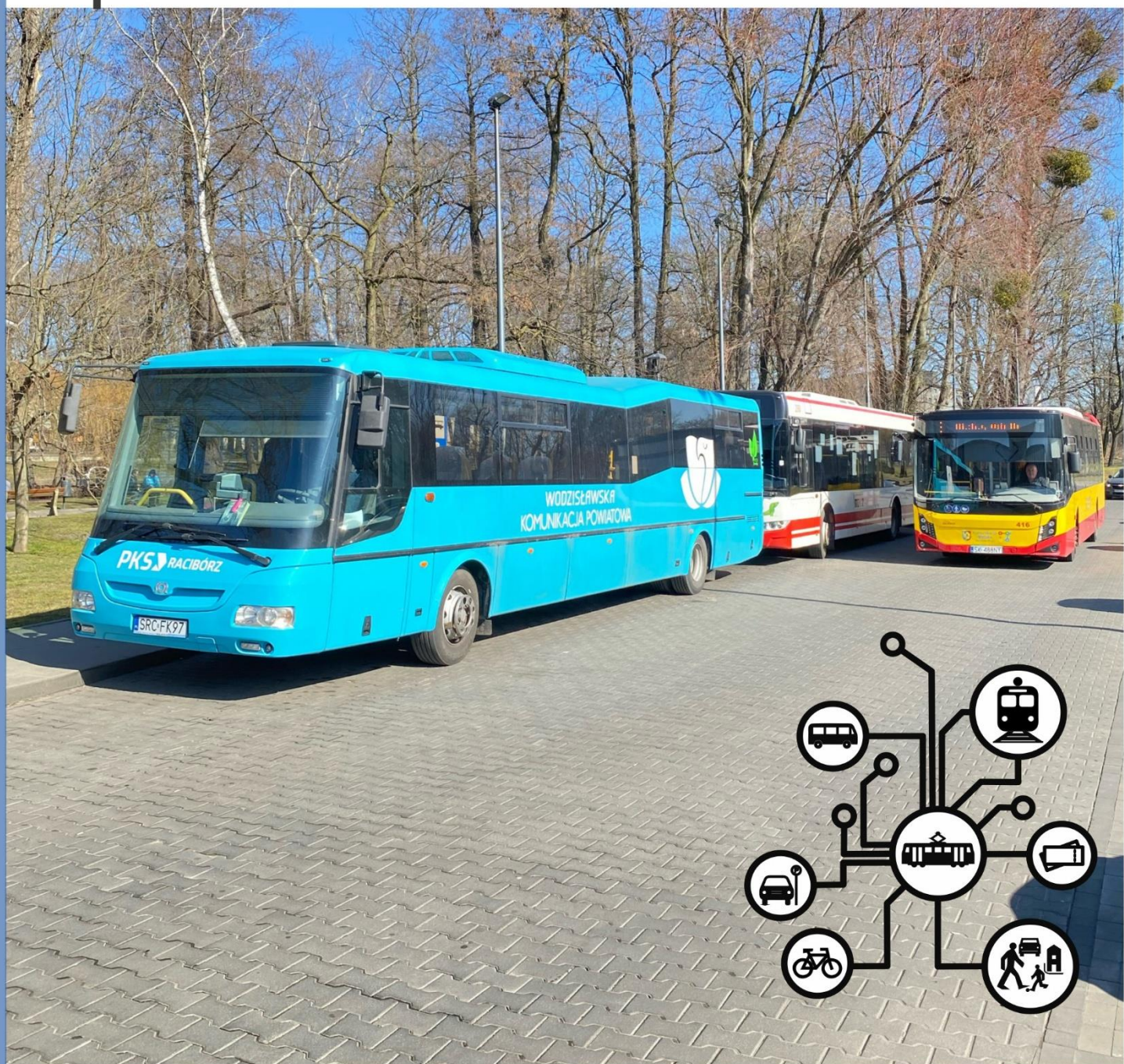


Analiza potencjalnych modeli organizacji publicznego transportu zbiorowego na obszarze Międzygminnego Związku Komunikacyjnego i Powiatu Wodzisławskiego z Gminą Miejską Wodzisław Śląski

Etap 4



WROCŁAW 2025



TRAKO
PROJEKTY TRANSPORTOWE



Dokument przygotowany przez:
TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE
Szamborski i Szelukowski S.J. ©
ul. Jaracza 71/9, 50-305 Wrocław,
e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

1. Spis treści

1	Analiza porównawcza wyboru optymalnego modelu organizacji komunikacji zbiorowej....	6
1.1	Model organizacji przewozów z 3 kluczowymi organizatorami.....	7
1.2	Model organizacji przewozów z 2 kluczowymi organizatorami.....	9
1.3	Model organizacji przewozów z 1 kluczowym organizatorem	11
2	Analiza finansowa	13
2.1	Symulacja kosztów utrzymania przewozów opartą o prognozowaną wielkość pracy eksploatacyjnej	13
2.2	Koszty organizacji przewozów.....	23
2.3	Przychody z biletów	24
2.4	Źródła finansowania przewozów	31
3	Analiza zasad ogólnych rozliczania kosztów pomiędzy Organizatorami	40
4	Analiza prawna.....	47
4.1	Uwagi wstępne do analizy prawnej	47
4.2	Analiza prawna – wariant W0	53
4.2.1	Identyfikacja zakresu niezbędnych zmian	53
4.2.2	Umowa nr GK-III.7243.5.2023 z dnia 21.12.2023 (WKM)	53
4.2.3	Umowa 08/POK/02/2021 z dnia 10 marca 2021 (MZK obszar Jastrzębie-Zdrój)	54
4.2.4	Umowa 04/POK/02/2016 z dnia 07 kwietnia 2016 r. (MZK obszar wodzisławski)	55
4.2.5	Umowa 9/POK/4/2022 z dnia 28 czerwca 2022 r. (MZK obszar Suszec)	56
4.2.6	Umowa 36/POK/07/2023 z dnia 13 grudnia 2023 r. (MZK obszar Czerwionka-Leszczyny)	57
4.2.7	Umowa 26/POK/07/2024 z dnia 13 grudnia 2024 r. (MZK obszar Pawłowice)	58
4.2.8	Umowa WKT.71.40.47.2023 z dnia 5 września 2023 r. (WKP)	59
4.3	Analiza prawna – wariant W1	60
4.3.1	Identyfikacja zakresu niezbędnych zmian	60
4.3.2	Zmiana podmiotowa	61
4.3.3	Zmiana zasad biletowania	61
4.3.4	Przeniesienie zadań transportowych do istniejących umów	61
4.4	Analiza prawna – wariant W2 (ZPG).....	64
4.4.1	Identyfikacja niezbędnych zmian	64
4.4.2	Umowa 08/POK/02/2021 z dnia 10 marca 2021 (MZK obszar Jastrzębie-Zdrój)	65
4.4.3	Umowa 04/POK/02/2016 z dnia 07 kwietnia 2016 r. (MZK obszar wodzisławski)	67
4.4.4	Umowa 9/POK/4/2022 z dnia 28 czerwca 2022 r. (MZK obszar Suszec)	68

4.4.5	Umowa 36/POK/07/2023 z dnia 13 grudnia 2023 r. (MZK obszar Czerwionka-Leszczyny)	69
4.4.6	Umowa 26/POK/07/2024 z dnia 13 grudnia 2024 r. (MZK obszar Pawłowice)	70
4.4.7	Umowa WKT.71.40.47.2023 z dnia 5 września 2023 r. (WKP)	70
4.5	Podsumowanie analizy prawnej	72
4.5.1	Wariant W0	72
4.5.2	Wariant W1	75
4.5.3	Wariant W2	76
5	Analiza pod kątem taboru (elektromobilność)	78
6	Ocena niezbędnych działań prowadzących do integracji systemu informacji pasażerskiej	82
7	Analiza wielokryterialna optymalnego modelu organizacji PTZ	86
8	Harmonogram	91
9	Spis tabel	94
10	Spis rysunków	96

Wykaz skrótów i akronimów

DIP - Dynamiczna Informacja Pasażerska

Dz. U. – Dziennik Urzędowy

FRPA - Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

JST - jednostka samorządu terytorialnego

J-Z – obszar Jastrzębie-Zdrój i gminy ościennie

k.c. – ustawa kodeks cywilny

MKA – Międzygminna Komunikacja Autobusowa

MZK - Międzygminny Związek Komunikacyjny z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

ND - niedziela

PA – obszar lokalnej komunikacji Pawłowice

poz. – pozycja

PTZ - publiczny transport zbiorowy

RS - dzień roboczy szkolny

RW - dzień roboczy wolny od nauki szkolnej

S1 – Scenariusz S1

S2 – Scenariusz S2

SDIP - System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej

SO - sobota

t.j. – tekst jednolity

u.e.p.a. - ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych

u.p.t.z. - ustawa o publicznym transporcie zbiorowym

u.p.z.p. - ustawa Prawo zamówień publicznych

u.s.g. - ustawa o samorządzie gminnym

u.s.p. - ustawy o samorządzie powiatowym

W0 – wariant bazowy

W1 – wariant W1

W2 – wariant W2

WKP - Wodzisławska Komunikacja Powiatowa

WKM - Wodzisławska Komunikacja Miejska

wzkm – wozokilometr

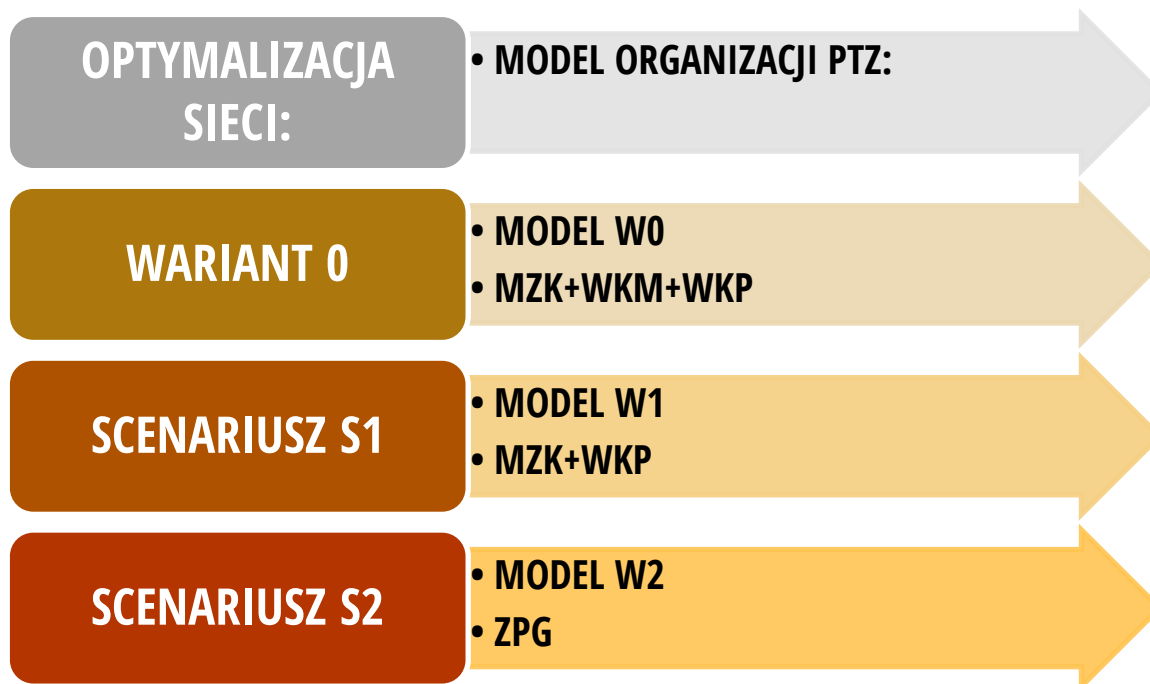
ZPG - Związek Powiatowo-Gminny

1 Analiza porównawcza wyboru optymalnego modelu organizacji komunikacji zbiorowej

Mnogość funkcjonujących organizatorów PTZ na obszarze Powiatu Wodzisławskiego i związku MZK, ze skomplikowanymi powiązaniami z innymi JST oraz rozbudowanymi mechanizmami rozliczeń (uwzględniając możliwość zintegrowanej optymalizacji sieci komunikacyjnej kluczowych organizatorów), przemawiają również za podjęciem wykreowania optymalnego modelu organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

We wcześniejszej części opracowania zbudowane zostały następujące projekty – scenariusze optymalizacji sieci komunikacyjnej:

- S1 – z funkcjonowaniem powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez 1 organizatora oraz gminnych przewozów pasażerskich w postaci komunikacji miejskiej organizowanych przez 1 organizatora,
- S2 – z funkcjonowaniem całości przewozów w formie powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez związek powiatowo-gminny,
- równocześnie przeprowadzono pogłębioną analizę podaży istniejących usług kluczowych organizatorów PTZ w zakresie stanu obecnego (scenariusz bazowy).



Scenariusze optymalizacji sieci komunikacyjnej tworzonej obecnie przez podsystemy kluczowych organizatorów PTZ implikują więc potencjalne modele organizacji dostosowane do liczebności siatek:

- scenariusz bazowy przewiduje utrzymanie funkcjonowania 3 sieci komunikacyjnych kluczowych organizatorów PTZ, toteż generuje on model organizacji z 3 kluczowymi organizatorami (Gmina Miejska Wodzisław Śląski, Powiat Wodzisławski, związek międzygminny MZK), poddany dalej analizie jako wariant W0,

- scenariusz S1 przewiduje funkcjonowanie 2 podsystemów kluczowych organizatorów PTZ w formule przewozów powiatowych i komunikacji miejskiej, toteż w aspekcie organizacyjnym będzie on analizowany jako wariant W1 z modelem organizacji przez 2 kluczowych organizatorów PTZ,
- scenariusz S2 zakłada optymalizację sieci komunikacyjnej w układzie w pełni zintegrowanym z organizacją linii o charakterze mieszanym przez 1 organizatora, którego funkcję może pełnić w myśl obowiązujących przepisów związek powiatowo-gminny, toteż w dalszej części opracowania pod kątem sieci w scenariuszu S2 weryfikowany będzie model organizacji W2 wyłącznie z przewozami powiatowo-gminnymi organizowanymi przez 1 organizatora w postaci związku powiatowo-gminnego.

1.1 Model organizacji przewozów z 3 kluczowymi organizatorami

Model organizacji przewozów w PTZ na obszarze działania MKZ i Powiatu Wodzisławskiego z Gminą Miejską Wodzisław Śląski oparty na funkcjonowaniu 3 kluczowych organizatorów stanowi utrwalenie stanu istniejącego. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej są organizowane przez następujących kluczowych organizatorów PTZ:

- Gminę Miejską Wodzisław Śląski – organizującą komunikację miejską,
- Międzygminny Związek Komunikacyjny z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju – organizujący komunikację miejską,
- Powiat Wodzisławski – organizujący powiatowe przewozy pasażerskie.

Finansowanie przewozów z budżetu państwa w świetle obowiązujących przepisów obejmować może wyłącznie powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez Powiat Wodzisławski.

Utrzymanie każdego z ww. systemów powodować będzie powielanie przewozów różnych organizatorów na wspólnie obsługiwanych ciągach komunikacyjnych, na których multiplikowane są koszty eksploatacyjne świadczonych połączeń, a w konsekwencji łączna dopłata JST również ulega podwyższeniu.

Zaznaczyć należy, iż integracja usług transportu publicznego może przebiegać na różnych poziomach i w różnych dziedzinach jego funkcjonowania. W aspekcie infrastrukturalnym wymiarem integracji różnych środków komunikacji zbiorowej może być tworzenie funkcjonalnych węzłów przesiadkowych, ułatwiających zmianę środka lokomocji, pomiędzy pojazdami tego samego organizatora (uwzględniając praktyczny brak możliwości zorganizowania połączeń bezpośrednich w każdej możliwej relacji), czy ewentualnie tworzenie wspólnych pasów autobusowo-tramwajowych. W aspekcie organizacyjnym integracja może obejmować następujące zagadnienia:

- wspólna informacja pasażerska – gwarantowana przy organizacji przewozów przez 1 organizatora lub przez 1 koordynatora transportu publicznego działającego w imieniu kilku organizatorów,
- zintegrowany system taryfowo-biletowy – na różnych poziomach, od wspólnych biletów zintegrowanych w postaci nakładek biletowych, a skończywszy na jednej wspólnej taryfie biletowej,
- wspólny rozkład jazdy – projektowany przez 1 jednostkę będącą albo jedynym organizatorem komunikacji zbiorowej, albo wyspecjalizowanym koordynatorem.

Powielanie połączeń kluczowych organizatorów PTZ na obszarze objętym opracowaniem dotyczy w większości przypadków odcinków zawierających się wewnątrz poszczególnych gmin miejskich (w zakresie ograniczonym do Jastrzębia-Zdroju i Wodzisławia Śląskiego). Sytuacje z powielonymi połączeniami na wspólnie obsługiwanych ciągach komunikacyjnych na trasach międzygminnych są nieliczne. Połączenia substytucyjne na linii C3/C4 z Wodzisławia Śląskiego do Markłowic pętli wynikają z zapotrzebowania na podróże realizowane do ogrodów działkowych przy ul. Markłowickiej w Wodzisławiu Śląskim. Wytrasowanie ich do Markłowic uwarunkowane jest wyłącznie z braku możliwości technicznych odwrócenia kierunku jazdy na terenie miasta. Identyczna sytuacja ma miejsce na Radlinie II w zakresie ul. Chrobrego w Wodzisławiu Śląskim, który obsługiwany jest przez linię C1/C2. Jako że funkcjonuje ona na całej jej długości, przy braku możliwości zakończenia jej biegu w Wodzisławiu Śląskim, została wytrasowana do najbliższej pętli nawrotowej, której funkcję pełni Dworzec Autobusowy w Pszowie. Wymierną korzyścią z tego rozwiązania jest możliwość bezpośredniego dojazdu do zespołu szkół ponadpodstawowych w Pszowie z osiedli mieszkaniowych w Wodzisławiu Śląskim (np. Os. Piastów), którego nie gwarantują inni organizatorzy PTZ. Teoretyczne inne wytrasowanie tej linii, np. w ramach dużej pętli ulicznej przez ul. Rymera i ul. Kominka w Radlinie, nie dość, że utrudniłoby dojazd do ZSP w Pszowie mieszkańcom Wodzisławia Śląskiego, to dodatkowo spowodowałoby zmniejszenie liczby kursów na ul. Chrobrego w Wodzisławiu Śląskim.

Wprowadzanie jednolitej taryfy czy biletów zintegrowanych w formie nakładek taryfowych ma niwelować wyższe wydatki pasażerów odbywających przesiadki między środkami transportu różnych organizatorów przy zakupie oddzielnych biletów, podnosząc systemowo atrakcyjność komunikacji zbiorowej. W przypadku taryfy jednolitej cena biletu jest stała niezależnie od liczby wykorzystywanych środków transportu różnych organizatorów, zaś w przypadku ceny biletu zintegrowanego, jego nominał jest niższy od ceny biletów innych organizatorów nabywanych oddzielnie. W obu przypadkach, w imię popularyzacji komunikacji zbiorowej, organizatorzy czy też JST przekazujące dopłaty do funkcjonowania przewozów danych organizatorów, świadomie decydują się na zwiększone wydatki na transport zbiorowy ze względu na niższe wpływy ze sprzedaży biletów (przychody ze sprzedaży biletów zintegrowanych dzielone są między poszczególnych organizatorów PTZ).

Na odcinkach wewnątrzmijskich teoretyczne zoptymalizowanie połączeń polegające na zmniejszeniu liczby linii poprzez zredukowanie liczby operujących organizatorów PTZ, wymagałoby wprowadzenia bardzo niskich cen biletów zintegrowanych o nominałach nieprzewyższających ceny biletów obecnego dominującego organizatora PTZ czy też organizatora „pierwszego wyboru” na danym ciągu komunikacyjnym. Jeśli miałyby to być formuła biletu zintegrowanego, to przy obecnych cenach biletów kluczowych organizatorów PTZ konieczne byłoby zrzeczenie się istotnej części przychodów ze sprzedaży biletów przez danego organizatora od pasażerów, którzy zaczęliby korzystać z usług przewozowych oferowanych przez innego organizatora PTZ.

Zupełnie odrębnym zagadnieniem w przypadku WKM pozostaje kwestia kwalifikacji podmiotu zatrzymującego przychody ze sprzedaży biletów. Praktykowany w Wodzisławiu Śląskim model typu netto, w którym wpływy ze sprzedaży biletów i innych opłat stanowią bezpośrednio dochód operatora, w przypadku wprowadzenia wspólnej taryfy czy też biletów zintegrowanych, wymagać będzie renegotjacji warunków umowy w zakresie wynagrodzenia operatora prowadzącej do zrekompensowania zmniejszonych przychodów w związku z dystrybuowaniem biletów zintegrowanych oraz brakiem przychodów z tytułu przewożenia pasażerów nabywających bilety zintegrowane od innego organizatora PTZ.

Reasumując, w przypadku modelu organizacji przewozów z 3 kluczowymi organizatorami PTZ na obszarze objętym opracowaniem, zintegrowaną optymalizację sieci połączeń ocenia się za bardzo mało prawdopodobną, w związku z czym na potrzeby niniejszego opracowania przyjmuje się założenie o utrwaleniu obecnie funkcjonującej sieci połączeń. W dalszych częściach opracowania model ten będzie oznaczany jako wariant W0.

1.2 Model organizacji przewozów z 2 kluczowymi organizatorami

Model W1 przewiduje utrzymanie funkcjonowania 2 kluczowych organizatorów PTZ. Uwzględniając specyfikę zróżnicowanego finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej w Polsce, model organizacji W1 bazuje na opracowanym projekcie optymalizacji sieci komunikacyjnych kluczowych organizatorów w ramach scenariusza S1, w którym:

- funkcjonuje 1 podsystem powiatowych przewozów pasażerskich,
- funkcjonuje 1 podsystem przewozów w formule komunikacji miejskiej.

W zakresie powiatowych przewozów pasażerskich logiczną implikacją w wariantcie W1 będzie utrzymanie ciągłości organizacji tego segmentu połączeń przez Powiat Wodzisławski w ramach WKP, Przemawia za tym przede wszystkim zachowanie bardzo zbliżonego układu linii WKP, ale także brak racjonalnych przesłanek do przekazania organizacji przewozów powiatowych na terenie powiatu wodzisławskiego innemu powiatowi z Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego.

W przypadku segmentu połączeń w ramach komunikacji miejskiej, który w opracowanym scenariuszu optymalizacji S1 zostaje funkcjonalnie zintegrowany, co powinno przełożyć się na wymierny spadek wielkości pracy eksploatacyjnej dzięki organizacji tego segmentu przewozów przez 1 organizatora.

Obecnie przewozy w ramach komunikacji miejskiej zapewniane są przez 2 kluczowych organizatorów PTZ, tj. Gminę Miejską Wodzisław Śląski (z przewozami WKM) oraz Międzygminny Związek Komunikacyjny z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju (z przewozami MZK). Sporządzony projekt optymalizacji przewozów w scenariuszu S1 przewiduje optymalizację przewozów głównie na obszarze Wodzisławia Śląskiego, gdzie aktualnie realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej przez 3 kluczowych organizatorów PTZ. I to właśnie na obszarze tego miasta zdiagnozowanych zostało najwięcej ciągów komunikacyjnych z nadpodażą usług przewozowych.

Dlatego też na potrzeby wskazania podmiotu mogącego organizować całość przewozów w ramach komunikacji miejskiej w wariantcie W1, konieczne jest przeprowadzenie wstępnej analizy wyboru optymalnego organizatora tego segmentu połączeń. Przedstawia ją kolejna tabela, w której ocenie poddano zagadnienia związane z emisją i dystrybucją biletów, informacją pasażerską, podmiotem wewnętrznym oraz formalizacją organizacji połączeń międzygminnych.

Tab. 1.1 Analiza wstępna wyboru organizatora zintegrowanej sieci komunikacji miejskiej w modelu W1.

Aspekt	WKM - obecnie	MZK - obecnie	Przejęcie organizacji całości KM przez WKM	Przejęcie organizacji całości KM przez MZK	Predestynowany podmiot do organizacji KM w W1
Emisja biletów	Odpowiedzialny operator	Odpowiedzialny organizator	Z uwagi na funkcjonowanie kilku kontraktów przewozowych w KM z różnymi operatorami, konieczność utworzenia od podstaw jednolitego systemu biletowego Brak praktycznych możliwości utrzymania modelu umów typu netto z dochodami z biletów po stronie operatora przy różnych umowach przewozowych	Zachowanie obecnego systemu biletowego posiadanego i zarządzanego przez organizatora, z ewentualną modyfikacją taryfy biletowej prowadzącą do zachowania zbliżonego poziomu opłat za przewozy po Wodzisławiu Śląskim	MZK
Dystrybucja biletów	Odpowiedzialny operator	Odpowiedzialny organizator	Konieczność utworzenia od podstaw nowego systemu dystrybucji biletów (z zakupem nowych urządzeń typu kasowniko-biletomaty, z ewentualnym zakupem części urządzeń od MZK)	Rozszerzenie obecnego systemu posiadanego i zarządzanego przez organizatora o wydłużone i kolejne linie	MZK
Informacja pasażerska – rozkłady jazdy, real-time, tabliczki przystankowe	Odpowiedzialny operator (real-time w formie on-line)	Odpowiedzialny organizator (real-time w formie tablic DIP i on-line)	Utworzenie jednego systemu informacji pasażerskiej zintegrowanego dla wszystkich operatorów z zakupem urządzeń, software i budową tablic DIP (ewentualnie wykupem niektórych elementów z MZK)	Wykorzystanie obecnej infrastruktury i software, posiadanych przez MZK	MZK
Ramy prawne dla połączeń międzygminnych	Brak zawartych porozumień międzygminnych	Zawarte różnorakie umowy i porozumienia z JST różnych szczebli, większość linii międzygminnych bez konieczności zawierania porozumień – funkcjonują na obszarze gmin – Członków Związku	Konieczność zawarcia licznych porozumień międzygminnych dla zbioru gmin sąsiadujących	Zawarcie umowy w sprawie udzielenia pomocy finansowej dla MZK przez Gminę Miejską Wodzisław Śląski (teoretyczna jest także możliwość zmiany Statutu MZK poprzez włączenie do Związku Gminy Miejskiej Wodzisław Śląski) – działania formalne niezbędne do współfinansowania połączeń dedykowanych m.in. podróżom wewnątrz Wodzisławia Śląskiego	MZK
Podmiot wewnętrzny	Operatorem WKM jest przedsiębiorca zewnętrzny	Grupę operatorów MZK współtworzy MKA Sp. z o.o., będąca podmiotem wewnętrznym MZK	Konieczność zmiany struktury własnościowej (wykup udziałów) i reprezentacji właścicieli (dominacja głosów w radzie nadzorczej Spółki), tak aby podmiotem sprawującym kontrolę nad MKA Sp. z o.o. była Gmina Miejska Wodzisław Śląski	Brak konieczności zmian w strukturze udziałowej i organie nadzorczym MKA Sp. z o.o.	MZK

Źródło: opracowanie własne.

Przeprowadzona wyżej wstępna analiza wskazuje, iż optymalnym rozwiązaniem w przypadku zintegrowania sieci komunikacji miejskich w wariantie W1, byłaby organizacja przewozów przez Międzygminny Związek Komunikacyjny z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju.

Utrzymanie organizacji przewozów w formule komunikacji miejskiej przez 2 organizatorów w przypadku sieci w scenariuszu S1 uznaje się za nieracjonalne, gdyż skala połączeń, które miałyby zostać utrzymane de facto wyłącznie na potrzeby mieszkańców Gminy Miejskiej Wodzisław Śląski obsługiwanych obecnie przez WKM, zostałaby ograniczona do 3 linii o charakterze dodatkowym (211/212 i 214, na których eksploatowane byłyby łącznie 2 autobusy).

1.3 Model organizacji przewozów z 1 kluczowym organizatorem

Pełna integracja organizacyjna PTZ na obszarze objętym opracowaniem może zostać osiągnięta w przypadku przejęcia organizacji przewozów przez 1 kluczowego organizatora PTZ. Wychodząc od obecnych ram formalno-prawnych możliwości organizacji przewozów o mieszanym charakterze, uwzględniając funkcjonowanie zarówno przewozów typu miejskiego jak i lokalnego, jedynym racjonalnym rozwiązaniem przy ich scalaniu byłoby utworzenie związku powiatowo-gminnego (ZPG).

ZPG mógłby organizować przewozy oparte zarówno o segment linii wywodzący się z obecnych przewozów powiatowych, jak i z segmentu komunikacji miejskiej.

Maksymalizacja źródeł finansowania przewozów w obecnych ramach prawnych, w segmencie linii komunikacji miejskiej przejętych do organizacji przez ZPG, wymagałaby dokonania sensownych zmian w ich przebiegach, które niepodważalnie uprawniałyby je do objęcia dofinansowaniem czy to w zakresie dopłat do biletów ulgowych ustawowych, czy też z FRPA.

Zagadnienie optymalizacji sieci komunikacyjnych (przy założeniu o ich kompresji do przewozów powiatowo-gminnych organizowanych przez 1 kluczowego organizatora w postaci ZPG), szczegółowo zostało przedstawione w Etapie 3 w ramach Scenariusza 2 projektu reorganizacji sieci. Założono, że w ramach Wariantu W2 modelu organizacji PTZ, realizowana będzie sieć komunikacyjna opracowana w ramach Scenariusza 2 optymalizacji.

Organizacja przewozów powiatowo-gminnych wymagać będzie powołania związku powiatowo-gminnego, co wiązać się będzie z koniecznością przeprowadzenia czasochłonnej procedury oraz utworzenia de facto nowej organizacji. Istnieje możliwość uproszczenia takowego przedsięwzięcia w postaci przekształcenia istniejącego związku międzygminnego MZK w związek powiatowo-gminny na mocy art. 72c ustawy o *samorządzie powiatowym*.

Do dalszych analiz w ramach wariantu W2 przyjęto następujące założenia:

- obecne umowy przewozowe zostają włączone do ZPG,
- Gmina Miejska Wodzisław Śląski partycypuje w utrzymaniu linii powstałych z przekształcenia linii komunikacji miejskiej,
- w utrzymaniu funkcjonowania linii powstałych z przekształcenia linii powiatowych uczestniczą gminy: Godów, Gorzyce, Lubomia, Pszów (linia 44 zostaje skrócona do Pszowa) oraz Jastrzębie-Zdrój, na którego terenie zadania przewozowe niektórych linii komunikacji miejskiej przejmie linia 36,
- Powiat Wodzisławski partycypuje w utrzymaniu przewozów powiatowych, zapewniając wkład własny do deficytu finansowego linii pomniejszanego o otrzymywane dopłaty do biletów ulgowych ustawowych oraz dofinansowanie z FRPA,

- analizy wykonane zostaną w cenach stałych oparciu o obowiązujące stawki przewozowe z umów przewozowych.

W modelu W2 przy 1 kluczowym organizatorze PTZ w postaci ZPG funkcjonować będzie jednolita taryfa biletowa, umożliwiającą optymalizację połączeń substytucyjnych różnych organizatorów. Z uwagi na formułę przewozów innych niż komunikacja miejska, taryfa opłat za przewozy oprócz specyficznych rozwiązań mających na celu podtrzymanie obecnie obowiązujących przejazdów ulgowych w postaci ulg komunalnych, powinna zostać całościowo zostać rozszerzona o wszystkie obowiązujące ulgi ustawowe.

2 Analiza finansowa

2.1 Symulacja kosztów utrzymania przewozów opartą o prognozowaną wielkość pracy eksploatacyjnej

Symulację kosztów funkcjonowania przewozów dla poszczególnych modeli organizacji opracowano na podstawie implikujących je scenariuszy optymalizacji sieci komunikacyjnej. Została ona sporządzona w oparciu o ceny stałe z uwzględnieniem kosztów świadczenia usług przewozowych przedstawionych we wcześniejszych etapach opracowania.

W wariancie W1 w porównaniu do stanu istniejącego (wariant W0), wielkość pracy eksploatacyjnej ulegnie obniżeniu o 57 369 wzmk rocznie z dynamiką spadku na poziomie 0,8%.

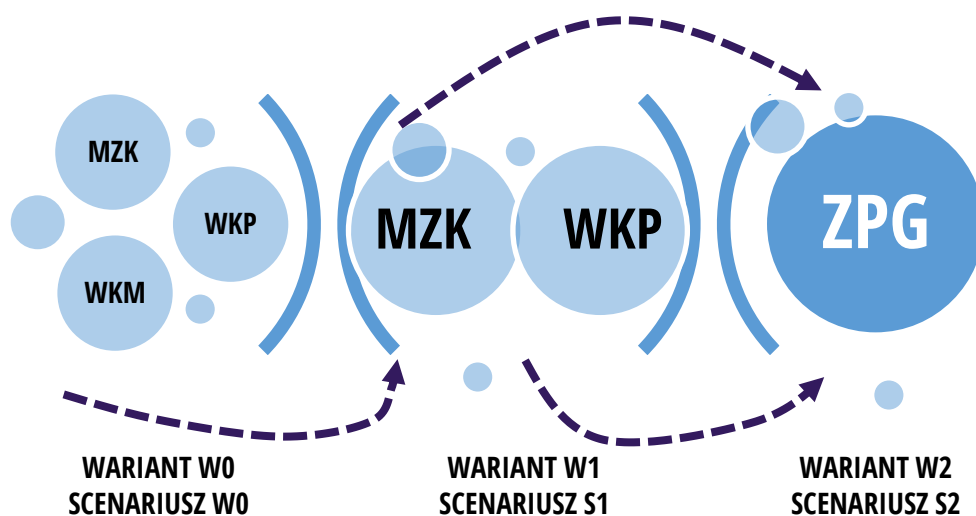
W wariancie W2 dynamika spadku liczby wzmk będzie wyższa, osiągając poziom 2,9%, co przekłada się na zmniejszenie liczby wzmk o 217 827 rocznie.

Znacznie silniejsza będzie dynamika spadku kosztów świadczenia usług przewozowych względem stanu obecnego (wariant W0):

- w wariancie W1 koszty wszystkich usług przewozowych kluczowych organizatorów PTZ ulegną obniżeniu o ok. 3 720 000 zł rocznie, przekładając się na tempo spadku w wysokości 4,8%,
- w wariancie W2 dynamika spadku kosztów eksploatacyjnych osiągnie poziom 7,0%, co stanowi równowartość zmniejszenia o ok. 5 350 000 zł rocznie.

Nieproporcjonalnie szybszy spadek poziomu kosztów eksploatacyjnych wynikać będzie:

- w wariantach W1 i W2 z przejęcia pracy eksploatacyjnej WKM (koszt 1 wzmk na poziomie 15,12 zł, wynikający z dopłaty 14,04 zł/ 1 wzmk i uwzględniający deklarowane przychody operatora 1,08 zł/ 1 wzmk) przez przewozy MZK w ramach umów na obszary Jastrzębia-Zdroju (koszt 1 wzmk w wysokości 11,20 zł) oraz powiatu wodzisławskiego (8,50 zł/ wzmk),
- w wariancie W2 dodatkowo z przejęcia części pracy eksploatacyjnej MZK na terenie Jastrzębia-Zdroju (kontrakt na obszar Jastrzębia-Zdroju z kosztem 11,20 zł/ wzmk) przez WKP (koszt wzmk 8,42 zł) oraz na terenie Wodzisławia Śląskiego, gdzie część przewozów komunikacji miejskiej WKM (15,12 zł/ wzmk) zastąpią przewozy WKP (8,42 zł/ wzmk).



