



PREZYDENT MIASTA KIELCE

Urząd Miasta Kielce, Rynek 1, 25-303 Kielce
Tel. 41 36 76 105, Fax 41 34 42 763; www.um.kielce.pl

Kielce, dn. 14 kwietnia 2021r.

NO.054.2.2021.2



Pan Kamil Suchański
Przewodniczący Rady Miasta Kielce

Odpowiadając na Pana interpelację z dnia 07.04.2021r., dotyczącą braku udziału miasta Kielce w programie Zielony Transport Publiczny, poniżej przekazuję stosowne wyjaśnienia.

Komunikacja publiczna w Kielcach i gminach, które z miastem zawarły porozumienie w sprawie powierzenia Gminie Kielce organizacji komunikacji miejskiej na ich terenach, realizowana jest przez Operatora wyłonionego w drodze ustawy Prawo Zamówień Publicznych. Aktualnie przewozy realizowane są przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Kielcach Sp. z o.o. na podstawie dwóch umów:

1. Umowa zawarta w dniu 16.01.2018r. – na okres do 31.12.2027r. – kontrakt obsługiwany przez 148 autobusów, w tym:
 - a) autobusy należące do MPK – 123 szt.,
 - b) autobusy należące do Miasta Kielce – 25 szt. autobusów hybrydowych, zakupionych w roku 2017 w projekcie „Rozwój infrastruktury transportu publicznego w Kielcach” współfinansowanym środkami Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 – autobusy spełniają normę EURO 6
2. Umowa zawarta w dniu 02.07.2018r. – na okres od 01.01.2019r. do 30.06.2021r. – kontrakt obsługiwany przez 40 autobusów należących do Miasta Kielce, które zostały zakupione w latach 2009-2010 w projekcie „Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym” współfinansowanym środkami Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2014-2020 – 35 autobusów spełnia normę EEV, 5 autobusów spełnia normę EURO 5.

Operator otrzymuje wynagrodzenie zgodnie z zaproponowaną na etapie przetargu stawką za wozokilometr, z uwzględnieniem waloryzacji wynikającej z zawartej umowy.

Dodatkowo, na podstawie umowy z dnia 29 stycznia 2021r., Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Kielcach Sp. z o.o., wyłonione w drodze postępowania przetargowego, będzie kontynuowało wykonywanie usług przewozowych 40 autobusami zakupionymi przez Miasto w latach 2009-2010. Nowy kontrakt będzie realizowany w okresie 01.07.2021r.-30.06.2023r. Z tego tytułu Spółka również będzie otrzymywała wynagrodzenie zgodnie z zaproponowaną na etapie przetargu stawką za wozokilometr, z uwzględnieniem waloryzacji wynikającej z zawartej umowy.

Posiadane przez Miasto umowy na wykonywanie usług przewozowych w pełni zaspokajają zapotrzebowanie na komunikację publiczną, przy uwzględnieniu możliwości finansowych miasta i okolicznych gmin. W roku 2021 liczba wozokilometrów możliwa do realizacji zgodnie z zawartymi umowami wynosi 12 647 000 km. Dodatkowo zawarte umowy dają Organizatorowi możliwość dokonania zwiększenia lub zmniejszenia liczby wozokilometrów o 10%.

Pragnę również nadmienić, że w Kielcach, w przeciwieństwie do wielu innych samorządów, nie funkcjonuje operator wewnętrzny, z którym Organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w trybie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Takie bezpośrednie zawarcie umowy następuje z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100% udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego. Realizacja usług przewozowych przez podmiot wewnętrzny umożliwia zakup taboru przez jst i bezprzetargowe przekazanie spółce do użytkowania. W przypadku Miasta Kielce zakup autobusów każdorazowo wiąże się z ogłoszeniem przetargu na świadczenie usług przewozowych autobusami Organizatora. Przygotowując się zatem do zakupu autobusów należy planować działania w taki sposób, aby uniknąć konieczności zwiększania liczby wozokilometrów wykonywanych na terenie miasta oraz zabezpieczania w budżecie miasta dodatkowych środków na wynagrodzenie dla wyłonionego w przetargu Operatora świadczącego usługi taborom Miasta.

Do kwestii związanych z komunikacją zbiorową Miasto stara się podchodzić kompleksowo. W perspektywie finansowej 2014-2020 możliwość realizowania innych działań była uzależniona od zakupu autobusów. Takie podejście pozwoliło na zrealizowanie przebudowy i rozbudowy ul. Wapiennikowej i Cmentarnej oraz na zakup i montaż na przystankach 30 szt. elektronicznych tablic informacyjnych. W obecnej perspektywie 2021-2027 Miasto czyni starania, aby podobny katalog zadań również mógł być realizowany.

W pierwszym kwartale br. prowadzone były konsultacje Umowy Partnerstwa 2021-2027, czyli podstawowego dokumentu umożliwiającego aplikowanie o środki unijne z nowej perspektywy. Miasto złożyło szereg uwag do tego dokumentu, m.in. uwagi dotyczące uzupełnienia katalogu działań możliwych do realizacji o:

- a) „Rozwój infrastruktury drogowej w celu zapewnienia obsługi transportem zbiorowym terenów dotychczas nieobsługiwanych lub obsługiwanych w sposób niewystarczający oraz w celu poprawy jakości funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Działania te mogłyby być realizowane w połączeniu z inwestycjami w nowoczesny nisko i zero emisyjny tabor kołowy.”
- b) „Inwestycje w infrastrukturę i urządzenia służące poprawie jakości funkcjonowania komunikacji miejskiej (m.in. przystanki autobusowe, pętle autobusowe, dojścia do przystanków, systemy informacji pasażerskiej, systemy informatyczne do zarządzania operacyjnego dworcami autobusowymi).”

