

**ZARZĄDZENIE NR 82/2022
WÓJTA GMINY GNIEZNO**

z dnia 22 listopada 2022 r.

w sprawie przeprowadzenia z mieszkańcami gminy konsultacji społecznych dotyczących opracowania koncepcji docelowego modelu optymalnej organizacji przewozów w publicznym transporcie zbiorowym na obszarze gminy Gniezno

Na podstawie art. 5a ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 559 ze zm.) oraz uchwały Nr XIX/129/2019 Rady Gminy Gniezno z dnia 30 grudnia 2019 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Gminy Gniezno, zarządzam, co następuje:

§ 1. 1. Postanawia się przeprowadzić konsultacje społeczne dotyczące: koncepcji docelowego modelu optymalnej organizacji przewozów w publicznym transporcie zbiorowym na obszarze gminy Gniezno.

2. Koncepcja stanowiąca przedmiot konsultacji została opracowana przez Refunda Maciocha i wspólnicy spółka komandytowa z Wrocławia stanowi załącznik do niniejszego zarządzenia.

3. Przeprowadzenie konsultacji w sprawie, o której mowa w ust. 1 ma na celu zebranie uwag, wniosków i opinii mieszkańców Gminy Gniezno w sprawie koncepcji organizacji przewozów w publicznym transporcie zbiorowym na terenie gminy.

§ 2. Konsultacje przeprowadzone będą w terminie od 30 listopada 2022 r. do 6 grudnia 2022 r.

§ 3. Konsultacje przeprowadza się w formie: opinii, propozycji i uwag przekazywanych pisemnie i drogą elektroniczną. Dokument koncepcji zostanie upubliczniony na stronie Biuletynu Informacji Publicznej.

§ 4. Uwagi, opinie i wnioski mieszkańców należy składać w terminie określonym w § 2, w formie pisemnej w Biurze Obsługi Klienta w Urzędzie Gminy Gniezno, Al. Reymonta 9-11 lub przesłać pocztą elektroniczną na adres: sekretariat@urządgmyny.gniezno.pl .

§ 5. Zasięg konsultacji społecznych: teren gminy Gniezno.

§ 6. Wyniki konsultacji zostaną upublicznione na stronie internetowej Gminy Gniezno, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Gniezno.

§ 7. Odpowiedzialnym za merytoryczny zakres przedmiotowych konsultacji oraz koordynację zadań z zakresu działań informacyjnych i technicznych jest Pan Krzysztof Kaźmierski, inspektor w Referacie Gospodarki i Rozwoju e-mail: k.kazmierski@ug.gniezno.idsl.pl, tel. 61 424 57 53

§ 8. Wykonanie zarządzenia powierza się Sekretarzowi Gminy.

Wójt Gminy Gniezno

Maria Suplicka

**OPRACOWANIE KONCEPCJI DOCELOWEGO MODELU
OPTYMALNEJ ORGANIZACJI PRZEWOZÓW W PUBLICZNYM
TRANSPORCIE ZBIOROWYM NA OBSZARZE
GMINY GNIEZNO**

Wrocław, dnia 7.11.2022

Spis treści

NOTA PRAWNA.....	5
Słownik użytych skrótów i akronimów.....	6
1. Charakterystyka organizacyjno–przestrzenna istniejących przewozów w transporcie publicznym na obszarze gminy Gniezno i trasach: miejscowości gminy Gniezno - miasto Gniezno	7
1.1. Analiza podaży usług (stan istniejący) w transporcie publicznym w przewozach regularnych i przewozach regularnych specjalnych	7
1.1. Analiza obowiązujących umów z Miastem Gniezno dotyczących powierzenia obowiązków związanych z publicznym transportem zbiorowym, umowy zawartej na czas określony z Gnieźnieńskim Przedsiębiorstwem Komunikacji Samochodowej, umowy dotyczącej linii specjalnych w dowozie uczniów do placówek szkolnych	11
1.2. Analiza modelu zapewniania dowozu uczniów do szkół na obszarze gminy.....	12
1.3. Wydatki budżetowe Gminy Gniezno na lokalny transport zbiorowy oraz dowóz do szkół	15
2. Analiza funkcjonalno – prawna modeli organizacji przewozów na obszarze pokrywającym się z istniejącą siecią komunikacyjną	17
2.1. Gminne przewozy pasażerskie	17
2.1.1. wariant I MPK Gniezno	20
2.1.2. wariant II mieszany MPK + inny przewoźnik	21
2.1.3. wariant III inny przewoźnik.....	21
2.1.4. warianty I, II, III z uwzględnieniem dowozów szkolnych	21
2.2. Komunikacja miejska	22
2.2.1. wariant I MPK Gniezno	22
2.2.2. wariant II mieszany MPK + inny przewoźnik	23
2.2.3. wariant III inny przewoźnik.....	23
2.2.4. warianty I, II, III z uwzględnieniem dowozów szkolnych	23
2.3. Powiatowe przewozy pasażerskie.	24
2.4. Powiatowo-gminne przewozy pasażerskie	24
2.5. Analiza ekonomiczno – finansowa kosztów organizacji i dopłaty samorządu do przewozów, uwzględniając możliwe źródła finansowania oraz dane historyczne dotyczące wielkości i struktury sprzedaży biletów komunikacji miejskiej, w tym: możliwość otrzymywania rekompensat za stosowanie ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych, możliwość otrzymania dofinansowania z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.....	25
2.6. Analiza porównawcza modeli organizacji przewozów z rekomendacjami dotyczącymi optymalnych rozwiązań w tym rozwiązań finansowych	28
2.7. Harmonogram realizacji działań niezbędnych do rozpoczęcia organizacji transportu publicznego w rekomendowanym modelu 30	
3. Analiza ekonomiczno – eksploatacyjna ukierunkowana na kształtowanie optymalnego poziomu rekompensaty dla operatora publicznego transportu zbiorowego.....	31
3.1. Pogłębiona analiza eksploatacyjna funkcjonującego rozkładu jazdy - ocena wielkości zapotrzebowania na usługi przewozowe.....	31
3.2. Pogłębiona analiza eksploatacyjna funkcjonującego rozkładu jazdy - analiza konkurencyjności komunikacji publicznej względem innych form przemieszczania się oraz dostępności czasowej komunikacji w kontekście odczuwalnej częstotliwości kursowania	32
3.3. Pogłębiona analiza eksploatacyjna obecnie funkcjonującego rozkładu jazdy.....	34

4. Opracowanie koncepcji modyfikacji rozkładów z oszacowaniem prognozowanego obniżenia poziomu kosztów eksploatacyjnych operatora komunikacji.....	36
4.1. Szczegółową analiza wielkości popytu na podstawie danych z systemu sprzedaży biletów i zliczania pasażerów, w następującym zakresie dla każdego z typów badanych dni,	36
4.2. Opracowanie koncepcji modyfikacji rozkładów jazdy uwzględniającej zapewnienie konkurencyjności komunikacji publicznej względem innych form przemieszczania się, systemową koordynację godzin odjazdów, optymalne konstruowanie przejazdów technicznych między kursami liniowymi, maksymalizację prędkości eksploatacyjnej, optymalizację zatrudnienia w grupie kierowców, podniesienie efektywności przewozów. Wersja 1.	38
4.3. Opracowanie koncepcji modyfikacji rozkładów jazdy uwzględniającej zapewnienie konkurencyjności komunikacji publicznej względem innych form przemieszczania się, systemową koordynację godzin odjazdów, optymalne konstruowanie przejazdów technicznych między kursami liniowymi, maksymalizację prędkości eksploatacyjnej, optymalizację zatrudnienia w grupie kierowców, podniesienie efektywności przewozów. Wersja nr 2 po uzgodnieniach z Zamawiającym.	50
5. Analiza dostępności przestrzennej i czasowej komunikacji zbiorowej.....	57
6. Podsumowanie	59
Spis tabel.....	60
Spis wykresów.....	60
Spis Rysunków.....	60

NOTA PRAWNA

1. REFUNDA Maciocha i Wspólnicy spółka komandytowa (dalej jako „**Autor**” lub „**Refunda**”) sporządziła niniejsze opracowanie z zachowaniem należytej staranności na podstawie informacji i dokumentów źródłowych udostępnionych przez Gminę Gniezno.

2. Refunda nie ponosi odpowiedzialności za rzetelność przekazanych informacji, w tym za prawdziwość wszystkich udostępnionych danych i dokumentów źródłowych.

3. Niniejsze opracowanie zostało przygotowane przez firmę Refunda na zlecenie Gminy Gniezno i stanowi wyraz opinii niezależnego podmiotu.

4. Refunda jest podmiotem niezależnym od Zleceniodawcy i nie ma żadnego interesu prawnego / ekonomicznego ani faktycznego w rozstrzygnięciu opiniowanej kwestii.

5. Wnioski i stwierdzenia zawarte w niniejszym opracowaniu stanowią wyraz poglądów Refunda w zakresie oceny przepisów i postanowień

postępowania oraz wynikają z ponad 13 letniej praktyki Autora.

6. Analiza dotyczy tylko kwestii przedstawionych w jej treści z zastrzeżeniami i uwagami poczynionymi w tekście. W ramach niniejszego opracowania w szczególności nie weryfikujemy danych źródłowych ekonomicznych udostępnionych przez Gminę Gniezno.

7. Wszelkie zmiany stanu faktycznego przedstawionego w opracowaniu mogą powodować odmienną kwalifikację dot. przedstawionej oceny.

8. W ramach niniejszego opracowania nie wyrażamy żadnej opinii co do prawdziwości faktów. Niniejsze opracowanie jest sporządzone w odniesieniu do prawa polskiego oraz europejskiego.

9. Niniejsze opracowanie nie uwzględnia jakichkolwiek konsekwencji prawnych, ekonomicznych, w tym finansowych, społecznych, politycznych czy środowiskowych, z zastrzeżeniem wskazanych wyraźnie w niniejszym opracowaniu.

Słownik użytych skrótów i akronimów

Gmina – Gmina Gniezno.

Miasto – Miasto Gniezno.

GPKS - Gnieźnieńskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.

MPK/MPK Gniezno – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Gnieźnie sp. z o.o.

Operator/Operator PTZ – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

Organizator – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach Rozporządzenia nr 1370/2007.

Rozporządzenie nr 1370/2007 – Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

UE – Unia Europejska.

Wzkm – wozokilometr.

FRPA – Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych.

Ustawa PTZ/UPTZ – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2022 r. poz. 1343).

UULG – ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2018 r. poz. 295).

Ustawa o Funduszu – ustawa z dnia z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U. z 2021 r. poz. 717).

Prawo oświatowe – ustawa z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz.U. z 2021 r. poz. 1082).

USG – ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2022 r. poz. 559).

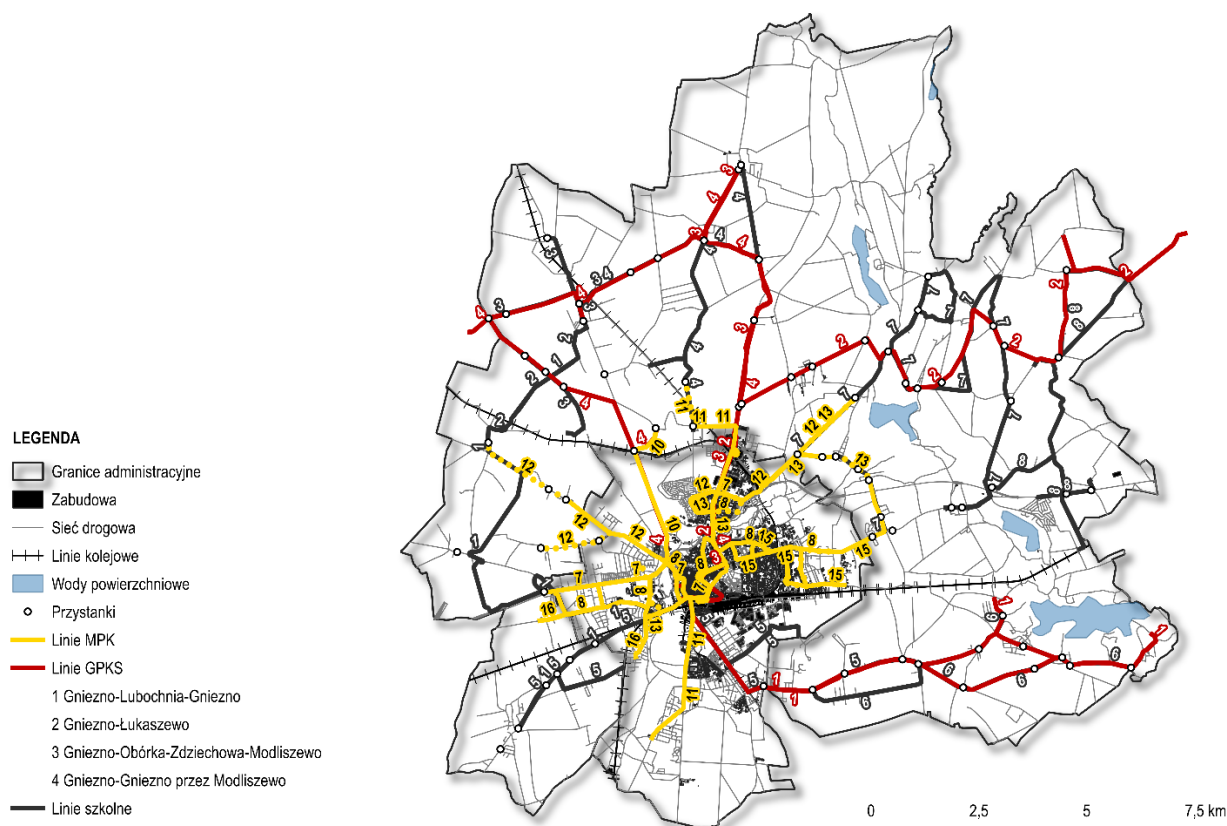
UTD – ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2022 r. poz. 180).

PZP – ustawa z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1710).

1. Charakterystyka organizacyjno–przestrzenna istniejących przewozów w transporcie publicznym na obszarze gminy Gniezno i trasach: miejscowości gminy Gniezno - miasto Gniezno

1.1. Analiza podaży usług (stan istniejący) w transporcie publicznym w przewozach regularnych i przewozach regularnych specjalnych

1. Mieszkańcy Gminy Gniezno obecnie mają do dyspozycji kursy autobusowe realizowane przez MPK Gniezno oraz GPKS sp. z o.o. W poniższej tabeli przedstawiono linie jakie kursują na terenie Gminy Gniezno.



Rysunek 1. Mapa istniejących połączeń autobusowych

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 1 Połączenia autobusowe realizowane na terenie Gminy Gniezno

l.p.	Linia	Przewoźnik	Relacja	Ilość kursów		
				Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
1	7	MPK Gniezno	Lednicka – Gdańska – Kościuszki – Skierszewo, Poznańska	26	13	0
2	8	MPK Gniezno	Arkuszewo – Fabryczna – Budowlanych – Lednicka – Wyszyńskiego – Poznańska – Orzeszkowej - Skierszewo	31	0	0
3	10	MPK Gniezno	Lednicka – Gdańska – Dąbrowki – Kościuszki – Łaskiego – Powst. Włkp. – Pyszczynek – (Zdziechowa)	5 (10)	5	2
4	11	MPK Gniezno	(Krzyszczewo) – Pyszczynek – Gdańska – 3 Maja – Dąbrowki – Chrobrego – Wrzesińska – Pustachowska	20 (6)	14 (6)	6 (5)
5	12	MPK Gniezno	Wełnica – Orcholska – Lednicka – Biskupińska – Chrobrego – Łaskiego – Żerniki – Klecoska – Piekary – Obora	18	16	12
6	13	MPK Gniezno	Jabłoniowa – Ludwiczaka – Gajowa – Dalkoska – Dworcowa – Biskupińska – Lednicka – Orcholska – Wełnica	17	0	0
7	15	MPK Gniezno	Wełnica – Jankówko – Kruszwicka – Arkuszewo – Wschodnia – Wierzbiczany – Fabryczna – Roosevelta – Staszica – Paczkowskiego – Roosevelta – Paczkowskiego	10	0	0
8	16	MPK Gniezno	Czarneckiego – Poznańska – Skierszewo – Bluszczowa – Kostrzewskiego – Gajowa – Ludwiczaka – Jabłoniowa	7	0	0
9	Gniezno – Łukaszewko	GPKS	Gniezno ZCP – Goślinowo – Strzyżewo Kościelne – Ganina – Strzyżewo Smykowe – Łukaszewko	9	0	0
10	Gniezno – Lubochnia – Gniezno	GPSK	Gniezno ZCP – Szczytniki Duchowe – Wierzbiczany – Lubochnia – Wola Skorzęcka – Szczytniki Duchowe – Osiniec – Gniezno ZCP	5	0	0

11	Gniezno – GPSK Gniezno przez Modliszewko	Gniezno ZCP – Obórka – Kopydłowo – Modliszewo – Modliszewko – Goślinowo – Gniezno ZCP	3	0	0
12	Gniezno – GPSK Obórka – Zdziechowa - Modliszewo	Gniezno ZCP – Obórka – Kopydłowo – Zdziechowa – Modliszewo – Modliszewko – Goślinowo – Gniezno ZCP	2	0	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy GPKS oraz MPK Gniezno

2. Zgodnie z powyższą tabelą mieszkańcy mają do dyspozycji połączenia autobusowe w dni robocze oraz w weekendy dla linii które obsługuje MPK Gniezno, połączenia linii GPKS nie są wykonywane w weekendy. Gmina Gniezno zapewnia również dowóz do szkół podstawowych dla dzieci z gminy. Szkoły podstawowe zlokalizowane są w następujących lokalizacjach:
- Szkoła Podstawowa w Jankowie Dolnym
 - Szkoła Podstawowa w Zdziechowie
 - Szkoła Podstawowa w Szczytnikach Duchowych
3. Aktualnie kursy autobusów szkolnych które dojeżdżają do szkół odbywają się w systemie zamkniętym tzn. że tylko dzieci które podróżują do szkoły mogą korzystać z połączenia autobusowego pod nadzorem opiekuna.

Tabela 2 Przewozy szkolne organizowane przez Gminę Gniezno

Nazwa Szkoły	Trasa	Godzina odjazdu	Godzina przyjazdu
Szkoła Podstawowa Jankowo Dolne	Jankówko – Wełnica – Dębówiec- Ganina – Strzyżewo Kościelne – Strzyżewo Smykowe – Lulkowo – Jankowo Dolne SP	7:00	7:45
	Jankowo Dolne – Lulkowo – Strzyżewo Paczkowe – Łukaszewko – Jankowo Dolne SP	7:15	7:45
	Jankowo Dolne – Lulkowo – Kalina 1 – Kalina 2 – Kalina 3 – Kalina 4 – Kalina 5 – Kalina 6 – Jankowo Dolne SP	7:15	7:45
	Jankowo Dolne – Kalina – Lulkowo – Strzyżewo Paczkowe – Łukaszewko – Strzyżewo Smykowe – Strzyżewo Kościelne – Dębówiec – Ganina – Wełnica – Jankówko – Jankowo Dolne SP	10:20	11:25
	Jankowo Dolne SP – Lulkowo – Strzyżewo Smykowe – Strzyżewo Kościelne – Ganina – Dębówiec – Wełnica – Jankówko – Jankowo Dolne SP	12:35	X
	Janowo Dolne SP – Lulkowo – Kalina – Strzyżewo Paczkowe – Łukaszewko – Jankowo Dolne SP	Pn 14:15 Wt. 15:05 Śr 14:15 Czw 14:15	X

		Pt 14:15	
	Jankowo Dolne SP – Kalina 1 – Kalina 2 – Kalina 3 – Kalina 4 – Kalina 5 – Kalina 6 – Lulkowo – Jankowo Dolne SP	Odjazd Pn 15:55 Wt. 15:55 Śr 15:55 Czw 15:55 Pt 15:05	X
	Jankowo Dolne – Kalina – Lulkowo – Strzyżewo Paczkowe – Łukaszewko – Strzyżewo Smykowe – Strzyżewo Kościelne – Dębówiec – Ganina – Wełnica – Jankówko – Jankowo Dolne SP	13:40	X
Szkoła Podstawowa Zdziechowa	Zdziechowa SP – Mączniki – Obórka 1 – Obórka 2 – Obórka 3 – Zdziechowa SP -	7:10	7:30
	Piekary – Braciszewo – Obora – Obórka – Pyszczynek – Zdziechowa SP	7:30	7:50
	Zdziechowa SP – Modliszewo 1 – Modliszewko – Modliszewo 2 – Zdziechowa SP	7:30	7:50
	Zdziechowa SP – Mączniki – Modliszewo – Modliszewko – Modliszewo – Zdziechowa SP	12:35	13:00
	Zdziechowa SP – Obórka – Obora – Braciszewo – Piekary – Pyszczynek – Zdziechowa SP	13:30	14:10
	Zdziechowa SP – Mączniki – Modliszewo – Modliszewko – Modliszewo – Zdziechowa SP	15:05	15:30
	Zdziechowa SP – Obórka – Obora – Braciszewo – Piekary – Pyszczynek – Zdziechowa SP	15:35	16:05
Szkoła Podstawowa Szczytniki Duchowe	Dalki – Mnichowo szkoła – Dalki – Osiniec – Szczytniki Duchowe SP	7:00 + wtorek 9:00	7:40 + wtorek 9:40
	Szczytniki Duchowe SP – Osiniec – Dalki – Mnichowo – Dalki	13:15	14:05
	Szczytniku Duchowe SP – Osiniec – Dalki – Mnichowo – Dalki	16:15	17:05

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Zamawiającego

4. Powyższe tabele wskazują, że transport zbiorowy na terenie Gminy Gniezno jest zapewniony w podstawowym zakresie. Mieszkańcy mogą podróżować do Miasta w celu nauki (szkoły średnie) oraz pracy. Dzieci szkolne mają zapewnione dojazdy do szkół, co jest obowiązkiem Gminy wynikającym z przepisów prawa. Należy mieć na uwadze, że spełnienie podstawowych potrzeb transportowych mieszkańców może nie być wystarczające w celu zmiany zachowań transportowych. Obecne kierunki

oraz wytyczne na poziomie krajowym jak i ogólnoeuropejskim wskazują, że należy dążyć do obniżania ilości podróży samochodem osobowym. Obecna liczba połączeń linii autobusowych jest niewystarczająca aby dać mieszkańcom realną alternatywę. Mieszkańcy nie przesiadają się z samochodów osobowych na transport zbiorowy mając tak ubogą ofertę przewozową. Zakłada się, że minimalna liczba połączeń w dni robocze to 12 połączeń, w sobotę 8 kursów, a w niedziele 6 kursów.