Wynik prognoz w ujęciu syntetycznym zestawiono w poniższych tabelach.

Tab. 2.1 Prognozowana wielkość pracy eksploatacyjnej w poszczególnych wariantach w skali pełnego roku kalendarzowego.

Wariant	Umowa WKP	Umowa WKM	Umowa MZK					Praca eksploatacyjna - suma wzkm
			obszar Jastrzębie-Zdrój	obszar Czerwionka-Leszczyny	obszar Wodzisław Śląski	komunikacja lokalna Pawłowice	komunikacja lokalna Suszec	
W0	1 474 685,00	495 967,80	3 136 800,30	858 473,50	1 096 812,40	503 296,90	33 188,40	7 599 224,30
W1	1 454 281,00	-	3 156 283,80	858 473,50	1 536 331,30	503 296,90	33 188,40	7 541 854,90
W2 (ZPG)	1 498 810,00	-	3 055 184,20	861 799,90	1 429 117,70	503 296,90	33 188,40	7 381 397,10

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 2.2 Koszty świadczenia usług przewozowych przez Operatorów w skali pełnego roku kalendarzowego.

Wariant	Umowa WKP	Umowa WKM	Umowa MZK					Koszty kontraktów - suma
			obszar Jastrzębie-Zdrój	obszar Czerwionka-Leszczyny	obszar Wodzisław Śląski	komunikacja lokalna Pawłowice	komunikacja lokalna Suszec	
stawka:	8,42 zł	15,12 zł	11,20 zł	10,54 zł	8,50 zł	6,77 zł	5,36 zł	
W0	12 422 982,62 zł	7 501 277,03 zł	35 132 163,36 zł	9 048 310,69 zł	9 322 905,40 zł	3 407 320,01 zł	177 889,82 zł	77 012 848,94 zł
W1	12 251 096,06 zł	- zł	35 350 378,56 zł	9 048 310,69 zł	13 058 816,05 zł	3 407 320,01 zł	177 889,82 zł	73 293 811,19 zł
W2 (ZPG)	12 626 215,48 zł	- zł	34 218 063,04 zł	9 083 370,95 zł	12 147 500,45 zł	3 407 320,01 zł	177 889,82 zł	71 660 359,76 zł

Źródło: opracowanie własne.

Przesunięcia międzygałęziowe przewidziane pomiędzy kluczowymi organizatorami PTZ, sprawią, iż na terenie poszczególnych JST dynamika zmian poziomu kosztów eksploatacyjnych będzie istotnie zróżnicowana.

Przyjęto następujące założenia do oszacowania wielkości kosztów eksploatacyjnych:

- w przypadku linii WKM organizowanych przez Gminę Miejską Wodzisław Śląski założono, iż całość ich kosztów ponosić będzie Gmina Miejska Wodzisław Śląski (co dotyczy również wzkm realizowanych na obszarze gmin: Mszana, Pszów i Radlin),
- w przypadku linii WKP analiza przewiduje partycypację finansową Powiatu Wodzisławskiego, Powiatu Raciborskiego (w każdym wariancie) oraz Jastrzębia-Zdroju w zakresie modelu W2 wynikającego ze scenariusza S2,
- w zakresie linii MZK analiza przewiduje przyporządkowanie kosztów eksploatacji przewozów do gmin obecnych Członków związku oraz JST, z którymi zawarte zostały obecnie umowy i porozumienia oraz z Gminą Miejską Wodzisław Śląski w modelach W1 i W2; w przypadku gmin, z którymi obecnie MZK nie posiada zawartych stosownych porozumień albo umów (albo porozumień z samorządami innego szczebla), przewidziano przydział kosztów eksploatacyjnych do kosztów wspólnych MZK (w wariancie W1) albo ZPG (w wariancie W2), co dotyczy następujących linii:
 - przebiegających przez obszar Gminy Kornowac (wszystkie linie),
 - realizowanych na terenie Gminy Knurów (wszystkie linie),
 - przejeżdżających przez Gminę Mszana (dotyczy linii S13, S15, S16),
 - funkcjonujących na terenie miasta Rybnik (wszystkie linie),
 - przebiegających tranzytowo przez Miasto Rydułtowy (istniejąca linia 210, w wariantach/ scenariuszach W1/S1 i W2/S2 zastąpiona przez grupę linii 200/210, 220),
 - przebiegających na terenie Gminy Świerklany (dotyczy linii S15),
 - realizowanych na terenie Gminy Miejskiej Wodzisław Śląski tylko w wariancie W1,
 - przebiegających przez obszar Gminy Zebrzydowice (dotyczy wszystkich linii, z wyłączeniem linii R10).

Należy ponadto uwzględnić, iż wzrost kosztów przewozów na terenie Gminy Mszana wynika z zaplanowanego wydłużenia linii komunikacyjnej dedykowanej obsłudze podróży wewnętrznych, co przewidziano zarówno w scenariuszu S1 optymalizacji przekładającym się na model organizacji W1, jak i odpowiednio w scenariuszu S2 oraz wariancie W2.

Tab. 2.3 Prognozowana liczba wzkm wybranych umów przewozowych w przekroju poszczególnych JST w zależności od wariantu organizacji PTZ (cz. 1).

JST	umowa WKP	umowa WKP	umowa WKP	umowa WKM	umowa MZK - obszar Jastrzębie-Zdrój		
wariant	W0	W1	W2 (ZPG)	W0	W0	W1	W2 (ZPG)
Czerwionka-Leszczyny							
Jastrzębie-Zdrój			91 851,00		2 419 867,80	2 421 929,10	2 310 582,30
Kornowac (z budżetu MZK/ZPG)							
Knurów (z budżetu MZK/ZPG)							
Marklowice					3 880,80	3 880,80	3 880,80
Mszana					118 311,90	132 827,10	134 339,10
Mszana (z budżetu MZK/ZPG)					30 277,20	30 277,20	30 277,20
Ornontowice							
Orzesze							
Pawłowice					98 640,80	98 640,80	104 301,60
Powiat Raciborski	96 675,00	96 675,00	96 675,00				
Powiat Wodzisławski	1 378 010,00	1 357 606,00	1 310 284,00				
Pszczyna							
Pszów							
Radlin					38 692,50	38 692,50	38 692,50
Rybnik (z budżetu MZK/ZPG)					112 119,00	112 119,00	112 119,00
Rydułtowy	-	-	-	-	-	-	-
Rydułtowy (z budżetu MZK/ZPG)							
Strumień							
Suszec							
Świerklany	-	-	-	-	29 862,00	29 862,00	35 456,40
Świerklany (z budżetu MZK/ZPG)					14 860,00	14 860,00	12 340,00
Wodzisław Śląski				495 967,80		118 148,70	118 148,70
Wodzisław Śląski (z budżetu MZK/ZPG)					115 241,70		
Zebrzydowice					38 382,60	38 382,60	38 382,60
Zebrzydowice (z budżetu MZK/ZPG)					11 971,20	11 971,20	11 971,20
Żory					104 692,80	104 692,80	104 692,80
wzkm (suma)	1 474 685,00	1 454 281,00	1 498 810,00	495 967,80	3 136 800,30	3 156 283,80	3 055 184,20
wzkm (z budżetu MZK/ZPG)	-	-	-	-	389 161,90	273 920,20	271 400,20

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 2.4 Prognozowana liczba wzkm wybranych umów przewozowych w przekroju poszczególnych JST w zależności od wariantu organizacji PTZ (cz. 2).

JST	umowa MZK - obszar Czerwionka-Leszczyzny			umowa MZK - obszar Wodzisław Śląski		
wariant	W0	W1	W2 (ZPG)	W0	W1	W2 (ZPG)
Czerwionka-Leszczyzny	502 156,30	502 156,30	505 482,70			
Jastrzębie-Zdrój				19 958,40	22 598,40	22 598,40
Kornowac (z budżetu MZK/ZPG)				5 997,60	5 140,80	5 140,80
Knurów (z budżetu MZK/ZPG)	2 961,60	2 961,60	2 961,60			
Marklowice				73 401,80	70 835,60	70 835,60
Mszana	-	-	-	16 783,20	22 386,00	22 386,00
Mszana (z budżetu MZK/ZPG)						
Ornontowice	10 206,00	10 206,00	10 206,00			
Orzesze	5 140,80	5 140,80	5 140,80			
Pawłowice	60 576,20	60 576,20	60 576,20			
Powiat Raciborski						
Powiat Wodzisławski						
Pszczyna						
Pszów				180 710,60	186 604,00	186 827,00
Radlin				214 240,50	206 449,00	205 537,80
Rybnik (z budżetu MZK/ZPG)	121 710,90	121 710,90	121 710,90	8 131,20	8 582,40	8 582,40
Rydułtowy	-	-	-	209 467,90	212 214,40	209 765,40
Rydułtowy (z budżetu MZK/ZPG)				1 140,00	790,80	779,20
Strumień						
Suszec	52 790,40	52 790,40	52 790,40			
Świerklany	-	-	-	14 798,60	14 925,70	14 925,70
Świerklany (z budżetu MZK/ZPG)						
Wodzisław Śląski					785 804,20	681 739,40
Wodzisław Śląski (z budżetu MZK/ZPG)				352 182,60		
Zebrzydowice						
Zebrzydowice (z budżetu MZK/ZPG)						
Żory	102 931,30	102 931,30	102 931,30			
wzkm (suma)	858 473,50	858 473,50	861 799,90	1 096 812,40	1 536 331,30	1 429 117,70
wzkm (z budżetu MZK/ZPG)	227 603,80	227 603,80	227 603,80	367 451,40	14 514,00	14 502,40

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 2.5 Prognozowana liczba wzkm wybranych umów przewozowych w przekroju poszczególnych JST w zależności od wariantu organizacji PTZ (cz. 3).

JST	umowa MKZ - komunikacja lokalna Pawłowice			umowa MKZ - komunikacja lokalna Suszec		
wariant	W0	W1	W2 (ZPG)	W0	W1	W2 (ZPG)
Czerwionka-Leszczyny						
Jastrzębie-Zdrój						
Kornowac (z budżetu MKZ/ZPG)						
Knurów (z budżetu MKZ/ZPG)						
Markłowice						
Mszana						
Mszana (z budżetu MKZ/ZPG)						
Ornontowice						
Orzesze						
Pawłowice	478 658,10	478 658,10	478 658,10			
Powiat Raciborski						
Powiat Wodzisławski						
Pszczyna	10 181,60	10 181,60	10 181,60			
Pszów						
Radlin						
Rybnik (z budżetu MKZ/ZPG)						
Rydułtowy	-	-	-	-	-	-
Rydułtowy (z budżetu MKZ/ZPG)						
Strumień	14 457,20	14 457,20	14 457,20			
Suszec				33 188,40	33 188,40	33 188,40
Świerklany	-	-	-	-	-	-
Świerklany (z budżetu MKZ/ZPG)						
Wodzisław Śląski						
Wodzisław Śląski (z budżetu MKZ/ZPG)						
Zebrzydowice						
Zebrzydowice (z budżetu MKZ/ZPG)						
Żory						
wzkm (suma)	503 296,90	503 296,90	503 296,90	33 188,40	33 188,40	33 188,40
wzkm (z budżetu MKZ/ZPG)	-	-	-	-	-	-

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 2.6 Prognozowana liczba wzkm wszystkich umów przewozowych w skali pełnego roku kalendarzowego w przekroju poszczególnych JST w zależności od wariantu organizacji PTZ.

JST	suma	suma	suma
wariant	W0	W1	W2 (ZPG)
Czerwionka-Leszczyny	502 156,30	502 156,30	505 482,70
Jastrzębie-Zdrój	2 439 826,20	2 444 527,50	2 425 031,70
Kornowac (z budżetu MZK/ZPG)	5 997,60	5 140,80	5 140,80
Knurów (z budżetu MZK/ZPG)	2 961,60	2 961,60	2 961,60
Marklowice	77 282,60	74 716,40	74 716,40
Mszana	135 095,10	155 213,10	156 725,10
Mszana (z budżetu MZK/ZPG)	30 277,20	30 277,20	30 277,20
Ornontowice	10 206,00	10 206,00	10 206,00
Orzesze	5 140,80	5 140,80	5 140,80
Pawłowice	637 875,10	637 875,10	643 535,90
Powiat Raciborski	96 675,00	96 675,00	96 675,00
Powiat Wodzisławski	1 378 010,00	1 357 606,00	1 310 284,00
Pszczyna	10 181,60	10 181,60	10 181,60
Pszów	180 710,60	186 604,00	186 827,00
Radlin	252 933,00	245 141,50	244 230,30
Rybnik (z budżetu MZK/ZPG)	241 961,10	242 412,30	242 412,30
Rydułtowy	209 467,90	212 214,40	209 765,40
Rydułtowy (z budżetu MZK/ZPG)	1 140,00	790,80	779,20
Strumień	14 457,20	14 457,20	14 457,20
Suszec	85 978,80	85 978,80	85 978,80
Świerklany	44 660,60	44 787,70	50 382,10
Świerklany (z budżetu MZK/ZPG)	14 860,00	14 860,00	12 340,00
Wodzisław Śląski	495 967,80	903 952,90	799 888,10
Wodzisław Śląski (z budżetu MZK/ZPG)	467 424,30	-	-
Zebrzydowice	38 382,60	38 382,60	38 382,60
Zebrzydowice (z budżetu MZK/ZPG)	11 971,20	11 971,20	11 971,20
Żory	207 624,10	207 624,10	207 624,10
wzkm (suma)	7 599 224,30	7 541 854,90	7 381 397,10
wzkm (z budżetu MZK/ZPG)	984 217,10	516 038,00	513 506,40

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 2.7 Prognozowane koszty eksploatacyjne wybranych umów przewozowych w przekroju poszczególnych JST w zależności od wariantu organizacji PTZ (cz. 1) w skali pełnego roku kalendarzowego.

JST	umowa WKP			umowa WKM	umowa MZK - obszar Jastrzębie-Zdrój		
wariant	W0	W1	W2 (ZPG)	W0	W0	W1	W2 (ZPG)
Czerwionka-Leszczyny	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Jastrzębie-Zdrój	- zł	- zł	773 767,53 zł	- zł	27 102 519,36 zł	27 125 605,92 zł	25 878 521,76 zł
Kornowac (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Knurów (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Marklowice	- zł	- zł	- zł	- zł	43 464,96 zł	43 464,96 zł	43 464,96 zł
Mszana	- zł	- zł	- zł	- zł	1 325 093,28 zł	1 487 663,52 zł	1 504 597,92 zł
Mszana (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	339 104,64 zł	339 104,64 zł	339 104,64 zł
Ornontowice	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Orzesze	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pawłowice	- zł	- zł	- zł	- zł	1 104 776,96 zł	1 104 776,96 zł	1 168 177,92 zł
Powiat Raciborski	814 405,68 zł	814 405,68 zł	814 405,68 zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Powiat Wodzisławski	11 608 576,94 zł	11 436 690,37 zł	11 038 042,27 zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pszczyna	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pszów	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Radlin	- zł	- zł	- zł	- zł	433 356,00 zł	433 356,00 zł	433 356,00 zł
Rybnik (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	1 255 732,80 zł	1 255 732,80 zł	1 255 732,80 zł
Rydułtowy	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Rydułtowy (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Strumień	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Suszec	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Świerklany	- zł	- zł	- zł	- zł	334 454,40 zł	334 454,40 zł	397 111,68 zł
Świerklany (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	166 432,00 zł	166 432,00 zł	138 208,00 zł
Wodzisław Śląski	- zł	- zł	- zł	7 501 277,03 zł	- zł	1 323 265,44 zł	1 323 265,44 zł
Wodzisław Śląski (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	1 290 707,04 zł	- zł	- zł
Zebrzydowice	- zł	- zł	- zł	- zł	429 885,12 zł	429 885,12 zł	429 885,12 zł
Zebrzydowice (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	134 077,44 zł	134 077,44 zł	134 077,44 zł
Żory	- zł	- zł	- zł	- zł	1 172 559,36 zł	1 172 559,36 zł	1 172 559,36 zł
suma	12 422 982,62 zł	12 251 096,06 zł	12 626 215,48 zł	7 501 277,03 zł	35 132 163,36 zł	35 350 378,56 zł	34 218 063,04 zł
w tym wzkm z budżetu MZK/ZPG	- zł	-	-	-	4 358 613,28	3 067 906,24	3 039 682,24

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 2.8 Prognozowane koszty eksploatacyjne wybranych umów przewozowych w przekroju poszczególnych JST w zależności od wariantu organizacji PTZ (cz. 2) w skali pełnego roku kalendarzowego.

JST	umowa MZK - obszar Czerwionka-Leszczyny			umowa MZK - obszar Wodzisław Śl.		
wariant	W0	W1	W2 (ZPG)	W0	W1	W2 (ZPG)
Czerwionka-Leszczyny	5 292 727,40 zł	5 292 727,40 zł	5 327 787,66 zł	- zł	- zł	- zł
Jastrzębie-Zdrój	- zł	- zł	- zł	169 646,40 zł	192 086,40 zł	192 086,40 zł
Kornowac (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	50 979,60 zł	43 696,80 zł	43 696,80 zł
Knurów (z budżetu MZK/ZPG)	31 215,26 zł	31 215,26 zł	31 215,26 zł	- zł	- zł	- zł
Marklowice	- zł	- zł	- zł	623 915,30 zł	602 102,60 zł	602 102,60 zł
Mszana	- zł	- zł	- zł	142 657,20 zł	190 281,00 zł	190 281,00 zł
Mszana (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Ornontowice	107 571,24 zł	107 571,24 zł	107 571,24 zł	- zł	- zł	- zł
Orzesze	54 184,03 zł	54 184,03 zł	54 184,03 zł	- zł	- zł	- zł
Pawłowice	638 473,15 zł	638 473,15 zł	638 473,15 zł	- zł	- zł	- zł
Powiat Raciborski	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Powiat Wodzisławski	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pszczyna	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pszów	- zł	- zł	- zł	1 536 040,10 zł	1 586 134,00 zł	1 588 029,50 zł
Radlin	- zł	- zł	- zł	1 821 044,25 zł	1 754 816,50 zł	1 747 071,30 zł
Rybnik (z budżetu MZK/ZPG)	1 282 832,89 zł	1 282 832,89 zł	1 282 832,89 zł	69 115,20 zł	72 950,40 zł	72 950,40 zł
Rydułtowy	- zł	- zł	- zł	1 780 477,15 zł	1 803 822,40 zł	1 783 005,90 zł
Rydułtowy (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	9 690,00 zł	6 721,80 zł	6 623,20 zł
Strumień	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Suszec	556 410,82 zł	556 410,82 zł	556 410,82 zł	- zł	- zł	- zł
Świerklany	- zł	- zł	- zł	125 788,10 zł	126 868,45 zł	126 868,45 zł
Świerklany (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Wodzisław Śląski	- zł	- zł	- zł	- zł	6 679 335,70 zł	5 794 784,90 zł
Wodzisław Śląski (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	2 993 552,10 zł	- zł	- zł
Zebrzydowice	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Zebrzydowice (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Żory	1 084 895,90 zł	1 084 895,90 zł	1 084 895,90 zł	- zł	- zł	- zł
suma	9 048 310,69 zł	9 048 310,69 zł	9 083 370,95 zł	9 322 905,40 zł	13 058 816,05 zł	12 147 500,45 zł
w tym wzkm z budżetu MZK/ZPG	2 398 944,05	2 398 944,05	2 398 944,05	3 123 336,90	123 369,00	123 270,40

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 2.9 Prognozowane koszty eksploatacyjne wybranych umów przewozowych w przekroju poszczególnych JST w zależności od wariantu organizacji PTZ (cz.3 w skali pełnego roku kalendarzowego).

JST	umowa MKK - komunikacja lokalna Pawłowice			umowa MKK - komunikacja lokalna Suszec		
wariant	W0	W1	W2 (ZPG)	W0	W1	W2 (ZPG)
Czerwionka-Leszczyń	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Jastrzębie-Zdrój	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Kornowac (z budżetu MKK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Knurów (z budżetu MKK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Marklowice	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Mszana	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Mszana (z budżetu MKK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Ornontowice	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Orzesze	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pawłowice	3 240 515,34 zł	3 240 515,34 zł	3 240 515,34 zł	- zł	- zł	- zł
Powiat Raciborski	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Powiat Wodzisławski	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pszczyna	68 929,43 zł	68 929,43 zł	68 929,43 zł	- zł	- zł	- zł
Pszów	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Radlin	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Rybnik (z budżetu MKK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Rydułtowy	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Rydułtowy (z budżetu MKK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Strumień	97 875,24 zł	97 875,24 zł	97 875,24 zł	- zł	- zł	- zł
Suszec	- zł	- zł	- zł	177 889,82 zł	177 889,82 zł	177 889,82 zł
Świerklany	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Świerklany (z budżetu MKK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Wodzisław Śląski	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Wodzisław Śląski (z budżetu MKK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Zebrzydowice	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Zebrzydowice (z budżetu MKK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Żory	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
suma	3 407 320,01 zł	3 407 320,01 zł	3 407 320,01 zł	177 889,82 zł	177 889,82 zł	177 889,82 zł
w tym wkłm z budżetu MKK/ZPG	-	-	-	-	-	-

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 2.10 Prognozowane koszty eksploatacyjne wszystkich umów przewozowych w skali pełnego roku kalendarzowego w przekroju poszczególnych JST w zależności od wariantu organizacji PTZ.

JST	suma	suma	suma
wariant	W0	W1	W2 (ZPG)
Czerwionka-Leszczyń	5 292 727,40 zł	5 292 727,40 zł	5 327 787,66 zł
Jastrzębie-Zdrój	27 272 165,76 zł	27 317 692,32 zł	26 844 375,69 zł
Kornowac (z budżetu MZK/ZPG)	50 979,60 zł	43 696,80 zł	43 696,80 zł
Knurów (z budżetu MZK/ZPG)	31 215,26 zł	31 215,26 zł	31 215,26 zł
Marklowice	667 380,26 zł	645 567,56 zł	645 567,56 zł
Mszana	1 467 750,48 zł	1 677 944,52 zł	1 694 878,92 zł
Mszana (z budżetu MZK/ZPG)	339 104,64 zł	339 104,64 zł	339 104,64 zł
Ornontowice	107 571,24 zł	107 571,24 zł	107 571,24 zł
Orzesze	54 184,03 zł	54 184,03 zł	54 184,03 zł
Pawłowice	4 983 765,45 zł	4 983 765,45 zł	5 047 166,41 zł
Powiat Raciborski	814 405,68 zł	814 405,68 zł	814 405,68 zł
Powiat Wodzisławski	11 608 576,94 zł	11 436 690,37 zł	11 038 042,27 zł
Pszczyna	68 929,43 zł	68 929,43 zł	68 929,43 zł
Pszów	1 536 040,10 zł	1 586 134,00 zł	1 588 029,50 zł
Radlin	2 254 400,25 zł	2 188 172,50 zł	2 180 427,30 zł
Rybnik (z budżetu MZK/ZPG)	2 607 680,89 zł	2 611 516,09 zł	2 611 516,09 zł
Rydułtowy	1 780 477,15 zł	1 803 822,40 zł	1 783 005,90 zł
Rydułtowy (z budżetu MZK/ZPG)	9 690,00 zł	6 721,80 zł	6 623,20 zł
Strumień	97 875,24 zł	97 875,24 zł	97 875,24 zł
Suszec	734 300,64 zł	734 300,64 zł	734 300,64 zł
Świerklany	460 242,50 zł	461 322,85 zł	523 980,13 zł
Świerklany (z budżetu MZK/ZPG)	166 432,00 zł	166 432,00 zł	138 208,00 zł
Wodzisław Śląski	7 501 277,03 zł	8 002 601,14 zł	7 118 050,34 zł
Wodzisław Śląski (z budżetu MZK/ZPG)	4 284 259,14 zł	- zł	- zł
Zebrzydowice	429 885,12 zł	429 885,12 zł	429 885,12 zł
Zebrzydowice (z budżetu MZK/ZPG)	134 077,44 zł	134 077,44 zł	134 077,44 zł
Żory	2 257 455,26 zł	2 257 455,26 zł	2 257 455,26 zł
suma	77 012 848,94 zł	73 293 811,19 zł	71 660 359,76 zł
w tym wzm z budżetu MZK/ZPG	9 880 894,23	5 590 219,29	5 561 896,69

Źródło: opracowanie własne.

2.2 Koszty organizacji przewozów

Nie przewiduje się stałego wzrostu kosztów organizacji przewozów PTZ w dowolnym wariantcie organizacji. Jedynie w przypadku wariantu W2 zajdzie konieczność poniesienia jednorazowych wydatków inwestycyjnych na dostosowanie systemu dystrybucji biletów w segmencie przewozów niebędących obecnie powiatowymi przewozami pasażerskimi. Reguły dotyczące mechanizmów dystrybucji biletów oraz pozyskiwania dopłat do biletów ulgowych ustawowych w przypadku powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich i powiatowych przewozów pasażerskich są identyczne, stąd w zakresie segmentu przewozów WKP przekształcenie ich w W2 w ZPG nie spowoduje powstania istotnych wydatków o charakterze majątkowym. Z kolei W przypadku segmentu

przewozów tworzonego przez obecne linie komunikacji miejskiej, w wariantcie W2 konieczne będzie podjęcie następujących wydatków inwestycyjnych:

- zakup kas fiskalnych w autobusach w celu dystrybucji biletów jednorazowych objętych ulgami ustawowymi wraz z oprogramowaniem,
- zakup kas fiskalnych do dystrybucji biletów miesięcznych ulgowych ustawowych.

Jako że rekompensata utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych wypłacana jest na wniosek operatora, ww. urządzenia powinny zostać nabyte przez operatora przewozów.

Tab. 2.11 Charakterystyka zmian kosztów organizacji PTZ w zależności od modelu organizacji.

Segment przewozów	W0	W1	W2
WKM	bez zmian	nie funkcjonuje – koszty nie są generowane	nie funkcjonuje – koszty nie są generowane
WKP	bez zmian	bez zmian	nie funkcjonuje – koszty nie są generowane
MZK	bez zmian	bez zmian	nie funkcjonuje – koszty nie są generowane
ZPG	nie funkcjonuje – koszty nie są generowane	nie funkcjonuje – koszty nie są generowane	na poziomie nieprzekraczającym kosztów organizacji przewozów w W0 i W1 łącznie przez WKP i MZK

Źródło: opracowanie własne.

2.3 Przychody z biletów

Symulację wysokości przychodów ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych opracowano na podstawie historycznych danych sprzedażowych w zakresie przewozów WKP i WKM oraz zaplanowanych dochodów na 2025 r. przez MZK.

Tab. 2.12 Przychody ze sprzedaży biletów w skali pełnego roku kalendarzowego (wariant W0).

wariant	umowa WKP	umowa WKM	umowa MZK					Suma
			obszar Jastrzębie-Zdrój	obszar Czerwionka-Leszczyny	obszar Wodzisław Śląski	komunikacja lokalna Pawłowice	komunikacja lokalna Suszec	
przychody z biletów/ wzkm w zł	2,49 zł	1,08 zł	1,33 zł	3,06 zł	3,02 zł			
W0 [zł]	3 670 569,24	537 889,12	4 177 727,56	2 624 968,63	3 309 090,58	-	-	14 320 245,13

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 2.13 Prognoza wielkości przychodów ze sprzedaży biletów na terenie Gminy Miejskiej Wodzisław Śl. w skali pełnego roku kalendarzowego w wariantcie W1.

wyszczególnienie	wartość	wartość/ wzkm
wzkm W1 MZK kontrakt powiat wodzisławski zastępujące WKM na obszarze Wodzisławia Śląskiego	436 391,60	
wzkm W1 MZK kontrakt powiat wodzisławski pozostałe na obszarze Wodzisławia Śląskiego	349 412,60	

wyszczególnienie	wartość	wartość/ wzkm
wzkm W1 MZK kontrakt powiat wodzisławski pozostałe	750 527,10	
W1 przychody MZK kontrakt powiat wodzisławski zastępujące WKM na obszarze Wodzisławia Śląskiego	473 277,29 zł	1,08 zł
W1 przychody MZK kontrakt powiat wodzisławski pozostałe na obszarze Wodzisławia Śląskiego	1 334 361,82 zł	3,82 zł
W1 przychody MZK kontrakt powiat wodzisławski Wodzisław Śląski	1 807 639,11 zł	2,30 zł
W1 przychody MZK kontrakt powiat wodzisławski pozostałe gminy	2 264 345,44 zł	3,02 zł
W1 przychody MZK kontrakt powiat wodzisławski	4 071 984,54 zł	2,65 zł

Źródło: opracowanie własne.

Przewidziano utrzymanie funkcjonowania kart mieszkańca dla mieszkańców Jastrzębia-Zdroju i Pawłowic, w związku z czym konieczne jest uwzględnienie na ich terenie niższych wpływów ze sprzedaży biletów.

W przypadku Gminy Miejskiej Wodzisław Śląski, na terenie której funkcjonują zróżnicowane taryfy opłat i poziomy cen biletów, przewidziano zastosowanie odrębnych cen biletów wymagających wprowadzenie odpowiedniej karty mieszkańca, dla wyemitowania nominałów biletów w cenach niższych aniżeli w zakresie stosowanych obecnie w MZK (przyjmując, iż przychody jednostkowe ze sprzedaży cen biletów na wzkm w mieście zastępujących WKM będą jednakowe jak obecnie zadeklarowane przez operatora WKM, czyli 1,08 zł/ wzkm).

Szacuje się, iż w systemach komunikacji lokalnych i regionalnych, udział dopłat do biletów ulgowych ustawowych w ogólnej wielkości przychodów ze sprzedaży biletów, oscyluje średniorocznie na poziomie od 25% do 35%. Założenie to jest zbieżne z wynikami sprzedażowymi WKP, w której udział dopłat z biletów ustawowych po stronie przychodowej z usług, w 2024 r. wyniósł 29%.

W modelu W2, w którym funkcjonować będzie 1 kluczowy organizator w postaci ZPG, niezbędne będzie stosowanie ulg ustawowych. Stąd przy odpowiednio skomponowanej taryfie opłat za przewozy, będą one generować utratę ewentualnych przychodów ze sprzedaży w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych, upoważniającej do występowania przez operatorów o dopłaty do biletów ulgowych ustawowych.

Obecnie dopłaty do biletów ulgowych ustawowych są stosowane wyłącznie w WKP – ze względu na naturę przewozów, w wariantcie W1 wciąż będą one jedynymi przewozami objętymi tym rozwiązaniem.

W wariantcie W2 z przewozami powiatowo-gminnymi, całość przewozów zaplanowanych zgodnie ze scenariuszem S2 optymalizacji, będzie mogła zostać objęta mechanizmem dopłat do ulg ustawowych. Na potrzeby dalszych kalkulacji przyjmuje się zachowawczo, że udział dopłat do biletów ulgowych ustawowych w przewozach przekształconych z komunikacji miejskiej na przewozy powiatowo-gminne, osiągnie poziom 25%. W przypadku przewozów przekształconych z WKP w ZPG w wariantcie W2, które obecnie korzystają z dopłat do biletów ulgowych ustawowych, poziom jednostkowych przychodów ze sprzedaży biletów, nie zmieni się (mechanizm dopłat do ulg ustawowych zostanie utrzymany).

Prognozowane przychody ze sprzedaży biletów w ujęciu poszczególnych JST przedstawiają kolejne tabele.

Tab. 2.14 Kalkulacja poziomu przychodów ze sprzedaży biletów w ujęciu kontraktów przewozowych w skali pełnego roku kalendarzowego.

wariant	umowa WKP	umowa WKM	umowa MKK					suma
			obszar Jastrzębie-Zdrój	obszar Czerwionka-Leszczyny	obszar Wodzisław Śląski	komunikacja lokalna Pawłowice	komunikacja lokalna Suszec	
przychody z biletów/ wzkm W0	2,49 zł	1,08 zł	1,33 zł	3,06 zł	3,02 zł			
przychody z biletów/ wzkm W1	2,49 zł		1,33 zł	3,06 zł	2,65 zł			
przychody z biletów/ wzkm W1 (Wodzisław Śl.)			3,06 zł		2,30 zł			
przychody z biletów/ wzkm W0, W1 (gminy z komunikacją lokalną)			0,81 zł		0,82 zł			
przychody z biletów/ wzkm W0, W1 (pozostałe gminy)			3,06 zł		3,06 zł			
przychody z biletów/ wzkm W2	2,49 zł		1,78 zł	4,08 zł	4,02 zł			
przychody z biletów/ wzkm W2 (Wodzisław Śl.)			4,08 zł		3,07 zł			
przychody z biletów/ wzkm W2 (gminy z komunikacją lokalną)			1,09 zł		1,09 zł			
przychody z biletów/ wzkm W2 (pozostałe gminy)			4,08 zł		4,08 zł			
W0	3 670 569,24 zł	537 889,12 zł	4 177 727,56 zł	2 624 968,63 zł	3 309 090,58 zł	- zł	- zł	14 320 245,13 zł
W1	3 619 782,60 zł	- zł	4 203 676,54 zł	2 624 968,63 zł	4 071 984,54 zł	- zł	- zł	14 520 412,31 zł
W2 (ZPG)	3 730 617,64 zł	- zł	5 438 227,88 zł	3 516 143,59 zł	5 745 053,15 zł	- zł	- zł	18 430 042,27 zł

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 2.15 Prognoza przychodów ze sprzedaży biletów w ujęciu poszczególnych kontraktów przewozowych (cz. 1.) w skali pełnego roku kalendarzowego.

JST	umowa WKP			umowa WKM	umowa MZK – obszar Jastrzębie-Zdrój		
wariant	W0	W1	W2 (ZPG)	W0	W0	W1	W2 (ZPG)
Czerwionka-Leszczyń	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Jastrzębie-Zdrój	- zł	- zł	228 622,01 zł	- zł	1 969 308,87 zł	1 970 986,38 zł	2 518 534,71 zł
Kornowac (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Knurów (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Marklowice	- zł	- zł	- zł	- zł	11 866,39 zł	11 866,39 zł	15 833,66 zł
Mszana	- zł	- zł	- zł	- zł	361 764,26 zł	406 147,62 zł	548 103,53 zł
Mszana (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	92 579,10 zł	92 579,10 zł	123 530,98 zł
Ornontowice	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Orzesze	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pawłowice	- zł	- zł	- zł	- zł	301 615,61 zł	301 615,61 zł	425 550,53 zł
Powiat Raciborski	240 629,21 zł	240 629,21 zł	240 629,21 zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Powiat Wodzisławski	3 429 940,03 zł	3 379 153,39 zł	3 261 366,42 zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pszczyna	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pszów	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Radlin	- zł	- zł	- zł	- zł	118 310,70 zł	118 310,70 zł	157 865,40 zł
Rybnik (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	342 828,12 zł	342 828,12 zł	457 445,52 zł
Rydułtowy	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Rydułtowy (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Strumień	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Suszec	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Świerklany	- zł	- zł	- zł	- zł	91 309,53 zł	91 309,53 zł	144 662,11 zł
Świerklany (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	45 437,67 zł	45 437,67 zł	50 347,20 zł
Wodzisław Śląski	- zł	- zł	- zł	537 889,12 zł	- zł	361 265,24 zł	482 046,70 zł
Wodzisław Śląski (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	352 376,45 zł	- zł	- zł
Zebrzydowice	- zł	- zł	- zł	- zł	117 363,11 zł	117 363,11 zł	156 601,01 zł
Zebrzydowice (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	36 604,54 zł	36 604,54 zł	48 842,50 zł
Żory	- zł	- zł	- zł	- zł	320 120,91 zł	320 120,91 zł	427 146,62 zł
suma	3 670 569,24 zł	3 619 782,60 zł	3 730 617,64 zł	537 889,12 zł	4 161 485,25 zł	4 216 434,90 zł	5 556 510,46 zł
wzkm (z budżetu MZK/ZPG)	-	-	-	-	1 189 946,78	837 570,33	1 107 312,82

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 2.16 Prognoza przychodów ze sprzedaży biletów w ujęciu poszczególnych kontraktów przewozowych (cz. 2.) w skali pełnego roku kalendarzowego.

