

Zastępca Prezydenta
Miasta Poznania

Znak sprawy: Or-II.0003.1.547.2015
Lotus: 180116-2830

Pan
Michał Grześ
Wiceprzewodniczący
Rady Miasta Poznania

Poznań, 18 stycznia 2016 r.

Szanowny Panie Przewodniczący,

nawiązując do otrzymanej za pośrednictwem Przewodniczącego Rady Miasta Poznania i przekazanej mi przez Prezydenta Miasta do rozpatrzenia interpelacji Pana Przewodniczącego w sprawie kosztów ponoszonych przez MPK Poznań Sp. z o.o. , a także do mojego zobowiązania zawartego w piśmie znak: Or-II.0003.1.547.2015 z dnia 22 grudnia 2015 r. uprzejmie informuję, co następuje:

Zakup paliwa przez MPK POZNAŃ Sp. z o. o. podlega procedurze przetargowej i aktualna umowa, zawarta na dwa lata, będzie obowiązywała do roku 2017. Koszty zakupu paliwa w 2013 roku wyniosły - 42 060 563 zł, w 2014 roku - 38 162 547 zł, a w odniesieniu do roku 2015 dane są jeszcze niepełne.

Wpływ na zużycie paliwa przez autobusy komunikacji miejskiej ma przede wszystkim komplectacja pojazdów tj. wielkość jednostki napędowej (pojemność, moc), rodzaj skrzyni biegów, klimatyzacja całopojazdowa, dodatkowe wyposażenie.

Od 2006 roku wszystkie nowo dostarczane autobusy wyposażone są w klimatyzację całopojazdową, której działanie ma znaczący wpływ na zwiększenie zużycia paliwa. Na dzień dzisiejszy, udział pojazdów wyposażonych w tego typu urządzenie wynosi 225 szt. co stanowi ponad 70% w stosunku do całkowitej ilości taboru autobusowego miejskiego.

Średnie wartości zużycia paliwa dla autobusów eksploatowanych w MPK Poznań Sp. o. o.

L.p.	Marka pojazdu	Typ pojazdu	Długość [m]	*Średnie zużycie paliwa ustalone przez producenta [l/100km]	**Średnie podstawowe zużycie paliwa ustalone przez MPK Poznań Sp. z o.o. [l/100km]
1.	SOLARIS	Urbino 12	12	35,5	38,1
2.	SOLARIS	Urbino 18	18	51,3	49,8
3.	MAN	NL 223, NL 283, Lion's City	12	39,1	40,0
4.	MAN	NG 312, NG 313	18	48,9	50,3
5.	JELCZ	M125M Vecto	12	39,8	38,0

* Średnie zużycie paliwa podawane przez producentów autobusów wg. Świadectwa Homologacji Typu Pojazdu lub testu zużycia paliwa SORT-2 podane dla cyklu miejskiego,

** Średnie podstawowe zużycie paliwa wyznaczone przez MPK Poznań Sp. z o.o. na podstawie testów eksploatacyjnych w realnych warunkach komunikacyjnych miasta Poznania. Zamieszczone dane to wartości podstawowego zużycia paliwa, do których należy doliczyć współczynnik obciążenia linii.

Ponadto należy zauważyć, iż różnice pomiędzy realnym zużyciem paliwa w warunkach eksploatacyjnych, a wartościami podawanymi przez producentów (zawarte w tabeli nr 1) wynikają z następujących czynników, niezależnych od użytkownika:

- struktura komunikacyjna danego miasta;
- odległości między przystankami;
- kongestia ruchu w danym mieście;
- średnia prędkość komunikacyjna;
- napełnienie taboru – ilość przewożonych pasażerów;
- wiek eksploatowanego taboru i związany z tym zmieniający się stan techniczny pojazdów;
- topografia miasta;
- ilość remontów, zmian organizacji ruchu, eksploatacja autobusów na tzw. liniach „za tramwaj”.

Wyżej wymienione czynniki dla każdego miasta będą miały inny wymiar, co znajduje swoje odzwierciedlenie w normach zużycia paliwa odniesionych do norm bazowych producenta. Ponadto MPK Poznań Sp. z o.o., w przypadku wprowadzenia nowego typu autobusu

do użytkowania, ustala własne normy zużycia paliwa wyznaczone na podstawie testów eksploatacyjnych przeprowadzanych w realnych warunkach komunikacyjnych miasta Poznania. Producenci autobusów obecnie określają zużycie paliwa dla nowych pojazdów na podstawie Raportu Technicznego drogowego zużycia paliwa „TEST Raport” wg testu SORT-2, wykonywanego dla każdego nowo homologowanego autobusu zgodnie z wytycznymi UITP przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą upoważnioną do przeprowadzenia takiego testu. Dokument taki wymagany jest przy każdej procedurze przetargowej na dostawę nowych autobusów miejskich na podstawie *Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie innych niż cena obowiązkowych kryteriów oceny ofert w odniesieniu do niektórych rodzajów zamówień publicznych*. Przytoczone rozporządzenie wynika z Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009r. „W sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego.” Test SORT-2 jest to procedura badania zużycia paliwa przy zachowaniu określonych warunków drogowych, atmosferycznych, kompletacji technicznej pojazdu, prędkości przejazdu. Dla autobusów miejskich starszego typu dostarczanych do Operatorów (przed wymogami przedstawienia wyników testu SORT-2), zużycie paliwa wyznaczone było przez producenta pojazdu i zamieszczone w Świadectwie Homologacji Typu Pojazdu.

Średnie zużycie paliwa [l/100km] w analizowanym okresie utrzymuje się na porównywalnym poziomie.

Rok	Ilość wykonanych kilometrów [km]	Zużycie paliwa [l]	Średnie zużycie paliwa [l/100km]
2011	20 249 440	9 609 162	47,45
2012	21 133 199	9 980 561	47,22
2013	21 092 660	9 912 055	46,99
2014	20 234 665	9 534 488	47,12
2015*	17 239 729	8 060 913	46,76

* - dane za 10 miesięcy

Dodatkowo informuję, iż cena za 1 litr paliwa, zgodnie z umową, jest zależna od cennika publikowanego na stronie producenta i jest dodatkowo pomniejszona o rabat:

- dla oleju napędowego zimowego Arktycznego 2:

<http://www.ornen.pl/PL/DlaBiznesu/HurtoweCenyPaliw/Strony/Archiwum.aspx?Fuel=ONArctic2&Year=2015> - rabat 150 zł. netto/m3

- dla oleju napędowego standardowego Ekodiesel:

<http://www.ornen.pl/PL/DlaBiznesu/HurtoweCenyPaliw/Strony/Archiwum.aspx?Fuel=ONEkodiesel&Year=2015> - rabat 202 zł. netto/m3.

Ponadto informuję, że Zarząd Transportu Miejskiego oraz spółka MPK POZNAŃ Sp. z o.o. nie jest w posiadaniu danych o zużyciu paliwa oraz cen jego zakupu innych miast w Polsce.

Dane, o których mowa nie są również przedstawiane przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej w periodyku ogólnodostępnym „Komunikacja miejska w liczbach”.

Z wyrazami szacunku

ZASTĘPCA PREZYDENTA
MIASTA POZNAŃ
Maciej Wudarski

Do wiadomości:
Przewodniczący Rady Miasta Poznania