

Zmiana ceny biletów od września. Projekt konsultowany ze związkami zawodowymi

Dwucyfrowa inflacja oraz wzrost cen paliw o ponad 40 proc. w porównaniu do zeszłego roku – to czynniki, które wpływają na rosnące koszty funkcjonowania również komunikacji miejskiej.

Najważniejsze zmiany w cenniku ZTM, które zostały przedstawione do konsultacji:

- Pasażerowie regularnie i często korzystający z komunikacji miejskiej zapłacą za bilety tyle samo, co teraz. Zmiany nie obejmą biletów 90 i 180- dniowych, wieloprzejazdowych oraz Metrobiletów.
- Zmiana cen dla pozostałych biletów nie przekroczy wskaźnika poziomu inflacji. Zmiany cen będą wahać się w przedziale od 9% do 13%.
- Ważna zmiana: wprowadzona zostanie jednolita taryfa czasowa dla biletów jednorazowych. Oznacza to, że od września bilety będą ważne przez 20, 40 lub 90 minut bez rozróżniania na terenie ilu gmin będziemy korzystać z komunikacji miejskiej (już nie będzie podziału na jedno, dwa lub więcej miast). Docelowo, ale nie od września – taryfa odległościowa również zostanie zmieniona na czasową.
- Ceny krótkookresowych biletów elektronicznych pozostaną niższe niż papierowych.
- Dostrzegając problem nieuczciwych pasażerów, którzy jeżdżą bez biletów, podwyższone zostaną do 550 zł (z 200 zł) opłaty dodatkowe za jazdę „na gapę”. Jednocześnie zostanie wprowadzony mechanizm dla osób, które mają uregulowane wszystkie ewentualne kary lub zawsze kupują

bilety, ale raz zdarzyło się im nieznacznie przekroczyć ważność swoje biletu (np. 30-dniowego). Mechanizm pozwoli im obniżyć tę opłatę dodatkową z 300 zł do 50 zł. W jaki sposób?

Szczegóły wyjaśnione są poniżej.

Jeśli sytuacja gospodarcza w Polsce już nie pogorszyłaby się do końca roku – a z prognoz wynika, że szczyt inflacji jeszcze nie nastąpił, to szacowany brak w kasie ZTM na utrzymanie komunikacji miejskiej może wynieść ok. 80 mln zł. To tyle ile potrzeba na utrzymanie 46 linii autobusowych. Trudności te spotęgowane są „ogonem” strat, który narastał od 2020 roku w związku z pandemią koronawirusa i lockdownami. Chociaż czerwiec 2022 roku jest pierwszym miesiącem od dwóch lat, kiedy liczba sprzedanych biletów jest porównywalna do 2019 roku, to tylko przez pierwsze miesiące 2022 roku sprzedaż biletów była o ponad 43 mln zł niższa niż przed pandemią. Rozliczenia lat 2020 i 2021 kończono były prawie 170 mln zł „na minusie”.

– Decyzje o zmianie cen biletów nigdy nie należą do prostych. Gdy mówimy o szacowanych „stratach finansowych”, to w naszym przypadku – jako instytucji publicznej – nie mamy na myśli pieniędzy, które zostałyby w kieszeni zarządów przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. To pieniądze potrzebne do tego, by mógł być realizowany w pełni rozkład jazdy dla wszystkich linii komunikacji miejskiej, z której dzisiaj mogą korzystać pasażerowie – wyjaśnia Kamila Rożnowska, rzecznik prasowy Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Bardzo wysoka inflacja, wzrost cen paliw i dodatkowe obciążenie budżetów gmin z powodu zmian podatkowych oraz – z drugiej strony – chęć utrzymania aktualnej oferty komunikacji miejskiej i dalszy jej rozwój, sprawiły, że podjęta została decyzja o wprowadzeniu zmian w cenniku ZTM. Projekt i zakres tych zmian został przedstawiony do konsultacji ze związkami zawodowymi.