JST	umowa MKK - obszar Czerwionka-Leszczyń			umowa MKK - obszar Wodzisław Śląski		
wariant	W0	W1	W2 (ZPG)	W0	W1	W2 (ZPG)
Czerwionka-Leszczyń	1 535 451,63 zł	1 535 451,63 zł	2 062 369,42 zł	- zł	- zł	- zł
Jastrzębie-Zdrój	- zł	- zł	- zł	16 376,28 zł	18 542,45 zł	24 632,26 zł
Kornowac (z budżetu MKK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	18 338,96 zł	15 719,11 zł	20 974,46 zł
Knurów (z budżetu MKK/ZPG)	9 055,73 zł	9 055,73 zł	12 083,33 zł	- zł	- zł	- zł
Markłowice	- zł	- zł	- zł	224 441,90 zł	216 595,19 zł	289 009,25 zł
Mszana	- zł	- zł	- zł	51 318,27 zł	68 450,04 zł	91 334,88 zł
Mszana (z budżetu MKK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Ornontowice	31 207,06 zł	31 207,06 zł	41 640,48 zł	- zł	- zł	- zł
Orzesze	15 719,11 zł	15 719,11 zł	20 974,46 zł	- zł	- zł	- zł
Pawłowice	185 224,85 zł	185 224,85 zł	247 150,90 zł	- zł	- zł	- zł
Powiat Raciborski	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Powiat Wodzisławski	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pszczyna	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pszów	- zł	- zł	- zł	552 561,79 zł	570 582,14 zł	762 254,16 zł
Radlin	- zł	- zł	- zł	655 086,72 zł	631 262,52 zł	838 594,22 zł
Rybnik (z budżetu MKK/ZPG)	372 157,43 zł	372 157,43 zł	496 580,47 zł	24 862,90 zł	26 242,55 zł	35 016,19 zł
Rydułtowy	- zł	- zł	- zł	640 493,47 zł	648 891,48 zł	855 842,83 zł
Rydułtowy (z budżetu MKK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	3 485,80 zł	2 418,04 zł	3 179,14 zł
Strumień	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Suszec	161 418,08 zł	161 418,08 zł	215 384,83 zł	- zł	- zł	- zł
Świerklany	- zł	- zł	- zł	45 249,92 zł	45 638,56 zł	60 896,86 zł
Świerklany (z budżetu MKK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Wodzisław Śląski	- zł	- zł	- zł	- zł	1 807 639,11 zł	2 092 939,96 zł
Wodzisław Śląski (z budżetu MKK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	1 076 874,57 zł	- zł	- zł
Zebrzydowice	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Zebrzydowice (z budżetu MKK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Żory	314 734,74 zł	314 734,74 zł	419 959,70 zł	- zł	- zł	- zł
suma	2 624 968,63 zł	2 624 968,63 zł	3 516 143,59 zł	3 309 090,58 zł	4 051 981,19 zł	5 074 674,21 zł
wzkm (z budżetu MKK/ZPG)	695 947,91	695 947,91	928 623,50	1 123 562,23	44 379,70	59 169,79

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 2.17 Prognoza przychodów ze sprzedaży biletów w ujęciu poszczególnych kontraktów przewozowych (cz. 3.) w skali pełnego roku kalendarzowego.

JST	umowa MZK - komunikacja lokalna Pawłowice			umowa MZK - komunikacja lokalna Suszec		
wariant	W0	W1	W2 (ZPG)	W0	W1	W2 (ZPG)
Czerwionka-Leszczyń	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Jastrzębie-Zdrój	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Kornowac (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Knurów (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Markłowice	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Mszana	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Mszana (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Ornontowice	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Orzesze	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pawłowice	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Powiat Raciborski	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Powiat Wodzisławski	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pszczyna	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pszów	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Radlin	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Rybnik (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Rydułtowy	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Rydułtowy (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Strumień	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Suszec	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Świerklany	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Świerklany (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Wodzisław Śląski	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Wodzisław Śląski (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Zebrzydowice	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Zebrzydowice (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Żory	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
suma	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
wzkm (z budżetu MZK/ZPG)	-	-	-	-	-	-

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 2.18 Prognoza przychodów ze sprzedaży dla wszystkich kontraktów przewozowych w skali pełnego roku kalendarzowego.

JST wariant	Suma W0	Suma W1	Suma W2 (ZPG)
Czerwionka-Leszczyń	1 535 451,63 zł	1 535 451,63 zł	2 062 369,42 zł
Jastrzębie-Zdrój	1 985 685,15 zł	1 989 528,83 zł	2 771 788,98 zł
Kornowac (z budżetu MZK/ZPG)	18 338,96 zł	15 719,11 zł	20 974,46 zł
Knurów (z budżetu MZK/ZPG)	9 055,73 zł	9 055,73 zł	12 083,33 zł
Marklowice	236 308,29 zł	228 461,57 zł	304 842,91 zł
Mszana	413 082,52 zł	474 597,67 zł	639 438,41 zł
Mszana (z budżetu MZK/ZPG)	92 579,10 zł	92 579,10 zł	123 530,98 zł
Ornontowice	31 207,06 zł	31 207,06 zł	41 640,48 zł
Orzesze	15 719,11 zł	15 719,11 zł	20 974,46 zł
Pawłowice	486 840,46 zł	486 840,46 zł	672 701,42 zł
Powiat Raciborski	240 629,21 zł	240 629,21 zł	240 629,21 zł
Powiat Wodzisławski	3 429 940,03 zł	3 379 153,39 zł	3 261 366,42 zł
Pszczyna	- zł	- zł	- zł
Pszów	552 561,79 zł	570 582,14 zł	762 254,16 zł
Radlin	773 397,42 zł	749 573,22 zł	996 459,62 zł
Rybnik (z budżetu MZK/ZPG)	739 848,46 zł	741 228,10 zł	989 042,18 zł
Rydułtowy	640 493,47 zł	648 891,48 zł	855 842,83 zł
Rydułtowy (z budżetu MZK/ZPG)	3 485,80 zł	2 418,04 zł	3 179,14 zł
Strumień	- zł	- zł	- zł
Suszec	161 418,08 zł	161 418,08 zł	215 384,83 zł
Świerklany	136 559,46 zł	136 948,09 zł	205 558,97 zł
Świerklany (z budżetu MZK/ZPG)	45 437,67 zł	45 437,67 zł	50 347,20 zł
Wodzisław Śląski	537 889,12 zł	2 168 904,34 zł	2 574 986,65 zł
Wodzisław Śląski (z budżetu MZK/ZPG)	1 429 251,02 zł	- zł	- zł
Zebrzydowice	117 363,11 zł	117 363,11 zł	156 601,01 zł
Zebrzydowice (z budżetu MZK/ZPG)	36 604,54 zł	36 604,54 zł	48 842,50 zł
Żory	634 855,65 zł	634 855,65 zł	847 106,33 zł
suma	14 304 002,82 zł	14 513 167,32 zł	17 877 945,90 zł
wzkm (z budżetu MZK/ZPG)	3 009 456,92	1 577 897,93	2 095 106,11

Źródło: opracowanie własne.

Alternatywne rozszerzenie katalogu osób uprawnionych do odbywania przejazdów bezpłatnych może przyjąć różnorakie formy, począwszy od wyznaczenia pojedynczych grup społecznych do nieodpłatnego podróżowania, skończywszy na wprowadzeniu taryfy zerowej.

Naturą komunikacji zbiorowej, w tym w szczególności publicznego transportu zbiorowego, jest brak rentowności tego typu usług, które wymagają subsydiowania ich ze strony sektora publicznego.

Należy zaznaczyć, iż obecnie wskaźnik odpłatności usług przewozowych na obszarze objętym opracowaniem jest silnie zróżnicowany:

- w WKM kształtuje się on na poziomie 7%,
- w WKP wynosi o 30% (wraz z dopłatami do biletów ulgowych ustawowych),
- w MZK w planie budżetowym na 2025 r. został on zaplanowany na poziomie 14%, przy czym ze względu na funkcjonowanie kart mieszkańca w Jastrzębiu-Zdroju i Pawłowicach jest on z bardzo dużym prawdopodobieństwem silnie zróżnicowany w przekroju gmin i kontraktów przewozowych.

Wprowadzenie szerszych uprawnień do przejazdów bezpłatnych bezapelacyjnie wymagać będzie równoczesnego wzrostu dopłaty JST do funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Powinno ono następować jako świadoma decyzja, poparta precyzyjnymi kalkulacjami, nie pogarszająca jakości oferty przewozowej przy braku odpowiednio zwiększonych wydatków budżetowych na utrzymanie połączeń. Jako że w przypadku przewozów powiatowych WKP przychody z biletów oraz należne dopłaty do ulg ustawowych stanowią istotny element montażu finansowego przewozów, wprowadzenie szerokiego katalogu uprawnień do przejazdów nieodpłatnych, skokowo zwiększy deficyt przewozów. Co więcej, w przypadku wprowadzenia w WKP pełnej taryfy zerowej, pozbawi ten segment przewozów dopłat do biletów ulgowych ustawowych z budżetu państwa, które stanowią ok. 30% całości wpływów operatora ze sprzedaży biletów.

W przypadku utworzenia w modelu W2 (ZPG), pełna taryfa zerowa, również spowoduje utratę potencjalnych korzyści w postaci dopłat do biletów ulgowych ustawowych.

Reasumując – wprowadzanie szerszych uprawnień do odbywania przejazdów bezpłatnych rekomendowane jest w formule emisji nowych kart mieszkańca zainteresowanych gmin z precyzyjnym adresowaniem tego rozwiązania dla grup społecznych, które:

- nie są objęte ustawowymi uprawnieniami do odbywania przejazdów ulgowych,
- cechują się wysoką elastycznością cenową oraz mieszaną popytu.

2.4 Źródła finansowania przewozów

Podstawowym aktem prawnym określającym formy i źródła finansowania usług (w ramach użyteczności publicznej) w obrębie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* (art. 1, ust. 2). Zgodnie z art. 12 tej ustawy organizator publicznego transportu zbiorowego powinien określić w Planie transportowym przewidywane finansowanie usług przewozowych.

Formami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych (pobierane przez operatora lub organizatora),

- dopłaty do kwoty deficytu linii komunikacyjnej (z wyłączeniem komunikacji miejskiej), na obsługę której została zawarta z operatorem umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przyznawana do 2028 r. ze środków FRPA,
- rekompensaty z tytułu:
 - utraconych przez operatora przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (z wyłączeniem komunikacji miejskiej),
 - poniesionych przez operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorem,
- środki budżetu centralnego, w tym rekompensata utraconych przychodów w efekcie stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (nie dotyczy komunikacji miejskiej),
- środki FRPA (nie dotyczy komunikacji miejskiej),
- wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. *Prawo przewozowe*.

Organizacja przewozów wymusza współpracę pomiędzy organizatorem a operatorem w zakresie dofinansowania działalności operatora. Przysługuje mu bowiem prawo do rekompensaty z tytułu:

- utraconych przychodów, w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym, lub
- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem komunalnych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile takowe zostały ustanowione, lub
- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Warunkiem możliwości otrzymania środków z budżetu państwa przekazywanych w formie dopłat do utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych oraz dofinansowania w ramach FRPA, jest status linii komunikacyjnej inny niż komunikacja miejska. Wskazane środki mogą być przekazywane wyłącznie na gminne (niebędące komunikacją miejską), powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie przewozy pasażerskie (część dopłat do ulg ustawowych przekazywana może być także na przewozy międzynarodowe w transporcie kolejowym).

Tab. 2.19 Finansowanie PTZ z budżetu państwa w zależności od rodzaju przewozów.

Wyszczególnienie	Rekompensata za ulgi ustawowe	Dofinansowanie z FRPA
gminne przewozy pasażerskie niebędące komunikacją miejską	✓	✓
komunikacja miejska	✗	✗
metropolitalne przewozy pasażerskie	✗	✗
powiatowe przewozy pasażerskie	✓	✓
powiatowo-gminne przewozy pasażerskie	✓	✓
wojewódzkie przewozy pasażerskie	✓	✓
międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym	✓	✗

Źródło: opracowanie własne.

Dofinansowanie z FRPA można uzyskać na linie komunikacyjne niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed wejściem w życie ustawy oraz na linie, na które umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego została zawarta po 18 lipca 2019 r.

FRPA zgodnie z obowiązującymi przepisami umożliwia organizatorom publicznego transportu zbiorowego dopłatę do deficytu linii komunikacyjnej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w wysokości do 3,00 zł na każdy wozokilometr¹.

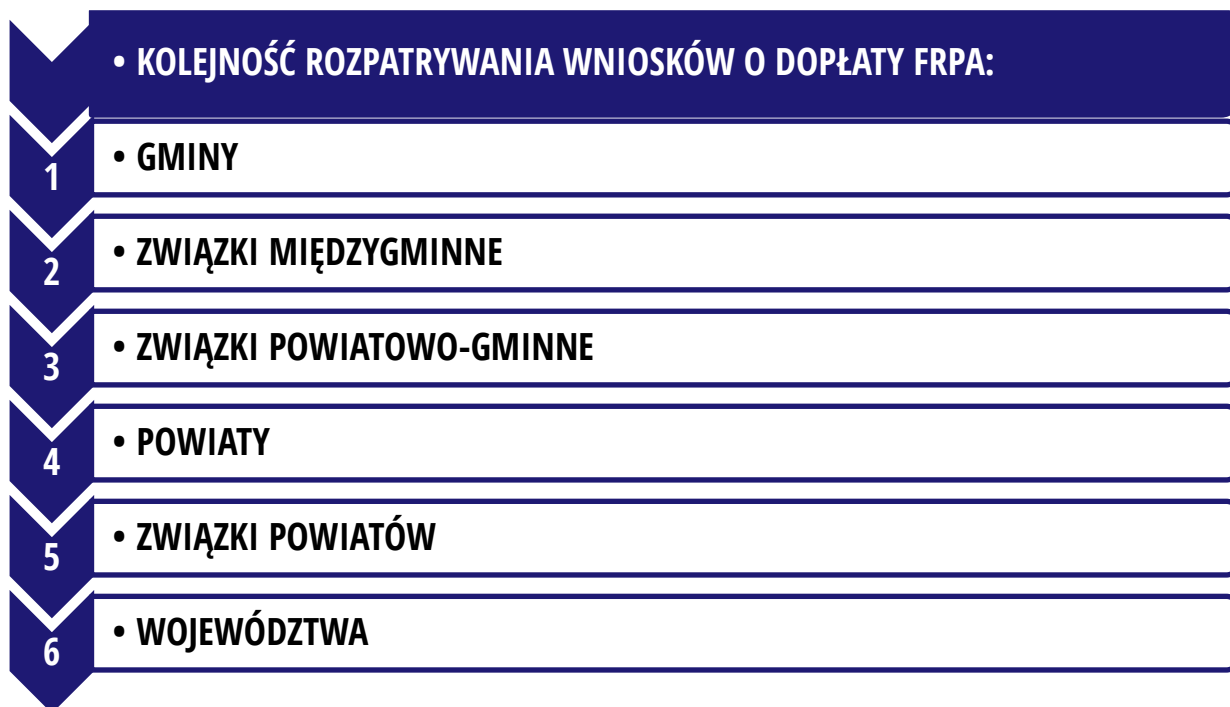
Warunkiem uzyskania dopłaty jest:

- sfinansowanie ze środków własnych organizatora części ceny usług w wysokości nie mniejszej niż 10%,
- zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, po uzyskaniu zgody organu stanowiącego właściwego organizatora.

Do końca 2024 r. obowiązywały przepisy epizodyczne ustawy o FRPA (Dział IV), które na początku 2025 r. nie zostały zmienione. W myśl tychże przepisów epizodycznych, nabory wniosków o dofinansowanie prowadzone są w trybie konkursowym i funkcjonuje zasada kolejności rozpatrywania wniosków w zależności od rodzaju organizatora. Pierwszeństwo w objęciu dopłatą z FRPA przysługuje w pierwszej kolejności gminom, a następnie związkom międzygminnym, związkom powiatowo-gminnym, powiatom, związkom powiatów, a w ostatniej kolejności województwom².

¹ Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, art. 11d (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 402 ze zm.).

² Ibid. Art. 25 ust. 2.



Rys. 2.1 Rozpatrywanie wniosków o dopłaty FRPA

Źródło: Opracowanie własne

W sytuacji, kiedy wartość wniosków złożonych przez daną grupę organizatorów określonego szczebla przekroczy planowaną alokację, wnioski złożone przez organizatorów kolejnych szczebli nie są rozpatrywane. Z tego powodu przy wysokiej puli środków przeznaczanych z FRPA organizatorom gminnych przewozów pasażerskich, organizatorzy tacy jak powiaty, związki powiatów i województwa, nie mają pewności, czy zostaną objęci wnioskowanymi dopłatami. Względem powiatów wyższy szczebel dotyczy związków powiatowo-gminnych, które z o wiele wyższym prawdopodobieństwem mogą liczyć na otrzymanie środków z FRPA.

W sytuacji, gdy wartość wniosków złożonych przez daną grupę organizatorów określonego szczebla przekroczy planowaną alokację, wnioski złożone przez organizatorów kolejnych szczebli nie są rozpatrywane. Z tego powodu przy wysokiej puli środków przeznaczanych z FRPA organizatorom gminnych przewozów pasażerskich, organizatorzy tacy jak powiaty, związki powiatów i województwa, nie mają pewności, czy zostaną objęci wnioskowanymi dopłatami. Względem powiatów wyższy szczebel dotyczy związków powiatowo-gminnych, które z o wiele wyższym prawdopodobieństwem mogą liczyć na otrzymanie środków z FRPA.

Od 2024 r. budżet FRPA w skali kraju wynosi ok. 1 000 mln zł rocznie (z czego 400 mln zł rocznie w perspektywie do 2033 r. pochodzi bezpośrednio z budżetu państwa)³, z czego alokacja na rzecz organizatorów publicznego transportu zbiorowego w województwie śląskim osiągnie w 2025 r. poziom co najmniej 82 mln zł. Z uwagi na bardzo liczbę złożonych wniosków, na wniosek Ministra Infrastruktury alokacja FRPA na 2025 r. w skali kraju została zwiększona do poziomu 1 070 mln zł⁴.

W prognozie ekonomicznej uwzględniono możliwość otrzymania dopłaty z FRPA do zaplanowanych linii komunikacyjnych w maksymalnej wysokości, w zależności od przyjętego modelu organizacji.

³ Ibidem, art. 53 ust. 6-10.

⁴ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/bedzie-wiecej-srodkow-na-dofinansowanie-linii-autobusowych>

Jeśli linie zostaną zorganizowane w formie powiatowych lub powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich, to dopłaty z FRPA będą mogły zostać otrzymane do wszystkich zaplanowanych międzygminnych linii komunikacyjnych. W przypadku, gdy istniejące linie będą wciąż organizowane przez gminy miejskie lub przez związek międzygminny, uzyskanie dopłat z FRPA nie będzie możliwe. Sztuczny podział linii międzygminnych do gmin wiejskich i miejsko-wiejskich na 2 odrębne linie z linią o statusie komunikacji miejskiej z gminy miejskiej do pierwszej miejscowości wiejskiej i linią w gminnych przewozach pasażerskich nie zagwarantuje możliwości otrzymania dofinansowania, ponieważ takie rozwiązanie nie zostało przewidziane w ustawie o FRPA.

Źródło A – dopłaty do biletów ulgowych ustawowych

Dopłaty do biletów ulgowych ustawowych zostały uwzględnione w kalkulacjach w poprzednim rozdziale i przysługują wyłącznie do powiatowych oraz powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich.

Tab. 2.20 Dopłaty do biletów ulgowych ustawowych w poszczególnych wariantach modelu organizacji PTZ.

Segment przewozów	Wariant W0	Wariant W1	Wariant W2
MZK	nie przysługują	nie przysługują	nie funkcjonuje
WKM	nie przysługują	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
WKP	funkcjonują	funkcjonują	nie funkcjonuje
ZPG	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	■ należne ■ w przypadku linii utworzonych na bazie WKP jednostkowe wpływy z dopłat do ulg ustawowych pozostają bez zmian, a w przypadku linii utworzonych na bazie MZK jednostkowe wpływy z dopłat do ulg ustawowych stanowią 25% wszystkich wpływów (założono w obliczeniach we wcześniejszym rozdziale)

Źródło: opracowanie własne.

Źródło B – dofinansowanie z FRPA

Jak wskazano we wcześniejszych częściach opracowania, dofinansowaniu z FRPA podlegają wyłącznie linie niebędące komunikacją miejską. Co więcej, nawet jeśli linia zostanie zorganizowana przez organizatora innego niż miasto, to w przypadku wytrasowania jej wyłącznie na terenie miasta lub zbioru miast przez powiat, lub związek powiatowo-gminny, to nie będzie ona podlegała dofinansowaniu z FRPA.

Tab. 2.21 Potencjalnie dofinansowanie z FRPA w poszczególnych wariantach modelu organizacji PTZ.

Segment przewozów	Wariant W0	Wariant W1	Wariant W2
MZK	nie przysługuje	nie przysługuje	nie funkcjonuje
WKM	nie przysługuje	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
WKP	przysługuje	przysługuje	nie funkcjonuje
ZPG	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	przysługuje, jednakże z wyłączeniem linii funkcjonujących wyłącznie wewnątrz gmin o statusie miejskim

Źródło: opracowanie własne.

W wariantcie W1 dofinansowaniu z FRPA mogą wciąż podlegać wyłącznie linie komunikacyjne WKP organizowane przez Powiat Wodzisławski.

W wariantcie W2 organizacja przewozów odbywać się będzie wyłącznie w ramach 1 kluczowego organizatora, jakim będzie ZPG. Jednak nie wszystkie linie będą mogły zostać poddane dofinansowaniu ze środków FRPA, gdyż niektóre z nich:

- będą funkcjonować wyłącznie wewnątrz granic Jastrzębia-Zdroju (linie C10-C18),
- będą kursować wyłącznie na terenie Gminy Miejskiej Wodzisław Śląski (linie 211, 214 i 220),
- będą kursować wyłącznie po terenie miast: Wodzisław Śląski, Pszów, Radlin i Rydułtowy (200, 201, 202, 203, 210, 220).

Jednak zdecydowana większość z linii, również tych, które w obecnym przebiegu przy teoretycznym przejściu organizacji przez ZPG byłyby pozbawione dofinansowania z FRPA, dzięki nieznacznym zmianom w przebiegach i tras przewidzianych w scenariuszu 2 optymalizacji, w wariantcie W2 będzie mogła być potencjalnie dofinansowana z FRPA.

Tab. 2.22 *Możliwość objęcia dofinansowaniem z FRPA w wariantcie W2.*

Linia	Możliwość objęcia dopłatami z FRPA	Uwagi
200	nie	brak możliwości ze względu na przebieg linii wyłącznie wewnątrz gmin miejskich
201	nie	brak możliwości ze względu na przebieg linii wyłącznie wewnątrz gmin miejskich
202	nie	brak możliwości ze względu na przebieg linii wyłącznie wewnątrz gmin miejskich
203	nie	brak możliwości ze względu na przebieg linii wyłącznie wewnątrz gmin miejskich
204	tak	
205	tak	
207	tak	
208	tak	
209	tak	
210	nie	brak możliwości ze względu na przebieg linii wyłącznie wewnątrz gmin miejskich
211	nie	brak możliwości ze względu na przebieg linii wyłącznie wewnątrz Gminy Miejskiej Wodzisław Śląski
214	nie	brak możliwości ze względu na przebieg linii wyłącznie wewnątrz Gminy Miejskiej Wodzisław Śląski
220	nie	brak możliwości ze względu na przebieg linii wyłącznie wewnątrz gmin miejskich
300	tak	
301	tak	
302	tak	
303	tak	
304	tak	
305	tak	
306	tak	
307	tak	
308	tak	
309	tak	
B10	tak	
B11	tak	

Linia	Możliwość objęcia dopłatami z FRPA	Uwagi
B12	tak	
B13	tak	
B14	tak	
B15	tak	
C10	nie	brak możliwości ze względu na przebieg linii wewnątrz miasta Jastrzębia-Zdroju
C11	nie	brak możliwości ze względu na przebieg linii wewnątrz miasta Jastrzębia-Zdroju
C12	nie	brak możliwości ze względu na przebieg linii wewnątrz miasta Jastrzębia-Zdroju
C13	nie	brak możliwości ze względu na przebieg linii wewnątrz miasta Jastrzębia-Zdroju
C14	nie	brak możliwości ze względu na przebieg linii wewnątrz miasta Jastrzębia-Zdroju
C15	nie	brak możliwości ze względu na przebieg linii wewnątrz miasta Jastrzębia-Zdroju
C16	nie	brak możliwości ze względu na przebieg linii wewnątrz miasta Jastrzębia-Zdroju
C17	nie	brak możliwości ze względu na przebieg linii wewnątrz miasta Jastrzębia-Zdroju
C18	nie	brak możliwości ze względu na przebieg linii wewnątrz miasta Jastrzębia-Zdroju
C19	tak	
L-1	tak	
L-2	tak	
L-3	tak	
L-4	tak	
L-5	tak	
L-6	tak	
L-7	tak	
L1	tak	
L2	tak	
L3	tak	
R10	tak	
R11	tak	
S10	tak	
S11	tak	
S12	tak	
S13	tak	
S14	tak	
S15	tak	
S16	tak	
W09	tak	
W10	tak	
W11	tak	
31	tak	
32	tak	
33	tak	
34	tak	
35	tak	

Linia	Możliwość objęcia dopłatami z FRPA	Uwagi
36	tak	
37	tak	
38	tak	
40	tak	
41	tak	
42	tak	
44	tak	

Źródło: opracowanie własne.

W istniejącym modelu organizacji PTZ (wariant W0), dofinansowanie z FRPA może objąć wyłącznie przewozy w ramach WKP – przy potencjalnym maksymalnym dofinansowaniu 3,00 zł do wozokilometra, rocznie może ono wynosić do ok. 4,4 mln zł. W wariantcie W1 ukształtuje się ono na bardzo zbliżonym poziomie, tj. ok. prawie 4,4 mln zł.

W wariantcie W2 z organizacją przewozów przez ZPG, potencjalne dofinansowanie z FRPA do przewozów objętych niniejszym opracowaniem może wzrosnąć ponad czterokrotnie do poziomu ok. 18,1 mln zł rocznie. Intensywność dofinansowania, w przeliczeniu na pracę eksploatacyjną podlegającą dofinansowaniu w przekroju poszczególnych gmin, będzie silnie zróżnicowana, zgodnie z poniższą tabelą.

Tab. 2.23 Prognozowany poziom potencjalnych dopłat z FRPA w przekroju JST dla poszczególnych wariantów modeli organizacji PTZ w skali pełnego roku kalendarzowego.

wariant	W0	W1	W2 (ZPG)
Czerwionka-Leszczyny	W0	W1	W2 (ZPG)
Jastrzębie-Zdrój	- zł	- zł	1 516 448,10 zł
Kornowac (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	5 262 765,30 zł
Knurów (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	15 422,40 zł
Marklowice	- zł	- zł	8 884,80 zł
Mszana	- zł	- zł	224 149,20 zł
Mszana (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	470 175,30 zł
Ornontowice	- zł	- zł	90 831,60 zł
Orzesze	- zł	- zł	30 618,00 zł
Pawłowice	- zł	- zł	15 422,40 zł
Powiat Raciborski	- zł	- zł	1 930 607,70 zł
Powiat Wodzisławski	290 025,00 zł	290 025,00 zł	290 025,00 zł
Pszczyna	4 134 030,00 zł	4 072 818,00 zł	3 930 852,00 zł
Pszów	- zł	- zł	30 544,80 zł
Radlin	- zł	- zł	255 528,00 zł
Rybnik (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	299 120,70 zł
Rydułtowy	- zł	- zł	727 236,90 zł
Rydułtowy (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	327 237,60 zł
Strumień	- zł	- zł	- zł
Suszec	- zł	- zł	43 371,60 zł
Świerklany	- zł	- zł	257 936,40 zł
Świerklany (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	151 146,30 zł
Wodzisław Śląski	- zł	- zł	37 020,00 zł
Wodzisław Śląski (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	1 492 262,10 zł
Zebrzydowice	- zł	- zł	- zł
Zebrzydowice (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	115 147,80 zł
Żory	- zł	- zł	35 913,60 zł
suma	- zł	- zł	622 872,30 zł
w tym wzkm z budżetu MZK/ZPG	4 424 055,00 zł	4 362 843,00 zł	18 181 539,90 zł

Źródło: opracowanie własne.

3 Analiza zasad ogólnych rozliczania kosztów pomiędzy Organizatorami

Opracowane modele organizacji PTZ charakteryzują się zróżnicowanym prognozowanym poziomem dopłaty do realizacji usług przewozowych.

Najniższy poziom cechować będzie model organizacji W2 z ZPG, z najbardziej zaawansowaną współpracą pomiędzy JST na najwyższym możliwie poziomie integracji usług komunikacji zbiorowej.

W poniższych tabelach zestawiono prognozowane poziomy dopłat poszczególnych JST do usług przewozowych.

Wszelkie kalkulacje w niniejszym opracowaniu zostały sporządzone poprzez przypisanie realnych usług kosztów przewozowych na terenie poszczególnych JST w wynikających z zawartych kontraktów przewozowych.

Tab. 3.1 Prognoza dopłaty do przewozów w ujęciu poszczególnych kontraktów przewozowych (cz. 1.) w skali pełnego roku kalendarzowego.

JST	umowa WKP			umowa WKM	umowa MZK - obszar Jastrzębie-Zdrój		
wariant	W0	W1	W2 (ZPG)	W0	W0	W1	W2 (ZPG)
Czerwionka-Leszczyń	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Jastrzębie-Zdrój	- zł	- zł	545 145,52 zł	- zł	25 133 210,49 zł	25 154 619,54 zł	23 359 987,05 zł
Kornowac (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Knurów (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Marklowice	- zł	- zł	- zł	- zł	31 598,57 zł	31 598,57 zł	27 631,30 zł
Mszana	- zł	- zł	- zł	- zł	963 329,02 zł	1 081 515,90 zł	956 494,39 zł
Mszana (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	246 525,54 zł	246 525,54 zł	215 573,66 zł
Ornontowice	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Orzesze	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pawłowice	- zł	- zł	- zł	- zł	803 161,35 zł	803 161,35 zł	742 627,39 zł
Powiat Raciborski	573 776,48 zł	573 776,48 zł	573 776,48 zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Powiat Wodzisławski	8 178 636,90 zł	8 057 536,98 zł	7 776 675,84 zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pszczyna	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pszów	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Radlin	- zł	- zł	- zł	- zł	315 045,30 zł	315 045,30 zł	275 490,60 zł
Rybnik (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	912 904,68 zł	912 904,68 zł	798 287,28 zł
Rydułtowy	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Rydułtowy (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Strumień	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Suszec	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Świerklany	- zł	- zł	- zł	- zł	243 144,87 zł	243 144,87 zł	252 449,57 zł
Świerklany (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	120 994,33 zł	120 994,33 zł	87 860,80 zł
Wodzisław Śląski	- zł	- zł	- zł	6 963 387,91 zł	- zł	962 000,20 zł	841 218,74 zł
Wodzisław Śląski (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	938 330,59 zł	- zł	- zł
Zebrzydowice	- zł	- zł	- zł	- zł	312 522,01 zł	312 522,01 zł	273 284,11 zł
Zebrzydowice (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	97 472,90 zł	97 472,90 zł	85 234,94 zł
Żory	- zł	- zł	- zł	- zł	852 438,45 zł	852 438,45 zł	745 412,74 zł
suma	8 752 413,38 zł	8 631 313,46 zł	8 895 597,84 zł	6 963 387,91 zł	30 970 678,11 zł	31 133 943,66 zł	28 661 552,58 zł
wzkm (z budżetu MZK/ZPG)	-	-	-	-	3 168 666,50	2 230 335,91	1 932 369,42

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 3.2 Prognoza dopłaty do przewozów w ujęciu poszczególnych kontraktów przewozowych (cz. 2.) w skali pełnego roku kalendarzowego.

JST	umowa MZK - obszar Czerwionka-Leszczyny			umowa MZK - obszar Wodzisław Śląski		
wariant	W0	W1	W2 (ZPG)	W0	W1	W2 (ZPG)
Czerwionka-Leszczyny	3 757 275,77 zł	3 757 275,77 zł	3 265 418,24 zł	- zł	- zł	- zł
Jastrzębie-Zdrój	- zł	- zł	- zł	153 270,12 zł	173 543,95 zł	167 454,14 zł
Kornowac (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	32 640,64 zł	27 977,69 zł	22 722,34 zł
Knurów (z budżetu MZK/ZPG)	22 159,53 zł	22 159,53 zł	19 131,94 zł	- zł	- zł	- zł
Marklowice	- zł	- zł	- zł	399 473,40 zł	385 507,41 zł	313 093,35 zł
Mszana	- zł	- zł	- zł	91 338,93 zł	121 830,96 zł	98 946,12 zł
Mszana (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Ornontowice	76 364,18 zł	76 364,18 zł	65 930,76 zł	- zł	- zł	- zł
Orzesze	38 464,92 zł	38 464,92 zł	33 209,57 zł	- zł	- zł	- zł
Pawłowice	453 248,30 zł	453 248,30 zł	391 322,25 zł	- zł	- zł	- zł
Powiat Raciborski	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Powiat Wodzisławski	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pszczyna	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pszów	- zł	- zł	- zł	983 478,31 zł	1 015 551,86 zł	825 775,34 zł
Radlin	- zł	- zł	- zł	1 165 957,53 zł	1 123 553,98 zł	908 477,08 zł
Rybnik (z budżetu MZK/ZPG)	910 675,45 zł	910 675,45 zł	786 252,41 zł	44 252,30 zł	46 707,85 zł	37 934,21 zł
Rydułtowy	- zł	- zł	- zł	1 139 983,68 zł	1 154 930,92 zł	927 163,07 zł
Rydułtowy (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	6 204,20 zł	4 303,76 zł	3 444,06 zł
Strumień	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Suszec	394 992,74 zł	394 992,74 zł	341 025,98 zł	- zł	- zł	- zł
Świerklany	- zł	- zł	- zł	80 538,18 zł	81 229,89 zł	65 971,59 zł
Świerklany (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Wodzisław Śląski	- zł	- zł	- zł	- zł	4 871 696,59 zł	3 701 844,94 zł
Wodzisław Śląski. (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	1 916 677,53 zł	- zł	- zł
Zebrzydowice	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Zebrzydowice (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Żory	770 161,16 zł	770 161,16 zł	664 936,20 zł	- zł	- zł	- zł
suma	6 423 342,06 zł	6 423 342,06 zł	5 567 227,35 zł	6 013 814,82 zł	9 006 834,86 zł	7 072 826,24 zł
wzkm (z budżetu MZK/ZPG)	1 702 996,15	1 702 996,15	1 470 320,55	1 999 774,67	78 989,30	64 100,61

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 3.3 Prognoza dopłaty do przewozów w ujęciu poszczególnych kontraktów przewozowych (cz. 3.) w skali pełnego roku kalendarzowego.

