



**Informacja pokontrolna
nr IP/DPI/02.1/2019**

1.	Podstawa prawna kontroli	Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013, ustawa z dnia 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (t. jedn. Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712) oraz System kontroli w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013.
2.	Nazwa jednostki kontrolującej	Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości ul. Pańska 81/83 00-834 Warszawa
3.	Osoby uczestniczące w kontroli ze strony jednostki kontrolującej	Monika Łyk – Kierownik Zespołu Kontrolującego Barbara Szmidt – Członek Zespołu Kontrolującego Justyna Miszta – Członek Zespołu Kontrolującego
4.	Termin kontroli	15 stycznia 2019 r. – 28 stycznia 2019 r. Kontrola na miejscu u Beneficjenta: 15-16 stycznia 2019 r.
5.	Rodzaj kontroli (planowa/doraźna / w trakcie realizacji / na zakończenie realizacji projektu)	Kontrola trwałości projektu, zaplanowana zgodnie z Rocznym Planem Kontroli na rok 2018, przesunięta na 2019 r.
6.	Nazwa jednostki kontrolowanej	Gmina Kielce
7.	Adres jednostki kontrolowanej	ul. Rynek 1 25 – 303 Kielce
8.	Nazwa i numer kontrolowanego projektu, Działanie/Priorytet, nr umowy	<i>„Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitarnym”</i> Nr projektu: POPW.03.01.00-26-001/09-00 Działanie: III.1 Systemy miejskiego transportu zbiorowego Priorytet: III Wojewódzkie ośrodki wzrostu Umowa o dofinansowanie projektu: POPW.03.01.00-26-001/09-00 wraz z aneksem do umowy nr POPW.03.01.00-26-001/09-01, POPW.03.01.00-26-001/09-02, POPW.03.01.00-26-001/09-03 i POPW.03.01.00-26-001/09-04.
9.	Zakres kontroli	Kontrola trwałości na miejscu obejmowała zbadanie następujących obszarów: 1) przesłanek zachowania trwałości projektu, określonych w art. 57 Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006; 2) zapewnienie, że dofinansowanie nie zostało wykorzystane niezgodnie z przeznaczeniem albo pobrane w nadmiernej wysokości, w tym: a) został zachowany cel projektu; b) projekt nie wygenerował dochodu w rozumieniu art. 55 Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006, który nie został wcześniej uwzględniony w wyliczeniach luki w finansowaniu; c) nie wystąpiła niezaplanowana pomoc publiczna; d) nie nastąpiła zmiana okoliczności powodujących możliwość odzyskania przez beneficjenta podatku VAT, który stanowił



		<p>wydatek kwalifikowalny;</p> <ol style="list-style-type: none"> 3) przechowywanie (archiwizacja) dokumentacji związanej z projektem; 4) wypełnianie obowiązków w zakresie informacji i promocji; 5) monitorowanie osiągniętych wartości wskaźników rezultatu projektu oraz dopełnienie obowiązku przekazywania do IP PO RPW korekty do wniosku o płatność końcową, w przypadku zmian wartości wskaźników rezultatu; 6) przekazywania do IP PO RPW informacji o kontrolach projektu prowadzonych przez inne instytucje; 7) zachowanie zgodności z politykami horyzontalnymi. <p>Przeprowadzona została również wizyta w miejscu fizycznej realizacji projektu.</p>
10.	Informacje na temat sposobu wyboru dokumentów do kontroli	<p>Kontroli zostały poddane oryginały dokumentów związane z realizowanym projektem:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ewidencja środków trwałych projektu; 2) ewidencja księgową przychodów i kosztów z majątku projektu; 3) informacja na temat ewentualnych zmian w ewidencji księgowej Projektu; 4) akty wewnętrzne Beneficjenta, określające sposób korzystania z majątku projektu; 5) umowy/porozumienia z jednostkami innymi niż organizacja Beneficjenta dotyczące wykorzystania majątku projektu do realizacji celów i rezultatów przedsięwzięcia; 6) regulacje dotyczące archiwizacji dokumentów projektu; 7) dokumenty potwierdzające aktualny stan osiągniętych wskaźników rezultatu w projekcie; 8) informacje o kontrolach projektu przeprowadzonych po kontroli na zakończenie projektu dokonanej przez IP PO RPW.
11.	Ustalenia kontroli – opis istniejącego podczas kontroli stanu	<p>1. Zachowanie trwałości projektu, na podstawie przesłanek określonych w art. 57 Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006</p> <p>Właścicielem majątku wytworzonego w ramach realizacji projektu jest Beneficjent – Gmina Kielce. Zadania własne Gminy, dotyczące utrzymania dróg ulic, mostów, organizacji ruchu drogowego oraz komunikacji miejskiej zostały sędowane na Jednostki Organizacyjne Gminy: Miejski Zarząd Dróg oraz Zarząd Transportu Miejskiego.</p> <p>Nadzór nad eksploatacją inwestycji prowadzony jest przez Miejski Zarząd Dróg w Kielcach (MZD) oraz Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach (ZTM).</p> <p>Zadaniami statutowymi MZD w Kielcach jest zarówno planowanie, wdrożenie jak i utrzymanie realizowanych inwestycji drogowych.</p> <p>Zadaniami statutowymi ZTM w Kielcach jest planowanie, organizacja</p>



i koordynacja układu komunikacyjnego, przetargowe zawieranie umów z przewoźnikami na świadczenie usług przewozowych, inicjowanie przedsięwzięć inwestycyjnych związanych z rozwojem komunikacji miejskiej oraz realizowanie zadań inwestycyjnych w zakresie zakupów inwestycyjnych związanych z komunikacją miejską.

Sposób zarządzania majątkiem jest zgodny z deklarowanym we wniosku o dofinansowanie. Na przedmiot objęty projektem nie uzyskano dofinansowania z innych środków publicznych. Przedmiot objęty projektem nie służy do prowadzenia działalności innej niż określona we wniosku o dofinansowanie. Sprzęt zakupiony w ramach projektu jest użytkowany zgodnie z celem określonym we wniosku o dofinansowanie, nie nastąpiła jego wymiana, nie dokonano jego sprzedaży, zbycia, ani zmiany miejsca jego użytkowania.

W okresie trwałości projektu po zakończeniu realizacji Beneficjent występował kilkakrotnie z prośbą o opinię IP w zakresie wprowadzenia zmian w projekcie. Instytucja Pośrednicząca POPW nie wniosła zastrzeżeń do przedmiotowych zmian. Beneficjent wprowadził jedną z siedmiu planowanych zmian, zaś jedna jest na etapie wdrażania.

- Beneficjent pismem nr ZFE-I.042.4.14.2016 z 11 lipca 2016 r. wystąpił z prośbą o przeniesienie zatoki na ul. Domaszowską z uwagi na kolidowanie z inwestycją w ramach projektu „Rozwój komunikacji publicznej w Kielcach”. Zmiana polegająca na przeniesieniu zatoki w kierunku skrzyżowania ulic Domaszowskiej, Żniwnej i Poleskiej nie została wprowadzona przez Beneficjenta.
- Beneficjent pismem nr ZFE-I.042.4.7.2017 z 16.08.2017 r. zwrócił się z prośbą o opinię dot. ingerencji w perony przystankowe polegającej na zamontowaniu prefabrykowanych fundamentów oraz ułożeniu przewodów zasilających. Beneficjent wdrożył wnioskowaną zmianę. Na 11 peronach przystankowych zostały zamontowane prefabrykowane fundamenty tablic informacyjnych oraz ułożono przewody zasilające tablice. Perony zostały odtworzone do stanu wyjściowego.
- Beneficjent pismem nr ZFE.I.042.4.8.2017 z 1.12.2017 r. wystąpił z prośbą o zamontowanie przez prywatnego inwestora tablic informacyjnych na przystankach autobusowych. Wydane zostały decyzje zezwalające na lokalizację urządzeń infoled na obszarze projektu. Wniosek o wydanie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego celem umieszczenia tych urządzeń nie został jeszcze złożony przez inwestora w MZD.
- Beneficjent pismem nr ZFE-I.042.4.3.2018 z 12.01.2018 r. wnioskował o wymianę oświetlenia polegającą na wymianie wysięgników jednoramiennych wraz z oprawami na wysięgniki dwuramienne przy peronach przystankowych w ciągu ul. Klonowej i ul. Orkana. Beneficjent nie wykonał planowanej zmiany.



- Beneficjent pismem nr ZFE-I.042.4.4.2018 z 08.02.2018 r. wystąpił z prośbą o budowę nowego zjazdu z ul. Olszewskiego. Celem nowego zjazdu miało być wprowadzenie zmian w zagospodarowaniu pasa drogowego w postaci dokonania korekt wysokościowych terenu w miejscu zieleńca, wycięcia drzew, obniżenia krawężnika na szerokości projektowanego zjazdu, wykonania krawężników/oporników okalających zjazd oraz wykonania konstrukcji zjazdu. Wydano decyzję na lokalizację zjazdu. Ważność decyzji to 3 lata od 22.09.2017 r. (możliwe przedłużenie) Przedmiotowa inwestycja nie została wprowadzona.
- Beneficjent pismem nr ZFE-I.042.4.5.2018 r. z 08.02.2018 r. wystąpił z prośbą o budowę nowego zjazdu z ul. Krzywej. Budowa nowego zjazdu miała na celu wprowadzenie zmian w zagospodarowaniu pasa drogowego w postaci dokonania korekt wysokościowych terenu w miejscu zieleńca i chodnika, obniżenia krawężnika na szerokości projektowanego zjazdu, wykonania krawężników okalających zjazd wykonania konstrukcji zjazdu oraz likwidacji zbędnej części istniejącego zjazdu wraz z odtworzeniem zieleńca i chodnika. Wydano decyzję na lokalizację zjazdu. Ważność decyzji to 3 lata od 22.09.2017 r. (możliwe przedłużenie) Przedmiotowa inwestycja nie została wprowadzona.
- Beneficjent pismem nr ZFE-I.042.4.6.2018 z 16.07.2018 r. zwrócił się z prośbą o zajęcie stanowiska dot. budowy nowego zjazdu z ul. Grunwaldzkiej polegającej na dokonaniu niewielkich korekt wysokościowych terenu w miejscu zieleńca, obniżeniu krawężnika na szerokości projektowanego zjazdu oraz wykonaniu konstrukcji projektowanego zjazdu. Wydano opinię dla Wydziału Gospodarki Nieruchomościami i Geodezji Urzędu Miasta Kielce dot. możliwości zapewnienia obsługi komunikacyjnej z nowo urządzonej drogi zbiorczej dla działki nr 369/2 /Obr.0014/, mając na uwadze znajdujące się centralnie w północnej granicy działki oświetlenie uliczne. Przedmiotowa inwestycja nie została wdrożona przez Beneficjenta.