Taka liczba kursów daje dobrą alternatywę dla samochodu osobowego. Rozkład jazdy traktuje się jako podstawową ofertę dla mieszkańców. Rozpatrując w kwestii podaży i popytu, podaż oferowana klientom jest na niskim poziomie przez co popyt na transport zbiorowy jest również niski z uwagi na inne alternatywy. Zwiększając podaż tzn. zwiększając liczbę kursów na liniach autobusowych można spodziewać się również wzrostu popytu w postaci zwiększonej ilości pasażerów.

1.1. Analiza obowiązujących umów z Miastem Gniezno dotyczących powierzenia obowiązków związanych z publicznym transportem zbiorowym, umowy zawartej na czas określony z Gnieźnieńskim Przedsiębiorstwem Komunikacji Samochodowej, umowy dotyczącej linii specjalnych w dowozie uczniów do placówek szkolnych

5. Publiczny transport zbiorowy w Gminie Gniezno zorganizowany jest obecnie w oparciu o następujące umowy:

1) Porozumienie międzygminne z dnia 10 lipca 2019 r. (wraz z aneksami), na mocy którego Gmina Gniezno powierzyła Miastu Gniezno do realizacji zadanie w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, polegające na przewozie osób autobusami komunikacji miejskiej miasta Gniezna na odcinku trasy pomiędzy granicą administracyjną miasta Gniezna, a pętlami autobusowymi w miejscowościach: Pyszczynek, Zdziechowa, Pyszczyń, Krzyszczewo, Obora, Welnica, Skierszewo oraz Jankówko. Ustalenie wysokości cen i opłat za usługi przewozowe oraz ulg i zwolnień z opłat za przejazdy, określenie przepisów porządkowych oraz sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zwierząt i rzeczy należy do Rady Miasta Gniezna. W ramach porozumienia przewozy pasażerskie wykonuje Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. z siedzibą w Gnieźnie, w oparciu o umowę wykonawczą zawartą z Miastem Gniezno. Wartość umowy, stosownie do treści Załącznika Nr 4 do Uchwały Rady Gminy Gniezno Nr LII/410/2022 z dnia 30.06.2022 r., wynosi 683 915,00 zł. Z przyczyn opisanych w dalszej części opracowania, przewozy realizowane w oparciu o powyższe

porozumienie mają charakter komunikacji miejskiej w rozumieniu UPTZ. Organizacja przewozów w oparciu o porozumienie z Miastem Gniezno wyklucza zarówno możliwość dofinansowania realizacji zadań własnych organizatorów ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, jak również pokrycia kosztów operatorów związanych z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów z budżetu państwa. Zarówno art. 1 ust. 2 UULG, jak i art. 1 ust. 2 Ustawy o Funduszu wprost wyłączają zastosowanie przepisów tych ustaw do komunikacji miejskiej.

2) Umowę nr GR.272.3.2022 z dnia 3 stycznia 2022 r. pomiędzy Gminą Gniezno a Gnieźnieńskim Przedsiębiorstwem Komunikacji Samochodowej sp. z o.o. na świadczenie usług w zakresie wykonywania lokalnego transportu zbiorowego osób na terenie Gminy Gniezno za częściową odpłatnością Gminy Gniezno. Umowa została zawarta na czas oznaczony do dnia 31 grudnia 2022 r.

Przedmiot umowy obejmuje usługi lokalnego transportu zbiorowego na liniach:

- a) Gniezno – Łukaszewko;
- b) Gniezno – Lubochnia – Gniezno;
- c) Gniezno – Gniezno, przez Modliszewko;

d) Gniezno – Obórka – Zdziechowa – Modliszewo.

Wartość umowy (wynagrodzenie wykonawcy) wynosi 382 320,00 zł brutto rocznie. Charakter przewozów realizowanych w oparciu o powyższą umowę, w zależności od przyjętej wykładni art. 4 ust. 1 pkt 4 UPTZ, może być różnie oceniany. Autor niniejszego opracowania stoi jednak na stanowisku, że są to przewozy gminne, o czym będzie mowa w dalszej części opracowania.

- 3) Umowę na dowóz dzieci na zajęcia szkolne do szkół na terenie Gminy Gniezno w okresie od 31 stycznia 2022 do 31 grudnia 2022 roku zawarła z Wielobranżowym Przedsiębiorstwem Usługowym „Joanna” Zbigniew Brzuszkiewicz. Wartość umowy wynosi 657 377,50 zł brutto. Przewozy szkolne realizowane w oparciu o tę umowę nie stanowią publicznego transportu zbiorowego. Jest to przewóz regularny specjalny, w rozumieniu art. 4 pkt 9 UTD, tzn. niepubliczny przewóz regularny określonej grupy osób, z wyłączeniem innych osób.

Konsekwencje wynikające z tej kwalifikacji zostały opisane w dalszej części opracowania.

6. Należy również zwrócić uwagę na fakt, że zarówno umowa z GPKS, jak i umowa na dowóz dzieci do szkół zostały zawarte na czas oznaczony i wygasają samoczynnie z końcem roku. Oznacza to, że nie ma konieczności ich wypowiedzania w celu reorganizacji przewozów. Z drugiej jednak strony konieczne jest wprowadzenie nowych rozwiązań już od stycznia 2023 r., na co zostało już niewiele czasu. W tym kontekście warto wskazać na przepis art. 22 ust. 1 pkt 4 UPTZ, zgodnie z którym Organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2.

1.2. Analiza modelu zapewniania dowozu uczniów do szkół na obszarze gminy

7. Zgodnie z art. 39 ust. 3 pkt 1 Prawa oświatowego, jeżeli droga dziecka z domu do szkoły, w której obwodzie dziecko mieszka przekracza:

- 3 km - w przypadku uczniów klas I-IV szkół podstawowych,
- 4 km - w przypadku uczniów klas V-VIII szkół podstawowych,

obowiązkiem gminy jest zapewnienie bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu dziecka albo zwrot kosztów przejazdu dziecka środkami komunikacji publicznej, jeżeli dowożenie zapewniają rodzice, a do ukończenia przez dziecko 7 lat - także zwrot kosztów przejazdu opiekuna dziecka środkami komunikacji publicznej. Gmina może zapewnić dojazd także dzieciom mieszkającym bliżej szkoły niż przewidziano w ustawowym obowiązku.

8. Ponadto, zgodnie z art. 39 ust. 4 Prawa oświatowego, obowiązkiem gminy jest także:

1) zapewnienie uczniom niepełnosprawnym, objętym kształceniem specjalnym lub indywidualnym nauczaniem, bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu do najbliższej szkoły podstawowej, a uczniom z niepełnosprawnością ruchową, w tym z afazją, z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym - także do najbliższej szkoły ponadpodstawowej, do końca roku szkolnego w roku kalendarzowym, w którym uczeń kończy 21. rok życia;

2) zapewnienie dzieciom i młodzieży, o których mowa w art. 36 ust. 17, a także dzieciom i młodzieży z niepełnosprawnościami sprzężonymi, z których jedną z niepełnosprawności jest niepełnosprawność intelektualna, bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu do ośrodka rewalidacyjno-wychowawczego, do końca roku szkolnego w roku kalendarzowym, w którym kończą;

- a) 24. rok życia - w przypadku uczniów z niepełnosprawnościami sprzężonymi, z których jedną z niepełnosprawności jest niepełnosprawność intelektualna,
- b) 25. rok życia - w przypadku uczestników zajęć rewalidacyjno-wychowawczych.
9. Gmina może zorganizować dzieciom i młodzieży niepełnosprawnej bezpłatny transport i opiekę w czasie przewozu do szkoły również w przypadkach, w których nie ma takiego obowiązku.
10. Realizacja obowiązków wynikających z Prawa oświatowego może się odbywać na kilka sposobów:
1. za pomocą przewozów zamkniętych:
 - a) wykonywanych we własnym zakresie,
 - b) wykonywanych przez przewoźnika wyłonionego w trybie zamówienia publicznego;
 2. za pomocą przewozów otwartych (publicznego transportu zbiorowego):
 - a) wykupując hurtowo bilety dla dzieci w trybie zamówienia publicznego,
 - b) refundując rodzicom dzieci nakłady na bilety.
11. Punktem wyjścia dla analizy wyżej wskazanych modeli organizacji przewozów szkolnych musi być analiza definicji ustawowych. Jak stanowi art. 4 ust. 1 pkt 14 UPTZ, przez publiczny transport zbiorowy rozumie się powszechnie dostępny regularny przewóz osób. Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 7 UTD, przewóz regularny oznacza publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, na zasadach określonych w ustawie i w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz.U. z 2020 r. poz. 8). Natomiast dowóz dzieci na zajęcia szkolne, w przypadku tzw. przewozów zamkniętych, stanowi przewóz regularny specjalny, w rozumieniu art. 4 pkt 9 UTD, tzn. niepubliczny przewóz regularny określonej grupy osób, z wyłączeniem innych osób. Nie jest to zatem przewóz „publicznie dostępny” i jako taki nie podlega przepisom ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Dopłata, o której mowa w art. 8a UULG, przysługuje bowiem wyłącznie w związku z realizacją ulg ustawowych w środkach publicznego transportu zbiorowego w regularnych przewozach osób.
12. Oznacza to tyle, że przewoźnicy autobusowi świadcząc usługi w zakresie przewozów szkolnych zamkniętych nie otrzymują dofinansowania z budżetu państwa za pośrednictwem marszałka województwa, co z kolei wywiera wpływ na kalkulację ceny takich usług. Z punktu widzenia finansowego organizacja dowozu dzieci do szkół w oparciu o przewozy zamknięte bez wątplenia nie ma charakteru optymalnego.
13. Zaletą przewozów zamkniętych jest duża łatwość dopasowania ich do potrzeb szkół (choć już nie do potrzeb dzieci uczęszczających na zajęcia dodatkowe) i zapewnienie dzieciom odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Należy podkreślić, że § 22 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia zawiera szczegółowe wymagania wobec autobusów szkolnych. Konstrukcja i wyposażenie autobusu szkolnego służyć ma zapewnieniu jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa przewożonym dzieciom i uczniom. Decydują o tym między innymi takie elementy jak:
- tablica ze znakiem „STOP”, która uwidacznia się wraz z otwarciem drzwi autobusu sygnalizując pozostałym uczestnikom ruchu drogowego nakaz zatrzymania się za autobusem szkolnym;
 - drzwi automatycznie blokowane, gdy pojazd porusza się z prędkością przekraczającą 5 km/h i zapobiegające niebezpieczeństwu odniesienia obrażeń przez pasażera spowodowanych ruchem drzwi i jego uwięzieniem podczas ich zamykania, poprzez zastosowanie mechanizmu samopowrotu, szerokich i miękkich uszczelek lub innych podobnych rozwiązań;
 - ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy włączający się wraz ze światłami awaryjnymi automatycznie przy otwartych drzwiach;
- www.refunda.pl

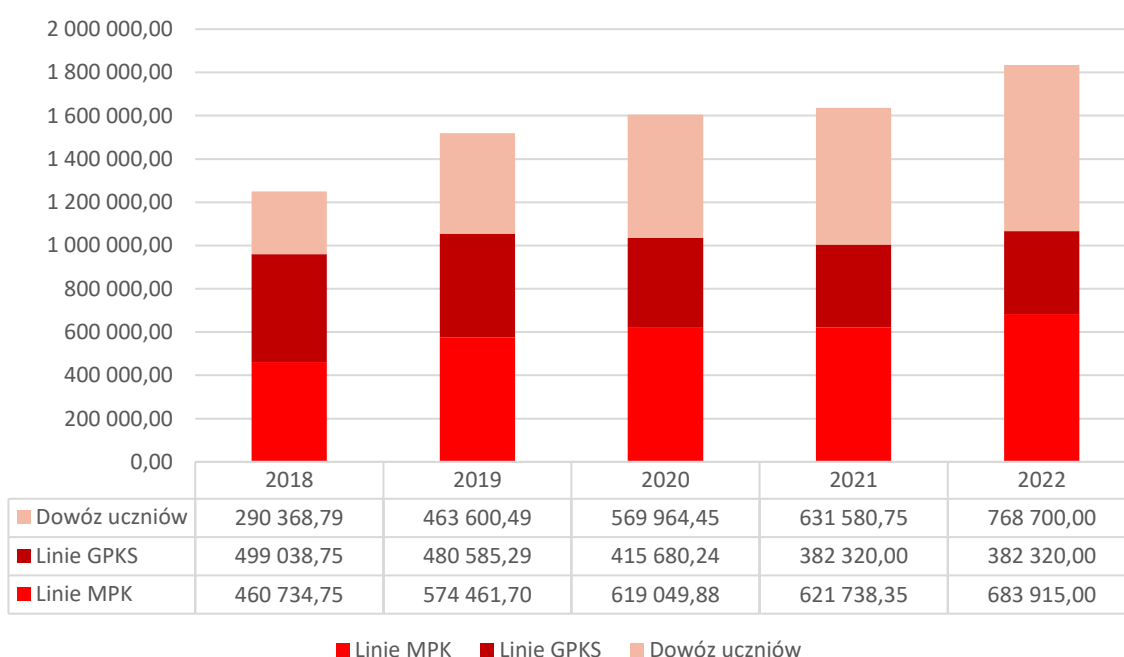
- sygnał akustyczny ostrzegający na zewnątrz o cofaniu pojazdu,
 - urządzenie zapobiegające przed ruszeniem pojazdu z otwartymi drzwiami, także na pochyłościach;
 - okna uniemożliwiające wychylenie się na zewnątrz;
 - siedzenia wyposażone w pasy bezpieczeństwa.
14. Tymczasem autobusy linii regularnych takich podwyższonych wymogów spełniać nie muszą. Tym samym nie odpowiadają one specyficznym wymaganiom charakteryzującym przewożenie dzieci i uczniów, takim jak konieczność zatrzymywania się w miejscach do tego nieprzystosowanych (brak zatok przystankowych, brak pionowego i poziomego oznakowania przystanków). W związku z powyższym, rezygnacja z przewozów zamkniętych może wiązać się z koniecznością zmian organizacji dowozu, zwłaszcza w zakresie miejsc przystankowych.
15. Organizacja przewozów zamkniętych nie jest obowiązkowa. To od gminy zależy w jaki sposób realizuje swoje zadania własne. Ponadto, jak stwierdził Wojewódzki Sąd Administracyjny w Szczecinie w wyroku z dnia 10 października 2019 r., II SA/Sz 743/19, „ustawodawca nie wskazał w przepisach ustawy, że transport uczniów z domu do szkoły i z powrotem ma odbywać się najkrótszą drogą. Obowiązek gminy w tym zakresie realizuje się tylko w zorganizowaniu transportu uczniów na trasie dom-szkoła-dom”. Połączenie ciężącego na gminie obowiązku zapewnienia dowozu dzieci do szkół z zadaniem zaspokojenia potrzeb w zakresie lokalnego transportu zbiorowego obniża koszty funkcjonowania transportu i zwiększa atrakcyjność siatki połączeń. Z tego powodu coraz więcej gmin w Polsce odchodzi od modelu zamkniętego.
16. Zgodnie z art. 5a UULG, w przypadku nabywania przez gminę biletów miesięcznych dla dzieci w celu wykonania obowiązku określonego w art. 32 ust. 5 oraz art. 39 ust. 3 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. - Prawo oświatowe (Dz.U. z 2017 r. poz. 59, 949 i 2203) uwzględnia się ulgi, o których mowa w art. 4 ust. 6 i art. 5 ust. 1. Oznacza to, że przewoźnicy autobusowi świadcząc usługi w zakresie przewozów szkolnych otwartych mogą otrzymać dofinansowanie z budżetu państwa za pośrednictwem marszałka województwa. Przy spełnieniu innych wymogów ustawowych możliwe jest również uzyskanie dofinansowania ze środków FRPA.
17. Warto dodać, że w przypadku przewozów otwartych możliwe jest przeprowadzanie zintegrowanych postępowań przetargowych na obsługę linii użyteczności publicznej oraz wykup biletów miesięcznych dla uczniów, co upraszcza procedurę wyboru przewoźnika.

1.3. Wydatki budżetowe Gminy Gniezno na lokalny transport zbiorowy oraz dowóz do szkół

18. Lokalny transport zbiorowy finansowany jest z budżetu własnego Gminy. Obecnie nie pobierane są żadne dopłaty w postaci dofinansowań z funduszu celowego na połączenia autobusowe bądź dopłat do biletów ulgowych zgodnie z *Ustawą z dnia 20*

czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Na poniższym wykresie przedstawiono poziom finansowania transportu zbiorowego wraz z kosztami dowozów uczniów do szkół.

Wykres 1 Koszty związane z funkcjonowaniem linii autobusowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BIP Urząd Gminy Gniezno

19. Powyższy wykres wskazuje na rosnące koszty związane z organizacją linii autobusowych na terenie Gminy. Dane za rok 2022 pobrane zostały z Uchwały Budżetowej na rok 2022 dla pozostałych lat dane zaczerpnięto z informacji dotyczących wykonania budżetu. Linie roboczo nazwane na wykresie „Linie GPKS” są to linie które poruszają się po Gminie i dowożą do węzła przesiadkowego na terenie Miasta Gniezno. Linie MPK są to linie które swoim przebiegiem wchodzą na teren Gminy i nie gwarantują dojazdu do centrum przesiadkowego, zgodnie tabelą w rozdziale 2.1. Linie które gwarantują dowóz uczniów do szkół działają w trybie zamkniętym tzn. że żaden z mieszkańców nie może z nich korzystać oprócz dzieci oraz opiekunki.

20. Powyższy wykres wskazuje, że znaczny udział w całej kwocie przeznaczony jest na dowóz uczniów. Od roku 2018 do roku 2022 udział ten określono kolejno; 23 %, 30%, 35%, 38%, 41%. Z roku na rok koszty dowozu dzieci do szkół rosną przy mniej więcej stałym poziomie finansowania linii autobusowych ogólnodostępnych dla mieszkańców. Jest to sytuacja gdzie zwiększa się koszty na zamknięte przewozy dzieci do szkół, fakt ten wynika z Ustawy nakładającej taki obowiązek na Gminy, niemniej jednak w żaden sposób to nie wpływa na mieszkańców Gminy, ponieważ te przewozy są zamknięte. Usługi dostępne dla mieszkańców są na podobnym poziomie bez zmian od lat. Należy

rozważyć modyfikację rozkładów jazdy autobusów dowożących dzieci do szkół oraz „otworzyć” przejazd dla innych mieszkańców dzięki temu możliwe będzie zwiększenie oferty transportu zbiorowego na terenie Gminy, a dodatkowo możliwe będzie uzyskanie dodatkowych środków w postaci dopłat do wozokilometrów bądź biletów ulgowych.

2. Analiza funkcjonalno – prawna modeli organizacji przewozów na obszarze pokrywającym się z istniejącą siecią komunikacyjną

21. Zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty w zakresie lokalnego transportu zbiorowego należy do zadań własnych gminy. Realizacja tego zadania następuje na zasadach wskazanych w UPTZ. W przypadku przewozów w obrębie jednego powiatu, obejmujących więcej niż jedną gminę możliwe jest zastosowanie różnych formuł organizacyjnych pozwalających na zorganizowanie przewozów:

- gminne przewozy pasażerskie,
- komunikacja miejska,
- powiatowe przewozy pasażerskie,
- powiatowo-gminne przewozy pasażerskie.

2.1. Gminne przewozy pasażerskie

22. W rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 3 UPTZ, gminne przewozy pasażerskie to przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, **które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny**; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie.

23. W zestawieniu z treścią art. 4 ust. 1 pkt 10 UPTZ, wynika z tego, że przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin, **które nie zawarły porozumienia ani nie utworzyły związku międzygminnego** (oraz niewykraczający poza granice jednego powiatu) stanowi przewozy powiatowe, dla których określone w ustawie zadania organizatora wykonuje starosta.

24. Jednocześnie należy podkreślić, że jeśli jedna z gmin zawierających porozumienie lub tworzących związek międzygminny ma status gminy miejskiej to takie przewozy zawsze stają się komunikacją miejską.

25. Powstaje wobec tego problem, w jaki sposób Gmina może zorganizować przewozy na liniach wykraczających poza jej granice administracyjne (prowadzących do miasta Gniezna) tak, aby zachować status organizatora i jednocześnie nie zorganizować komunikacji miejskiej, w której nie przysługują dopłaty do ulg i środków z FRPA.

26. W oparciu o literalną wykładnię przepisów UPTZ osiągnięcie takiego rezultatu nie jest prawnie dopuszczalne.

27. W następstwie wykorzystania przez ustawodawcę przy określaniu znaczenia wszystkich poszczególnych kategorii przewozów, techniki negacji - poprzez sformułowania inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie – wykluczono wzajemne nachodzenie się zakresów zastosowania każdej z definicji przewozów.

28. Literalna wykładnia przepisów ustawy prowadzi do wniosku, że przewozy pomiędzy gminami bez porozumienia i związku międzygminnego to zawsze przewozy powiatowe, a przewozy zorganizowane w oparciu o takie porozumienie lub związek z udziałem gminy miejskiej to zawsze komunikacja miejska. Zorganizowanie takich przewozów samodzielnie przez wójta gminy, przy takiej wykładni, byłoby nielegalne, jako nieuprawnione wkraczanie w kompetencje zastrzeżone ustawowo dla starosty.

29. W takiej sytuacji Gmina Gniezno może zgodnie z prawem zorganizować przewozy tylko w obrębie własnych granic administracyjnych (do granic miasta Gniezna).