JST wariant	umowa MZK - komunikacja lokalna Pawłowice			umowa MZK - komunikacja lokalna Suszec		
	W0	W1	W2 (ZPG)	W0	W1	W2 (ZPG)
Czerwionka-Leszczyny	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Jastrzębie-Zdrój	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Kornowac (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Knurów (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Markłowice	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Mszana	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Mszana (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Ornontowice	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Orzesze	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pawłowice	3 240 515,34 zł	3 240 515,34 zł	3 240 515,34 zł	- zł	- zł	- zł
Powiat Raciborski	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Powiat Wodzisławski	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Pszczyna	68 929,43 zł	68 929,43 zł	68 929,43 zł	- zł	- zł	- zł
Pszów	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Radlin	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Rybnik (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Rydułtowy	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Rydułtowy (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Strumień	97 875,24 zł	97 875,24 zł	97 875,24 zł	- zł	- zł	- zł
Suszec	- zł	- zł	- zł	177 889,82 zł	177 889,82 zł	177 889,82 zł
Świerklany	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Świerklany (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Wodzisław Śląski	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Wodzisław Śląski (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Zebrzydowice	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Zebrzydowice (z budżetu MZK/ZPG)	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
Żory	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł	- zł
suma	3 407 320,01 zł	3 407 320,01 zł	3 407 320,01 zł	177 889,82 zł	177 889,82 zł	177 889,82 zł
wzkm (z budżetu MZK/ZPG)	-	-	-	-	-	-

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 3.4 Prognoza dopłaty do przewozów wszystkich kontraktów przewozowych w skali pełnego roku kalendarzowego.

JST wariant	Suma			Dopłata do przewozów pomniejszona o potencjalne dofinansowanie z FRPA		
	W0	W1	W2 (ZPG)	W0	W1	W2 (ZPG)
Czerwionka-Leszczyń	3 757 275,77 zł	3 757 275,77 zł	3 265 418,24 zł	3 757 275,77 zł	3 757 275,77 zł	1 748 970,14 zł
Jastrzębie-Zdrój	25 286 480,61 zł	25 328 163,49 zł	24 072 586,72 zł	25 286 480,61 zł	25 328 163,49 zł	18 809 821,42 zł
Kornowac (z budżetu MZK/ZPG)	32 640,64 zł	27 977,69 zł	22 722,34 zł	32 640,64 zł	27 977,69 zł	7 299,94 zł
Knurów (z budżetu MZK/ZPG)	22 159,53 zł	22 159,53 zł	19 131,94 zł	22 159,53 zł	22 159,53 zł	10 247,14 zł
Markłowice	431 071,97 zł	417 105,99 zł	340 724,65 zł	431 071,97 zł	417 105,99 zł	116 575,45 zł
Mszana	1 054 667,96 zł	1 203 346,85 zł	1 055 440,51 zł	1 054 667,96 zł	1 203 346,85 zł	585 265,21 zł
Mszana (z budżetu MZK/ZPG)	246 525,54 zł	246 525,54 zł	215 573,66 zł	246 525,54 zł	246 525,54 zł	124 742,06 zł
Ornontowice	76 364,18 zł	76 364,18 zł	65 930,76 zł	76 364,18 zł	76 364,18 zł	35 312,76 zł
Orzesze	38 464,92 zł	38 464,92 zł	33 209,57 zł	38 464,92 zł	38 464,92 zł	17 787,17 zł
Pawłowice	4 496 924,99 zł	4 496 924,99 zł	4 374 464,98 zł	4 496 924,99 zł	4 496 924,99 zł	2 443 857,28 zł
Powiat Raciborski	573 776,48 zł	573 776,48 zł	573 776,48 zł	283 751,48 zł	283 751,48 zł	283 751,48 zł
Powiat Wodzisławski	8 178 636,90 zł	8 057 536,98 zł	7 776 675,84 zł	4 044 606,90 zł	3 984 718,98 zł	3 845 823,84 zł
Pszczyna	68 929,43 zł	68 929,43 zł	68 929,43 zł	68 929,43 zł	68 929,43 zł	38 384,63 zł
Pszów	983 478,31 zł	1 015 551,86 zł	825 775,34 zł	983 478,31 zł	1 015 551,86 zł	570 247,34 zł
Radlin	1 481 002,83 zł	1 438 599,28 zł	1 183 967,68 zł	1 481 002,83 zł	1 438 599,28 zł	884 846,98 zł
Rybnik (z budżetu MZK/ZPG)	1 867 832,43 zł	1 870 287,98 zł	1 622 473,90 zł	1 867 832,43 zł	1 870 287,98 zł	895 237,00 zł
Rydułtowy	1 139 983,68 zł	1 154 930,92 zł	927 163,07 zł	1 139 983,68 zł	1 154 930,92 zł	599 925,47 zł
Rydułtowy (z budżetu MZK/ZPG)	6 204,20 zł	4 303,76 zł	3 444,06 zł	6 204,20 zł	4 303,76 zł	3 444,06 zł
Strumień	97 875,24 zł	97 875,24 zł	97 875,24 zł	97 875,24 zł	97 875,24 zł	54 503,64 zł
Suszec	572 882,56 zł	572 882,56 zł	518 915,81 zł	572 882,56 zł	572 882,56 zł	260 979,41 zł
Świerklany	323 683,04 zł	324 374,76 zł	318 421,16 zł	323 683,04 zł	324 374,76 zł	167 274,86 zł
Świerklany (z budżetu MZK/ZPG)	120 994,33 zł	120 994,33 zł	87 860,80 zł	120 994,33 zł	120 994,33 zł	50 840,80 zł
Wodzisław Śląski	6 963 387,91 zł	5 833 696,80 zł	4 543 063,69 zł	6 963 387,91 zł	5 833 696,80 zł	3 050 801,59 zł
Wodzisław Śląski (z budżetu MZK/ZPG)	2 855 008,12 zł	- zł	- zł	2 855 008,12 zł	- zł	- zł
Zebrzydowice	312 522,01 zł	312 522,01 zł	273 284,11 zł	312 522,01 zł	312 522,01 zł	158 136,31 zł
Zebrzydowice (z budżetu MZK/ZPG)	97 472,90 zł	97 472,90 zł	85 234,94 zł	97 472,90 zł	97 472,90 zł	49 321,34 zł
Żory	1 622 599,61 zł	1 622 599,61 zł	1 410 348,93 zł	1 622 599,61 zł	1 622 599,61 zł	787 476,63 zł
suma	62 708 846,12 zł	58 780 643,87 zł	53 782 413,86 zł	58 284 791,12 zł	54 417 800,87 zł	35 600 873,96 zł
wzkm (z budżetu MZK/ZPG)	6 871 437,31 zł	4 012 321,36 zł	3 466 790,58 zł	6 871 437,31 zł	4 012 321,36 zł	1 928 608,98 zł

Źródło: opracowanie własne.

Odrębnym zagadnieniem pozostaje rozliczanie kosztów usług przewozowych na obszarze JST, które obecnie nie partycypują w utrzymaniu linii komunikacyjnych – w przypadku braku odpowiednich porozumień albo umów między JST. Dlatego przyjęto następujące założenia:

- w wariantcie W0:
 - WKP – dopłatę do wzkm na terenie Jastrzębia-Zdroju pokrywa Powiat Wodzisławski, gminy będące Członkami MZK przekazują dopłatę do przewozów WKP tylko na swoim terenie; gminy: Godów, Gorzyce i Lubomia, przekazują dopłatę do WKP na swoim terenie oraz na obszarze Gminy Miejskiej Wodzisław Śląski; w utrzymaniu przewozów na terenie Gminy Miejskiej Wodzisław Śląski partycypuje także Powiat Wodzisławski,
 - WKM – dopłatę do wzkm na terenie gmin: Mszana, Pszów i Radlin, przekazuje Gmina Miejska Wodzisław Śląski,
 - MZK – finansowana jest ze składek i wpłat członkowskich oraz ze strony wybranych samorządów na mocy odpowiednich umów albo porozumień; koszty całości przewozów na terenie Rybnika, Wodzisławia Śląskiego, gminy Kornowac oraz części linii na terenie gmin: Zebrzydowice, Świerklany, Rydułtowy i Mszana, są pokrywane wspólnie,
- w wariantcie W1:
 - WKP – bez zmian względem wariantu W0,
 - WKM – przestaje funkcjonować, zastępuje ją MZK – Gmina Miejska Wodzisław Śląski przekazuje dopłatę do utrzymania komunikacji miejskiej (wszystkich wzkm) na rzecz MZK w drodze odpowiedniej umowy o przekazanie pomocy finansowej,
 - MZK – jak w W0, przy czym ze zbioru kosztów wspólnych wyłączone zostają wzkm na terenie Gminy Miejskiej Wodzisław Śląski,
- w wariantcie W2:
 - funkcjonują wyłącznie powiatowo-gminne przewozy ZPG z siecią komunikacyjną zbudowaną w oparciu o segmenty przewozów WKP i MZK obejmującym przejęte linie WKM,
 - WKP – włączony do przewozów ZPG, linie z tego segmentu rozliczane według zasad w W0 i W1, przy czym dopłata Powiatu Wodzisławskiego ulegnie obniżeniu, gdyż na terenie Jastrzębia-Zdroju w utrzymaniu linii partycypować będzie Miasto Jastrzębie-Zdrój,
 - WKM – nie funkcjonuje, zastępuje ją segment linii MZK, włączony do ZPG – Gmina Miejska Wodzisław Śląski przekazuje dopłatę do utrzymania tego segmentu linii (wszystkich wzkm) na rzecz ZPG w drodze odpowiedniej umowy o przekazanie pomocy finansowej lub w formie wpłaty jako Członek ZPG,
 - MZK – segment włączony do ZPG, z zastosowaniem rozliczeń zbliżonych do obecnie stosowanych rozliczeń (z partycypacją Gminy Miejskiej Wodzisław Śląski w utrzymaniu wzkm na swoim terenie).

Tab. 3.5 Dynamika zmiany pokrycia kosztów wspólnych przewozów z istniejącego segmentu MZK w skali pełnego roku kalendarzowego.

Wyszczególnienie	zmiana w W1	zmiana w W2 (ZPG)
wzkm z budżetu MZK/ZPG		
pokrycie ze środków Gminy Czerwionka-Leszczyny	- 381 326,64 zł	- 416 564,84 zł
pokrycie ze środków Gminy Jastrzębie-Zdrój	- 1 849 365,66 zł	- 2 103 259,28 zł
pokrycie ze środków Gminy Marklowice	- 60 534,78 zł	- 66 097,49 zł
pokrycie ze środków Gminy Mszana	- 88 100,39 zł	- 98 679,87 zł
pokrycie ze środków Gminy Pawłowice	- 484 388,56 zł	- 528 223,85 zł
pokrycie ze środków Gminy Pszów	- 132 983,61 zł	- 146 732,48 zł
pokrycie ze środków Gminy Radlin	- 197 682,87 zł	- 216 522,26 zł
pokrycie ze środków Gminy Rydułtowy	- 157 087,51 zł	- 174 468,40 zł
pokrycie ze środków Gminy Suszec	- 65 290,44 zł	- 71 691,65 zł

Źródło: opracowanie własne.

4 Analiza prawna

4.1 Uwagi wstępne do analizy prawnej

W ramach niniejszego opracowania poddano analizie następujące kontrakty przewozowe:

- 1) Umowa nr GK-III.7243.5.2023 z dnia 21.12.2023, zawarta pomiędzy **Miastem Wodzisław Śląski** a Konsorcjum: Kłosok Sp. z o. o. Sp. komandytowa oraz „Kłosok” Andrzej Kłosok;
- 2) Umowa 08/POK/02/2021 z dnia 10 marca 2021 zawarta **pomiędzy Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym** z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju a Międzygminną Komunikacją Autobusową Sp. z o. o. z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju;
- 3) Umowa 04/POK/02/2016 z dnia 07 kwietnia 2016 r. zawarta pomiędzy **Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym** z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju a Konsorcjum: P.P.U.H. „Kłosok” Andrzej Kłosok i A21 Sp. z o. o.;
- 4) Umowa 9/POK/4/2022 z dnia 28 czerwca 2022 r. zawarta pomiędzy **Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym** z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju a Firmą Disco Life Drink Bar Przewóz Osób Zbigniew Czech;
- 5) Umowa 36/POK/07/2023 z dnia 13 grudnia 2023 r. zawarta pomiędzy **Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym** z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju a Kłosok Sp. z o. o. Sp. Komandytowa oraz „Kłosok” Andrzej Kłosok;
- 6) Umowa 26/POK/7/2024 z dnia 13 grudnia 2024 r. zawarta pomiędzy **Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym** z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju a Morsus Bus Sp. z o.o.;
- 7) Umowa WKT.71.40.47.2023 z dnia 5 września 2023 r., zawarta pomiędzy **Powiatem Wodzisławskim** z Przedsiębiorstwem Komunikacji Samochodowej w Raciborzu.

W ramach prowadzonych analiz, po określeniu zakresu zmian niezbędnych/pożądanych dla każdego z wariantów, poddano ocenie prawną dopuszczalność ich wprowadzenia. Z uwagi na fakt, iż znaczna część zawieranych umów objęta jest reżimem ustawy z dnia 11 września 2019 r. - *Prawo zamówień publicznych* (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1320, dalej: u.p.z.p.), szczegółową analizę poprzedzono prezentacją uwarunkowań prawnych dopuszczalności zmian umów na gruncie u.p.z.p. Omówiono ogólne regulacje wynikające z u.p.z.p., a także wyjaśniono szczególny przypadek dopuszczalności zmiany podmiotowej umowy o zamówienie publiczne po stronie zamawiającego.

Zmiana umowy o zamówienie publiczne – uwarunkowania prawne

Zgodnie z treścią art. 454 ust. 1 Ustawy z dnia 11 września 2019 r. - *Prawo zamówień publicznych* (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1320 z późn. zm.; dalej: u.p.z.p.) istotna zmiana zawartej umowy wymaga przeprowadzenia nowego postępowania o udzielenie zamówienia – z zastrzeżeniem przypadków dopuszczonych w przepisach u.p.z.p. (por. dalej). Oznacza to (a contrario), że dopuszczalne są zmiany mające charakter nieistotny. *Decyzja o ich wprowadzeniu do umów zawieranych na podstawie Prawa zamówień publicznych pozostawiona jest stronom umowy w granicach swobody kontraktowania wyrażonej w art. 353(1) k.c. (tak: tak: A. Gawrońska-Baran [w:] E. Wiktorowska, A. Wiktorowski, P. Wójcik, A. Gawrońska-Baran, Prawo zamówień publicznych. Komentarz aktualizowany, LEX/el. 2023, art. 454.)*

Zmiana nieistotna

Ustalenie, czy analizowana zmiana, ma charakter istotny i wymaga każdorazowo indywidualnej oceny, z uwzględnieniem treści przepisu art. 454 ust. 2 u.p.z.p. zawierającego charakterystykę zmian istotnych. W ramach określonych w nim przesłanek należy więc poruszać się w celu ustalenia, czy dana zmiana stanowi zmianę istotną (wymagającą przeprowadzenia nowego postępowania o udzielenie zamówienia), czy też nieistotną.

Przepis ten przewiduje, że zmiana umowy jest istotna, jeżeli powoduje, że charakter umowy zmienia się w sposób istotny w stosunku do pierwotnej umowy, w szczególności jeżeli zmiana:

- 1) wprowadza warunki, które gdyby zostały zastosowane w postępowaniu o udzielenie zamówienia, to wzięliby w nim udział lub mogliby wziąć udział inni wykonawcy, lub przyjęte zostałyby oferty innej treści;
- 2) narusza równowagę ekonomiczną stron umowy na korzyść wykonawcy, w sposób nieprzewidziany w pierwotnej umowie;
- 3) w sposób znaczny rozszerza albo zmniejsza zakres świadczeń i zobowiązań wynikających z umowy;
- 4) polega na zastąpieniu wykonawcy, któremu zamawiający udzielił zamówienia, nowym wykonawcą w przypadkach innych, niż wskazane w art. 455 ust. 1 pkt 2.

Sposób badania „istotności” zmiany

Odnosnie sposobu i kontekstu, w jakim należy badać charakter (istotność) zmian, należy wskazać, iż zgodnie z poglądem prezentowanym powszechnie w doktrynie prawa zamówień publicznych **Ocena istotności zmiany umowy powinna być dokonywana w odniesieniu do realiów danego stanu faktycznego**, tj. zakresu, w jakim zmiana warunków umowy wpłynie na pozycję wykonawcy względem zamawiającego, okoliczności stanowiących przyczynę zmiany umowy, porównania sytuacji wykonawcy po zmianie umowy w stosunku do sytuacji innych wykonawców biorących udział w postępowaniu, wpływu potencjalnej zmiany umowy na wzrost zainteresowania zamówieniem przez innych wykonawców (tak: M. Taraszkiewicz, *Zmiana umowy w sprawie zamówienia publicznego a odpowiedzialność za naruszenie dyscypliny finansów publicznych*, PPP 2023, nr 9, s. 45-57, analogicznie: J. E. Nowicki [w:] P. Wiśniewski, J. E. Nowicki, *Prawo zamówień publicznych. Komentarz*, wyd. V, Warszawa 2023, art. 454., A. Gawrońska-Baran [w:] E. Wiktorowska, A. Wiktorowski, P. Wójcik, A. Gawrońska-Baran, *Prawo zamówień publicznych. Komentarz aktualizowany*, LEX/el. 2023, art. 454).

Poglądy te poparte są dorobkiem orzecznictwa TSUE. W wyroku Trybunału Sprawiedliwości z 29.04.2004 r. C-496/99 Komisja Wspólnot Europejskich v. CASSucchi di Frutta SpA, EU: C: 2004:236 (dalej: wyrok w sprawie CaSSucchi di Frutta), wskazano, że *jeżeli modyfikacja umowy jest tego typu, że gdyby była ona znana wykonawcom w postępowaniu przetargowym poprzedzającym udzielenie danego zamówienia, mogliby oni złożyć istotnie odmienne oferty, zmiana musi być uznana za tożsamą z udzieleniem nowego zamówienia. Wykazanie w każdym indywidualnym przypadku, że taka sytuacja nie ma miejsca, należy do zamawiającego, który chce dokonać takiej zmiany*. Należy podkreślić, iż stanowisko Trybunału Sprawiedliwości w zakresie stwierdzenia charakteru zmiany (istotna czy nieistotna) umowy zawieranej w trybie przepisów o zamówieniach publicznych odwołuje się do znaczenia danej zmiany umowy z punktu widzenia społeczno-gospodarczego charakteru zobowiązania.

Zmiana istotna

Co do zmian istotnych, u.p.z.p. reguluje dopuszczalność ich wprowadzenia w art. 455 ust. 1, zgodnie z którym zmiana jest dopuszczalna:

- 1) niezależnie od wartości tej zmiany, o ile została przewidziana w ogłoszeniu o zamówieniu lub dokumentach zamówienia, w postaci jasnych, precyzyjnych i jednoznacznych postanowień umownych, które mogą obejmować postanowienia dotyczące zasad wprowadzania zmian wysokości ceny, jeżeli spełniają one łącznie następujące warunki:
 - a) określają rodzaj i zakres zmian,
 - b) określają warunki wprowadzenia zmian,
 - c) nie przewidują takich zmian, które modyfikowałyby ogólny charakter umowy;
- 2) gdy nowy wykonawca ma zastąpić dotychczasowego wykonawcę:
 - a) jeżeli taka możliwość została przewidziana w postanowieniach umownych, o których mowa w pkt 1, lub
 - b) w wyniku sukcesji, wstępując w prawa i obowiązki wykonawcy, w następstwie przejęcia, połączenia, podziału, przekształcenia, upadłości, restrukturyzacji, dziedziczenia lub nabycia dotychczasowego wykonawcy, lub jego przedsiębiorstwa, o ile nowy wykonawca spełnia warunki udziału w postępowaniu, nie zachodzą wobec niego podstawy wykluczenia oraz nie pociąga to za sobą innych istotnych zmian umowy, a także nie ma na celu uniknięcia stosowania przepisów ustawy, lub
 - c) w wyniku przejęcia przez zamawiającego zobowiązań wykonawcy względem jego podwykonawców, w przypadku, o którym mowa w art. 465 ust. 1;
- 3) jeżeli dotyczy realizacji, przez dotychczasowego wykonawcę, dodatkowych dostaw, usług lub robót budowlanych, a w przypadku zamówień w dziedzinach obronności i bezpieczeństwa - usług lub robót budowlanych, których nie uwzględniono w zamówieniu podstawowym, o ile stały się one niezbędne i zostały spełnione łącznie następujące warunki:
 - a) zmiana wykonawcy nie może zostać dokonana z powodów ekonomicznych lub technicznych, w szczególności dotyczących zamienności lub interoperacyjności wyposażenia, usług lub instalacji zamówionych w ramach zamówienia podstawowego,
 - b) zmiana wykonawcy spowodowałaby istotną niedogodność lub znaczne zwiększenie kosztów dla zamawiającego,
 - c) wzrost ceny spowodowany każdą kolejną zmianą nie przekracza 50% wartości pierwotnej umowy, a w przypadku zamówień w dziedzinach obronności i bezpieczeństwa łączna wartość zmian nie przekracza 50% wartości pierwotnej umowy, z wyjątkiem należycie uzasadnionych przypadków;
- 4) jeżeli konieczność zmiany umowy, w tym w szczególności zmiany wysokości ceny, spowodowana jest okolicznościami, których zamawiający, działając z należyłą starannością,

nie mógł przewidzieć, o ile zmiana nie modyfikuje ogólnego charakteru umowy, a wzrost ceny spowodowany każdą kolejną zmianą nie przekracza 50% wartości pierwotnej umowy.

Zmiana bagatelna

Niezależnie od oceny istotności zmiany, zgodnie z art. 455 ust. 2 u.p.z.p. dopuszczalne są zmiany umowy bez przeprowadzenia nowego postępowania o udzielenie zamówienia, w sytuacji gdy spełnione są kumulatywnie następujące przesłanki:

- 1) łączna wartość zmian jest mniejsza niż progi unijne,
- 2) łączna wartość zmian jest niższa niż 10% wartości pierwotnej umowy, w przypadku zamówień na usługi lub dostawy, albo 15%, w przypadku zamówień na roboty budowlane,
- 3) wprowadzane zmiany nie powodują zmiany ogólnego charakteru umowy⁵.

Dla umów dotyczących dostaw i usług, dopuszczalna wartość zmiany bagatelnej wyznaczona jest więc w praktyce niżej w ramach dwóch limitów:

- 1) 10% wartości pierwotnej umowy, lub
- 2) tzw. próg unijny, który w chwili obecnej wynosi 221 000 euro, co stanowi równowartość kwoty 1 024 799 zł (zgodnie z obwieszczeniem PREZESA URZĘDU ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH z dnia 3 grudnia 2023 r. w sprawie aktualnych progów unijnych, ich równowartości w złotych, równowartości w złotych kwot wyrażonych w euro oraz średniego kursu złotego w stosunku do euro stanowiącego podstawę przeliczania wartości zamówień publicznych lub konkursów (M.P. poz. 1344).

Należy przy tym zaznaczyć, że progi unijne, zgodnie z art. 4 Dyrektywy 2014/24/UE określają wartość netto, tj. bez podatku od wartości dodanej. Wartość zamówienia również podaje się w wartości netto. Punktem odniesienia powinna być więc wartość netto zmiany.

Jak wskazuje J.E. Nowicki: „Dla oceny dopuszczalności dokonania zmiany umowy w sprawie zamówienia publicznego na podstawie art. 455 ust. 2 p.z.p. nie mają znaczenia przyczyny wprowadzenia zmian do umowy. W przypadku zmiany umowy dokonanej na podstawie art. 455 ust. 2 p.z.p. zamawiający nie musi sprawdzać, czy zmiana jest istotna, czy nieistotna, ponieważ wystarczy, że łączna wartość zmian jest mniejsza niż progi unijne oraz jest niższa niż 10% wartości pierwotnej umowy, w przypadku zamówień na usługi lub dostawy (...)” (tak: J. E. Nowicki [w:] P. Wiśniewski, J. E. Nowicki, Prawo zamówień publicznych. Komentarz, wyd. V, Warszawa 2023, art. 455.).

W doktrynie wskazuje się nadto, że „bagatelna” zmiana umowy „może dotyczyć zakresu ilościowego, przy czym mogą jej towarzyszyć także zmiany jakościowe i przedmiotowe. Praktycznie zatem każda zmiana ograniczona wskazanymi progami procentowymi jest dopuszczalna niezależnie od tego, czego dotyczy, o ile nie zmienia ogólnego charakteru umowy (np. nie może polegać na zastąpieniu danego przedmiotu zamówienia innym lub na całkowitej zmianie rodzaju zamówienia)” (tak: A. Gawrońska-Baran [w:] E. Wiktorowska, A. Wiktorowski, P. Wójcik,

⁵ W tym miejscu należy zaznaczyć, że pojęcie „ogólny charakter umowy” nie jest tożsame z „charakterem umowy”, do którego odnosi się art. 454 u.p.z.p. definiując zmiany istotne. O zmianie „ogólnego charakteru umowy” możemy mówić np. w przypadku gdy zmieniamy umowę na roboty budowlane w taki sposób, że dodajemy do niej świadczenie usług o znacznej wartości.

A. Gawrońska-Baran, *Prawo zamówień publicznych. Komentarz aktualizowany*, LEX/el. 2024, art. 455). U.p.z.p. wskazuje natomiast, że „bagatelna” zmiana umowy w sprawie zamówienia publicznego w postaci zmiany wynagrodzenia wykonawcy na podstawie jest dopuszczalna, w sytuacji gdy pociąga za sobą zmianę wartości umowy, np. wynikającą ze zwiększenia lub zmniejszenia zakresu zamówienia. Niewłaściwe byłoby natomiast zastosowanie tego przepisu w okolicznościach, gdy zmiana umowy polegałaby tylko na podwyższeniu wynagrodzenia wykonawcy, które miałyby na celu wyłącznie zmianę ceny realizacji świadczenia (tak: UZP, „Dopuszczalność zmiany umowy w sprawie zamówienia publicznego na podstawie art. 455 ust. 1 pkt 1 i 4 oraz art. 455 ust. 2 u.p.z.p.”).

Przypadek szczególny – zmiana podmiotowa po stronie Zamawiającego

Jak wskazano powyżej, art. 455 u.p.z.p. ust. 1 pkt 2) reguluje kwestię zmiany podmiotowej po stronie wykonawcy – brak jest jednak przepisu, który regulowałby zagadnienie zmiany podmiotowej po stronie Zamawiającego. W doktrynie wskazuje się, że: *„zasada udzielania zamówień wyłącznie wykonawcom wybranym zgodnie z przepisami ustawy nie zabrania natomiast dokonywania zmian podmiotowych po stronie zamawiającego, jeśli zamawiający wstępujący w prawa i obowiązki strony dotychczasowego zamawiającego jest obowiązany przy udzielaniu zamówień stosować przepisy o zamówieniach w ten sam sposób co przy wyłanianiu wykonawcy przez zamawiającego dotychczas będącego stroną umowy”* (tak: M. Stachowiak [w:] W. Dzierżanowski, Ł. Jaźwiński, J. Jerzykowski, M. Kittel, M. Stachowiak, *Prawo zamówień publicznych. Komentarz*, Warszawa 2021, art. 17.).

Zgodnie z treścią art. 8 u.p.z.p. do umów w sprawach zamówień publicznych stosuje się przepisy ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. - *Kodeks cywilny* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1061, dalej: k.c.), jeżeli przepisy ustawy nie stanowią inaczej. Zagadnienia dotyczące zmiany wierzyciela/dłużnika uregulowane są w art. 509-518 k.c. Zgodnie z art. 509 ust. 1 k.c. wierzyciel może bez zgody dłużnika przenieść wierzytelność na osobę третią (przelew), chyba że sprzeciwiałoby się to ustawie, zastrzeżeniu umownemu albo właściwości zobowiązania. Natomiast stosownie do art. 519 k.c. osoba третią może wstąpić w miejsce dłużnika, który zostaje z długu zwolniony. Przejęcie długu może nastąpić przez umowę między wierzycielem a osobą третią (wymaga wówczas zgody dłużnika) lub też przez umowę między dłużnikiem a osobą третią (wymaga wówczas zgody wierzyciela).

Uwzględniając powyższe, należy wskazać ponownie, że cesja umowy o zamówienia publiczne po stronie Zamawiającego jest możliwa, o ile podmiot wstępujący w prawa i obowiązki jest również zamawiającym zobowiązanym do stosowania u.p.z.p. w taki sam sposób jak pierwotny zamawiający oraz o ile zmiana tego rodzaju leży w interesie publicznym. Jak wskazuje M. Michta: *„Niedopuszczalna jest zatem cesja wierzytelności zamawiającego w tym zakresie na inne podmioty niemające statusu zamawiającego. Zmiana podmiotowa po stronie zamawiającego, obejmująca wierzytelność wobec wykonawcy, jest dopuszczalna jedynie wyjątkowo w przypadku, gdy w interesie publicznym leży wstąpienie do umowy (zarówno po stronie długu, jak i wierzytelności) innego podmiotu obowiązującego do stosowania Prawa zamówień publicznych.”* (tak: M. Michta, *Umowa o podwykonawstwo w prawie zamówień publicznych*, Warszawa 2019).

Z uwagi na pisemną formę umowy o zamówienie publiczne wskazać należy, że zgodnie z art. 511 k.c. cesja umowy o zamówienie publiczne powinna mieć formę pisemną. Konieczne jest również złożenie przez wykonawcę, z którym została zawarta umowa w sprawie zamówienia publicznego

oświadczenia o wyrażeniu zgody na przejęcie przez wstępującego zobowiązań dotychczasowego zamawiającego względem wykonawcy.

TŁO PROJEKTU – ZMIANY W SIECI KOMUNIKACYJNEJ

W poprzedniej części opracowania zostały zdefiniowane 2 scenariusze zmian w układzie w sieci komunikacyjnej kluczowych organizatorów PTZ obszarze objętym niniejszą ekspertyzą.

- Scenariusz S1 przewidziany do realizacji w wariancie W1 – w którym WKM zostanie włączona sieci MZK, a zmiany w układzie tras linii i wyższy wolumen pracy eksploatacyjnej dotyczyć będą umów przewozowych MZK na obszar Jastrzębia-Zdroju (umowa 08/POK/02/2021 z MKA) oraz na obszar powiatu wodzisławskiego (umowa nr 04/POK/02/2016 z konsorcjum firm P.P.U.H. „Kłosok” Andrzej Kłosok oraz A21 Sp. z o.o.).
- Scenariusz S2 przewidziany do realizacji w wariancie W2 – jak wyżej z rozszerzeniem pracy eksploatacyjnej w umowie na WKP, przy czym funkcjonujące umowy przewozowe zostaną scedowane po stronie Zamawiającego na ZPG (związek powiatowo-gminny).

Wyżej wymienione modyfikacje wywołają skutki w postaci zmiany parametrów techniczno-eksploatacyjnych w obowiązujących umowach przewozowych. Zaprojektowane zmiany w układzie tras i rozkładów jazdy spowodują zmianę wolumenów pracy eksploatacyjnej oraz liczby pojazdów w ruchu w kontraktach przewozowych, co przedstawiono w poniższych tabelach.

Tab. 4.1 Dynamika zmiany w pracy eksploatacyjnej w wyniku zaproponowanych modyfikacji układów tras i rozkładów jazdy (wartościowo).

@ Umowa przewozowa	Liczba wozokilometrów				
	W0	S1	S2	różnica S1/ W0	różnica S2/ W0
Powiat Wodzisławski	1 474 685,00	1 454 281,00	1 498 810,00	-20 404,00	24 125,00
miasto Wodzisław Śląski	495 967,80	-	-	-495 967,80	-495 967,80
obszar lokalny Suszec	33 188,40	33 188,40	33 188,40	-	-
obszar Wodzisław Śląski i gminy ościenne	1 096 812,40	1 536 331,30	1 429 117,70	439 518,90	332 305,30
obszar Czerwionka-Leszczyny i gminy ościenne	858 473,50	858 473,50	861 799,90	-	3 326,40
obszar Jastrzębie-Zdrój i gminy ościenne	3 136 800,30	3 156 283,80	3 055 184,20	19 483,50	-81 616,10
obszar lokalnej komunikacji Pawłowice	503 296,90	503 296,90	503 296,90	-	-
Suma wozokilometrów	7 599 224,30	7 541 854,90	7 381 397,10	-57 369,40	-217 827,20

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 4.2 Dynamika zmiany w pracy eksploatacyjnej w wyniku zaproponowanych modyfikacji układów tras i rozkładów jazdy (%).

Umowa przewozowa	Liczba wozokilometrów				
	W0	S1	S2	różnica S1/ W0	różnica S2/ W0
Powiat Wodzisławski	1 474 685,00	1 454 281,00	1 498 810,00	-1,4%	1,6%
miasto Wodzisław Śląski	495 967,80	-	-	-100,0%	-100,0%
obszar lokalny Suszec	33 188,40	33 188,40	33 188,40	0,0%	0,0%
obszar Wodzisław Śląski i gminy ościenne	1 096 812,40	1 536 331,30	1 429 117,70	40,1%	30,3%
obszar Czerwionka-Leszczyny i gminy ościenne	858 473,50	858 473,50	861 799,90	0,0%	0,4%
obszar Jastrzębie-Zdrój i gminy ościenne	3 136 800,30	3 156 283,80	3 055 184,20	0,6%	-2,6%
obszar lokalnej komunikacji Pawłowice	503 296,90	503 296,90	503 296,90	0,0%	0,0%
Suma wozokilometrów	7 599 224,30	7 541 854,90	7 381 397,10	-0,8%	-2,9%

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 4.3 Maksymalna liczba pojazdów w dzień roboczy szkolny w poszczególnych scenariuszach

Umowa przewozowa	Maksymalna liczba pojazdów				
	Stan obecny	Scenariusz S1	Scenariusz S2	Różnica S1 / stan obecny	Różnica S2/ stan obecny
Powiat Wodzisławski	24	24	24	-	-
miasto Wodzisław Śląski	8	-	-	8	-8
obszar lokalny Suszec	1	1	1	-	-
obszar Wodzisław Śląski i gminy ościenne	15	23	22	8	7
obszar Czerwionka-Leszczyny i gminy ościenne	11	11	11	-	-
obszar Jastrzębie-Zdrój i gminy ościenne	39	39	38	-	-1
obszar lokalnej komunikacji Pawłowice	6	6	6	-	-
Suma pojazdów	104	104	102	-	-2

Źródło: opracowanie własne.

4.2 Analiza prawna – wariant W0

4.2.1 Identyfikacja zakresu niezbędnych zmian

W wariantcie W0 nie zakłada się zmian o charakterze instytucjonalnym. Z tego względu, w wariantcie W0, ewentualne zmiany w kontraktach przewozowych sprowadzać się będą do zmian o charakterze przedmiotowym – dotyczących funkcjonujących linii i/lub liczby wzkm. Tego rodzaju zmiany mogą być wprowadzane jako zmiany przewidziane w umowie lub też jako zmiany dopuszczalne na podstawie ogólnie obowiązujących przepisów prawa.

