



KONCEPCJA ZINTEGROWANEJ KOMUNIKACJI GMINY KĄTY WROCŁAWSKIE

Załącznik nr 5 do protokołu nr 1x/119
Rady Miejskiej w Kątach Wrocławskich
z dnia 27 września 2019





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

Autor zdjęcia z okładki: Marcin Mazurkiewicz

Wrocław – Kąty Wrocławskie, maj 2019 r.

Spis treści

1	Determinanty rozwoju transportu publicznego na terenie Gminy Kąty Wrocławskie	4
2	Model organizacji publicznego transportu zbiorowego	6
3	Uzgodnienia z sąsiednimi organizatorami transportu	10
4	Oferta przewozowa.....	12
4.1	Kategoryzacja linii.....	18
4.2	Częstotliwość kursowania linii komunikacyjnych.....	18
4.2.1	Częstotliwość kursowania linii w dzień roboczy roku szkolnego.....	19
4.2.2	Częstotliwość kursowania linii w dzień roboczy okresu feryjno-wakacyjnego	19
4.2.3	Częstotliwość kursowania linii w sobotę.....	20
4.2.4	Częstotliwość kursowania linii w niedzielę	20
4.3	Wytyczne do synchronizacji godzin odjazdów.....	21
4.4	Parametry techniczne i jakościowe autobusów Komunikacji Gminnej.....	23
4.5	Szacowane koszty funkcjonowania przewozów.....	25
5	Założenia do systemu biletowego i taryfowego	27
5.1	Założenia do taryfy i katalogu uprawnień do ulgowych i bezpłatnych przejazdów	27
5.2	Założenia integracji biletowej	29
6	Harmonogram uruchomienia komunikacji gminnej.....	32
7	Epilog.....	33
8	Załącznik nr 1 - Projekt uchwały taryfowej.....	34
9	Załącznik nr 2 - Projekt umowy przewozowej	45

1 Determinanty rozwoju transportu publicznego na terenie Gminy Kąty Wrocławskie

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Gminie Kąty Wrocławskie zdeterminowany jest przez położenie w ramach Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego (WrOF) oraz strukturę osadnictwa wynikającą z zagospodarowania przestrzennego. Bezpośrednie sąsiedztwo miasta rdzeniowego WrOF wpływa na wysoki poziom dziennych migracji i zauważalny proces suburbanizacji mieszkaniowej i ekonomicznej¹. Usytuowanie na terenie Gminy szlaków komunikacyjnych o charakterze zarówno lokalnym i aglomeracyjnym, a także regionalnym, krajowym i międzynarodowym (rozwinęta sieć dróg, w tym wojewódzkich, krajowych i autostrady oraz linia kolejowa nr 274 Wrocław Świebodzki - Zgorzelec) wskazuje na wysoki poziom dostępności transportowej.

Postępujący wzrost poziomu motoryzacji indywidualnej w powiecie wrocławskim (w tym w Gminie) i wdrażane, przede wszystkim na terenie miasta Wrocławia rozwiązania komunikacyjne preferujące transport zbiorowy oraz transport nisko- i zero-emisyjny wymusza podjęcie działań zapewniających mieszkańcom możliwości swobodnego poruszania się po terenie Gminy jak i dojazdu do Wrocławia bez udziału prywatnego samochodu.

Z uwagi na istniejące powiązania funkcjonalne, organizacja Komunikacji Gminnej w Kątach Wrocławskich winna być bezwzględnie zintegrowana z:

- komunikacją miejską organizowaną przez miasto Wrocław, a realizowaną głównie przez Operatora Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. we Wrocławiu (zwane dalej „MPK”),
- kolejową komunikacją aglomeracyjną i regionalną organizowaną przez Województwo Dolnośląskie, a realizowaną przez Operatora Koleje Dolnośląskie S.A. z Legnicy (zwanym dalej „KD”),
- kolejową komunikacją regionalną organizowaną przez Województwo Dolnośląskie, a realizowaną przez Operatora Przewozy Regionalne Sp z o.o. (zwane dalej „PR”).

Integracja transportu gminnego powinna być wdrażana pod względem:

- rozkładowym (zapewnienie skomunikowań pomiędzy partnerskimi systemami transportu zbiorowego),
- biletowym (realizacja idei „jednego biletu” na wszystkie środki transportu – uproszczenie podróży),
- informacyjnym (zintegrowana informacja pasażerska w infrastrukturalnych punktach styku oraz w systemach informatycznych, w tym w aplikacjach mobilnych czy systemach dynamicznej informacji pasażerskiej).

¹ Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, str. 9

Organizacja gminnego publicznego transportu zbiorowego powinna uwzględniać potrzeby transportowe mieszkańców Gminy wynikające z miejsca ich powstawania. W przypadku gminy leżącej w obszarze funkcjonalnym, planowane linie komunikacyjne powinny mieć charakter dowozowy:

- do stacji i przystanków kolejowych, dla zachodnich obszarów Gminy, mocno oddalonych od Wrocławia, uwzględniając integrację z transportem kolejowym,
- do węzłów przesiadkowych na terenie Wrocławia (np. Nowy Dwór, Oporów, Krzyki) oraz stacji kolejowych dla miejscowości zlokalizowanych bliżej granicy z Wrocławiem, uwzględniając również integrację z wrocławską komunikacją miejską.

Dodatkowo, uwzględnienie w ramach projektowanej sieci realizacji przewozów szkolnych może wygenerować większy popyt na relacjach wewnątrzgminnych.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania wynikające z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, organizując Komunikację Gminną powinno się zwrócić uwagę na zapisy planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) dla Województwa Dolnośląskiego, Powiatu Wrocławskiego i Gminy Kąty Wrocławskie. O ile oczekiwane zmiany nie stoją w kolizji z zapisami planu transportowego dla województwa, o tyle w przypadku tworzenia nowej sieci komunikacyjnej należy w szczególności pamiętać o zapisach planu transportowego dla Gminy Kąty Wrocławskie.

