

Znak sprawy:  
OR-b.0003.19.2021

Oświęcim, 30 marca 2021 r.

**Pan Jakub Przewoźnik**  
**Radny Rady Miasta Oświęcim**

Odpowiadając na Pana interpelację złożoną w dniu 16 marca 2021 r. poniżej przedstawiam dane dotyczące funkcjonowania parkingu Park&Ride przy ul. Powstańców Śląskich w Oświęcimiu.

1. We wniosku o dofinansowanie projektu pn. „Rozwój terenów przykolejowych w Oświęcimiu - budowa węzła przesiadkowego typu Park&Ride” w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020 wnioskodawca wskazał następujące wskaźniki produktu:

- Liczba wybudowanych obiektów „Park&Ride” – wartość docelowa 1 szt.;
- Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” – wartość docelowa 300 szt.;
- Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” – wartość docelowa 11 szt.;
- Liczba innej infrastruktury służącej obsłudze podróżnych – wartość docelowa 1 szt.

Wskazane powyżej wartości zostały osiągnięte w momencie zakończenia prac budowlanych oraz okresu kwalifikowalności wydatków w ramach projektu. We wniosku aplikacyjnym zawarto również następujące wskaźniki rezultatu:

- Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” – wartość docelowa 7920 szt./rok
- Liczba osób korzystających z infrastruktury służącej obsłudze podróżnych – wartość docelowa 9504 osób/rok;
- Wzrost zatrudnienia we wspieranych podmiotach (innych niż przedsiębiorstwa) – wartość docelowa 3 EPC.

Przy wyznaczaniu wskaźników założono maksymalne dzienne obłożenie parkingu na poziomie 10%. Przyjęto średnią liczbę dni roboczych w miesiącu – 22 dni. Liczba osób korzystających z infrastruktury została obliczona na podstawie wskaźnika dot. liczby samochodów oraz rowerzystów i użytkowników skuterów korzystających z miejsc postojowych.

Wskaźniki obliczono na podstawie doświadczeń Miasta Tarnów, którego parking typu P&R przed uruchomieniem Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej miał obłożenie dzienne na poziomie około 10%. Dopiero po wprowadzeniu SKA wzrosła liczba samochodów i użytkowników parkingu.

Wskaźniki rezultatu Beneficjent jest zobligowany osiągnąć w pierwszym pełnym roku od rozpoczęcia okresu trwałości projektu, który liczony jest od dnia otrzymania ostatniej refundacji z UMWM. Wniosek o płatność końcową został złożony w miesiącu październiku 2020 r. i w dalszym ciągu miasto oczekuje na rozliczenie projektu ze strony Urzędu Marszałkowskiego.

Wniosek aplikacyjny nie zawiera wskaźników finansowych na poziomie wskaźnika produktu i rezultatu.

2. Aktualnie osiągane wartości wskaźnika zapełnienia parkingu przedstawiają się następująco:

2020							2021	
czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	październik	listopad	grudzień	styczeń	luty
611	458	313	343	343	325	369	485	473



3. Zgodnie z zapisami umowy o dofinansowanie zwrot dofinansowania ma miejsce jeżeli zostanie stwierdzone, że Beneficjent wykorzystał całość lub część dofinansowania niezgodnie z przeznaczeniem, bez zachowania obowiązujących procedur, lub pobrał całość lub część dofinansowania w sposób nienależny albo w nadmiernej wysokości.
4. Promocja projektu była prowadzona zgodnie z zasadami promocji projektów dofinansowanych ze środków europejskich w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020. Wykonano tablicę informacyjno-pamiątkową o wymiarach 3x2 m informującą o uzyskanym dofinansowaniu oraz tablicę informującą użytkowników, że parking przeznaczony jest dla osób przesiadających się na środek komunikacji zbiorowej. Tablice stanowiły koszty kwalifikowane projektu. Za zgodą Instytucji Zarządzającej RPO WM zrezygnowano z naklejek na sprzęt, gdyż byłyby one niewidoczne, ponieważ dofinansowany sprzęt znajduje się w pomieszczeniu gospodarczym i serwerowni. Informacja o otwarciu parkingu znalazła się na stronie internetowej Urzędu Miasta Oświęcim oraz lokalnych portalach informacyjnych. Artykuł o Park&Ride Oświęcim ukazał się również w lokalnej prasie. O możliwości skorzystania z nowego parkingu dowiedzieli się także widzowie lokalnego programu informacyjnego „Wieści z ratusza”. Promocja projektu nie wiązała się z ponoszeniem dodatkowych wydatków.
5. Zgodnie z założeniami określonymi we wniosku aplikacyjnym, prowadzenie parkingu nie jest działalnością nastawioną na osiąganie dochodów, w przeciwnym razie istniałaby konieczność wyliczenia luki finansowej, a tym samym dofinansowanie musiałoby zostać określone na niższym poziomie. Kwestia ta miałaby również wpływ na inne aspekty, które wnioskodawca musiał określić w projekcie np. kwalifikowalność podatku VAT. Jedyne przychody przewidziane w projekcie to te z tytułu ewentualnych opłat karnych za brak biletu komunikacji zbiorowej uprawniającego do nieodpłatnego parkowania. Całkowita wartość inwestycji zrealizowanej przez Miasto Oświęcim wyniosła 20.606.966,51 zł. Kwota dofinansowania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego to 14.288.350,74 zł. Trzeba mieć świadomość, że gdyby Park&Ride Oświęcim był projektem typowo komercyjnym, nastawionym na generowanie dochodów to udział dofinansowania w stosunku do całości kosztów przedstawiałby się zupełnie inaczej, co wynika z zasad jakie obowiązują przy wsparciu udzielanym ze środków europejskich.
6. Zapełnienie parkingu stanowi jeden ze wskaźników rezultatu projektu. Liczbę samochodów parkujących w obiekcie podano zatem w odpowiedzi na pytanie dotyczące realizacji wskaźników. Należy zaznaczyć, że w momencie składania wniosku o dofinansowanie w 2017 roku, ani wnioskodawca, ani Instytucja Zarządzająca RPO WM nie mogli przewidzieć aktualnej sytuacji epidemicznej, a co za tym idzie jej skutków gospodarczych i społecznych, a także mobilności mieszkańców.
7. Budowa Park&Ride jest ściśle powiązana z modernizacją linii kolejowych na odcinku Czechowice-Dziedzice – Oświęcim – Trzebinia. W momencie rozpoczęcia realizacji inwestycji związanej z budową parkingu zakładano, że modernizacja linii zostanie wykonana do 2020 r. Dotychczas PKP wykonało przebudowę dworca w Oświęcimiu. Pozostałe prace na odcinku Czechowice-Dziedzice – Oświęcim, Oświęcim – Trzebinia, Oświęcim – Skawina – Kraków Główny jeszcze trwają, co powoduje, że czas podróży koleją jest mało atrakcyjny, przez co podróżni wybierają inne formy transportu.
8. Ważnym elementem rozwoju transportu kolejowego w mieście Oświęcim, a tym samym efektywnego wykorzystania parkingu Park&Ride, jest uruchomienie kolei aglomeracyjnej na odcinku Oświęcim – Trzebinia – Kraków oraz Oświęcim – Skawina – Kraków, a w przyszłości także w kierunku Śląska. Pozwoli to na skrócenie czasu dojazdu oraz podniesienie jakości świadczonych usług. Miasto Oświęcim liczy na przychylność władz