Podobne uwagi złożone zostały w trakcie konsultacji społecznych nowego programu operacyjnego dla Polski Wschodniej. Uwzględnienie złożonych uwag dałoby Miastu możliwość ubiegania się o dofinansowanie nie tylko zakupu autobusów, ale również realizację innych inwestycji służących poprawie funkcjonowania komunikacji publicznej w Kielcach.

W nowej perspektywie finansowej Polska otrzyma również wsparcie z europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (*Recovery and Resilience Facility* - RRF). W tym celu opracowany został projekt **Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)**, który został poddany konsultacjom społecznym. Dokument zakłada wsparcie działań dotyczących zeroemisyjnego transportu zbiorowego, ale wyłącznie w zakresie zakupu taboru oraz budowy infrastruktury ładowania/tankowania paliw alternatywnych. Szacowany budżet na te przedsięwzięcia wynosi 1 031 mln euro. Do przedmiotowego dokumentu Miasto również złożyło uwagi dotyczące m.in. konieczności ujednolicenia rodzaju taboru możliwego do zakupu, ponieważ w jednej części KPO jest mowa o dofinansowaniu zakupu autobusów nisko i zeroemisyjnych, zaś w innej części wskazuje się wyłącznie na zakup taboru zeroemisyjnego. Tak niejednoznaczne zapisy uniemożliwiają właściwą ocenę rodzaju taboru autobusowego, którego zakup można będzie finansować w ramach KPO.

Pragnę również poinformować Pana Przewodniczącego, że w roku 2020 Miasto przesłało do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego swoje propozycje projektów, które mogłyby być realizowane w ramach KPO. Wśród zgłoszonych fiszek była również chęć zakupu 40 autobusów elektrycznych wraz z budową stacji ładowania, które zastąpiłyby autobusy zakupione przez Miasto w latach 2009-2010.

Dbając o poprawę komfortu i jakości funkcjonowania komunikacji publicznej, Miasto na bieżąco śledzi pojawiające się możliwości pozyskania dofinansowania na zakup autobusów nisko i zeroemisyjnych.

Nabór ogłoszony przez NFOŚiGW został przeanalizowany pod kątem jego budżetu, czasu trwania i wymagań formalnoprawnych. Jak słusznie Pan Przewodniczący zauważył budżet naboru wynosił 1,1 mld zł na bezzwrotne dotacje oraz 200 mln zł na zwrotne formy

dofinansowania. NFOŚiGW zakładał rozdysponowanie powyższych środków w ramach 3 naborów ciągłych zaplanowanych w następujących okresach:

- a) Nabór 1: 04.01.2021r. - 15.12.2021r.;
- b) Nabór 2: 03.01.2022r. - 15.12.2022r.;
- c) Nabór 3: 02.01.2023r. - 15.12.2023r.

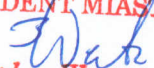
Wśród wymogów formalnoprawnych było również dołączenie do wniosku o dofinansowanie aktualnej Wieloletniej Prognozy Finansowej (WPF) wraz z załącznikami i opinią Regionalnej Izby Obrachunkowej (RIO). Biorąc zatem pod uwagę:

- a) aktualnie posiadane umowy na wykonywanie usług przewozowych, wykluczające możliwość wymiany taboru przez Miasto, a jedynie konieczność ogłoszenia postępowania przetargowego na wybór Operatora nowozakupionego taboru, co wiązałoby się z koniecznością zabezpieczenia dodatkowych środków na wynagrodzenie dla wybranego Operatora,
- b) czas trwania i liczbę planowanych naborów przez NFOŚiGW,
- c) wymogi formalnoprawne, w tym m.in. konieczność dołączenia aktualnej Wieloletniej Prognozy Finansowej (WPF) wraz z załącznikami i opinią Regionalnej Izby Obrachunkowej (RIO),
- d) konsultacje społeczne projektów dokumentów dotyczących perspektywy finansowej 2021-2027,

Miasto planowało złożenie wniosku aplikacyjnego w ramach naboru NFOŚiGW w drugiej połowie br. Jednakże już 18 stycznia, czyli 2 tygodnie po uruchomieniu naboru, NFOŚiGW poinformował o zakończeniu procedury naboru i rozdysponowaniu całej dostępnej na 3 lata alokacji.

Aktualnie Miasto przygotowuje się do pozyskania innych środków na wymianę miejskiego taboru autobusowego, tj. przewidywanych w Krajowym Planie Odbudowy bądź w programach operacyjnych w perspektywie finansowej 2021-2027. W ubiegłym miesiącu Dziennik Gazeta Prawna zasugerował, że na zakup zero- i niskoemisyjnych autobusów w ramach KPO przewidziane są dotacje bezzwrotne, które mogą objąć nawet 100 proc. kosztów zakupu. Jak wskazuje autor publikacji, informacje te uzyskano w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej („Zielona komunikacja miejska: Jest szansa na bezzwrotne dotacje do 100 proc. Inwestycji”, Dziennik Gazeta Prawna z dn. 10.03.2021).

Podsumowując powyższe informacje, Miasto Kielce czyni starania, aby komunikacja publiczna była nowoczesna, ekologiczna, komfortowa i funkcjonalna, przy uwzględnieniu możliwości finansowych wynikających z budżetu i dostępności źródeł finansowania.

PREZYDENT MIASTA

Bogdan Wenta