Integracja biletowa powinna być zachętą dla mieszkańców do odbywania podróży w ramach aglomeracji, dlatego wprowadzona taryfa przewozowa powinna być ujednoczona w jak największym stopniu względem taryf funkcjonujących w sąsiednich gminach (Kobierzyce), czy w aglomeracji (Siechnice, Czernica).

2 Model organizacji publicznego transportu zbiorowego

Gmina Kąty Wrocławskie aktualnie zamawia usługi transportu publicznego w oparciu o umowę koncesji zawartą w trybie art. 22 ust. 1 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Przewozy objęte są częściową dopłatą ze strony Gminy, mającą na celu utrzymanie określonej w umowie częstotliwości połączeń autobusowych i warunków jakościowych realizowanych usług. Termin obowiązywania powyższej umowy z kończy się w czerwcu 2019 r.

Dodatkowo Gmina przekazuje środki finansowe w ramach:

- dotacji celowej na pomoc finansową udzielaną między JST na dofinansowanie zadań własnych bieżących w zakresie krajowych pasażerskich przewozów kolejowych dla Województwa Dolnośląskiego (dodatkowe pociągi KD),
- dotacji celowej na pomoc finansową udzielaną między JST na dofinansowanie zadań własnych bieżących w zakresie lokalnego transportu zbiorowego dla miasta Wrocław (linie MPK 6xx).

Wydatki Gminy związane z publicznym transportem zbiorowym zarezerwowane w budżecie Gminy oraz wynikające z Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy zostały przedstawione w poniższej tabeli

Tab. 2.1. Finansowanie transportu w Gminie Kąty Wrocławskie w latach

Zadanie	2019	2020	2021
1.3.1.1. Przewozy szkolne	1 575 tys. zł	1 802 tys. zł	1 802 tys. zł
1.3.1.8. Lokalny transport zbiorowy na terenie miasta i gminy, w tym:	1 330 tys. zł	2 500 tys. zł	brak danych
a) własny publiczny transport zbiorowy	1 018 tys. zł	brak danych	brak danych
b) dofinansowanie do dodatkowych pociągów	150 tys. zł	brak danych	brak danych
c) dofinansowanie dla Gminy Wrocław (linie MPK)	120 tys. zł	brak danych	brak danych
d) dofinansowanie do komercyjnych przewozów drogowych	42 tys. zł	brak danych	brak danych

Źródło: Opracowanie własne

Organizacja publicznego transportu zbiorowego w Gminie po okresie obowiązywania wspomnianej umowy powinna zapewnić mieszkańcom "nową jakość", zarówno pod kątem organizacyjnym jak i jakościowym, przy czym w ramach kryteriów jakościowych znaczenie może mieć chociażby dostęp do informacji pasażerskiej. Kształt opracowanej na nowo sieci komunikacyjnej powinien z jednej strony uwzględniać codzienne międzygminne potrzeby migracyjne mieszkańców, a z drugiej potrzeby przemieszczania się wewnątrz Gminy.

Organizacja transportu gminnego może zostać oparta o warianty:

- a) istniejący, tj. w trybie art.. 22 ust. 1 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ale zakładający przed bezpośrednim zawarciem umowy (kontrakt netto²) zorganizowanie negocjacji z potencjalnymi operatorami, celem wprowadzenia elementu konkurencji,
- b) powierzenie w drodze porozumienia międzygminnego organizacji publicznego transportu zbiorowego gminie Wrocław i świadczenie usług przewozowych na terenie Gminy w ramach komunikacji miejskiej organizowanej przez miasto Wrocław (na bazie kontraktu brutto³).

Przyjęcie określonego wariantu do realizacji wiąże się z określonymi obowiązkami każdej ze stron i możliwościami integracji transportu gminnego z komunikacją miejską.

- ad. a) Organizacja bezpośrednio przez Gminę umożliwia większą kontrolę nad kształtem projektowanej sieci połączeń autobusowych, częstotliwością kursowania czy częściowo z polityką taryfową. Zawarcie umowy powinno zostać poprzedzone quasi konkurencyjnym (obecne uwarunkowania prawne nie wymagają od organizatora zastosowania trybu konkurencyjnego przy zastosowaniu art.. 22 ust. 1 pkt 1 celem zawarcia umowy) trybem prowadzenia negocjacji z potencjalnymi operatorami i uzyskaniu najkorzystniejszej z punktu widzenia Gminy oferty pod kątem jakościowym i finansowym. Postępowanie można podzielić na dwa etapy:
- 1) Określenie minimalnych parametrów jakościowych i ilościowych dla potencjalnych wykonawców, przy rozpoznaniu rynku i możliwości potencjalnych wykonawców, posiadanego i możliwego do pozyskania przez nich taboru,
 - 2) Zebranie ofert cenowych przy założonej liczbie wozokilometrów do zrealizowania w skali roku.

Organizacja transportu gminnego w tym trybie komplikuje bezpośrednią integrację publicznego transportu zbiorowego między miastem a Gminą, utrudniając wprowadzenie atrakcyjnej cenowo oferty na transport łączony gminny+miejski czy gminny+kolejowy, uzależniając wypracowanie oferty od zdolności negocjacyjnej operatora czy zlecającej usługi gminy. Należy w tym miejscu dodać, że organizacja linii o charakterze międzygminnym winna być usankcjonowana stosownym porozumieniem.

