

PROTOKÓŁ Nr 0012.2.2.2011
z posiedzenia Komisji Polityki Gospodarczej i Bezrobocia
w dniu 15 lutego 2011r.

Miejsce posiedzenia: Zakład Logistyki Materiałowej oraz sala nr 130 A UM.
Czas posiedzenia: godz. 13.00 – 16.45

W posiedzeniu uczestniczyli członkowie komisji oraz zaproszeni goście, zgodnie z załączonymi listami obecności. W posiedzeniu nie uczestniczył Grzegorz Matusiak - usprawiedliwiony.

Porządek obrad:

I część posiedzenia - godz. 13.00 Zakład Logistyki Materiałowej

- posiedzenie wyjazdowe

1. Otwarcie posiedzenia.
2. Przyjęcie porządku obrad.
3. Spotkanie z przedstawicielami Jastrzębskiej Spółki Kolejowej i Jastrzębskiej Spółki Węglowej S.A. w sprawie połączeń transportu kolejowego.

II część posiedzenia - godz. 15.00 sala nr 130 A Urząd Miasta

4. Współpraca Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej z gminą Jastrzębie-Zdrój.
5. Informacja na temat bezrobocia.
6. Sprawy bieżące.

- projekt uchwały w sprawie zmiany Uchwały Nr III/16/2010 Rady Miasta Jastrzębie-Zdrój z dnia 28 grudnia 2010 roku w sprawie budżetu Miasta Jastrzębie-Zdrój na 2011 rok,
- projekt uchwały w sprawie zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Jastrzębie-Zdrój na lata 2011 – 2043,
- projekt uchwały w sprawie ustalenia szczegółowych wysokości i zasad opłat oraz naliczenia kar za umieszczenie 1m2 jednostronnej powierzchni reklamowej oraz obiektu budowlanego w pasach drogowych wewnętrznych będących w zarządzie miasta Jastrzębie-Zdrój,
- projekt uchwały w sprawie wyrażenia zgody na realizację projektu „Jastrzębie-Zdrój 2015. Potencjał gospodarczy i trendy rozwojowe”,
- projekt uchwały o partnerstwie pomiędzy miastami Jastrzębie-Zdrój (Rzeczpospolita Polska) i Mahmutlar (Republika Turcji),
- pismo prezydenta miasta dotyczące wniosku stowarzyszeń zrzeszających taksówkarzy w sprawie ustawienia tablic wyznaczających II strefę taxi na

terenie miasta.

7. Przyjęcie protokołu z posiedzenia komisji w dniu 24 stycznia 2011r.

8. Wolne głosy i wnioski.

9. Zakończenie posiedzenia.

I część posiedzenia - godz. 13.00 – 14.30 Zakład Logistyki Materiałowej

- posiedzenie wyjazdowe

Ad. 1

Otwarcia posiedzenia dokonał przewodniczący komisji radny Tadeusz Sławik, który powitał zebranych.

Ad. 2

Porządek obrad został przyjęty głosami: **za – 4, przeciw – 0, wstrzymujących się – 0.**

Ad. 3

Spotkanie z przedstawicielami Jastrzębskiej Spółki Kolejowej i Jastrzębskiej Spółki Węglowej S.A. w sprawie połączeń transportu kolejowego.

Bronisław Borski - prezes zarządu Jastrzębskiej Spółki Kolejowej

- Gospodarzem dzisiejszego spotkania jest pan prezes Grzegorz Czornik, nieobecny z powodu służbowego wyjazdu. Obecny jest pan Damian Gabriel dyrektor działu w spółce węglowej. Wyjaśnię genezę tego tematu. Jastrzębska spółka kolejowa spotyka się z takim zjawiskiem, że szkody górnicze występujące w rejonie Pawłowic, mogą z wielu względów wyeliminować możliwość korzystania z przewozów kolejowych. Zarówno w zakresie dowozu jak i wywozu taborem kolejowym. Wąskim gardłem jest rejon Pawłowic Śląskich, bo przewożony jest tam cały urobek tutejszych kopalń. Trzeba też uwzględnić kopalnię Krupiński, z której przewożony jest węgiel, przez węzeł kolejowy w Pawłowicach, do elektrowni Rybnik. Jest to teren bardzo aktywnych szkód górniczych, gdzie postęp szkód górniczych jest bardzo duży. Gdyby wystąpiły kłopoty, to mogą one spowodować nawet wstrzymanie, czy zaprzestanie prowadzenia ruchu kolejowego w tym rejonie. Pracę kopalniom może zablokować skuteczne działanie szkód górniczych. Zabiegałem od dawna w zarządzie jastrzębskiej spółki węglowej, o uwzględnienie sfinansowania zagadnienia alternatywnego przewozu różnych wagonów na teren kopalń JSW. Po przetargu zostało zlecone firmie przygotowanie materiału. Nie ukrywam, że poprzedni rok był zły, bo sprzedaż węgla

spadła. Temat nie był poruszany w ubr., jest reaktywowany obecnie. W trakcie spotkań pan prezes Czornik poszerzył temat i z dotychczasowego – awaryjny dowóz taboru zmienił na temat – optymalizacja przewozów i niezawodności transportu kolejowego JSW. Firma przygotowała taki dokument. Studium zawiera informację, że przy niewielkich nakładach inwestycyjnych, można przewozić pracowników pasażerskie w obrębie miasta Jastrzębia i z uwzględnieniem sąsiednich gmin oraz miasta Rybnika poprowadzić. Można operatywnie pokierować ruchem pasażerskim w kierunku Pszczyny, w kierunku Wisły, Ustronia. Alternatyw jest więcej np. kierunek – Pszczyna, Katowice, Pyrzowice, bądź kierunek – Rybnik, Żory. Możliwości jest wiele, przy wykorzystaniu niewykorzystanego dotąd torowiska, między rejonem Jastrzębia, a rejonem Rybnika. Temat zakończył się na etapie projektowania w końcu ubr. Przedstawione zostały propozycje panu Marianowi Jaroszowi – reprezentantowi samorządu wojewódzkiego i panu Lisowi radnemu rady miasta. Temat jest istotny, bowiem tory są i jak będzie tego wymagał stan techniczny, to zostaną wyremontowane. Drogi są coraz bardziej zatłoczone i pasażerowie korzystający z kolei, skrócą sobie czas podróży, korzystając z tego rozwiązania. Dodam, że sieć PKP nie istnieje. Około 10 lat temu została zaniechana, w niektórych miejscach są szczątki sieci, leżą tory, ale możliwości przejazdu po nich nie ma.

Tadeusz Sławik

- Dziękuję za wprowadzenie tematu, umożliwienie komisji odbycia posiedzenia w siedzibie spółki i zapoznanie z informacją ważną dla samorządu. Transport kolejowy jest istotny. Obecnie w Jastrzębiu jesteśmy pozbawieni transportu kolejowego. Moim zdaniem i również wielu osób, że Jastrzębie wróci do kolei. Patrząc na rozwój miast Unii Europejskiej widać, że jest przywracany transport kolejowy osobowy. Z koncepcją zapoznacie państwo samorząd tj. organ uchwałodawczy – radę miasta i organ wykonawczy – prezydenta miasta. Dzisiaj formalnie otwieramy temat.

Bolesław Borski

- Dzisiaj są obecni przedstawiciele firmy Biuro Projektowe – Kolejowe z Katowic. Jeżeli obecni są zainteresowani tematem, proszę o pytania.