województwa małopolskiego oraz Kolei Małopolskich w celu uruchomienia takich połączeń.

9. Aktualnie podejmowane są działania w celu uruchomienia systemu ładowarek do samochodów elektrycznych zlokalizowanych na terenie parkingu Park&Ride. Uzgodniono umowę z firmą oferującą kompleksowe usługi w zakresie ładowania pojazdów elektrycznych.
10. Koszty funkcjonowania obiektu Park&Ride Oświęcim związane z energią elektryczną, mediami, usługami obcymi i telekomunikacyjnymi oraz wynagrodzeniami i badaniami wstępnymi pracowników, w okresie od miesiąca maja 2020 r. do lutego 2021 r., wyniosły 218 764,72 zł.
11. Dokumentacja aplikacyjna dla projektu pn. „Rozwój terenów przykolejowych w Oświęcimiu - budowa węzła przesiadkowego typu Park&Ride” złożona w odpowiedzi na nabór wniosków o dofinansowanie projektów w ramach 7 Osi Priorytetowej Infrastruktura transportowa, Działanie 7.2 Transport kolejowy, Poddziałanie 7.2.4 Infrastruktura dla obsługi podróżnych – SPR jest obszerna i obejmuje zarówno wnioski aplikacyjne wraz z załącznikami (składane na poszczególnych etapach oceny), umowę ze wszystkimi załącznikami, jak i korespondencję z IZ RPO WM. Całość dokumentacji stanowi kilka segregatorów dokumentów. Pan jako radny ma prawo wglądu w dokumentację znajdującą się w Biurze Rozwoju Miasta oraz Wydziale Inwestycji Miejskich. Należy jednak mieć świadomość, że dokumenty aplikacyjne nie podlegają upublicznieniu w trybie Ustawy z dnia 6 września 2001r. o dostępie do informacji publicznej. Zasady udostępniania dokumentacji projektowej (aplikacyjnej), która składana jest podczas naboru wniosków o dofinansowanie, reguluje ustawa wdrożeniowa (Ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020, t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 818). Ustawa jest *lex specialis* do przepisów UDIP i jako taka ma pierwszeństwo przed nimi. Z powyższego stanu prawnego oraz orzecznictwa sądów administracyjnych wynika, że dokumentacja aplikacyjna nie podlega udostępnianiu w trybie dostępu do informacji publicznej, co należy mieć na względzie podczas jej kopiowania i przetwarzania.

Ponadto pragnę przypomnieć, iż istota działania parkingów przesiadkowych polega na dojeździe samochodem osobowym do stacji, pętli lub innych przystanków zlokalizowanych w pobliżu dworców kolejowych lub w jego strefie podmiejskiej, pozostawienie samochodu na parkingu i dalszą podróż środkami komunikacji zbiorowej. Celem takiego rozwiązania jest przejęcie przez komunikację zbiorową części ruchu samochodowego, a tym samym poprawę efektywności wykorzystania deficytowej przestrzeni ruchu oraz poprawę warunków środowiskowych. Dlatego miasto przystępując do realizacji projektu polegającego na budowie parkingu wielopoziomowego w systemie P+R przy węźle kolejowym zakładało szeroką ofertę przewoźników transportu kolejowego w kierunku Krakowa jak i Konurbacji Górnośląskiej. Szybkie, komfortowe i korzystne cenowo połączenia kolejowe zawsze stanowią alternatywny środek lokomocji podróżnych oraz promują transportu zbiorowy. W momencie wprowadzenia takich połączeń ze stacji Oświęcim podróżni będą zachęcani do przesiadki na komunikację zbiorową i wówczas będą poszukiwali bezpiecznego miejsca do pozostawienia swojego samochodu. Wprowadzenie przez województwo Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej pomiędzy Krakowem a Oświęcimiem będzie stanowić kręgosłup komunikacyjny dla mieszkańców Oświęcimia oraz tej części Małopolski.

PREZYDENT MIASTA

Janusz Chwierut