30. Nie oznacza to wcale, że na granicy z miastem linie komunikacyjne muszą się skończyć. Niezależnie od przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zasady podejmowania i wykonywania

krajowego transportu drogowego (w tym przewozu osób) określa także ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

31. Przewoźnik może zatem wykonywać przewozy na podstawie UPTZ w oparciu o zaświadczenie, o którym mowa w art. 28 UPTZ albo na podstawie UTD w oparciu o zezwolenie, o którym mowa w art. 18 UTD.
32. Zgodnie z art. 28 ust. 1 UPTZ, po zawarciu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizator wydaje operatorowi zaświadczenie, o ile jest wymagane. Zaświadczenie potwierdza posiadanie przez operatora uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. W związku z tym powinno zawierać m.in. określenie przebiegu linii komunikacyjnej, na której będzie wykonywany przewóz, a załącznikiem do niego jest rozkład jazdy.
33. Mając powyższe na względzie, Gmina może zorganizować przewozy na swoim terenie, planując poszczególne linie do granic miasta Gniezna i na takie linie komunikacyjne wydać przewoźnikowi (operatorowi) stosowne zaświadczenie lub też przewoźnik może posiadać własne zezwolenie na całą trasę.
34. Przewoźnik natomiast może pokonać dalszą część trasy w granicach Miasta (np. do Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego) w oparciu o zezwolenie uzyskane od starosty na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych na obszarze powiatu, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 lit. e UTD.
35. Przewidziana w umowie wysokość rekompensaty kosztów poniesionych przez operatora w związku ze świadczeniem przez niego usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego powinna być w tym przypadku tak skalkulowana, by stanowiła zwrot kosztów za całą wykonaną pracę przewozową.
36. Drugą opcją, zgodną z literalnym brzmieniem przepisów ustawy, pozostaje utworzenie związku powiatowo-gminnego, który wprowadzono do polskiego porządku prawnego z dniem 1 stycznia 2016 r., na mocy przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 2015 r. o zmianie ustawy o samorządzie gminnym oraz niektórych innych ustaw. To rozwiązanie, jako model rekomendowany, zostanie opisane w dalszej części niniejszego opracowania.
37. Obok prostej wykładni językowej przepisów UPTZ, można jednak dokonać również wykładni systemowej i funkcjonalnej, w szczególności z uwzględnieniem przepisów prawa Unii Europejskiej. Wyniki takiej wykładni okazują się odmienne od literalnego brzmienia przepisów.
38. Przy jej zastosowaniu okazuje się bowiem, że pomimo zastosowanej przez ustawodawcę techniki negacji - poprzez sformułowania inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie – można przyjąć, że wzajemne nachodzenie się zakresów zastosowania poszczególnych definicji przewozów nie jest wykluczone.
39. Rozpatrując podstawy prawne i faktyczne wykonywania publicznego transportu zbiorowego należy kierować się hierarchią powszechnie obowiązujących źródeł prawa. Oceniając, które przepisy w tym przypadku mają zastosowanie należy posłużyć się katalogiem źródeł prawa określonym w rozdziale 3 Konstytucji (art. 87-94). W art. 87 Konstytucji ustanowiono, że źródłami powszechnie obowiązującego prawa Rzeczypospolitej Polskiej są: Konstytucja, ustawy, ratyfikowane umowy międzynarodowe oraz rozporządzenia.
40. Ustrojodawca wskazał też w Konstytucji, jak postępować w przypadku kolizji norm ustawodawstwa krajowego i międzynarodowego. Zgodnie z art. 91 ust. 3 Konstytucji, jeżeli wynika to z ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską umowy konstytuującej organizację międzynarodową (m.in. UE), prawo przez nią stanowione jest stosowane bezpośrednio, mając pierwszeństwo w przypadku kolizji z ustawami. Nadto od chwili wstąpienia Polski do UE zastosowanie ma zasada pierwszeństwa prawa wspólnotowego określona w orzecznictwie TSUE.
41. Rozporządzenie w Unii Europejskiej stanowi najważniejszy akt prawny, swoim charakterem zbliżonym do ustaw polskiego porządku prawnego. Rozporządzenia pełnią rolę ujednociającą przepisy

prawa w krajach należących do UE. Podstawą prawną mocy prawnej rozporządzeń jest art. 288 TFUE. Zgodnie z art. 288 TFUE rozporządzenie ma zasięg ogólny, wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

42. Bezpośrednia skuteczność oznacza, że wejście w życie rozporządzenia i stosowanie na korzyść lub niekorzyść tych, którzy mu podlegają, jest całkowicie niezależne od prawa danego państwa członkowskiego. Reguła ta wyraża się m.in. poprzez unormowania:

- a) nie jest wymagana dodatkowo transpozycja zawartego w rozporządzeniach prawa do krajowych porządków prawnych ani inne dodatkowe działanie legislacyjne,
- b) państwa członkowskie nie posiadają żadnej swobody regulacyjnej w ramach wprowadzania / wykonywania postanowień zawartych w rozporządzeniu,
- c) władze krajowe mają obowiązek uchylenia wszelkich przepisów niezgodnych z treścią rozporządzenia oraz zakaz wydawania aktów prawnych niezgodnych z jego treścią.

43. Z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wynika ponadto, że obowiązek zastosowania normy unijnej i pominięcie sprzecznej z nią normy wewnętrznej spoczywa na każdym organie państwa członkowskiego odpowiedzialnym za stosowanie prawa. Każdy organ państwa członkowskiego stosujący prawo musi mieć kompetencję do samodzielnego stwierdzenia sprzeczności i do odmowy zastosowania sprzecznego z prawem Unii przepisu prawa wewnętrznego. Jego kompetencja w tym zakresie nie może być uzależniona od decyzji innego organu (np. sądu konstytucyjnego).

44. Zastosowanie się do wskazanych norm zawartych w Konstytucji oraz ratyfikowanym przez Polskę TFUE, prowadzi do wniosków, iż dokonując analizy aktów regulujących organizację publicznego transportu zbiorowego należy w pierwszym rzędzie mieć na względzie TFUE oraz Rozporządzenie

1370/2007. Dopiero w zakresie niesprzecznym z ww. aktami prawnymi zastosowanie mają pozostałe krajowe akty prawne.

45. Wyraźnie podkreślił to również sam ustawodawca, wskazując w art. 3 ust. 1 pkt 1 UPTZ, że przepisy ustawy stosuje się z uwzględnieniem przepisów 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 03.12.2007, str. 1).

46. Mając powyższe na względzie, należy uznać za dopuszczalną i zgodną z prawem możliwość organizacji gminnych przewozów pasażerskich także na liniach wkraczających na teren gmin sąsiadujących bez konieczności zawierania porozumień i tworzenia związków międzygminnych, o ile jest to uzasadnione względami organizacyjnymi, funkcjonalnymi oraz celowościowymi, np. podziałem administracyjnym kraju, przebiegiem dróg publicznych czy faktycznymi potrzebami społeczności lokalnej.

47. Powyższe rozwiązanie znajduje bezpośrednie uzasadnienie w art. 5 pkt b Rozporządzenia 1370/2007. Zgodnie z treścią ww. jednostki redakcyjnej podmiot wewnętrzny i każda jednostka znajdująca się pod najmniejszym nawet wpływem tego podmiotu realizują swoje działania w zakresie pasażerskiego transportu publicznego w na obszarze działania właściwego organu lokalnego – niezależnie od tego, że niektóre linie lub inne elementy składowe tej działalności mogą wchodzić na terytorium sąsiednich właściwych organów lokalnych (...). Wprowadzono tym samym generalną zasadę realizowania zadań w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, bez względu na powołany do tego podmiot, na obszarze działania organu właściwej jednostki samorząd terytorialnego – organizatora. Jednakże wykonywanie zarazem przewozów pasażerskich na liniach, których przebieg trasy wkracza na terytorium sąsiednich właściwych organów lokalnych, nie uchybia powyższej regule. Tym samym, geograficzny układ linii

komunikacyjnych, na których realizowane są przewozy pasażerskie nie musi pozbawiać ich automatycznie gminnego charakteru.

48. Zgodnie z treścią Wytycznych Komisji Europejskiej - Wytyczne interpretacyjne w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego z dnia 29.03.2014 r. - Dz.U.U.E.C.2014.92.1. z art. 5 ust. 2 lit. b) dopuszcza się sytuację, w której „niektóre linie lub inne elementy składowe tej działalności [podmiotów wewnętrznych] mogą wchodzić na terytorium sąsiednich właściwych organów lokalnych”. Przepis ten zapewnia pewien stopień elastyczności w odniesieniu do transportu między regionami sąsiadującymi. Podmioty wewnętrzne mogą zatem do pewnego stopnia świadczyć usługi poza obszarem działania właściwego organu lokalnego. W celu oceny, czy usługi w ramach umowy o świadczenie usług publicznych są zgodne z tym przepisem, należy wziąć pod uwagę następujące kwestie: czy zapewniają one połączenie między obszarem działania przedmiotowego organu a obszarem sąsiadującym i czy stanowią one element składowy, nie zaś główny cel działalności w zakresie transportu publicznego będącej przedmiotem umowy o świadczenie usług publicznych. Ocena tego, czy dana działalność w zakresie transportu publicznego ma charakter drugorzędny dokonywana jest poprzez porównanie liczby kilometrów przebytych przez pojazd lub pociąg z całkowitą skalą działalności w zakresie transportu

publicznego objętej umową lub umowami z podmiotem wewnętrznym.

49. Uwzględniając powyższe, sieć komunikacyjna przewozów organizowanych przez Gminę Gniezno mogłaby wkraczać w granice Miasta, bez konieczności zawarcia porozumienia lub utworzenia związku międzygminnego i nie naruszając kompetencji powiatu, o ile praca przewozowa wykonywana na terenie Miasta byłaby mniejsza od tej, wykonywanej na terenie Gminy a także o ile miałyby na celu jedynie zakończenie danej linii (a danym przystanku lub dworcu – bez przystanków pośrednich) W takim przypadku im większa będzie dysproporcja, tym lepiej, ponieważ łatwiej będzie wykazać, że przewozy na terenie Miasta mają charakter uboczny i nie stanowią głównego celu działalności w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

50. Chociaż niczego nie da się zarzucić powyższemu rozumowaniu, należy pamiętać, że organy krajowe niejednokrotnie przyjmują wykładnię przepisów prawa odmienną niż instytucje unijne. W 2021 r. Komisja wszczęła 847 nowych postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego. Jedna trzecia z nich dotyczyła nieprawidłowego stosowania prawa UE lub niezgodności przepisów krajowych z prawem UE, w tym z Traktatami. Wobec tego nie można wykluczyć zaistnienia sytuacji, w której status gminnych przewozów pasażerskich zostanie zakwestionowany przez organ nadzoru lub organ kontroli (np. wojewodę, Regionalną Izbę Obrachunkową czy Najwyższą Izbę Kontroli).

2.1.1. wariant I MPK Gniezno

51. Powierzenie MPK Gniezno roli operatora, przy jednoczesnym zachowaniu charakteru przewozów gminnych, wymagałoby rozwiązania porozumienia międzygminnego z Miastem Gniezno i odzyskania przez Gminę Gniezno statusu organizatora przewozów. W takim wypadku Gmina może dokonać wyboru operatora zgodnie z art. 19 ust. 1 UPTZ, tj. w trybie:

1) ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych,

2) ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usług,

3) bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem w przypadkach wskazanych w ustawie, na podstawie art. 22 ust. 1 UPTZ.

Operatorem wybranym w ten sposób może być także MPK Gniezno.

52. W omawianym wariantie dopuszczalne byłoby bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ze wskazanym operatorem na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 1 UPTZ. Zgodnie z tym przepisem jest to bowiem dopuszczalne, gdy średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie. Zgodnie z obwieszczeniem Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych z dnia 3 grudnia 2021 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. z 2021 r. poz. 1177), kwota 1 000 000 euro, stanowi obecnie równowartość kwoty 4 453 600 zł. Wartość przewozów realizowanych obecnie na liniach obsługiwanych przez MPK Gniezno wynosi 683 915,00 zł, natomiast zsumowana wartość umów w zakresie publicznego transportu zbiorowego (z uwzględnieniem przewozów szkolnych) wynosi 1 723 612,50 zł, a zatem nawet powierzenie całości transportu w gminie jednemu podmiotowi mieści się nadal we wskazanych progach.

2.1.2. wariant II mieszany MPK + inny przewoźnik

53. Stosownie do treści art. 91 ust. 1 PZP, zamawiający może udzielić zamówienia w częściach, z których każda stanowi przedmiot odrębnego postępowania o udzielenie zamówienia, lub dopuścić możliwość składania ofert częściowych w ramach jednego postępowania o udzielenie zamówienia, określając zakres i przedmiot części oraz wskazując, czy ofertę można składać w odniesieniu do jednej, kilku lub wszystkich części zamówienia. Co więcej, zgodnie z art. 91 ust. 3 PZP, zamawiający może także

ograniczyć liczbę części, którą można udzielić jednemu wykonawcy, pod warunkiem że maksymalną liczbę części, jaka może być udzielona jednemu wykonawcy, wskaże w ogłoszeniu o zamówieniu, a w przypadku trybu negocjacji bez ogłoszenia – w zaproszeniu do negocjacji. Wobec tego nic nie stoi na przeszkodzie, by zorganizować publiczny transport zbiorowy w Gminie Gniezno w oparciu o usługi kilku operatorów.

2.1.3. wariant III inny przewoźnik

54. Na zasadach określonych w art. 19 ust. 1 UPTZ Gmina Gniezno, jako organizator publicznego

transportu zbiorowego, może wybrać również innego operatora.

2.1.4. warianty I, II, III z uwzględnieniem dowozów szkolnych

55. Jak to zostało już wcześniej zasygnalizowane, przewozy szkolne o charakterze zamkniętym nie korzystają z dopłaty z budżetu państwa do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów. W przypadku organizacji przewozów uczniów na liniach regularnych (przewozów otwartych), wykupując hurtowo bilety dla dzieci u operatora lub refundując rodzicom dzieci nakłady na bilety, zastosowanie

mają opisane wcześniej uwagi. W szczególności, przy wyborze operatora publicznego transportu zbiorowego możliwe jest przeprowadzanie zintegrowanych postępowań przetargowych na obsługę linii użyteczności publicznej oraz wykup biletów miesięcznych dla uczniów.

56. Obowiązek zapewnienia bezpłatnego transportu dzieci do szkół lub refundacji kosztów tego transportu

ma charakter publiczny i wiąże się z zaspokajaniem potrzeb mieszkańców oraz jest realizowany w obrębie właściwości miejscowej gminy (por. wyrok NSA z dnia 5 września 2007 r., I OSK 835/07). Warto jednak zauważyć, że zgodnie z art. 39 ust. 4 Prawa oświatowego, w przypadku uczniów niepełnosprawnych, obowiązkiem gminy jest zapewnienie im bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu do najbliższej szkoły podstawowej, a uczniom z niepełnosprawnością ruchową, w tym z afazją, z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym - także do najbliższej szkoły ponadpodstawowej.

2.2. Komunikacja miejska

57. Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 ust. 1 pkt 4 UPTZ, komunikacja miejska to gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:

- miasta i gminy,
- miast, albo
- miast i gmin sąsiadujących

- jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej

W przypadku dzieci i młodzieży, o których mowa w art. 36 ust. 17 Prawa oświatowego, a także dzieci i młodzieży z niepełnosprawnościami sprzężonymi, z których jedną z niepełnosprawności jest niepełnosprawność intelektualna, gmina musi zapewniać bezpłatny transport i opiekę w czasie przewozu do ośrodka rewalidacyjno-wychowawczego. Biorąc pod uwagę, że szkoły ponadpodstawowe i ośrodki rewalidacyjno-wychowawcze mogą znajdować się poza gminą, przepis art. 39 ust. 4 Prawa oświatowego stanowi w tym przypadku podstawę prawną dla przewozów wykraczających poza obszar gminy.

realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie.

58. Do przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej nie stosuje się przepisów:

- ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu,
- ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

2.2.1. wariant I MPK Gniezno

59. Ten wariant polega na przewozie osób autobusami komunikacji miejskiej miasta Gniezna na podstawie zawartego z miastem porozumienia lub w ramach utworzonego z miastem Gniezno związku międzygminnego. Jest to rozwiązanie obowiązujące już teraz w zakresie obsługi niektórych linii autobusowych na mocy porozumienia międzygminnego z dnia 10 lipca 2019 r. oraz kolejnych aneksów do tego porozumienia. Obecnie wariant obejmuje przewóz osób autobusami komunikacji miejskiej miasta Gniezna na odcinku trasy pomiędzy granicą administracyjną miasta

Gniezna, a pętlami autobusowymi w miejscowościach: Pyszczynek, Zdziechowa, Pyszczyń, Krzyszczewo, Obora, Welnica, Skierszewo oraz Jankówko. W tym wariantcie to miasto Gniezno, jako organizator, planuje rozwój publicznego transportu zbiorowego, organizuje go i nim zarządza, stosownie do treści art. 8 UPTZ. Określone w ustawie zadania organizatora wykonuje Prezydent Miasta Gniezna. Natomiast wysokość cen i opłat za usługi przewozowe oraz ulg i zwolnień z opłat za przejazdy, treść przepisów porządkowych oraz sposób ustalania wysokości opłat dodatkowych

z tytułu przewozu osób, zwierząt i rzeczy ustala Rada Miasta Gniezna. Oznacza to, że wpływ Gminy Gniezno na zbiorowy transport publiczny jest w tym wariantcie mocno ograniczony.

60. Rozszerzenie obecnego porozumienia z Miastem Gniezno i realizacja przewozów na terenie całej Gminy Gniezno przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. z siedzibą w Gnieźnie w żaden sposób nie obniży kosztów PTZ ponoszonych przez Gminę. Organizatorem nadal będzie miasto, a przewozy nadal będą miały charakter komunikacji miejskiej. W przypadku organizacji przewozów spełniających ustawową

2.2.2. wariant II mieszany MPK + inny przewoźnik

61. W tym wariantcie organizator, którym jest Miasto Gniezno (względnie związek międzygminny, którego uczestnikiem jest Miasto Gniezno), powierza rolę operatora publicznego transportu zbiorowego co najmniej dwóm podmiotom, z których jednym jest MPK Gniezno. Jest to możliwe na zasadach ogólnych z art. 19 UPTZ.
62. Ewentualnie, można ten wariant rozumieć również w taki sposób, że część przewozów w istniejącej

definicję komunikacji miejskiej, bez względu na to czy operatorem będzie MPK Gniezno czy też inny przewoźnik, nie ma możliwości uzyskania od wojewody dofinansowania z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na realizację zadań własnych w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej poprzez dopłatę do ceny usługi. Wybrany operator nie otrzyma też od samorządu województwa dopłaty do przewozów z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich.

sieci komunikacyjnej realizuje MPK Gniezno i przewozy te mają charakter komunikacji miejskiej, a pozostałą część realizuje inny przewoźnik w ramach gminnych przewozów pasażerskich. W tym rozumieniu byłby to wariant obecnie obowiązujący w Gminie Gniezno, gdzie przewoźnikami są MPK Gniezno oraz GPKS.

2.2.3. wariant III inny przewoźnik

63. W przypadku przewozów o charakterze komunikacji miejskiej organizowanych na podstawie porozumienia z Miastem Gniezno, Gmina nie ma wpływu na wybór przewoźnika. Zgodnie z art. 74 ust. 2 USG, gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin, związane z powierzonymi jej zadaniami. Nie wydaje się prawdopodobne, żeby Miasto Gniezno, nie będąc do tego zobligowane przepisami prawa, wybrało na operatora inny podmiot niż własna spółka komunalna.

64. Inaczej jest ze związkiem międzygminnym, który służy wspólnemu wykonywaniu zadań publicznych. W takim wypadku możliwy jest wybór innego przewoźnika na zasadach ogólnych określonych w art. 19 UPTZ. Przepis ten stanowi bowiem, że to organizator dokonuje wyboru operatora, a stosownie do art. 7 ust. 1 pkt 2 UPTZ, organizatorem publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny, jest związek międzygminny.

2.2.4. warianty I, II, III z uwzględnieniem dowozów szkolnych

65. Organizacja przewozów w formie komunikacji miejskiej, z uwzględnieniem dowozów szkolnych, wymaga zmiany porozumienia międzygminnego z Miastem Gniezno z dnia 10 lipca 2019 r., względnie zawarcia odrębnego porozumienia, którego przedmiotem będzie powierzenie Miastu również

zadań Gminy Gniezno w zakresie przewozów szkolnych. Wszystkie dotychczasowe rozważania dotyczące dowozów szkolnych znajdują tutaj zastosowanie, z tą różnicą że w tym wariantie przewozy otwarte nie będą korzystały z dofinansowania ulg ustawowych i FRPA.

2.3. Powiatowe przewozy pasażerskie.

66. Zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 10 UPTZ, przez powiatowe przewozy pasażerskie rozumie się przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie. Większość pozamiejskich linii komunikacyjnych to właśnie przewozy powiatowe wykraczające poza granice gmin w kierunku stolic powiatów, gdzie znajdują się szkoły ponadgimnazjalne, ośrodki zdrowia, urzędy, a także miejsca pracy mieszkańców okolicznych gmin. W tym wariantcie rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego przejmuje powiat. Zaletą takiego rozwiązania jest to, że wszystkie linie komunikacyjne służące zaspokajaniu zbiorowych potrzeb mieszkańców gminy Gniezno (w tym linie

w granicach administracyjnych miasta Gniezna) mieszczą się wprost w ustawowej definicji powiatowych przewozów pasażerskich. Jednocześnie nie ma żadnych wątpliwości prawnych, że nie stanowią one komunikacji miejskiej bez konieczności powoływania się na skomplikowaną wykładnię prawa unijnego. Pozwala to także na integrację przewozów w skali większego obszaru, co pozwala zracjonalizować siatkę połączeń jednostek niższego szczebla i obniżyć koszty funkcjonowania systemu. Warto zauważyć, że to rada powiatu ustala plan sieci publicznych szkół ponadpodstawowych oraz szkół specjalnych tak aby umożliwić dzieciom i młodzieży zamieszkującym na obszarze powiatu realizację obowiązku szkolnego lub obowiązku nauki. Organizacja przewozów pasażerskich na poziomie powiatu może ułatwić realizację tego zadania. Z drugiej jednak strony należy pamiętać, że powiat, w przeciwieństwie do gmin, nie jest zobowiązany do zapewnienia dojazdu uczniów do szkół.