Jan Dudek – przedstawiciel firmy BPK Katowice

Temat badaliśmy pod kątem działania jastrzębskiej spółki kolejowej, zajmującej się infrastrukturą kopalń jastrzębskiej spółki węglowej. Rozpatrywaliśmy transport w zakresie zaspokojenia tych potrzeb. Okazało się, że miasta Rybnik, Wodzisław i Jastrzębie, posiadają infrastrukturę kolejową, która może służyć mieszkańcom tego obszaru. Infrastruktura jest w pewnym stopniu nie wykorzystana. Na tym obszarze leży infrastruktura kolejowa, gdzie część to PKP PLK objeżdżająca cały obszar, potem INFRA SILESIA to kawałek linii kolejowej między Boguszowicami, a Rybnikiem. Na zielono zaznaczono linie kolejowe spółki kolejowej. Linia łączy się z linią INFRA SILESI i linią spółki PKP PLK w Pawłowicach i Boguszowicach. Z powodu szkód górniczych transport węgla z jastrzębskiej spółki węglowej może być zagrożony przez linię w Pawłowicach. Infrastruktura kolejowa spółek – INFRA SILESIA i JSK, jest na tyle dobra, że mogłaby obsługiwać ruch lokalny na terenie Jastrzębia i łączyć miasta – Rybnik i Jastrzębie. Analizowałem strategię rozwoju do 2015r. opracowaną dla miasta Jastrzębia, gdzie wskazano jako słaby punkt – brak linii kolejowych. Moim zdaniem jest to stwierdzenie nieprawdziwe, bo strukturę kolejową posiadacie. Jest ona w różnym stopniu wykorzystana, może zaniedbana, ale majątek na tym terenie jest. Budowanie linii kolejowej w obecnym czasie jest dość trudne przy wymogach posiadania wszystkich uzgodnień i procesie wywłaszczeń jest o wiele trudniejsze. W Niemczech np. wykorzystano istniejące linie, budowano też nowe, aby rozwiązać

problem transportu lokalnego na terenie landów. W informacji jest załączona mapa pokazująca obszar współpracy w latach 2007 – 2013 i ważność w tym procesie transportu lokalnego. Jednym z priorytetów programu, gdzie można skorzystać ze środków unijnych na odrestaurowanie niewykorzystanych sieci. Programem objęte jest Jastrzębie i Rybnik. Na obszarze jastrzębsko – rybnickim jest milion ludzi bez transportu kolejowego powiązanego. Na Śląsku jest duże zagęszczenie ludności. Tym transportem na pewno nie zajmie się PKP, czy koleje regionalne, tylko ta forma transportu może wynikać z porozumienia miast, przy wykorzystaniu istniejącej infrastruktury. Można wykorzystać linie prowadzące z Jastrzębia , z Zebrzydowic i Chałupek na południe Europy. Powołany podmiot mógłby spełniać rolę zarządcy sieci. Można byłoby przyjąć strategię rozwoju np. do 2030r. rozwoju transportu kolejowego z uzasadnieniem, że na tym obszarze jest niezbędny. W dyrekcji generalnej dróg co pięć lat jest robiony pomiar obciążenia dróg, z którego wynika, że na Śląsku drogi są maksymalnie obciążone. Nie jest badane obciążenie w mieście, tylko na obrzeżach. Państwa drogi na obrzeżach dojazdu są masowo obciążone.

Informacja stanowi załącznik do protokołu.

Bronisław Borski

- Po sieci, którą zarządzamy, jest możliwość jazdy od Pawłowic, od byłej kopalni Moszczenica w prawo w kierunku elektrowni Rybnik, Paruszowiec i kolejna linia obok kopalni Jankowice, Chwałowice, Rybnik towarowy i do Rybnika można dojechać. Z Rybnika jest kierunek Pszczyna. Następny kierunek to Chybie i Skoczów oraz Katowice.

Jan Dudek

- Mapa kolejna przedstawia teren województwa śląskiego i jego poszczególne obszary zaludnienia. Obszar jastrzębsko – rybnicki jest regionem o największym zaludnieniu, gdzie nie ma transportu kolejowego łączącego miasta: Wodzisław – Jastrzębie – Rybnik. Na naszym rynku rozpowszechnione są już szynobusy. Ma on 14 ton nacisku na oś i infrastruktura dla ruchu towarowego obsłuży też i ruch pasażerski.

Marian Jarosz - z-ca prezesa Jastrzębskiej Strefy Aktywności Gospodarczej

- Szynobusy są produkowane w Bydgoszczy, zabierają 160 pasażerów, przy 80-ciu miejscach siedzących, koszt w granicach 6 – 7 milionów złotych.

Jan Dudek

- Właściciel informacji – JSW posiada prezentacje i z pewnością udostępni. Najważniejsze, że jest infrastruktura kolejowa, bo to jest majątek do wykorzystania. Niektóre gminy pozbywają się infrastruktury kolejowej, ale bez tego przyszłość może być trudna. Powinna być taka alternatywa.

Przedstawiciel firmy

- Robione były analizy przewozowe, jak wpasować transport pasażerski w potrzeby ruchu towarowego.

Bolesław Burski

- W tej chwili ruch odbywa się na trasie od Pawłowic Górniczych do Boryni. Jedziemy też w kierunku elektrowni Rybnik. Natomiast w kierunku Niedobczyc są jazdy awaryjne. Są miejsca, gdzie tabor się przemieszcza się przemieszcza i mija na mijankach.

Przedstawiciel firmy BPK

- Do tej pory koleje były przystosowane do ruchu kopalnianego i obsługiwały kopalnie. Jastrzębska spółka kolejowa zarządza infrastrukturą od 1998r. po ukazaniu się ustawy o transporcie. Potrzebna jest dokładna analiza i opracowanie studyjne.

Przedstawiciel firmy BPK

- Potencjał mamy, sieć kolejowa jest dosyć gęsta. Jest możliwość wyboru potrzeb i wykorzystania tego na istniejącym obszarze. Społeczeństwu trzeba pokazać, że taki transport jest możliwy i można osiągać wymierne korzyści z uruchomienia tego transportu. Zarządcy infrastruktury są na miejscu i łatwiej będzie się z nimi porozumieć.

Tadeusz Sławik

- Musimy patrzeć na potrzeby samorządu obecne i przyszłe w długiej perspektywie. Czas dla kolei jest trudny. Jesteśmy krajem Unii Europejskiej. Kolej jest i powinna być obecna też w Jastrzębiu. Pytanie, tylko kiedy? Analizy ruchu samochodowego pokazują, że drogi mogą się w przyszłości zakorkować. Pozostały tory po PKP i kwestia tego, jak je wykorzystamy. Z państwa strony pada propozycja skierowana do samorządu o rozważenie możliwości wspólnego przedsięwzięcia. Wspólne przedsięwzięcie polegałoby na organizowaniu transportu kolejowego. Powinniśmy zacząć prace, chciałbym aby radni, panowie prezydenci i wskazane wydziały, dostali pełną prezentację. Materiały powinny dotrzeć do osób decyzyjnych, aby wspólnie zdecydować.

