Przelewice, 08.10.2026 r.

Radny Rady Gminy Przelewice
Pan Emilian Skwarek

OS.0003.18.2026

Odpowiadając na Pana interpelację złożoną podczas XXX Sesji Rady Gminy, dotyczącą ogłoszenia o zamiarze bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Przelewice przedstawiam poniższe informacje.
Na wstępie należy podkreślić, że przedmiotowe ogłoszenie nie stanowi zawarcia umowy z operatorem, nie przesądza o ostatecznych warunkach ekonomicznych przyszłej umowy oraz nie stanowi decyzji o wydatkowaniu określonej kwoty środków publicznych w całym 10-letnim okresie.
Jest ono czynnością przewidzianą przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, mającą na celu odpowiednio wczesne poinformowanie rynku i opinii publicznej o zamiarze organizatora. Przy planowanym wymiarze około 105 000 wozokilometrów rocznie zastosowanie znajduje przesłanka umożliwiająca bezpośrednie zawarcie umowy, ponieważ ustawa dopuszcza taki tryb m.in. w przypadku świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie. Analogiczny próg wynika z art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
Jednocześnie przepisy wymagają odpowiednio wczesnego opublikowania informacji o planowanym trybie zawarcia umowy. Przy usługach przekraczających 50 000 km rocznie ustawa przewiduje co do zasady co najmniej roczny okres pomiędzy publikacją ogłoszenia a planowanym zawarciem umowy.
Tym samym opublikowanie ogłoszenia należy traktować jako rozpoczęcie odpowiednio wczesnego etapu przygotowania przedsięwzięcia, a nie jako jego zakończenie.

Ad.1. Analiza potrzeb i zasadność przedsięwzięcia

Podstawowym celem przedsięwzięcia jest zapewnienie mieszkańcom Gminy Przelewice stabilnego i dostępnego systemu publicznego transportu zbiorowego.

Planowana sieć pięciu linii została określona w sposób umożliwiający objęcie transportem publicznym szeregu miejscowości położonych na terenie Gminy.
Przy projektowaniu docelowej organizacji przewozów pod uwagę będą brane w szczególności:

- ✓ liczba mieszkańców poszczególnych miejscowości;
- ✓ lokalizacja szkół i innych placówek publicznych;
- ✓ potrzeby uczniów;
- ✓ potrzeby osób starszych;
- ✓ potrzeby mieszkańców nieposiadających własnego samochodu;
- ✓ możliwość dojazdu do Przelewic;
- ✓ potrzeby związane z dostępem do usług publicznych;
- ✓ racjonalne wykorzystanie planowanego limitu około 105 000 wozokilometrów rocznie.

Na obecnym etapie nie wszystkie parametry przyszłego systemu zostały ostatecznie ustalone. Dotyczy to w szczególności szczegółowego rozkładu jazdy, liczby kursów oraz ich częstotliwości.
Nie należy zatem utożsamiać opublikowania ogłoszenia z zakończeniem procesu planistycznego.
Jednocześnie już na obecnym etapie można wskazać podstawową korzyść przedsięwzięcia: stworzenie regularnego transportu publicznego może istotnie ograniczyć wykluczenie komunikacyjne mieszkańców miejscowości, w których dostęp do transportu indywidualnego jest ograniczony.
W zakresie dotyczącym realizacji potrzeb uczniów i osób dojeżdżających do pracy należy wskazać, że utworzenie nowego systemu ogólnodostępnego transportu pozwoli na realizację obowiązków Gminy wynikających z przepisów prawa oświatowego, jak również w konsekwencji powinno ograniczyć koszty związane z ustalonym obecnie systemowym rozwiązaniem polegającym na konieczności ogłaszania postępowania przetargowego na dowóz uczniów do szkół podstawowych podległych gminie Przelewice.

Ad. 2 Analiza finansowa

Na obecnym etapie nie jest możliwe przedstawienie wiążącej prognozy kosztów funkcjonowania transportu w każdym z dziesięciu lat, ponieważ nie zostały jeszcze ostatecznie określone wszystkie parametry świadczenia usług.
W szczególności na końcowy poziom kosztów będą wpływać:

- ✓ zakres i liczba kursów;
- ✓ wymagania dotyczące taboru;
- ✓ koszty pracy;
- ✓ koszty paliwa lub energii;
- ✓ koszty utrzymania i serwisowania autobusów;
- ✓ ubezpieczenia;
- ✓ przychody z biletów;
- ✓ ewentualne środki zewnętrzne.