2.4. Powiatowo-gminne przewozy pasażerskie.

67. Zgodnie z art. 72a ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym, w celu wspólnego wykonywania zadań publicznych, w tym wydawania decyzji w indywidualnych sprawach z zakresu administracji publicznej, powiaty mogą tworzyć związki z gminami, tworząc związek powiatowo-gminny. Przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny stanowi powiatowo-gminne przewozy pasażerskie w rozumieniu UPTZ. Tego rodzaju rozwiązanie kwestii publicznego transportu zbiorowego łączy

zalety dwóch poprzednich wariantów, jednocześnie eliminując ich największą wadę, jaką jest potencjalna sprzeczność interesów j.s.t. różnych szczebli. Status prawny związku jednostek samorządu terytorialnego umożliwia mu całościową realizację zadania publicznego w postaci zapewnienia publicznego transportu zbiorowego. Związek ma bowiem osobowość cywilnoprawną i publicznoprawną w zakresie powierzonych zadań publicznych, które wykonuje w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność. Jako wyspecjalizowany podmiot, związek powiatowo-gminny pozwala zatem na usprawnienie wykonania zadania oraz

osiągnięcie efektu skali umożliwiającego bardziej optymalne wykorzystanie środków finansowych i rzeczowych. Istotną zaletą jest również możliwość rezygnacji z opracowania odrębnych planów transportowych gminy i powiatu na rzecz jednego

planu przygotowanego i uchwalanego przez zgromadzenie związku powiatowo-gminnego, który z definicji będzie w sobie zawierał wszystkie kategorie przewozów, jednocześnie zapewniając komplementarną sieć na całym podległym obszarze.

2.5. Analiza ekonomiczno – finansowa kosztów organizacji i dopłaty samorządu do przewozów, uwzględniając możliwe źródła finansowania oraz dane historyczne dotyczące wielkości i struktury sprzedaży biletów komunikacji miejskiej, w tym: możliwość otrzymywania rekompensat za stosowanie ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych, możliwość otrzymania dofinansowania z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

68. W poniższej tabeli przedstawiono analizę ekonomiczno – finansową dla 12 modeli organizacji transportu. 6 wariantów dla komunikacji miejskiej oraz 6 wariantów dla gminnych przewozów pasażerskich. Dla obliczeń przyjęto następujące dane:

- Stawka za 1 wzkm obliczona na podstawie planowanej pracy przewozowej na 2022 rok czyli 115058 wzkm oraz zaplanowanej kwoty na wynagrodzenie dla MPK czyli 683 915 zł, po obliczeniach stawka za 1 wzkm MPK wynosi 5,944 zł,
- Stawka z 1 wzkm dla operatora GPKS wynosi 4,50 zł, wartość na podstawie danych od Zamawiającego,
- Cena biletu szkolnego 210 zł - oszacowana na podstawie cennika GPKS,
- Dopłata z FRPA do jednego wzkm wynosi 3 zł
- Liczba wozokilometrów dla linii MPK 115 058 wzkm na podstawie obecnego rozkładu jazdy
- Liczba wozokilometrów dla linii obsługiwanych przez GPKS lub innego Operatora to 370 080 wzkm, liczba przyjęta na podstawie rozkładów jazdy przedstawionych w rozdziale 4,
- Liczba biletów dla uczniów 431, na podstawie danych od Zamawiającego
- Ulga dla uczniów zgodna z obecnymi przepisami 49%.
- Stawka za 1 wzkm dla innego Operatora niż MPK bądź GPKS to 8,20 zł

Tabela 3 Analiza finansowa wariantów dla gminnych przewozów pasażerskich

Gminne przewozy pasażerskie						
	Stawka za wzkm	Liczba wozokilometrów w ciągu roku	Dopłata FRPA rok	Dopłata do biletów w ciągu roku (49%)	Liczba biletów szkolnych	Łącznie
wariant I MPK Gniezno	5,944	485138	1455414	X	431	1 428 246,27 zł
wariant II mieszany MPK + inny przewoźnik	5,944	115058	345174	X	431	338 730,75 zł
	4,5	370080	1110240	X	431	555 120,00 zł
					Łącznie	893 850,75 zł

wariant III inny przewoźnik	8,2	485138	1455414	X	431	2 522 717,60 zł
wariant I MPK Gniezno + przewozy szkolne	5,944	485138	1455414	443499	431	984 747,27 zł
wariant II mieszany MPK + inny przewoźnik + przewozy szkolne	5,944	115058	345174	X	X	338 730,75 zł
	4,5	370080	1110240	443499	431	111 621,00 zł
					Łącznie	450 351,75 zł
wariant III inny przewoźnik + przewozy szkolne	8,2	485138	1455414	443499	431	2 079 218,60 zł

Źródło: opracowanie własne

Tabela 4 Analiza finansowa wariantów dla komunikacji miejskiej

Komunikacja miejska						
	Stawka za wzkm	Liczba wozokilometrów w ciągu roku	Dopłata FRPA rok	Dopłata do biletów w ciągu roku (49%)	Liczba biletów szkolnych	Łącznie
wariant I MPK Gniezno	5,944	485138	X	X	X	2 883 660,27 zł
wariant II mieszany MPK + inny przewoźnik	5,944	115058	X	X	X	683 904,75 zł
	4,5	370080	X	X	X	1 665 360,00 zł
					Łącznie	2 349 264,75 zł
wariant III inny przewoźnik	8,2	485138	X	X	X	3 978 131,60 zł
wariant I MPK Gniezno + przewozy szkolne	5,944	485138	X	X	X	2 883 660,27 zł
wariant II mieszany MPK + inny przewoźnik + przewozy szkolne	5,944	115058	X	X	X	683 904,75 zł
	4,5	370080	X	X	X	1 665 360,00 zł
					Łącznie	2 349 264,75 zł
wariant III inny przewoźnik + przewozy szkolne	8,2	485138	X	X	X	3 978 131,60 zł

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5 Podsumowanie kosztów dla wszystkich wariantów

	Komunikacja Gminna	Komunikacja miejska
wariant I MPK Gniezno	1 428 246,27 zł	2 883 660,27 zł
wariant II mieszany MPK + inny przewoźnik	893 850,75 zł	2 349 264,75 zł
wariant III inny przewoźnik	2 522 717,60 zł	3 978 131,60 zł
wariant I MPK Gniezno + przewozy szkolne	984 747,27 zł	2 883 660,27 zł
wariant II mieszany MPK + inny przewoźnik + przewozy szkolne	450 351,75 zł	2 349 264,75 zł
wariant III inny przewoźnik + przewozy szkolne	2 079 218,60 zł	3 978 131,60 zł

Źródło: opracowanie własne

69. Podstawową różnicą pomiędzy dwoma tabelami powyżej jest brak dofinansowania z FRPA oraz dopłaty do biletów szkolnych w wariantach gdzie transport będzie organizowany jako komunikacja miejska. Zgodnie z obecnymi przepisami jeżeli przewozy mają charakter komunikacji miejskiej to dopłaty z FRPA oraz dopłaty do biletów nie są przyznawane. W tabeli w której wymieniono przewozy gminne dopłaty z FRPA oraz dopłaty do biletów szkolnych są uwzględnione. W rozważaniach dotyczących komunikacji gminnej przyjęto, że MPK będzie wykonywać zadania nie tak jak obecnie, czyli jako komunikacja miejska tylko charakter przewozów się zmieni i będzie to komunikacja gminna, co wiąże się z ograniczeniem liczby przystanków na tych liniach na terenie Miasta. Widać znaczną różnicę finansową pomiędzy dwoma wariantami. Najtańszym wariantem jest wariant gdzie linie MPK są w tym samym kształcie jak obecnie jednak funkcjonują jako komunikacja gminna, dzięki temu

można ubiegać się o dofinansowanie z FRPA oraz dodatkowo o dopłaty do biletów szkolnych. Dodatkowo linie autobusowe które wybiegają w dalsze części gminy obsługiwane są przez GPKS również na tych liniach możliwe jest pozyskanie dofinansowania. Najdroższym wariantem jest wariant gdzie powierza się wykonywanie wszystkich kursów nowemu Operatorowi który będzie wykonywać kursy w ramach komunikacji miejskiej. Podsumowując w zależności od decyzji jaki wariant zostanie wybrany sugeruje się wykonywanie przewozów w ramach Gminnych przewozów pasażerskich z uwagi na możliwość pozyskania zewnętrznego dofinansowania. Obecnie budżet na transport w 2022 roku to 1 800 000 zł, powyższa tabela wskazuje, że są warianty znacznie tańsze niż obecnie wydatkowana kwota. Najtańszy wariant daje możliwość zwiększenia liczby połączeń na liniach GPKS z uwagi na duże oszczędności,

2.6. Analiza porównawcza modeli organizacji przewozów z rekomendacjami dotyczącymi optymalnych rozwiązań w tym rozwiązań finansowych

70. Na wybór optymalnego rozwiązania w zakresie organizacji przewozów kluczowy wpływ mają regulacje prawne dotyczące finansowania publicznego transportu zbiorowego. Stosownie do przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa w formie dopłat do przewozów. Kwotę dopłaty stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną według cen nieuwzględniających ustawowych ulg a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających te ulgi. Przepisów ustawy nie stosuje się do komunikacji miejskiej. Ponadto na mocy ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej utworzono państwowy fundusz celowy służący dofinansowaniu realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Obecnie kwota dopłaty do 1 wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej może wynosić nawet 3,00 zł. Ponownie jednak przepisów ustawy nie stosuje się do przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej. Z tych powodów organizacja przewozów w formie komunikacji miejskiej bez wątpienia nie stanowi modelu optymalnego, skoro wiąże się z utratą dwóch istotnych źródeł finansowania.
71. W odniesieniu do pozostałych modeli i wariantów umożliwiających korzystanie z wyżej wskazanego dofinansowania, istotne znaczenie mają także inne kryteria wyboru, np. wpływ gminy na podejmowanie decyzji w zakresie publicznego transportu zbiorowego, integracja siatki połączeń w sposób zwiększający jej atrakcyjność, optymalizacja kosztów funkcjonowania przewozów.
72. Mając na względzie pierwsze z wymienionych kryteriów, nie ulega wątpliwości, że najlepsze okazują się gminne przewozy pasażerskie. W tym wariantcie to Gmina Gniezno planuje rozwój publicznego transportu zbiorowego, organizuje go i nim zarządza. Gmina ma również możliwość opracowania nieobowiązkowego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, jeżeli uzna to za konieczne. Określone w ustawie zadania organizatora wykonuje wówczas Wójt Gminy, a Rada Gminy decyduje o wysokości cen i opłat za usługi przewozowe oraz ulg i zwolnień z opłat za przejazdy, treści przepisów porządkowych czy sposobie ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zwierząt i rzeczy. Pozwala to zatem dopasować publiczny transport zbiorowy w Gminie do potrzeb jej mieszkańców.
73. Z drugiej strony nie można pominąć faktu, że potrzeby transportowe mieszkańców wykraczają poza obszar gminy. Organizacja powiatowych lub powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich daje możliwość integracji siatki połączeń jednostek niższego szczebla w sposób zwiększający jej atrakcyjność oraz optymalizacji kosztów funkcjonowania przewozów poprzez efekt skali. W przypadku przewozów powiatowo-gminnych, gmina jako członek związku powiatowo-gminnego, nie traci jednocześnie wpływu na podejmowane decyzje.
74. Biorąc pod uwagę powyższe argumenty, rekomendowanym modelem jest organizacja publicznego transportu zbiorowego w formie przewozów powiatowo-gminnych.
75. W przypadku braku możliwości wprowadzenia rekomendowanego modelu, najlepszą alternatywą wydają się być gminne przewozy pasażerskie, z bezpośrednim zawarciem umowy z operatorem na podstawie art. 22 ust. 1 UPTZ i wykupieniem u niego biletów miesięcznych dla dzieci w celu wykonania obowiązku dowozu uczniów do szkół.

2.7. Harmonogram realizacji działań niezbędnych do rozpoczęcia organizacji transportu publicznego w rekomendowanym modelu

Etap I – utworzenie organizatora

- 1 Uzgodnienie projektu Statutu z wojewodą.
- 2 Podjęcie niezwłocznie na sesjach nadzwyczajnych uchwał przez gminy i powiat o utworzeniu związku oraz przyjęciu statutu.
- 3 Przekazanie wojewodzie informacji o podjętych uchwałach.
- 4 Przekazanie przez wojewodę wniosku o zarejestrowanie związku w rejestrze.
- 5 Wpis związku do rejestru oraz zawiadomienie o rejestracji.
- 6 Ogłoszenie statutu związku w wojewódzkim dzienniku urzędowym.
- 7 Przekazanie informacji przez wojewodę do organu prowadzącego rejestr o ogłoszeniu statutu.
- 8 Wybór osób reprezentujących członków związku do Zgromadzenia Związku.
- 9 Wybór Przewodniczącego związku oraz pozostałych organów w tym Zarządu Związku.

Etap II - organizacja transportu

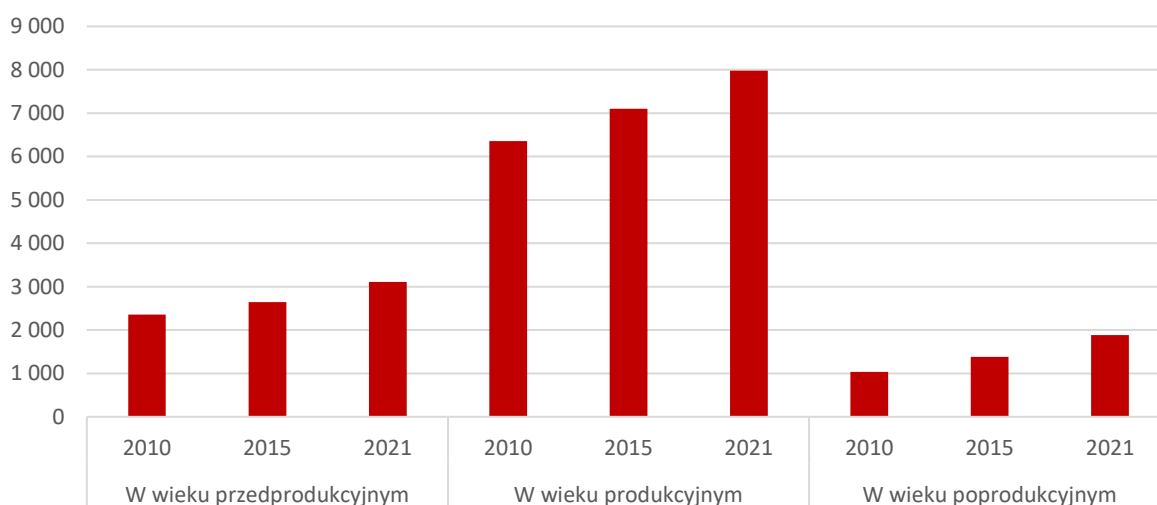
- 1 Zaplanowanie budżetu na realizację zadania.
- 2 Podjęcie stosownych uchwał zgromadzenia związku.
- 3 Opracowanie planu transportowego, jeżeli związek powiatowo-gminny obejmuje obszar liczący co najmniej 80 000 mieszkańców.
- 4 Wystąpienie do Wojewody o dofinansowanie w ramach Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych
- 5 Ułożenie rozkładów jazdy dla linii autobusowych.
- 6 Określenie taryfy biletowej.
- 7 Ustalenie lokalizacji przystanków wraz ze wstępną organizacją ruchu.
- 8 Wybór operatora w trybie określonym w art. 19 ust. 1 UPTZ.
- 9 Uruchomienie połączeń komunikacyjnych.

3. Analiza ekonomiczno – eksploatacyjna ukierunkowana na kształtowanie optymalnego poziomu rekompensaty dla operatora publicznego transportu zbiorowego

3.1. Pogłębiona analiza eksploatacyjna funkcjonującego rozkładu jazdy - ocena wielkości zapotrzebowania na usługi przewozowe

76. Wielkość zapotrzebowania na usługi przewozowe w głównym stopniu zależy od tego w jakim wieku są mieszkańcy Gminy oraz jakie są prognozy dotyczące demografii. Im więcej mieszkańców w wieku produkcyjnym bądź przedprodukcyjnym to transport zbiorowy musi odpowiadać na potrzebę przemieszczeń do pracy oraz do szkoły. Im więcej osób w wieku poprodukcyjnym tym potrzeby transportowe są bardziej zróżnicowane. Osoby wykonujące podróże do pracy bądź szkoły wykonują tzw. podróże obligatoryjne tzn. codziennie mniej

więcej o tej samej porze w dni robocze, osoby w wieku poprodukcyjnym wykonują podróże fakultatywne np. na zakupy, do lekarza, do rodziny. Takie podróże nie charakteryzują się regularnością oraz przewidywalnością. Nie należy jednak skupiać się tylko na jednej grupie, mimo, że na danym obszarze może występować przewaga jednej grupy względem drugiej, należy dbać o potrzeby każdej z grup. Poniżej przedstawiono wykres struktury mieszkańców na terenie Gminy Gniezno.



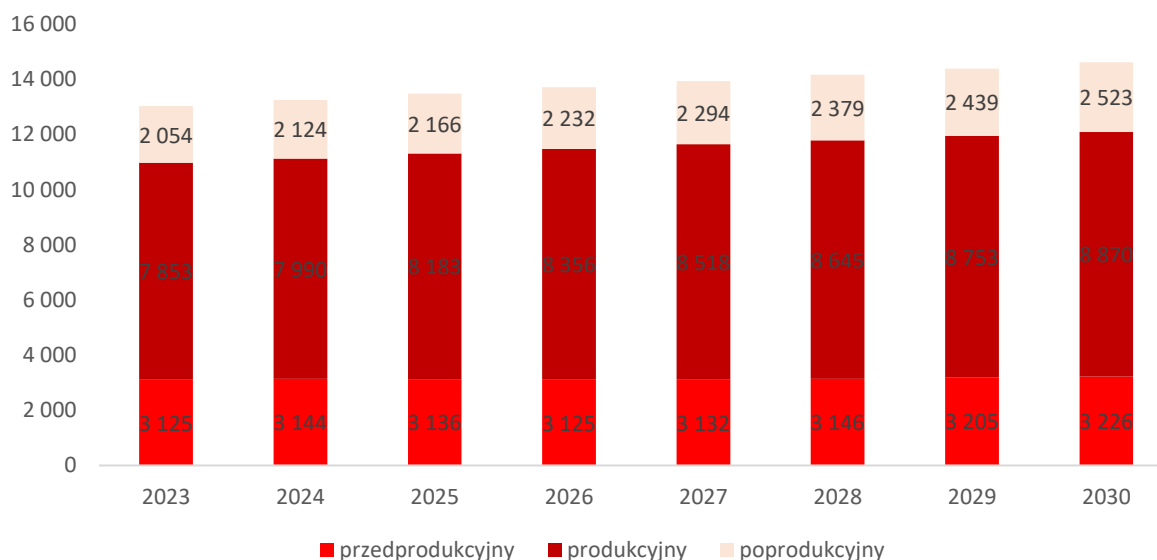
Wykres 2 Liczba mieszkańców z podziałem na grupę wiekową

Źródło: opracowanie własne

77. Powyższy wykres wskazuje, że na przestrzeni lat 2010-2015-2021 liczba mieszkańców na terenie Gminy Gniezno rośnie. Dla każdej grupy łączna liczba mieszkańców rośnie. Widać, że najbardziej liczną grupą są mieszkańcy w wieku produkcyjnym, następnie mieszkańcy w wieku przedprodukcyjnym ostatnią grupą są mieszkańcy w wieku poprodukcyjnym. Taki stan rzeczy, oznacza,

że najbardziej pożądane będą przewozy w celu zaspokojenia potrzeb przewozowych w godzinach szczytu w dni robocze dla zaspokojenia potrzeb przewozowych obligatoryjnych czyli najczęściej w godzinach szczytu komunikacyjnego. Nie należy jednak całkowicie pozbawiać transportu mieszkańców w wieku poprodukcyjnym, ponieważ oni również mają swoje potrzeby. Niemniej jednak

powyższa analiza wskazuje, że największa częstotliwość dla autobusów powinna być w dni robocze w godzinach szczytu.



Wykres 3 Liczba ludności w perspektywie do 2030 roku

Źródło: prognoza ludności gmin na lata 2017-2030

78. Na podstawie prognozy ludności wykonanej przez Główny Urząd Statystyczny dla Gminy Gniezno, do 2030 roku liczba ludności będzie rosła. Dla każdej z grup odnotowuje się wzrosty. Największy dla grupy produkcyjnej następnie poprodukcyjnej i na końcu dla grupy przedprodukcyjnej. Powyższy wykres wskazuje, że osób w wieku poprodukcyjnych będzie przybywać, o ile obecnie i w przyszłości będzie to najmniejsza grupa mieszkańców jednak sukcesywnie rosnąca. W związku z tym, należy mieć na uwadze, że układ linii komunikacyjnych powinien być uniwersalny tzn. zaspokajać potrzeby w godzinach szczytu i poza nimi oraz w weekendy potrzebne będą również połączenia autobusowe na terenie Gminy Gniezno. Obecny rozkład jazdy dla linii autobusowych często pomija w ogóle kursy w weekendy oraz kursy pozaszczytowe,

co bezpośrednio może wpływać na zachowania transportowe osób w wieku poprodukcyjnym z uwagi na brak alternatyw wybierają samochód osobowy jeżeli mają taką możliwość. Szacuje się, że odpowiedni poziom jaki powinien być zapewniony w dni robocze to minimum 12 par połączeń w ciągu całego dnia, w soboty 8 par połączeń oraz w niedziele 6 par połączeń. Należy mieć jednak na uwadze, że wskazanie odpowiedniej liczby kursów wymaga szczegółowych badań w celu zbadania codziennych podróży mieszkańców. Niemniej jednak zapewnione powinny być połączenia zarówno dla podróży obligatoryjnych czyli do szkół i do pracy jak i fakultatywnych czyli np. lekarz, zakupy, spotkania towarzyskie. Liczba mieszkańców będzie rosła, a wraz z nią potrzeby transportowe.