W przypadku umów zawartych w wyniku udzielenia zamówienia publicznego, przypadki dopuszczalności zmian należy oceniać zgodnie z u.p.z.p. (por. wyżej – zmiana umowy o zamówienie publiczne). Co do zasady, prócz zmian przewidzianych w umowie, dopuścić należy więc zmiany uznane za nieistotne, lub też zmiany spełniające przesłanki zmian bagatelnych. W dalszej części niniejszego opracowania omówiono dopuszczalność zmian poszczególnych kontraktów.

4.2.2 Umowa nr GK-III.7243.5.2023 z dnia 21.12.2023 (WKM)

Umowa nr GK-III.7243.5.2023 z dnia 21.12.2023, zawarta pomiędzy Miastem Wodzisław Śląski a Konsorcjum: Kłosok Sp. z o. o. Sp. komandytowa oraz „Kłosok” Andrzej Kłosok, została zawarta w wyniku wyboru Wykonawcy w przetargu nieograniczonym – stanowi zatem umowę o zamówienie publiczne.

Przedmiotowa umowa dotyczy realizacji przewozów w gminnych przewozach pasażerskich, dla których organizatorem jest Miasto Wodzisław Śląski – są to zatem przewozy realizowane w ramach komunikacji miejskiej. Zgodnie z §5 Umowy, została ona zawarta na okres 24 miesiące. Jej okres obowiązywania upływa 31 grudnia 2025 r.

Umowa przewiduje pewną elastyczność w zakresie modyfikacji, wycinania kursów i objazdów – zmiany w tym zakresie są dopuszczalne i nie są traktowane jako zmiana umowy (§4 umowy). Z kolei w §17 ust. 1 lit. c) umowy przewidziano możliwość zmiany zakresu rzeczowego zamówienia, tj.:

- obowiązujących rozkładów jazdy w zakresie liczby kursów i godzin odjazdów,
- likwidacja linii komunikacyjnych i zwiększenie liczby kursów realizowanych na innych liniach,
- zmiana tras linii (przebiegu) komunikacyjnych, zmiana liczby dni.

Jak się wydaje, tak szeroko określone możliwości zmiany umowy są wystarczające ewentualnego modyfikowania pracy eksploatacyjnej w wariantcie W0. W razie, gdyby było to jednak niewystarczające, w grę wchodzi również zastosowanie tzw. zmiany bagatelnej, tj. zmiany ograniczonej co do wartości (nie więcej 10% pierwotnej wartości umowy i nie więcej niż tzw. próg unijny).

4.2.3 Umowa 08/POK/02/2021 z dnia 10 marca 2021 (MZK obszar Jastrzębie-Zdrój)

Umowa 08/POK/02/2021 z dnia 10 marca 2021 zawarta pomiędzy Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju a Międzygminną Komunikacją Autobusową Sp. z o. o. z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju. Została zawarta w wyniku udzielenia zamówienia sektorowego 376 ust. 2 i 388 pkt 1) u.p.z.p. (wolna ręką), stanowi więc umowę o zamówienie publiczne. Umowa została zawarta na 84 miesiące od rozpoczęcia świadczenia usług, tj. do dnia 10 marca 2028 r.

Dopuszczalne zmiany w przedmiocie umowy określone w treści §3. Zgodnie z tym przepisem, organizator dopuścił, w dowolnym okresie trwania umowy, możliwość czasowego zwiększenia lub zmniejszenia zakresu rzeczowego umowy, a co się z tym wiąże, dopuszcza również zmianę liczby autobusów przeznaczonych do obsługi zadań (gdy zachodzi konieczność czasowego zawieszenia kursowania linii bądź kursów), lub gdy zachodzi potrzeba uruchomienia dodatkowego autobusu (by zrealizować zadanie lub wydłużyć trasę przejazdu). Co istotne, ściśle określono okoliczności, w jakich możliwe jest wprowadzanie omawianych zmian i obejmują one:

- 1) Konieczność organizowania tras zastępczych (...) w związku z występującymi utrudnieniami w ruchu (...) lub z innych przyczyn uniemożliwiających funkcjonowanie komunikacji miejskiej w zakresie podstawowym (§3 ust. 2 lit. a);
- 2) Z powodu okoliczności siły wyższej (...) (§3 ust. 2 lit. b);
- 3) Zamawiający zastrzegł możliwość zmiany wartości zamówienia, czyli zmniejszenia lub zwiększenia zakresu całej wartości zamówienia w sposób wskazany w § 1 ust. 4, tj. obniżenie wartości o 10% lub zwiększenie o 50% (§3 ust. 2 lit.c).

W ocenie autora niniejszego opracowania, zakres dopuszczalnych zmian przedmiotowych umowy wyznacza ściśle §3 ust. 2 lit c w zw. z §1 ust. 4 umowy. Oznacza to, że dopuszczalne są zmiany polegające na czasowym zwiększeniu lub zmniejszeniu zakresu rzeczowego umowy i wiążącej się z tym zmianą liczby autobusów przeznaczonych do obsługi zadań, gdy zachodzi konieczność czasowego zawieszenia kursowania linii bądź kursów lub zachodzi potrzeba uruchomienia dodatkowego autobusu, by zrealizować zadanie, lub wydłużyć trasę przejazdu – w granicach (-10%) oraz (+50%). W świetle tak określonej dopuszczalności zmian, wątpliwa jest natomiast możliwość zmian polegających na trwałym modyfikowaniu zadań.

Tego rodzaju zmiany mogłyby być ewentualnie wprowadzane jako tzw. zmiany bagatelne, tj. zmiany ograniczone co do wartości (nie więcej 10% pierwotnej wartości umowy i nie więcej niż tzw. próg unijny) – przy czym limit ten pozostaje niezależny od limitu zmian wynikającego z treści umowy.

4.2.4 Umowa 04/POK/02/2016 z dnia 07 kwietnia 2016 r. (MZK obszar wodzisławski)

Umowa 04/POK/02/2016 z dnia 07 kwietnia 2016 r. została zawarta pomiędzy Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju a Konsorcjum: P.P.U.H. „Kłosok” Andrzej Kłosok i A21 Sp. z o. o. Umowa została zawarta w wyniku rozstrzygnięcia przetargu nieograniczonego, na 10 lat od dnia rozpoczęcia świadczenia usług, tj. obowiązuje do dnia 31 grudnia 2026 r.

Z uwagi na tryb zawarcia umowy, zmianę tego rodzaju ocenić należy z perspektywy przepisów prawa zamówień publicznych. Co istotne, z uwagi na fakt, iż umowa została zawarta przed wejściem w życie u.p.z.p., dopuszczalność jej zmian oceniać należy według przepisów obowiązujących w chwili wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia. W przypadku analizowanej umowy oznacza to konieczność zastosowania przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 2164, dalej: stare u.p.z.p.), w brzmieniu sprzed nowelizacji, która weszła w życie 28 lipca 2017 r. W ówczesnym stanie prawnym zmiana umowy w sprawie zamówienia publicznego była zatem dopuszczalna wyłącznie w dwóch przypadkach: (1) gdy zmiany umowy miały charakter nieistotny w stosunku do treści oferty lub (2) gdy zamawiający przewidział możliwość dokonania takiej zmiany w ogłoszeniu o zamówieniu lub w specyfikacji istotnych warunków zamówienia oraz określił warunki takiej zmiany. Ówczesne przepisy nie przewidywały możliwości wprowadzenia tzw. zmiany bagatelnej.

Możliwość wprowadzania do umowy zmian, w zakresie dotyczącym zakresu rzeczowego została określona w jej treści. Zgodnie z treścią §13 ust. 3 lit. a-d, w ramach rocznego zakresu rzeczowego, możliwa jest zmiana zakresu rzeczowego zamówienia:

- 1) Zmiana obowiązujących rozkładów jazdy w zakresie liczby kursów i godzin odjazdów w ramach rocznego zakresu rzeczowego;
- 2) Likwidacja linii komunikacyjnych lub zwiększanie liczby kursów realizowanych na innych liniach w ramach rocznego zakresu rzeczowego;
- 3) Zmiana tras linii komunikacyjnych, zmiana liczby kursów wykonywanych na danej linii komunikacyjnej, likwidacja linii komunikacyjnych, zmiana liczby linii w ramach rocznego zakresu rzeczowego;
- 4) Zlecenie Wykonawcy wykonywania przewozów na innych liniach komunikacyjnych w ramach rocznego zakresu rzeczowego w przypadku, gdy wynikać to będzie ze zmian organizacji ruchu lub z uzasadnionych potrzeb przewozowych.

Natomiast sam roczny zakres rzeczowy, zgodnie z §13 ust. 4 umowy, Zamawiający może zmniejszyć w zakresie 10%, w przypadku, gdy wynikać to będzie z potrzeb przewozowych lub ze zmian tras linii komunikacyjnych związanych ze zmianą organizacji ruchu. Umowa nie przewiduje możliwości zwiększenia rocznego zakresu rzeczowego.

4.2.5 Umowa 9/POK/4/2022 z dnia 28 czerwca 2022 r. (MZK obszar Suszec)

Umowa 9/POK/4/2022 z dnia 28 czerwca 2022 r. zawarta pomiędzy Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju a Firmą Disco Life Drink Bark Przewóz Osób Zbigniew Czech zawarta została na podstawie rozdziału V pkt 8 Regulaminu Zamówień Publicznych MZK z dnia 17 lutego 2021 r. Na podstawie trybu udzielenia zamówienia stwierdzić więc należy, że do umowy tej nie znajduje zastosowania u.p.z.p.

Dopuszczalność zmian w tej umowie ocenić należy więc z uwzględnieniem zasady swobody umów, o której mowa w art. 353 (1) k.c.: strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania, byleby jego treść lub cel nie sprzeciwiały się właściwości (naturze) stosunku, ustawie ani zasadom współżycia społecznego.

Strony określiły dopuszczalne zmiany w przedmiocie w treści §3 – zapisy te są tożsame z regulacją umowy 08/POK/02/2021, choć obie umowy zostały zawarte w różnych trybach. Zgodnie z tym przepisem, organizator dopuścił w dowolnym okresie trwania umowy, możliwość czasowego zwiększenia lub zmniejszenia zakresu rzeczowego umowy, a co się z tym wiąże, dopuszcza również zmianę liczby autobusów przeznaczonych do obsługi zadań, gdy zachodzi konieczność czasowego zawieszenia kursowania linii bądź kursów lub zachodzi potrzeba uruchomienia dodatkowego autobusu, by zrealizować zadanie, lub wydłużyć trasę przejazdu. Co istotne, ściśle określono okoliczności, w jakich możliwe jest wprowadzanie omawianych zmian i obejmują one:

- 1) Konieczność organizowania tras zastępczych (...) w związku z występującymi utrudnieniami w ruchu (...) lub z innych przyczyn uniemożliwiających funkcjonowanie komunikacji miejskiej w zakresie podstawowym (§3 ust. 2 lit. a);
- 2) Z powodu okoliczności siły wyższej (...) (§3 ust. 2 lit. b);
- 3) Zamawiający zastrzegł możliwość zmiany wartości zamówienia, czyli zmniejszenia lub zwiększenia zakresu całej wartości zamówienia w sposób wskazany w § 1 ust. 4, tj. obniżenie wartości o 10% lub zwiększenie o 50% (§3 ust. 2 lit.c).

Strony wyraźnie dopuściły zmiany polegające na czasowym zwiększeniu lub zmniejszeniu zakresu rzeczowego umowy, i wiążącej się z tym zmianie ilości autobusów przeznaczonych do obsługi zadań, gdy zachodzi konieczność czasowego zawieszenia kursowania linii bądź kursów lub zachodzi potrzeba uruchomienia dodatkowego autobusu, by zrealizować zadanie, lub wydłużyć trasę przejazdu – w granicach (-10%) oraz (+50%). W świetle tak określonej dopuszczalności zmian, podobnie jak w przypadku wcześniej analizowanej umowy 08/POK/02/2021, wątpliwe jest czy strony dopuściły możliwość zmian polegających na trwałym modyfikowaniu zadań.

W analizowanym przypadku, z uwagi na nieobjęcie umowy reżimem u.p.z.p., tego rodzaju zmiany mogą być jednak wprowadzane przez strony w ramach zasady swobody umów.

4.2.6 Umowa 36/POK/07/2023 z dnia 13 grudnia 2023 r. (MZK obszar Czerwionka-Leszczyny)

Umowa 36/POK/07/2023 z dnia 13 grudnia 2023 r. zawarta pomiędzy Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju a konsorcjum: Kłosok Sp. z o.o. Sp.k. oraz „Kłosok” Andrzej Kłosok, zawarta została w wyniku przeprowadzonej procedury udzielenia zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego (do umowy tej znajduje więc zastosowanie u.p.z.p.).

Przedmiotowa umowa dotyczy realizacji usług przewozowych w PTZ w systemie komunikacji miejskiej na liniach wchodzących w skład sieci komunikacyjnej obejmujących obszar MZK na terenie Czerwionki-Leszczyny, Pawłowic, Suszca, Żor i gmin ościennych. Rozpoczęcie wykonywania usług przewozowych przewidziano na 1 kwietnia 2024 r., zaś okres obowiązywania umowy upływa 31 marca 2030 r.

Całkowity zakres rzeczowy w okresie trwania umowy, tj. 72 miesięcy, określono na 5 149 277,80 wzkm, co stanowi podstawę do określenia całkowitej wartości umowy na dzień jej zawarcia tj. kwoty 50 411 429,66 zł netto. Umowa przewiduje możliwość zwiększenia jej wartości o 50% (§1 ust. 6 umowy).

Dopuszczalne zmiany w przedmiocie umowy określono w §4. Zgodnie z przywołaną regulacją organizator dopuszcza możliwość czasowego zwiększenia lub zmniejszenia zakresu rzeczowego, a co się z tym wiąże, dopuszcza również zmianę liczby autobusów przeznaczonych do obsługi zadań. Ściśle określono jednak warunki, pod którymi można wprowadzać takie zmiany, tj.:

- w przypadku konieczności organizowania tras zastępczych, objazdowych z przyczyn uniemożliwiających funkcjonowanie komunikacji miejskiej w zakresie podstawowym (§4 ust. 1 lit.a);
- z powodu okoliczności siły wyższej (§4 ust. 1 lit. b);
- możliwość zmiany liczby zaplanowanych wozokilometrów (§4 ust. 1 lit. c) – z zachowaniem uwarunkowań określonych w §1 ust. 6.

Dopuszczona przez organizatora zmiana, określona w §4 ust. 1 lit. c), polegająca na możliwości zmiany liczby zaplanowanych wzkm, przy uwzględnieniu zapisów §1 ust. 6, daje daleko posuniętą swobodę w zwiększaniu wartości umowy – wartość ta może ulec zwiększeniu o 50% (co przekłada się na możliwość zwiększenia liczby wzkm). Jednocześnie jednak, z uwagi na określoną w §1 ust. 6 minimalną wartość świadczenia organizatora, stwierdzić należy, że niemożliwe jest zmniejszenie liczby zaplanowanych wozokilometrów – w sposób zmniejszający wartość umowy poniżej określonej wartości.

Poza możliwością wprowadzania zmian wynikających z umowy, w grę wchodzi również zastosowanie tzw. zmiany bagatelnej, tj. zmiany ograniczonej co do wartości (nie więcej niż 10% pierwotnej wartości umowy i nie więcej niż tzw. próg unijny).

4.2.7 Umowa 26/POK/07/2024 z dnia 13 grudnia 2024 r. (MZK obszar Pawłowice)

Umowa 26/POK/07/2023 z dnia 13 grudnia 2023 r. zawarta pomiędzy Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju a Morsus Bus Sp. z o. o. zawarta została w wyniku przeprowadzonej procedury udzielenia zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego (do umowy tej znajduje więc zastosowanie u.p.z.p.).

Przedmiotowa umowa dotyczy realizacji autobusowych usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym w systemie komunikacji miejskiej na liniach wchodzących w skład sieci komunikacyjnej obejmujących obszar MZK na obsługiwanym przez Komunikację Lokalną Gminy Pawłowice i gmin ościennych. Rozpoczęcie wykonywania usług przewozowych przewidziano na 1 stycznia 2025 r., zaś okres obowiązywania umowy upływa 30 czerwca 2029 r.

Całkowity zakres rzeczowy w okresie trwania umowy tj. 54 miesięcy, określono na 2 245 232,7 wzkm, co stanowi podstawę do określenia całkowitej wartości umowy na dzień jej zawarcia tj. kwoty 15 200 225,38 zł netto (§1 ust. 6). Umowa przewiduje możliwość zwiększenia jej wartości o 50% (§1 ust. 7 umowy). Jest to maksymalna wartość wynagrodzenia, jaką dopuszcza Zamawiający w efekcie zastosowania postanowień o zasadach wprowadzania zmian wysokości wynagrodzenia.

W umowie zastrzeżono również, że możliwe jest zmniejszanie lub zwiększanie liczby wykonywanych wzkm – jednak z zachowaniem wartości określonych w §1 ust. 6. Jak się wydaje, zmiany te mogą mieć więc wyłącznie charakter czasowy i nie mogą prowadzić do zmiany całkowitego zakresu rzeczowego (odniesienie do §1 ust. 6 powoduje, że nie jest nim objęta możliwość zwiększenia wartości, o której mowa w §1 ust. 7).

Dopuszczalne zmiany w przedmiocie umowy określono w §4. Zgodnie z przywołaną regulacją organizator dopuszcza możliwość czasowego zwiększenia lub zmniejszenia zakresu rzeczowego, a co się z tym wiąże, dopuszcza również zmianę liczby autobusów przeznaczonych do obsługi zadań. Ściśle określono jednak warunki, pod którymi można wprowadzać takie zmiany, tj.:

- w przypadku konieczności organizowania tras zastępczych, objazdowych z przyczyn uniemożliwiających funkcjonowanie komunikacji miejskiej w zakresie podstawowym (§4 ust. 1 lit.a);
- z powodu okoliczności siły wyższej (§4 ust. 1 lit. b);
- możliwość zmiany liczby zaplanowanych wozokilometrów (§4 ust. 1 lit. c) – z zachowaniem uwarunkowań określonych w §1 ust. 6.

Dopuszczona przez organizatora zmiana, określona w §4 ust. 1 lit. c), polegająca na możliwości zmiany liczby zaplanowanych wozokilometrów, przy uwzględnieniu zapisów §1 ust. 6, inaczej aniżeli w przypadku wcześniej omawianej umowy 36/POK/07/2023, nie daje swobody w zwiększaniu wartości umowy. Odesłanie do §1 ust. 6 nie obejmuje bowiem możliwości zwiększenia wartości umowy (które ujęto w §1 ust. 7). Z uwagi na określoną w §1 ust. 6 minimalną wartość świadczenia organizatora, stwierdzić należy, że niemożliwe jest również zmniejszenie liczby zaplanowanych wozokilometrów – w sposób zmniejszający wartość umowy poniżej określonej wartości.

Ewentualne zmiany umowy, poza wąsko zakreślonymi możliwościami wynikającymi z treści umowy, mogą być wprowadzane poprzez zastosowanie tzw. zmiany bagatelnej, tj. zmiany ograniczonej co do wartości (nie więcej 10% pierwotnej wartości umowy i nie więcej niż tzw. próg unijny).

4.2.8 Umowa WKT.71.40.47.2023 z dnia 5 września 2023 r. (WKP)

Umowa WKT.71.40.47.2023 z dnia 5 września 2023 r. została zawarta pomiędzy Powiatem Wodzisławskim a Przedsiębiorstwem Komunikacji Samochodowej w Raciborzu. Podstawą zawarcia umowy był art. 22 ust. 1 pkt 2) u.p.t.z. oraz art. 3 rozporządzenia 1370/2007. Umowa została zawarta w tzw. trybie bezpośrednim (z pominięciem u.p.z.p.), co było możliwe z uwagi na fakt, że PKS w Raciborzu jest podmiotem wewnętrznym Powiatu Wodzisławskiego (w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007). Umowa została zawarta na czas określony: od 1 stycznia 2024 r. do 31 sierpnia 2029 r.

Dopuszczalność bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie PTZ statuuje art. 22 u.p.t.z. Zgodnie z art. 22 ust.1 pkt 2) u.p.t.z., organizatorowi przysługuje prawo do bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, m.in. w przypadku gdy świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Oceniając dopuszczalność zmian umowy zawartej w trybie bezpośrednim, należy w pierwszym rzędzie podkreślić, że ze względu na tryb jej zawarcia nie znajdują do niej zastosowania przepisy u.p.z.p. ograniczające możliwość zmian w zawartych umowach. Podkreślić należy nadto, że ani u.p.t.z., ani rozporządzenie 1370/2007, nie zawierają szczególnych przepisów regulujących procedurę zmiany umowy zawartej w trybie bezpośrednim.

Zaznaczyć należy również, że umowa zawiera wysoce elastyczny mechanizm kształtowania zakresu rzeczowego, nie wymagający jej zmian. W §1 ust. 2 i 3 określono szacunkową wielkość pracy eksploatacyjnej objętej umową oraz linie komunikacyjne, na których świadczone mają być usługi. Natomiast w §1 ust. 4 organizator zastrzegł sobie prawo wydłużenia linii, skrócenia linii, zmiany przebiegu linii, likwidacji linii i ograniczenia pracy eksploatacyjnej w zależności od potrzeb społecznych. Likwidacja linii lub ograniczenia pracy eksploatacyjnej powyżej 20% wymagają powiadomienia operatora w terminie 2 miesięcy przed zmianą.

Biorąc pod uwagę tryb zawarcia umowy, przy ocenie dopuszczalności zmian, należy odwołać się do ogólnych reguł k.c., w tym zasady swobody umów, zezwalającej stronom ukształtować stosunek prawny według własnego uznania, byleby treść lub cel umowy nie sprzeciwiały się właściwości (naturze) stosunku prawnego, ustawie ani zasadom współżycia społecznego. Zgodnie z treścią umowy zmiany wymagają dochowania formy pisemnej pod rygorem nieważności (§ 10 ust. 11).

4.3 Analiza prawna – wariant W1

4.3.1 Identyfikacja zakresu niezbędnych zmian

Zasadnicza zmiana instytucjonalna w wariantcie W1 polega na przejęciu zadań organizatora transportu w Mieście Wodzisław Śląski przez MZK (rozwiązanie możliwe w drodze przystąpienia przez Miasto Wodzisław Śląski do MZK lub w drodze zawarcia odpowiedniej umowy w sprawie udzielenia pomocy finansowej).

W związku z przeprowadzanymi zmianami niezbędne będzie wprowadzenie zmian w kontrakcie przewozowym zawartym przez Miasto Wodzisław Śląski, tj. w umowie nr GK-III.7243.5.2023 z dnia 21.12.2023, zawartej pomiędzy **Miastem Wodzisław Śląski** a Konsorcjum: Kłosok Sp. z o. o. Sp. komandytowa oraz „Kłosok” Andrzej Kłosok.

Przedmiotowa umowa dotyczy realizacji przewozów w gminnych przewozach pasażerskich, dla których organizatorem jest Miasto Wodzisław Śląski – są to zatem przewozy realizowane w ramach komunikacji miejskiej. Zgodnie z §5 Umowy, została ona zawarta na okres 24 miesięcy. Jej okres obowiązywania upływa zatem 31 grudnia 2025 r.

W analizowanej umowie, wynagrodzenie Wykonawcy określono w formie stawki za wzkm. Umowa, zgodnie z aktualnymi w chwili jej zawarcia przepisami u.p.z.p., zawiera również klauzule dotyczące waloryzacji stawki.

Wykonawca zobowiązany jest do prowadzenia sprzedaży biletów w autobusach, a także do udostępnienia określonych w umowie punktów sprzedaży biletów okresowych i biletomatów. Należy jednak zaznaczyć, że wpływy ze sprzedaży biletów, jak również z opłat dodatkowych, stanowią dochód wykonawcy (inaczej aniżeli w większości umów zawieranych przez MZK). Wykonawcę obciążają także koszty związane z dystrybucją i drukowaniem biletów. W treści umowy zawarto informację, zgodnie z którą Zamawiający szacuje dochód ze sprzedaży biletów na poziomie około 500 000,00 zł rocznie. Wykonawca zobowiązany jest przy tym do stosowania ulg ustawowych oraz ulg komunalnych wprowadzonych przez Miasto Wodzisław Śląski, a także do świadczenia bezpłatnych przewozów dla określonych kategorii pasażerów (§11 ust. 2 umowy, ulgi wymienione w załączniku nr 2 do umowy). Z uwagi na charakter komunikacji (komunikacja miejska), Wykonawcy nie przysługuje finansowana z budżetu państwa rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg ustawowych.

W przypadku realizacji wariantu W1, podstawową zmianą w analizowanej umowie musiałaby być zmiana organizatora przewozów, tj. zmiana podmiotowa po stronie Zamawiającego. Ponadto zasadne byłoby wprowadzenie zmian umożliwiających ujednolicenie zasad funkcjonowania komunikacji objętej umową z pozostałymi liniami organizowanymi przez MZK. Tego rodzaju zmiany mogłyby polegać na: dostosowaniu taryfy do stosowanej na pozostałych liniach MZK, optymalnie poprzez wprowadzenie biletów MZK na objętych liniach komunikacyjnych. Tego rodzaju zmiana musiałaby łączyć się z odstąpieniem od pozostawienia wpływów z biletów po stronie Wykonawcy, na rzecz przejęcia ich przez organizatora (co zapewne musiałoby wiązać się ze zmianą wynagrodzenia). Jako że omawiana umowa jest umową o zamówienie publiczne, wszystkie

ewentualne zmiany rozpatrywać należy w świetle regulacji u.p.z.p. – tj. dopuszczalności zmian umowy o zamówienia publiczne.

4.3.2 Zmiana podmiotowa

Przeprowadzona wcześniej analiza prawna (por. wyżej) wykazała, że zmiana podmiotowa po stronie Zamawiającego jest co do zasady możliwa.

Wśród warunków dopuszczalności tego rodzaju zmiany wskazano, że cesja umowy o zamówienia publiczne po stronie Zamawiającego jest możliwa, o ile podmiot wstępujący w prawa i obowiązki jest również zamawiającym zobowiązanym do stosowania u.p.z.p. oraz o ile zmiana tego rodzaju leży w interesie publicznym.

W analizowanym przypadku, w opinii autorów niniejszego opracowania, obie przesłanki są spełnione. MZK, podobnie jest Miasto Wodzisław Śląski, jest zamawiającym zobowiązanym do stosowania u.p.z.p. Ewentualna zmiana, byłaby konsekwencją zmian instytucjonalnych w sferze organizacji transportu, poprzedzonych dogłębną analizą zasadności podejmowanych działań – nie ulega więc wątpliwości, że zmiana tego rodzaju leżałaby w interesie publicznym.

4.3.3 Zmiana zasad biletowania

Dopuszczalność zmiany polegającej na wprowadzeniu, na liniach objętych umową, biletów MZK, rozpatrywać należy z perspektywy przepisów u.p.z.p. Ponieważ możliwość jej wprowadzenia nie została przewidziana w treści umowy, zmiana może być dopuszczalna w jednym z trzech przypadków:

- 1) Jeżeli jest zmianą nieistotną (art. 454 u.p.z.p. a contrario);
- 2) jeżeli konieczność zmiany umowy, w tym w szczególności zmiany wysokości ceny, spowodowana jest okolicznościami, których zamawiający, działając z należytą starannością, nie mógł przewidzieć, o ile zmiana nie modyfikuje ogólnego charakteru umowy, a wzrost ceny spowodowany każdą kolejną zmianą nie przekracza 50% wartości pierwotnej umowy (art. 455 ust. 1 pkt 4);
- 3) jako zmiana bagatelna – bez względu na ocenę istotności zmiany.

Z uwagi na fakt, iż w treści umowy oszacowano roczną wartość wpływów ze sprzedaży biletów, szacując ją na kwotę ok. 500 000, 00 zł rocznie, stosunkowo łatwe jest oszacowanie wartości zmiany, polegającej na wprowadzeniu biletów MZK i pozbawieniu Wykonawcy wpływów ze sprzedaży, z jednoczesną zmianą (zwiększeniem wynagrodzenia). Jako że do końca okresu trwania umowy pozostał niespełna rok, wartość zmiany wynosi mniej niż 500 000, 00 zł.

Kwota ta jest istotnie mniejsza aniżeli 10% wartości umowy, a także plasuje się poniżej progów unijnych. Zmiana jest więc dopuszczalna jako zmiana bagatelna.

4.3.4 Przeniesienie zadań transportowych do istniejących umów

Alternatywnym rozwiązaniem, w stosunku do „przejęcia” przez MZK umowy realizowanej obecnie na terenie Miasta Wodzisław Śląski, jest zakończenie bytu prawnego obowiązującej umowy, z jednoczesnym przeniesieniem zadań przewozowych do aktualnych umów realizowanych MZK.

W pierwszej kolejności należy wskazać, że umowa nr GK-III.7243.5.2023 została zawarta na czas określony, tj. do dnia 31 grudnia 2025 r. Warunki jej jednostronnego rozwiązania przez Strony zostały określone w §18 umowy. Żaden z tych przepisów nie daje Zamawiającemu możliwości jednostronnego rozwiązania umowy bez naruszenia umowy/utruty uprawnień przez Wykonawcę. W ocenie autora niniejszego opracowania, w szczególności nie daje takiego uprawnienia regulacja zawarta w §18 ust. 4, odnosząca się do zaistnienia istotnej zmiany okoliczności powodującej, że wykonanie umowy nie leży w interesie publicznym, czego nie można było przewidzieć w chwili zawarcia umowy. Okoliczności tego rodzaju stanowią bowiem, zgodnie z ugruntowanym poglądem piśmiennictwa, okoliczności niezależne od stron – w tym przypadku zmiana okoliczności wynikałyby zaś wyłącznie z woli Zamawiającego.

Niemniej, wskazać należy, że w ocenie autorów niniejszego opracowania, umowa może ulec rozwiązaniu w drodze porozumienia stron. Jak się wydaje, rozwiązanie to może być interesujące dla drugiej strony umowy – tj. Konsorcjum Kłosok, jeżeli rozwiązanie to, zostałoby „zrekompensowane” odpowiednim zwiększeniem zakresu rzeczowego jednej z dwóch umów zawartych z MZK. Komentując możliwość tego rodzaju zmiany, odwołać należy się do ustaleń poczynionych przy omawianiu wariantu W0 – tj. zmian o charakterze przedmiotowym – dotyczących funkcjonujących linii i/lub liczby wozokilometrów.

Rozważając dwie umowy zawarte przez konsorcjum Kłosok, wskazać należy, że:

- 1) Umowa 36/POK/07/2023 z dnia 13 grudnia 2023 r. (MZK obszar Czerwionka-Leszczyny) zawiera zapisy pozwalające na zwiększenie wartości umowy o 50%, a także zwiększenie liczby wozokilometrów. Pod względem formalnym dopuszczalne byłoby więc wprowadzenie zmiany zakresowej w tej umowie.
- 2) Umowa 04/POK/02/2016 z dnia 07 kwietnia 2016 r. (MZK obszar wodzisławski) nie pozwala na trwałe zwiększenie pracy eksploatacyjnej. Z uwagi na fakt, że została zawarta na podstawie starej u.p.z.p., nie ma również możliwości skorzystania z dobrodziejstwa tzw. zmiany bagatelnej.

Analizując dopuszczalność zwiększenia pracy eksploatacyjnej w ramach umowy 04/POK/02/2016 można byłoby sięgnąć do przepisu art. 19 ust. 3 ustawy z dnia 22 czerwca 2016 r. *o zmianie ustawy Prawo zamówień publicznych oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 1020 z późn. zm.), regulującego dopuszczalność zmiany umowy w sprawie zamówienia publicznego, zawartych przed dniem wejścia w życie nowelizacji. Powołany przepis dopuszcza udzielanie tzw. zamówień uzupełniających, ograniczając je jednak do okresu 3 lat do dnia zawarcia umowy – co wyklucza możliwość ich zastosowania w analizowanym przypadku. Wskazuje on również na możliwość udzielenia zamówienia dodatkowego, nieprzekraczającego łącznie 50% wartości realizowanego zamówienia, niezbędnego do prawidłowego wykonania zamówienia realizowanego, którego wykonanie stało się konieczne na skutek sytuacji niemożliwej wcześniej do przewidzenia, jeżeli z przyczyn technicznych lub gospodarczych oddzielenie zamówienia dodatkowego od zamówienia podstawowego wymagałoby poniesienia niewspółmiernie wysokich kosztów, lub wykonanie zamówienia podstawowego jest uzależnione od wykonania zamówienia dodatkowego.

Żadna z powyższych okoliczności nie zachodzi w badanej sytuacji – wobec czego niemożliwe jest rozszerzenie umowy 04/POK/02/2016 poprzez udzielenie zamówienia uzupełniającego (z uwagi na upływ czasu) lub poprzez zamówienie dodatkowe (niespełnione przesłanki).

Jedyną podstawą dopuszczalności rozważanej zmiany może być więc jedynie uznanie jej za **zmianę nieistotną w stosunku do treści oferty**, tj. stwierdzenie, że nie jest ona zakazana na gruncie art. 144 starego u.p.z.p. Jak wcześniej wskazano, ocena istotności zmiany, również pod rządami starego u.p.z.p., wymaga oceny w okolicznościach konkretnego przypadku. Zgodnie z orzecznictwem, nieistotność zmiany należy rozumieć w ten sposób, że wiedza o ich wprowadzeniu do umowy na etapie postępowania o udzielenie zamówienia nie wpłynęłaby na krąg podmiotów ubiegających się o zamówienie publiczne ani też na wynik postępowania. Należy przy tym domniemywać, że nieistotne są zmiany o stosunkowo małej wartości – przy czym domniemanie to można obalić, gdy zmiana, choć kwotowo nieistotna, prowadzi do zmiany charakteru umowy.

Z przeprowadzonych kalkulacji wynika, że w rozważanym wariantcie nastąpiłoby zwiększenie wzkm w 2026 r. o ok. 420 000, w stosunku do rocznego poziomu ok. 1 100 000 ustalonego w umowie. W całym, dziesięcioletnim okresie trwania umowy, opiewa ona na 11 000 000 wzkm. Przyrost wzkm w skali całego okresu umowy wyniósłby zatem mniej niżeli 5% - co stanowi istotny argument na rzecz nieistotności zmiany. Nie ulega również wątpliwości, że nie ulega zmianie charakter umowy – wprowadzane zmiany nie zmieniają bowiem istoty zobowiązania Wykonawcy. Przewozy będą realizowane wciąż na tym samym obszarze, jak ma to miejsce obecnie.

Powyższe wskazania stanowią istotne argumenty na rzecz uznania zmiany za nieistotną i tym samym przyjęcia, że jest ona dopuszczalna na gruncie art. 144 starego u.p.z.p. (w brzmieniu z dnia zawarcia umowy). Niemniej należy zaznaczyć, że z uwagi na ocenność przesłanki nieistotności, jej stosowanie wiąże się każdorazowo z niemożliwym do wyeliminowania ryzykiem prawnym odmiennej oceny ewentualnych organów kontrolujących.

Podsumowując możliwość przeniesienia zadań transportowych do jednej z dwóch umów zawartych przez konsorcjum Kłosok, autorzy niniejszego opracowania wskazują, że:

- 1) Umowa 36/POK/07/2023 z dnia 13 grudnia 2023 r. zawiera zapisy pozwalające na zwiększenie wartości umowy o 50%, a także zwiększenie liczby wzkm. Pod względem formalnym dopuszczalne jest więc przeniesienie zadań transportowych do tej umowy, bez istotnych ryzyk prawnych.
- 2) Umowa 04/POK/02/2016 z dnia 07 kwietnia 2016 r. nie pozwala na trwałe zwiększenie pracy eksploatacyjnej. Z uwagi na fakt, że została zawarta na podstawie starej u.p.z.p., nie ma również możliwości skorzystania z dobrodziejstwa tzw. zmiany bagatelnej, nie są spełnione przesłanki do zamówień uzupełniających bądź dodatkowych.