Projekt nowych cen biletów i opłat w Taryfie ZTM

– Do dyskusji o zmianie cen biletów zawsze podchodzimy ostrożnie. Przed ich podjęciem analizujemy jak najwięcej czynników, które wpływają na sytuację gospodarczą. Zmiany te ograniczyliśmy do niezbędnego minimum. Propozycję tę przekazaliśmy do konsultacji ze związkami zawodowymi. Wstępnie planujemy, że zmieniony cennik zacząłby obowiązywać od września – dodaje Kamila Rożnowska.

Projekt zmian cennika ZTM od września 2022 roku

Zmiana cen będzie dotyczyć biletów jednorazowych oraz biletów 30-dniowych. W każdej sytuacji zmiana ceny nie przekroczy wskaźnika inflacji i będzie się wahać od 9 do 13 proc. Co ważne: zmiany cen nie będą dotyczyć pasażerów, którzy z komunikacji korzystają regularnie – ceny Metrobiletów, biletów długookresowych na 90 i 180 dni oraz abonamentu biletów wieloprzejazdowych nie zostaną podniesione.

Kolejną zmianą będzie wprowadzenie jednolitej taryfy czasowej dla biletów jednorazowych. Oznacza to, że bilety będą ważne przez 20, 40 lub 90 minut – bez rozróżnienia czy korzystamy z nich na terenie jednej, dwóch czy większej liczby gmin. W następnych miesiącach, wraz z uruchomieniem nowego systemu płatności za bilety, taryfa odległościowa również zostanie zastąpiona czasową. Taryfa czasowa jest też uniwersalna i stosowana w największych polskich miastach i aglomeracjach, a jej główną przewagą jest możliwość dokonywania przesiadek w ramach ważności jednego biletu. W przypadku ewentualnych opóźnień – ważność biletu będzie sprawdzana **do planowanego czasu rozkładowego**, a w momencie przesiadki – ten czas będzie rozstrzygany na korzyść pasażera

Dostrzegając problem nieuczciwych pasażerów, zostaną

podwyższone opłaty za jazdę na „gapę” – ze 120 zł do – nawet – 550 zł. Ale jednocześnie wprowadzony zostanie mechanizm, który pozwoli tę karę obniżyć do 50 zł dla wszystkich, którzy nie mają żadnych innych kar za jazdę na gapę lub uregulowali wcześniejsze należności. Po tej zmianie – w Punkcie Obsługi Pasażera będzie można poinformować o chęci skorzystania z obniżenia otrzymanej kary z 300 zł do 50 zł oraz kupić bilet na 180 dni na całą sieć (jego cena bez zmian; kosztuje 550 zł). Mechanizm ten ma mieć wymiar edukacyjny: bardziej opłaca się kupić bilet i uczciwie podróżować komunikacją miejską, niż ryzykować karę w wysokości ceny biletu na 180 dni. W ten sposób zamiast zapłacić kilkaset złotych „kary za nic”, będzie można znaczną część tej kwoty przeznaczyć na zakup biletu, który pozostaje w bardzo atrakcyjnej cenie, niż gdyby kupić sześć biletów 30-dniowych na całą sieć.

Równocześnie wprowadzona zostanie możliwość obniżenia do 50 zł opłaty dodatkowej dla osób, które regularnie (w ostatnich 6 miesiącach łączny okres ważności ich biletów wyniósł 175 dni) kupowały bilety, ale z różnych innych powodów jechali bez ważnego biletu. Celem rozwiązania jest wprowadzenie łagodniejszych zasad dla tych osób, które kupują bilety, ale w momencie kontroli takowych nie mieli i nie mają w stosunku do ZTM żadnych zaległości. Pozwoli to na obniżenie tym osobom wysokości opłaty dodatkowej do maks. 50 zł, tak aby nie traktować ich jednakowo jak osób, które z premedytacją jeżdżą bez biletu. Tacy pasażerowie nie będą musieli dodatkowo kupować biletu Sieć 180.