2. Przychody i koszty osiągnięte z majątku powstałego w wyniku realizacji

W wyniku realizacji projektu powstał zarówno majątek niegenerujący przychodu (drogi), jak również majątek generujący przychód (tabor autobusowy).

W przypadku majątku wytworzonego w zadaniu, które generuje przychód (zakup taboru autobusowego), Beneficjent w drodze ustawy Prawo Zamówień Publicznych (przetarg nieograniczony) wybrał podmiot odpowiedzialny za zapewnienie obsługi i serwisu eksploatacyjnego. Umowa na wykonywanie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kielcach



autobusami będącymi własnością Zamawiającego została zawarta 15 września 2014 r., na czas określony od 1 stycznia 2015 r. do 31 grudnia 2018 r. Po zakończeniu ww. umowy, Beneficjent udzielił zamówienia kolejnemu operatorowi, wybranemu w oparciu o procedurę przetargową. Kolejna umowa na świadczenie usług przewozowych została zawarta 2 lipca 2018 r. na czas określony od 01 stycznia 2019 r. do 30 czerwca 2021 r. Zarządcą zakupionego taboru i pozostałych urządzeń jest ZTM.

Środki finansowe niezbędne na pokrycie kosztów utrzymania i eksploatacji wytworzonych w ramach projektu produktów zabezpieczone są w budżecie Gminy Kielce, która przekazuje je swoim jednostkom budżetowym MZD i ZTM.

Przychody wygenerowane w wyniku realizacji projektu zostały przedstawione w dokumentach przedłożonych przez Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach oraz Miejski Zarząd Dróg w Kielcach (sprawozdania Rb-27S z wykonania planu dochodów budżetowych za okres sprawozdawczy 2016, 2017 i 2018 r.).

3. Dochód w projekcie

W związku ze złożeniem wniosku o płatność końcową, pismem z 6 maja 2016 roku Beneficjent przekazał rekalkulację luki w finansowaniu dla przedmiotowego projektu (zaktualizowany model – arkusz kalkulacyjny). Rekalkulacja luki nie ma wpływu na poziom dofinansowania wyliczony dla projektu na etapie wniosku o dofinansowanie.

Po zakończeniu realizacji projektu nie wystąpił nieprzewidziany dochód w projekcie. W ramach projektu nie pojawiły się inne lub nowe źródła przychodów, które nie zostały wzięte pod uwagę w analizie sporządzanej na etapie wniosku o dofinansowanie. Powyższe zostało potwierdzone w Formularzu do weryfikacji dochodu za rok 2016 z 11.01.2017 r.

Projekty spełniające kryteria art. 55 Rozporządzenia Rady (WE) 1083/2006 podlegały monitorowaniu przez Instytucję Zarządzającą PO RPW, zgodnie z zapisami *Wytycznych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód dla perspektywy 2007 – 2013.*

Zgodnie z art. 55 ust. 4 ww. rozporządzenia, z zapisami rozdziału 11 pkt 3 ww. *Wytycznych* oraz ze stanowiskiem Ministerstwa Rozwoju, wyrażonym w piśmie znak DPP-VI.7310.4.2017, DPA.KM.1 z 21 czerwca 2017 r., obowiązek monitorowania dochodów w projektach, które w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie zostały zidentyfikowane



jako generujące dochód i zaliczają się do jednej z dwóch kategorii zdefiniowanych w ww. rozporządzeniu (art. 55 ust. 2 i 3), zakończył się z terminem złożenia Komisji Europejskiej dokumentów zamknięcia Programu Operacyjnego, tj. z dniem 31 marca 2017 r.

W związku z powyższym, obowiązek monitorowania dochodów w projekcie zakończył się złożeniem Formularza za 2016 r., o którym mowa powyżej.

4. Ewidencja księgową

Wyodrębniona ewidencja księgową prowadzona na potrzeby projektu nie była zmieniana od czasu kontroli na zakończenie, przeprowadzonej przez IP w 2016 r.

5. Ewidencja środków trwałych projektu

Środki trwałe, wytworzone w wyniku realizacji projektu figurują w ewidencji środków trwałych. Powyższe zostało potwierdzone wydrukiem z ewidencji środków trwałych (ZTM, MZD i UM).

6. Kwalifikowalność VAT w projekcie

Pismem z 8 września 2016 r. sygn.. ZFE-I.042.4.13.2016 Beneficjent zwrócił się do Instytucji Pośredniczącej z wnioskiem o uznanie kwalifikowalności VAT poniesionego w związku z budową estakady w ramach projektu pn. *Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym*. Wraz z przekazaną korespondencją Beneficjent załączył interpretację indywidualną Dyrektora Izby Skarbowej w Łodzi znak 1061-IPTPP3.4512.365.2016.2.JM z 29 sierpnia 2016 r. dotyczącą interpretacji przepisów prawa podatkowego w zakresie prawa do odzyskania podatku w związku z wydatkami poniesionymi na budowę estakady w ramach projektu pn. *Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym*.

Pismem z 16 stycznia 2017 r. IP zwróciła się do IZ PO RPW z prośbą o zajęcie stanowiska nt. możliwości dodatkowego poświadczenia podatku VAT w projekcie zakończonym i rozliczonym, realizowanym w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013, dla którego wnioski o płatność końcową został ujęty w deklaracji przekazanej do KE.

Po zasięgnięciu opinii Instytucji Zarządzającej w sprawie możliwości dodatkowej certyfikacji i płatności w ramach projektu pn. „Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym” wniosek Beneficjenta został rozpatrzony pozytywnie przez IP PORPW.



Ponowna kwalifikacja podatku VAT dotyczyła 31 faktur wykazanych w ramach sześciu wniosków o płatność, zgodnie z poniższym zestawieniem:

L.p.	Nr Wniosku o Płatność	Nr Dokumentu	Nr Ewidencyjny
1	POPW.03.01.00-26-001/09-30	254/10/14	FZ-ST 23/2014
2	POPW.03.01.00-26-001/09-30	18/10/2014	FZ-ST 22/2014
3	POPW.03.01.00-26-001/09-30	210/09/14	FZ-ST 12/2014
4	POPW.03.01.00-26-001/09-30	173/08/14	FZ-ST 2/2014
5	POPW.03.01.00-26-001/09-30	15/09/2014	FZ-ST 13/2014
6	POPW.03.01.00-26-001/09-30	11/08/2014	FZ-ST 3/2014
7	POPW.03.01.00-26-001/09-31	2/01/15	FZ-ST 3/2015
8	POPW.03.01.00-26-001/09-31	323/12/14	FZ-ST 39/2014
9	POPW.03.01.00-26-001/09-31	27/12/2014	FZ-ST 41/2014
10	POPW.03.01.00-26-001/09-31	1/01/2015	FZ-ST 2/2015
11	POPW.03.01.00-26-001/09-31	292/11/14	FZ-ST 36/2014
12	POPW.03.01.00-26-001/09-31	23/11/2014	FZ-ST 40/2014
13	POPW.03.01.00-26-001/09-32	10/04/2015	FZ-ST 13/2015
14	POPW.03.01.00-26-001/09-32	64/04/15	FZ-ST 12/2015
15	POPW.03.01.00-26-001/09-32	32/03/15	FZ-ST 9/2015
16	POPW.03.01.00-26-001/09-32	5/02/2015	FZ-ST 6/2015
17	POPW.03.01.00-26-001/09-32	12/04/2015	FZ-ST 14/2015
18	POPW.03.01.00-26-001/09-32	16/02/15	FZ-ST 5/2015



19	POPW.03.01.00-26-001/09-33	15/05/2015	FZ-ST 18/2015
20	POPW.03.01.00-26-001/09-33	18/06/2015	FZ-ST 22/2015
21	POPW.03.01.00-26-001/09-33	129C/06/15	FZ-ST 21/2015
22	POPW.03.01.00-26-001/09-33	99/05/15	FZ-ST 17/2015
23	POPW.03.01.00-26-001/09-34	21/08/2015	FZ-ST 32/2015
24	POPW.03.01.00-26-001/09-34	205/08/15	FZ-ST 31/2015
25	POPW.03.01.00-26-001/09-34	20/07/2015	FZ-ST 27/2015
26	POPW.03.01.00-26-001/09-34	161/07/15	FZ-ST 26/2015
27	POPW.03.01.00-26-001/09-35	24/09/15	FZ-ST 37/2015
28	POPW.03.01.00-26-001/09-35	28/11/2015	FZ-ST 39/2015
29	POPW.03.01.00-26-001/09-35	30/11/2015	FZ-ST 40/2015
30	POPW.03.01.00-26-001/09-35	240/09/15	FZ-ST 36/2015
31	POPW.03.01.00-26-001/09-35	304/11/15	FZ-ST 38/2015

W związku zatwierdzeniem dodatkowej kwoty wydatków kwalifikowalnych podatku VAT w wysokości 1 184 776,05 zł, 25 kwietnia 2017 r. na rachunek bankowy beneficjenta wskazany w umowie o dofinansowanie przekazano środki w wysokości 1 007 059,62 zł.

Podczas kontroli Beneficjent przedstawił zaktualizowane opisy faktur dotyczące ponownej kwalifikacji podatku VAT oraz wydruk z konta projektu potwierdzający wpływ środków refundacji w łącznej kwocie 1 007 059,62 zł.

Oprócz wyżej opisanej ponownej kwalifikacji podatku VAT, do dnia rozpoczęcia kontroli trwałości nie wystąpiły inne zmiany (m.in. statusu podatkowego, formy rozliczania podatku VAT rodzaju wykonywanej działalności przez Beneficjenta), które mogły wpłynąć na możliwość odzyskania podatku VAT w związku ze zrealizowanym projektem.

7. Archiwizacja dokumentacji

Dokumentacja przechowywana jest w podmiotach zaangażowanych w realizację Projektu oraz jednostkach organizacyjnych Beneficjenta:



- Zarządzie Transportu Miejskiego, ul. Głowackiego 4;
- Miejskim Zarządzie Dróg w Kielcach, ul. Prendowskiej 7;
- Urzędzie Miasta Kielce, ul. Rynek 1;
- Wydziale Zarządzania Funduszami Europejskimi UM Kielce, al. Solidarności 34.

Dokumenty przechowywane są w opisanych i prawidłowo oznakowanych segregatorach, zawierających logo PO RPW i UE. Archiwizacja dokumentów prowadzona jest w sposób umożliwiający dotarcie do oryginałów dokumentów związanych z realizacją projektu.