Marian Jarosz

- Najważniejsze to odpowiedzieć sobie na pytanie, czy my tego chcemy, czy nie. Dwie strony tego zagadnienia tj. jastrzębska spółka węglowa i miasto. Jeżeli tak, to biuro projektowe z Katowic podejmie działania. Jestem za tym, żeby chcieć. Słusznie tu powiedziano, że trzeba wyrazić chęć pracy nad tym projektem. Opracować studium wykonalności i wtedy będzie odpowiedź na pytanie czy jest na to zapotrzebowanie i jakie są koszty. Wtedy można sobie odpowiedzieć, czy realizujemy zadanie, czy nie. W tej chwili jest to na zasadzie wyrażenia woli.

Bronisław Borski

- Reprezentujecie państwo środowisko miasta Jastrzębia. Trzeba zapytać co mają do powiedzenia sąsiednie gminy, na temat tego przedsięwzięcia. Jeżeli chodzi o kwestie własnościowe, to ponad 90% spraw w jastrzębskiej spółce mamy uregulowanych. Niektórych terenów właścicielem jest skarb państwa.

Tadeusz Sławik

- Przed podjęciem decyzji powinniśmy zapoznać się z materiałami.

Michał Domagała - naczeln. Wydz. Polityki Gospodarczej i Promocji

- Gwoli uzupełnienia. Powiedział pan o strategii rozwoju miasta do 2015r. Wspomniano tam, że nie ma komunikacji osobowej. Torowisko jest. Pieniądze unijne były podzielone na programy wojewódzkie. Mówił pan o współpracy polsko - czeskiej tj. programie współpracy transgranicznej. Jastrzębie wchodzi w obszar współpracy transgranicznej 3 C i 3 A. Wspomniano tu o polityce niemieckiej. Polityka landów niemieckich jest taka, że Bundestag przeznaczył potężne pieniądze na reaktywację lokalnych połączeń komunikacyjnych. Wracając do naszego tematu, to nie można się zniechęcać. Nie wiadomo, czy PKP będzie zainteresowane udostępnieniem stacji kluczowej w Rybniku. Mankamentem jest, że nie mamy w Jastrzębiu stacji końcowej

i szlak komunikacyjny nie ma bezpośredniego połączenia z centrum. Trzeba byłoby doprowadzić linię, co miałyby z punktu ekonomicznego prawo bytu. Włodarze Rybnika i Jastrzębia będą zainteresowani przedstawieniem strony ekonomicznej przedsięwzięcia. Każdy będzie za rozwojem alternatywnego środka transportu, ale z podstawą ekonomiczną. Połączenia powinny być ze skupisk mieszkalnych np. do zakładów pracy.

Marian Jarosz

- Mówimy tu o wspólnym przedsięwzięciu – jastrzębskiej spółki i miasta. To, żeby jastrzębska spółka wywozła węgiel i sprzedawała leży również w interesie miasta. Co do Rybnika, to jest zainteresowany tym, aby była przepustowość do linii Mikołów i Katowice.

Michał Domagała

- Temat jest poruszany w ramach subregionu zachodniego województwa śląskiego. Rozważany jest zakup szynobusów i związek chce przeznaczyć w następnym okresie programowania tj. w 2014r. część środków na zakup szynobusów. Można pokazać stronę ekonomiczną też zewnętrzną, aby te plany urealnić. Jastrzębie jest drugim pod względem wielkości ośrodkiem subregionu.

Przedstawiciel firmy BPK Katowice

- Jesteśmy biurem projektowym, zajmującym się infrastrukturą kolejową, a nie bezpośrednio przewozami. Zdajemy sobie sprawę z tego, że dla państwa ważny jest bodziec ekonomiczny. Potrzebne jest też opracowanie modelu, jak przewozy miałyby wyglądać. Pojazdami szynowymi trzeba zarządzać i je utrzymywać. To samo dotyczy infrastruktury kolejowej. To kwestia wypracowania modelu funkcjonowania tego transportu. Możemy przygotować modele ekonomiczne, które pokażą, co jest możliwe. Jest jeszcze sprawa udostępnienia stacji przez PLK.

Jan Dudek

- Dzisiaj właściciel infrastruktury kolejowej nie ma możliwości nie udostępnić. Jeżeli jest licencjonowany przewoźnik, to musi udostępnić infrastrukturę. Ma swoje taryfy i nie ma możliwości, żeby nie udostępnić.

Beata Grabowska - Bujna

- Udostępnią, ale mogą nie być zainteresowani przewozami. Jeżeli inwestorem będzie miasto Jastrzębie i nie będą w kosztach partycypować, to będą zainteresowani. Wtedy wpływy z przewozów będzie pobierało miasto Jastrzębie. Kwestia udostępniania torów jest otwarta, bo PLK nie ma prawa ustawowego, aby zabronić wjeżdżać do stacji towarowej. Ustawa mówi, że wszystkim licencjonowanym przewoźnikom tory muszą być udostępniane. Tu problemów nie będzie. Jest kwestia zdecydowania, kto będzie spełniał rolę przewoźnika.

Michał Domagała

- Czynniki ekonomiczny może nie być dominujący. Trzeba patrzeć na aspekt ekologiczny, udrażnianie dróg.

Beata Grabowska – Bujna

- Miasto byłoby inicjatorem stworzenia struktury przewozowej. Jako zarządca taką strukturę posiadamy.

Tadeusz Sławik

- Teraz jesteśmy na etapie zapoznania się z informacją. Musimy znaleźć metodologię współpracy. Kolej jest potrzebna. Jest kwestia koordynatora przedsięwzięcia. Decydujemy co jest możliwe do zrobienia, w jakim czasie i jakie przeznacza się środki finansowe. Wydaje się, że podmiotami kluczowymi będą tu spółka węglowa i miasto, jako patroni wspólnego przedsięwzięcia.

Bronisław Burski

- Musi być nie tyle deklaracja woli, ale zainteresowanie propozycją. Uważam, że zainteresowane strony powinny się spotkać. Nie powinna to być tylko inicjatywa Jastrzębia. W tym gremium powinny być też zainteresowane gminy. My realizujemy swoje zadania. Chcemy jednak pokazać możliwość wykorzystania sieci.

Przedstawiciel firmy BPK Katowice

- Moglibyście państwo skorzystać z formy współpracy innych gmin śląskich. Jest podpisane porozumienie pomiędzy miastami: Tychy – Katowice – Sosnowiec. I etap to Katowice – Sosnowiec, gdzie jesteśmy inżynierem kontraktu i budowane są dodatkowe perony. Dodatkowe perony będzie też realizować miasto Tychy, korzystając z infrastruktury PLK. Można skorzystać z ich doświadczeń i zapytać jak budowali strukturę finansową. W Jastrzębiu jest miejscowy zarządca sieci.

Beata Grabowska – Bujna

- Tory są utrzymywane, bo są potrzebne do wywozu węgla. To jest nasz priorytet. Pokazujemy też możliwość dodatkowego wykorzystania. Wykonujemy remonty, bieżące utrzymanie i o to proponowana inwestycja może być tańsza. Za udostępnienie torów możemy mieć dodatkowy profit. Jest 80% infrastruktury i jest ona utrzymywana.