- **Pasażerowie regularnie i często korzystający z komunikacji miejskiej zapłacą za bilety tyle samo, co teraz. Zmiany nie obejmą biletów 90 i 180-dniowych,**

wieloprzejazdowych oraz Metrobiletów.

Oznacza to, że pasażerowie, którzy kupują bilety na dłuższy okres, nie tylko będą płacić relatywnie mniej za dokonywane przejazdy, ale również nie zostaną objęci podwyżką. Przykładowo w przypadku biletu półrocznego (Sieć 180), jego miesięczny koszt to 92 zł, co jest korzystną ceną w porównaniu do pozostałych biletów miesięcznych. Równie korzystna jest w tym względzie oferta biletu wieloprzejazdowego – to pakiet biletów jednorazowych, który jest ważny przez pół roku. Korzystając z tego biletu – jednorazowe przejazdy pozostają w dużo bardziej atrakcyjnych cenach.

Utrzymanie konkurencyjności cenowej biletów okresowych w porównaniu do jednorazowych jest dla GZM podstawowym celem przy projektowaniu zmian w cenniku. Zależy jej na tym, aby zmiany te były jak najmniej dotkliwe dla pasażerów, którzy z komunikacji miejskiej korzystają regularnie lub nie tak często, ale z pakietem abonamentowym (bilety wieloprzejazdowe).

• Wprowadzenie jednolitej taryfy czasowej dla biletów jednorazowych/ krótkookresowych.

Celem tej zmiany jest ujednolicenie zakresu obowiązywania biletów jednorazowych, które docelowo w całym systemie, niezależnie od kanału zakupu – będą funkcjonować według taryfy czasowej (jednak zmiana taryfy odległościowej na czasową nastąpi później niż projektowane zmiany).

Zmiana ta jest związana z dobiegającymi końca pracami nad nowym systemem płatności za bilety, który zastąpi wdrażany już kilkanaście lat temu system ŚKUP. Jego podstawą funkcjonowania będzie unowocześniony system informatyczny, który umożliwi pasażerom korzystanie z dowolnej taryfy poprzez aplikację

mobilną (fizyczna wersja karty nie zostanie wycofana i wciąż będą mogli z nich korzystać pasażerowie, którzy wolą w ten sposób kupować bilety komunikacji miejskiej).

Taryfa czasowa jest też uniwersalna i stosowana w największych polskich miastach i aglomeracjach, a jej główną przewagą jest możliwość dokonywania przesiadek w ramach ważności jednego biletu. Ponadto ujednolicenie to pozwoli na zwiększenie proporcjonalności w dostępie do oferty komunikacyjnej pomiędzy mieszkańcami różnych – pod względem wielkości i rozległości – gmin w GZM.

Stosowana dotychczas taryfa strefowa powodowała bardzo duże różnice, ponieważ oferta komunikacyjna dla biletu w ramach 1 miasta nie była jednakowa dla wszystkich mieszkańców (w małych gminach pozwalało to na przejazd do 15-20 minut, w dużych czasem nawet do godziny, a z kolei w niektórych sytuacjach 20-minutowa podróż pozwoliłaby również dojechać do sąsiednich gmin).

Wraz z wprowadzeniem tych zmian, nie ulegnie zmianie zakres czasowy obowiązywania biletów – będą umożliwiać podróż wraz z przesiadkami przez 20, 40 oraz 90 minut. W sytuacji ewentualnego opóźnienia autobusu/tramwaju/trolejbusu kontrolerzy będą sprawdzać ważność biletu **do planowanego czasu rozkładowego**, a w momencie przesiadki – ten czas będzie rozstrzygany na korzyść pasażera. Jednocześnie bilet „90 minut” będzie upoważniał również do przejazdu do końca kursu przy podróży jednorazowej.

