



ZASTĘPCA PREZYDENTA
MIASTA POZNANIA

Poznań, 4 marca 2019 r.

Znak sprawy: Or-II.0003.1.84.2019

Nr rej.: 040319 - 2833

Pani
Lidia Dudziak
Radna Miasta Poznania

Szanowna Pani Radna,

odpowiadając na otrzymaną za pośrednictwem Przewodniczącego Rady Miasta pismem z dnia 14 lutego 2019 r. interpelację Pani Radnej w sprawie sprzedaży autobusu, ważnego dla historii poznańskiej komunikacji oraz nawiązując do mojego pisma z dnia 27 lutego 2019 r., przekazuję w załączeniu wyjaśnienia Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu sp. z o.o. odnoszące się do kwestii poruszonych w interpelacji.

Z wyrazami szacunku

Z up. PREZYDENTA MIASTA
Mariusz Wiśniewski
Z-CA PREZYDENTA MIASTA POZNANIA

Do wiadomości:

Przewodniczący Rady Miasta



Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
zarejestrowana w Sądzie Rejonowym Poznań - Nowe Miasto i Wilda w Poznaniu - KRS 0000067030
ul. Głogowska 131/133, 60-244 Poznań

Poznań, 27.02.2019

ND.0712.4.2019

**Szanowna Pani
Agnieszka Tadera
Wydział Organizacyjny
UM Poznania**

Dotyczy: odpowiedzi na interpelację radnej Lidii Dudziak w sprawie sprzedaży przez MPK POZNAŃ Sp. z o. o. autobusu Neoplan 4021.6

Odnosząc się do zawartych w Interpelacji informacji uważamy, że wystawienie na sprzedaż autobusu Neoplan 4021.6 o nr bocznym 1733 jest uzasadnione ze względu na jego zły stan techniczny i konieczność poniesienia znacznych nakładów finansowych na przywrócenie jego sprawności. Należy bowiem wskazać, iż omawiany autobus:

1. Nie uzyskał ważnego przeglądu technicznego ze względu na stan kratownicy i oblachowania oraz inne usterki mechaniczne;
2. Wstępny szacunkowy koszt remontu karoserii to około 200 tysięcy zł;
3. Przywrócenie pełnej sprawności technicznej tzn. oprócz remontu karoserii, wykonanie remontu między innymi silnika, mostu napędowego, skrzyni biegów oraz układu hamulcowego i zawieszenia to w sumie koszt około 500 tys. zł. Wykonanie pełnego remontu pozwoliłoby przywrócić autobus do eksploatacji na liniach specjalnych lub okolicznościowych na okres kilku lat.

W związku z powyższym, wystawienie na sprzedaż autobusu nr 1733 za kwotę 9 tysięcy zł netto, w naszej ocenie świadczy o prawidłowej gospodarności i dbaniu o niski poziom kosztów ponoszonych przez Spółkę. Pozostawienie autobusu Neoplan 4021.6 w MPK POZNAŃ spowodowałoby bowiem konieczność ponoszenia znacznych nakładów finansowych na jego odbudowę - a niestety tych środków nie posiadamy. Jesteśmy jednak gotowi podjąć się takiego wyzwania, pod warunkiem pozyskania dodatkowych środków na ten cel. Wskazana w piśmie oferta Muzeum Komunikacji w Peterku jest ofertą bezpłatnego przekazania autobusu – jako darowizny (nic nie wspomniano o kosztach jego holowania), pozbawiająca Spółkę wpływu ze sprzedaży, który może być przeznaczony na utrzymanie i chociaż częściową odnowę innych (znacznie starszych) pojazdów historycznych. W zeszłym roku odrestaurowaliśmy zabytkowy wagon tramwajowy (silnikowy) typu BS-1, a obecnie odnawiany jest autobus Jelcz RTO, który po kilku latach eksploatacji jako pojazd historyczny wymagał naprawy szkieletu i oblachowania.