- ad. b) Powierzenie w drodze porozumienia zadania własnego miastu Wrocław wiąże się z całkowitą zmianą modelu funkcjonowania transportu publicznego na terenie Gminy. Miasto Wrocław jako organizator realizuje usługi przewozowe w komunikacji miejskiej poprzez wybrany w otwartym przetargu podmiot zewnętrzny - operatora publicznego transportu zbiorowego. Przychody ze sprzedaży biletów są dochodem organizatora⁴, natomiast operator realizuje usługi na podstawie umowy i określonej w niej stawce za wozokilometr (kontrakt brutto). Realizacja zadania w tym kształcie umożliwia zapewnienie pełnej integracji taryfowo-biletowej między miastem a Gminą, przy jednoczesnym wymogu pokrycia przez Gminę części kosztów funkcjonowania linii w jej granicach administracyjnych w wysokości

² Kontrakt, w którym przychody ze sprzedaży biletów są przychodami operatora.

³ Kontrakt, w którym przychody ze sprzedaży biletów są przychodami organizatora.

⁴ Udział miasta i gminy w przychodach jest regulowany zapisami porozumienia pomiędzy nimi.

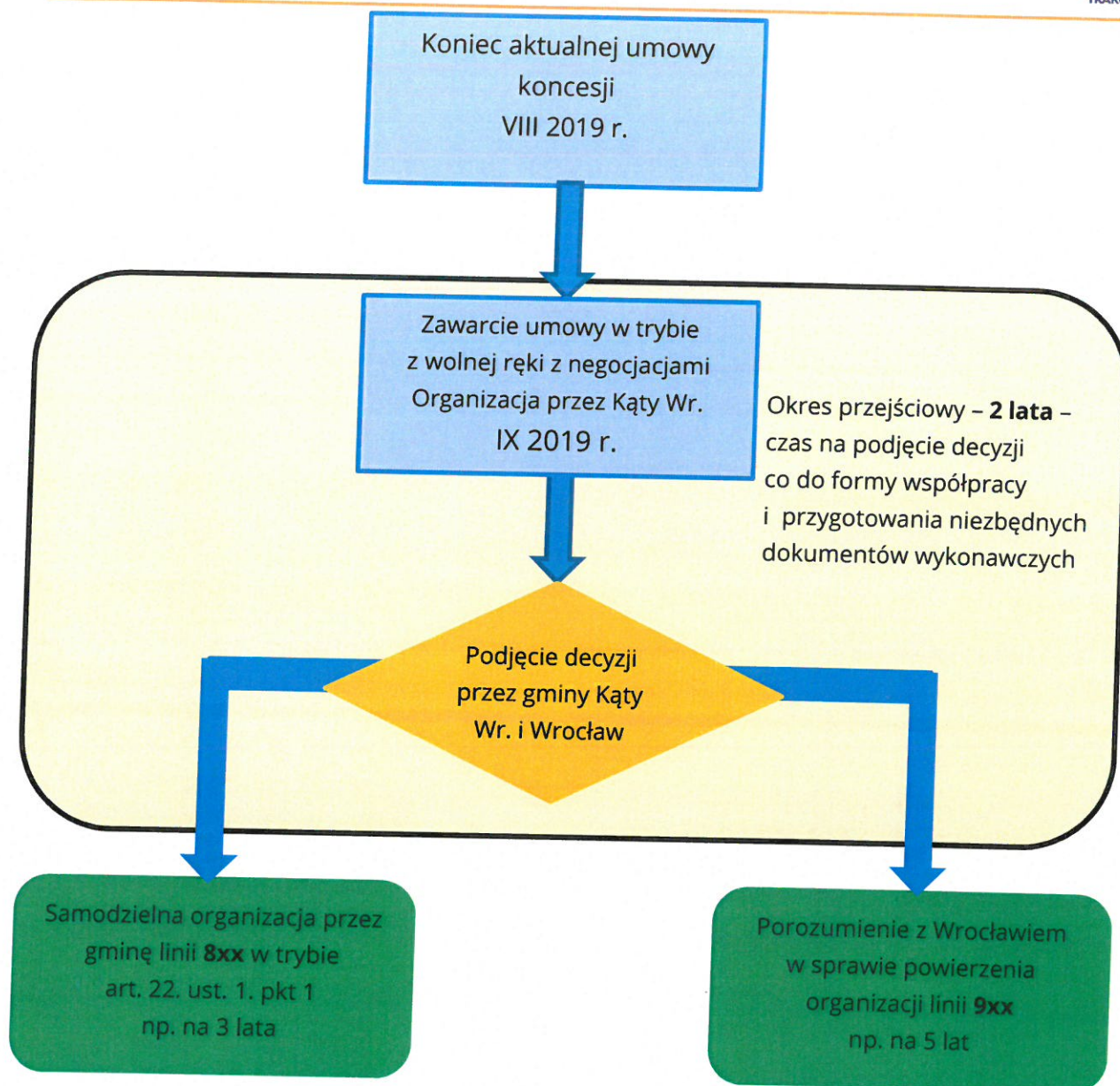
wynikającej z warunków podpisanego porozumienia i możliwych do podpisania na jego podstawie umów międzygminnych.

Organizacja publicznego transportu zbiorowego w tym wariantcie wymaga przeprowadzenia działań poprzedzających, tj. uzgodnienia, procedowania przez rady miasta i gminy i zawarcia porozumienia międzygminnego, jego późniejszej publikacji oraz ogłoszenia z rocznym wyprzedzeniem informacji o zamiarze przeprowadzenia postępowania na wybór operatora, opracowania i przeprowadzenia postępowania przetargowego i w konsekwencji wyłonienia przyszłego operatora komunikacji miejskiej.