• Zmiana cen dla pozostałych biletów nie przekroczy wskaźnika poziomu inflacji. Zmiany cen będą wahać się w przedziale od 9% do 13%.

Największa zmiana będzie dotyczyć papierowych biletów krótkookresowych – cena podstawowego biletu na 20 minut z

możliwością przesiadek wyniesie 4,60 zł. Jednak korzystając z biletów elektronicznych za ten sam bilet zapłacimy 4,00 zł, a pasażer korzystający z biletu na 80 przejazdów (W80) za jedną podróż zapłaci **jedynie 2,50 zł**.

Ze względu na zmianę cen biletów jednorazowych, zmieniona nieznacznie zostanie cena biletu „Dziennego” – jednak i tutaj zachowana zostanie atrakcyjność tej oferty. Jego cena po wprowadzonej zmianie zrówna się z kosztem zakupu dwóch biletów 90-minutowych w formie elektronicznej, a będzie niższa niż suma cen dwóch biletów 90-minutowych w formie papierowej.

Ponadto bilet „Dzienny” jest ważny znacznie dłużej – można na nim podróżować do godz. 23:59 dnia, w którym go kupiliśmy. Oznacza to, że gdyby chcieć jeździć na nim bez przerwy, to w ciągu dnia możemy na nim wykonać piętnaście 90-minutowych podróży o wartości 90 zł, które musielibyśmy zapłacić korzystając tylko z biletów strefowo-czasowych na całą sieć. Dodatkowo w dni wolne posiadacz biletu „Dziennego” normalnego może w ramach tego jednego biletu zabrać w podróż jeszcze jedną osobę.

• Ceny krótkookresowych biletów elektronicznych pozostaną niższe niż papierowych.

Stale powiększane są kanały sprzedaży biletów elektronicznych, ponieważ cieszą się one coraz większą popularnością wśród pasażerów. Każdego dnia ZTM sprzedaje w ten sposób ponad 40 tys. biletów. Bilety dostępne są w sześciu mobilnych aplikacjach – autoryzowanej przez Metropolię aplikacji Mobilny ŚKUP oraz w pięciu aplikacjach zewnętrznych: SkyCash, mPay, moBiLET, jakdojade, zBiletem.

Ponadto dobiegają końca prace związane ze stworzeniem nowego systemu płatności za bilety, który zastąpi obecny system ŚKUP. Podstawą nowego systemu będzie właśnie mobilna aplikacja.

Jednocześnie w ponad 200 autobusach i trolejbusach można już kupować bilety w automatach, które obsługują płatności zbliżeniowe (ceny biletów w automatach biletowych odpowiadają niższym cenom dla biletów elektronicznych).

W najbliższej przyszłości wszystkie pozostałe pojazdy zostaną wyposażone w nowe automaty biletowe obsługujące te płatności – w pierwszej połowie czerwca podpisana została umowa na zakup 1,5 tys. urządzeń. Zainstalowanie tych urządzeń we wszystkich pojazdach, pozwoli zlikwidować sprzedaż biletów przez kierowców.

- **Dostrzegając problem nieuczciwych pasażerów, którzy jeżdżą bez biletów, podwyższone zostaną do 550 zł (z 200 zł) opłaty dodatkowe za jazdę „na gapę”.**

Metropolia przeanalizowała wysokość opłat dodatkowych w innych polskich miastach. Obowiązujące w ZTM „kary” były jednymi z najniższych w Polsce. Niestety zdarzało się, że prowadziło to również do sytuacji, kiedy pasażerowie notorycznie jeździli bez biletów, wychodząc z założenia, że bardziej opłaca się zapłacić na miejscu 120 zł opłaty dodatkowej, niż kupować regularnie np. bilety 30-dniowe.