8. Zgodność projektu z politykami horyzontalnymi UE

Projekt zachowuje zgodność z politykami horyzontalnymi Unii Europejskiej.

Polityka równych szans

Projekt ma pozytywny wpływ na równość szans. Po jego realizacji zapewniona została jednakowa dostępność do wszystkich efektów projektu dla wszystkich podmiotów i osób fizycznych bez względu na płeć, rasę i narodowość. Rozwiązania projektowe uwzględniają przepisy prawne odnośnie likwidacji barier architektonicznych dla osób niepełnosprawnych. Zakupione w ramach projektu autobusy komunikacji miejskiej są dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych (autobusy niskopodłogowe, bez stopni poprzecznych we wnętrzu, z trzema parami drzwi o szerokości nie mniejszej niż 1200 mm i z bezstopniowymi wejściami, wyposażone w podest dla wózków inwalidzkich). Dworce autobusowe, wybudowane przy pętlach autobusowych, wyposażone zostały w toalety przystosowane dla osób niepełnosprawnych. Tablice elektroniczne zakupione w ramach projektu zostały wyposażone w system umożliwiający korzystanie z informacji, zamieszczonych na ekranach tablic, przez osoby niewidome i niedowidzące poprzez uruchomienie informacji przekazywanej w formie akustycznej (głosowej) za pomocą pilotów lub po wciśnięciu przycisku znajdującego się na słupie, na których zamontowana jest tablica. Przystanki, zrealizowane w ramach projektu, zaprojektowano i wybudowano z myślą o wszystkich użytkownikach komunikacji publicznej, w tym: osobach z małymi dziećmi, ludziach starszych, niepełnosprawnych ruchowo, na wózkach inwalidzkich oraz niedowidzących i niewidomych. W wiatach przystankowych zastosowano przezroczyste ściany, które zapewniają pasażerom dobrą widoczność. Na dużych przystankach oraz w autobusach zamontowano kamery monitoringu.

Polityka społeczeństwa informacyjnego

Projekt ma pozytywny wpływ na zagadnienia z zakresu polityki społeczeństwa informacyjnego. Tabor komunikacji miejskiej wyposażony



został w: mobilne automaty do sprzedaży biletów oraz elektroniczne systemy informacji pasażerskiej (elektroniczne tablice kierunkowe, system zapowiadania przystanków – urządzenie głośnomówiące, automaty do sprzedaży biletów jednorazowych, kasowniki).

W ramach projektu zakupiono i zamontowano elektroniczne przystankowe tablice informacyjne. Wyświetlają one informacje o rzeczywistym czasie przyjazdu autobusu na przystanek oraz o ewentualnych opóźnieniach, a także komunikaty o zmianie taryf, zmianach w kursowaniu poszczególnych linii, itp. Tablice mogą wyświetlać również komunikaty specjalne, takie jak: datę, godzinę, dzień tygodnia, serwis wiadomości, ogłoszenia.

Zakupiono stacjonarne automaty przeznaczone do sprzedaży biletów papierowych, doładowania biletów elektronicznych i obsługi karty miejskiej (opcjonalnie karty płatniczej).

Wdrożenie Systemu Kieleckiej Karty Miejskiej wraz z infrastrukturą Dynamicznej Informacji Pasażerskiej jest kompleksowym rozwiązaniem informatycznym, umożliwiającym optymalne funkcjonowanie komunikacji miejskiej w Kielcach. W ramach projektu wdrożono System Informacji Pasażerskiej (SIP), którego działanie polega na nadzorowaniu w czasie rzeczywistym ruchu autobusów komunikacji miejskiej. SIP umożliwia m.in:

- przekazywanie pasażerom na tablicach przystankowych rzeczywistego czasu oczekiwania na autobus danej linii,
- obserwowanie w czasie rzeczywistym położenia autobusów na trasach na stronie WWW i w telefonie komórkowym,
- rejestrowanie wszystkich danych o ruchu autobusów.

SIP jest doskonałym narzędziem, pozwalającym na zarządzanie komunikacją w czasie rzeczywistym. Od 2010 roku na stronie internetowej ZTM działa wyszukiwarka połączeń, pozwalająca wygodnie zaplanować podróż komunikacją miejską.

Zgodność z polityką ochrony środowiska

Projekt realizowany był z poszanowaniem ochrony środowiska oraz zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, przyczyniając się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń powietrza związanych z transportem na terenie miasta.

Zgodność z polityką konkurencji

Wybór wykonawców dokonywany był w oparciu o prawo zamówień publicznych, gwarantujące zachowanie konkurencyjności i równy dostęp podmiotów do rynku dóbr i usług. Realizacja projektu nie wpłynęła negatywnie na handel pomiędzy państwami członkowskimi.



	<p>Zgodność z polityką zamówień publicznych.</p> <p>Wybór wykonawców dokonywany był zgodnie z przepisami wspólnotowymi i krajowymi regulującymi kwestie zamówień publicznych.</p> <p>Zgodność z polityką efektywności energetycznej</p> <p>Projekt ma pozytywny wpływ na zagadnienia związane w polityką efektywności energetycznej. Tabor komunikacji miejskiej, zakupiony w ramach projektu, posiada parametry techniczne, które przyczyniają się do zwiększenia wydajności energetycznej i ograniczenia zużycia energii.</p> <p>Zgodność z polityką pomocy publicznej</p> <p>W ramach projektu pomoc publiczna na poziomie beneficjenta nie występuje.</p> <p>Zgodność z polityką zatrudnienia</p> <p>Projekt ma neutralny wpływ na zagadnienia z zakresu polityki zatrudnienia (w wyniku realizacji projektu Beneficjent nie przewidywał bezpośredniego utworzenia nowych miejsc pracy).</p> <p>9. Kontrole projektu prowadzone przez inne instytucje</p> <p>Beneficjent prowadzi książkę kontroli. Zgodnie z przekazanymi przez Beneficjenta informacjami, od czasu kontroli na zakończenie projektu, przeprowadzonej przez Instytucję Pośredniczącą nie były przeprowadzane kontrole projektu przez upoważnione podmioty.</p> <p>10. Wskaźniki produktu i rezultatu</p> <p>Wskaźniki produktu</p> <p>Założone we wniosku o dofinansowanie (z uwzględnieniem rozszerzenia projektu i podpisanego Aneksu nr POPW.03.01.00-26-001/09-03) oraz wykazane we wniosku o płatność końcową wskaźniki produktu zostały osiągnięte, co potwierdzono podczas kontroli na zakończenie realizacji projektu (kontrola nr K/DPI/04/2016 przeprowadzona przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości w terminie 26.01 – 8.02.2016 r.) i nie zostały poddane znaczącej modyfikacji w rozumieniu art. 57 Rozporządzenia Rady (WE) 1083/2006:</p> <p>A. kluczowe wskaźniki produktu:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Liczba bezpośrednio utworzonych nowych miejsc pracy (EPC) – 0 szt.,2) Liczba zakupionego taboru komunikacji miejskiej – 40 szt. (realizacja:
--	---



	<p>40 szt.; 100,00%),</p> <p>3) Pojemność jednostek zakupionego taboru komunikacji miejskiej – 3575 osób (realizacja: 3650 osób bez miejsc kierowców; 102,10% / 3690 osób z uwzględnieniem miejsca kierowcy; 103,22%);</p> <p>B. pozostałe wskaźniki charakteryzujące Projekt:</p> <p>1) Liczba zamontowanych elektronicznych tablic przystankowych – 60 szt. (realizacja: 60 szt.; 100,00%),</p> <p>2) Liczba automatów mobilnych do sprzedaży biletów w autobusach – 40 szt. (realizacja: 40 szt.; 100,00%),</p> <p>3) Liczba automatów stacjonarnych do sprzedaży biletów – 20 szt. (realizacja: 20 szt.; 100,00%),</p> <p>4) Liczba wybudowanych dworców autobusowych – 2 szt. (realizacja: 2 szt.; 100,00%),</p> <p>5) Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych pętli autobusowych – 7 szt. (realizacja: 7 szt.; 100,00%),</p> <p>6) Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych zatok autobusowych – 20 szt. (realizacja: 20 szt.; 100,00%),</p> <p>7) Długość wybudowanych i zmodernizowanych dróg (ogólnie) – 7,975 km (realizacja: 7,976; 100,01%),</p> <p>8) Długość wybudowanych dróg wojewódzkich – 2,547 km (realizacja: 2,547 km; 100,00%),</p> <p>9) Długość wybudowanych dróg gminnych – 1,934 km (realizacja: 1,935 km; 100,05%),</p> <p>10) Długość przebudowanych dróg wojewódzkich – 0,855 km (realizacja: 0,855 km; 100,00%. Po zmianie kategorii dróg* wartość aktualna 0,325 km, tj. zmniejszenie wartości o 0,53 km; 38,01%),</p> <p>11) Długość przebudowanych dróg powiatowych – 2,047 km (realizacja: 2,047 km; 100,00%),</p> <p>12) Długość przebudowanych dróg gminnych – 0,592 km (realizacja: 100,00%. Po zmianie kategorii dróg* wartość aktualna 1,122 km, tj. zwiększenie wartości o 0,53 km; 189,53%),</p> <p>13) Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych skrzyżowań w głównych ciągach komunikacyjnych – 11 szt. (realizacja: 11 szt.; 100,00%),</p> <p>14) Liczba wybudowanych bezkolizyjnych przejść dla pieszych (podziemnych) – 3 szt. (realizacja: 3 szt.; 100,00%),</p> <p>15) Liczba wdrożonych systemów elektronicznej karty miejskiej – 1 szt. (realizacja: 1 szt.; 100,00%),</p> <p>16) Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych przystanków autobusowych – 95 szt. (realizacja: 97 szt.; 102,11%),</p> <p>17) Długość wybudowanych bus-pasów – 4,157 km (realizacja: 4,157 km; 100,00%).</p> <p>*wyjaśnienie: W ankiecie trwałości za rok 2017 Beneficjent poinformował, że wartość</p>
--	---



wskaźników „Długość przebudowanych dróg wojewódzkich” oraz „Długość przebudowanych dróg gminnych” uległa zmianie w związku ze zmianą kategorii dróg, wynikającą z przepisów określonych w art. 10 ust. 5 Ustawy z dn. 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, zgodnie z informacją MZD w Kielcach (pismo znak WFK.RFS.080.4.2018 z 6 lutego 2018 r.). Nie wpłynęło to na zmianę wskaźnika „Długość wybudowanych i zmodernizowanych dróg (ogólnie)”, określonego we wniosku o płatność końcową.