Mając na względzie zbliżający się termin realizacji obowiązującej umowy na świadczenie usług przewozowych, a także fakt, iż wskazane w powyższym akapicie działania wymagają około 2 lat, tym samym należy je poprzedzić działaniem interwencyjnym ze strony Gminy mającym na celu zapewnienie ciągłości świadczenia mieszkańcom usługi publicznego transportu zbiorowego, w ramach którego zaleca się niezwłoczne przystąpienie do zawarcia nowej umowy w trybie art. 22 ust. 1 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (jak w punkcie a)) na okres nie dłuższy niż 24 miesiące. Projekt takiej umowy został przedstawiony w Załączniku nr 2 do niniejszego opracowania. Po jej zakończeniu, w zależności od prognozowanych posiadanych środków finansowych i potencjalnych korzyści, można:

- 1) samodzielnie przygotować zamówienie publiczne na świadczenie usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym w ramach Komunikacji Gminnej (linie 8xx), albo
- 2) przystąpić do porozumienia międzygminnego z Wrocławiem, w ramach którego zostanie przez Gminę powierzone miastu zadanie własne polegające na organizacji publicznego transportu zbiorowego, gdzie organizowane przez miasto Wrocław linie będą miały charakter komunikacji miejskiej (linie 9xx).

W ramach podpisanych porozumień międzygminnych sugeruje się zastosowanie zapisów wskazujących na uszczegółowienie zasad realizacji powierzonego zadania i obowiązków każdej ze stron w ramach odrębnej umowy międzygminnej, która może dotyczyć takich zagadnień poziomu operacyjnego jak np. trasy linii komunikacyjnych, rozkłady jazdy, wielkość założonej pracy przewozowej, warunki przekazania dotacji, czy sposób rozliczenia przekazanego zadania. Zastosowane rozwiązanie umożliwi realizację bieżących obowiązków i kwestii rozliczeniowych wynikających z porozumienia bez konieczności angażowania rady miasta i gminy, co w znaczący sposób może usprawnić bieżącą realizację zadań.



Rys. 2.1. Ścieżka rozwoju komunikacji gminnej

Źródło: Opracowanie własne

3 Uzgodnienia z sąsiednimi organizatorami transportu

Aktualny model współpracy międzygminnej opiera się wyłącznie na podstawie porozumień międzygminnych, uzupełnianych w razie potrzeby stosownym aneksem. Model ten wymaga na poziomie strategicznym ujęcia w zapisach porozumienia rozwiązań poziomu operacyjnego.

W celu usprawnienia współpracy proponuje się takie ukształtowanie porozumienia międzygminnego, które przenosi uzgodnienia operacyjne do umowy międzygminnej, której zmiany nie wymagają wydłużonej ścieżki realizacji, w tym praktykowanej obecnie uchwalania i publikacji aneksów do porozumień w Dzienniku Urzędowym Województwa Dolnośląskiego.

W zależności od przyjętego wariantu organizacji, w porozumieniu międzygminnym, poza informacjami podstawowymi, muszą się znaleźć informacje o:

- 1) powierzeniu między gminami zadania własnego w zakresie lokalnego transportu zbiorowego na całym terenie Gminy Kąty Wrocławskie oraz/lub na trasach pomiędzy Gminą Wrocław a Gminą Kąty Wrocławskie,
- 2) sposobie realizacji zadania poprzez jednostkę podległą bądź urząd gminy,
- 3) sposobie wyboru operatora i utrzymania linii w czasie trwania porozumienia,
- 4) przekazywaniu dotacji na realizację powierzonego zadania,
- 5) pobieraniu opłat za przejazdy stanowiących przez wskazaną stronę porozumienia,
- 6) stronie wskazanej do pobierania opłat za przejazdy,
- 7) Uszczegółowieniu warunków realizacji powierzonego zadania i przekazywania dotacji w umowie międzygminnej zawartej na podstawie podpisanego porozumienia.

Umowa wykonawcza do podpisanego porozumienia powinna, poza informacjami podstawowymi, zawierać w szczególności:

- 1) Warunki świadczenia usług przewozowych, w tym:
 - a. liczba linii komunikacyjnych,
 - b. rozkłady jazdy,
- 2) Warunki i tryb wyboru operatora/przewoźnika,
- 3) Kontrola i rozliczenie usług,
- 4) Prowadzenie sprzedaży, kontroli biletów i pobieranie opłat dodatkowych,
- 5) Warunki honorowania biletów innych organizatorów/operatorów/przewoźników,
- 6) Przyjmowanie skarg i wniosków dotyczących funkcjonowania linii objętych porozumieniem,
- 7) Warunki finansowania zadania przez stronę powierzającą realizację zadania,
- 8) Warunki rozliczenia zadania przez stronę przyjmującą realizację zadania,
- 9) Ustalenie zasad obowiązywania przepisów taryfowych i porządkowych,
- 10) Warunki korzystania z przystanków, zamieszczania rozkładów jazdy na przystankach i ich utrzymania przez każdą ze stron,
- 11) Warunki korzystania z infrastruktury liniowej przeznaczonej dla publicznego transportu zbiorowego w każdej z gmin (w tym korzystanie z dedykowanych pasów autobusowych lub autobusowo-tramwajowych przez komunikację podmiejską),
- 12) Warunki integracji systemów informacji pasażerskiej,

-
- 13) Warunki wzajemnego przekazywania informacji dotyczących zarządzania ruchem mające wpływ na funkcjonowanie zadania.

Wskazane wyżej elementy mogą być również elementem umów bilateralnych zawieranych z operatorem w transporcie kolejowym, przy czym wysokości opłat za część gminną we wspólnym bilecie również muszą być uwzględnione w uchwale rady gminy.

