

Treść odpowiedzi na interpelację radnego Wojciecha Zabłockiego w sprawie umowy ramowej pomiędzy Kolejami Mazowieckimi a firmą Stadler dotyczącej zamówienia na dostawę 71 elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT)

w odpowiedzi na Pana interpelację z dnia 11 stycznia br. w sprawie umowy ramowej pomiędzy Spółką „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. (Spółka KM) a firmą Stadler Polska sp. z o.o. (Stadler) dotyczącą zamówienia na dostawę 71 elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT) poniżej przedstawiam odpowiedzi na poruszone w wystąpieniu zagadnienia.

1. Do kiedy, zgodnie z zapisami umowy ramowej, można zawrzeć umowy wykonawcze na zakup wszystkich 71 EZT?

Umowa ramowa Nr M-01-MEN-11/18 z dnia 17 stycznia 2018 r. nie określa terminów zawarcia umów wykonawczych. Umowa została zawarta na okres 8 lat i w tym okresie Wykonawca i Zamawiający mogą zawierać umowy wykonawcze.

2. Jakie pociągi nie zostały obecnie zakontraktowane z puli 71 EZT (z przeznaczeniem na jakie trasy projektowe / punkt utrzymania)?

Umowy wykonawcze, które nie zostały zawarte na dzień 21 stycznia 2021 r. z firmą Stadler to:

- dostawa 15 EZT trasa: Góra Kalwaria – Czachówek – Warszawa – Modlin tymczasowa zmiana na: Góra Kalwaria – Czachówek – Warszawa – Nasielsk. Termin podpisania umowy zaplanowany jest na dzień 25 lub 26 lutego 2021 r. Planowany punkt utrzymania będzie znajdował się na terenie Sekcji Napraw i Eksploatacji w Sochaczewie.
- dostawa 16 EZT trasa: Warszawa – Tłuszcz. Zawarcie umowy zaplanowane jest na styczeń 2022 r. Planowany punkt utrzymania będzie znajdował się na terenie Sekcji Napraw i Eksploatacji w Sochaczewie.
- dostawa 10 EZT trasa: Radom – Dęblin, Radom – Drzewica, Radom – Skarżysko – Kamienna, Radom – Warka. Na obecną chwilę nie jest planowane zawarcie umowy. Planowanym punktem obsługi i utrzymania taboru miał być Radom.

3. Jakie jest planowane miejsce serwisowania poszczególnych pociągów z puli 71 EZT?

Miejszem docelowym serwisowania wszystkich pojazdów pięcioczlonych (61 sztuk) jest przygotowywana do budowy hala na terenie Sekcji Napraw i Eksploatacji w Sochaczewie. Obecnie dostarczone pojazdy utrzymywane są na terenie Sekcji Napraw i Eksploatacji Warszawa Grochów oraz Sochaczew, z wykorzystaniem obecnej infrastruktury. Z kolei planowanym miejscem serwisowania 10 sztuk pojazdów dwuczłonowych był Radom.

4. Jakie są źródła finansowania poszczególnych pojazdów z puli 71 EZT (proszę podać także, jeśli brak źródła; proszę o podanie jakiej trasy projektowej zakup dotyczy)?

Projekty wchodzące w skład 71 EZT ze wskazaniem źródeł finansowania oraz tras na jakie poszczególne pojazdy zostaną skierowane:

- **„Zakup 6 sztuk nowych pięcioczlonych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych”** dofinansowanie na poziomie 79% z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014-2020, w pozostałym zakresie środki własne;
Trasa: Warszawa – Działdowo
- **„Zakup 12 sztuk nowych pięcioczlonych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych I”** dofinansowanie na poziomie 50% z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, w pozostałym zakresie środki własne;
Trasa: Sochaczew – Warszawa – Celestynów tymczasowa zmiana na: Łowicz – Warszawa – Celestynów z możliwością obsługi Warszawa Rembertów – Zielonka

- **„Zakup 12 sztuk nowych pięcioczłonowych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych II”** dofinansowanie na poziomie 50% z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, w pozostałym zakresie środki własne;
Trasa: Skierniewice – Warszawa – Mińsk Mazowiecki
- **„Zakup 15 sztuk nowych pięcioczłonowych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych”** dofinansowanie na poziomie 50% z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, w pozostałym zakresie środki własne;
Trasa: Góra Kalwaria – Czachówek – Warszawa – Modlin tymczasowa zmiana na: Góra Kalwaria – Czachówek – Warszawa – Nasielsk
- **„Zakup 16 sztuk nowych pięcioczłonowych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych”** dofinansowanie na poziomie 50% z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, w pozostałym zakresie środki własne;
Trasa: Warszawa – Tłuszcz
- **„Zakup 10 sztuk nowych dwuczłonowych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych” finansowany wyłącznie ze środków własnych;**
Trasy: Radom – Dęblin, Radom – Drzewica, Radom – Skarżysko-Kamienna, Radom – Warka.

5. Czy rezygnacja z inwestycji w zakupy pociągów, które miały stacjonować w Radomiu, stanowi odpowiedź Marszałka na pojawiające się w mediach informacje dotyczące planów związanych z reformą struktur administracyjnych Mazowsza?

Ze względu na obecną sytuację społeczno - gospodarczą związaną z epidemią Covid-19, przewidywanymi spadkami dochodów w budżecie Województwa Mazowieckiego, nie ma w tej chwili możliwości wyasygnowania dodatkowych środków na zakup taboru. Na chwilę obecną Spółka KM zrezygnowała (nie podpisała umowy wykonawczej) z tej inwestycji, gdzie przewidywany koszt zakupu 10 EZT wymaga finansowania **ze środków własnych** w wysokości ok. 116 mln zł.

W ramach projektu „Krajowy Program Odbudowy” Spółka KM złożyła fiszki na zakup taboru, w tym zakup 10 dwuczłonowych EZT do obsługi subregionu radomskiego.