3.2. Pogłębiona analiza eksploatacyjna funkcjonującego rozkładu jazdy - analiza konkurencyjności komunikacji publicznej względem innych form przemieszczania się oraz dostępności czasowej komunikacji w kontekście odczuwalnej częstotliwości kursowania

79. Konkurencyjność transportu zbiorowego można określać na różnych płaszczyznach m.in. atrakcyjność ekonomiczna związana z ceną za przejazd lub atrakcyjność przestrzenno-czasową

tn. pokonanie danej odległości w określonym czasie. Konkurencyjny transport zbiorowy musi odznaczać się następującymi czynnikami.

Tabela 6 Czynniki wpływające na atrakcyjność transportu zbiorowego

Nazwa czynnika	Narzędzie do kreowania czynnika
Czas trwania podróży	<ul style="list-style-type: none"> • Prędkość przejazdu • Częstotliwość połączeń • Punktualność połączeń • Bezpośredniość połączeń
Wygoda podróży	<ul style="list-style-type: none"> • Jakość taboru • Zrozumiały rozkład jazdy oraz mapy połączeń • Prostota systemu taryfowego • Czystość przystanków • Łatwość wsiadania i wysiadania do pojazdu • Klimatyzacja oraz ogrzewanie w pojeździe • Dobra informacja pasażerska w pojeździe oraz na przystankach • Pewność wykonania kursu
Koszt podróży	<ul style="list-style-type: none"> • Wysokość opłaty za przejazd
Bezpieczeństwa podróży	<ul style="list-style-type: none"> • Sposób prowadzenia pojazdu • Infrastruktura po której kursują autobusy

Źródło: opracowanie własne

80. W przypadku Gminy Gniezno gdzie układ komunikacyjny jest utrzymany w sposób gwarantujący bezproblemową możliwość poruszania się samochodem, z praktycznie całej Gminy do Miasta Gniezno lub wewnątrz Gminy pomiędzy miejscowościami, najważniejszym narzędziem do kreowania podróży transportem zbiorowym będzie czas trwania podróży. Dodatkowo można również wymienić koszt podróży. Niemniej jednak, żeby przekonać mieszkańców do korzystania z komunikacji zbiorowej na terenie Gminy należy zbudować rozkład jazdy który będzie gwarantował szybkość przejazdu oraz wysoką częstotliwość tak aby mieszkaniac w połączeniu z niską ceną miał faktyczną alternatywę dla samochodu. Odczuwalna częstotliwość w przydadku Gminy Gniezno dla linii autobusowych może być określona na przykładzie linii MPK Gniezno. Linie autobusowe obsługiwane przez GPKS są realizowane tylko i wyłącznie

w godzinach szczytowych, poza nimi kursy nie są wykonywane dlatego nie można tutaj mówić o częstotliwości połączeń. W przypadku linii MPK Gniezno częstotliwość linii waha się od 10 minut do 120 minut jest to duża rozbieżność pomiędzy liniami ponieważ wynika to z ilości wozów na linii oraz zapotrzebowania , a dodatkowo w związku, że linie MPK są liniami miejskimi uzupełniają się one z innymi liniami na wspólnych odcinkach gwarantując większą częstotliwość na terenach miejskich. Miejscowości oddalone od granic miasta do których docierają linie GPKS mają bardzo małą liczbę kursów autobusowych przez co nie jest to w żaden sposób atrakcyjna czasowo alternatywa dla samochodów osobowych. Obecny rozkład jazdy nie gwarantuje mieszkańcom alternatywy dla innych środków transportu, przede wszystkim dla transportu indywidualnego. Częstotliwość jest zbyt niska

w związku z tym połączenia autobusowe nie są w żaden sposób konkurencyjne.

3.3. Pogłębiona analiza eksploatacyjna obecnie funkcjonującego rozkładu jazdy

81. Obecny rozkład jazdy który obowiązują na terenie Gminy Gniezno zaspokajany jest przez dwóch Operatorów. MPK Gniezno oraz GPKS w zależności od miejscowości. MPK Gniezno obsługuje miejscowości które zlokalizowane są blisko granicy Miasta oraz Gminy. Linie GPKS obsługują miejscowości bardziej oddalone od Miasta. W poniższej tabeli przedstawiono szczegółowe dane eksploatacyjne dla wszystkich linii które obsługują Gminę Gniezno. Rozkłady jazdy dla poszczególnych przewoźników dość mocno się od siebie różnią. Linie które obsługuje MPK Gniezno charakteryzują się w miarę dobrą częstotliwością w zależności od linii oraz kursami w weekendy. Linie GPKS charakteryzują się nieregularną częstotliwością, oraz bardzo małą liczbą kursów, co jest bardzo ubogą ofertą dla pasażerów. Należy mieć na uwadze, że na terenie Gminy Gniezno znajduje się dużo miejscowości które są oddalone od siebie w znacznej odległości i zamieszkiwane są przez małą liczbę mieszkańców. Tylko w przypadku 3 linii zapewnione są kursy w niedziele są to linie nr 10, 11 i 12, w przypadku innych linii kursów w niedziele nie realizuje się. W soboty realizowane są kursy na liniach 10, 11 i 12 tak jak w niedziele oraz dodatkowo na linii nr 7. Kursy w dni robocze w godzinach szczytu dla linii MPK są na odpowiednim poziomie, trzeba mieć na uwadze, że linie nr 12, 13 15 mają wspólny odcinek trasy przez co częstotliwość w Wełnicy wynosi około 30 minut, a w szczycie nawet 10 minut w niektórych przypadkach. Linie GPKS zapewniają połączenia tylko w dni robocze w godzinach szczytowych dla podróży obowiązkowych.

Tabela 7 Częstotliwość kursów na liniach przebiegających przez Gminę Gniezno

Linia/Przewoźnik	Dzień roboczy					Sobota			Niedziela		
	Szczyt poranny	Międzyszczyt	Szczyt popołudniowy	Popołudniowe	Wieczór	Rano	Popołudnie	Wieczór	Rano	Popołudnie	Wieczór
7 / MPK	22-35 min.	60-65 min.	25-35 min.	25-35 min.	brak	60 - 70 min.	60 min.	1 para	Brak	Brak	Brak
8 / MPK	10-30 min	30-35 min.	20-40 min.	20-60 min	40-60 min	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak
10 / MPK	65 min	120 min	60-120 min	80-105 min	Brak	2 pary	90-100 min	Brak	2 pary	Brak	brak
11 / MPK	20-35 min	20-60 min	60 min	60-120 min	1 para	60-80 min.	60 min	1 para	2 pary	120 minut	1 para
12 / MPK	60 min	60-120 min	60 min	60 min	1 para	60-120 min	45-60 min	60-120 min	2 pary	2 pary	Brak
13 / MPK	60 min	60 min	25-60 min	20-60 min	1 para	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak
15 / MPK	60 min	50-120 min	60 min	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak
16 / MPK	60 min	30-50 min	50-60 min	1 para	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak
Gniezno – Łukaszewko / GPKS	20-110 min	120 min	2 pary	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak
Gniezno – Lubochnia – Gniezno / GPKS	2 pary	3 pary	3 pary	1 para	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak
Gniezno – Gniezno przez Modliszewko / GPKS	1 kursy	1 kurs	1 kursy	1 kurs	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak
Gniezno – Obórka – Zdziechowa – Modliszewo / GPKS	2 kursy	1 kurs	2 kursy	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak

Źródło: opracowanie własne

4. Opracowanie koncepcji modyfikacji rozkładów z oszacowaniem prognozowanego obniżenia poziomu kosztów eksploatacyjnych operatora komunikacji

4.1. Szczegółową analizę wielkości popytu na podstawie danych z systemu sprzedaży biletów i zliczania pasażerów, w następującym zakresie dla każdego z typów badanych dni,

82. Na podstawie danych przekazanych przez Zamawiającego określono liczbę przewiezionych pasażerów oraz liczbę sprzedanych biletów. Dla linii GPKS określono liczbę sprzedanych biletów, a dla linii MPK liczbę przewiezionych pasażerów na terenie Gminy Gniezno.

Tabela 8 Wartości oraz liczba sprzedanych biletów dla linii GPKS

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Nazwa linii	Średnia liczba biletów w dni nauki szkolnej	Średnia liczba biletów w dni wolne od nauki szkolnej	Różnica	Udział biletów ulgowych [%]	Średni a cena biletów [zł]	Wartość sprzedanych biletów normalnych [zł]	Wartość sprzedaży ulgowych – 49% [zł]	Wysokość dopłaty do biletów ulgowych [zł]
Gniezno – Łukaszewko / GPKS	796	490	306	38,44%	8,9	4361	1334,46 6	1388,93 4
Gniezno – Lubochnia – Gniezno / GPKS	655	294	361	55,11%	8	2352	1415,12	1472,88
Gniezno – Gniezno przez Modliszewko / GPKS	263,5	143,5	120	45,54%	8,7	1248,45	511,56	532,44
Gniezno – Obórka – Zdziechowa – Modliszewo / GPKS	489	274	215	43,97%	8,7	2383,8	916,545	953,955
					SUMA	5984,25	2843,23	2959,27

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Zamawiającego

83. Na podstawie danych które zostały przekazane przez Zamawiającego dokonano obliczeń wartości sprzedanych biletów. Należy mieć na uwadze, że w związku z faktem, że przekazane dane dotyczyły tylko biletów jednorazowych powyższa tabela nie uwzględnia biletów długookresowych które

przy podróżach obowiązkowych stanowią duży udział w ogólnej kwocie sprzedaży biletów. Poszczególne kolumny w tabeli oznaczają:

1. Nazwa linii
2. Średnia liczba biletów sprzedanych przez Przewoźnika na podstawie danych z lutego oraz marca 2022 roku
3. Średnia liczba biletów sprzedanych przez Przewoźnika na podstawie danych z lipca oraz sierpnia 2022 roku
4. Różnica w sprzedaży biletów pomiędzy okresem nauki szkolnej oraz ferii letnich
5. Obliczony procent udział biletów ulgowych na podstawie sprzedaży biletów sprzedanych w okresie wakacyjnym oraz nauki szkolnej. Założono, że różnica pomiędzy tymi dwoma okresami to bilety z ulgą uczniowską, ponieważ w wakacje uczniowie nie podróżują do szkół
6. Średnia cena biletów – z uwagi na brak danych obliczono średnią cenę za przejazd na całej trasie na podstawie cennik Przewoźnika
7. Wartość sprzedanych biletów normalnych dla dnia roboczego szkolnego - obliczono na podstawie ilości sprzedanych biletów w ogóle uwzględniając przy tym średnią cenę za bilet oraz określając udział biletów normalnych na podstawie biletów ulgowych
8. Wartość sprzedanych biletów ulgowych dla dnia roboczego szkolnego obliczono na podstawie ilości sprzedanych biletów pomnożonej przez udział biletów szkolnych i średnią cenę za bilet uwzględniając ulgę 49%.
84. Wysokość dopłaty do biletów ulgowych uzyskano na podstawie ilości biletów szkolnych ulgowych i pomnożeniu ich przez wartość 51% (refundacja ze strony Urzędu Marszałkowskiego). Zgodnie z powyższymi obliczeniami średnio dla wszystkich wskaźnik wykorzystania przez osoby uczące się którym przysługuje ulga na przejazd to około 46%. Co istotne, dotyczy to tylko biletów jednorazowych. Łączna średnia sprzedaż biletów w dni robocze szkolne to około 8827,47 zł w tym, 2843,23 zł to wartość sprzedanych biletów ulgowych oraz 5984,25 zł to wartość sprzedanych biletów normalnych. Najwięcej biletów sprzedawanych jest na linii która ma najwięcej kursów w ciągu dnia, co wskazuje, że liczba kursów powoduje większą liczbę pasażerów.
85. Dla linii obsługiwanych przez MPK określono liczbę osób podróżujących liniami które poruszają się po terenie Gminy Gniezno. W poniższej tabeli podano średnie wartości z 4 dni pomiarowych dla konkretnych przystanków, zaokrąglone do jedności.

Tabela 9 Średnia liczba pasażerów na liniach MPK

Nr linii	Nazwa przystanku	Typ dnia	Średnia liczba pasażerów
8	Skierszewo przyjazd	Roboczy	1 pasażer
	Skierszewo wyjazd	Roboczy	1 pasażer
10	Zdziechowa - wsiadło	Roboczy	5 pasażerów
	Pyszczynek Wieś - wsiadło	Roboczy	6 pasażerów
	Pyszczynek II - wsiadło	Roboczy	2 pasażerów
	Pyszczynek II wysiadło	Roboczy	1 pasażer
	Pyszczynek I wysiadło	Roboczy	4 pasażerów
	Zdziechowa wysiadło	Roboczy	3 pasażerów
11	Krzyszczewo - przyjazd	Roboczy	3 pasażerów
	Krzyszczewo – wyjazd	Roboczy	3 pasażerów
	Krzyszczewo - przyjazd	Sobota	2 pasażerów
	Krzyszczewo – wyjazd	Sobota	2 pasażerów
	Krzyszczewo - przyjazd	Niedziela	3 pasażerów
	Krzyszczewo – wyjazd	Niedziela	3 pasażerów

12	Obora – wyjazd	Roboczy	7 pasażerów
	Obora – przyjazd	Roboczy	6 pasażerów
	Obora – wyjazd	Sobota	6 pasażerów
	Obora – przyjazd	Sobota	4 pasażerów
	Obora – wyjazd	Niedziela	3 pasażerów
	Obora – przyjazd	Niedziela	3 pasażerów
12/13	Wełnica – wyjazd	Roboczy	7 pasażerów
	Wełnica – przyjazd	Roboczy	4 pasażerów
	Wełnica – wyjazd	Sobota	5 pasażerów
	Wełnica – przyjazd	Sobota	3 pasażerów
	Wełnica – wyjazd	Niedziela	3 pasażerów
	Wełnica – przyjazd	Niedziela	3 pasażerów
15	Wełnica wsiadło	Roboczy	2 pasażerów
	Jankówko wsiadło	Roboczy	3 pasażerów
	Jankówko II wsiadło	Roboczy	1 pasażerów
	Jankówko II wysiadło	Roboczy	1 pasażerów
	Jankówko I wysiadło	Roboczy	2 pasażerów
	Wełnica wysiadło	Roboczy	3 pasażerów
16	Skierszewo wyjazd	Roboczy	1 pasażer
	Skierszewo przyjazd	Roboczy	1 pasażer

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych od Zamawiającego

86. Dane prezentowane powyżej wskazują, że średnio na każdym kursie który realizowany jest przez MPK na terenie Gminy Gniezno podróżują pasażerowie.

Linie MPK wybiegają na teren Gminy w bardzo ograniczonym

4.2. Opracowanie koncepcji modyfikacji rozkładów jazdy uwzględniającej zapewnienie konkurencyjności komunikacji publicznej względem innych form przemieszczania się, systemową koordynację godzin odjazdów, optymalne konstruowanie przejazdów technicznych między kursami liniowymi, maksymalizację prędkości eksploatacyjnej, optymalizację zatrudnienia w grupie kierowców, podniesienie efektywności przewozów. Wersja 1.

87. Obecnie realizowanie rozkładu jazdy, już wcześniej wspomniano realizowane są przez trzech przedsiębiorców, tym jeden realizuje przewozy szkolne o charakterze zamkniętym. Zgodnie z założeniami podjęto decyzje o próbie modyfikacji tras które obecnie realizowane są przez GPKS oraz połączenia ich z przewozami szkolnymi. Takie działanie ma na celu możliwość pozyskania dofinansowania z Funduszu Rozwoju Połączeń

Autobusowych oraz możliwość dofinansowania biletów dla dzieci w przewozach szkolnych.

88. Przy konstruowaniu nowych tras wzięto pod uwagę obecne przebiegi linii szkolnych oraz linii GPKS. Dodatkowo uwzględniono obecnie realizowane przyjazdy oraz odjazdy ze szkół. Dla każdej z nowo powstałej linii założono dojazd do miasta Gniezno, do Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego, tak aby z połączeń mogli skorzystać również mieszkańcy oraz uczniowie szkół średnich. W celu minimalizacji

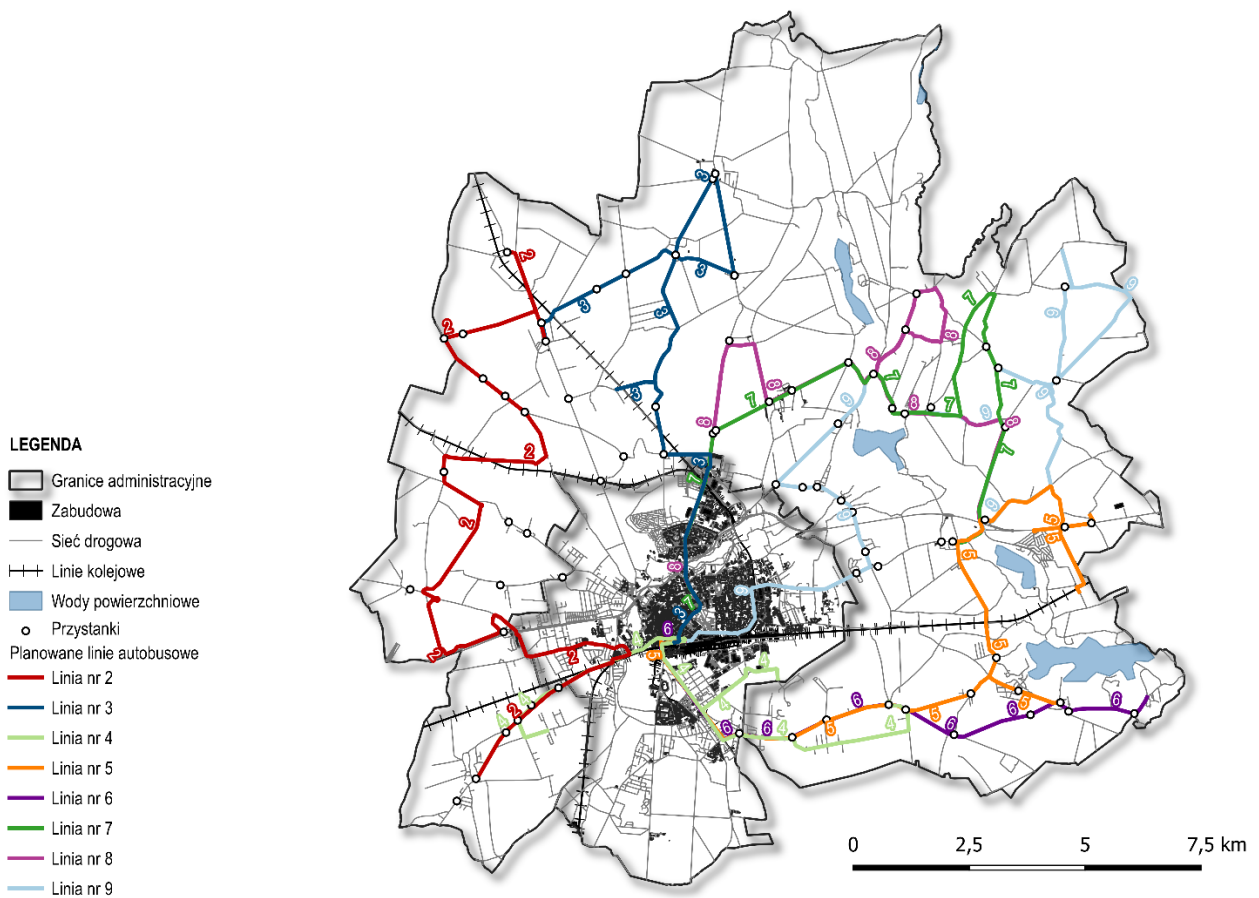
kosztów w pierwszym etapie założono minimalną liczbę kursów w dni robocze oraz brak kursów weekendy, jednak kursowanie zapewniono przez cały rok, łącznie z dniami wolnymi do nauki szkolnej. W rozkładach jazdy założono również, że dzieci z okolic miejscowości Mnichowo za dwa lata będą uczęszczać tylko do szkoły w Zdziechowej, dlatego

utworzono osobną linię którą będzie można zlikwidować. z tych samych przystanków, o ile to możliwe uwzględniając dojazdy do szkół oraz optymalne przejazdy techniczne. W poniższej tabeli przedstawiono przebiegi linii oraz zaplanowane pary kursów.