Przed zawarciem umowy konieczne będzie przeprowadzenie odpowiednich kalkulacji i określenie zasad finansowania usług.

Należy jednak stanowczo podkreślić, że sam fakt opublikowania ogłoszenia nie powoduje powstania po stronie Gminy zobowiązania do ponoszenia kosztów przez 10 lat w nieokreślonej wysokości, ani obowiązku zawarcia przyszłej umowy.

Z punktu widzenia mieszkańców wieloletnia organizacja transportu może natomiast zapewnić stabilność usług i ograniczyć ryzyko corocznego odtwarzania systemu transportowego od podstaw a w wieloletniej perspektywie pozwoli na uzyskanie niższych kosztów obsługi całego systemu.

Ad.3 Rekompensata dla operatora

Wskazanie w ogłoszeniu możliwości przyznania rekompensaty nie oznacza ustalenia jej konkretnej wysokości.

Zasady rekompensaty będą musiały zostać określone w sposób obiektywny i przejrzysty, z uwzględnieniem przychodów operatora oraz kosztów związanych ze świadczeniem usług.

Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 wymaga, aby zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych oraz parametry rekompensaty były określone z góry w sposób obiektywny i przejrzysty.

Oznacza to, że Gmina nie zakłada automatycznego pokrywania wszelkich kosztów operatora niezależnie od rzeczywistych wyników działalności.

Przeciwnie – odpowiednio skonstruowana umowa powinna zapewnić Gminie możliwość kontroli sposobu realizacji usług i rozliczeń.

Korzyścią dla Gminy jest również założenie, że operator będzie ponosił rzeczywiste ryzyko operacyjne, w tym ryzyko związane z poziomem popytu na usługi.

Ad.4 Powody wyboru bezpośredniego zawarcia umowy

Wybór bezpośredniego zawarcia umowy znajduje podstawę w przepisach prawa.

Zgodnie z art. 22 ust. 1 pkt 1 ustawy organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę, jeżeli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest niższa niż 1 000 000 euro lub gdy usługi są świadczone w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie.
Planowany zakres około 105 000 wozokilometrów rocznie mieści się zatem w ustawowym limicie.
Analogiczne rozwiązanie przewiduje art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, który dopuszcza bezpośrednie udzielanie zamówień przy usługach poniżej 300 000 km rocznie.
Wybór tego trybu nie oznacza, że Gmina kieruje się wyłącznie szybkością zawarcia umowy.
Potencjalne korzyści to przede wszystkim:

- ✓ możliwość sprawniejszego przygotowania systemu;
- ✓ ograniczenie kosztów i czasu związanego z procedurą konkurencyjną;
- ✓ możliwość precyzyjnego określenia potrzeb lokalnej społeczności;
- ✓ większa elastyczność organizacyjna;
- ✓ możliwość skonstruowania umowy odpowiadającej specyfice niewielkiej gminy.

Jednocześnie Gmina będzie zobowiązana do zapewnienia racjonalności ekonomicznej przedsięwzięcia.
Nie można jednak na obecnym etapie twierdzić, że postępowanie konkurencyjne przyniosłoby korzystniejsze warunki. Takie twierdzenie wymagałoby przeprowadzenia porównawczej analizy konkretnych wariantów i danych rynkowych.

Ad.5 Okres obowiązywania umowy

Przyjęcie 10-letniego okresu obowiązywania umowy ma przede wszystkim zapewnić stabilność organizacyjną systemu.
Transport publiczny jest usługą, której efektywność zależy od długoterminowego planowania. Operator musi zapewnić tabor, kierowców, zaplecze techniczne oraz organizację przewozów.
Dłuższy okres obowiązywania umowy może zatem:

- zwiększyć stabilność usług;
- ułatwić operatorowi planowanie inwestycji;
- ograniczyć ryzyko corocznej zmiany operatora;
- zwiększyć przewidywalność organizacji przewozów;

- umożliwić mieszkańcom korzystanie z trwałego systemu komunikacji.

Należy również zwrócić uwagę, że 10-letni okres nie został przyjęty w sposób przypadkowy. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym przewiduje maksymalny okres obowiązywania tego rodzaju umów, a planowany okres mieści się w ustawowych ramach.

Jednocześnie Gmina powinna przed zawarciem umowy uwzględnić ryzyka związane ze zmianami demograficznymi, cenami paliw, kosztami pracy oraz zmianami potrzeb transportowych.

