



**Magiczny
Kraków**

Sprostowanie do materiału „Dziennika Polskiego” nt. Spółki Miejska Infrastruktura sp. z o.o.

2018-02-21

19 lutego 2018 r. na łamach „Dziennika Polskiego” oraz w jego serwisie internetowym (<http://www.dziennikpolski24.pl/region/wiadomosci-krakow/a/krakow-miliony-z-parkomatow-na-pensje-a-budowa-nowych-parkingow-lezy,12943918/>) ukazał się materiał dotyczący finansów i działalności spółki Miejska Infrastruktura. Zawiera on wiele nieprawd i nieścisłości, które podważają wiarygodność gazety oraz budzą wątpliwości, jeśli idzie o rzetelność autora.

Podstawową nieprawdą jest informacja, że koszty inwestorstwa zastępczego, wykonywanego przez Miejską Infrastrukturę są większe niż wartość realizowanych bądź zrealizowanych inwestycji. Nieprawdą jest bowiem, jakoby Spółka otrzymała kwotę 8,8 mln zł, jako wynagrodzenie za prowadzenie tzw. inwestorstwa zastępczego (za prowadzenie inwestycji w imieniu gminy Kraków). Owszem, spółka wykonuje dla gminy zadania tego rodzaju, ale w 2017 r. za ich prowadzenie otrzymała 452 tys. zł. Kwota ta jest wynagrodzeniem dla spółki za prowadzenie czterech projektów inwestycyjnych typu Park and Ride (zakończonych parkingów przy pętli Nowy Bieżanów i przy pętli w Kurdwanowie oraz za prowadzenie projektów parkingów w Bronowicach i w Małym Płaszowie), a także za przygotowywanie siedmiu innych projektów. Jednocześnie Zarząd Spółki odpowiedzialny za te inwestycje doprowadził do pozyskania wsparcia z funduszy unijnych w łącznej wysokości 20,8 mln zł. Najwyższe wsparcie (13,6 mln zł) i jednocześnie najwyższą ocenę w regionie wśród zgłaszanych wniosków, uzyskał projekt parkingu w Bronowicach, który przez ostatni rok był konsultowany z mieszkańcami tej dzielnicy.

Inwestorstwo zastępcze nie jest jedyną formą prowadzenia inwestycji przez Spółkę, jak przekazuje czytelnikom autor. Zespół ds. inwestycji Miejskiej Infrastruktury niezależnie od umów powierzenia, przygotowuje realizację następnych parkingów kubaturowych, z tego dwa z nich (rondo Matecznego i ul. Żółkiewskiego) są na etapie przygotowywania WZiZT – uzyskanie tzw. wuzetek pozwoli na ogłoszenie przetargu. Autor tekstu nie sprawdził też słów radnego, postulującego budowę parkingów przy stacjach kolei – projekty takich parkingów są na etapie przygotowania. Nie sprawdził też słów innego radnego, dotyczących Park and Ride w Nowej Hucie – przygotowywane są co najmniej dwa projekty w tej części miasta, m.in. przy ul. Ptaszyckiego.

Podane w tekście zdanie: „2,6 mln zł przeznaczono na pensje dla pracowników, a pozostałe 8,8 mln zł MI zainkasowała za inwestorstwo zastępcze”, zawiera kolejną nieprawdę. Kwota 2,6 mln zł to suma wypłaconych pensji, ale wraz z podatkami, składkami i innymi daninami publicznymi, koszty zatrudnienia w Miejskiej Infrastrukturze 52 osób to blisko 3,6 mln zł. Pracownicy ci w roku 2017 przygotowali i wysłali 237 tys. zawiadomień, 150 tys. upomnień, 39 tys. listów (zawierających zarówno dokumentację inwestycji, jak i korespondencję z klientami). Rozpatrzyli też ponad 14 tys. reklamacji i wydali 69 tys. abonamentów. Nie były to jedyne ich zadania – to tylko te związane z obsługą osób korzystających ze strefy płatnego parkowania.