Marian Jarosz

- Na tym etapie powinni spotkać się prezydent miasta i prezes jastrzębskiej spółki węglowej i zdecydować czy to robić, czy nie robić. Powinna być wola budowania. Jeśli chodzi o samorząd wojewódzki, to nie ma koncepcji funkcjonowania kolei na Śląsku. Samorząd wojewódzki powołał nowego przewoźnika - koleje śląskie, jest to nowa spółka prawa handlowego. Obok przewozów regionalnych - spółki ogólnopolskiej, tabor spółki - koleje śląskie w br. rozpocznie kursowanie na trasie Częstochowa - Gliwice. U nas to zadanie na kilka lat. W następnym okresie programowania będzie można sięgnąć po środki europejskie. To są trudne sprawy, ale możliwe do realizacji. Wspomniano tu o landach niemieckich. Ale w landach jest prawo wewnętrzne stanowiące, że na infrastrukturę drogową i kolejową musi być przeznaczony określony fragment budżetu i zapis jest sztywny. Pan prezydent i pan prezes spółki węglowej winni się spotkać i wyrazić wolę współpracy.

Jerzy Lis

- W przyszłym półroczu można zaplanować, taki temat jednej z sesji.

Tadeusz Sławik

- Zorientujemy się, czy w tym półroczu będzie można zorganizować prezentację na posiedzeniu rady miasta, aby wszyscy radni mieli możliwość zapoznania się.

Przedstawiciel firmy BPK Katowice

- Jeżeli odbędzie się sesja, to przygotowujemy prezentację. Uzupełnimy informację orzeczy ważne dla państwa, uszczegółowimy prezentację. Ważna jest ekonomia, koszty społeczne transportu i powinno być to pokazane na zasadzie doświadczeń innych gmin.

Tadeusz Sławik

- Wspólnie powinniśmy dopracować elementy, które uznamy za ważne do zaprezentowania samorządowcom. Chodzi. np. o skomunikowanie Jastrzębia. W mieście 75% mieszkańców mieszka w rejonie ulic: Północna – Podhalańska i 11 Listopada – Graniczna. Wersję rozszerzoną można zaprezentować samorządowcom.

Marian Jarosz

- Trzeba przewidzieć możliwości „zwalczania skutków szkód górniczych”. Nie istnieje linia na trasie Jastrzębie Górne – Pawłowice. Mogą być problemy na terenie Pawłowic, szczególnie na terenie Bzia, gdzie szkody górnicze są znaczne. Nie wiemy co z tym będzie można zrobić.

Michał Domagała

- Trwają prace nad planem zagospodarowania przestrzennego na śladzie starego toru od Bzia do Zdroju przez Jastrzębie Górne. Chodzi o stary ślad torów kolejowych.

Marian Jarosz

- Decyzja o likwidacji linii kolejowej na trasie kopalnia Moszczenica – kopalnia Jastrzębie spowoduje stratę. Faktem jest, że najatrakcyjniejszym punktem przesiadkowym w mieście jest Jastrzębie Górne.

Jan Dudek

- Likwiduje się sieć kolejową, wiele rzeczy jest rozkradanych. Po czasie okazuje się, że bez kolei ciężko funkcjonować. Jednak wtedy trudno utraconą infrastrukturę odzyskać. Stąd pewne rzeczy trzeba przewidzieć na 20 – 30 lat.

Tadeusz Sławik

- Trzeba zdecydować, czy podejmujemy decyzje w sprawie kolei, czy nie. Niepodjęcie decyzji może wyeliminować kolej w Jastrzębiu.

Marian Jarosz

- Apeluję do kolegów radnych, żeby przedmiotem sesji były połączenia komunikacyjne w Jastrzębiu. Rok temu ilość połączeń Jastrzębia z Katowicami wynosiła 28 kursów na dobę. W tej chwili jest 16 kursów. Trudno dostać się z Katowic do Jastrzębia w godzinach 14.00 – 18.00. Z Jastrzębia do Gliwic jeździ jeden autobus. Do Bielska z Jastrzębia jest jeden autobus o 8 rano. W tych miastach studiuje dużo młodych ludzi z Jastrzębia. Miasto musi sobie odpowiedzieć, czy chcemy być otwarci na kontakty ze światem.

Michał Domagała

- W Jastrzębiu nie było bazy PKS-u i zaplecza. Jesteśmy największym miastem w Polsce, które nie ma przewozów pasażerskich. W czasach świetności uzdrowiska było połączenie z Warszawą, z Wiedniem z Berlinem. Nie wykorzystane było połączenie kolejowe z Wisłą. Swego czasu było połączenie z Jastrzębia do Katowic, do Chałupek, do Wodzisławia. Z czasem czynnik ekonomiczny wyparł połączenie kolejowe. W tej chwili jeździ prywatny przewoźnik, w celu komercyjnym dla osiągnięcia zysków, a nie

rozwiązania problemów społeczności lokalnej, jeśli chodzi o transport. Kursy do Gliwic, czy Bielska nie miałyby ekonomicznego prawa bytu. Po analizach podobno były nieopłacalne. Jastrzębianie przyzwyczaili się do komunikacji samochodowej wobec braku rozwoju innej formy transportu. W kierunku Rybnika natężenie ruchu jest w godzinach szczytu, w Pawłowicach jest podobnie. Dojazd do Rybnika nie jest problemem, ale poruszanie się po mieście. Może nie być chętnych do skorzystania z przejazdów kolejowych, skoro mieszkańcy mają samochody.

Marian Jarosz

- To dojazdy okazjonalne, a chodzi o dojazdy codzienne.

Michał Domagała

- Kiedyś na parkingach kopalnianych było dużo autobusów, a teraz w większości stoją samochody osobowe. Pracownicy po kilku dojeżdżają samochodem osobowym do pracy.

Beata Grabowska – Bujna

- Jeżdżę do Katowic z przewoźnikiem w sobotę rano i środek transportu jest przepełniony, jest zimno. Po drodze widać, sznur aut, w niektórych jedzie jedna osoba. Oduczyliśmy się korzystania z komunikacji zbiorowej. W innych miastach np. do Krakowa ludzie dojeżdżają na parking i do centrum jadą komunikacją miejską. Trzeba zastanowić się też nad celowością jeżdżenia.

Michał Domagała

- Trzeba zastanowić się nad celowością. Inaczej sytuacja wyglądała w przypadku utrzymania trakcji elektrycznej, gdzie koszty są niewspółmierne do wykorzystania szynobusu.

Jan Dudek

- Poprzednio każdy przewóz był dofinansowany, nie był opłacalny. Robione były utrudnienia w dostępności. Jak było mało korzystających była podstawa do likwidacji linii. W pewnym okresie chodziło o jak największe zlikwidowanie linii kolejowych.

Michał Domagała

- Zbliża się nowy okres programowania w roku 2014. W latach 90-tych przy likwidacji, nie było możliwości pozyskania. Teraz jest czas szukania alternatywnych rozwiązań. Przekażę panu prezydentowi dzisiejsze informacje.

Paweł Jagodziński

- Powinna być wola zainteresowanych stron. Mieszkańców można zachęcić do korzystania polecając krótszy dojazd, brak korków na drodze, mniejszy koszt dojazdu. Jest jeszcze kwestia dostania się w określone miejsce. Społeczeństwo musimy oduczyć tego, aby każdy student, czy pracownik jechał sam autem. W korkach na drodze wydłuża się czas dojazdu. Przewoźnicy starają się skracać czas przejazdu. Jeżeli zapewnimy korzystającemu krótki czas dojazdu, to jest możliwość powodzenia.

Bronisław Borski

- Jesteśmy zarządcą jastrzębskiej spółki majątkiem kolejowym. Prezentujemy propozycje i przedsięwzięcie jest możliwe. Można jechać nie tylko w kierunku Rybnika, ale też przez Pawłowice do Ustronia, Wisły i Ustronia. Pociąg może stanowić alternatywę.