Jedyną drogą przeniesienia zadań transportowych do tej umowy jest więc uznanie wprowadzonej zmiany za nieistotną w stosunku do treści oferty, tj. stwierdzenie, że nie jest ona zakazana na gruncie art. 144 starego u.p.z.p. W całym, dziesięcioletnim okresie trwania umowy, opiewa ona na 11 000 000 wzkm. Przyrost wzkm w skali całego okresu umowy wyniósłby zatem mniej niżeli 5% - co stanowi istotny argument na rzecz nieistotności zmiany. Nie ulega również wątpliwości, że nie ulega zmianie charakter umowy – wprowadzane zmiany nie zmieniają bowiem istoty zobowiązania Wykonawcy. Powyższe wskazania stanowią istotne argumenty na rzecz uznania zmiany za nieistotną, niemniej, zaznaczyć należy, że z uwagi na ocenność przesłanki nieistotności, jej stosowanie wiąże się każdorazowo z niemożliwym do wyeliminowania ryzykiem prawnym odmiennej oceny ewentualnych organów kontrolujących.

4.4 Analiza prawna – wariant W2 (ZPG)

4.4.1 Identyfikacja niezbędnych zmian

Zasadnicza zmiana instytucjonalna w wariantcie W2 polega na przejęciu zadań organizatora transportu w przez nowo utworzony związek powiatowo – gminny, obejmujący dotychczasowe gminy członkowskie MZK, Miasto Wodzisław Śląski oraz Powiat Wodzisławski.

W związku z wprowadzonymi zmianami niezbędne będzie wprowadzenie zmian w trwających umowach zawartych przez wszystkich dotychczasowych organizatorów, tj.: MZK, Miasto Wodzisław Śląski oraz Powiat Wodzisławski, tj. w następujących umowach:

- 1) Umowa 08/POK/02/2021 z dnia 10 marca 2021 zawarta **pomiędzy Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym** z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju a Międzygminną Komunikacją Autobusową Sp. z o. o. z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju; zawarta w wyniku udzielenia zamówienia sektorowego 376 ust. 2 i 388 pkt 1) p.z.p. (wolna ręka); umowa zawarta na 84 miesiące od rozpoczęcia świadczenia usług tj. do 10 marca 2028 r.;
- 2) Umowa 04/POK/02/2016 z dnia 07 kwietnia 2016 r. zawarta pomiędzy **Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym** z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju a Konsorcjum: P.P.U.H. „Kłosok” Andrzej Kłosok i A21 Sp. z o. o.; umowa zawarta w wyniku rozstrzygnięcia przetargu nieograniczonego; umowa zawarta na 10 lat od dnia rozpoczęcia świadczenia usług, tj. do dnia 31 grudnia 2026 r.;
- 3) Umowa 9/POK/4/2022 z dnia 28 czerwca 2022 r. zawarta pomiędzy **Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym** z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju a Firmą Disco Life Drink Bar Przewóz Osób Zbigniew Czech zawarta na podstawie rozdziału V pkt 8 Regulaminu Zamówień Publicznych MZK z dnia 17 lutego 2021 r.; Umowa zawarta na okres 36 miesięcy od 1 stycznia 2023 r., tj. do 31 grudnia 2025 r.;
- 4) Umowa 36/POK/07/2023 z dnia 13 grudnia 2023 r. zawarta pomiędzy **Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym** z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju a Kłosok Sp. z o. o. Sp. Komandytowa oraz „Kłosok” Andrzej Kłosok;
- 5) Umowa 26/POK/7/2024 z dnia 13 grudnia 2024 r. zawarta pomiędzy Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju a Morsus Bus Sp. z o.o.;
- 6) Umowa WKT.71.40.47.2023 z dnia 5 września 2023 r., zawarta pomiędzy **Powiatem Wodzisławskim** z Przedsiębiorstwem Komunikacji Samochodowej w Raciborzu.

Pierwszą z niezbędnych zmian, w każdej w ww. umów, jest zmiana podmiotowa po stronie Zamawiającego, tj. zastąpienie dotychczasowego zamawiającego – organizatora, przez nowopowstały ZPG. Kolejną kwestią wymagającą rozstrzygnięcia, jest dostosowanie umów do wymagań związanych z uzyskiwaniem przez operatorów dotacji, o której mowa w art. 56 u.p.t.z. (z uwagi na zmianę charakteru przewozów w niektórych umowach, z komunikacji miejskiej na komunikację powiatowo – gminną). Z uwagi na fakt, że niektóre z umów (por. niżej) zostały zawarte z tzw. „podmiotem wewnętrznym”, niezbędne jest również uwzględnienie tej kwestii w związku ze zmianami instytucjonalnymi.

4.4.2 Umowa 08/POK/02/2021 z dnia 10 marca 2021 (MZK obszar Jastrzębie-Zdrój)

Umowa 08/POK/02/2021 z dnia 10 marca 2021 zawarta pomiędzy Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju a Międzygminną Komunikacją Autobusową Sp.z o.o. z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju została zawarta w wyniku udzielenia zamówienia sektorowego 376 ust. 2 i 388 pkt 1) p.z.p. (wolna ręka). Umowa została zawarta na 84 miesiące od rozpoczęcia świadczenia usług, tj. do dnia 10 marca 2028 r.

Podobnie jak w umowie 04/POK/02/2016 z dnia 07 kwietnia 2016 r., wykonawca zobowiązany jest do sprzedaży biletów w autobusach, za pośrednictwem kierowców – natomiast wpływy z opłat za przewóz i innych opłat przysługują MZK. Wykonawca w związku z prowadzeniem sprzedaży, uzyskuje prowizję 7% od wartości sprzedaży.

Zmiana Zamawiającego z MZK na nowopowstały ZPG jest co do zasady dopuszczalna (por. Przypadek szczególny – zmiana podmiotowa po stronie Zamawiającego) – bez względu na sposób powstania ZPG (por. Przypadek szczególny – zmiana podmiotowa po stronie Zamawiającego). Należy jednak zaznaczyć, że ewentualne powstanie ZPG w drodze przystąpienia Powiatu Wodzisławskiego i przekształcenia MZK w związek powiatowo – gminny (o art. 73b u.s.g. w związku z art. 72c u.s.p.), spowoduje automatyczne wstąpienie ZPG w obowiązującą umowę. Zgodnie bowiem z art. 72c u.s.p. związek powiatowo-gminny wstępuje z dniem ogłoszenia statutu we wszystkie prawa i obowiązki przekształconego związku.

Przekształcenie związku międzygminnego w związek powiatowo – gminny

Stosownie do regulacji art. 73b ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym* (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1465 z późn. zm., dalej: u.s.g.), do związku międzygminnego może przystąpić powiat. W takim przypadku następuje przekształcenie związku międzygminnego w związek powiatowo-gminny.

Przekształcenie, o którym mowa, regulowane jest przepisami ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. *o samorządzie powiatowym* (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 107 z późn. zm., dalej: u.s.p.). Zgodnie z art. 72c ust. 2 u.s.p. przekształcenie związku międzygminnego w związek powiatowo-gminny wymaga zmiany statutu związku w trybie i na zasadach dotyczących związku międzygminnego. Zmiany statutu, dokonuje zgromadzenie związku w drodze uchwały, po uprzednim uzgodnieniu projektu zmiany z wojewodą. Uchwała o zmianie statutu jest następnie przekazywana radom gmin uczestniczących w związku, które mogą wnieść sprzeciw. Zmiana statutu podlega ogłoszeniu w dzienniku urzędowym.

Związek powiatowo-gminny, z dniem ogłoszenia statutu, wstępuje we wszystkie prawa i obowiązki przekształconego związku międzygminnego, staje się więc następcą prawnym związku międzygminnego (tzw. sukcesja uniwersalna). Organy związku powiatowo-gminnego stają się organami właściwymi lub stronami wszczętych i niezakończonych postępowań administracyjnych i sądowych.

Pomimo zachodzącej sukcesji uniwersalnej, obowiązujące przepisy precyzują, że ujawnienie w księgach wieczystych lub w rejestrach przejścia na przekształcony związek, praw ujawnionych w tych księgach lub w rejestrach następuje na wniosek związku – w tym zakresie wymagane jest więc działanie.

Pomimo automatycznego wstąpienia ZPG do umowy, w miejsce MZK, z uwagi na zastosowanie trybu zamówienia z wolnej ręki, należy zbadać, czy w stosunku do nowego Zamawiającego, tj. ZPG, przesłanki zastosowania trybu będą nadal spełnione.

MZK posiada 100% udziałów w Międzygminnej Komunikacji Autobusowej Sp. z o. o. Podstawą udzielenia zamówienia w trybie „z wolnej ręki” była związana z tym okoliczność spełnienia przesłanek określonych w art. 214 ust. 1 pkt 11 u.p.z.p. – spółka zawarła umowę jako tzw. „podmiot wewnętrzny” MZK. Kontynuacja umowy przez ZPG wymaga więc, aby spółka pozostawała „podmiotem wewnętrznym” ZPG. W przypadku wyboru ścieżki przekształcenia MZK w ZPG (por. wyżej), z uwagi na zachodzącą sukcesję uniwersalną, dojdzie również do następstwa prawnego w sferze własności udziałów. Międzygminna Komunikacja Autobusowa Sp. z o. o., będąca podmiotem wewnętrznym MZK, stanie się, z chwilą przekształcenia MZK, podmiotem wewnętrznym nowopowstałego podmiotu.

Z uwagi na tryb zawarcia umowy, zmianę tego rodzaju ocenić należy z perspektywy przepisów u.p.z.p. W pierwszej kolejności wykluczyć należy możliwość jej wprowadzenia w oparciu o art. 455 ust. 1 pkt 1, tj. jako zmiany przewidzianej w umowie (brak takiej możliwości w katalogu zawartym w §13 umowy). Nie jest również możliwym wprowadzenie rozważanej zmiany w oparciu o art. 455 ust. 1 pkt 4) – tj. jako zmianę niemożliwą do przewidzenia. Okoliczności wywołujące konieczność zmiany umowy powinny być bowiem niezależne od jej stron (tak: A. Gawrońska-Baran [w:] E. Wiktorowska, A. Wiktorowski, P. Wójcik, A. Gawrońska-Baran, *Prawo zamówień publicznych. Komentarz aktualizowany*, LEX/el. 2024, art. 455), a w szczególności niezależne od woli zamawiającego (tak: J. E. Nowicki [w:] P. Wiśniewski, J. E. Nowicki, *Prawo zamówień publicznych. Komentarz*, wyd. V, Warszawa 2023, art. 455.). Tymczasem rozważana zmiana charakteru przewozów z komunikacji miejskiej na powiatowo – gminną, jeśli zaistnieje, będzie wynikiem celowego działania, w pełni zależnym od woli MZK.

Ewentualna zmiana umowy, związana ze zmianą zasad biletowania, musiałaby więc zostać uznana za zmianę nieistotną, ewentualnie być dopuszczalna z uwagi na wartość, jako zmiana bagatelna.

Jak wskazano we wcześniejszych analizach, istotność zmiany umowy oceniać należy każdorazowo w okolicznościach konkretnego przypadku. Art. 454 ust. 2 u.p.z.p. jedynie przykładowo wylicza zmiany, które ustawodawca uważa za istotne. Z perspektywy oceny badanej umowy, przywołać należy w art. art. 454 ust. 2 pkt 3). Zgodnie z powołanym przepisem istotną jest zmiana, która w sposób znaczny rozszerza albo zmniejsza zakres świadczeń wynikających z umowy. W ocenie autora niniejszego opracowania konieczność zorganizowania po stronie operatora infrastruktury sprzedaży biletów (w szczególności: nabycie, zarejestrowanie i odpowiednie serwisowanie kas rejestrujących, umożliwiających sprzedaż biletów we własnym imieniu i na swoją rzecz), a także samo przejęcie ryzyka wpływów z tej sprzedaży, niesie istotne ryzyko zakwalifikowania jako znaczne rozszerzenie zakresu świadczeń operatora, a tym samym zmiana istotna. Zmiana tego rodzaju prowadzi bowiem w istocie do przejęcia przez operatora części ryzyka związanego z działalnością przewozową. Z drugiej strony, z faktem nabycia przez Wykonawcę prawa do zachowania wpływów z biletów wiązać się powinno zmniejszenie wynagrodzenia Wykonawcy – w przeciwnym razie doszłoby do zmiany równowagi ekonomicznej stron na korzyść Wykonawcy.

Jedyną możliwością dopuszczenia rozważanej zmiany bez ryzyka prawnego, pozostaje zatem zakwalifikowanie jej jako zmiany bagatelnej. Oznacza to, że wartość netto zmian wprowadzonych

do umowy w związku ze zmianą zasad biletowania (wyrażona oczekiwaną zmianą wynagrodzenia Wykonawcy), nie może przekroczyć niższego z limitów: 10% wartości pierwotnej umowy (kwoty netto) lub tzw. progu unijnego, który w chwili obecnej stanowi równowartość kwoty 1 024 799 zł.

4.4.3 Umowa 04/POK/02/2016 z dnia 07 kwietnia 2016 r. (MZK obszar wodzisławski)

Umowa 04/POK/02/2016 z dnia 07 kwietnia 2016 r. została zawarta pomiędzy Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju a Konsorcjum: P.P.U.H. „Kłosok” Andrzej Kłosok i A21 Sp. z o. o. Umowa została zawarta w wyniku rozstrzygnięcia przetargu nieograniczonego, na 10 lat od dnia rozpoczęcia świadczenia usług, tj. obowiązuje do dnia 31 grudnia 2026 r.

W ramach umowy wykonawca zobowiązany jest do sprzedaży biletów w autobusach, za pośrednictwem kierowców – natomiast wpływy z opłat za przewóz i innych opłat przysługują MZK (§7 umowy).

Zmiana Zamawiającego, z MZK na nowopowstały ZPG jest dopuszczalna. Ewentualne przekształcenie MZK w związek powiatowo – gminny (w wyniku przystąpienia Powiatu Wodzisławskiego), spowoduje automatyczne wstąpienie ZPG w obowiązującą umowę.

Pomimo automatycznego wstąpienia ZPG do umowy, w miejsce MZK, do rozwiązania pozostaje kwestia związana z dostosowaniem treści umowy do zasad biletowania, właściwych dla komunikacji powiatowo – gminnej. W tym zakresie konieczne byłoby wprowadzenie zmiany polegającej na podjęciu przez Wykonawcę sprzedaży biletów w imieniu własnym, z pozostawieniem wpływów z biletów u Wykonawcy. Z tego rodzaju zmianą musiałoby się wiązać poniesienie kosztów przez Wykonawcę – w szczególności kosztów związanych z zakupem wymaganych przepisami urządzeń do rejestracji sprzedaży. Z uwagi na pozostawienie wpływów z biletów u Wykonawcy, konieczna byłaby również zmiana należnego Wykonawcy wynagrodzenia, tj. jego zmniejszenie – w przeciwnym razie doszłoby do naruszenia równowagi ekonomicznej stron na korzyść Wykonawcy.

Z uwagi na tryb zawarcia umowy, zmianę tego rodzaju ocenić należy z perspektywy przepisów prawa zamówień publicznych. Co istotne, z uwagi na fakt, iż umowa została zawarta przed wejściem w życie u.p.z.p., dopuszczalność jej zmian oceniać należy według przepisów obowiązujących w chwili wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia. W przypadku analizowanej umowy oznacza to konieczność zastosowania przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - *Prawo zamówień publicznych* (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 2164, dalej: stare u.p.z.p.), w brzmieniu sprzed nowelizacji, która weszła w życie 28 lipca 2017 r.

Stosownie do art. 144 starego u.p.z.p. (w brzmieniu sprzed 28 lipca 2016 r.), zakazuje się istotnych zmian postanowień zawartej umowy w stosunku do treści oferty, na podstawie której dokonano wyboru wykonawcy, chyba że zamawiający przewidział możliwość dokonania takiej zmiany w ogłoszeniu o zamówieniu lub w specyfikacji istotnych warunków zamówienia oraz określił warunki takiej zmiany.

W ówczesnym stanie prawnym zmiana umowy w sprawie zamówienia publicznego była zatem dopuszczalna wyłącznie w dwóch przypadkach: (1) gdy zmiany umowy miały charakter nieistotny

w stosunku do treści oferty lub (2) gdy zamawiający przewidział możliwość dokonania takiej zmiany w ogłoszeniu o zamówieniu lub w specyfikacji istotnych warunków zamówienia oraz określił warunki takiej zmiany. Ówczesne przepisy nie przewidywały możliwości wprowadzenia tzw. zmiany bagatelnej.

W analizowanej sytuacji znaczenie może mieć wyłącznie pierwsza z wymienionych przesłanek dopuszczalności. Ocena istotności zmiany, również pod rządami starego u.p.z.p., wymaga oceny w okolicznościach konkretnego przypadku. W ocenie autora niniejszego opracowania, konieczność zorganizowania, po stronie operatora, infrastruktury sprzedaży biletów (w szczególności: nabycie, zarejestrowanie i odpowiednie serwisowanie kas rejestrujących, umożliwiających sprzedaż biletów we własnym imieniu i na swoją rzecz), a także samo przejęcie ryzyka wpływów z tej sprzedaży z równoczesnym zmniejszeniem wynagrodzenia, niesie istotne ryzyko zakwalifikowania zmiany jako istotnej. Zmiana tego rodzaju prowadzi bowiem w istocie do przejęcia przez operatora części ryzyka związanego z działalnością przewozową.

Ewentualne wprowadzenie zmian do umowy, związanych ze zmianą zasad biletowania, obciążone jest ryzykiem prawnym uznania zmiany za istotną i stwierdzenia jej niedopuszczalności. Ocena wagi tego ryzyka zależna jest m.in. od wartości zmian wprowadzanych do umowy. Według przeprowadzonych szacunków w trakcie prac nad niniejszym opracowaniem poziom wpływów z biletów w ramach analizowanej umowy kształtuje się na poziomie niemal 3 mln zł rocznie (prognozowane wpływy na 2025 r. wynoszą 2 737 800,71 zł). Pozostawienie ich po stronie Wykonawcy oznacza, że o porównywalną kwotę należałoby zmniejszyć należne Wykonawcy wynagrodzenie – co w pewnym przybliżeniu wyznacza wartość tego rodzaju zmiany. Odnosząc tę wartość do szacunkowej rocznej wartości umowy (ok. 5 665 000 zł – nie uwzględniając waloryzacji), wskazać należy, że wartość zmiany wynosi w skali roku w granicach połowy rocznej wartości zamówienia. **W świetle powyższego stwierdzić należy, że w ramach analizowanej umowy zmiana zasad biletowania jest zmianą istotną i jako taka nie może być wprowadzona zgodnie z regulacjami prawa zamówień publicznych.**

4.4.4 Umowa 9/POK/4/2022 z dnia 28 czerwca 2022 r. (MZK obszar Suszec)

Umowa 9/POK/4/2022 z dnia 28 czerwca 2022 r. zawarta pomiędzy Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju a Firmą Disco Life Drink Bar Przewóz Osób Zbigniew Czech zawarta została na podstawie rozdziału V pkt 8 Regulaminu Zamówień Publicznych MZK z dnia 17 lutego 2021 r. Na podstawie trybu udzielenia zamówienia stwierdzić więc należy, że do umowy tej nie znajduje zastosowania u.p.z.p. Umowa zawarta na okres 36 miesięcy od 1 stycznia 2023 r., tj. do 31 grudnia 2025 r.

Inaczej aniżeli w pozostałych umowach zawartych przez MZK, wpływy ze sprzedaży biletów stanowią dochód Wykonawcy, który został ujęty w kalkulacji ceny wzkm.

Z uwagi na fakt, iż umowa została zawarta bez zastosowania u.p.z.p., do jej zmian również nie znajdują zastosowania jej regulacje. Z tym zastrzeżeniem, że zmiana podmiotowa będzie możliwa wyłącznie, o ile podmiot wstępujący – ZPG również nie będzie zobowiązany do stosowania u.p.z.p.

W przypadku automatycznego wstąpienia ZPG do umowy, w miejsce MZK, nie zachodzi konieczność dostosowania treści umowy do zasad biletowania właściwych dla komunikacji

powiatowo – gminnej. Zmiany w tej sferze mogą ewentualnie polegać na konieczności wprowadzenia do umowy obowiązku stosowania nowej taryfy. W tym zakresie może zająć konieczność zmiany zapisów §10 ust. 3 umowy. Zgodnie z tym przepisem Wykonawca dokonywać będzie sprzedaży biletów jednorazowych i okresowych według cen zgodnych z Uchwałą Zarządu. W umowie wskazano również wysokości opłat za bilety, co może wymagać zmiany w przypadku zmiany Uchwały.

4.4.5 Umowa 36/POK/07/2023 z dnia 13 grudnia 2023 r. (MZK obszar Czerwionka-Leszczyny)

Umowa 36/POK/07/2023 z dnia 13 grudnia 2023 r. pomiędzy Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju a konsorcjum: Kłosok Sp. z o.o. Sp.k. oraz „Kłosok” Andrzej Kłosok, zawarta została w wyniku przeprowadzonej procedury udzielenia zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego - do umowy tej znajduje więc zastosowanie u.p.z.p.

Przedmiotowa umowa dotyczy realizacji usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym w systemie komunikacji miejskiej na liniach wchodzących w skład sieci komunikacyjnej obejmujących obszar MZK na terenie Czerwionki-Leszczyn, Pawłowic, Suszca, Żor i gmin ościennych. Rozpoczęcie wykonywania usług przewozowych przewidziano na 1 kwietnia 2024 r., zaś okres obowiązywania umowy upływa 31 marca 2030 r.

Zmiana Zamawiającego z MZK na nowopowstały ZPG jest co do zasady dopuszczalna (por. Przypadek szczególny – zmiana podmiotowa po stronie Zamawiającego) – bez względu na sposób powstania ZPG. W przypadku, gdyby ZPG miało powstać w drodze przekształcenia MZK – ZPG wstąpi automatycznie, jako Zamawiający, do istniejącej umowy.

Zasady biletowania, określone w umowie przewidują, że wpływy z biletów stanowią dochód MZK (pomimo nieco mylącego sformułowania w załączniku nr 8 o świadczeniu: „*we własnym imieniu oraz na swoją rzecz usług w zakresie sprzedaży biletów*”). Ewentualna zmiana w tym zakresie musi zostać oceniona wg zasad określonych w u.p.z.p. Należy mieć na uwadze, że zmiana tego rodzaju prowadzi w istocie do przejęcia przez operatora części ryzyka związanego z działalnością przewozową i konieczności poniesienia kosztów związanych z organizacją infrastruktury sprzedaży. Z faktem nabycia przez Wykonawcę prawa do zachowania wpływów z biletów wiązać się powinno zmniejszenie wynagrodzenia Wykonawcy – w przeciwnym razie doszłoby do zmiany równowagi ekonomicznej stron na korzyść Wykonawcy.

Podobnie jak w przypadku umowy 08/POK/02/2021 z dnia 10 marca 2021 r., jedyną możliwością dopuszczenia rozważanej zmiany bez ryzyka prawnego, pozostaje zatem zakwalifikowanie jej jako zmiany bagatelnej. Oznacza to, że wartość netto zmian wprowadzonych do umowy w związku ze zmianą zasad biletowania (wyrażona oczekiwaną zmianą wynagrodzenia Wykonawcy) nie może przekroczyć niższego z limitów: 10% wartości pierwotnej umowy (kwoty netto) lub tzw. progu unijnego, który w chwili obecnej stanowi równowartość kwoty 1 024 799 zł.

4.4.6 Umowa 26/POK/07/2024 z dnia 13 grudnia 2024 r. (MZK obszar Pawłowice)

Umowa 26/POK/07/2023 z dnia 13 grudnia 2023 r. zawarta pomiędzy Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju a Morsus Bus Sp. z o. o. zawarta została w wyniku przeprowadzonej procedury udzielenia zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego - do umowy tej znajduje więc zastosowanie u.p.z.p.

Przedmiotowa umowa dotyczy realizacji autobusowych usług przewozowych w PTZ w systemie komunikacji miejskiej na liniach wchodzących w skład sieci komunikacyjnej obejmujących obszar MZK na obsługiwanym przez Komunikację Lokalną Gminy Pawłowice i gmin ościennych. Rozpoczęcie wykonywania usług przewozowych przewidziano na 1 stycznia 2025 r., zaś okres obowiązywania umowy upływa 30 czerwca 2029 r.

Zmiana Zamawiającego z MZK na nowopowstały ZPG jest co do zasady dopuszczalna (por. Przypadek szczególny – zmiana podmiotowa po stronie Zamawiającego) – bez względu na sposób powstania ZPG. W przypadku, gdyby ZPG miało powstać w drodze przekształcenia MZK – ZPG wstąpi automatycznie, jako Zamawiający, do istniejącej umowy.

Co do zmian w zakresie biletowania, wskazać należy, że stosownie do postanowień umowy, całościowy wpływ ze sprzedaży biletów stanowić będzie dochód Przewoźnika (§1 ust. 10). Umowa nie wymaga więc zmiany w odniesieniu do zasad biletowania.

Jedynie na marginesie wskazać można, że w treści umowy określono obowiązującą taryfę: na wszystkich liniach komunikacji lokalnej na obsługiwanym terenie będą obowiązywały bilety w cenie 5 zł bilet jednorazowy całonocny oraz 60 zł za bilet miesięczny – brak jest natomiast postanowień umożliwiających zmianę obowiązującej taryfy.

4.4.7 Umowa WKT.71.40.47.2023 z dnia 5 września 2023 r. (WKP)

Umowa WKT.71.40.47.2023 z dnia 5 września 2023 r. została zawarta pomiędzy Powiatem Wodzisławskim a Przedsiębiorstwem Komunikacji Samochodowej w Raciborzu. Podstawą zawarcia umowy był art. 22 ust. 1 pkt 2) u.p.t.z. oraz art. 3 rozporządzenia 1370/2007. Umowa została zawarta w tzw. trybie bezpośrednim (z pominięciem u.p.z.p.), co było możliwe z uwagi na fakt, że PKS w Raciborzu jest podmiotem wewnętrznym Powiatu Wodzisławskiego (w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007). Umowa została zawarta na czas określony: od 1 stycznia 2024 r. do 31 sierpnia 2029 r.

Zgodnie z treścią umowy, operator pobiera opłaty zgodnie z cennikiem opłat, a także otrzymuje rekompensatę z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg ustawowych.

W przypadku powołania ZPG niezbędną zmianą w analizowanej umowie będzie zmiana podmiotowa po stronie Zamawiającego, tj. zastąpienie dotychczasowego Powiatu Wodzisławskiego przez nowopowstały ZPG. Dopuszczalność tej zmiany należy określić z uwzględnieniem faktu, iż podstawą zawarcia umowy było uznanie PKS Racibórz za podmiot wewnętrzny Powiatu Wodzisławskiego.

Nie wymagają natomiast zmian określone w umowie zasady biletowania przewozów. Zgodnie z aktualnymi przepisami umowy, operator prowadzi we własnym imieniu sprzedaż biletów oraz uzyskuje rekompensatę z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg ustawowych.

Odnosząc się do dopuszczalności zmiany podmiotowej po stronie zamawiającego należy wskazać, że co do zasady, podobnie jak w przypadku umów zawartych w trybie u.p.z.p. zmiana tego rodzaju jest możliwa, o ile „nowy zamawiający” jest obowiązany przy udzielaniu zamówień stosować przepisy o zamówieniach w ten sam sposób, co przy wyłanianiu wykonawcy przez zamawiającego dotychczas będącego stroną umowy. W kontekście analizowanej umowy oznacza to, że cesja umowy z Powiatu Wodzisławskiego na ZPG możliwa będzie wyłącznie przy zachowaniu relacji „podmiotu wewnętrznego” (tj. Wykonawca pozostanie podmiotem wewnętrznym nowego zamawiającego). Bez zachowania tej relacji, obowiązkiem ZPG byłoby bowiem udzielenie zamówienia zgodnie z art. 19 ust. 1 u.p.t.z. (tj.: w trybie przepisów u.p.z.p.), nie zaś w trybie art. 22 ust. 1 pkt.2 u.p.t.z. (tj. w trybie bezpośrednim).

Dla zachowania powyższej relacji niezbędne jest, aby wraz z przystąpieniem do związku, Powiat Wodzisławski zbył na rzecz tegoż związku udziały w PKS w Raciborzu.

Dla zachowania powyższej relacji niezbędne jest, aby wraz z przystąpieniem do związku, powiat wodzisławski zbył na rzecz tegoż związku udziały w PKS Racibórz – nie ma przy tym konieczności, aby zbycie dotyczyło wszystkich udziałów posiadanych aktualnie przez powiat wodzisławski. Zgodnie z definicją „podmiotu wewnętrznego”, zawartą w art. 2 lit. j) Rozporządzenia 1370/2007, „podmiot wewnętrzny” oznacza odrębną prawnie jednostkę, podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami. Dla spełnienia warunków „podmiotu wewnętrznego” nie ma konieczności, aby podmioty publiczne posiadały pełną własność udziałów (art. 5 ust. 2 lit. a) Rozporządzenia 1370/2007) – kluczowa jest bowiem nie wyłącznie struktura udziałowa, a zawarty w definicji sposób sprawowania kontroli „jak nad własnymi służbami”. Art. 5 ust. 2 lit. a) Rozporządzenia 1370/2007 wprost wskazuje elementy, jakie należy brać pod uwagę przy ocenie spełnienia tego kryterium. Prócz struktury własnościowej jest to m.in.: stopień reprezentowania w organach administrujących, zarządczych lub nadzorczych, wpływ na decyzje strategiczne itp.

W analizowanych okolicznościach, **wystarczające dla uzyskania przez PKS Racibórz statusu podmiotu wewnętrznego nowopowstałego ZPG, jest więc nabycie niewielkiego pakietu udziałów, wraz z wprowadzeniem do umowy Spółki rozwiązań pozwalających ZPG na udział w zarządzaniu Spółką** – np. poprzez powołanie przedstawiciela ZPG do Rady Nadzorczej (lub też przyjęcie rozwiązania, w którym jeden z członków Rady Nadzorczej reprezentuje łącznie interesy ZPG i powiatu wodzisławskiego – jako udziałowców mniejszościowych).

4.5 Podsumowanie analizy prawnej

4.5.1 Wariant W0

Tab. 4.4 Podsumowanie umów w wariantcie W0

Nr Umowy	Organizator	Data obowiązywania	Tryb zawarcia	Zmiany przewidziane w umowie	Inne zmiany
Umowa nr GK-III.7243.5.2023 z dnia 21.12.2023 r.	Miasto Wodzisław Śląski	31 grudnia 2025 r.	Przetarg nieograniczony	Umowa przewiduje pewną elastyczność w zakresie modyfikacji, wycinania kursów i objazdów – zmiany w tym zakresie są dopuszczalne i nie są traktowane jako zmiana umowy (§4 umowy). Z kolei w §17 ust. 1 lit. c) umowy przewidziano możliwość zmiany zakresu rzeczowego zamówienia, tj.: ■ Obowiązujących rozkładów jazdy w zakresie liczby kursów i godzin odjazdów, ■ Likwidacja linii komunikacyjnych i zwiększenie liczby kursów realizowanych na innych liniach, ■ Zmiana tras linii (przebiegu) komunikacyjnych, zmiana liczby dni.	Zmiana bagatelna (art. 455 ust. 2 u.p.z.p.)
Umowa 08/POK/02/2021 z dnia 10 marca 2021 r.	MZK	10 marca 2028 r.	Art. 376 ust. 2 i 388 pkt 1) u.p.z.p. (wolna ręka, zamówienie sektorowe)	Dopuszczalne są zmiany polegające na czasowym zwiększeniu lub zmniejszeniu zakresu rzeczowego umowy, i wiążącej się z tym zmianie ilości autobusów przeznaczonych do obsługi zadań, gdy zachodzi konieczność czasowego zawieszenia kursowania linii bądź kursów lub zachodzi potrzeba uruchomienia dodatkowego autobusu, by zrealizować zadanie, lub wydłużyć trasę przejazdu – w granicach (- 10%) oraz (+50%). W świetle tak określonej dopuszczalności zmian wątpliwa jest natomiast możliwość zmian polegających na trwałym modyfikowaniu zadań.	Zmiana bagatelna (art. 455 ust. 2 u.p.z.p.)
Umowa 04/POK/02/2016 z dnia 07 kwietnia 2016 r.	MZK	31 grudnia 2026 r.	Przetarg nieograniczony	Zgodnie z treścią §13 ust. 3 lit. a-d, w ramach rocznego zakresu rzeczowego, możliwa jest zmiana zakresu rzeczowego zamówienia: 1) Zmiana obowiązujących rozkładów jazdy w zakresie liczby kursów i godzin odjazdów w ramach rocznego zakresu rzeczowego;	Brak możliwości zmiany

Nr Umowy	Organizator	Data obowiązywania	Tryb zawarcia	Zmiany przewidziane w umowie	Inne zmiany
				2) Likwidacja linii komunikacyjnych lub zwiększanie liczby kursów realizowanych na innych liniach w ramach rocznego zakresu rzeczowego; 3) Zmiana tras linii komunikacyjnych, zmiana liczby kursów wykonywanych na danej linii komunikacyjnej, likwidacja linii komunikacyjnych, zmiana liczby linii w ramach rocznego zakresu rzeczowego; 4) Zlecenie Wykonawcy wykonywania przewozów na innych liniach komunikacyjnych w ramach rocznego zakresu rzeczowego w przypadku, gdy wynikać to będzie ze zmian organizacji ruchu lub z uzasadnionych potrzeb przewozowych. Natomiast sam roczny zakres rzeczowy, zgodnie z §13 ust. 4 umowy, Zamawiający może zmniejszyć w zakresie 10%, w przypadku, gdy wynikać to będzie z potrzeb przewozowych lub ze zmian tras linii komunikacyjnych związanych ze zmianą organizacji ruchu. Umowa nie przewiduje możliwości zwiększenia rocznego zakresu rzeczowego. (UWAGA: ocena wg starego u.p.z.p.)	
Umowa 9/POK/4/2022 z dnia 28 czerwca 2022 r.	MZK	31 grudnia 2025 r.	Na podstawie rozdziału V pkt 8 Regulaminu Zamówień Publicznych MZK z dnia 17 lutego 2021 r.	Strony wyraźnie dopuściły zmiany polegające na czasowym zwiększeniu lub zmniejszeniu zakresu rzeczowego umowy i wiążącej się z tym zmianie ilości autobusów przeznaczonych do obsługi zadań, gdy zachodzi konieczność czasowego zawieszenia kursowania linii bądź kursów lub zachodzi potrzeba uruchomienia dodatkowego autobusu, by zrealizować zadanie, lub wydłużyć trasę przejazdu – w granicach (- 10%) oraz (+50%). W świetle tak określonej dopuszczalności zmian, podobnie jak w przypadku wcześniej analizowanej umowy 08/POK/02/2021 wątpliwe jest, czy strony dopuściły możliwość zmian polegających na trwałym modyfikowaniu zadań.	Zgodnie z zasadą swobody umów (art. 353 (1) k.c.)
Umowa 36/POK/07/2023 z dnia 13 grudnia 2023 r.	MZK	31 marca 2030 r.	Przetarg nieograniczony	Organizator dopuszcza możliwość czasowego zwiększenia lub zmniejszenia zakresu rzeczowego, a co się z tym wiąże, dopuszcza również zmianę ilości autobusów przeznaczonych do obsługi zadań. Ściśle	Zmiana bagatelna (art. 455 ust. 2 u.p.z.p.)