4 Oferta przewozowa

Komunikacja Gminna w zaproponowanym kształcie jest etapem przejściowym, dążącym do układu docelowego, który zostanie wdrożony po stosownych uzgodnieniach z Wrocławiem. Koncepcja komunikacji gminnej zakłada funkcjonowanie kilkunastu linii komunikacyjnych, które w zależności od przebiegu trasy będą pełniły następujące funkcje:

- **Aglomeracyjna** – gwarantująca bezpośrednie połączenia miejscowości położonych najbliżej Wrocławia z węzłami przesiadkowymi na wrocławskich osiedlach Nowy Dwór i Oporów, które są lub będą gwarantowały sprawne przesiadki na linie tramwajowe,
- **Dowozowa** – zapewniająca połączenia do stacji i przystanków kolejowych, na których będą skomunikowane z połączeniami kolejowymi (w godzinach porannych w kierunku Wrocławia, w godzinach popołudniowych z Wrocławia), kursy dowozowe będą uruchamiane w dni robocze w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego do stacji Kąty Wrocławskie oraz przystanku Sadowice Wrocławskie,
- **Lokalna** – dotycząca zapewnienia możliwości dojazdu do obiektów o charakterze użyteczności publicznej w siedzibie Gminy, tj. Kątach Wrocławskich, w szczególności do obiektów administracji publicznej, ośrodków zdrowia oraz obiektów handlowych,
- **Szkolna** – związana z dowozem uczniów do placówek oświatowych prowadzonych przez Gminę, które zlokalizowane są w Gniechowicach, Jaszkotlu, Małkowicach, Kątach Wrocławskich, Sadkowie i Smolcu.

Kursy **aglomeracyjne** wykonywać będzie 5 linii komunikacyjnych, które połączą miejscowości Cesarzowice, Jaszkotle, Kębłowice, Krzeptów, Mokronos Dolny, Mokronos Górny, Pietrzykowice, Smolec z wrocławskimi węzłami Nowy Dwór i FAT.

Linie aglomeracyjne będą zapewniały obsługę komunikacyjną Smolca, będącego największym sołectwem w Gminie. Zaprojektowany układ składa się z optymalnej sieci połączeń, dzięki którym możliwy będzie bezpośredni dojazd ze Smolca do wrocławskiego węzła komunikacyjnego FAT, pętli tramwajowej Oporów oraz węzła Nowy Dwór.

Całość systemu uzupełniają będą 3 linie wrocławskiej komunikacji miejskiej (dotychczasowe linie 133 i 609 oraz planowana do obsługi Gminy linia 607), uruchamiane na podstawie stosownego porozumienia z Gminą Wrocław. Planując sieć komunikacyjną, należy mieć na uwadze, że do momentu budowy nowej drogi z Zabrodzia do Gądowa lub poszerzenia drogi z Zabrodzia do Cesarzowic na terenie wsi Cesarzowice, regularne kursowanie autobusów z Zabrodzia w kierunku zachodnim nie jest technicznie możliwe. Z tego tytułu obsługę Zabrodzia w ramach linii 133 uznaje się za rozwiązanie optymalne. Na moment realizacji niniejszego opracowania przyjmuje się powodzenie rozmów z Gminą Wrocław na temat możliwości zatrzymywania się autobusów linii 607 w miejscowościach na terenie Gminy Kąty Wrocławskie.

Kursy **dowozowe** do pociągów będą uruchamiane z miejscowości oddalonych od Wrocławia do stacji kolejowych w Kątach Wrocławskich oraz Sadowicach Wrocławskich wraz z odpowiednim skomunikowaniem. Za ich obsługę odpowiedzialne będą linie 80 oraz 85 kursujące w dni robocze.

Linie **lokalne** wykonywać będą linie komunikacyjne 80 i 83, które połączą miejscowości Pełcznica, Kozłów, Sokolniki, Nowa Wieś Kącką, Kamionna, Czerńczyce, Stradów, Zachowice, Górzyce,

Gniechowice, Krobielowice, Sośnica, Różaniec, Strzeganowice, Wojtkowice, Stary Dwór z siedzibą gminy - Kątami Wrocławskimi.

Połączenia realizujące funkcję **szkolną** w całości zastąpią obecnie funkcjonujące przewozy szkolne, zamawiane przez Zespół Obsługi Jednostek Oświatowych, z wyłączeniem przewozu uczniów o ograniczonej sprawności ruchowej. Połączenia te będą organizowane w postaci przewozów regularnych, co oznacza, iż będą one udostępnione dla wszystkich zainteresowanych pasażerów. Kursy dowozowe, lokalne i szkolne zostaną zawarte w 9 liniach komunikacyjnych, oznaczanych cyframi z zakresu 80-89.

Szczegółowe trasy poszczególnych linii komunikacyjnych zostały przedstawione w Tab. 4.1.

Linie aglomeracyjne Komunikacji Gminnej

• 807, 817, 827, 837, 847

Linie dowozowe Komunikacji Gminnej

• 80, 85

Linie lokalne Komunikacji Gminnej

• 80, 83

Linie szkolne Komunikacji Gminnej

• 80, 81, 82, 83, 84, 86, 87, 88, 89

linie wrocławskiej komunikacji miejskiej

• 133, 607, 609

Rys. 4.1. Struktura rodzajowa linii komunikacyjnych w Kątach Wrocławskich

Źródło: Opracowanie własne



Rys. 4.2. Zasięg dowozowy linii aglomeracyjnych Komunikacji Gminnej

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 4.1. Przebieg tras linii Komunikacji Gminnej

Linia	Przebieg trasy	Realizowane funkcje
807	WROCŁAW: FAT – Grabiszyńska – Solskiego – Wiejska – Mokronoska – Mokronos Dolny – Cesarzowice (wybrane kursy przez Gądów)– Jaszkotle – Pietrzykowice – Smolec: Główna – Chłopska – WROCŁAW: Gagarina – Rakietowa – Mińska – Strzegomska – Gubińska – Rogowska – NOWY DWÓR	aglomeracyjna
817	WROCŁAW NOWY DWÓR – Rogowska – Gubińska – Strzegomska – Mińska – Rakietowa – Gagarina – Smolec: Chłopska – Lipowa (powrót Główna) – Główna – Dębowa – (wybrane kursy z dodatkowym wjazdem do Kęblowic) KRZEPTÓW Od przystanku Krzeptów Boisko jazda kontynuowana jako linia 827 w kierunku Wrocławia FAT przez Muchobór Wielki	aglomeracyjna
827	<i>Jazda kontynuowana po linii 817</i> KRZEPTÓW – Smolec Wiśniowa – WROCŁAW: Gagarina – Rakietowa – Stanisławowska – Trawowa – Krzemieniecka – Petuniowa – Klecińska (powrót przez Ostrowskiego) – Grabiszyńska – FAT	aglomeracyjna
837	<i>Linia okólna, jednokierunkowa</i>	aglomeracyjna