W kwocie 11,4 mln zł (brutto), którą za zarządzanie strefą płatnego parkowania otrzymała spółka Miejska Infrastruktura, zawierają się jeszcze inne wydatki – pominięte przez autora tekstu. To



zaniechanie sprawia, że czytelnik ma nieprawdziwe wyobrażenie o pracy Spółki. Remonty i utrzymanie parkomatów należących do Spółki to zaś blisko milion zł. Za kwotę zbliżoną do 5 mln zł rocznie wykonywana jest m.in. zbiórka i konwojowanie wrzuconej do parkometrów gotówki, usługi sprzątnięcia i ochrony, obsługa pocztowa. Za te pieniądze pracują również kontrolerzy strefy płatnego parkowania. Ich praca jest coraz dokładniejsza, strefa płatnego parkowania jest coraz bardziej szczelna. Choćby z tego powodu w okresie działania Spółki wzrosły przychody ze strefy płatnego parkowania (od ostatniego poszerzenia obszaru SPP przychody te wzrosły o ok. 10 mln zł).

Nieprawdziwe jest również zdanie dotyczące umowy z firmą KBU, która obsługuje podstrefy P4, P5 i P6. Wyplacona jej kwota 7,3 mln zł to nie tylko zapłata za kontrolę strefy, ale także koszt dostarczonych przez firmę KBU parkomatów – wynagrodzenie dla KBU wypłacane jest przez Gminę Kraków zgodnie z umową zawartą na okres pięciu lat. Tekst nie zawiera na ten temat żadnego wyjaśnienia, co wprowadza w błąd czytelników – mają oni prawo zakładać, że współpraca z KBU to zadanie Miejskiej Infrastruktury, a tak nie jest.

Nie jest również prawdziwa wypowiedź radnego Dominika Jaśkowca o treści: „Idą do wspólnego wora, czyli nie wiadomo na co”. Chodzi o 38 mln zł, które stanowią dochód miasta ze Strefy Płatnego Parkowania po opłaceniu pracy obsługujących ją firm. Na co wydawane są te pieniądze, wie każdy radny, który zapoznał się z uchwałą budżetową.

Nieprawdą jest również, że Spółka miała zarządzać polityką parkingową Krakowa – jest to rola Wydziału Gospodarki Komunalnej, podległego Prezydentowi Krakowa i Radzie Miasta, które są odpowiedzialne za politykę parkingową i jej kreowanie.

Nie jest także prawdziwe zdanie: „Miało być tak, że założona w 2014 roku gminna spółka Miejska Infrastruktura (MI) zarządza strefą płatnego parkowania, a wpływy z niej przeznacza na budowę nowych miejsc postojowych dla aut”. Nie było takich założeń i nie mogło ich być. Z mocy prawa Spółka musi wpłacać do miejskiej kasy każdą złotówkę uzyskaną z SPP – nie może swobodnie rozporządzać tymi pieniędzmi. Przychody Spółki wynikają z umów z instytucjami Gminy Kraków, a wydatki na inwestycje w parkingi zatwierdzane są m.in. przez Radę Miasta, choćby przy uchwalaniu budżetu Krakowa.

Podsumowując: na 57 mln zł wpływów z SPP (opłat z abonamentów, parkomatów, opłat podwyższonych i wyegzekwowanych opłat), ponad 38 mln zł pozostaje w budżecie miasta. Reszta wpływów, a więc ok. 18,5 mln zł, została przeznaczona dla dwóch firm (Miejskiej Infrastruktury oraz KBU) jako zapłata za prowadzenie inwestycji, obsługę strefy, kontrolę, serwis i utrzymanie urządzeń oraz opłacenie dokonanego kilka lat temu zakupu parkometrów. Spółka jednocześnie zwiększa wpływy ze strefy i stara się obniżyć koszty (stąd m.in. testy samochodu, który może kontrolować strefę za pomocą kamer).

Nie dziwi zatem, że „radnych miejskich zaskakują wyliczenia dotyczące funkcjonowania Spółki” (cytat z tekstu), bo są to wyliczenia nieprawdziwe. Można się też spierać o tempo prowadzenia inwestycji (ich prowadzenie kosztuje miasto 452 tys. zł), ale z pewnością nie mają one wpływu na koszty zarządzania Strefą Płatnego Parkowania, jak nieprawdziwie sugeruje autor materiału.



**Magiczny
Kraków**

Zbigniew Putaj

Wiceprezes Zarządu

Miejska Infrastruktura sp. z o.o.