Paweł Jagodziński

- Pokonuję dziennie samochodem do 300km. Podobno ma być remontowana droga na odcinku Pawłowice – Pszczyna. Przy korzystaniu ze środków transportu powinna być alternatywa czasowa i aspekt finansowy. Druga sprawa, to niezależność czasowa w aucie.

Jan Dudek

- Dojeżdżając autem pracuje się dłużej. Prowadzi pan auto jest pan kierowcą.

Tadeusz Sławik

- Większość z nas jest chyba przekonana, że temat warto podjąć. Zaproponuję radzie miasta spotkanie do końca czerwca. Czy przyjmujemy plan dotyczący rozwoju kolei, czy rezygnujemy. Dziękuję państwu za informacje.

II część posiedzenia - godz. 15.00 sala nr 130 A Urząd Miasta

Ad. 4

Współpraca Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej z gminą Jastrzębie-Zdrój.

Przewodniczący komisji rozpoczął II część posiedzenia komisji i poprosił o zabranie głosu pana Andrzeja Zabieglńskiego.

Andrzej Zabieglński - wiceprezes zarządu Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej

- Dziękuję za zaproszenie i jak czas pozwala, to z takich spotkań korzystam. Jest możliwość wymiany poglądów. Nawet jak zmienił się właściciel terenu, to nie zawsze skutkuje to powstaniem zakładu pracy. Jedna z firm nabyła dużą część gruntu na Moszczenicy, a teraz próbujemy z właścicielem to odsprzedać. Jest też kwestia Ruptawy, gdzie grunt został kupiony i nic dotąd nie wybudowano. Kryzys dotknął słabsze miejsca. Inwestorzy nie byli w stanie rozkręcić inwestycji. Ścieżka kredytowa została obciążona. Rada jest zainteresowana w kreowaniu polityki przyjaznego miasta dla przedsiębiorców. Po wielu latach funkcjonowania strefy widać, że niektóre tereny znalazły chętnych, a inne proponowane są do sprzedaży. Dzisiaj inwestor ma możliwość nabycia terenu w pełni uzbrojonego z oświetleniem, chodnikiem, drogą, dostępem do przystanku autobusowego. Nie weźmie więc terenu gorszego w strefie. Strefa nie jest od budowy dróg, ale próbuje działania gmin wspomagać. W przypadku terenu w Bziu pewne sprawy nie zostały inwestycyjnie zakończone. Corocznie, w budżecie mamy zabezpieczone środki na Bzie, ale nie było możliwości wykorzystania. Nie ma sygnału z drugiej strony do podpisania porozumienia, bo zadanie rusza. Gruntem administruje administracja samorządowa i my możemy się tylko dołożyć. Element tzw. atmosfery buduje się latami. Przepytyując inwestorów, to ducha ciężkiej walki było im ciężko uzyskać. U państwa należałoby rozpocząć szerszą dyskusję nad strategią rozwoju miasta Jastrzębie. Dziś trzeba mieć dobrze i bardzo dobrze uzbrojone tereny i próba przekonania inwestora o pozostaniu będzie niepewna, ale zwiększy to szanse na pozostanie. Możemy tylko przekonywać inwestora, ale nie zmuszać. Prawo wyboru lokalizacji jest jego ostateczną decyzją. Nie zawsze cena metra ziemi jest dla inwestora istotna. Gmina Jastrzębie nie posiadała dobrze

ulokowanych terenów inwestycyjnych. Jeżeli analiza ekonomiczna wykaże, że będzie

11

mógł korzystnie zainwestować, to da i 100 zł za metr ziemi. Nieraz należy podjąć element strategii, aby coś osiągnąć. Jeżeli zostały przygotowane tereny, to mam argumenty, aby pokazać je inwestorom. Trzeba zastanowić się nad priorytetami, gdzie i jakie podjąć ryzyko doinwestowania. Inne gminy też nie mają rewelacyjnych terenów. Na Ruptawie wykupiłem pół hektara, wyburzyłem niepotrzebne budynki i dalej nikogo nie ma. Klient przychodząc musi widzieć, że wszystko jest zrobione. Nowa kadencja powinna zobaczyć co może sobie nakreślić do realizacji. Katowicka strefa może być ogniwem uzupełniającym. Jest nas czterech i współpracujemy z 11 gminami. Do dziś nie mamy zawartego zaaneksowanego trójstronnego porozumienia między strefą, zakładem energetycznym i prezydentem miasta. Jeżeli znajdzie się inwestor to dostanie symboliczną opłatę administracyjną. Trzeba zastanowić się nad zbudowaniem innej atmosfery. Dziękuję.

Tadeusz Sławik

- Dziękuję za informację. Od lat w strefie nic się nie zmienia. Na początku strefa była na dwóch obszarach tj. Bzia i Moszczenicy, potem doszła Ruptawa. Pytanie, czy strefa może być szansą dla Jastrzębia? Jako samorząd część zadania odrobiliśmy, ale części nie. W Ruptawie przeszkodą jest wiadukt. Dopóki będzie wiadukt, to nie będzie obszarów inwestycyjnych i nie będzie funkcjonowała strefa. Chciałbym usprawiedliwić panów prezydentów dzisiaj, bo są poza miastem. W Bziu jest sprawa dokończenia drogi, co byłoby sygnałem, że ta kadencja chce coś zmienić, przez wspólną inwestycję. Teren Moszczenicy, to dalsze uzbrajanie terenu. W tym, budżecie nie ma pieniędzy, ale mam nadzieję, że znajdziemy rozwiązanie w 2012r. i trzeba próbować znaleźć pieniądze zewnętrzne na budowę dalszego odcinka drogi.

Jerzy Lis

- W komisji jest trzech nowych radnych z obecnej kadencji. Jeśli chodzi o strefę w Bziu, to jest kwestia drogi i zasilania. Co zrobić z terenem znajdującym się pod linią wysokiego napięcia.

Andrzej Zabiegliński

- Można wymienić na inny teren. W Bziu są duże koszty przekładki.

Jerzy Lis

- W Ruptawie z powodu wiaduktu trudno było zrobić objazd. Z ul. Cieszyńskiej nie można zrobić objazdu na ul. Wolności i trzeba byłoby jechać na Bzie. Samochody ciężarowe musiały wycofywać na kawałku ul. Kilińskiego i blokowały przejazd. Aby tam mógł zafunkcjonować inwestor, to trzeba zauważyć, że jest tam droga zwężona o 3 metry przez rosnące drzewa. Nie ma możliwości, aby tiry mogły wjeżdżać na teren strefy. Inwestorzy zrezygnują jak nie będzie wjazdu. Wiemy na bazie czego i w jaki sposób będzie przebiegała strategia rozwoju miasta Jastrzębia i jakie są założenia polityki gospodarczej miasta na kadencję 2011 – 2014. Nie zauważyłem wymienionych elementów, jeżeli chodzi o strefę.