Linia	Przebieg trasy	Realizowane funkcje
	<p>WROCŁAW FAT – Grabiszyńska – Ostrowskiego (powrót Petuniowa – Klecińska) – Krzemieniecka – Trawowa – Stanisławowska – Rakietowa – Gagarina – Smolec: Chłopska – Lipowa – Dębowa – Główna – Chłopska – Mokronos Górny – Mokronos Dolny – Wrocław: Mokronoska – Wiejska – Solskiego – Oporów – FAT</p> <p><i>W przeciwną stronę kursuje linia 847</i></p>	
847	<p><i>Linia okólna, jednokierunkowa</i></p> <p>WROCŁAW: FAT - Oporów – Solskiego – Wiejska – Mokronoska – Mokronos Dolny – Mokronos Górny – Smolec: Chłopska – Lipowa – Dębowa – Główna – Chłopska - WROCŁAW: Gagarina – Rakietowa – Stanisławowska – Trawowa – Krzemieniecka – Petuniowa – Klecińska (powrót przez Ostrowskiego) – Grabiszyńska – FAT</p> <p><i>W przeciwną stronę kursuje linia 837</i></p>	aglomeracyjna
133	<p>WROCŁAW: BROCHÓW – Chińska – Centralna – Konduktorska – Buforowa – Bardzka – Armii Krajowej – Borowska – Kamienna – Powstańców Śląskich – Raclawicka – Skarbowców – Sowia – Krzycka – Wałbrzyska – Czekoladowa – AUCHAN (wybrane kursy do ZABRODZIE)</p>	Linia organizowana przez Wrocław
607	<p>WROCŁAW: KWISKA – Na Ostatnim Groszu – Klecińska – Grabiszyńska – Solskiego – Wiejska – Mokronoska – Mokronos Dolny – Cesarzowice – Jaskotle – Pietrzykowice – Seulska – Współpracy – Koreańska – Biskupice Podgórne LG Chem Energy I</p>	Linia organizowana przez Wrocław
609	<p>DW. ŚWIEBODZKI – Robotnicza – Strzegomska – Chociebuska – Rogowska – Żernicka – Jerzmanowska – Jarnoławskie – Samotworska – SAMOTWÓR – PAŁAC</p>	Linia organizowana przez Wrocław
N07	<p>WROCŁAW: FAT – Grabiszyńska – Solskiego – Wiejska – Mokronoska – Mokronos Dolny – Cesarzowice – Jaskotle – Pietrzykowice – Smolec: Główna – Chłopska – Krzeptów – WROCŁAW: Gagarina – Rakietowa – Mińska – Strzegomska – Gubińska – Rogowska – NOWY DWÓR</p>	aglomeracyjna
80	<p>KĄTY WROCŁAWSKIE (przez stację kolejową, SP2, SP1) – Pełcznica – Kozłów – Sokolniki – Nowa Wieś Kącka (wybrane kursy przez Kilianów) – KĄTY WROCŁAWSKIE (przez stację kolejową, SP2, SP1)</p> <p><i>Wybrane kursy tylko w relacji Kąty Wrocławskie – Nowa Wieś Kącka</i></p> <p><i>Linia kursuje w obu kierunkach</i></p>	dowozowa, lokalna, szkolna
83	<p>KĄTY WROCŁAWSKIE – Sośnica – (wybrane kursy przez Różaniec, Strzeganowice, Wojtkowice) Krobielowice – Gniechowice (wybrane kursy przez Stary Dwór, Gniechowice, Górzyce) – Zachowice (wybrane kursy przez Stradów) – CZERŃCZYCE (wybrane kursy wydłużone do Kamionnej)</p>	lokalna, szkolna
85	<p>BOGDASZOWICE – (wybrane kursy do Kątów Wrocławskich przez Stoszyce) Romnów – Skałka – Samotwór – Skałka – Małkowice (wybrane kursy przez</p>	dowozowa

Linia	Przebieg trasy	Realizowane funkcje
	Sadowice Nowe Osiedle) - Sadowice (stacja kolejowa) - Sadeków - PIETRZYKOWICE	
81	KĄTY WROCŁAWSKIE – Kilianów – SZYMANÓW	szkolna
82	GNIECHOWICE – Krobielowice – Wojtkowice – Strzegonowice – Stary Dwór – Gniechowice – Górzycy – Zachowice – Stradów – Czerńczyce - KAMIONNA <i>Wybrane kursy w skróconej relacji Kamionna - Gniechowice</i>	Szkolna
84	KĄTY WROCŁAWSKIE – Wszemiłowice – STOSZYCE	szkolna
86	BOGDASZOWICE - Romnów - Skałka - Samotwór - Skałka - Kębłowice - (wybrane kursy przez Małkowice) Krzeptów - SMOLEC - (wybrane kursy przez Mokronos Górny, Mokronos Dolny, Jaskotle, Rybnica)	szkolna
87	RYBNICA - (wybrane kursy przez Jaskotle, Mokronos Dolny, Mokronos Górny, Smolec, Krzeptów) - Kębłowice - Małkowice - Skałka - Samotwór - Skałka - Romnów - BOGDASZOWICE	szkolna
88	JASZKOTLE – Gądów – Nowa Wieś Wrocławska – Pietrzykowice – Baranowice – Bliż – Sadeków (wybrane kursy wydłużone do Sadowice Nowe Osiedle)	szkolna
89	Sadeków (wybrane kursy przez Sadowice Nowe Osiedle, Bliż, Baranowice) - Pietrzykowice - (wybrane kursy przez Gądów, Nowa Wieś Wrocławska)- Jaskotle - (wybrane kursy przez Zybiszów) Cesarzowice - (wybrane kursy przez Zabrodzie) Mokronos Dolny - MOKRONOS GÓRNY	szkolna