Zgodnie z pismem Miejskiego Zarządu Dróg w Kielcach znak WFK.RFS.080.4.2018 z 6 lutego 2018 r., w wyniku zrealizowanej w 2014 r. inwestycji pn. „Budowa węzła drogowego u zbiegu ulic: Żelazna, 1 Maja, Zagnańska wraz z przebudową Ronda im. Gustawa Herlinga – Grudzińskiego” na terenie Kielc nastąpiła zmiana części przebiegu ww. drogi wojewódzkiej. Dotychczasowy odcinek tej drogi, przebiegający al. IX Wieków Kielc i ul. Czarnowską został zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi, obejmującym część ul. Zagnańskiej (od ul. Jesionowej do ul. 1 Maja) i część ul. Żelaznej (od ul. 1 Maja do ul. Czarnowskiej, obecnie ul. Gosiewskiego). Tym samym ulice: IX Wieków Kielc i Czarnowska, zgodnie z przepisami określonymi w art. 10 ust. 5 Ustawy z dn. 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, w brzmieniu obowiązującym w dniu oddania ww. inwestycji do użytkowania, zostały pozbawione dotychczasowej kategorii i zaliczone do dróg gminnych. Zmiana kategorii wymienionych ulic nastąpiła 28 marca 2014 r., tj. w dacie uprawomocnienia się decyzji o pozwoleniu na użytkowanie znak WINB-WIK.771.1.2.2014.D wydanej przez Świętokrzyskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Kielcach. Długość przebudowanych dróg wojewódzkich zmniejszyła się o 530 m (z 630 m na 100 m) na rzecz zwiększenia długości przebudowanych dróg gminnych (ze 127 m na 657 m):

- ul. Czarnowska (dł. 445 m) – dotychczasowa droga wojewódzka zakwalifikowana do dróg gminnych,
- al. IX Wieków Kielc (dł. 85 m) – dotychczasowa droga wojewódzka zakwalifikowana do dróg gminnych.

Wskaźniki rezultatu

Beneficjent we wniosku o dofinansowanie (z uwzględnieniem zmian wprowadzonych Anekssem nr POPW.03.01.00-26-001/09-03) zadeklarował osiągnięcie następujących wskaźników rezultatu:

- 1) Przewidywana całkowita liczba bezpośrednio utworzonych nowych miejsc pracy – wartość docelowa 0 szt. (źródło danych: Lista płac: UM Kielce, MZD Kielce, ZTM Kielce);
- 2) Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej – wartość docelowa 35 975 408 osób (źródło danych: Raport ZTM);
- 3) Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego – wartość docelowa 4 623 121 osób (źródło danych: Raport ZTM);
- 4) Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich – wartość docelowa



		<p>6 872 332 PLN/rok (źródło danych: Pomiary ruchu i obliczenia według raportów MZD);</p> <p>5) Oszczędność czasu w przewozach towarowych – wartość docelowa 2 393 331 PLN/rok (źródło danych: Pomiary ruchu i obliczenia według raportów MZD);</p> <p>6) Wzrost liczby linii autobusowych w KOM [Kieleckim Obszarze Metropolitalnym] – wartość docelowa 13 szt. (źródło danych: Raport ZTM);</p> <p>7) Liczba nowych linii obsługujących tereny na granicy miasto-teren podmiejski – wartość docelowa 6 szt. (źródło danych: Raport ZTM).</p> <p>Beneficjent we wniosku o płatność końcową, złożonym 31 grudnia 2015 r., nie wskazał wartości wskaźników rezultatu. Wyjaśniając ten fakt poinformował, że z uwagi na termin zakończenia realizacji projektu (data złożenia wniosku o płatność końcową) założył, że wartości te zostaną obliczone i przekazane do IP według stanu na 31 grudnia 2016 r. Następnie, pismem znak ZFE-I.042.4.11.2016 z 17 maja 2016 r. Beneficjent przekazał częściowo uzupełnioną tabelę części 17 Wskaźniki realizacji projektu do wniosku o płatność końcową oświadczając uzyskanie następujących wartości wskaźników rezultatu:</p> <ul style="list-style-type: none">- Przewidywana całkowita liczba bezpośrednio utworzonych nowych miejsc pracy – 0 szt.;- Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej – 35 595 500 osób;- Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego – 4 243 213 osób;- Wzrost liczby linii autobusowych w KOM – 13 szt.;- Liczba nowych linii obsługujących tereny na granicy miasto-teren podmiejski – 7 szt. <p>Wyliczenie wskaźników rezultatu: Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich oraz Oszczędność czasu w przewozach towarowych Beneficjent ponownie zadeklarował przedstawić według stanu na 31 grudnia 2016 r.</p> <p>Instytucja Pośrednicząca PO RPW pismem DPI-15.6-512-5/09-BoSz(231) z 19 stycznia 2017 r. zwróciła się do Beneficjenta o informację dotyczącą osiągnięcia docelowej wartości wskaźników.</p> <p>Beneficjent pismem ZFE-I.042.4.2.2017 z 30 stycznia 2017 r. przekazał do IP skorygowany wniosek o płatność końcową w zakresie wskaźników rezultatu, deklarując osiągnięte wartości w 2016 r. jak niżej:</p> <ul style="list-style-type: none">- Przewidywana całkowita liczba bezpośrednio utworzonych nowych miejsc pracy – 0 szt.;- Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej – 35 757 956 osób/rok (95,28%);- Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego – 4 405 669 osób (95,30%);
--	--	--



- Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich – 7 498 462 PLN/rok (109,11%);
- Oszczędność czasu w przewozach towarowych – 2 430 789 PLN/rok (101,57%);
- Wzrost liczby linii autobusowych w KOM – 13 szt. (100,00%);
- Liczba nowych linii obsługujących tereny na granicy miasto-teren podmiejski – 7 szt. (116,67%).

Wskaźniki: Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej i Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego mierzone są jako liczba przejazdów publiczną komunikacją miejską i wyliczane na podstawie sprzedaży biletów komunikacji miejskiej i przyjętych założeń w zakresie liczby przejazdów na biletach okresowych. Są to:

- bilet jednorazowy uprawnia do jednego przejazdu,
- bilet jednogodzinny kupowany ze względu na konieczność przesiadki = 2 przejazdy,
- bilet dobowy kupowany ze względu na konieczność kilku przejazdów = 6 przejazdów,
- bilet okresowy 14 dni: 10 dni roboczych po 4 przejazdy dziennie = 40, 2 soboty po 6 przejazdów = 12 przejazdów, 2 niedziele = 2 przejazdy; razem 54 przejazdy;
- bilet okresowy 30 dni: 22 dni roboczych po 4 przejazdy dziennie = 88, 4 soboty po 4 przejazdy = 16 przejazdów, 4 niedziele = 4 przejazdy; razem 108 przejazdów;
- bilet okresowy 60 dni: 44 dni robocze po 4 przejazdy dziennie = 176 przejazdów, 8 sobót po 3,5 przejazdu = 28, 8 niedziel = 8 przejazdów; razem 212 przejazdów;
- bilet okresowy 90 dni: 66 dni roboczych po 4 przejazdy dziennie = 264, 12 sobót po 3,5 przejazdu = 42, 12 niedziel = 12 przejazdów; razem 318 przejazdów;
- elektroniczna portmonetka: bilety jednorazowe 20 przejazdów plus 2 przesiadki w cenie biletu; razem 22 przejazdy;
- elektroniczna portmonetka: bilety jednorazowe ulgowe 40 przejazdów plus 3 przesiadki w cenie biletu; razem 43 przejazdy.

Do wyliczenia wskaźników przyjęto również liczbę przejazdów zrealizowaną przez pasażerów na bezpłatnych biletach okresowych. Zgodnie z Uchwałą Rady Miasta Kielce Nr XVII/326/2015, od 1 stycznia 2016 r. do bezpłatnych przejazdów uprawnieni są Honorowi Dawcy Krwi. W 2016 r. wydanych zostało 6657 kart miejskich, uprawniających Honorowych Dawców Krwi do 30-dniowych bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską, co zgodnie z przyjętymi założeniami w zakresie liczby przejazdów na biletach okresowych daje 718 956 przejazdów.

Beneficjent wyjaśnił, że w 2016 r. odnotowano spadek sprzedaży biletów komunikacji miejskiej, co wpłynęło na osiągniętą wartość wskaźnika. Spadek sprzedaży spowodowany był m.in. korzystaniem z linii komunikacyjnych prywatnych przewoźników. Obecnie na terenie



obsługiwanym przez miejską komunikację publiczną funkcjonuje ok. 50 przewoźników komercyjnych, których trasy w znacznej części pokrywają się z trasami komunikacji miejskiej, a w związku z tym, część pasażerów korzysta z ich środków transportu. Zdaniem Beneficjenta, z jednej strony powoduje to zmniejszenie wpływów do budżetu miasta z tytułu sprzedaży biletów, z drugiej jednak daje pasażerom większą możliwość wyboru.

Wraz z korektą wniosku o płatność Beneficjent dostarczył kopię raportu „Analiza wskaźników rezultatu dla projektu pn. „Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym”” z listopada 2016 r., sporządzonego przez zewnętrznego wykonawcę. Raport dotyczy dwóch wskaźników rezultatu: Oszczędności czasu w przewozach pasażerskich oraz Oszczędności czasu w przewozach towarowych.

Badanie przeprowadzono na podstawie pomiarów ruchu w następujących punktach:

- ul. Żelazna (DW),
- Al. IX wieków Kielc (DW),
- ul. Markowskiego (DG),
- ul. Grunwaldzka (DW),
- ul. Szajnowicza (DP),
- ul. Źródłowa (DK),
- pętla autobusowa na Bukówce (DW),
- pętla autobusowa przy ul. Olszewskiego (DP).

W celu średniego dobowego ruchu (SDR) w badanym roku, stanowiącego podstawę do obliczenia wielkości ruchu, przeprowadzono bezpośrednie pomiary w podziale na następujące kategorie pojazdów:

- samochody osobowe (SO),
- samochody dostawcze (SD),
- samochody ciężarowe bez przyczep (SCb),
- samochody ciężarowe z przyczepami (SCp),
- autobusy (A).

Badania przeprowadzono w dni robocze w okresie 22 – 24 listopada 2016 r. w godzinach 6:00 – 22:00. Zsumowane z tego okresu wyniki:

- ciąg ulic Żelazna – Zagnańska: 15 559 pojazdów (SO + SD + SCb + SCp + A);
- ciąg ulic IX Wieków – Czarnowska – 1 Maja: 14 470 pojazdów,
- ul. Markowskiego: 914 pojazdów,
- ul. Szajnowicza: 11 804 pojazdy,
- ul. Grunwaldzka: 23 533 pojazdy,
- ul. Źródłowa: 18 353 pojazdy,
- pętla na Bukówce: 256 pojazdów,
- pętla przy ul. Olszewskiego: 150 pojazdów.