Michał Domagała

- Jeśli chodzi o tereny podstrefy jastrzębsko – żorskiej, to w przypadku pola Bzie występują takie szkody górnicze na dzień dzisiejszy, że po obejrzeniu terenu każdy ucieka. Staramy się też rozwiązać dwie niedoskonałości tj. droga i sprawa z zasilaniem. Sprawa się skomplikuje, bo firma energetyczna chce wyjść z Polski i pozbyć się udziału w Górnośląskim Zakładzie Energetycznym,. Co do terenów w Ruptawie, to trwają prace nad zmianą planu zagospodarowania przestrzennego w

rejonie śladu byłego toru linii kolejowej kolei państwowych. Jest problem z

12

drzewami wzdłuż drogi. Jest tam niedoskonałość wiążąca się z normami środowiskowymi. Paręnaście lat temu podjęto decyzje o alokacji specjalnej strefy ekonomicznej i tereny obciążone są niekorzystnymi czynnikami zewnętrznymi. Procedura rozwinienia działalności w strefie trwa już bardzo długo. Nie ma tu złej woli ze strony samorządu. Trzeba też zwrócić uwagę, że ukształtowanie terenu Jastrzębia jest specyficzne. Strefa ekonomiczna dysponuje terenem na polu warszawickim, blisko jest droga krajowa dwupasmowa, są tory kolejowe. Teren jest płaski bez szkód górniczych. Kolejne pole – Wygodna też znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady. Na ile budżet pozwala czynione są kroki, aby sprawy na terenie strefy uporządkować.

Franciszek Piksa - z-ca prezydenta miasta

- Ostatnie słowo ma inwestor, który szuka terenów płaskich, położonych blisko autostrady. W Jastrzębiu wiemy jakie mamy tereny, w Moszczenicy i Ruptawie są to małe obszary, w stosunku do innych terenów strefy. Liczymy na mniejszych inwestorów. Szkody górnicze, to pierwszy punkt, który odstrasza inwestorów. Pisz się, że gminy niszczą górnictwo podatkami od zbiorowisk. Ale z drugiej strony ile gminy tracą? Byliśmy w Prewidzy, gdzie mają strefę na równym terenie, skomunikowaną, okamerowaną, oświetloną, podłączone media i nie ma ani jednego inwestora. Do nas też trafiają inwestorzy. Staramy się ułatwiać im działania. Są drogi na terenie strefy Moszczenica. Gmina musi też patrzeć na stan finansów.

Paweł Jagodziński

- W pobliżu miasta będzie przebiegać autostrada, miasto będzie inwestować w drogi lokalne. Nie mamy bezpośredniego dostępu do trasy przelotowej. Po zakończeniu budowy dróg może będzie łatwiej ściągnąć inwestora. Szkody górnicze pozostaną, ale zyskamy drogi dojazdowe, drogi lokalne i być może możliwość zagospodarowania terenów. Otwarcie autostrady, to możliwość dojazdu do naszych terenów.

Tadeusz Sławik

- Jastrzębie jest miastem górniczym, gdzie górnictwo zajmuje większość rynku pracy. Szukamy alternatywy dla działania innych firm. Do tego potrzebne są tereny. Inwestycyjne. To tereny strefy aktywności gospodarczej i strefy ekonomicznej. Nie zmienimy ukształtowania terenu Jastrzębia. Następne nasze działania to szukanie terenów przy obwodnicy. Droga dla inwestora nie wystarczy, trzeba jeszcze teren skomunikować. Takie tereny w 80% obejmują inwestorzy lokalni. Czy starczy nam determinacji, aby skończyć to, co zaczęliśmy? W przypadku terenu w Bziu cieszy, że są deklaracje zrobienia drogi dojazdowej i zakończyć sprawę tego terenu. Jest to teren trudny. To już nie kwestia nowych inwestorów, ale pozostania w Bziu obecnych. Decyzja jest dużej rangi i czym jej niepodjęcie może skutkować. Proponuję podjęcie wniosku w sprawie wykonania remontu drogi dojazdowej do strefy ekonomicznej – obszar Bzie, jako wspólnej inwestycji gminy Jastrzębie-Zdrój i Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Komisja wnioskuję o wykonanie remontu drogi dojazdowej do Strefy Ekonomicznej obszar Bzie, jako wspólnej inwestycji Gminy Jastrzębie-Zdrój i Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Wniosek komisja przyjęła głosami: **za – 5, przeciw – 0, wstrzymujących się – 0.**

Komisja kieruje wniosek do prezydenta miasta.

13

Andrzej Zabiegliński

- W biznes planie mam zapisane wydatki. Strony powinny podpisać porozumienie. W odpowiednim momencie środki mogą być przekazane. Chodzi o spożytkowanie ich w tym roku, zgodnie z ustawą o zamówieniach publicznych. Po przekazaniu środków oczekujemy rozliczenia.

Jerzy Lis

- Spółka restrukturyzacji kopalń podtrzymuje chęć sprzedaży 10-cio hektarowego odcinka, który pozostał w Zdroju.

Andrzej Zabiegliński

- Jest inny problem. Tego typu spółki są traktowane z kodeksu spółek handlowych. Minister finansów blokuje włączenia innych gruntów niż skarbu państwa. Strefa nie ma kredytów, środki musi sobie sama wypracować.

Tadeusz Sławik

- Czy jest szansa dla terenów w Ruptawie i Moszczenicy ?

Michał Domagała

- Okres programowania na lata 2007 – 2013 kończy się. Jeżeli będą z oszczędności środki, to zostaną przeznaczone na zadania z listy rezerwowej. W roku 2014 będzie nowa perspektywa finansowania.

Tadeusz Sławik

- Dziękuję za informację.

Ad. 5

Informacja na temat bezrobocia za rok 2010.

Tadeusz Sławik

- Proszę panie dyrektorze o informację.

Andrzej Koba - dyr. Powiatowego Urzędu Pracy

- Odbyło się dziś spotkanie z panią Mieczysławą Ostrowską – podsekretarzem stanu w ministerstwie pracy i polityki społecznej. Pani Ostrowska mówiła, że spotka się również z przedstawicielami samorządów. Na spotkaniu wyjaśniła działania w 2011r. W roku 2010 rynek pracy, bo mamy dane z GUS-u, to okazuje się, że w Jastrzębiu wśród osób czynnych zawodowo jest 50% pracujących. Jest to dobry wynik w świetle woj. śląskiego, gdzie jest 38%. Dane unijne, przy prawidłowo funkcjonującym rynku pracy dla osób w wieku produkcyjnym, wskazują 70% dla osób czynnych zawodowo. Jest to związane z danymi, które przekładają się na nasze przyszłe emerytury. Licząc składki odprowadzane od osób pracujących zawodowo i koszty ponoszone przez państwo. Jest to kwestia zatrudnienia. Wracając do tematu, to osobą bezrobotną jest osoba młoda, w wieku produkcyjnym 18 – 34 lat. Zarejestrowanych jest prawie 50% takich osób. Są też osoby bez wykształcenia np. z

wykształceniem gimnazjalnym i niższym.

14

Niekorzystny jest wynik wśród kobiet, bo jest zarejestrowanych ponad 60%. W ostatnich latach potrafiliśmy ściągnąć duże środki na aktywizację zawodową osób bezrobotnych. Pozwoliło to i narzędzia zawarte w ustawie o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy, na zredukowanie liczby osób długotrwale bezrobotnych. Są to osoby zarejestrowane w urzędzie pracy ponad rok czasu. W ciągu kilku lat udało się z 60-70% zarejestrowanych osób zmniejszyć do 30%. W 2010r. kończyły się w listopadzie dwa duże projekty. Stan bezrobocia z 8% zwiększył się do 9,5%. Kończył się projekt systemowy z Europejskiego Funduszu Społecznego, kończyły się prace społecznie użyteczne, kończyły się szkolenia. Były dość duże środki na podjęcie działalności gospodarczej dla osób bezrobotnych. W przeciągu kilku lat nastąpił dość duży spadek bezrobocia. W 2004r. najwięcej bezrobotnych, to 8144 osoby, a w 2008 – 2009r. było około 3 tys. osób i jest to bardzo duży spadek. Nie byłoby tego bez wsparcia finansowego funduszu pracy, który z każdym rokiem był coraz większy.