Źródło: Opracowanie własne



Rys. 4.3. Uprosi

4.1 Kategoryzacja linii

W celu wprowadzenia skutecznej synchronizacji i koordynacji godzin odjazdów, wszystkie linie Komunikacji Gminnej skategoryzowano ze względu na ich zakres kursowania w poszczególne dni tygodnia, tym samym wskazano ich znaczenie w systemie komunikacyjnym Gminy. Rozwiązanie to pozwoli efektywniej zarządzać Komunikacją Gminną i wprowadzić usystematyzowanie stosowanych interwałów między kolejnymi odjazdami na poszczególnych ciągach komunikacyjnych.

Poniżej przedstawiono podział na kategorie, wraz z odpowiadającymi im dniami kursowania.

Linie podstawowe

⑩ kursujące codziennie: 817, 827, 837 i 847

Linie uzupełniające

⑩ kursujące w dni robocze: 807, 80, 83, 85

Linie dodatkowe

⑩ kursujące w dni robocze wyłącznie w roku szkolnym: 81, 82, 84, 86, 87, 88, 89

⑩ weekendowa linia nocna: N07

Rys. 4.4. Kategoryzacja linii komunikacyjnych w Kątach Wrocławskich

Źródło: Opracowanie własne

4.2 Częstotliwość kursowania linii komunikacyjnych

Linie podstawowe oraz uzupełniające będą w dni robocze kursować co 60 minut w godzinach szczytowych oraz co 120 minut w pozostałych porach dnia. Proponowane interwały stanowią dzielniki liczby 60, co ułatwia pasażerom zapamiętywanie końcówek godzin odjazdów.

Na najważniejszych wiązkach tras rozkłady jazdy linii aglomeracyjnych kursujących wspólnie ciągami komunikacyjnymi powinny być koordynowane, dając dwukrotnie wyższą częstotliwość kursowania, m.in. co 30 minut w godzinach szczytów komunikacyjnych.

Układ taktów opartych najczęściej na modułach 30-minutowych pozwala elastycznie planować podróże komunikacją zbiorową, podnosząc jej atrakcyjność dla osób wykonując zarówno podróże o charakterze obligatoryjnym (codzienne np. do ośrodków edukacji lub zakładów pracy) oraz incydentalnym. Przy sieciowym zastosowaniu modułowych częstotliwości, możliwe jest stosowanie skutecznej koordynacji linii na wspólnych odcinkach tras, dzięki czemu na poszczególnych ciągach uzyskiwane będą wyższe, wspólne częstotliwości kursowania.

4.2.1 Częstotliwość kursowania linii w dzień roboczy roku szkolnego.

W poniższej tabeli przedstawiono częstotliwości kursowania linii aglomeracyjnych w dzień roboczy roku szkolnego. Jednocześnie, w tym okresie częstotliwości linii dowozowych oraz szkolnych (80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89) są zindywidualizowane i dopasowane do godzin funkcjonowania szkół, odjazdów i przyjazdów pociągów ze stacji kolejowych, a także możliwości finansowych Gminy.

Tab. 4.2. Częstotliwość kursowania linii aglomeracyjnych w poszczególnych porach dnia roboczego roku szkolnego.

Linia	4:45 – 6:00	6:00 – 8:30	8:30 – 10:00	10:00 – 14:00	14:00 – 17:00	17:00 – 19:00	19:00 – 23:00
807	--	co 60 min	co 120 min	co 120 min	co 60 min	--	--
817	co 60 min	co 60 min	co 120 min	co 120 min	co 60 min	co 120 min	co 120 min
827	co 60 min	co 60 min	co 120 min	co 120 min	co 60 min	co 120 min	co 120 min
837	co 60 min	co 120 min	co 120 min	co 120 min	co 60 min	co 120 min	co 120 min
847	co 60 min	co 60 min	co 120 min	co 120 min	co 60 min	co 120 min	co 120 min

Źródło: Opracowanie własne

4.2.2 Częstotliwość kursowania linii w dzień roboczy okresu feryjno-wakacyjnego

W poniższej tabeli przedstawiono częstotliwości kursowania linii aglomeracyjnych w dzień roboczy okresu feryjno-wakacyjnego. Jednocześnie, w tym okresie – tak jak w roku szkolnym, częstotliwości linii 80, 83, 85 są zindywidualizowane i dopasowane do godzin odjazdów i przyjazdów pociągów ze stacji kolejowych, a także możliwości finansowych Gminy. W okresie feryjno-wakacyjnym linie 81, 82, 83, 84, 86, 87, 88, 89 będą zawieszane.

Tab. 4.3. Częstotliwość kursowania linii w dzień roboczy w wybranych porach dnia feryjno-wakacyjnego.

Linia	4:45 – 6:00	6:00 – 8:30	8:30 – 10:00	10:00 – 14:00	14:00 – 17:00	17:00 – 19:00	19:00 – 23:00
807	--	co 60 min	co 240 min	co 240 min	co 60 min	--	--
817	co 60 min	co 60 min	co 120 min	co 120 min	co 60 min	co 120 min	co 120 min
827	co 60 min	co 60 min	co 120 min	co 120 min	co 60 min	co 120 min	co 120 min

Linia	4:45 – 6:00	6:00 – 8:30	8:30 – 10:00	10:00 – 14:00	14:00 – 17:00	17:00 – 19:00	19:00 – 23:00
837	co 60 min	co 120 min	co 120 min	co 120 min	co 60 min	co 120 min	co 120 min
847	co 60 min	co 60 min	co 120 min	co 120 min	co 120 min	co 120 min	co 120 min

Źródło: Opracowanie własne

4.2.3 Częstotliwość kursowania linii w sobotę

W poniższej tabeli przedstawiono częstotliwości kursowania linii aglomeracyjnych w soboty. Planuje się, że tego dnia nie będą kursować linie dowozowe oraz szkolne (80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89)

Tab. 4.4. Częstotliwość kursowania linii w sobotę w wybranych porach dnia.