Nr Umowy	Organizator	Data obowiązywania	Tryb zawarcia	Zmiany przewidziane w umowie	Inne zmiany
				określono jednak warunki, pod którymi można wprowadzać takie zmiany, tj.: ■ W przypadku konieczności organizowania tras zastępczych, objazdowych z przyczyn uniemożliwiających funkcjonowanie komunikacji miejskiej w zakresie podstawowym (§4 ust. 1 lit.a); ■ Z powodu okoliczności siły wyższej (§4 ust. 1 lit. b); ■ Możliwość zmiany ilości zaplanowanych wozokilometrów (§4 ust. 1 lit. c) – z zachowaniem uwarunkowań określonych w §1 ust. 6. Dopuszczona przez organizatora zmiana, określona w §4 ust. 1 lit. c), polegająca na możliwości zmiany ilości zaplanowanych wzkm, przy uwzględnieniu zapisów §1 ust. 6 daje daleko posuniętą swobodę w zwiększaniu wartości umowy – wartość ta może ulec zwiększeniu o 50% (co przekłada się na możliwość zwiększenia ilości wzkm). Jednocześnie jednak, z uwagi na określoną w §1 ust. 6 minimalną wartość świadczenia organizatora, stwierdzić należy, że niemożliwe jest zmniejszenie ilości zaplanowanych wzkm – w sposób zmniejszający wartość umowy poniżej określonej wartości.	
Umowa 26/POK/07/2023 z dnia 13 grudnia 2024 r.	MZK	30 czerwca 2029 r.	Przetarg nieograniczony	Dopuszczalne zmiany w przedmiocie umowy określono w §4. Zgodnie z przywołaną regulacją organizator dopuszcza możliwość czasowego zwiększenia lub zmniejszenia zakresu rzeczowego, a co się z tym wiąże, dopuszcza również zmianę ilości autobusów przeznaczonych do obsługi zadań. Ściśle określono jednak warunki, pod którymi można wprowadzać takie zmiany, tj.: ■ W przypadku konieczności organizowania tras zastępczych, objazdowych z przyczyn uniemożliwiających funkcjonowanie komunikacji miejskiej w zakresie podstawowym (§4 ust. 1 lit.a); ■ Z powodu okoliczności siły wyższej (§4 ust. 1 lit. b); ■ Możliwość zmiany ilości zaplanowanych wozokilometrów (§4 ust. 1 lit. c) – z zachowaniem uwarunkowań określonych w §1 ust. 6.	Zmiana bagatelna (art. 455 ust. 2 u.p.z.p.)

Nr Umowy	Organizator	Data obowiązywania	Tryb zawarcia	Zmiany przewidziane w umowie	Inne zmiany
				Dopuszczona przez organizatora zmiana, określona w §4 ust. 1 lit. c), polegająca na możliwości zmiany ilości zaplanowanych wzkm, przy uwzględnieniu zapisów §1 ust. 6, inaczej aniżeli w przypadku wcześniej omawianej umowy 36/POK/07/2023 nie daje swobody w zwiększaniu wartości umowy. Odesłanie do §1 ust. 6 nie obejmuje bowiem możliwości zwiększenia wartości umowy (kute ujęto w §1 ust. 7). Z uwagi na określoną w §1 ust. 6 minimalną wartość świadczenia organizatora, stwierdzić należy, że niemożliwe jest również zmniejszenie ilości zaplanowanych wzkm – w sposób zmniejszający wartość umowy poniżej określonej wartości.	
Umowa WKT.71.40.47.2023 z dnia 5 września 2023 r.	Powiat wodzisławski	31 sierpnia 2029 r.	Tryb bezpośredni (art. 22 ust. 1 pkt 2 u.p.t.z.)	Umowa zawiera wysoce elastyczny mechanizm kształtowania zakresu rzeczowego, nie wymagający jej zmian. W §1 ust. 2 i 3 określono szacunkową wielkość pracy przewozowej objętej umową oraz linie komunikacyjne, na których świadczone mają być usługi. Natomiast w §1 ust. 4 organizator zastrzegł sobie prawo wydłużenia lub skrócenia, lub zmiany przebiegu linii, likwidacji linii i ograniczenia pracy przewozowej w zależności od potrzeb społecznych. Likwidacja linii lub ograniczenia pracy przewozowej powyżej 20% wymaga powiadomienia operatora w terminie 2 miesięcy przed zmianą.	Zgodnie z zasadą swobody umów (art. 353 (1) k.c.)

Źródło: Opracowanie własne

4.5.2 Wariant W1

Tab. 4.5 Podsumowanie umów w wariantcie W1

Nr Umowy	Organizator	Data obowiązywania	Dopuszczalność zmiany organizatora	Zmiana zasad biletowania	Podmiot wewnętrzny
Umowa nr GK-III.7243.5.2023 z dnia 21.12.2023	Miasto Wodzisław Śląski	31 grudnia 2025 r.	Cesja jest dopuszczalna.	Zmiana jest więc dopuszczalna jako zmiana bagatelna (art. 455 ust. 2 u.p.z.p.)	Nie dotyczy.

Źródło: Opracowanie własne

4.5.3 Wariant W2

Tab. 4.6 Podsumowanie umów w wariantcie W2

Nr Umowy	Organizator	Data obowiązywania	Dopuszczalność zmiany organizatora	Zmiana zasad biletowania	Podmiot wewnętrzny
Umowa 08/POK/02/2021 z dnia 10 marca 2021 r.	MZK	10 marca 2028 r.	Dopuszczalna, bez względu na sposób powstania ZPG. Możliwa zmiana automatyczna, w przypadku przekształcenia MZK.	Jedyną możliwością dopuszczenia rozważanej zmiany bez ryzyka prawnego, pozostaje zatem zakwalifikowanie jej jako zmiany bagatelnej. Oznacza to, że wartość netto zmian wprowadzonych do umowy w związku ze zmianą zasad biletowania (wyrażona oczekiwaną zmianą wynagrodzenia Wykonawcy) nie może przekroczyć niższego z limitów: 10% wartości pierwotnej umowy (kwoty netto) lub tzw. progu unijnego, który w chwili obecnej stanowi równowartość kwoty 1 024 799 zł.	Tak. W przypadku przekształcenia MZK, w ramach sukcesji uniwersalnej dojdzie do przejścia własności udziałów na ZPG.
Umowa 04/POK/02/2016 z dnia 07 kwietnia 2016 r.	MZK	31 grudnia 2026 r.	Dopuszczalna, bez względu na sposób powstania ZPG. Możliwa zmiana automatyczna, w przypadku przekształcenia MZK.	Ewentualne wprowadzenie zmian do umowy, związanych ze zmianą zasad biletowania, obciążone jest ryzykiem prawnym uznania zmiany za istotną i stwierdzenia jej niedopuszczalności. (UWAGA: ocena wg starego u.p.z.p.) Biorąc pod uwagę wartość szacowanych wpływów z biletów i wartość umowy, zdaniem autora niniejszego opracowania, zmiana stanowi zmianę istotną i jako taka nie może zostać wprowadzona.	Nie dotyczy.
Umowa 9/POK/4/2022 z dnia 28 czerwca 2022 r.	MZK	31 grudnia 2025 r.	Dopuszczalna, z tym zastrzeżeniem, że zmiana podmiotowa będzie możliwa, wyłącznie o ile podmiot wstępujący – ZPG, również nie będzie zobowiązany do stosowania u.p.z.p.	Nie dotyczy. Zmiany w tej sferze mogą ewentualnie polegać na konieczności wprowadzenia do umowy obowiązku stosowania nowej taryfy.	Nie dotyczy.

Nr Umowy	Organizator	Data obowiązywania	Dopuszczalność zmiany organizatora	Zmiana zasad biletowania	Podmiot wewnętrzny
			w przypadku zawierania analogicznej umowy.		
Umowa 36/POK/07/2023 z dnia 13 grudnia 2023 r.	MZK	31 marca 2030 r.	Dopuszczalna, bez względu na sposób powstania ZPG. Możliwa zmiana automatyczna, w przypadku przekształcenia MZK.	Jedyną możliwością dopuszczenia rozważanej zmiany bez ryzyka prawnego, pozostaje zatem zakwalifikowanie jej jako zmiany bagatelnej. Oznacza to, że wartość netto zmian wprowadzonych do umowy w związku ze zmianą zasad biletowania (wyrażona oczekiwaną zmianą wynagrodzenia Wykonawcy) nie może przekroczyć niższego z limitów: 10% wartości pierwotnej umowy (kwoty netto) lub tzw. progu unijnego, który w chwili obecnej stanowi równowartość kwoty 1 024 799 zł.	Nie dotyczy
Umowa 26/POK/07/2024 z dnia 13 grudnia 2024 r.	MZK	30 czerwca 2029 r.	Dopuszczalna, bez względu na sposób powstania ZPG. Możliwa zmiana automatyczna, w przypadku przekształcenia MZK.	Co do zmian w zakresie biletowania, wskazać należy, że stosownie do postanowień umowy, całkowity wpływ ze sprzedaży biletów stanowić będzie dochód Przewoźnika (§1 ust. 10). Umowa nie wymaga więc zmiany w odniesieniu do zasad biletowania.	Nie dotyczy
Umowa WKT.71.40.47.2023 z dnia 5 września 2023 r.	Powiat Wodzisławski	31 sierpnia 2029 r.	Cesja umowy z powiatu wodzisławskiego na ZPG możliwa będzie wyłącznie przy zachowaniu relacji „podmiotu wewnętrznego”. Z tego powodu niezbędne jest, aby wraz z przystąpieniem do związku, powiat wodzisławski zbył na rzecz tegoż związku udziały w PKS Racibórz.	Nie wymaga zmian.	Tak. Dla zachowania statusu podmiotu wewnętrznego powiat wodzisławski powinien zbyć na rzecz ZPG udziały w PKS Racibórz.

Źródło: Opracowanie własne

5 Analiza pod kątem taboru (elektromobilność)

Wprowadzona w grudniu 2021 r. nowelizacja ustawy u.e.p.a, nakłada wymogi dotyczące autobusów zeroemisyjnych, które są przekładem Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego. W nowym art. 68a u.e.p.a. wskazano m.in., że (ust.1 pkt 2) udział autobusów zaliczanych do kategorii M3, o której mowa w art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2018/858, klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 1, z późn. zm. (108)), wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b u.e.p.a, z zastrzeżeniem, że połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne, ma wynosić co najmniej:

- 32% - do dnia 31 grudnia 2025 r.,
- 46% - od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.

W ust. 2 tego artykułu wskazano, że „Udziały pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w ust. 1, zwane dalej „minimalnymi udziałami”, dotyczą łącznie wszystkich zamówień wymienionych w ust. 1, udzielonych przez zamawiającego w okresach do dnia 31 grudnia 2025 r. oraz od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.”.

Jednocześnie w ust. 6 dopuszczono realizację zamówień wspólnych, o których mowa w art. 38 u.p.z.p., jednakże ograniczono je wyłącznie do wymogów adresowanych względem pojazdów kategorii M1, M2 i N1, co może oznaczać, że ten rodzaj zamówień w przypadku autobusów nie będzie zaliczany do spełnienia wymogów płynących z art. 1 ust. 1 pkt 2.

Zakres zamówień, przy których należy stosować wymagania wskazane w art. 68a, reguluje art. 68b 1 u.e.p.a. Należą do nich zamówienia:

1. o wartości równej lub przekraczającej progi unijne, udzielanych na podstawie umowy sprzedaży, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu pojazdu samochodowego udzielaną przez zamawiającego, jeżeli do udzielenia tych zamówień mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 11 września 2019 r. - *Prawo zamówień publicznych*;
2. których przedmiotem są usługi w zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego o wartości przekraczającej wartość progową określoną w art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, str. 1, z późn. zm.);
3. o wartości równej lub przekraczającej progi unijne, jeżeli do udzielenia tych zamówień mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 11 września 2019 r. - *Prawo zamówień publicznych* i których przedmiotem są usługi oznaczone następującymi kodami Wspólnego Słownika Zamówień (CPV), o których mowa w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 2195/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. w sprawie Wspólnego Słownika Zamówień (CPV), (Dz. Urz. UE L 340 z 16.12.2002, str. 1, z późn. zm.):
 - a) CPV 60112000-6, w zakresie publicznego transportu drogowego,

- b) CPV 60130000-8, w zakresie specjalistycznego transportu drogowego osób,
- c) CPV 60140000-1, nieregularny transport osób,
- d) CPV 90511000-2, wywóz odpadów,
- e) CPV 60160000-7, drogowy transport przesyłek pocztowych,
- f) CPV 60161000-4, w zakresie transportu paczek,
- g) CPV 64121100-1, dostarczanie poczty,
- h) CPV 64121200-2, dostarczanie paczek.

To oznacza, że każde zamówienie na dostawę autobusów, którego wartość będzie przekraczała progi unijne wskazane w Rozporządzeniu Delegowanym Komisji (UE) 2021/1952 z dnia 10 listopada 2021 r. zmieniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE w odniesieniu do progów dotyczących zamówień publicznych na dostawy, usługi i roboty budowlane oraz konkursów (w przypadku udzielania zamówień klasycznych na dostawy i usługi lub organizowania konkursów przez zamawiających publicznych będących JST wynosi 215 000 €, co stanowiło w 2022 r. równowartość kwoty 996 976,50 zł), powinno uwzględniać wymagania dotyczące udziału autobusów zasilanych paliwami alternatywnymi wskazane w art. 68a ust. 1 pkt 2. Ponadto wskazanie to powinno zostać uwzględnione w każdej umowie na świadczenie usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym z przewozami autobusowymi, której wartość przekroczy poziom 1 mln € rocznie lub o wielkości pracy eksploatacyjnej wyższej niż 300 000 wkm rocznie, niezależnie od ich statusu, co oznacza, że wymogi te obejmują nie tylko przewozy w komunikacji miejskiej, ale także w gminnych, powiatowych, powiatowo-gminnych i wojewódzkich przewozach pasażerskich.

Przy braku autobusów napędzanych paliwami alternatywnymi innymi niż pojazdy zeroemisyjne, w perspektywie od 2026 r. do końca 2030 r., liczba autobusów zeroemisyjnych w kontraktach przewozowych powinna wynosić (z uwzględnieniem 15% rezerwy):

Tab. 5.1 Symulacja liczby autobusów zeroemisyjnych w zależności od wariantu organizacji PTZ.

Wariant organizacji PTZ	Kontrakty MZK	Kontrakt WKM	Kontrakt WKP	Kontrakty ZPG	Suma
W0	38	4	13	nie dotyczy	55
W1	42	nie dotyczy	13	nie dotyczy	55
W2	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	53	53

Źródło: opracowanie własne.

Ostatnia nowelizacja u.e.p.a. z 2024 r. (Ustawa z dnia 21 listopada 2024 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw) wprowadziła znacząco wyższe wymagania względem miast liczących co najmniej 100 000 mieszkańców, jednakże równocześnie zredukowała ciężar obowiązków dla miast z liczbą mieszkańców w przedziale od 50 000 do 100 000 mieszkańców.

Organizatorzy komunikacji miejskiej w gminach liczących więcej niż 50 tys. mieszkańców, teoretycznie zgodnie z art. 36 ust. 1 u.e.p.a., uprzednio byli zobowiązani do spełnienia docelowego wymogu 30%-udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie operatora. Do końca 2024 r. zwolnienie z osiągnięcia przedmiotowych poziomów można było uzyskać wyłącznie na podstawie wyników analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, o ile dokument wskazał, że korzyści z tytułu eksploatacji autobusów

zeroemisyjnych zostaną przewyższone przez koszty. W przypadku niniejszego opracowania obowiązek ten dotyczył wyłącznie gmin Żory i Jastrzębie-Zdrój.

Jednak już od 1 stycznia 2026 r. wymogi określone w art. 36 u.e.p.a. ulegną zmianie:

- zgodnie z art. 36 ust. 1 gmina, w której liczba mieszkańców jest większa niż 50 000, wykonuje przewozy pasażerskie w transporcie drogowym, w ramach komunikacji miejskiej w rozumieniu *art. 4 ust. 1 pkt 4* ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778 oraz z 2024 r. poz. 1853), z przynajmniej częściowym wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych gazem ziemnym pochodzącym z biometanu, lub zleca, lub powierza wykonywanie takich przewozów podmiotom, które we flocie pojazdów przeznaczonych do wykonywania przewozów na jej obszarze przynajmniej częściowo wykorzystują autobusy zeroemisyjne lub autobusy napędzane gazem ziemnym pochodzącym z biometanu,
- art. 36 ust. 2 przyjmie następujące brzmienie: Gmina, w której liczba mieszkańców jest większa niż 100 000, oraz podmiot, któremu ta gmina zleciła lub powierzyła wykonywanie przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej w rozumieniu *art. 4 ust. 1 pkt 4* ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym*, nabywają na podstawie umowy sprzedaży, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu wyłącznie autobusy zeroemisyjne służące do wykonywania takich przewozów na obszarze tej gminy,
- w przypadku gmin liczących co najmniej 100 000 mieszkańców dodano wyłączenie określone w art. 36 ust. 3 – obowiązku nie stosuje się do nabywania autobusów służących do realizacji przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej w rozumieniu *art. 4 ust. 1 pkt 4* ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* w przewozach, które wykraczają poza granice administracyjne miasta, w którym liczba mieszkańców jest większa niż 100 000 oraz których organizatorem jest gmina, w której liczba mieszkańców jest większa niż 100 000, realizowanych na terenie gminy o liczbie mieszkańców mniejszej niż 100 000 albo gmin o liczbie mieszkańców mniejszej niż 100 000 każda.

Obecnie żadna gmina na obszarze objętym niniejszym opracowaniem, która organizuje przewozy w ramach komunikacji miejskiej, nie posiada więcej niż 100 000 mieszkańców. Wyłączenie w art. 36 ust. 3 odnosi się w praktyce również do każdej linii komunikacji miejskiej zorganizowanej do Rybnika przez MZK lub gminy z obszaru objętego opracowaniem (oraz notabene w przypadku linii KMR do gmin z obszaru opracowania). Zatem teoretyczne zastosowanie będzie miał wyłącznie przepis określony w art. 36 ust. u.e.p.a., zobowiązujący gminę organizującą komunikację miejską o liczbie mieszkańców co najmniej 50 000 mieszkańców do posiadania jakiegokolwiek udziału autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych gazem ziemnym pochodzącym z metanu, który de facto nie będzie wiążący na obszarze objętym opracowaniem w każdym wariantcie organizacji przewozów w PTZ przez kluczowych organizatorów:

- w wariantcie W0 – komunikacji miejskiej MZK nie organizuje wprost Jastrzębie-Zdrój, tylko MZK, a Gmina Miejska Wodzisław Śląski licząca według danych GUS na koniec 2023 r. 44 833 mieszkańców nie podlega pod art. 36 ust. 1, podobnie jak Powiat Wodzisławski nieorganizujący komunikacji miejskiej,

- w wariantcie W1 – organizatorem wszystkich przewozów w komunikacji miejskiej będzie MZK (niebędący gminą), a Powiat Wodzisławski ustawowo nie jest organizatorem komunikacji miejskiej,
- w wariantcie W2 – z uwagi na organizację przewozów wyłącznie przez ZPG, który formalnie nie organizuje komunikacji miejskiej.

Obowiązki sprawozdawcze

Ustawa o *elektromobilności i paliwach alternatywnych* w zakresie publicznego transportu zbiorowego wyróżnia dwa obowiązki sprawozdawcze w zakresie autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych paliwami alternatywnymi:

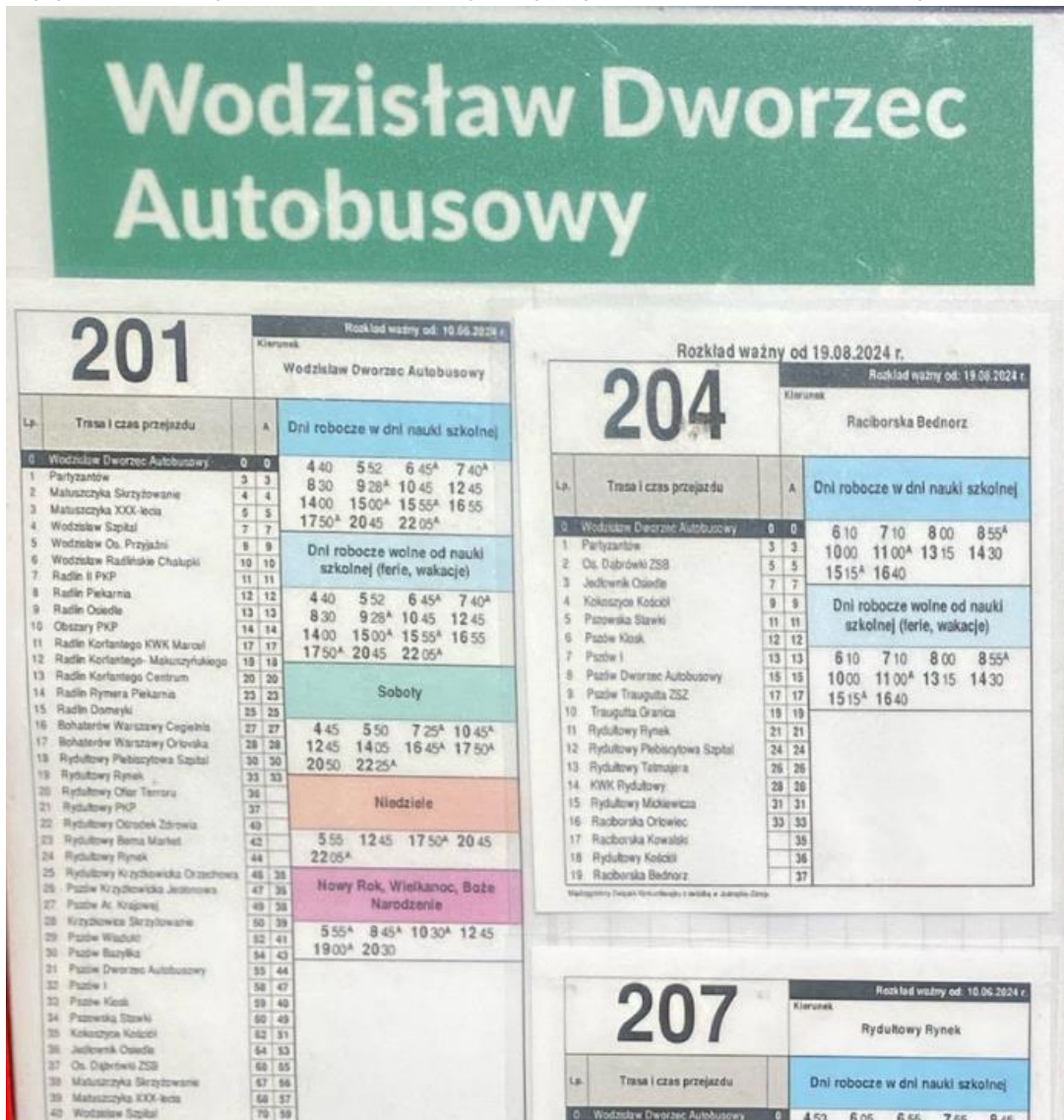
- zgodnie z art. 38 ust. 2 gmina organizująca komunikację miejską w gminie o liczbie mieszkańców co najmniej 50 000, do dnia 31 stycznia każdego roku przekazuje ministrowi właściwemu do spraw energii oraz ministrowi właściwemu do spraw klimatu informację o liczbie autobusów we flocie wykorzystywanej do wykonywania przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym*, z uwzględnieniem liczby oraz udziału procentowego autobusów zeroemisyjnych, oraz autobusów napędzanych gazem ziemnym pochodzącym z biometanu, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego przekazanie tej informacji;
- równocześnie zgodnie z art. 68c, Zamawiający do dnia 31 stycznia każdego roku przekazują ministrowi właściwemu do spraw transportu informację za poprzedni rok o liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, w tym o pojazdach elektrycznych, pojazdach napędzanych wodorem oraz pojazdach napędzanych innymi paliwami alternatywnymi.

6 Ocena niezbędnych działań prowadzących do integracji systemu informacji pasażerskiej

Niezależnie od liczby organizatorów publicznego transportu zbiorowego (trzech lub dwóch, lub jeden z kluczowych aktualnych organizatorów), istotny z punktu widzenia obecnych pasażerów i potencjalnych nowych, jest dostęp do informacji pasażerskiej zarówno na przystankach i w autobusach, jak i na portalach internetowych i w aplikacjach mobilnych, obejmujący:

- Informację tradycyjną – tabliczki przystankowe z rozkładami jazdy,
- informację elektroniczną:
 - tablice przystankowe DIP (real-time),
 - portale internetowe, aplikacje mobilne (on-line i real-time),
- wyszukiwarki połączeń (on-line i real-time),

oparte o oprogramowanie do projektowania rozkładów jazdy oraz do przekazywania i przetwarzania informacji prezentowanych elektronicznie, wykorzystujące także sterowniki i nadajniki w autobusach.



The image displays three sample bus timetables from the Wodzisław Dworzec Autobusowy system. Each timetable is a table with columns for route number, line number, stop name, and departure times. The timetables are for routes 201, 204, and 207, all starting from Wodzisław Dworzec Autobusowy. The timetables are color-coded: 201 is green, 204 is blue, and 207 is orange. The timetables show various stops and departure times for different days of the week and special occasions like school holidays and Easter.

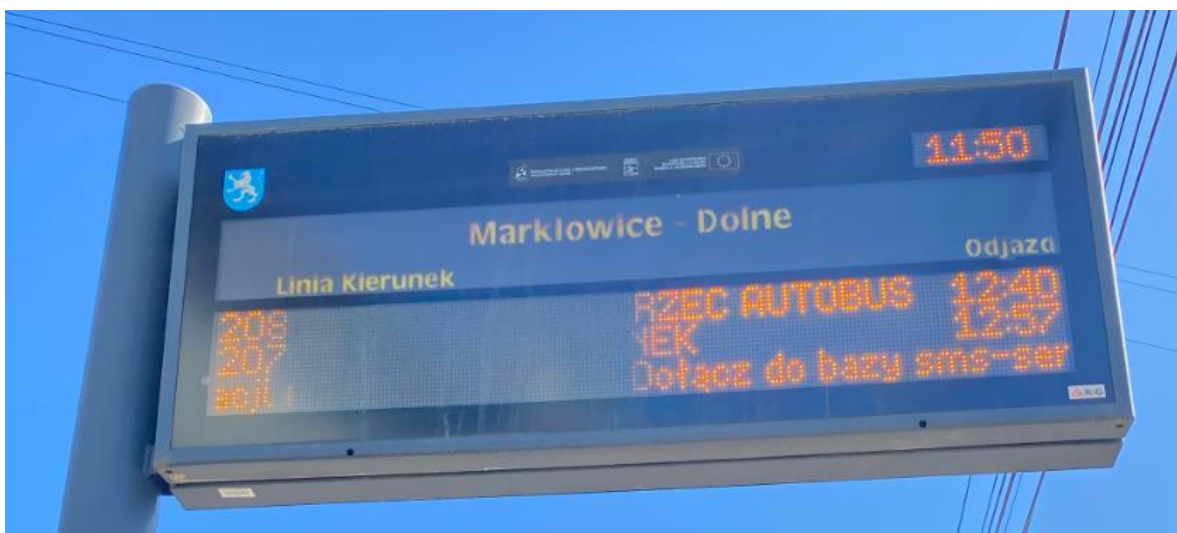
201		Rozkład ważny od: 10.06.2024 r.	
Kierunek		Wodzisław Dworzec Autobusowy	
Lp.	Trasa i czas przejazdu	A	Dni robocze w dni nauki szkolnej
0	Wodzisław Dworzec Autobusowy	0 0	4 40 5 52 6 45 ^A 7 40 ^A
1	Partyzantów	3 3	8 30 9 28 ^A 10 45 12 45
2	Matuśszczyka Skrzyżowanie	4 4	14 00 15 00 ^A 15 55 ^A 16 55
3	Matuśszczyka XXX-lecie	5 5	17 50 ^A 20 45 22 05 ^A
4	Wodzisław Szpital	7 7	
5	Wodzisław Os. Przyjaźni	9 9	
6	Wodzisław Radlińska Chłapki	10 10	
7	Radlin i PKP	11 11	
8	Radlin Piekarnia	12 12	
9	Radlin Osiedle	13 13	
10	Obszary PKP	14 14	
11	Radlin Korfałaga KWK Maroń	17 17	
12	Radlin Korfałaga-Makuczyńskiego	18 18	
13	Radlin Korfałaga Centrum	20 20	
14	Radlin Rymera Piekarnia	23 23	
15	Radlin Domeyki	25 25	
16	Bohaterów Warszawy Cegielnia	27 27	
17	Bohaterów Warszawy Orzowska	28 28	
18	Rydultowy Plebiscytowa Szpital	30 30	
19	Rydultowy Rynek	33 33	
20	Rydultowy Ofiar Terroru	36	
21	Rydultowy PKP	37	
22	Rydultowy Ośrodek Zdrowia	40	
23	Rydultowy Bema Market	42	
24	Rydultowy Rynek	44	
25	Rydultowy Krzyżkowska Orzechowa	46 38	
26	Pozów Krzyżkowska Jednostowa	47 36	
27	Pozów A. Krajewej	49 38	
28	Krzyżkowska Skrzyżowanie	50 39	
29	Pozów Władysław	52 41	
30	Pozów Bazylika	54 43	
31	Pozów Dworzec Autobusowy	55 44	
32	Pozów i	58 47	
33	Pozów Kiosk	59 48	
34	Pozów Kiosk	60 49	
35	Kolejowa Szpital	62 51	
36	Jednostowa Osiedle	64 53	
37	Os. Dąbrówki ZSB	66 55	
38	Matuśszczyka Skrzyżowanie	67 56	
39	Matuśszczyka XXX-lecie	68 57	
40	Wodzisław Szpital	70 59	

204		Rozkład ważny od: 19.08.2024 r.	
Kierunek		Raciborska Bednorz	
Lp.	Trasa i czas przejazdu	A	Dni robocze w dni nauki szkolnej
0	Wodzisław Dworzec Autobusowy	0 0	6 10 7 10 8 00 8 55 ^A
1	Partyzantów	3 3	10 00 11 00 ^A 13 15 14 30
2	Os. Dąbrówki ZSB	5 5	15 15 ^A 16 40
3	Jednostowa Osiedle	7 7	
4	Kolejowa Szpital	9 9	
5	Pozów Kiosk	11 11	
6	Pozów Kiosk	12 12	
7	Pozów i	13 13	
8	Pozów Dworzec Autobusowy	15 15	
9	Pozów Traugutta ZSB	17 17	
10	Traugutta Granica	19 19	
11	Rydultowy Rynek	21 21	
12	Rydultowy Plebiscytowa Szpital	24 24	
13	Rydultowy Talmajera	26 26	
14	KWK Rydułtowy	28 28	
15	Rydultowy Młodzieżowa	31 31	
16	Raciborska Orzeł	33 33	
17	Raciborska Kowalski	35	
18	Rydultowy Kościół	36	
19	Raciborska Bednorz	37	

207		Rozkład ważny od: 10.06.2024 r.	
Kierunek		Rydultowy Rynek	
Lp.	Trasa i czas przejazdu	A	Dni robocze w dni nauki szkolnej
0	Wodzisław Dworzec Autobusowy	0 0	4 53 6 05 6 55 7 45 8 45

Rys. 6.1 Papierowe rozkłady jazdy MZK z programu BusPlan

Źródło: materiały własne



Rys. 6.2 Elektroniczne rozkłady jazdy na przystankach - tablica przystankowa DIP

Źródło: materiały własne

Poniżej wykazano obecny stan funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej w podziale na poszczególnych organizatorów.

Tab. 6.1 Informacja pasażerska obecnie – porównanie

Informacja pasażerska	MZK	WKP	WKM
Odpowiedzialność za informację pasażerską	Organizator	Organizator i Operator	Organizator i Operator
Tabliczki przystankowe	Organizator	Operator	Organizator
Projektowanie rozkładów jazdy	Organizator	Organizator i Operator	Organizator i Operator
Oprogramowanie do projektowania rozkładów jazdy	Program BusPlan	Informica – Przewozy Pasażerskie	Arkusz kalkulacyjny
Informacja real-time: tablice przystankowe DIP	tak	nie	nie
Informacja real-time: w formie on-line	MyBus online	KiedyPrzyjedzie.pl	KiedyPrzyjedzie.pl
Informacja (w tym real-time): portale internetowe	Portal MZK, powiadomienia sms	Portal WKP	Strona operatora
Informacja real-time: aplikacje mobilne	MyBus online	KiedyPrzyjedzie.pl	KiedyPrzyjedzie.pl
Wyszukiwarka połączeń	Portal MZK, MyBus, Google Maps	Portal WKP	e-podróżnik.pl, Google Maps
Sterowniki w autobusach	Sterowniki R&G ⁶	Sterowniki R&G ⁷	Sterowniki R&G ⁸
Nadajniki w autobusach	Routery Wi-Fi z kartami SIM	Moduł GPS (KiedyPrzyjedzie.pl)	Moduł GPS (KiedyPrzyjedzie.pl)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych organizatorów (MZK, WKP i WKM)

6 SRG 7000P

7 Ibidem

8 Ibidem

Przyjęto, zgodnie z opisanymi trzema modelami organizacji przewozów, trzy warianty integracji systemu informacji pasażerskiej (przy organizacji przewozów przez 1 organizatora lub przez 1 koordynatora transportu publicznego działającego w imieniu kilku organizatorów w zależności od liczby kluczowych organizatorów ptz):

- W1 – 3 kluczowych obecnych organizatorów: MZK, WKM i WKP,
- W2 – 2 kluczowych organizatorów: MZK (z włączonym WKM) i WKP,
- W3 – 1 kluczowy organizator: ZPG (z włączonymi MZK, WKP i WKM).