Pozyskiwaliśmy środki z Europejskiego Funduszu Społecznego i z programów ogłaszanych przez ministerstwo. W latach 2006 – 2010 pozyskaliśmy środki i tak w 2006r. było to 5,5 mln zł, w 2007r. 6 mln zł, w 2008r. 7 mln zł, w 2009r. 9 mln zł, a w 2010r. to 12,5 mln zł. W przeciągu roku zaktywizowaliśmy ponad 2 tys. osób bezrobotnych. Na koniec grudnia 2010r. zarejestrowanych było 3800 osób. Na staże skierowano ponad 800 osób, prace interwencyjne miało 70 osób, roboty publiczne to 81 osób, prace społecznie użyteczne odbyło 310 osób. Duże środki pozyskaliśmy dla pracodawców – 133 osoby, na wyposażenie stanowisk pracy. Jak również i dla osób bezrobotnych, aby mogły założyć działalność gospodarczą i takich osób było 169. Ze szkoleniami było to ponad 470 osób. Część środków na roboty publiczne mieliśmy z projektu związanego z klęską żywiołową - powodzią. Byliśmy jednym z niewielu urzędów w woj. śląskim, który dość duże środki pozyskał. Byliśmy też jednym z pierwszych urzędów, który wysłał swój projekt do ministerstwa.

W urzędzie zarejestrowało się ponad 6 tys. osób. Z pośrednictwa pracy skorzystało kilkanaście tysięcy osób, podobnie z porad doradców zawodowych. Kwota 12,5 mln zł, to są pozyskane duże środki. Otrzymywane środki wyliczone są na początku roku zgodnie z obowiązującym algorytmem – stopy bezrobocia w danym okresie, bezrobocia wśród młodych osób poniżej 24 roku życia, osób powyżej 45 roku życia, brania pod uwagę napływu i odpływu osób bezrobotnych i jeszcze kilka czynników. W ubr. otrzymaliśmy 5,5 ml zł środków. Mogliśmy też skorzystać z funduszu społecznego Europejskiego Funduszu Społecznego, z którego pozyskaliśmy ponad 3 mln zł. W 2011r. ma być mniej środków. Z tytułu algorytmu mamy dostać 1 mln 100 tys. zł, a z Europejskiego Funduszu Społecznego 600 – 700 tys. zł. Podobno środki mają być większe. Urząd pracy ma wykonywać zadania ustawowe i je wykonuje. Zalecono nam wykonywanie podstawowych działań związanych z pośrednictwem pracy, czyli pozyskiwaniem ofert i przedkładaniem ich osobom bezrobotnym. Przede wszystkim mamy postawić nacisk na doradztwo zawodowe. Powiedziano nam, że w tym roku są małe środki i trzeba postawić na efektywność substydiowanych form zatrudnienia. Chodzi o to, aby np. staże, czy szkolenia były efektywne i kończyły się zatrudnieniem przez pracodawcę. Najbliższa sesja jest poświęcona bezrobociu i wszyscy radni otrzymali informację.

Informacja dotycząca analizy rynku pracy w Jastrzębiu-Zdroju stanowi załącznik do protokołu.

Jerzy Lis

- Analiza została przygotowana kompleksowo i obrazuje podejmowane działania.

W jednym roku potrzebni są pracownicy danego zawodu, a w kolejnym okazuje się,

15

że są nadwyżkowe. Czy analiza była prowadzona w tym zakresie ?

Andrzej Koba

- Analiza dotycząca zawodów nadwyżkowych, czy deficytowych została ujęta. Zawody podawane są według pewnej klasyfikacji. Potrzeby pracodawców nie zawsze są skorelowane z nazewnictwem badanych zawodów deficytowych i nadwyżkowych. W informacji na stronie dwudziestej ujęte są zawody deficytowe. Informacje przesyłane są do szkół zawodowych i liceów, aby było wiadomo jakie są potrzeby. Zapewniono nas, że fundusz pracy nie jest zagrożony. Jest to fundusz celowy i nie można go przeznaczyć na inne cele. Na razie są mniejsze środki na aktywne formy wspierania bezrobocia i nie wiadomo jak będzie w przyszłości.

Piotr Włodarek

- Czy jest współpraca długofalowa urzędu pracy z przedsiębiorcami ? Czy od przedsiębiorców wpływa do urzędu pracy informacja, że w określonym czasie będą potrzebowali np. kilku mechaników, czy spawaczy bo będą odejścia na emeryturę. Czy coś takiego funkcjonuje. Można w ten sposób przewidzieć, że w ciągu kilku lat trzeba przeszkolić np. 50-ciu spawaczy, tokarzy. Z zawodów deficytowych zrezygnowało szkolnictwo np. hydraulika, tokarza, spawacza. W tych zawodach nie szkoli się. Plan szkoleń zależy od środków otrzymanych przez urząd.

Andrzej Koba

- Szkolenia organizowane są na podstawie środków, którymi dysponujemy, potrzeb zgłoszonych przez pracodawców i informacji z firm szkoleniowych. Plan szkoleń przygotowywany jest w pierwszym kwartale danego roku. Nie jesteśmy w stanie przewidzieć zatrudnienia w firmach, bo zależy to od pracodawców. Trudno powiedzieć dziś czy będą mieli potrzebę zatrudnienia w danym zawodzie. Jest to może możliwe w większych zakładach. Wcześniej np. przeszkoliliśmy panie, które jeżdżą teraz autobusami komunikacji miejskiej.

Piotr Włodarek

- Można złożyć zapotrzebowanie na przeszkolenie osób w konkretnych zawodach.

Andrzej Koba

- Tym zajmuje się dział poradnictwa i rozwoju zawodowego. Mamy dwóch pracowników zajmujących się szkoleniami i zbierają informacje. Nie da się długofalowo wyprzedzić.

Jerzy Lis

- Pracodawca może przyjąć osoby na staż i przeszkolić. Badania, o których wspomniano chyba prowadzi wydział edukacji oraz szkoły. Organizowane są kursy.

Piotr Włodarek

- Zgoda są kursy organizowane. Teraz jest lepiej, ale wcześniej nie było doradców zawodowych.

Andrzej Koba

- Organizujemy grupowe i indywidualne spotkania z doradcami zawodowymi, Skorzystaliśmy z projektów unii europejskiej, które pozwoliły nam na zatrudnienie kilku doradców. Jest zmiana do ustawy mówiąca, że starostwo otrzymuje pulę środków na zatrudnienie doradców i pośredników. Kwota jest uzależniona od ilości

pozyskanych środków. W tym roku miasto otrzymało około 550 tys. zł na utrzymanie

16

pracowników. Miasto nie musiało tych środków dawać z własnego budżetu. Pozyskiwane środki są duże, stąd duże środki przeznaczone na zatrudnienie pracowników. Obecnie mamy pięciu doradców zawodowych.