Dlatego też dostrzegając pasażerów, którzy odpowiedzialnie korzystają z transportu publicznego, a pośrednio są również poszkodowani przez te nieuczciwe zachowania – Metropolia zdecydowała o tym, że opłaty dodatkowe za jazdę bez ważnego biletu powinny być bardziej dotkliwe i przeciwdziałać tym nadużyciom. Wzrost opłat dodatkowych w tej propozycji wygląda następująco:

Opłata za brak biletu			Opłata za brak dokumentu do ulgi			Opłata za zatrzymanie pojazdu
na miejscu	do 14 dni	po 14 dniach	na miejscu	do 14 dni	po 14 dniach	—
200 zł*	300 zł**	550 zł***	100 zł	125 zł	250 zł	600 zł

*wzrost ze 120 zł

**wzrost ze 155 zł

*** wzrost z 200 zł

- **Wprowadzony zostanie mechanizm dla osób, które płacą za przejazdy, ale z różnych powodów przydarzyło się im jechać bez ważnego biletu.**

Warunkiem uzyskania możliwości zapłaty opłaty dodatkowej w niższej kwocie będzie zgłoszenie się do Punktów Obsługi Pasażera w terminie do 14 dni od daty powstania opłaty i poinformowanie o chęci skorzystania z opcji obniżenia opłaty dodatkowej. Pracownicy POP sprawdzą, czy pasażer ma uregulowane wszystkie ewentualne wcześniejsze kary. Wówczas takim osobom opłata dodatkowa zostanie obniżona z 550 do 50 zł, jeśli zakupią jednocześnie bilet półroczny „Sieć 180” za 550 zł.

Celem tego rozwiązania jest jego wymiar edukacyjny: bardziej opłaca się kupić bilet i uczciwie podróżować komunikacją miejską, niż ryzykować karę w wysokości ceny biletu na 180 dni. W ten sposób zamiast zapłacić kilkaset złotych „kary za nic”, pasażerowie będą mogli znaczną część tej kwoty przeznaczyć na zakup biletu, który pozostaje w bardziej atrakcyjnej cenie, niż gdyby kupić sześć biletów 30-dniowych na całą sieć.

- Wprowadzona zostanie możliwość obniżenia do 50 zł opłaty dodatkowej dla osób, które regularnie (w ostatnich 6 miesiącach łączny okres ważności ich biletów wyniósł 175 dni) kupują bilety, ale z różnych innych powodów jechali bez ważnego biletu.

Celem rozwiązania jest wprowadzenie łagodniejszych zasad dla tych osób, które kupują bilety, ale w momencie kontroli takowych nie mieli i nie mają w stosunku do ZTM żadnych zaległości. Pozwoli to na obniżenie tym osobom wysokości opłaty dodatkowej do maks. 50 zł, tak aby nie traktować ich jednakowo jak osób, które z premedytacją jeżdżą bez biletu. Tacy pasażerowie nie będą musieli dodatkowo kupować biletu Sieć 180.

Zasada ta będzie dotyczyć pasażerów, którzy w ciągu ostatniego pół roku (175 dni) kupowali regularnie bilety okresowe lub nieznacznie przekroczyli ważność posiadanego biletu (np. o jeden dzień).

COVID opóźnia uruchomienie autobusowych linii metropolitalnych

Z uwagi na ogłoszone przez rząd obostrzenia, pierwsze autobusowe linie metropolitalne zostaną uruchomione później niż planowano. Nastąpi to nie 5 kwietnia, lecz tydzień po zakończeniu lockdownu.