Tabela 10 Przebiegi nowych linii autobusowych

Nr linii	Przebieg	Liczba par kursów
2	Mnichowo – Dalki – Gniezno. ZCK – Skierszewo – Braciszewo – Piekary – Obora – Pyszczynek – Obórka – Zdziechowa – Mączniki Zdziechowa	3
3	Gniezno. ZCK – Pyszczyń – Krzyszczewo – Napoleonowo – Modliszewo – Modliszewko – Modliszewo – Napoleonowo – Zdziechowa	3
4	Mnichowo – Dalki – Gniezno, ZCK – Osiniec – Szczytniki Duchowe	5
5	Gniezno, ZCK – Osiniec – Szczytniki Duchowe – Wierzbiciany – Lubochnia – Wierzbiciany – Jankowo Dolne – Lulkowo – Kalina – Lulkowo – Kalina	4,5
6	Gniezno, ZCK – Osiniec – Szczytniki Duchowe – Wola Skorzęcka – Lubochnia	3
7	Gniezno, ZCK – Goślinowo – Wełnica – Strzyżewo Kościelne – Ganina – Strzyżewo Smykowe – Lulkowo – Jankowo Dolne	4
8	Gniezno, ZCK – Goślinowo – Łabiszynek – Goślinowo – Wełnica – Strzyżewo Kościelne – Dębówiec – Strzyżewo Kościelne – Lulkowo – Jankowo Dolne	4
9	Gniezno, ZCK – Jankówko – Wełnica – Strzyżewo Kościelne – Lulkowo – Jankowo Dolne – Lulkowo – Strzyżewo Paczkowe – Łukaszewko – Strzyżewo Paczkowe – Strzyżewo Smykowe	4

Źródło: Opracowanie własne

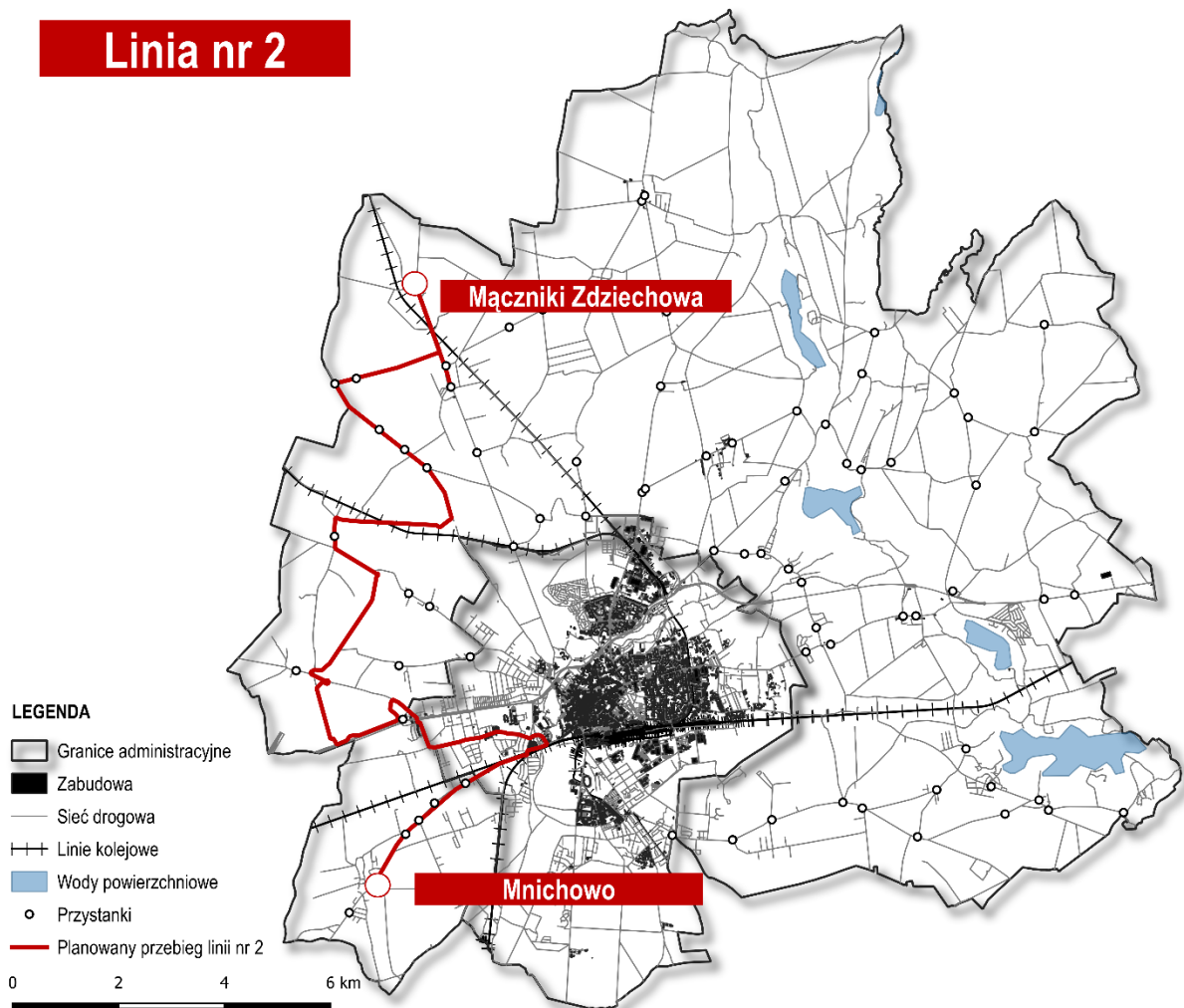


Rysunek 2 Nowe linie autobusowe wersja 1
Źródło: opracowanie własne

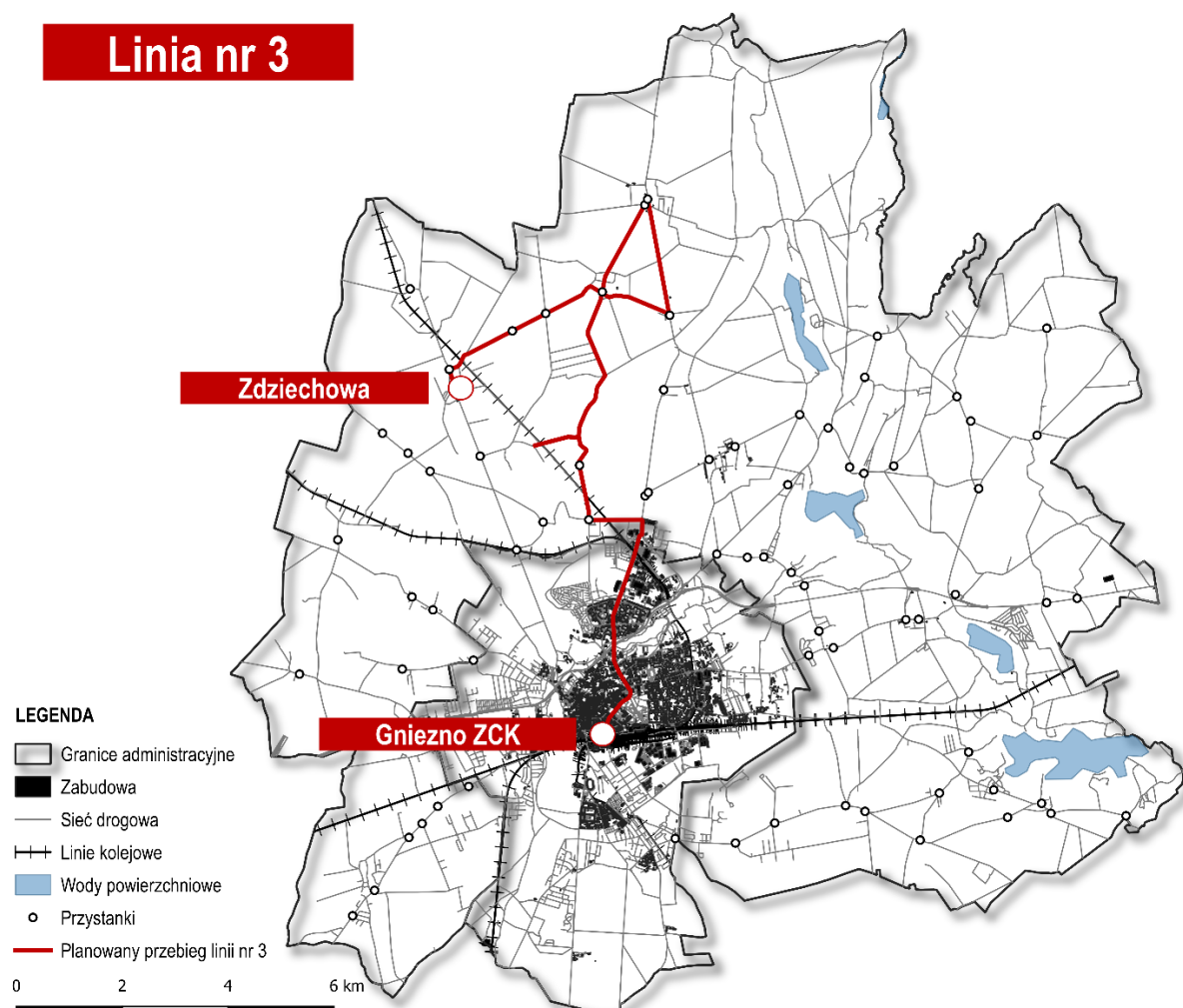
89. Powyższa mapa oraz tabela wskazuje nowe przebiegi dla linii autobusowych które będą gwarantować połączenia autobusowe dla dzieci

do szkół innych osób do centrum miasta Gniezno. Poniżej przedstawiono rozkłady jazdy dla linii.

Linia nr 2



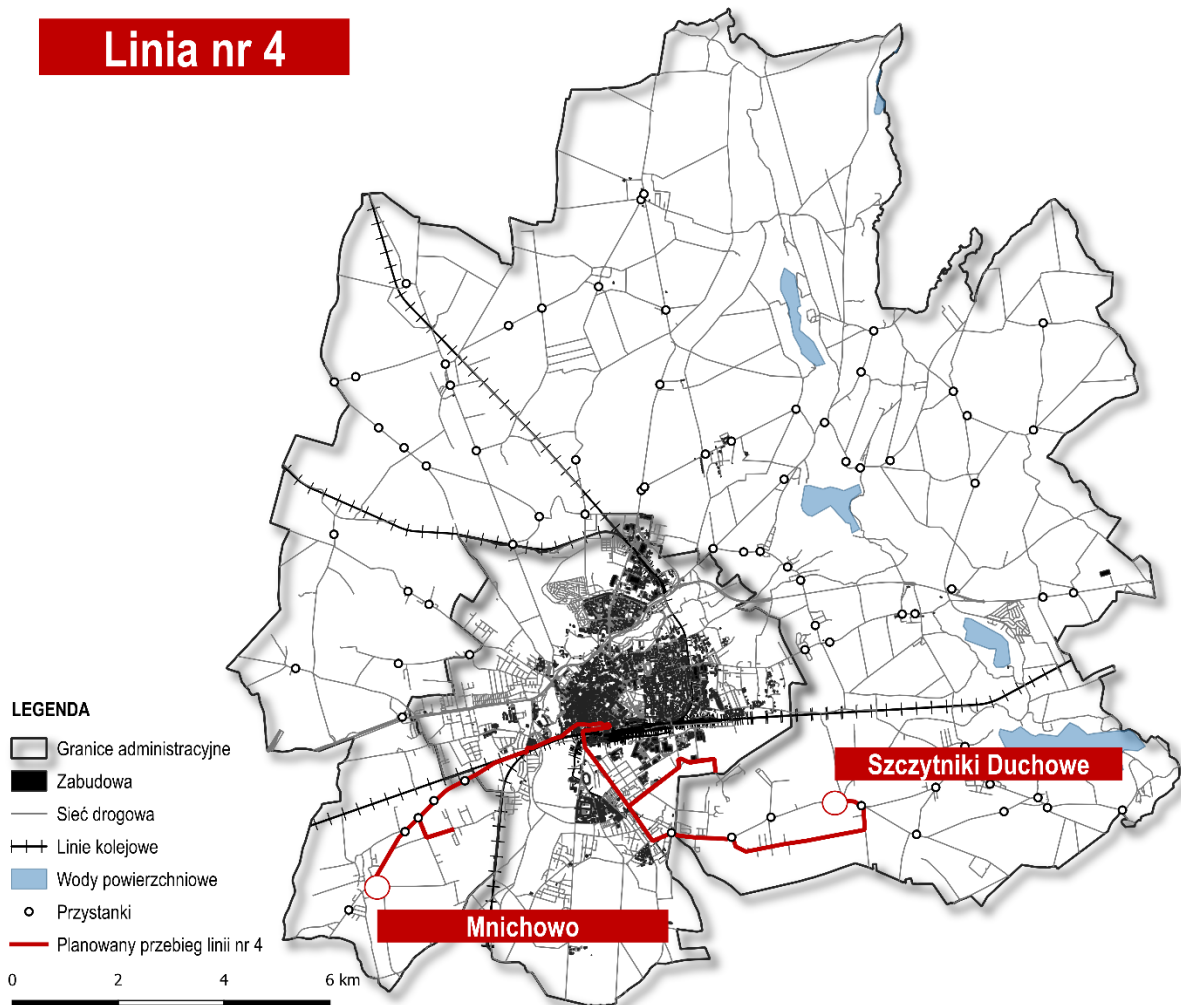
Rysunek 3. Planowana linia nr 2
Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 4. Planowana linia nr 3

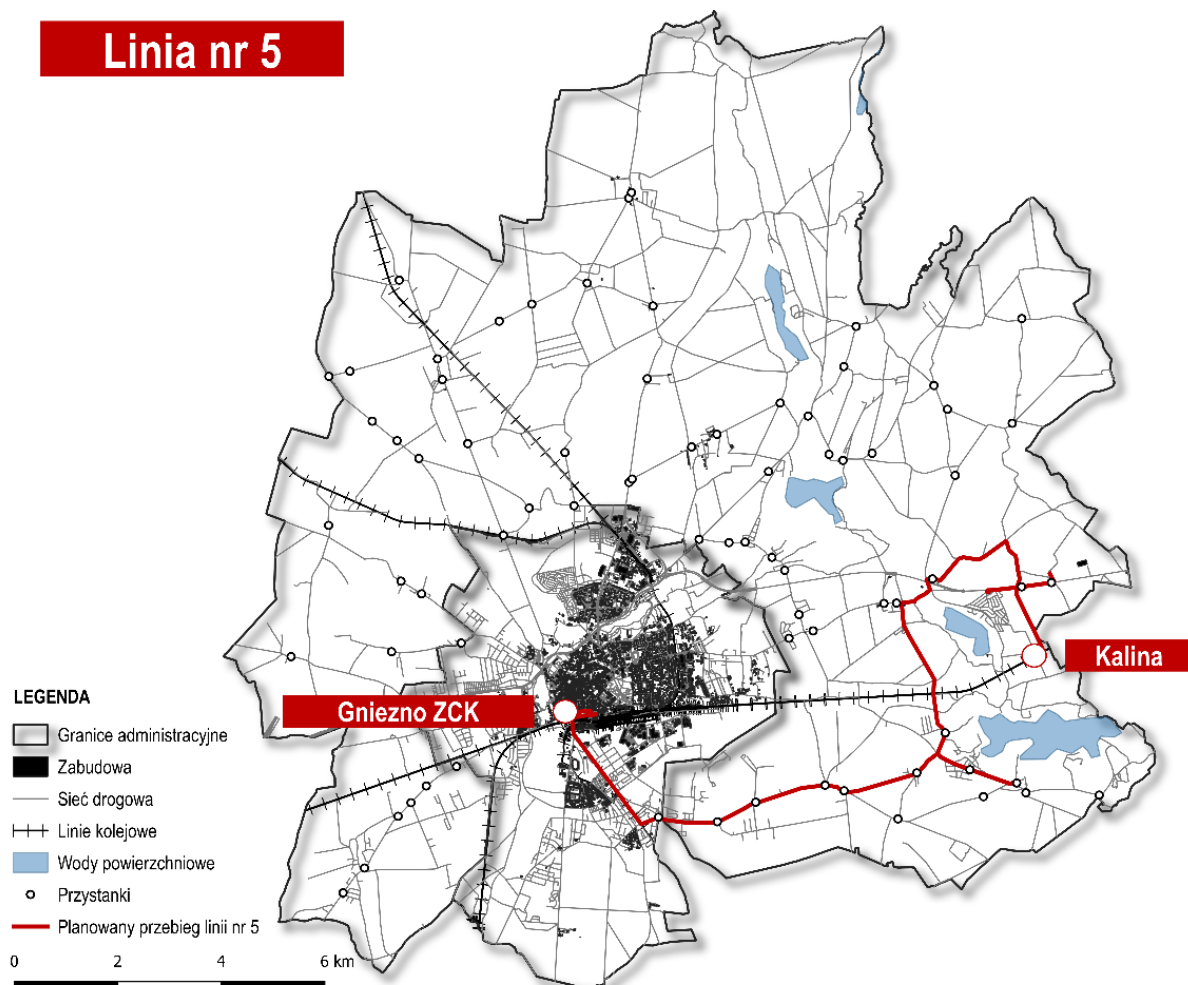
Źródło: opracowanie własne.

Linia nr 4



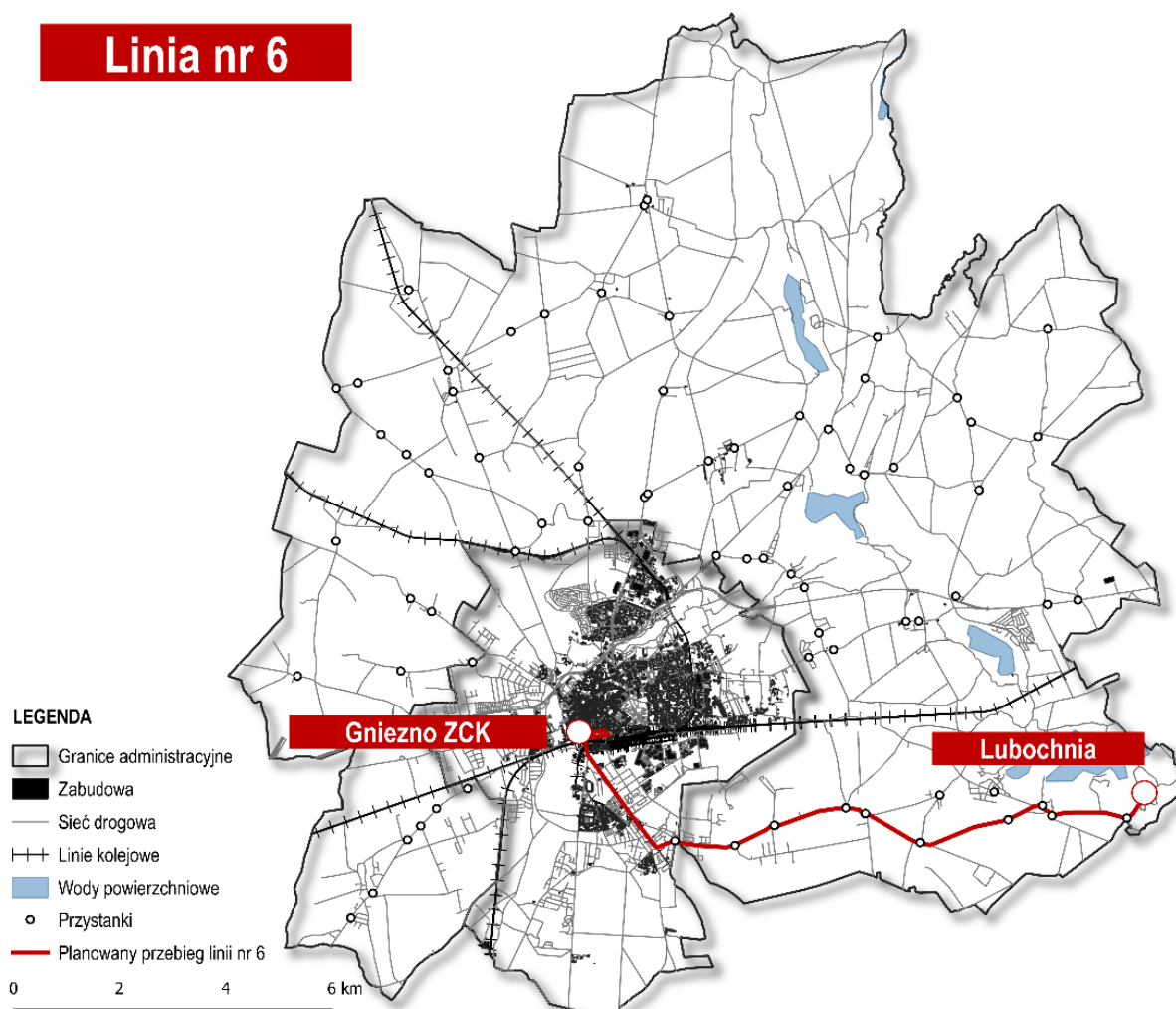
Rysunek 5. Planowana linia nr 4
Źródło: opracowanie własne.

Linia nr 5



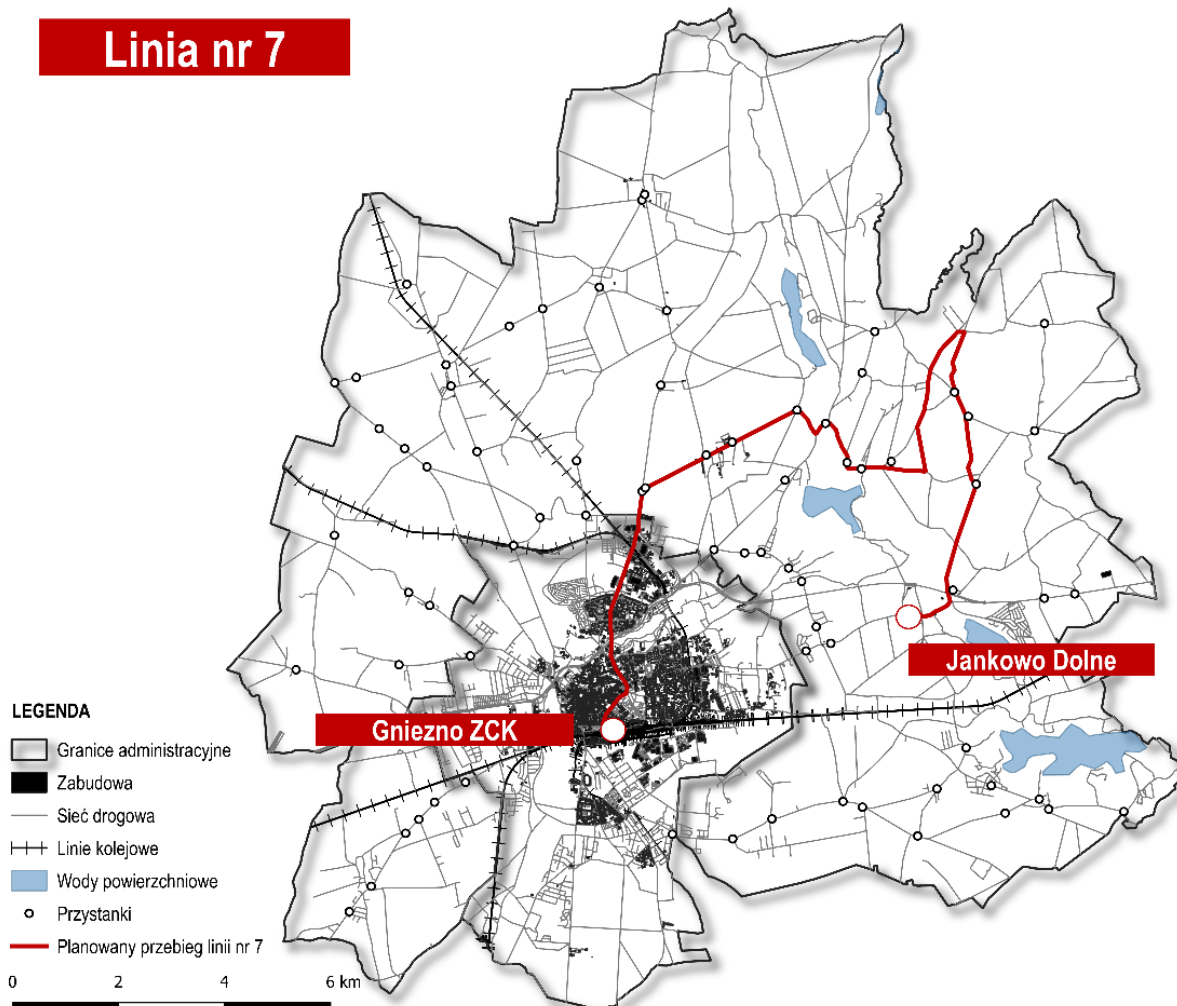
Rysunek 6. Planowana linia nr 5
Źródło: opracowanie własne.

