021, wspominając, że konurbacja śląsko-zagłębiowska od lat potrzebowała podmiotu, który mógłby realizować zadania na poziomie ponadlokalnym. Wspomniał przy tym o problemach i wyzwaniach, jakie stoją przed pierwszą metropolią w Polsce.

Zaznaczył, że w wielu miastach utworzono koleje aglomeracyjne, które usprawniają podróżowanie po ich obszarze. Tego typu kolei brakuje jednak w miejscu, w którym wydaje się ona najbardziej potrzebna, czyli w centralnej części woj. śląskiego. Z tego względu Metropolia podjęła się trudu budowy Kolei Metropolitalnej, która powinna funkcjonować już od wielu lat.

Spotkanie z posłami było także okazją do pochylenia się nad tematem ustawy o związku metropolitalnym oraz kompetencjom, jakie Metropolii w niej przypisano. Przewodniczący GZM wspominał o wyzwaniu związanym z gospodarką odpadami. Opowiedział o staraniach Metropolii związanych z budową spalarni odpadów, co spotkało się z negatywną opinią nadzoru prawnego Wojewody Śląskiego, który uznał, że zgodnie z ustawą GZM nie posiada kompetencji do budowy takiego zakładu.

Posłowie uczestniczący w posiedzeniu przyznali, że Metropolia wydaje się właściwym podmiotem do budowy spalarni i mogłaby przeprowadzić to zadanie sprawniej niż jednostki samorządu terytorialnego.

Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej zajmuje się sprawami organizacji i funkcjonowania struktur samorządu terytorialnego, zarządu mieniem komunalnym, gospodarki komunalnej, zagospodarowania przestrzennego oraz rozwoju regionów i społeczności lokalnych; do zakresu działania Komisji należy także rozpatrywanie założeń polityki regionalnej państwa.

Informacja na temat funkcjonowania GZM w latach 2017-2021

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia 2017-2021 – prezentacja