Na podstawie powyższych danych obliczono **średniodobowy ruch w roku (SDR)**:

a) dla dróg gminnych i powiatowych przy użyciu współczynników przeliczeniowych:



- średniego dobowego ruchu w dni tygodnia na średni dobowy ruch w miesiącu,
- średniego dobowego ruchu w miesiącu na średni dobowy ruch w roku,
- wielkości ruchu 16-godzinnego na ruch dobowy:

$$SDR = (X1 + X2)/2 * P1 * P2 * 1,087 \text{ (poj./dobę)}$$

gdzie:

X1, X2 - liczba pojazdów samochodowych ogółem w godzinach 6:00 – 22:00 w dniach, w których wykonano pomiar ruchu,

P1 – współczynnik przeliczeniowy średniego dobowego ruchu w dni tygodnia (wtorek, środa, czwartek) na średni dobowy ruch w miesiącu,

P2 - współczynnik przeliczeniowy średniego dobowego ruchu w miesiącu na średni dobowy ruch w roku,

1,087 - współczynnik przeliczeniowy wielkości ruchu 16-godzinnego (6:00 – 22:00) na ruch dobowy.

Do wyliczeń przyjęto następujące założenia: współczynnik przeliczeniowy średniego dobowego ruchu w dni tygodnia (wtorek, środa, czwartek) na średni dobowy ruch w miesiącu (P1) = 0,93, współczynnik przeliczeniowy średniego dobowego ruchu w miesiącu na średni dobowy ruch w roku (P2) = 1,02.

b) dla dróg wojewódzkich przy założeniach:

- liczba dni roboczych w roku: 247,
- liczba sobót i dni przedświątecznych w roku: 56,
- liczba niedziel i świąt: 63,
- liczba dni w roku: 366.

$$SDR = \frac{M_R \cdot N_1 + 0,8 \cdot M_R \cdot N_2 + M_N \cdot N_3}{N} + R_N$$

gdzie:

- SDR - średni dobowy ruch w roku,
- M_R - średni ruch dzienny w dni robocze,
- M_N - średni ruch dzienny w niedziele i świąta,
- R_N - średni ruch nocny,
- N_1 - liczba dni roboczych w roku, $N_1 = 247$,
- N_2 - liczba sobót i dni przedświątecznych w roku, $N_2 = 56$
- N_3 - liczba niedziel i świąt, $N_3 = 63$,
- N - liczba dni w roku, $N = 366$.

Źródło: Instrukcja oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych dla dróg wojewódzkich

Odcinkom dróg przypisano gospodarczy charakter ruchu (niewielkie sezonowe wahania ruchu: średni dobowy ruch dla poszczególnych miesięcy jest zbliżony do SDR, a średni ruch dobowy w dni robocze jest większy od średniego ruchu dobowego w dni świąteczne).

W wyliczeniach wykorzystano przedstawione w *Instrukcji oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych* współczynniki wzrostu ruchu dla wybranego roku, z uwzględnieniem kategorii pojazdów i średniego dobowego ruchu.

Do określenia prędkości podróży na miejskich ulicach dla wszystkich



kategorii pojazdów samochodowych oblicza się pomocnicze **godzinowe natężenie ruchu N1** według wzoru:

$$N1 = 0,5 * [SO + SD + 2*(SCb + SCp + A)]*k$$

gdzie $k = 0,095$.

Godzinowe natężenie ruchu:

- ciąg ulic Żelazna – Zagnańska: 750,
- ciąg ulic IX Wieków – Czarnowska – 1 Maja: 770,
- ul Markowskiego: 55,
- ul. Szajnowicza: 560,
- ul. Grunwaldzka: 1274,
- ul. Źródłowa: 830,
- pętla na Bukówce: 25,
- pętla przy ul. Olszewskiego: 15.

Prędkość podróży dla analizowanych odcinków dróg określono zgodnie z tabelami dla dróg miejskich.

Koszty czasu w przewozach pasażerskich w wariantach obliczono mnożąc roczne przebiegi samochodów osobowych i autobusów na analizowanym odcinku drogi przez jednostkowe koszty czasu przypadające na dany rodzaj pojazdu.

Koszty czasu w przewozach towarowych w wariantach obliczono mnożąc roczne przebiegi samochodów dostawczych, samochodów ciężarowych bez przyczep i samochodów ciężarowych z przyczepami na analizowanym odcinku drogi przez jednostkowe koszty czasu przypadające na dany rodzaj pojazdu.

Następnie, do dalszych obliczeń wykorzystano tabele: „Jednostkowe koszty czasu w transporcie pasażerskim oraz koszty czasu w transporcie towarowym”, opracowane przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów, oraz wcześniejsze wyliczenia prędkości podróży pojazdu w km/godzinę i średniorocznego dobowego natężenia ruchu grupy pojazdów.

rok	koszty czasu w przewozach towarowych	koszty czasu w przewozach pasażerskich	
		SO	A
	PLN/godz.	PLN/1 pojazd	
2016	44,22	33,17	265,32

Oszczędności czasu w przewozach pasażerskich:

- ciąg ulic Żelazna – Zagnańska [1,600 km]: 2 165 385,
- ciąg ulic IX Wieków – Czarnowska – 1 Maja [1,080 km]: 908 644,
- ul Markowskiego [1,326 km]: 587 523,
- ul. Szajnowicza [0,420 km]: -215 475,
- ul. Grunwaldzka [0,975 km]: 3 538 262,
- ul. Źródłowa [0,996 km]: 0,



	<p>- pętla na Bukówce [0,300 km]: 214 811, - pętla przy ul. Olszewskiego [0,714]: 299 312. Łączna wartość: 7 498 462 PLN/rok (tj. 109,11% planowanej wartości tego wskaźnika).</p> <p>Oszczędności czasu w przewozach towarowych: - ciąg ulic Żelazna – Zagnańska [1,600 km]: 991 730, - ciąg ulic IX Wieków – Czarnowska – 1 Maja [1,080 km]: 159 941, - ul Markowskiego [1,326 km]: 252 989, - ul. Szajnowicza [0,420 km]: -51 160, - ul. Grunwaldzka [0,975 km]: 1 077 288, - ul. Źródłowa [0,996 km]: 0. Łączna wartość: 2 430 789 PLN/rok (tj. 101,57% planowanej wartości tego wskaźnika).</p> <p><i>„Analiza wskaźników rezultatu dla projektu pn.: „Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym” z grudnia 2017 r. wskazuje, że badania przeprowadzono w dni robocze w okresie 5 – 8 grudnia 2017 r. W wyniku obliczeń jw. uzyskano następujące wartości:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Oszczędności czasu w przewozach pasażerskich: 7 907 906 PLN/rok (115,07%),- Oszczędności czasu w przewozach towarowych: 2 532 513 PLN/rok (105,82%). <p><i>„Analiza wskaźników rezultatu dla projektu pn. „Rozwój komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym” z grudnia 2018 r. wskazuje, że badania przeprowadzono w dni robocze w okresie 10 – 14 grudnia 2018 r. W wyniku obliczeń uzyskano następujące wartości:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Oszczędności czasu w przewozach pasażerskich: 8 214 534 PLN/rok (119,53%),- Oszczędności czasu w przewozach towarowych: 2 644 745 PLN/rok (110,50%). <p>Wzrost liczby linii autobusowych w KOM</p> <p>Podczas kontroli Beneficjent zaprezentował zestawienie robocze w excelu liczby linii autobusowych w latach 2014 – 2018:</p> <ul style="list-style-type: none">- rok 2014: 70 linii,- rok 2015: 69 linii,- rok 2016: 68 linii,- rok 2017: 69 linii,- rok 2018: 69 linii. <p>W załączeniu do <i>Oświadczenia w zakresie osiągnięcia wskaźników produktu i rezultatu</i>, Zespołowi Kontrolującemu przekazano <i>Wykaz tras linii komunikacyjnych obsługiwanych przez autobusy zakupione w ramach projektu „Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym</i>. W wykazie tym przedstawiono 13 linii (100% planowanej</p>
--	---



wartości wskaźnika), wydzielonych numeracją rozpoczynającą się od numeru 102:

- 102 ul. Kruszelnickiego – ul. Nowaka-Jeziorańskiego
- 103 ul. Stare Sieje – al. Na Stadion
- 104 ul. Stare Sieje – ul. Wojska Polskiego
- 105 ul. Massalskiego – ul. Sikorskiego
- 106 ul. Częstochowska – Cedzyna zalew
- 107 al. Na Stadion – ul. Nowaka-Jeziorańskiego
- 108 ul. Massalskiego – ul. Wojska Polskiego
- 109 ul. Szajnowicz-Iwanowa – ul. Prosta
- 110 ul. Ołowiana – ul. Markowskiego (Targi Kielce)
- 111 ul. Zalesie – ul. Szybowcowa
- 112 ul. Wojska Polskiego – ul. Malików
- 113 ul. Nowaka-Jeziorańskiego – ul. Kusocińskiego
- 114 ul. Piekoszowska – ul. Żniwna.

Zgodnie z informacją uzyskaną od przedstawiciela Zarządu Transportu Miejskiego w Kielcach, ww. linie są utrzymane od zakończenia realizacji projektu do chwili obecnej.

Liczba nowych linii obsługujących tereny na granicy miasto – teren podmiejski:

W dokumencie *Wykaz tras linii komunikacyjnych obsługiwanych przez autobusy zakupione w ramach projektu (...)* wskazano następujące linie, składające się na wartość wskaźnika jw. Są to:

- 102 – przystanek Kruszelnickiego,
- 104 – przystanek Bukówka,
- 106 – przystanek Cedzyna zalew,
- 108 – przystanek Bukówka,
- 109 – przystanek Prosta – Zagórze
- 111 – przystanek Zalesie
- 114 – przystanek Domaszowice.

Powyższe przystanki, zgodnie z deklaracją przedstawiciela Zarządu Transportu Miejskiego w Kielcach, są zlokalizowane na granicy gminy Kielce.

Liczba nowych linii: 7 szt. (116,66% wartości planowanej).

Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej

i

Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego:

Beneficjent przekazał Zespołowi Kontrolującemu dokumenty pn. „Liczba pasażerów w kieleckiej komunikacji miejskiej” za lata 2016 – 2018.