Linia nr 6



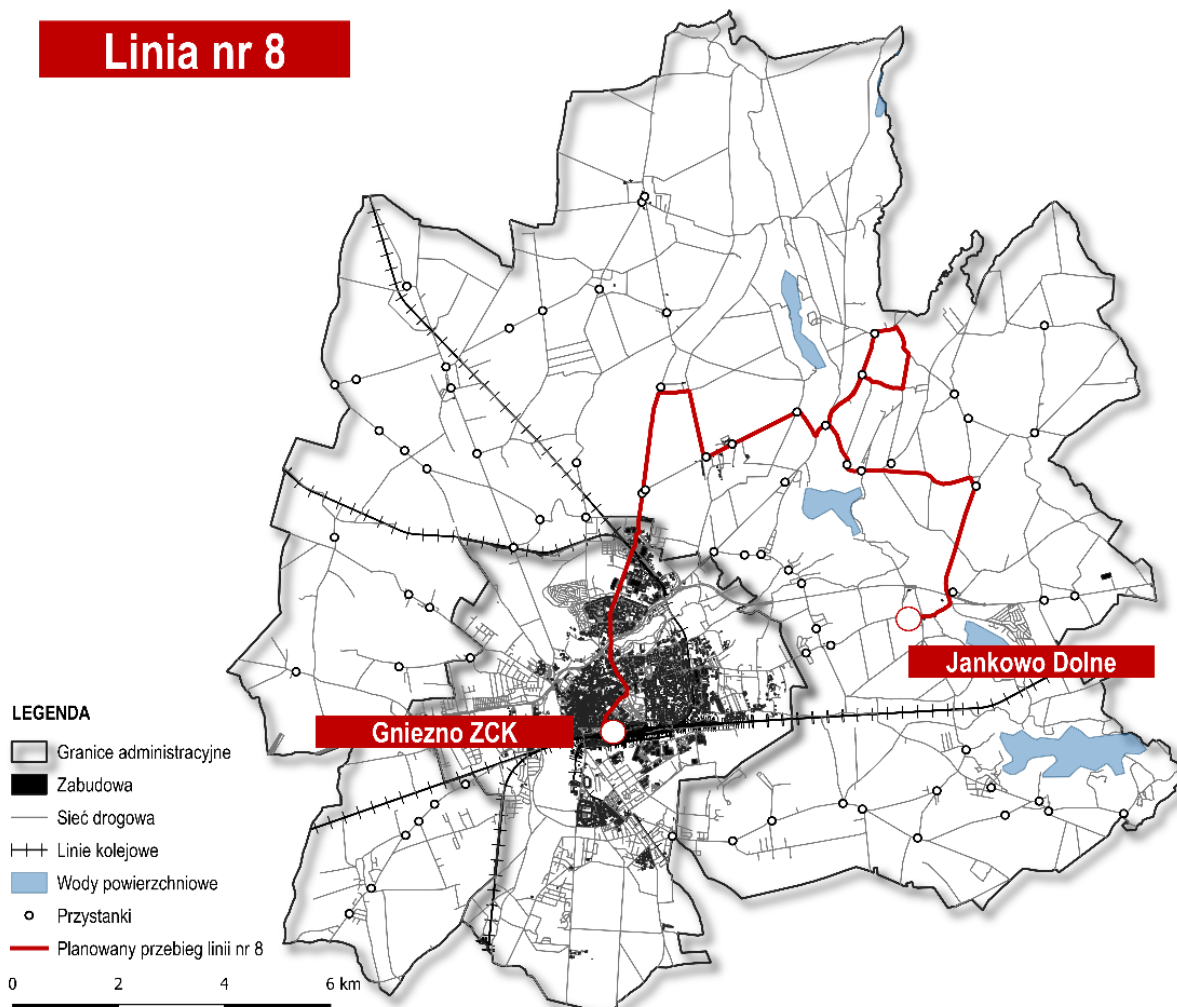
Rysunek 7. Planowana linia nr 6
Źródło: opracowanie własne.

Linia nr 7



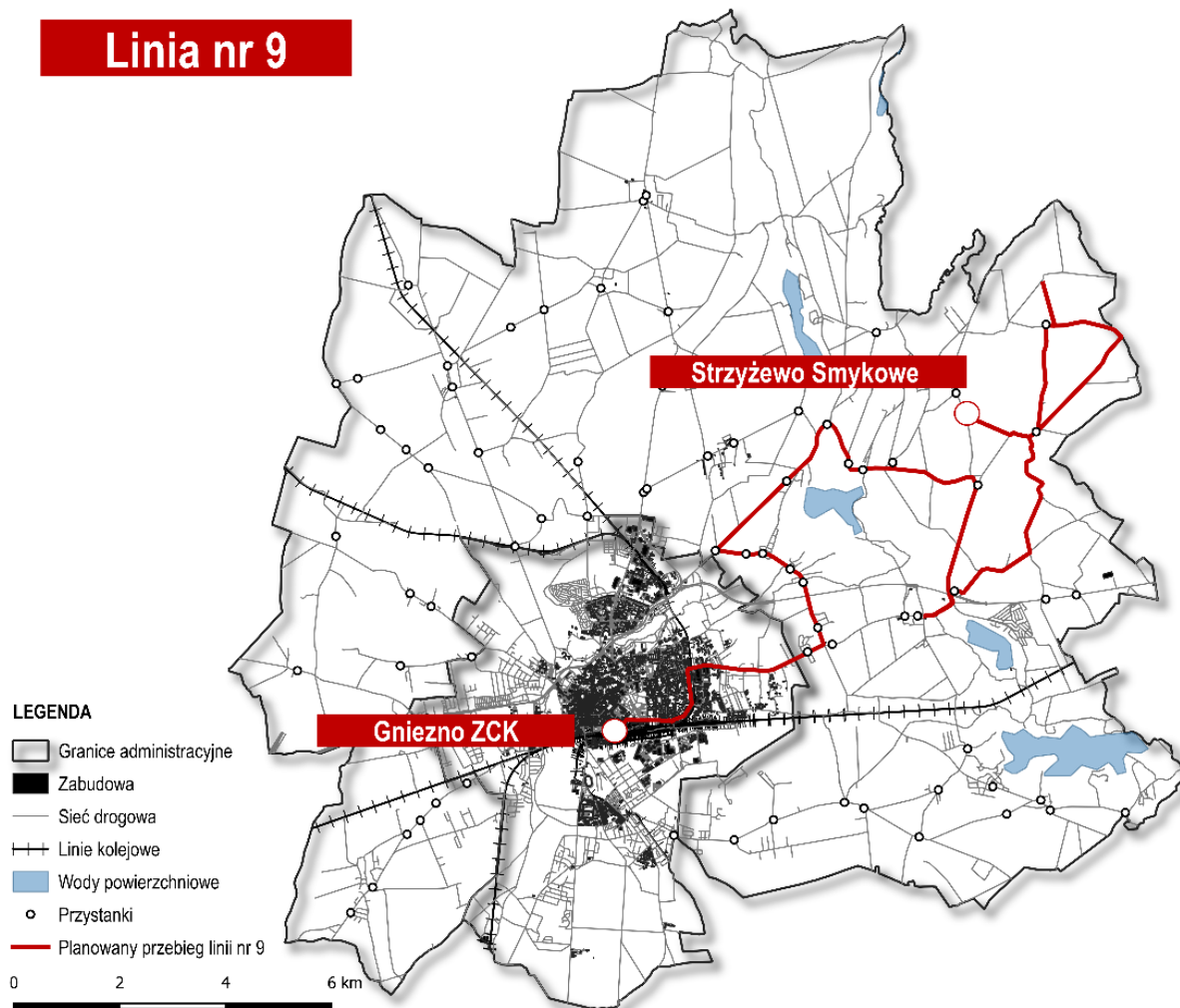
Rysunek 8. Planowana linia nr 7
Źródło: opracowanie własne.

Linia nr 8



Rysunek 9. Planowana linia nr 8
Źródło: opracowanie własne.

Linia nr 9



Rysunek 10. Planowana linia nr 9
Źródło: opracowanie własne.

90. W celu oszacowania kosztów wprowadzenia powyższych rozkładów jazdy oszacowano koszty realizacji dokonano obliczeń dla realizacji w ciągu roku. Stawkę za jeden wozokilometr przyjęto

na poziomie 8,20 zł brutto. Cena została oszacowana na podstawie innych przetargów na obsługę linii komunikacyjnych.

Tabela 11 Kalkulacja kosztów nowych rozkładów jazdy

1	2	3	4	5	6	7
Nr linii	km tam	km powrót	Robocze	Łącznie km	8,2	5,2
2	32,050	32,050	250	48075	394 215,00 zł	249 990,00 zł
3	21,200	21,200	250	31800	260 760,00 zł	165 360,00 zł
4	18,600	18,600	250	46500	381 300,00 zł	241 800,00 zł
5	31,670	31,670	250	79175	649 235,00 zł	411 710,00 zł
6	13,120	13,120	250	19680	161 376,00 zł	102 336,00 zł
7	20,600	20,600	250	41200	337 840,00 zł	214 240,00 zł
8	24,300	24,300	250	36450	298 890,00 zł	189 540,00 zł
9	33,600	33,600	250	67200	551 040,00 zł	349 440,00 zł
				Łącznie	3 034 656,00 zł	1 924 416,00 zł

Źródło: opracowanie własne

91. W kolejnych kolumnach powyższych tabeli znajdują się:

- Nr linii
- Długość trasy TAM
- Długość trasy POWRÓT
- Liczba dni roboczych
- Łączna ilość kilometrów w skali roku
- Koszty jednej linii w skali roku przy założeniu stawki 8,2 zł
- Koszty jednej linii w skali roku przy założeniu stawki 5,2 zł przy uwzględnieniu dopłaty do jednego kilometra z Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych

przesiadkowego w Gnieźnie. Obecny rozkład jazdy tego nie umożliwia.

92. Łączne koszty uruchomienia linii autobusowych w skali roku to 3 034 656 zł brutto, przy założeniu pozyskania dofinansowania z Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych kwota ta może zmaleć do 1 924 416 zł, dodatkowo należy mieć na uwadze, że wynagrodzenie Operatora może zostać pomniejszone o ulgi z biletów ulgowych, co dodatkowo może wpłynąć na obniżenie kosztów.

93. Powyższe wyliczenia wskazują, że zaproponowany model zwiększa koszty organizowania linii autobusowych. Niemniej jednak należy mieć na uwadze, że mieszkańcy zyskają otwarte linie autobusowe które będą ich dowozić do centrum

4.3. Opracowanie koncepcji modyfikacji rozkładów jazdy uwzględniającej zapewnienie konkurencyjności komunikacji publicznej względem innych form przemieszczania się, systemową koordynację godzin odjazdów, optymalne konstruowanie przejazdów technicznych między kursami liniowymi, maksymalizację prędkości eksploatacyjnej, optymalizację zatrudnienia w grupie kierowców, podniesienie efektywności przewozów. Wersja nr 2 po uzgodnieniach z Zamawiającym.

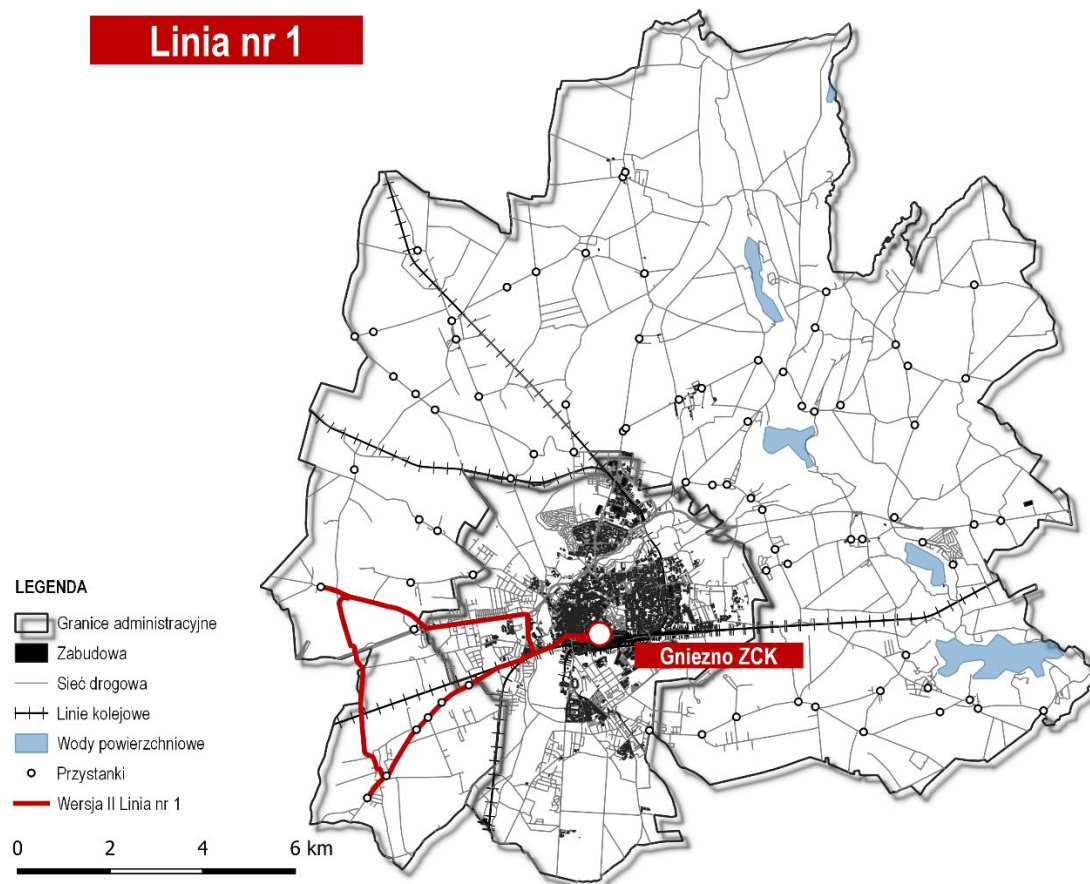
94. Na podstawie rozdziału nr 4.2 wspólnie z Zamawiającym określono wersję nr 2 tras dla autobusów. Z linii przedstawionych w powyższym rozdziale wydzielono 4 linie komunikacyjne które docelowo powinny wykonywać przewozy na terenie Gminy. Rozkłady jazdy zakładają kursowanie linii w dni powszednie we wszystkie dni robocze łącznie z dniami wolnymi od nauki szkolnej. W rozkładach jazdy na obecnym etapie nie założono

kursowana w weekendy. Poniższe rozkłady jazdy dotyczą kursów które nie są dedykowane dla przewozów szkolnych. Dodatkowo do każdej szkoły organizowane będą kursy szkolne jednak będą one dostępne dla wszystkich mieszkańców dzięki takiemu rozwiązaniu mieszkańcy zyskają większą ilość kursów. W poniższej tabeli przedstawiono przebiegi linii.

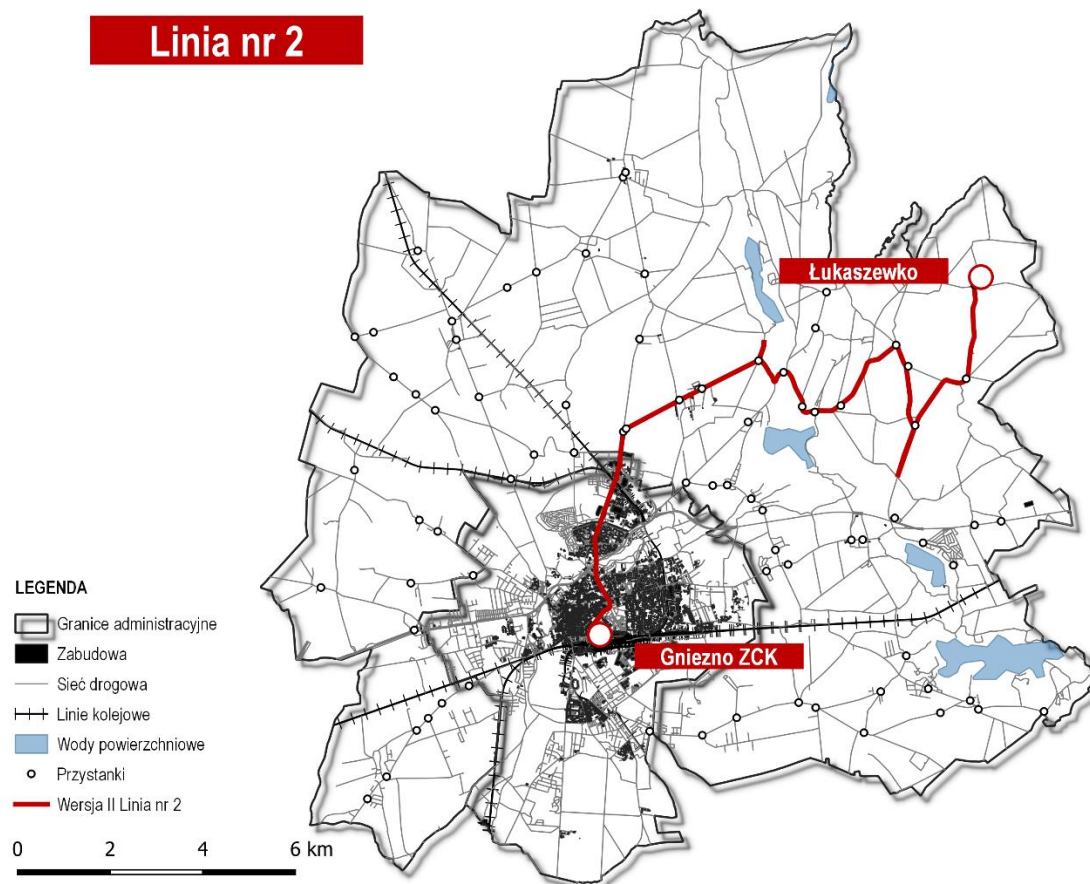
Tabela 12 Przebiegi linii autobusowych wersja 2

Nr linii	Przebieg	Liczba par kursów
1	Gniezno ZCK – Dalki – Mnichowo – Braciszewo – Skierszewo – Gniezno ZCK	6
2	Gniezno ZCK – Goślinowo – Wełnica – Strzyżewo Kościelne – Strzyżewo Smykowe – Lulkowo – Strzyżewo Paczkowe – Łukaszewko	6,5
3	Gniezno ZCK – Jankówko – Jankowo Dolne – Kalina – Jankowo Dolne – Wierzbiciany – Lubochnia – Wola Skorzęcka – Szczytniki Duchowe – Osiniec – Gniezno ZCK	6
4	Gniezno ZCK – Pyszczyniek – Obórka – Zdziechowa – Mączniki – Zdziechowo – Napoleonowo – Modliszewo – Modliszewko – Modliszewo – Goślinowo – Gniezno ZCK	

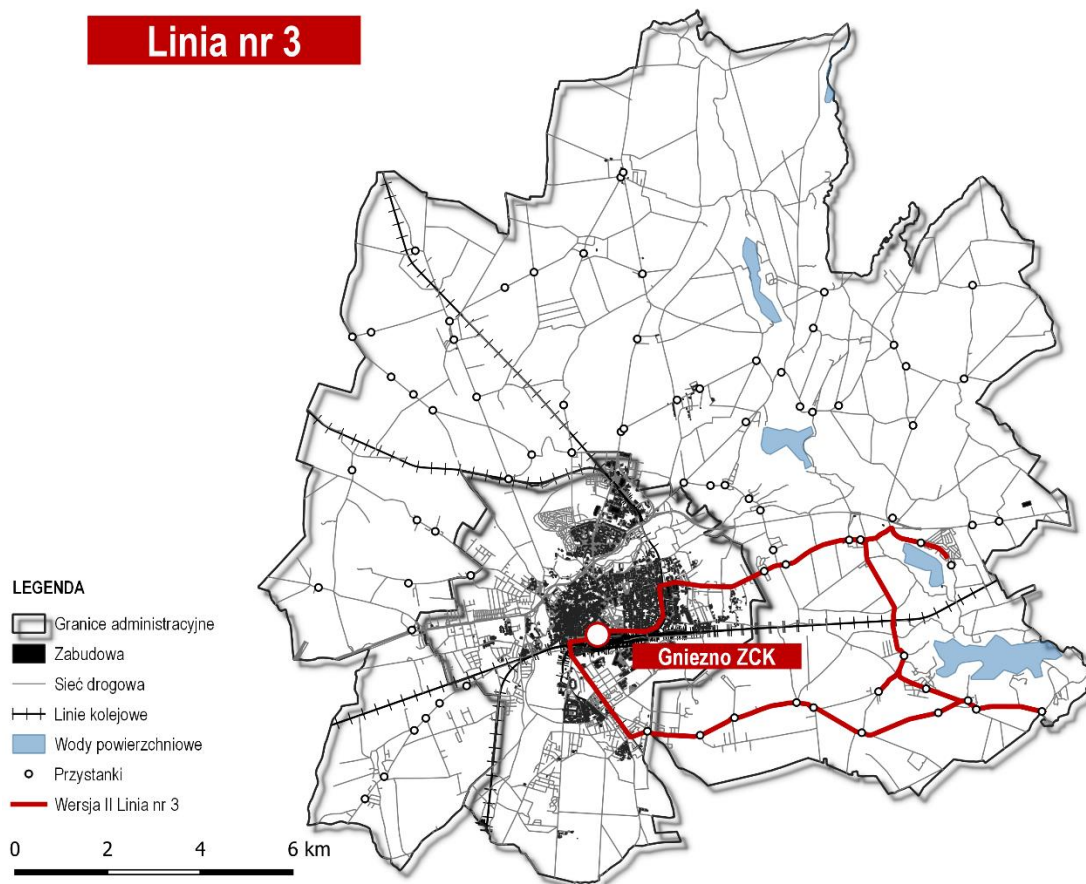
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych od Zamawiającego