Nie oznacza to jednak, że należy z góry rezygnować z wieloletniej umowy. Przeciwnie – właściwie skonstruowana umowa powinna zawierać mechanizmy pozwalające reagować na istotne zmiany warunków wykonywania usług.

Ad.6 Źródła finansowania

Podstawowym źródłem finansowania będzie budżet Gminy oraz przychody związane z funkcjonowaniem systemu transportowego.

Jednocześnie Gmina będzie analizowała możliwość wykorzystania dostępnych instrumentów zewnętrznego finansowania publicznego transportu autobusowego. W szczególności analizowane mogą być możliwości wykorzystania środków dostępnych w ramach Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz innych programów krajowych i europejskich.

Na obecnym etapie nie jest zasadne wskazywanie konkretnej wysokości środków zewnętrznych jako źródła pewnego, ponieważ ich uzyskanie jest uzależnione od warunków naborów, spełnienia kryteriów oraz dostępności środków.

Jednocześnie pozyskanie finansowania zewnętrznego będzie korzystne dla Gminy, ponieważ może ograniczyć poziom środków własnych koniecznych do zapewnienia transportu.

Ad.7 Koszt jednego wozokilometra

Ostateczna stawka za wozokilometr nie została jeszcze ustalona.

Jej określenie wymaga uwzględnienia m.in.:

- kosztów wynagrodzeń;
- paliwa lub energii;
- amortyzacji i eksploatacji pojazdów;
- serwisu;
- ubezpieczeń;
- kosztów administracyjnych;

- wymagań dotyczących taboru;
- zakresu świadczonych usług.

Podanie na obecnym etapie konkretnej stawki jako wartości ostatecznej byłoby przedwczesne.

Jednocześnie należy podkreślić, że przy ocenie kosztów transportu nie można ograniczać się wyłącznie do ceny jednego wozokilometra.

Z punktu widzenia interesu mieszkańców istotny jest bowiem również efekt uzyskiwany za tę cenę, tj. liczba kursów, dostępność miejscowości, punktualność, jakość taboru oraz dostępność transportu dla osób o ograniczonej mobilności.

Ad.8 Rozkład jazdy i częstotliwość kursów

Szczegółowy rozkład jazdy nie został jeszcze ostatecznie przyjęty.

Jest to rozwiązanie celowe, ponieważ szczegółowa organizacja transportu powinna zostać ustalona po analizie potrzeb i możliwości finansowych Gminy.

Wskazane w ogłoszeniu około 105 000 wozokilometrów rocznie należy traktować jako parametr określający planowaną skalę przedsięwzięcia, a nie jako gotowy rozkład jazdy.

Dalsze prace będą zmierzały do takiego ułożenia kursów, aby możliwie najlepiej wykorzystać dostępny limit kilometrów.

Szczególnie istotne będzie zapewnienie kursów odpowiadających na potrzeby uczniów oraz mieszkańców korzystających z usług publicznych w Przelewicach.

Ad.9 Transport uczniów

Planowany system ma umożliwić korzystanie z transportu również uczniom.

Jest to istotny element przedsięwzięcia, ponieważ pozwala rozważyć integrację części przewozów uczniowskich z regularnym transportem publicznym.

Takie rozwiązanie może przynieść kilka korzyści:

- ✓ lepsze wykorzystanie pojazdów;
- ✓ ograniczenie dublowania tras;
- ✓ możliwość korzystania z tych samych kursów przez uczniów i pozostałych mieszkańców;
- ✓ potencjalne ograniczenie części kosztów dowozu uczniów;
- ✓ zwiększenie dostępności transportu dla mieszkańców.

Jednocześnie na obecnym etapie nie przesądza się, że wszystkie obecne formy dowozu uczniów zostaną zastąpione komunikacją publiczną.

Decyzja w tym zakresie zostanie poprzedzona analizą ekonomiczną, organizacyjną i bezpieczeństwa.

Ad.10 Konsultacje z mieszkańcami i Radą Gminy

Obowiązek publikacji ogłoszenia o zamiarze zawarcia umowy wynika bezpośrednio z przepisów prawa. Ogłoszenie określa podstawowe informacje wymagane na tym etapie procedury.

Nie oznacza ono jednak ostatecznego przyjęcia rozkładów jazdy czy wszystkich szczegółowych parametrów przyszłej sieci.

W związku z tym dalszy etap prac może być wykorzystany do zebrania potrzebnych informacji.

W szczególności wartościowe mogą być informacje dotyczące:

- ✓ godzin rozpoczęcia i zakończenia zajęć szkolnych;
- ✓ dni i godzin największego zapotrzebowania na przejazdy;
- ✓ potrzeb osób starszych;
- ✓ potrzeb mieszkańców nieposiadających samochodu.