Rok 2016:

Lp.	Rodzaj biletu	Liczba sprzedanych biletów	Liczba przejazdów na 1 bilecie	Łączna liczba przejazdów



1.	Jednorazowe (normalne)	3 424 289	1	3 424 289
2.	Jednorazowe (ulgowe)	4 198 846	1	4 198 846
3.	Jednogodzinne (normalne)	696 450	2	1 392 900
4.	Jednogodzinne (ulgowe)	907 791	2	1 815 582
5.	Dobowe (normalne)	35 982	6	215 892
6.	Dobowe (ulgowe)	73 612	6	441 672
7.	Elektroniczna portmonetka (normalne)	30 020	22	660 440
8.	Elektroniczna portmonetka (ulgowe)	8 303	43	357 029
9.	Bilety okresowe 14 dni (normalne)	3 581	54	193 374
10.	Bilety okresowe 14 dni (ulgowe)	3 509	54	189 486
11.	Bilety okresowe 30 dni (normalne)	24 403	108	2 635 524
12.	Bilety okresowe 30 dni (ulgowe)	20 925	108	2 259 900
13.	Bilety okresowe 60 dni (normalne)	8 827	212	1 871 324
14.	Bilety okresowe 60 dni (ulgowe)	6 784	212	1 438 208
15.	Bilety okresowe 90 dni (normalne)	14 139	318	4 496 202
16.	Bilety okresowe 90 dni (ulgowe)	29 712	318	9 448 416
	RAZEM:			35 039 084

Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej (mierzona jako liczba przejazdów) w 2016 r. wyniosła 35 039 084.
Wartość bazowa: 31 352 287
Wartość docelowa: 35 975 408
Stopień realizacji wskaźnika: $(35\,039\,084 - 31\,352\,287) / (35\,975\,408 - 31\,352\,287) = 3\,686\,797 / 4\,623\,121 = 79,75\%$

Rok 2017:

Lp.	Rodzaj biletu	Liczba sprzedanych biletów	Liczba przejazdów na 1 bilecie	Łączna liczba przejazdów
1.	Jednorazowe (normalne)	3 291 513	1	3 291 513
2.	Jednorazowe (ulgowe)	3 916 762	1	3 916 762
3.	Jednogodzinne (normalne)	688 158	2	1 376 316
4.	Jednogodzinne	855 646	2	1 711 292



	(ulgowe)			
5.	Dobowe (normalne)	35 450	6	212 700
6.	Dobowe (ulgowe)	73 910	6	443 460
7.	Elektroniczna portmonetka (normalne)	31 844	22	700 568
8.	Elektroniczna portmonetka (ulgowe)	8 822	43	379 346
9.	Bilety okresowe 14 dni (normalne)	3 641	54	196 614
10.	Bilety okresowe 14 dni (ulgowe)	3 060	54	165 240
11.	Bilety okresowe 30 dni (normalne)	23 812	108	2 571 696
12.	Bilety okresowe 30 dni (ulgowe)	20 323	108	2 194 884
13.	Bilety okresowe 30 dni (bezpłatny – Honorowi dawcy krwi)	5 499	108	593 892
14.	Bilety okresowe 60 dni (normalne)	8 304	212	1 760 448
15.	Bilety okresowe 60 dni (ulgowe)	5 887	212	1 248 044
16.	Bilety okresowe 90 dni (normalne)	14 033	318	4 462 494
17.	Bilety okresowe 90 dni (ulgowe)	31 074	318	9 881 532
	RAZEM:			35 106 801
Wartość bazowa: 31 352 287				
Wartość docelowa: 35 975 408				
Stopień realizacji wskaźnika: $(35\ 106\ 801 - 31\ 352\ 287) / (35\ 975\ 408 - 31\ 352\ 287) = 3\ 754\ 514 / 4\ 623\ 121 = 81,21\%$				
<i>Rok 2018:</i>				
Lp.	Rodzaj biletu	Liczba sprzedanych biletów	Liczba przejazdów na 1 bilecie	Łączna liczba przejazdów
1.	Jednorazowe (normalne)	3 138 026	1	3 138 026
2.	Jednorazowe (ulgowe)	3 807 715	1	3 807 715
3.	Jednogodzinne (normalne)	657 523	2	1 315 046
4.	Jednogodzinne (ulgowe)	821 848	2	1 643 696
5.	Dobowe (normalne)	36 148	6	216 888
6.	Dobowe (ulgowe)	79 668	6	478 008
7.	Elektroniczna portmonetka (normalne)	31 506	22	693 132



8.	Elektroniczna portmonetka (ulgowe)	10 222	43	439 546
9.	Bilety okresowe 14 dni (normalne)	3 801	54	205 254
10.	Bilety okresowe 14 dni (ulgowe)	3 210	54	173 340
11.	Bilety okresowe 30 dni (normalne)	23 184	108	2 503 872
12.	Bilety okresowe 30 dni (ulgowe)	19 519	108	2 108 052
13.	Bilety okresowe 30 dni (bezpłatny – Honorowi dawcy krwi)	5 052	108	545 616
14.	Bilety okresowe 60 dni (normalne)	7 526	212	1 595 512
15.	Bilety okresowe 60 dni (ulgowe)	5 458	212	1 157 096
16.	Bilety okresowe 90 dni (normalne)	14 055	318	4 469 490
17.	Bilety okresowe 90 dni (ulgowe)	32 784	318	10 425 312
RAZEM:				34 915 601

Wartość bazowa: 31 352 287
Wartość docelowa: 35 975 408
Stopień realizacji wskaźnika: $(34\,915\,601 - 31\,352\,287) / (35\,975\,408 - 31\,352\,287) = 3\,563\,314 / 4\,623\,121 = 77,08\%$

Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego:
Za 2016 r.:
 $35\,039\,084 - 31\,352\,287 = 3\,686\,797$
Stopień realizacji wskaźnika:
 $3\,686\,797 / 4\,623\,121 = 79,75\%$

Za 2017 r.:
 $35\,106\,801 - 31\,352\,287 = 3\,754\,514$
Stopień realizacji wskaźnika:
 $3\,754\,514 / 4\,623\,121 = 81,21\%$

Za 2018 r.:
 $34\,915\,601 - 31\,352\,287 = 3\,563\,314$
Stopień realizacji wskaźnika:
 $3\,563\,314 / 4\,623\,121 = 77,08\%$

Beneficjent przedstawił Zespołowi Kontrolującemu m.in. następujące dokumenty:
- dokument „Kompleksowe badanie ruchu – Kielce 2015. Raport z badań” z grudnia 2015 r.,



- Uchwałę nr XXXVII/679/2012 z dnia 6 grudnia 2012 r. w sprawie ustalenia cen urzędowych i opłat dodatkowych za usługi przewozowe, ulgowych i bezpłatnych przejazdów w komunikacji miejskiej w Kielcach o charakterze użyteczności publicznej, ustalenia regulaminu przewozu osób i regulaminu użytkowania Kieleckiej Karty Miejskiej oraz zmieniające ww. Uchwałę:
- Uchwałę nr XLII/746/2013 Rady Miasta Kielce z dnia 14 marca 2013 r. (wprowadzenie bezpłatnych przejazdów na liniach komunikacyjnych 0W oraz 0Z dla Zasłużonych Dawców Przeszczepu),
- Uchwałę nr LXV/1158/2014 Rady Miasta Kielce z dnia 4 września 2014 r. (zmiana nazwy Uchwały i usunięcie z niej Regulaminu przewozu osób w publicznym transporcie drogowym i Regulaminu użytkowania Kieleckiej Karty Miejskiej),
- Uchwałę nr XVII/326/2015 Rady Miasta Kielce z dnia 10 grudnia 2015 r. (wprowadzenie bezpłatnych przejazdów dla Honorowych Dawców Krwi przez okres 30 dni od daty każdorazowego oddania krwi w Regionalnym Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Kielcach lub w punkcie mobilnym na terenie Kielc),
- Uchwałę nr LVI/1265/2018 Rady Miasta Kielce z dnia 17 maja 2018 r. (wprowadzenie ulgowych przejazdów 50% dla osób powyżej 60 roku życia w ramach samorządowego programu „Ogólnopolska Karta Seniora – edycja Miasta Kielce” oraz biletu za 1 zł na 365 dni dla działaczy opozycji antykomunistycznej lub osób represjonowanych z powodów politycznych, zamieszkałych na terenie miasta Kielce lub gmin ościennych, z którymi gmina Kielce zawarła porozumienie w sprawie lokalnego transportu zbiorowego),
- Uchwałę nr LVII/1290/2018 Rady Miasta Kielce z dnia 5 czerwca 2018 r. (określenie emitenta kart),
- Zarządzenie nr 424/2015 Prezydenta Miasta Kielce z dnia 5 listopada 2015 r. w sprawie regulaminu przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym oraz regulaminu użytkowania Kieleckiej Karty Miejskiej.

11. Wypełnianie obowiązków w zakresie informacji i promocji

Na podstawie wizyty w terenie Zespół kontrolujący stwierdził poprawne oznakowanie projektu zgodnie z obowiązującymi *Zasadami promocji projektów dla Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007 - 2013*.

Tablice pamiątkowe

Tablice pamiątkowe zostały przygotowane zgodnie z obowiązującymi wzorami oraz zamontowane w trwały sposób w widocznych miejscach inwestycji w ramach wszystkich realizowanych odcinków linii komunikacji miejskiej.