Nie możemy się zgodzić z informacją, że MPK POZNAŃ Sp. z o. o. nie stara się dbać o swoją historię, gdyż w ramach naszego przedsiębiorstwa funkcjonuje muzeum poświęcone historii komunikacji, posiadamy tramwaje i autobusy historyczne, które obsługują wynajmy okolicznościowe i specjalne linie komunikacyjne. Aktualnie dysponujemy następującymi sprawnymi technicznie pojazdami historycznymi:

1. Tabor Tramwajowy:

- Typ 105N rok produkcji 1975;
- Typ 105Na rok produkcji 1988 - 1989;
- Typ GT-6D rok produkcji 1957;
- Typ 4N + ND + ND rok produkcji 1949 - wagin silnikowy, wagony doczepne (2szt.) odpowiednio 1950 i 1951;
- Typ 3G rok produkcji 1961;
- Typ 102N rok produkcji 1969;

centrala: 61 839 60 00
zarząd: 61 839 60 11
fax: 61 839 60 09
sekretariat@mpk.poznan.pl
www.mpk.poznan.pl



kapitał zakładowy: 399 651 500 zł
NIP: 777-00-05-132
REGON: 639777685

- Typ Herbrand (wagon zaprzęgowy) – zarejestrowany jako pojazd zabytkowy - rok produkcji 1888;
 - Typ BS-1 + Carl Weyer – zarejestrowany jako pojazd zabytkowy - rok produkcji 1905.
2. Tabor Autobusowy:
- Typ Jelcz RTO (Ogórek) rok produkcji 1985 ;
 - Typ przyczepa P-01 rok produkcji 1972;
 - Typ Jelcz PR 110 rok produkcji 1991;
 - Typ DAF MB 200 rok produkcji 1982;
 - Typ Ikarus 280 rok produkcji 1986;
 - Typ Ikarus 260 rok produkcji 1985;
 - Typ Jelcz M121M rok produkcji 1995;
 - Typ Jelcz M11 rok produkcji 1988.

Nie jest prawdziwe również stwierdzenie, że żaden pojazd nie jest zarejestrowany jako obiekt zabytkowy, co pokazuje powyższe zestawienie. Należy także zaznaczyć, że posiadanie przez omawiane pojazdy tablic historycznych nie zapobiega ich degradacji, bo jest to proces związany z destrukcyjnym wpływem czasu (korozja, starzenie się elementów gumowych itd.) oraz eksploatacją. Pojazdy historyczne w MPK nie stanowią stojących eksponatów muzealnych, tylko wykonują przejazdy na liniach historycznych oraz wynajmy okolicznościowe i muszą zapewnić bezpieczeństwo przewożonych pasażerów. Posiadane pojazdy nie mogą także generować dużych kosztów. Zarejestrowanie ich jako pojazdy historyczne powoduje zwiększenie kosztów obsługi i uniemożliwia zastosowanie optymalnych rozwiązań eksploatacyjnych.

Sprostowania wymaga także stwierdzenie, że pierwotny wnioskodawca występuje w imieniu grupy miłośników pojazdów komunikacji miejskiej - występuje On tylko w swoim imieniu. MPK POZNAŃ Sp. z o. o. od wielu lat bardzo owocnie współpracuje w zakresie pojazdów historycznych, zarówno tramwajów jak i autobusów, z działającym w Poznaniu Klubem Miłośników Pojazdów Szynowych. Należy także zaznaczyć, że mimo wieloletnich starań KMPS, niestety nie zdołał uzyskać dofinansowania na odnowę taboru historycznego w ramach budżetu obywatelskiego.

Uwzględniając powyższe uwarunkowania uważamy, że należy zachować równowagę pomiędzy finansowaniem bieżącej działalności MPK Poznań a utrzymaniem taboru historycznego, co pozwoli na jak najwyższym poziomie realizować zadania, do których nasza firma jest powołana. Posiadana przez MPK kolekcja pojazdów historycznych jest już dosyć bogata, a jej utrzymanie wymaga stałych nakładów finansowych, dlatego rozszerzenie kolekcji o Neoplana 4021.6 wymagałoby dofinansowania.

PREZES Zarządu

Wojciech Tylbacki