Przedstawiciele Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz Zarządu Transportu Metropolitalnego zgodnie podkreślają, że w dobie rozwijającej się trzeciej fali pandemii, wprowadzonych przez rząd obostrzeń i zaleceń dotyczących świadczenia pracy w trybie zdalnym, utrzymanie pierwotnego terminu pierwszego etapu projektu jest nieuzasadnione. – Uruchamianie nowych połączeń, w czasie trudnego do przewidzenia popytu na przewozy, nie jest działaniem właściwym. W związku z tym nie chcemy wdrażać projektu w okresie, kiedy linie nie będą spełniały swoich zadań. Utrzymanie wcześniej zaplanowanego terminu nie jest obecnie uzasadnione ani potrzebami przewozowymi, ani zasadami ekonomii – wskazuje Aleksander Sobota, zastępca dyrektora ds. przewozów w ZTM. – To była trudna decyzja, tym bardziej, że nasi pracownicy oraz przedstawiciele gmin włożyli już bardzo dużo pracy w realizację tego projektu – przyznaje dyrektor Sobota.

GZM i ZTM na razie nie wskazują precyzyjnego, nowego terminu uruchomienia pierwszych autobusowych linii metropolitalnych. Uzależnione to zostało od rozwoju sytuacji. Zdecydowano jednak, że nowe połączenia powinny ruszyć tydzień po zakończeniu lockdownu. – Takie postawienie sprawy zwiększa naszą elastyczność – dodaje dyrektor Sobota.

Linie metropolitalne to system 31 linii autobusowych, dzięki którym będzie można łatwiej przemieszczać się między największymi ośrodkami. Pierwsze z nich będą przede wszystkim obsługiwać duże miasta, a co za tym idzie duże potoki pasażerskie. W kolejnym etapie na ulice wyjadą autobusy tych linii, których główną rolą będzie integracja obszarów Metropolii. W ostatnim z etapów uruchomione zostaną te linie, których celem będzie zwiększenie dostępności komunikacyjnej na obszarze GZM.

System linii metropolitalnych będzie się wpisywał w mechanizm „samodoskonalenia”. Co 6 miesięcy Metropolia będzie dokonywała analizy wykorzystania połączeń z użyciem m.in. nowego systemu liczenia pasażerów. Jest to mechanizm, który pozwala na

znacznie lepsze dopasowanie siatki połączeń do potrzeb. W celu dalszego doskonalenia tych połączeń, Metropolia planuje również zbudować narzędzie online z wykorzystaniem geoankiet. Odbędą się również spotkania z mieszkańcami, podczas których przeanalizowane zostaną zgłoszone sugestie dotyczące zmiany funkcjonowania połączeń metropolitalnych.

Źródło: Zarząd Transportu Metropolitalnego

AKTUALIZACJA: 9 mln zł na walkę z koronawirusem. Zarząd GZM przyjął uchwały

AKTUALIZACJA: Zarząd Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w poniedziałek (23 marca) przyjął wniosek przewodniczącego Kazimierza Karolczaka o uruchomienie 9 mln zł rezerwy ogólnej, by wesprzeć miasta w walce z epidemią koronawirusa. Ponadto zatwierdzona została zmiana regulaminu funduszu niskiej emisji. Dzięki temu, jeśli zajdzie taka potrzeba, miasta będą mieć otwartą drogę, by to dofinansowanie zwiększyć. W tej chwili ok. 8,5 mln zł w ramach tego funduszu jest jeszcze niewykorzystane, a regulamin pozwala, by przyjęte dotychczas projekty o wartości ok. 80 mln zł, mogły zostać wycofane i zmienione.

Aby 9 mln zł z rezerwy ogólnej mogły trafić do miast Górnośląsko-Zagłębiowskiej, konieczne jest zatwierdzenie tej decyzji przez Zgromadzenie Metropolii.

Dlatego po przyjęciu uchwały przez zarząd GZM, została przekazana prośba do Arkadiusza Chęcińskiego, przewodniczącego

Zgromadzenia i prezydenta Sosnowca o pilne zwołanie posiedzenia. Sesja odbędzie się przy zachowaniu wszystkich procedur bezpieczeństwa. Podczas poniedziałkowego Zarządu Metropolii zatwierdzona została również zmiana regulaminu funduszu niskiej emisji.