		<p>Strona internetowa</p> <p>Beneficjent promuje Projekt za pośrednictwem strony internetowej www.projektkomunikacyjny.kielce.eu.</p> <p>10 grudnia 2016 r. odnotowano awarię serwera spowodowaną atakiem hackerskim. W wyniku ataku została skasowana zawartość kilku stron internetowych. 13 grudnia 2016 r. został uruchomiony nowy serwer i odzyskano część danych. Zgodnie z informacją uzyskaną od Beneficjenta, w związku z brakiem posiadania kopii zapasowej nie ma możliwości odtworzenia ostatnich wpisów. Zebrane dane z serwera nie pozwoliły na identyfikację źródła ataku. Beneficjent poinformował, że podjął działania mające na celu zwiększenie poziomu zabezpieczeń i zwiększenie częstotliwości wykonywania kopii zapasowych.</p> <p>Oznakowanie zakupionego w ramach projektu taboru i wyposażenia</p> <p>Autobusy oznakowano na zewnątrz poprzez naklejenie informacji o współfinansowaniu z PO RPW, w bocznej części pojazdu. Tabor oraz nabyte w ramach projektu wyposażenie są oznakowane w sposób prawidłowy z zachowaniem zasad widoczności i czytelności.</p> <p>Pozostałe środki trwale zakupione w ramach Projektu zostały oznaczone naklejkami informującymi o współfinansowaniu ze środków UE (m.in. biletomaty, kasowniki, system karty miejskiej, sprzęt komputerowy, serwery, drukarki, tablice systemu informacji przystankowej itp.).</p>
12.	Stwierdzone nieprawidłowości /uchylenia	<p>Nie stwierdzono naruszenia trwałości Projektu.</p> <p>Stwierdzono nieosiągnięcie wskaźników rezultatu:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej;2) Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego.
13.	Wnioski z przeprowadzonej kontroli	<p>Na podstawie stwierdzonego stanu faktycznego oraz wyjaśnień złożonych przez Beneficjenta do przesłanej Informacji Pokontrolnej Zespół Kontrolujący podtrzymuje swoje stanowisko w zakresie nieosiągnięcia przez Beneficjenta następujących wskaźników rezultatu:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej;2) Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego. <p>Działania naprawcze zaproponowane w piśmie ZTM w Kielcach znak NO.0910.2.2019.2 z 13 marca br., w celu osiągnięcia wartości docelowej wskaźników: <i>Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej i Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego</i>, mogą okazać się niewystarczające do zatrzymania tendencji spadkowej. Propozycje działań naprawczych nie zostały poparte żadnymi analizami czy badaniami.</p> <p>W ramach kontroli sporządzone zostaną zalecenia pokontrolne, które zostaną przekazane oddzielnym pismem.</p> <p>Niniejsza Informacja Pokontrolna nr IP/DPI/02.1/2019 jest ostateczną</p>



		<p>wersją Informacji Pokontrolnej przekazanej Beneficjentowi.</p> <p>W sytuacji odmowy jej podpisania, Beneficjent zobowiązany jest do odesłania 1 egzemplarza Informacji do Instytucji Pośredniczącej z podaniem powodu odmowy. Niepodpisanie Informacji Pokontrolnej lub zgłoszenie dalszych zastrzeżeń nie wstrzymuje wykonania zaleceń pokontrolnych.</p>
14.	Uwagi do wyjaśnień podmiotu kontrolowanego	<p>Beneficjent pismem znak ZFE-I.042.4.9.2018 z 14 marca br. dostarczył do Instytucji Pośredniczącej uzupełnienia i wyjaśnienia w zakresie ewidencji księgowej oraz wskaźników produktu i rezultatu.</p> <p>1. Ewidencja księgowa</p> <p>Beneficjent wyjaśnił, że stwierdzone uchybienia dotyczące niezgodności ewidencji księgowej projektu w zakresie wydatków kwalifikowalnych i niekwalifikowalnych z opisami faktur uwzględniającymi ponowną kwalifikację podatku VAT wynikają z rozbieżności czasowej pomiędzy datą ponoszenia wydatków, a datą ponownej kwalifikacji VAT. Wydatki wynikające z przedmiotowych faktur były ponoszone w latach 2014-2015, a ponowna kwalifikacja podatku VAT nastąpiła w 2017 r. Korekta w zapisach księgowych nie była możliwa z uwagi na zamknięty i rozliczony w księgach rok 2014 i 2015. Beneficjent dołączył do pisma ZTM znak NO.0910.2.2019.2 z dnia 13.03.2019 r. tabelę aktualizującą kwalifikowalność podatku VAT (w kolumnach dotyczących rozliczenia końcowego po zmianie kwalifikowalności VAT uwzględniono kwoty zgodne z opisami faktur). Zmiana w kosztach kwalifikowalnych i niekwalifikowalnych została ujęta pozabilansowo.</p> <p>Zespół kontrolujący przyjmuje przedstawione wyjaśnienia Beneficjenta i odstępuje od formułowania zaleceń pokontrolnych.</p> <p>2. Wskaźniki produktu i rezultatu</p> <p>1) Zespół kontrolujący poprosił Beneficjenta o przedstawienie informacji i dokumentów w zakresie zmiany kategorii dróg z wojewódzkich na gminne (np. Uchwały, wskazanie daty wejścia w życie tej zmiany wraz ze wskazaniem dokładnego zapisu w odpowiednich aktach prawnych). Stwierdzono, że IP PORPW nie została poinformowana niezwłocznie o zaistniałej zmianie oraz że Beneficjent nie uwzględnił ww. zmiany we wniosku o płatność końcową.</p> <p>Beneficjent ww. pismem przekazał następujące wyjaśnienia:</p> <p>Zmiana kategorii dróg nastąpiła na podstawie art. 10 ust. 4 i 5 Ustawy o drogach publicznych. Beneficjent dołączył kopię pisma MZD znak WFK.RFS.080.26.34.2019 z 27 lutego br. wraz z załącznikami: Decyzją Świętokrzyskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego o pozwoleniu znak WINB-WIK.771.1.2.2014.D z 13 marca 2014 r. na użytkowanie węzła drogowego u zbiegu ulic: Żelazna, 1 Maja, Zagnańska wraz z przebudowanym rondem im. Gustawa Herlinga –</p>



Grudzińskiego w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 762 na terenie miasta Kielce i Uchwałą nr VII/146/15 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z 27 kwietnia 2015 r. w sprawie ustalenia przebiegu dróg wojewódzkich w Województwie Świętokrzyskim.

W przedmiotowym piśmie MZD poinformowano, że informacja o zmianie kategorii przedmiotowych dróg wynika przypadkowo podczas innych czynności nie związanych z projektem, a fakt ten został następnie niezwłocznie przekazany do Wydziału Zarządzania Funduszami Europejskimi Urzędu Miasta w Kielcach pismem z 6 lutego 2018 r.

Ponadto, zmiana kategorii dróg: ul. Czarnowskiej i al. IX Wieków Kielce nie została uwzględniona w wyliczeniach w „Analizie wskaźników rezultatu dla projektu pn. Rozwój komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym” za lata 2016 – 2018, ponieważ autor analizy dostosował sposób wyliczania do metodologii przyjętej w Studium Wykonalności, w którym pomiary ruchu były wykazane nie dla poszczególnych odcinków ulic, ale według ciągów ulic.

Beneficjent pismem ZFE-I.042.4.8.2018 r. z 12 lutego br. przekazał skorygowany wniosek o płatność końcową w zakresie wskaźników produktu i rezultatu, w którym przedstawiono stan zgodny z powyższymi informacjami.

Zespół kontrolujący przyjmuje przedstawione wyjaśnienia Beneficjenta i odstępuje od formułowania zaleceń pokontrolnych.

- 2) Zespół kontrolujący poprosił Beneficjenta o przedstawienie informacji i wyjaśnień w zakresie poprawności danych zawartych w „Analizie wskaźników rezultatu dla projektu pn.: „Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym”, dotyczących:
- a) powtórzenia danych w zakresie liczb pojazdów dla ciągu ulic: Żelazna – Zagnańska i ciągu ulic IX Wieków [Kielc] – Czarnowska – 1 Maja w latach 2016 i 2017 oraz ustalenia, czy dalsze obliczenia bazują na tych danych,
 - b) rodzaju danych prezentowanych w zestawieniu – tabeli na str. 11 opracowania „Pomiary ruchu oraz ilości połączeń autobusowych” – oraz czy to suma dla każdego punktu pomiarowego i typu pojazdu czy średnia z dni badania,
 - c) sposobu prowadzenia badań dla różnych typów pojazdów (SO, SD, SCb, SCp, A) – czy były prowadzone każdego dnia z wskazanego zakresu dni badania w danym roku.

Beneficjent poinformował, że:

ad. a) dla ciągu ulic Żelazna – Zagnańska oraz IX Wieków Kielc – Czarnowska – 1 Maja tabela prezentująca pomiary ruchu na str. 11 Raportu „Analiza wskaźników rezultatu dla projektu *Rozwój systemu komunikacji*



publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym” za rok 2017 nie została prawidłowo wypełniona. Dołączono poprawnie uzupełnioną tabelę w Aneksie nr 1 do Raportu oraz pismo znak WFK.RFS.080.26.34.2019 z 27 lutego br. z wyjaśnieniami MZD. Zgodnie z oświadczeniem wykonawcy analizy, dalsze obliczenia bazują na prawidłowych danych i wyliczenia wskaźników są prawidłowe;

ad. b) tabela prezentująca pomiary ruchu na str. 11 Raportu za rok 2017 przedstawia średnią z dwóch dni dla każdego punktu pomiarowego i typu pojazdu;

ad. c) badania przeprowadzono w dni robocze, dla każdego punktu pomiarowego w dwóch dniach roboczych dla wszystkich typów pojazdów. Pomiary ruchu zostały wykazane jako średnia z dwóch dni dla każdego typu pojazdu.

Zespół kontrolujący przyjmuje przedstawione wyjaśnienia Beneficjenta i odstępuje od formułowania zaleceń pokontrolnych.

3) Zespół kontrolujący zauważył, że zgodnie z Decyzją Komisji Europejskiej C(2014)5165 final z 24 lipca 2014 r., zmieniającą Decyzję Komisji K(2011)33, jednym z kluczowych wskaźników rezultatu miał być wzrost rocznej liczby osób korzystających z transportu zbiorowego o 4,6 mln w roku 2016. Beneficjent nie osiągnął planowanych wartości wskaźników: *Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej* oraz *Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego*, wskazując przyczyny w treści Oświadczenia w zakresie osiągnięcia wskaźników produktu i rezultatu z 14 stycznia 2019 r. Beneficjent nie przedstawił wówczas informacji w zakresie podjętych i planowanych działań zaradczych, mających na celu zminimalizowania spadku ww. wskaźników.