Tadeusz Sławik

- Dziękuję za informację,, do tematu wrócimy na sesji rady miasta.

Ad. 6

Sprawy bieżące.

- projekt uchwały w sprawie zmiany Uchwały Nr III/16/2010 Rady Miasta Jastrzębie-Zdrój z dnia 28 grudnia 2010 roku w sprawie budżetu Miasta Jastrzębie-Zdrój na 2011 rok,

Wyjaśnienia do projektu uchwały udzielił Dariusz Holesz skarbnik miasta, który wyjaśnił, że zaproponowane zmiany dotyczą upoważnień udzielonych przez organ stanowiący prezydenta miasta.

Komisja zaopiniowała pozytywnie głosami: **za – 5, przeciw – 0, wstrzymujących się – 0**, powyższy projekt uchwały.

- projekt uchwały w sprawie zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Jastrzębie-Zdrój na lata 2011 – 2043,

Wyjaśnienia do projektu uchwały udzielił Dariusz Holesz. Powiedział, że w związku z uwagą RIO w Katowicach w sprawie wieloletniej prognozy finansowej likwidacji ulegają zawarte w załączniku nr 5 przedsięwzięcia wieloletnie dotyczące umów, których realizacja jest niezbędna do zapewnienia ciągłości działania miasta i z których płatności wykraczają poza rok budżetowy.

Komisja zaopiniowała pozytywnie głosami: **za – 4, przeciw – 0, wstrzymujących się – 0**, powyższy projekt uchwały.

- projekt uchwały w sprawie ustalenia szczegółowych wysokości i zasad opłat oraz naliczenia kar za umieszczenie 1m² jednostronnej powierzchni reklamowej oraz obiektu budowlanego w pasach drogowych wewnętrznych będących w zarządzie miasta Jastrzębie-Zdrój,

W uzasadnieniu zapisano, że w związku ze zmianą od 1 stycznia 2011r. wysokości podatku od towarów i usług, wystąpiła konieczność zmiany uchwały zapisów dotyczących podatku VAT.

Komisja zaopiniowała pozytywnie głosami: **za – 4, przeciw – 0, wstrzymujących się – 0**, powyższy projekt uchwały.

- projekt uchwały w sprawie wyrażenia zgody na realizację projektu „Jastrzębie-Zdrój 2015. Potencjał gospodarczy i trendy rozwojowe”,

Wyjaśnienia do projektu uchwały udzielił Michał Domagała. Powiedział, że jest to projekt partnerski miasta Jastrzębie-Zdrój i miasta Cieszyna. Projekt partnerski otrzymał 100% dofinansowania w wysokości 382 817, 98 zł. Podpisanie umowy ma nastąpić w pierwszym kwartale br. Projekt będzie sfinansowany ze środków zewnętrznych. Podjęcie uchwały jest niezbędne do podpisania umowy.

Tadeusz Sławik

- Chciałem, abyśmy mieli pieniądze na stworzenie diagnozy sytuacji gospodarczej w naszym mieście. Teraz pieniądze są ogromne i można program przygotować. Program pokaże dobre i słabe strony. Na tej bazie można konstruować wszelkie dokumenty potrzebne dla naszego miasta, które będą spójne i będą wynikały z diagnozy sytuacji w naszym mieście. Cieszy, że centrum kompetencyjne jest w naszym mieście, w wydziale polityki gospodarczej. Na poprzednim posiedzeniu komisji prosiłem, aby radnych zapoznawać z metodologią. Z czasem komisja dostanie informację pisemną. Ankieta będzie skierowana do przedsiębiorców, do mieszkańców miasta, do stowarzyszeń, organizacji społecznych, do młodzieży. Aby każda z tych grup stwierdziła w jakiej kondycji jest firma, jakie ma problemy, bariery, jak widzi swoją przyszłość. Możemy uzyskać dobry program. Zgłaszam chęć współpracy przez komisję.

Michał Domagała

- Komisja będzie informowana na bieżąco o postępie prac.

Komisja zaopiniowała pozytywnie głosami: **za – 5, przeciw – 0, wstrzymujących się – 0**, powyższy projekt uchwały.

- projekt uchwały o partnerstwie pomiędzy miastami Jastrzębie-Zdrój (Rzeczpospolita Polska) i Mahmutlar (Republika Turcji),

Wyjaśnienia do projektu uchwały udzielił Michał Domagała. Powiedział, że rada miasta w 2009r. podjęła uchwałę intencyjną w sprawie współpracy partnerskiej miasta Jastrzębie-Zdrój z miastem Mahmutlar. Przewidziana jest współpraca ekonomiczna, rozwoju przedsiębiorczości, ochrony środowiska, szerszego kontaktu między mieszkańcami oraz wymiany doświadczeń pomiędzy instytucjami i organizacjami.

Komisja zaopiniowała pozytywnie głosami: **za – 5, przeciw – 0, wstrzymujących się – 0**, powyższy projekt uchwały.

- pismo prezydenta miasta dotyczące wniosku stowarzyszeń zrzeszających taksówkarzy w sprawie ustawienia tablic wyznaczających II strefę taxi na terenie miasta.

Pismo stanowi załącznik do protokołu.

18

Rafał Arciszewski - Wydz. Komunikacji

- W piśmie pan prezydent zwraca się o opinie do komisji, bowiem zgodnie z ustawą o cenach ustalanie stref cen obowiązujących przy przewozie osób i ładunków taksówkami leży w kompetencji rady miasta. Wyznaczenie stref na terenie miasta należy do decyzji rady. W związku z tym pytanie, czy przygotować projekt uchwały w sprawie wyznaczenia stref ?

Roman Foksowicz

- Czy to jest konieczne, czy wiąże się z wydatkami ?

Jerzy Lis

- Jaka jest propozycja wydziału komunikacji ? W Jastrzębiu na 93 tys. mieszkańców jest około 110 - 120 taksówek. Większość mieszkańców mieszka w centrum i może mniej się przemieszcza. Czy mamy uszczęśliwiać ludzi droższymi kosztami przewozu ? Jest to kwestia uzgodnienia pomiędzy taksówkarzem, a pasażerem.

Paweł Jagodziński

- Po wyznaczeniu mogą być pretensje do rady miasta. Jak pomożemy taksówkarzom, to mieszkańcy będą mieli do nas pretensje.

Roman Foksowicz

- Dojdzie koszt wykonania tablic. Czy wydział komunikacji ma projekt wyznaczenia stref ? Po przekroczeniu strefy centrum kierowca może poinformować pasażera o zmianie strefy.

Tadeusz Sławik

- Proponuję opinię, że komisja nie widzi potrzeby wyznaczania stref.

Komisja nie widzi potrzeby wyznaczania stref.

Opinia komisji została przyjęta głosami: **za – 5, przeciw – 0, wstrzymujących się – 0.**

Ad. 7

Protokołu z posiedzenia komisji w dniu 24 stycznia 2011r. został przyjęty głosami: **za – 5, przeciw – 0, wstrzymujących się – 0.**

Ad. 8

Wolne głosy i wnioski.

Wolnych głosów i wniosków nie zgłoszono.

19

Ad. 9

Przewodniczący komisji podziękował zebrany za przybycie i zakończył obrady.

Przewodniczący komisji
Polityki Gospodarczej i Bezrobocia

Tadeusz Sławik

Protokołowała
Alicja Trocka