– 9 mln zł z rezerwy

ogólnej, o których uruchomienie zawnioskowałem, po przyjęciu przez Zgromadzenie

– to pieniądze, które Metropolia na pewno przekaze naszym miejskim szpitalom –

mówi Kazimierz Karolczak, przewodniczący zarządu Metropolii.

– Ale nie chcieliśmy się ograniczyć tylko do tej kwoty, bo nikt z nas nie jest w stanie przewidzieć skali zapotrzebowania. Dlatego postanowiliśmy rozszerzyć fundusz niskiej emisji o zadania związane z ochroną zdrowia i przeciwdziałanie epidemiom. Oznacza to, że jeśli będzie to konieczne, miasta otrzymują możliwość wykorzystania dodatkowych 90 mln zł. Projekty, które w ramach funduszu niskiej emisji zostały przyjęte na poprzedniej sesji Zgromadzenia, będą mogły przez daną gminę zostać wycofane i zmienione na dotację, przeznaczoną na walkę z koronawirusem – wyjaśnia.

Wcześniej pisaliśmy:

Po 3 mln zł wsparcia dla Bytomia i Tychów, gdzie znajdują się miejskie szpitale zakaźne oraz po 1 mln zł dla miast z podregionu katowickiego, gliwickiego i sosnowieckiego. W ten sposób Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia chce wesprzeć miasta w walce z koronawirusem. Zmieni się również regulamin funduszu niskiej emisji, aby miasta mogły przeznaczyć te dotacje także na ochronę zdrowia i walkę z epidemiami. W tej chwili w puli funduszu niskiej emisji jest niewykorzystanych ok. 8,5 mln zł, a przyjęte projekty o wartości ponad 80 mln zł mogą zostać wycofane i zmienione.

Kazimierz Karolczak,
przewodniczący zarządu GZM zwołał na poniedziałek posiedzenie zarządu w tej sprawie. Podczas niego przedstawi wniosek o uruchomienie 9 mln zł rezerwy ogólnej, którą dysponuje jako przewodniczący władz GZM, aby wspomóc w ten sposób miasta Metropolii w walce z pandemią koronawirusa.

Aby gminy mogły otrzymać 9 mln zł dotacji, uchwałę w tej sprawie będzie musiało podjąć jeszcze Zgromadzenie GZM. Niezwłocznie po przyjęciu uchwały z wnioskiem Karolczaka o uruchomienie rezerwy ogólnej, wniosek o zwołanie sesji zostanie skierowany do Przewodniczącego Zgromadzenia GZM, Arkadiusza Chęcińskiego – prezydenta Sosnowca.

Ponadto w poniedziałek zarząd GZM ma również zatwierdzić zmianę regulaminu funduszu niskiej emisji. Zostanie dopisany do niego podpunkt mówiący o możliwości przekazania miastom dotacji na ochronę zdrowia związaną z przeciwdziałaniem epidemiom.

Oznacza to, że poszczególne miasta, które złożyły dotychczas wnioski na realizację projektów o wartości ponad 80 mln zł, będą mogły je wycofać i zawnioskować o przyznanie dofinansowania na walkę z epidemią koronawirusa. W puli tegorocznego budżetu funduszu niskiej emisji jest jeszcze niewykorzystanych ok. 8,5 mln zł.

– Pandemia koronawirusa, która

właśnie nas dotyka, to sytuacja bezprecedensowa również dla samorządów – mówi Karolczak.

– Muszą one mierzyć się z niespotykanym dotąd wyzwaniem, jakim jest niesienie skutecznej pomocy wszystkim swoim mieszkańcom oraz pacjentom hospitalizowanym w naszych szpitalach. Problemy finansowe nie mogą być tutaj żadną przeszkodą. Dlatego też zdecydowałem o uruchomieniu rezerwy ogólnej, będącej w mojej dyspozycji jako szefa zarządu, aby wspomóc nasze miasta i gminy w walce z koronawirusem – podkreśla.