Beneficjent dołączył pismo ZTM w Kielcach znak NO.0910.2.2019.2 z 13 marca br., w którym podane są przyczyny nieosiągnięcia powyższych wskaźników, dotyczących liczby osób i przyrostu ludności korzystającej z transportu zbiorowego. W piśmie Beneficjent wskazuje następujące kwestie wpływające na spadek liczby pasażerów:

- korzystanie przez mieszkańców z linii komunikacyjnych prywatnych przewoźników – obecnie na terenie obsługiwanym przez miejską komunikację publiczną funkcjonuje kilkadziesiąt linii przewoźników komercyjnych, których trasy w znacznej części pokrywają się z trasami komunikacji miejskiej, a w związku z tym część pasażerów korzysta z ich środków transportu. Z jednej strony powoduje to zmniejszenie wpływów do budżetu miasta z tytułu sprzedaży biletów, z drugiej jednak daje pasażerom większą możliwość wyboru,

- wprowadzona reforma szkolnictwa, która spowodowała mniejszą mobilność pasażerów w wieku szkolnym – uczniowie szóstych klas szkół podstawowych nie zostali skierowani do gimnazjów, które zazwyczaj



znajdowały się poza miejscem zamieszkania, a w konsekwencji liczba wykupionych biletów dla uczniów korzystających z komunikacji miejskiej na trasie dom – gimnazjum uległa zmniejszeniu,

- zmniejszona liczba osób korzystających z przejazdów bezpłatnych na podstawie kart wydanych Honorowym Dawcom Krwi – zgodnie z przyjętymi założeniami, liczba ta w stosunku do poprzedniego roku uległa zmniejszeniu o 125 064 przejazdów,

- ogólnokrajowy trend dotyczący zdrowego trybu życia oraz systematyczny wzrost długości tras rowerowych na terenie gminy Kielce również przyczynia się do utraty liczby pasażerów: rozbudowa infrastruktury rowerowej zachęca do korzystania z rowerów, obecnie na terenie miasta jest ponad 51 km dróg rowerowych,

- metodologia wyliczenia wskaźnika opiera się na sprzedaży biletów, która nie uwzględnia pasażerów posiadających uprawnienia do bezpłatnych przejazdów, np. osoby po 70 roku życia, osoby niepełnosprawne i ich opiekunów, itd. Wg danych GUS, liczba ludności w wieku 10-59 lat w Kielcach w 2017 r. zmniejszyła się o ponad 15% w stosunku do roku 2009, czyli roku podpisania Umowy o dofinansowanie. Znacznemu zmniejszeniu uległa liczba potencjalnych pasażerów korzystających odpłatnie z komunikacji publicznej. Z drugiej strony, zwiększeniu o ponad 20% uległa liczba ludności w wieku ≥ 70 lat, którzy mogą korzystać z komunikacji publicznej nieodpłatnie. Te tendencje demograficzne niekorzystnie wpływają na wskaźnik mierzony wyłącznie w oparciu o sprzedaż biletów komunikacji miejskiej.

Wskazano również podejmowane działania, mające na celu zachęcenie do korzystania z komunikacji miejskiej:

- uruchomienie w 2013 r. dwóch bezpłatnych linii komunikacyjnych (0Z i 0W), które przejeżdżają przez ścisłe centrum miasta, obsługując dworzec autobusowy i kolejowy oraz największy węzeł komunikacyjny przy ul. Żytniej, a także Urząd Miasta, Urząd Wojewódzki, Urząd Marszałkowski, ZUS, NFZ i Targ Miejski. Bezpłatne linie wykonują dziennie 51 kursów i cieszą się dużym powodzeniem wśród pasażerów, bowiem przewożą ok. 2000 osób (wg badań napełnień),

- realizacja projektu „Rozwój infrastruktury transportu publicznego w Kielcach”, w ramach którego: zakupiono 25 nowoczesnych autobusów o napędzie hybrydowym spalinowo – elektrycznym, z klimatyzowaną przestrzenią pasażerską i monitoringiem wizyjnym; wprowadzono nowe automaty do sprzedaży biletów, umożliwiające płatność kartą zbliżeniową; ustawiono 30 kolejnych elektronicznych tablic przystankowych (w tablice wyposażonych jest łącznie 90 przystanków), informujących pasażerów o rzeczywistych czasach przyjazdu autobusów z funkcją komunikatów głosowych dla osób niepełnosprawnych; w 2018 r. zostały oddane do użytku nowe buspasy w ciągu ul. Cmentarnej, nadające priorytet



		<p>komunikacji publicznej, rozpoczęto budowę buspasów na ul. Wapiennikowej,</p> <ul style="list-style-type: none">- realizacja projektu „Rozwój komunikacji publicznej w Kielcach” w ramach którego: rozpoczęto budowę Centrum Komunikacyjnego wraz z systemem Informacji dla pasażerów; w 2018 r. rozstrzygnięto przetarg na doposażenie wszystkich autobusów komunikacji miejskiej w Kielcach w wewnętrzne tablice koralikowe, wizualizujące na bieżąco przebieg trasy autobusu oraz na montaż systemu zapowiedzi głosowych wewnątrz i na zewnątrz pojazdów, co ułatwia korzystanie z komunikacji miejskiej osobom niepełnosprawnym; przygotowywana jest inwestycja dotycząca prowadzenia w mieście inteligentnego systemu transportowego (ITS), który będzie nadawał priorytet komunikacji publicznej; realizowane i przygotowywane są inwestycje w infrastrukturę służącą komunikacji publicznej (przystanki autobusowe, pętle autobusowe, przebudowa ciągów dróg),- zakończenie w 2018 r. realizacji projektu „Budowa nowego przebiegu DW 764 w Kielcach na odcinku od skrzyżowania ul. Tarnowskiej z ul. Wapiennikową (DK 73) do Ronda Czwartaków (wybudowano buspasy w ciągu ul. Rotmistrza Pileckiego i pętlę autobusową),- od 7 czerwca 2018 r. z ulgowych przejazdów komunikacją miejską korzysta nowa grupa osób: seniorzy powyżej 60 roku życia, którzy posiadają Ogólnopolską Kartę Seniora,- na bieżąco wprowadzane są również wszelkie zmiany związane z lepszym dostosowaniem rozkładów jazdy do występujących potrzeb przewozowych, wynikających z otrzymanych interwencji mieszkańców,- w najbliższym czasie planuje się wprowadzić do taryfy biletowej bilety semestralne dla uczniów i studentów, które dzięki atrakcyjnej cenie powinny zachęcić do korzystania z komunikacji miejskiej te grupy osób. <p>Beneficjent wraz z wyjaśnieniami do wstępnej Informacji Pokontrolnej nr IP/DPI/02/2019 złożył datowane na 14 marca br. <i>Oświadczenie w zakresie osiągnięcia wskaźników produktu i rezultatu</i>, uzupełnione o informacje w zakresie podjętych i planowanych działań zaradczych, mających na celu zminimalizowanie spadku wskaźników oraz działaniach mających na celu zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego w mieście. Beneficjent, oprócz powyższego, podaje informacje o zmianie kategorii dróg oraz aktualną wartość wskaźników rezultatu:</p> <ul style="list-style-type: none">- Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej – 34 915 601 osoby/rok;- Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego – 3 563 314 osób;- Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich – 8 214 534 PLN/rok;- Oszczędność czasu w przewozach towarowych – 2 644 745 PLN/rok;- Wzrost liczby linii autobusowych w KOM – 13 szt.;
--	--	---



- Liczba nowych linii obsługujących tereny na granicy miasto-teren podmiejski –7 szt.

Należy zauważyć, że w stosunku do danych przedstawionych w ankiecie efektów projektu za rok 2017:

- 1) *Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej* – wartość docelowa 35 975 408, wartość osiągnięta 35 106 801 (stopień wykonania 98%);
- 2) *Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego* - wartość docelowa 4 623 121, wartość osiągnięta 3 754 514 (stopień wykonania 81%);

w 2018 r. nastąpił spadek wykonania ww. wskaźników do odpowiednio 97% oraz 77%.

W ankiecie efektów projektu za 2017 r. Beneficjent poinformował, że na spadek wartości wskaźników wpłynęły:

- 1) reforma szkolnictwa, która spowodowała mniejszą mobilność uczniów. Uczniowie szóstych klas nie zostali skierowani do gimnazjów, które często są poza miejscem zamieszkania. Zatem liczba wykupionych biletów dla uczniów korzystających z komunikacji miejskiej na trasie dom-gimnazjum uległa zmniejszeniu;
- 2) mniejsza liczba osób korzystających z przejazdów bezpłatnych na podst. kart wydanych Honorowym Dawcom Krwi. Zgodnie z założeniami, liczba ta w stosunku do roku poprzedniego uległa zmniejszeniu o 125 064 przejazdów;
- 3) ogólnokrajowy trend dotyczący zdrowego trybu życia i wzrost długości tras rowerowych. Rozbudowa infrastruktury rowerowej zachęca do korzystania z rowerów, obecnie w mieście jest ponad 51km dróg rowerowych;
- 4) korzystanie przez mieszkańców z usług prywatnych przewoźników. Obecnie w Kielcach jest ok. 90 linii komercyjnych. Ich trasy częściowo pokrywają się z trasami komunikacji miejskiej, w związku z czym część pasażerów korzysta z ich środków transportu.

Powyższe okoliczności zostały ponownie przytoczone w piśmie ZTM w Kielcach znak NO.0910.2.2019.2 z 13 marca br. (ankieta efektów projektu za 2018 r.).

Działania naprawcze zaproponowane w piśmie ZTM w Kielcach znak NO.0910.2.2019.2 z 13 marca br., w celu osiągnięcia wartości docelowej wskaźników: *Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej* i *Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego*, mogą okazać się niewystarczające do zatrzymania tendencji spadkowej. Propozycje działań naprawczych nie zostały poparte żadnymi analizami czy badaniami. Liczba



	<p>prywatnych przewoźników w mieście, przejmujących pasażerów komunikacji miejskiej, wciąż utrzymuje się na wysokim poziomie kilkudziesięciu linii. Pomimo zidentyfikowania tego czynnika w 2017 r. jako jednego z elementu działającego niekorzystnie na wskaźnik <i>Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej</i>, Beneficjent nie przedstawił podjętych w tym zakresie działań naprawczych.</p> <p>Zespół kontrolujący nie przyjmuje wyjaśnień Beneficjenta w zakresie podjętych i planowanych działań zmierzających do osiągnięcia wartości docelowej wskaźników: <i>Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej</i> i <i>Przyrost ludności korzystającej z transportu zbiorowego</i>. W ww. zakresie zostaną sformułowane zalecenia pokontrolne.</p>
--	---

Informację pokontrolną sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla jednostki kontrolującej i jednostki kontrolowanej.

Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości

Monika Łyk
Monika Łyk
Kierownik
Sekcja Projektów Komunikacyjnych
Departament Projektów Infrastrukturalnych

29.03.2019r.

Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości

Justyna Miasta
Justyna Miasta
Młodszy Specjalista
Sekcja Projektów Komunikacyjnych
Departament Projektów Infrastrukturalnych

29.03.2019r.

Barbara Szmejdak

29.03.2019

.....
(Data i podpisy zespołu kontrolującego, w tym kierownika zespołu kontrolującego)

.....
Data i podpis eksperta (w przypadku uczestnictwa w kontroli)

PREZYDENT MIASTA

GMINA KIELCE

25-303 Kielce
Rynek 1

11.04.2019r.

Bogdan Wenta
Bogdan Wenta

.....
Data i podpis osoby upoważnionej w jednostce kontrolowanej