W każdym z wariantów założono jak największy stopień integracji informacji pasażerskiej, polegający przede wszystkim na unifikacji końcowej jej prezentacji w formie tradycyjnej (tabliczek przystankowych) oraz elektronicznej (real-time, on-line, wyszukiwarki połączeń) dostępnej w jednym miejscu. Dlatego wskazuje się dla modelu organizacji przewozów:

- W1 – prowadzenie poszczególnych elementów informacji pasażerskiej przez obecnych Organizatorów (MZK, WKP, WKM) oraz Operatorów jak obecnie, w tym:
 - odpowiedzialność za ujednoliconą informację pasażerską oraz za projektowanie rozkładów jazdy jak obecnie,
 - unifikacja prezentowania informacji pasażerskiej w jeden, ustalony sposób, co najmniej dla tabliczek przystankowych (przekazywanie zaprojektowanych rozkładów jazdy do programu BusPlan celem ich wydruku w jednym formacie) oraz dla informacji elektronicznej (jak największy wspólny zakres jej elementów),
 - informacja real-time prezentowana na tablicach DIP (tylko tablice MZK),
 - informacja on-line i aplikacje mobilne dotycząca wszystkich Organizatorów i Operatorów (MyBus oraz KiedyPrzyjedzie.pl, portale organizatorów i strony internetowe operatorów, w zakresie obszaru działania każdego z Organizatorów),
 - wyszukiwarki połączeń (portale Organizatorów, MyBus, e-podróżnik, Google Maps, aplikacje mobilne),
 - obecnie stosowane sterowniki i nadajniki w autobusach,
- W2 – mieszany system informacji pasażerskiej dla 2 Organizatorów (MZK, WKP) oraz Operatorów, w tym:
 - odpowiedzialność Organizatorów za ujednoliconą informację pasażerską oraz za projektowanie rozkładów jazdy,
 - unifikacja prezentowania informacji pasażerskiej w jeden, ustalony sposób dla tabliczek przystankowych (przekazywanie rozkładów jazdy do programu BusPlan celem wydruku rozkładów jazdy w jednym formacie) oraz dla informacji elektronicznej (jak największy wspólny zakres jej elementów),
 - informacja real-time tylko na istniejących tablicach DIP (tablice MZK),
 - informacja on-line i aplikacje mobilne (MyBus oraz kiedyprzyjedzie.pl, portale Organizatorów i strony internetowe Operatorów, w zakresie obszaru działania każdego z Organizatorów),
 - informacja internetowa w zakresie wyszukiwarek połączeń,
 - obecnie stosowane sterowniki i nadajniki w autobusach,
- W3 – utworzenie przez Organizatora (ZPG) jednego systemu informacji pasażerskiej, zintegrowanego dla wszystkich Operatorów, w tym:

- organizowanie przez Organizatora (ZPG), z odpowiedzialnością Operatorów w zakresie tabliczek przystankowych i własnych stron internetowych,
- zakup urządzeń, software i budowa nowych tablic DIP,
- możliwość wykupu obecnych elementów infrastruktury posiadanych przez MZK (np. software, istniejące tablice DIP),
- prezentacja jednolitych informacji real-time i on-line na portalu Organizatora, stronach internetowych Operatorów, na wyszukiwarkach i w aplikacjach mobilnych,
- obecnie stosowane sterowniki i nadajniki w autobusach.

W tabeli poniżej przedstawione zostały szczegółowo wskazane elementy składowe systemu informacji pasażerskiej dla każdego z trzech wariantów. Każdy z wariantów wymaga integracji (na różnym poziomie) do jednego wybranego elementu posiadanego przez wskazanego Organizatora i/lub Operatora. Polega to na konieczności przekazywania danych w określonym formacie przez pozostałych Organizatorów i/lub Operatorów celem prawidłowej prezentacji informacji we wskazanych w tabeli miejscach.

Tab. 6.2 Porównanie wariantów integracji informacji pasażerskiej

Informacja pasażerska	W0 (MZK, WKP, WKM)	W1 (MZK, WKP)	W2 (ZPG)
Odpowiedzialność za informację pasażerską	Organizator (MZK i WKP) i Operator (WKP i WKM)	Organizator (MZK i WKP)	Organizator
Tabliczki przystankowe	Organizator (MZK) i Operator (WKP i WKM)	Organizator (MZK) i Operator (WKP)	Operator
Projektowanie rozkładów jazdy	Organizator (MZK i WKP) i Operator (WKP i WKM)	Organizator (MZK i WKP)	Organizator
Oprogramowanie do projektowania rozkładów jazdy	BusPlan (MZK) oraz przekazywanie danych z programów: Informacja – Przewozy Pasażerskie (WKP) i Arkusz kalkulacyjny (WKM)	BusPlan (MZK) oraz przekazywanie danych z programu Informacja – Przewozy Pasażerskie (WKP)	BusPlan
Informacja real-time: tablice przystankowe DIP	tablice DIP (tylko MZK)	tablice DIP (tylko MZK)	tablice DIP (z możliwością przejęcia tablic DIP od MZK)
Informacja real-time: w formie on-line	MyBus online, KiedyPrzyjedzie.pl	MyBus online, KiedyPrzyjedzie.pl	MyBus online, KiedyPrzyjedzie.pl
Informacja (w tym real-time): portale internetowe	Portale Organizatorów (MZK i WKP), strony Operatorów (WKM)	Portale Organizatorów i strony Operatorów	Portal Organizatora i strony Operatorów
Informacja real-time: aplikacje mobilne	MyBus online, KiedyPrzyjedzie.pl	MyBus online, KiedyPrzyjedzie.pl	MyBus online, KiedyPrzyjedzie.pl
Wyszukiwarka połączeń	Portale Organizatorów, MyBus, e-podróżnik, Google Maps, aplikacje mobilne	Portale Organizatorów, MyBus, e-podróżnik, Google Maps, aplikacje mobilne	Portal Organizatora, MyBus, e-podróżnik, Google Maps, aplikacje mobilne
Sterowniki w autobusach	Sterowniki R&G	Sterowniki R&G	Sterowniki R&G
Nadajniki w autobusach	Moduł GPS (KiedyPrzyjedzie.pl)	Moduł GPS (KiedyPrzyjedzie.pl)	Moduł GPS (KiedyPrzyjedzie.pl)

Źródło: opracowanie własne

7 Analiza wielokryterialna optymalnego modelu organizacji PTZ

W niniejszym podrozdziale została przeprowadzona analiza wielokryterialna wyboru najbardziej optymalnego – rekomendowanego modelu organizacji przewozów na południu Śląska. Ocenione zostały następujące modele organizacji połączeń o charakterze użyteczności publicznej:

- Wariant W0 – z organizacją komunikacji zbiorowej zgodnie z obowiązującym modelem z przewozami funkcjonującymi w ramach systemów WKM, WKM i MZK,
- Wariant W1 – z organizacją komunikacji zbiorowej w postaci powiatowych przewozów pasażerskich WKP i jednego systemu komunikacji miejskiej organizowanej przez MZK
- Wariant W2 – w którym komunikację zbiorową organizuje wyłącznie nowo utworzony ZPG z powiatowo-gminnymi przewozami pasażerskimi,
- Wariant W2B – w którym PTZ zorganizuje wyłącznie ZPG, powstały z przekształcenia MZK.

Rozpatrzono różnorakie aspekty, które zostały przeanalizowane we wcześniejszych rozdziałach i na potrzeby niniejszej analizy, przyjęły formę kryterium poddawanego ocenie. Analiza obejmuje następujące obszary tematyczne:

- konieczność utworzenia nowego podmiotu prawnego realizującego zadania organizatorskie,
- konieczność zbycia udziałów w podmiocie wewnętrznym,
- wielkość pracy eksploatacyjnej,
- możliwość otrzymania dofinansowania z FRPA,
- możliwość otrzymania dopłat do utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ustawowych biletów ulgowych,
- możliwość ustanawiania ulg komunalnych,
- skoordynowane organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym,
- wspólna informacja pasażerska,
- możliwość zawierania porozumień.

Każdy z aspektów oceniany był metodą ekspercką w skali od 1 do 5, w której ocena 5 stanowi najwyższą wartość, a ocena 1 ocenę najniższą.

Ze względu na mnogość kryteriów oraz ich zróżnicowany poziom istotności, każdemu z nich nadano odpowiednią wagę (łączna suma przydzielonych wag wynosi 1). Za najważniejsze kryteria uznano wielkość pracy eksploatacyjnej bezpośrednio przekładającej się na poziom kosztów eksploatacyjnych, możliwość otrzymania dopłat z FRPA oraz możliwość zawierania porozumień (waga po 0,15). Kolejnymi istotnymi aspektami, którym przyporządkowaną wagę 0,1, były kryteria administracyjne (konieczność utworzenia nowego podmiotu, skoordynowane organizowanie i zarządzanie PTZ) oraz zagadnienia związane z funkcjonowaniem przewozów z punktu widzenia pasażerów (zintegrowana informacja pasażerska).

Ostatnim krokiem analizy było wyznaczenie ocen wyboru wariantów poprzez obliczenie iloczynu ocen wariantów w aspektach szczegółowych z wagami ocen aspektów. Wskutek zdefiniowania wag aspektów, których łączna wartość sumuje się do 1, każdy z modeli mógł otrzymać łączną ocenę na poziomie od 1 do 5.

Wyniki analizy wielokryterialnej są następujące:

- **najwyższą łączną ocenę na poziomie 4,25 punktów otrzymał wariant W2B z organizacją PTZ na południu Śląska przez ZPG powstały z przekształcenia MZK,**
- niższą ocenę w wysokości 4,25 punktów otrzymał wariant W2, w którym przewozy organizuje wyłącznie nowoutworzony ZPG,
- jeszcze niższą ocenę otrzymał wariant W1 z punktacją 3,20, w którym obok powiatowych przewozów pasażerskich WKP funkcjonować będzie scalona komunikacja miejska organizowana przez MZK,
- najniżej oceniony został wariant W0, w którym przewozy o charakterze użyteczności publicznej wciąż są równoległe organizowane przez 3 kluczowych organizatorów PTZ w ramach systemów WKM, WKP i MZK.

Najwyżej oceniony wariant W2B ze związkiem powiatowo-gminnym przekształconym z MZK charakteryzuje się:

- brakiem konieczności tworzenia całkowicie nowej organizacji,
- brakiem konieczności zbywania udziałów w MKA na rzecz ZPG,
- możliwością otrzymania dofinansowania z FRPA do największej liczby linii w porównaniu do wariantów W0 i W1,
- możliwością otrzymywania dopłat do ustawowych biletów ulgowych,
- możliwością ustanawiania ulg komunalnych niezależnie od ulg ustawowych,
- w pełni skoordynowanym organizowaniem i zarządzaniem PTZ, umożliwiającym planowanie sieciowego i zsynchronizowanego rozkładu jazdy z gwarantowanymi połączeniami przesiadkowymi na przystankach węzłowych,
- wspólną informacją pasażerską, z danymi rozkładowymi prezentowanymi w jednolitej formie w jednej bazie danych, które mogą być następnie eksportowane w całości na urządzenia mobilne, do internetowego rozkładu jazdy i wirtualnego monitora oraz na tablice SDIP,
- najniższą prognozowaną pracą eksploatacyjną, która wprost powinna przełożyć się na najniższą dopłatę samorządów do funkcjonowania PTZ.

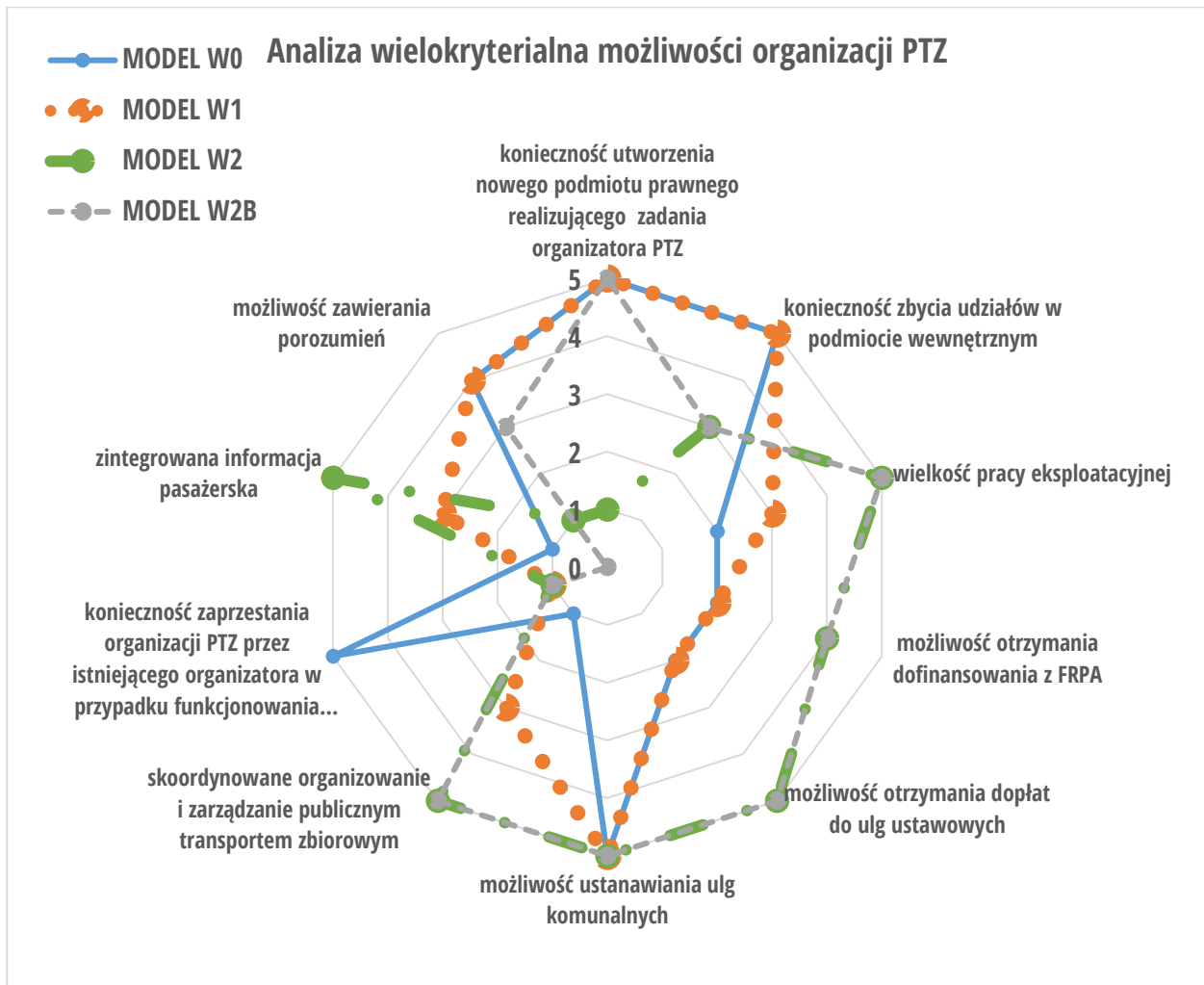
Dla tego modelu w kolejnym rozdziale opracowany został harmonogram niezbędnych działań. Dodatkowo opracowano również harmonogram dla najwyżej ocenionego innego alternatywnego modelu organizacji W1, w którym założono dalsze równoległe funkcjonowanie powiatowych przewozów pasażerskich w ramach WKP i komunikacji miejskiej MZK, która przejmie segment przewozów WKM.

Tab. 7.1 Praktyczne aspekty organizacji publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym opracowaniem w zależności od przyjętego modelu.

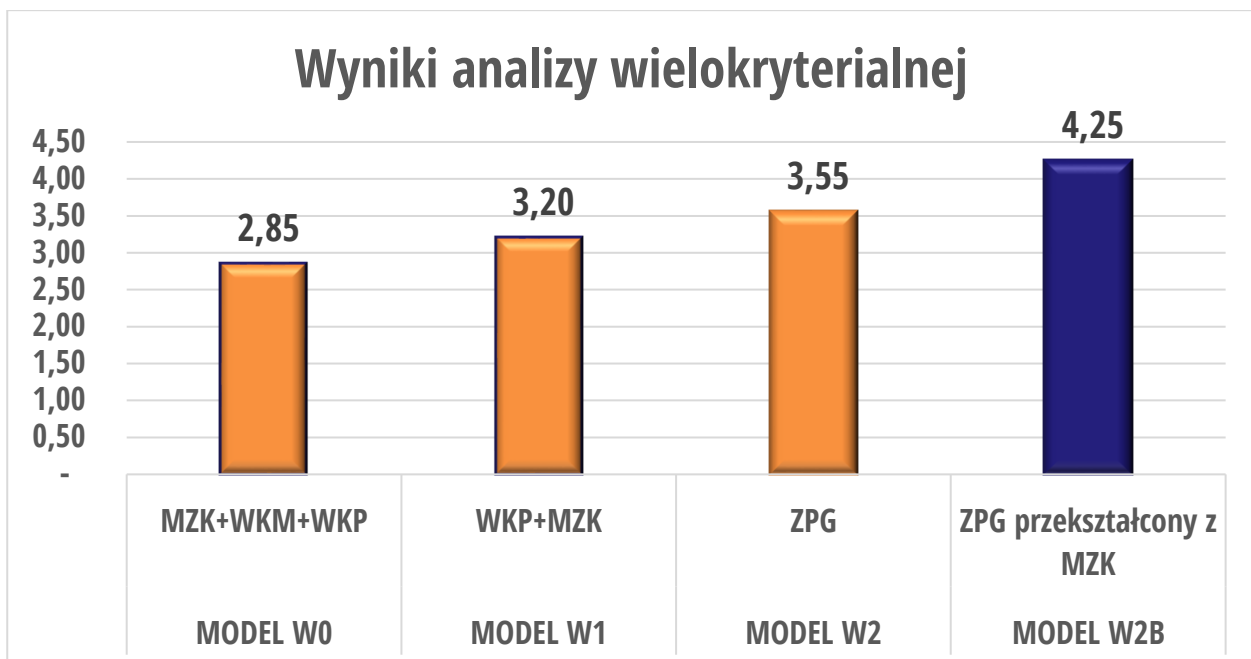
Obszar tematyczny	Organizator PTZ				
	MODEL W0 MZK+WKM+WKP	MODEL W1 WKP+MZK	MODEL W2 ZPG	MODEL W2B ZPG przekształcony z MZK	waga
konieczność utworzenia nowego podmiotu prawnego realizującego zadania organizatora PTZ	nie istnieje	nie istnieje	tak, powstaje nowy podmiot posiadający osobowość prawną	nie istnieje	0,1
ocena	5	5	1	5	
konieczność zbycia udziałów w podmiocie wewnętrznym	nie istnieje	nie istnieje	tak, tylko w przypadku Powiatu Wodzisławskiego	tak, tylko w przypadku Powiatu Wodzisławskiego	0,05
ocena	5	5	3	3	
wielkość pracy eksploatacyjnej	7 599 224,30	7 541 854,90	7 381 397,10	7 381 397,10	0,15
ocena	2	3	5	5	
możliwość otrzymania dofinansowania z FRPA	Istnieje tylko dla linii WKP	Istnieje tylko dla linii WKP	tak - na wszystkie linie wykraczające poza obszar gmin miejskich	tak - na wszystkie linie wykraczające poza obszar gmin miejskich	0,15
ocena	2	2	4	4	
możliwość otrzymania dopłat do ulg ustawowych	Istnieje tylko dla linii WKP	Istnieje tylko dla linii WKP	istnieje, przy czym w ramach 2 istniejących umów MZK może być ograniczona wyłącznie do wysokości zmiany bagatelnej umowy	istnieje, przy czym w ramach 2 istniejących umów MZK może być ograniczona wyłącznie do wysokości zmiany bagatelnej umowy	0,1
ocena	2	2	5	5	
możliwość ustanawiania ulg komunalnych	istnieje	istnieje	istnieje	istnieje	0,05
ocena	5	5	5	5	

Obszar tematyczny	Organizator PTZ				
	MODEL W0 MZK+WKM+WKP	MODEL W1 WKP+MZK	MODEL W2 ZPG	MODEL W2B ZPG przekształcony z MZK	waga
skoordynowane organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym	nie, gdyż przewozy organizują różni organizatorzy	nie, gdyż przewozy organizują różni organizatorzy, aczkolwiek w segmencie przewozów w komunikacji miejskiej istnieje	tak, ponieważ PTZ organizuje 1 podmiot	tak, ponieważ PTZ organizuje 1 podmiot	0,1
ocena	1	3	5	5	
konieczność zaprzestania organizacji PTZ przez istniejącego organizatora w przypadku funkcjonowania przewozów gminnych i powiatowych	nie	tak	tak	tak	0,05
ocena	5	1	1	1	
zintegrowana informacja pasażerska	nie istnieje	tylko w ramach komunikacji miejskiej	istnieje	istnieje	0,1
ocena	1	3	5	5	
możliwość zawierania porozumień	istnieje w przypadku przewozów WKM, WKP oraz ograniczona w zakresie MZK	istnieje w przypadku przewozów WKP oraz ograniczona w zakresie MZK	nie istnieje	nie istnieje, funkcjonują dalej porozumienia zawarte przez MZK	0,15
ocena	4	4	1	3	
ŁĄCZNA OCENA	2,85	3,20	3,55	4,25	

Źródło: opracowanie własne



Rys. 7.1 Wizualizacja ocen cząstkowych poszczególnych kryteriów analizy wielokryterialnej.
Źródło: opracowanie własne



Rys. 7.2 Wyniki analizy wielokryterialnej

Źródło: materiały własne

8 Harmonogram

Poniżej przedstawiono harmonogram prac prowadzących do wdrożenia optymalnego (docelowego) modelu organizacji publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Wodzisławskiego i obszaru MZK.

Opracowano je w 2 schematach:

- dla wariantu W1 z utrzymaniem funkcjonowania 2 organizatorów PTZ,
- dla wariantu W2B z pełną integracją PTZ prowadzącą do organizacji przewozów wyłącznie przez Związek Powiatowo-Gminny. Terminy związane z tworzeniem Związku Powiatowo-Gminnego wynikają z przepisów ustawy o *samorządzie powiatowym* oraz Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 grudnia 2015 r. w *sprawie rejestru związków powiatowo-gminnych oraz ogłaszania statutów związków i ich zmian*. W przypadku wariantu W2 zasadnym planem działań będzie przekształcenie związku międzygminnego w związek powiatowo-gminny zgodnie z art. 72c ust. 2 ustawy o *samorządzie powiatowym*, umożliwiając utworzenie struktur ZPG na bazie istniejącego MZK.

Realizacja wariantu W1 z włączeniem segmentu przewozów WKM do przewozów MZK może odbyć się dwutorowo:

- albo poprzez przystąpienie Gminy Miejskiej Wodzisław Śląski do MZK w postaci nowego Członka Związku,
- albo poprzez zawarcie odpowiedniej umowy w sprawie udzielenia pomocy finansowej MZK na realizację zadań publicznych w zakresie transportu zbiorowego.

Mniej skomplikowanym rozwiązaniem będzie przejęcie przewozów WKM przez MZK z zapewnieniem odpowiedniej pomocy finansowej przez Gminę Miejską Wodzisław Śląski w drodze umowy z MZK, ze zminimalizowaną liczbą niezbędnych czynności formalnych do osiągnięcia takowego modelu z pominięciem:

- poinformowania Wojewody Śląskiego przez Gminę Miejską Wodzisław Śląski o zamiarze przystąpienia do MZK,
- konieczności podjęcia stosownej uchwały Rady Miejskiej Wodzisławia Śląskiego w sprawie przyjęcia Statutu MZK,
- konieczności podjęcia stosownej uchwały Zgromadzenia MZK w sprawie zmiany Statutu, która powinna zostać przekazana do zaopiniowania przez rady gmin Członków MZK oraz Rady Miejskiej Wodzisławia Śląskiego oraz uzgodnienia projektu zmiany Statutu z Wojewodą, który zajmuje stanowisko w sprawie w terminie 30 dni od daty doręczenia projektu zmiany Statutu,
- zmian w składach Zgromadzenia, Zarządu czy Komisji Rewizyjnej MZK.

Tab. 8.1 Harmonogram działań niezbędnych do osiągnięcia docelowego modelu organizacji PTZ w wariantcie W1

Zadanie	Początek	Liczba dni	Liczba tygodni	Koniec
Transformacja PTZ na południu Śląska - W1				
Przyjęcie Uchwał przez Radę Miejską w Wodzisławiu Śląskim oraz Zarządu MZK w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie umowy w sprawie udzielenia pomocy finansowej MZK na realizację zadań w zakresie publicznego transportu zbiorowego	01.04.2025 r.			30.06.2025 r.
Zawarcie umowy w sprawie udzielenia pomocy finansowej MZK na realizację zadań w zakresie publicznego transportu zbiorowego	01.07.2025 r.			31.08.2025 r.
Aneksowanie umowy przewozowej MZK na rozszerzenie jej o pracę eksploatacyjną zastępującą WKM	01.09.2025 r.			30.09.2025 r.
Rozpoczęcie świadczenia usług przewozowych na terenie Gminy Miejskiej Wodzisław Śląski w miejsce WKM	01.01.2026 r.	1		01.01.2026 r.

Źródło: opracowanie własne.

Przy przekształceniu związku międzygminnego w związek powiatowo-gminny wymagana jest zmiana istniejącego statutu związku w trybie i na zasadach dotyczących związku międzygminnego. Dlatego też przy tej procedurze, w przeciwieństwie do utworzenia od podstaw ZPG, nie będzie wymagane podejmowanie uchwał rad wszystkich zainteresowanych JST w sprawie utworzenia ZPG oraz przyjęcia statutu JST. Nie sposób pominąć również kwestii formalnych wymagających rozpoczęcia funkcjonowania struktur takich jak ukonstytuowanie zarządu, zgromadzenia, nabór i wybór głównego księgowego etc. ZPG wstąpi w prawa i obowiązki przekształconego MZK już w dniu ogłoszenia zmiany Statutu przez Wojewodę Śląskiego.

Tab. 8.2 Harmonogram działań niezbędnych do osiągnięcia docelowego modelu organizacji PTZ w wariantcie W2

Zadanie	Początek	Liczba dni	Liczba tygodni	Koniec
Transformacja PTZ na południu Śląska - W2 z ZPG "Śląsk Południe"				
Opracowanie projektu zmiany Statutu MZK w sprawie przekształcenia w ZPG, uzgadnianego ze wszystkimi zainteresowanymi JST	01.04.2025 r.			31.05.2025 r.
Przekazanie przez Gminę Miejską Wodzisław Śląski informacji o zamiarze przystąpienia do ZPG przekształconego z MZK (art. 66 u.s.g.)	01.06.2025 r.	1		01.06.2025 r.
Uzgodnienie projektu zmiany Statutu MZK z Wojewodą Śląskim	01.06.2025	30		01.07.2025
Przyjęcie Uchwał przez Radę Powiatu Wodzisławskiego i Radę Miejską Wodzisławia Śląskiego w sprawie przyjęcia Statutu ZPG powstałego z przekształcenia MZK	01.06.2025 r.			30.06.2025 r.
Przyjęcie Uchwały Zgromadzenia MZK w sprawie zmiany Statutu MZK ws. Przekształcenia w ZPG	01.07.2025 r.			31.07.2025 r.

Zadanie	Początek	Liczba dni	Liczba tygodni	Koniec
<i>Przekazanie Uchwały przez przewodniczącego Zgromadzenia Radom Gmin Członków MZK oraz Radom nowych Członków Związku (Rada Powiatu Wodzisławskiego, Rada Miejska Wodzisławia Śląskiego)</i>	01.08.2025 r.	7		08.08.2025 r.
<i>Weryfikacja Uchwały przez Rady Gmin Członków MZK</i>	09.08.2025 r.	30		08.09.2025 r.
<i>Opracowanie aneksów do umów przewozowych MZK</i>	01.08.2025 r.			31.08.2025 r.
<i>Opracowanie aneksów do pozostałych umów MZK</i>	01.08.2025 r.			31.08.2025 r.
<i>Przekazanie Uchwały Zgromadzenia MZK w sprawie przekształcenia MZK w ZPG do publikacji w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego</i>	09.09.2025 r.			23.09.2025 r.
<i>Publikacja Uchwały w Dz. Urz. Woj. Śląskiego = wstąpienie ZPG we wszystkie prawa i obowiązki przekształconego (MZK)</i>	24.09.2025 r.			15.10.2025 r.
<i>Aneksowanie istniejących umów przewozowych - zmiana Zamawiającego z MZK na ZPG</i>	15.10.2025 r.		4	15.11.2025 r.
<i>Wybór nowych/ zmiana Członków Zarządu Związku</i>	15.10.2025 r.		4	15.11.2025 r.
<i>Wybór nowych/ zmiana Członków Zgromadzenia Związku</i>	15.10.2025 r.		4	15.11.2025 r.
<i>Wybór nowych/ zmiana Członków Komisji Rewizyjnej Związku</i>	15.10.2025 r.		4	15.11.2025 r.
<i>Rozpoczęcie świadczenia usług przewozowych na terenie Gminy Miejskiej Wodzisław Śląski w miejsce WKM</i>	01.01.2026 r.	1		01.01.2026 r.
<i>Włączenie przewozów WKP do ZPG</i>	15.10.2026 r.			01.01.2026 r.
<i>Opracowanie i przyjęcie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego ZPG</i>	02.01.2026 r.		26	03.06.2026 r.

Źródło: opracowanie własne.

Podjęcie odpowiednich działań prowadzących do przekształcenia MZK w ZPG w perspektywie do października 2025 r. umożliwi na złożenie skutecznej dokumentacji aplikacyjnej o dofinansowanie przynajmniej części przewozów na liniach komunikacyjnych wykraczających poza obszar gmin miejskich z FRPA w naborze wniosków o dofinansowanie na 2026 r. Nabór ten prawdopodobnie nastąpi pomiędzy październikiem i grudniem. W przeciwnym razie, bazując na doświadczeniach z minionych lat, możliwość aplikowania o środki z FRPA nastąpi dopiero jesienią 2026 r.

9 Spis tabel

Tab. 1.1 Analiza wstępna wyboru organizatora zintegrowanej sieci komunikacji miejskiej w modelu W1.	10
Tab. 2.1 Prognozowana wielkość pracy eksploatacyjnej w poszczególnych wariantach w skali pełnego roku kalendarzowego.	14
Tab. 2.2 Koszty świadczenia usług przewozowych przez Operatorów w skali pełnego roku kalendarzowego.	14
Tab. 2.3 Prognozowana liczba wzm wybranych umów przewozowych w przekroju poszczególnych JST w zależności od wariantu organizacji PTZ (cz. 1).	16
Tab. 2.4 Prognozowana liczba wzm wybranych umów przewozowych w przekroju poszczególnych JST w zależności od wariantu organizacji PTZ (cz. 2).	17
Tab. 2.5 Prognozowana liczba wzm wybranych umów przewozowych w przekroju poszczególnych JST w zależności od wariantu organizacji PTZ (cz. 3).	18
Tab. 2.6 Prognozowana liczba wzm wszystkich umów przewozowych w skali pełnego roku kalendarzowego w przekroju poszczególnych JST w zależności od wariantu organizacji PTZ.	19
Tab. 2.7 Prognozowane koszty eksploatacyjne wybranych umów przewozowych w przekroju poszczególnych JST w zależności od wariantu organizacji PTZ (cz. 1) w skali pełnego roku kalendarzowego.	20
Tab. 2.8 Prognozowane koszty eksploatacyjne wybranych umów przewozowych w przekroju poszczególnych JST w zależności od wariantu organizacji PTZ (cz. 2) w skali pełnego roku kalendarzowego.	21
Tab. 2.9 Prognozowane koszty eksploatacyjne wybranych umów przewozowych w przekroju poszczególnych JST w zależności od wariantu organizacji PTZ (cz.3 w skali pełnego roku kalendarzowego).	22
Tab. 2.10 Prognozowane koszty eksploatacyjne wszystkich umów przewozowych w skali pełnego roku kalendarzowego w przekroju poszczególnych JST w zależności od wariantu organizacji PTZ.	23
Tab. 2.11 Charakterystyka zmian kosztów organizacji PTZ w zależności od modelu organizacji.	24
Tab. 2.12 Przychody ze sprzedaży biletów w skali pełnego roku kalendarzowego (wariant W0).	24
Tab. 2.13 Prognoza wielkości przychodów ze sprzedaży biletów na terenie Gminy Miejskiej Wodzisław Śl. w skali pełnego roku kalendarzowego w wariantcie W1.	24
Tab. 2.14 Kalkulacja poziomu przychodów ze sprzedaży biletów w ujęciu kontraktów przewozowych w skali pełnego roku kalendarzowego.	26
Tab. 2.15 Prognoza przychodów ze sprzedaży biletów w ujęciu poszczególnych kontraktów przewozowych (cz. 1.) w skali pełnego roku kalendarzowego.	27
Tab. 2.16 Prognoza przychodów ze sprzedaży biletów w ujęciu poszczególnych kontraktów przewozowych (cz. 2.) w skali pełnego roku kalendarzowego.	28
Tab. 2.17 Prognoza przychodów ze sprzedaży biletów w ujęciu poszczególnych kontraktów przewozowych (cz. 3.) w skali pełnego roku kalendarzowego.	29
Tab. 2.18 Prognoza przychodów ze sprzedaży dla wszystkich kontraktów przewozowych w skali pełnego roku kalendarzowego.	30
Tab. 2.19 Finansowanie PTZ z budżetu państwa w zależności od rodzaju przewozów.	33
Tab. 2.20 Dopłaty do biletów ulgowych ustawowych w poszczególnych wariantach modelu organizacji PTZ.	35
Tab. 2.21 Potencjalnie dofinansowanie z FRPA w poszczególnych wariantach modelu organizacji PTZ.	35
Tab. 2.22 Możliwość objęcia dofinansowaniem z FRPA w wariantcie W2.	36

Tab. 2.23 Prognozowany poziom potencjalnych dopłat z FRPA w przekroju JST dla poszczególnych wariantów modeli organizacji PTZ w skali pełnego roku kalendarzowego.	39
Tab. 3.1 Prognoza dopłaty do przewozów w ujęciu poszczególnych kontraktów przewozowych (cz. 1.) w skali pełnego roku kalendarzowego.	41
Tab. 3.2 Prognoza dopłaty do przewozów w ujęciu poszczególnych kontraktów przewozowych (cz. 2.) w skali pełnego roku kalendarzowego.	42
Tab. 3.3 Prognoza dopłaty do przewozów w ujęciu poszczególnych kontraktów przewozowych (cz. 3.) w skali pełnego roku kalendarzowego.	43
Tab. 3.4 Prognoza dopłaty do przewozów wszystkich kontraktów przewozowych w skali pełnego roku kalendarzowego.	44
Tab. 3.5 Dynamika zmiany pokrycia kosztów wspólnych przewozów z istniejącego segmentu MZK w skali pełnego roku kalendarzowego.	46
Tab. 4.1 Dynamika zmiany w pracy eksploatacyjnej w wyniku zaproponowanych modyfikacji układów tras i rozkładów jazdy (wartościowo).	52
Tab. 4.2 Dynamika zmiany w pracy eksploatacyjnej w wyniku zaproponowanych modyfikacji układów tras i rozkładów jazdy (%).	52
Tab. 4.3 Maksymalna liczba pojazdów w dzień roboczy szkolny w poszczególnych scenariuszach	53
Tab. 4.4 Podsumowanie umów w wariancie W0	72
Tab. 4.5 Podsumowanie umów w wariancie W1	75
Tab. 4.6 Podsumowanie umów w wariancie W2	76
Tab. 5.1 Symulacja liczby autobusów zeroemisyjnych w zależności od wariantu organizacji PTZ.	79
Tab. 6.1 Informacja pasażerska obecnie – porównanie.....	83
Tab. 6.2 Porównanie wariantów integracji informacji pasażerskiej.....	85
Tab. 7.1 Praktyczne aspekty organizacji publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym opracowaniem w zależności od przyjętego modelu.	88
Tab. 8.1 Harmonogram działań niezbędnych do osiągnięcia docelowego modelu organizacji PTZ w wariancie W1.....	92
Tab. 8.2 Harmonogram działań niezbędnych do osiągnięcia docelowego modelu organizacji PTZ w wariancie W2.....	92

10 Spis rysunków

Rys. 2.1 Rozpatrywanie wniosków o dopłaty FRPA.....	34
Rys. 6.1 Papierowe rozkłady jazdy MZK z programu BusPlan	82
Rys. 6.2 Elektroniczne rozkłady jazdy na przystankach - tablica przystankowa DIP	83
Rys. 7.1 Wizualizacja ocen częściowych poszczególnych kryteriów analizy wielokryterialnej.	90
Rys. 7.2 Wyniki analizy wielokryterialnej	90