Takie informacje mogą przyczynić się do lepszego dopasowania rozkładu jazdy do rzeczywistych potrzeb.

Ad.11 Dokumentacja przygotowawcza

Należy rozróżnić dokumenty już istniejące od dokumentów, które będą dopiero opracowywane w toku przygotowania przyszłej umowy.

Fakt opublikowania ogłoszenia nie oznacza, że wszystkie szczegółowe analizy ekonomiczne, rozkłady jazdy, kalkulacje rekompensaty i wymagania wobec operatora muszą być już ostatecznie opracowane.

Ogłoszenie wskazuje wprost, że szczegółowy wykaz przystanków, liczba i częstotliwość kursów, wymagania dotyczące taboru oraz rozkłady jazdy zostaną określone w dalszej dokumentacji oraz w umowie.

Dokumenty istniejące i podlegające udostępnieniu będą udostępniane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Jednocześnie dokumenty, które dopiero będą tworzone w toku dalszych prac, nie mogą zostać przekazane przed ich sporządzeniem.

Ad. 12. Informowanie Rady Gminy

Nie można utożsamiać publikacji ogłoszenia z podjęciem przez Wójta ostatecznej decyzji o poniesieniu określonego wydatku przez okres 10 lat.

Celem ogłoszenia jest przede wszystkim rozpoczęcie przewidzianej prawem procedury przygotowawczej i zapewnienie odpowiednio długiego okresu poprzedzającego planowane zawarcie umowy.
Jednocześnie należy podkreślić, że sprawa organizacji publicznego transportu zbiorowego jest sprawą istotną dla mieszkańców i z tego względu zasadne jest informowanie Rady Gminy o kolejnych etapach przygotowania przedsięwzięcia.
Należy jednak rozróżnić:

- kompetencje Wójta jako organu wykonawczego Gminy;
- kompetencje Rady Gminy jako organu stanowiącego i kontrolnego;
- czynności proceduralne wynikające bezpośrednio z przepisów prawa;
- przyszłe decyzje finansowe wymagające uwzględnienia w budżecie i wieloletniej prognozie finansowej, jeżeli będą tego wymagały przepisy.

Samo ogłoszenie o zamiarze zawarcia umowy nie jest zatem czynnością, która sama w sobie przesądza o ostatecznym kształcie zobowiązań finansowych Gminy.

Reasumując

Planowane przedsięwzięcie jest elementem działań zmierzających do stworzenia na terenie Gminy Przelewice spójnego, regularnego i wieloletniego systemu publicznego transportu zbiorowego.
Za szczególnie istotne należy uznać następujące potencjalne korzyści:

- ✓ ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego;
- ✓ zapewnienie mieszkańcom mniejszych miejscowości możliwości regularnego dojazdu do Przelewic;
- ✓ poprawę dostępności szkół i usług publicznych;
- ✓ poprawę mobilności osób starszych;
- ✓ możliwość integracji transportu mieszkańców z transportem uczniów;
- ✓ potencjalne ograniczenie dublowania przewozów;
- ✓ większą stabilność transportu w perspektywie wieloletniej;
- ✓ możliwość pozyskania środków zewnętrznych;
- ✓ możliwość przeniesienia części ryzyka operacyjnego na operatora;
- ✓ możliwość określenia w umowie standardów jakości, punktualności i dostępności usług;
- ✓ możliwość bieżącej kontroli realizacji umowy przez organizatora.

Należy przy tym zachować rozróżnienie pomiędzy zamiarem organizacji transportu, który został obecnie publicznie ogłoszony, a ostatecznym zobowiązaniem

finansowym Gminy, które może powstać dopiero na dalszym etapie, po ustaleniu szczegółowych warunków umowy.
Z tego względu obecny etap należy traktować jako etap przygotowania i tworzenia docelowego rozwiązania, a nie jako zakończenie procesu decyzyjnego.
Wójt Gminy Przelewice będzie dążył do tego, aby ostatecznie przyjęty model transportu łączył trzy podstawowe cele: jak najlepszą dostępność komunikacyjną dla mieszkańców, racjonalne wykorzystanie środków publicznych oraz stabilność organizacyjną usług.

Wójt Gminy Przelewice

Mieczysław Mularczyk

Elektronicznie podpisany przez
Mieczysław Mularczyk
Data: 2026.10.09 10:51:06 +02'00'