Rysunek 11 Przebieg linii nr 1 wersja 2
Źródło: opracowanie własne



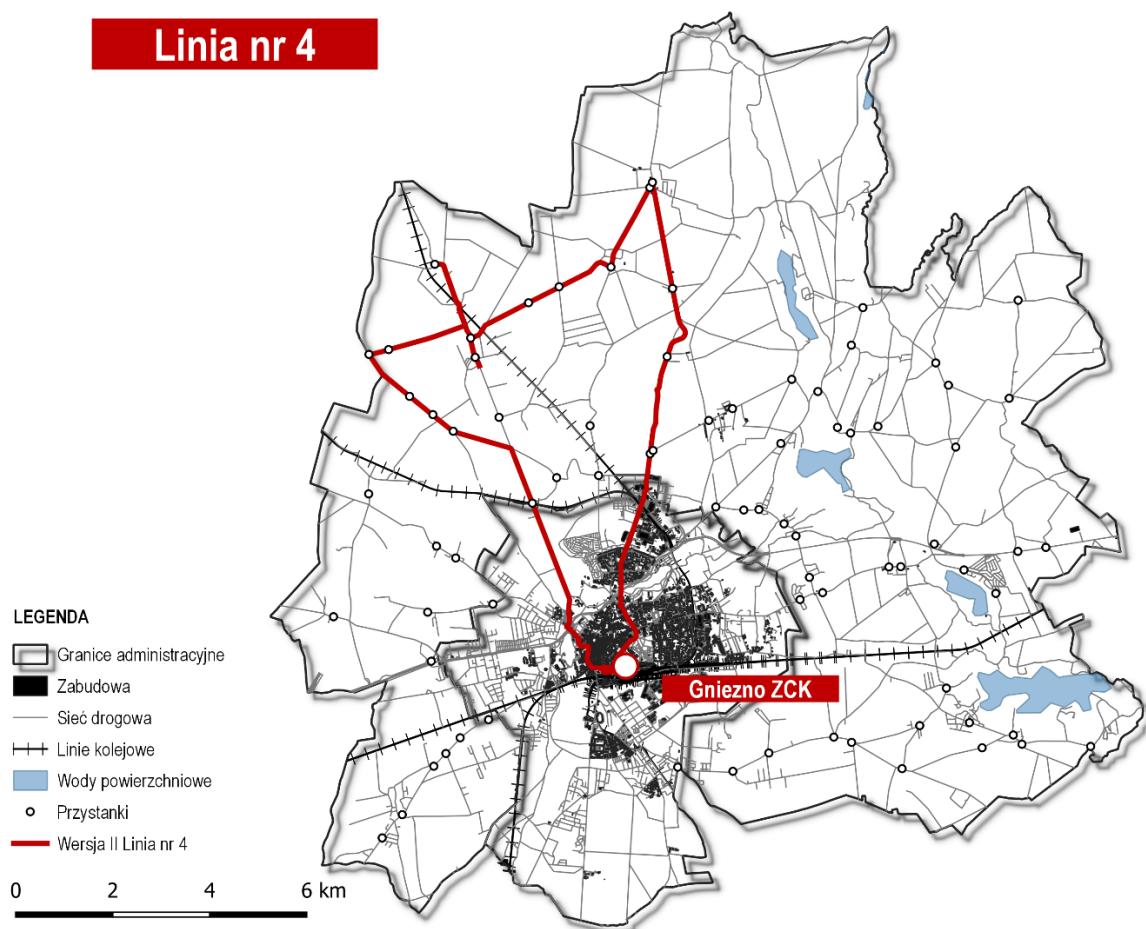
Rysunek 12 Przebieg linii nr 2 wersja 2
Źródło: opracowanie własne



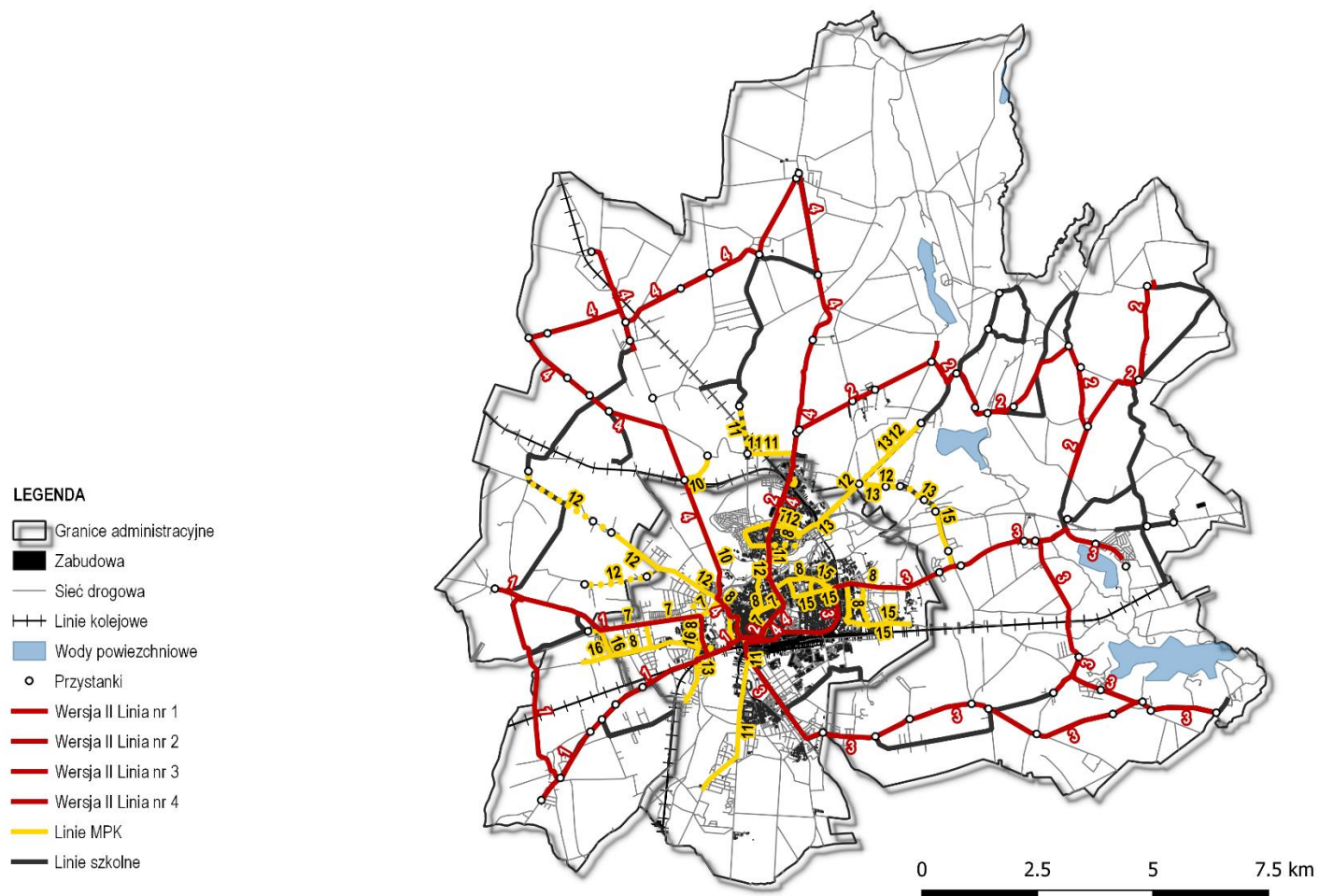
Rysunek 13 Przebieg linii nr 3 wersja 2
Źródło: opracowanie własne

Źródło: opracowanie własne

Linia nr 4



Rysunek 14 Przebieg linii nr 4 wersja 2
Źródło: opracowanie własne



Rysunek 15 Wszystkie linie komunikacyjne na terenie Gminy Gniezno wersja 2
Źródło: opracowanie własne

Tabela 13 Analiza finansowa dla rozkładów jazdy w wersji nr 2

	Stawka za wzkm	Liczba wozokilometrów w ciągu roku	Dopłata FRPA rok	Dopłata do biletów w ciągu roku 10 miesięcy (49%)	Łącznie
Przewozy MPK	5,944	115 058	0 zł	0 zł	683 904,75 zł
Przewozy szkolne	9	116 820	350 460 zł	510 135 zł	190 785,00 zł
Przewozy gminne	8,2	315 170	945 510 zł	45 600 zł	1 593 284,00 zł
					2 467 973,75 zł

Źródło: opracowanie własne

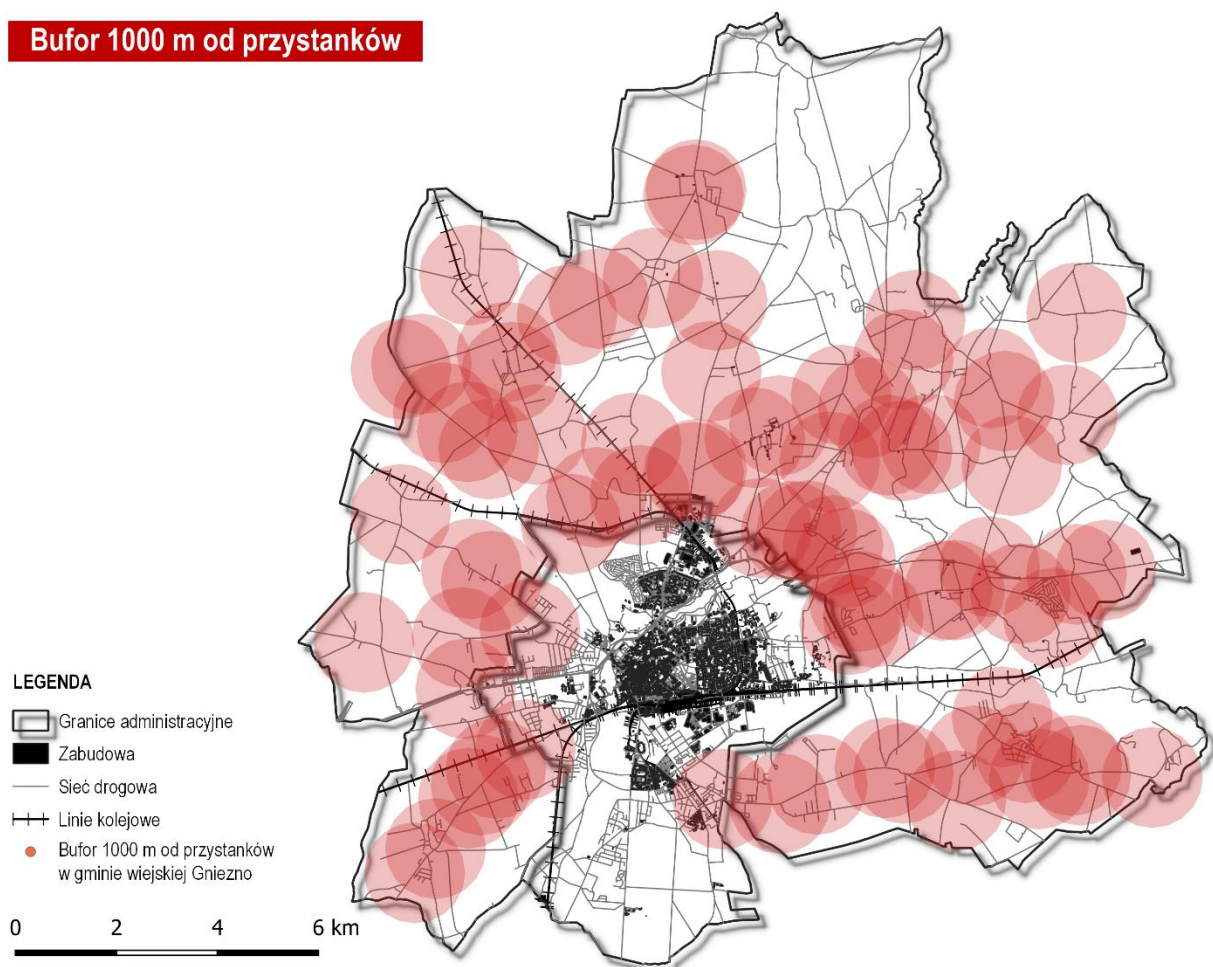
95. Powyższa tabela wskazuje koszty w ciągu roku dla linii komunikacyjnych przy uwzględnieniu rynkowych stawek za przewóz osób oraz na podstawie obecnej stawki za jeden wozokilometr która pobierana jest przez MPK Gniezno. Dopłata z funduszu FRPA wynosi 3 zł do jedno wozokilometra

5. Analiza dostępności przestrzennej i czasowej komunikacji zbiorowej

96. Dostępność czasowa oraz przestrzenna zależna jest przede wszystkim od lokalizacji przystanków oraz częstotliwości linii. Częstotliwości obecnych linii autobusowych wskazane są w tabeli nr 4. Linie które obsługiwane są przez MPK mają wystarczającą częstotliwość w dni robocze, linie obsługiwane przez GPKS kursują tylko w szczytach komunikacyjnych. Dużym problemem są kursy w weekendy oraz w dni wolne od nauki szkolnej. W weekendy duża część linii nie kursuje, w dni wolne od nauki szkolnej również następują ograniczenia w kursowaniu autobusów. W niniejszym opracowaniu zaproponowano nowy układ dla nowych linii autobusowych, jednak wiąże się to ze zwiększonymi kosztami. Wprowadzenie nowych rozkładów jazdy spowodowałoby zwiększenie liczby kursów ponieważ kursy szkolne byłyby dostępne dla mieszkańców. Lokalizacja przystanków na terenie Gminy jest na dobrym poziomie w każdej miejscowości jest przystanek. W wielu miejscowościach wiejskich istnieje miejsce do zawrotu autobusu co daje większą elastyczność w konstruowaniu rozkładów jazdy. Istotnym problem

jest niekontrolowana rozbudowa mieszkaniowa na terenie Gminy. Powstają nowe budynki w oddaleniu do innych zabudowań. Taka zabudowa generuje duże problemy w organizacji transportu z uwagi na dość mocno rozlaną zabudowę i brak przystanków autobusowych w pobliżu. Tworzenie nowych przystanków autobusowych na drogach zarządzanych przez Gminę jest możliwe do realizacji dość szybko. Nowe przystanki na drogach zarządzanych przez Starostwo Powiatowe czy inne jednostki na poziomie województwa lub kraju jest procesem długotrwałym, ponieważ wymaga wielu uzgodnień między różnymi jednostkami. Szeroko rozumiana dostępność powinna być rozwijana na wielu płaszczyznach, w przypadku Gminy Gniezno należy przede wszystkim zwiększyć dostępność kursów w miejscowościach gdzie nie docierają kursy MPK oraz uruchamianie połączeń w weekendy i dni wolne od nauki szkolnej. Poniżej przedstawiono mapę dostępności do przystanków, widać na niej, że teren Gminy jest dość dobrze pokryty siecią przystanków.

Bufor 1000 m od przystanków



97.

Rysunek 16 Dostępność do przystanków komunikacyjnych - 1000 m
Źródło: opracowanie własne

6. Podsumowanie

98. Obecnie Gmina Gniezno ma podpisane trzy umowy na przewóz osób.
99. Mieszkańcy Gminy Gniezno obecnie mają do dyspozycji kursy autobusowe realizowane przez MPK Gniezno oraz GPKS sp. z o.o.
100. Aktualnie przewozy szkolne działają w systemie zamkniętym tzn. podróżować mogą nimi tylko dzieci do szkół.
101. Zamknięte przewozy szkolne nie otrzymują środków z FRPA ani dofinansowania do ulg ustawowych z budżetu państwa.
102. W przypadku przewozów otwartych możliwe jest przeprowadzanie zintegrowanych postępowań przetargowych na obsługę linii użyteczności publicznej oraz wykup biletów miesięcznych dla uczniów.
103. Na wybór optymalnego rozwiązania w zakresie organizacji przewozów kluczowy wpływ mają regulacje prawne dotyczące finansowania publicznego transportu zbiorowego.
104. Organizacja przewozów w oparciu o komunikację miejską wyklucza zarówno możliwość dofinansowania realizacji zadań własnych organizatora ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, jak również pokrycia kosztów operatorów związanych z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów z budżetu państwa.
105. Rekomendowanym modelem jest organizacja publicznego transportu zbiorowego w formie przewozów powiatowo-gminnych.
106. Alternatywę stanowią gminne przewozy pasażerskie z bezpośrednim zawarciem umowy z operatorem i wykupieniem u niego biletów miesięcznych dla dzieci w celu wykonania obowiązku dowozu uczniów do szkół. Takie rozwiązanie wymaga jednakże albo zastosowania systemowej wykładni przepisów UPTZ w porozumieniu z przepisami Rozporządzenia 1370/2007 albo zorganizowania tras w taki sposób, że to na operatorze ciążyć będzie obowiązek posiadania zezwolenia na całą linię, gdy tymczasem Gmina zamawiając będzie usługę formalnie jedynie do granicy administracyjnej.
107. Z uwagi na wartość przewozów dopuszczalne jest bezpośrednie zawarcie umowy z operatorem na podstawie art. 22 ust. 1 UPTZ.
108. Liczba mieszkańców w Gminie Gniezno z roku na rok ciągle rośnie, zgodnie z danymi prezentowanymi przez GUS, mieszkańców do 2030 roku będzie przybywać. Wpłyne to na zwiększone potrzeby przewozowe w Gminie.
109. Zgodnie z prognozami GUS rosnąć będzie liczba osób w wieku poprodukcyjnym. Takie osoby często podróżują komunikacją zbiorową.
110. Obecne rozkłady jazdy linii obsługiwanych przez GPKS zapewniają tylko połączenia w szczycie komunikacyjnym.
111. Utworzenie linii autobusowych które będą dowozić uczniów do szkół oraz dodatkowo dowozić innych mieszkańców do miasta Gniezno spowoduje wzrost kosztów dotyczących transportu zbiorowego. Przy wariantcie włączenia linii autobusowych szkolnych do otwartego systemu transportu zbiorowego dla wszystkich mieszkańców założono, że linie MPK pozostaną w obecnym kształcie.
112. Możliwe jest znaczne obniżenie kosztów po pozyskaniu dofinansowania z FRPA oraz dopłat do biletów szkolnych dla dzieci w wysokości 49% do każdego biletu. Najtańszy wariant przewozów gminnych to 450 351,75 zł, przy uwzględnieniu wyżej wymienionych dopłat.
113. Zaprojektowane trasy w niniejszym opracowaniu uwzględniają minimum połączeń jakie muszą być realizowane. Połączenia gwarantują dojazd oraz odwóz uczniów ze szkół do okolicznych miejscowości.
114. Badania wskazują, że linie autobusowe obsługiwane przez MPK są wykorzystywane przez pasażerów, na każdym kursie podróżują mieszkańcy.
115. Zaprezentowane trasy w wersji nr 2 są rozwinięciem wersji nr 1, zostały uzgodnione razem z Zamawiającym.

Spis tabel

Tabela 1 Połączenia autobusowe realizowane na terenie Gminy Gniezno.....	8	Tabela 7 Częstotliwość kursów na liniach przebiegających przez Gminę Gniezno.....	35
Tabela 2 Przewozy szkolne organizowane przez Gminę Gniezno.....	9	Tabela 8 Wartości oraz liczba sprzedanych biletów dla linii GPKS	36
Tabela 3 Analiza finansowa wariantów dla gminnych przewozów pasażerskich.....	25	Tabela 9 Średnia liczba pasażerów na liniach MPK	37
Tabela 4 Analiza finansowa wariantów dla komunikacji miejskiej.....	27	Tabela 10 Przebiegi nowych linii autobusowych ..	39
Tabela 5 Podsumowanie kosztów dla wszystkich wariantów	28	Tabela 19 Kalkulacja kosztów nowych rozkładów jazdy.....	49
Tabela 6 Czynniki wpływające na atrakcyjność transportu zbiorowego.....	33	Tabela 20 Przebiegi linii autobusowych wersja 2 .	50
		Tabela 31 Analiza finansowa dla rozkładów jazdy w wersji nr 2	56

Spis wykresów

Wykres 1 Koszty związane z funkcjonowaniem linii autobusowych	15
Wykres 2 Liczba mieszkańców z podziałem na grupę wiekową Źródło: opracowanie własne	31
Wykres 3 Liczba ludności w perspektywie do 2030 roku Źródło: prognoza ludności gmin na lata 2017-2030	32

Spis Rysunków

Rysunek 1. Mapa istniejących połączeń autobusowych	7	Rysunek 10. Planowana linia nr 9 Źródło: opracowanie własne.....	48
Rysunek 2 Nowe linie autobusowe wersja 1 Źródło: opracowanie własne	40	Rysunek 11 Przebieg linii nr 1 wersja 2 Źródło: opracowanie własne	51
Rysunek 3. Planowana linia nr 2 Źródło: opracowanie własne	41	Rysunek 12 Przebieg linii nr 2 wersja 2 Źródło: opracowanie własne	52
Rysunek 4. Planowana linia nr 3 Źródło: opracowanie własne	42	Rysunek 13 Przebieg linii nr 3 wersja 2 Źródło: opracowanie własne	53
Rysunek 5. Planowana linia nr 4 Źródło: opracowanie własne	43	Rysunek 14 Przebieg linii nr 4 wersja 2 Źródło: opracowanie własne	54
Rysunek 6. Planowana linia nr 5 Źródło: opracowanie własne	44	Rysunek 15 Wszystkie linie komunikacyjne na terenie Gminy Gniezno wersja 2 Źródło: opracowanie własne	55
Rysunek 7. Planowana linia nr 6 Źródło: opracowanie własne	45	Rysunek 16 Dostępność do przystanków komunikacyjnych - 1000 m Źródło: opracowanie własne	58
Rysunek 8. Planowana linia nr 7 Źródło: opracowanie własne	46		
Rysunek 9. Planowana linia nr 8 Źródło: opracowanie własne	47		