Linia	5:00 – 7:00	7:00 – 13:00	13:00 – 16:00	16:00 – 18:00	18:00 – 23:00
807					
817		co 120 min	co 120 min		
827		co 120 min	co 120 min		
837	co 120 min	co 120 min	co 120 min	co 120 min	co 120 min
847	co 120 min	co 120 min	co 120 min	co 120 min	co 120 min

Źródło: Opracowanie własne

4.2.4 Częstotliwość kursowania linii w niedzielę

Taka sama jak w soboty jest planowana częstotliwość kursowania linii aglomeracyjnych w niedzielę. Jednocześnie, również tak samo jak w soboty, w niedzielę nie będą kursować linie dowozowe oraz szkolne (80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89).

Tab. 4.5. Częstotliwość kursowania linii w niedzielę w wybranych porach dnia.

Linia	5:00 – 7:00	7:00 – 13:00	13:00 – 16:00	16:00 – 18:00	18:00 – 23:00
807					
817		co 120 min	co 120 min	co 120 min	
827		co 120 min	co 120 min	co 120 min	
837	co 120 min	co 120 min	co 120 min	co 120 min	co 120 min
847	co 120 min	co 120 min	co 120 min	co 120 min	co 120 min

Źródło: Opracowanie własne

4.3 Wytyczne do synchronizacji godzin odjazdów

W poniższej tabeli przedstawiono wytyczne do synchronizacji godzin odjazdów, zapewniającej rytmiczność kursowania oraz minimalizację czasu oczekiwania na odjazd w danym kierunku.

Koordinacja godzin odjazdów ma przede wszystkim gwarantować odpowiednio wysoką odczuwalną częstotliwość kursowania komunikacji gminnej w Smolcu – istotnej miejscowości na sieci komunikacyjnej gminy.

Zakłada się, iż na odcinku między Smolcem a wrocławskim węzłem Nowy Dwór przez Muchobór, para linii 807 i 817 będzie kursowała w dni robocze w godzinach szczytowych z częstotliwością łączną co 30 minut, a w pozostałych porach dnia roboczego co godzinę.

Identyczna wspólna częstotliwość kursowania będzie cechowała wiązkę linii 827, 837/847 na trasie ze Smolca do wrocławskiego węzła FAT przez Oporów i Muchobór Wielki.

Powyższe założenia zostały przedstawione w Tab. 4.6.

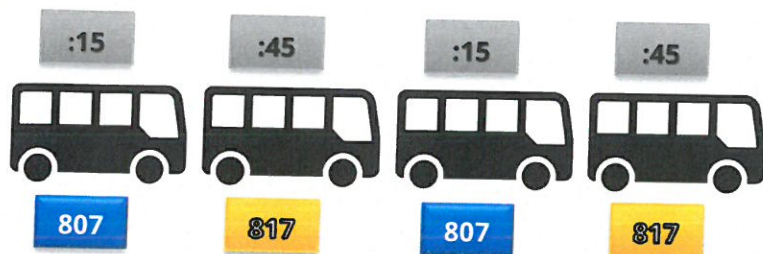
Tab. 4.6. Wytyczne do synchronizacji godzin odjazdów

Odcinek sieci	Linie	Wspólna częstotliwość koordynacyjna pomiędzy kursami
Smolec Chłopska – Wrocław Nowy Dwór	807, 817	w dni robocze w godz. 6:00 – 8:30 średnio co 30 min. w dni robocze w godz. 8:30 – 14:00 średnio co 60 min. w dni robocze w godz. 14:00 – 17:00 średnio co 30 min.
Wrocław FAT – Muchobór Wielki – Smolec Chłopska/Wiśniowa	827, 837/847 oraz 807, 837/847,	w dni robocze w godz. 4:45 – 8:30 średnio co 30 min. w dni robocze w godz. 8:30 – 14:00 średnio co 60 min. w dni robocze w godz. 14:00 – 17:00 średnio co 30 min. w dni robocze w godz. 17:00 – 23:00 średnio co 60 min.
Wrocław FAT – Oporów – Mokronos Dolny	807, 837/847	w dni robocze w godz. 4:45 – 8:30 średnio co 30 min. w dni robocze w godz. 8:30 – 14:00 średnio co 60 min. w dni robocze w godz. 14:00 – 17:00 średnio co 30 min. w dni robocze w godz. 17:00 – 23:00 średnio co 60 min.

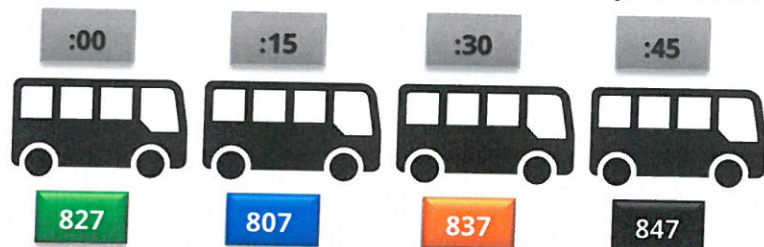
Źródło: Opracowanie własne

Jednocześnie linie dowozowe 80 i 85 powinny być zsynchronizowane z odjazdami i przyjazdami pociągów z/do Wrocławia (10-15 minutowe skomunikowanie) zapewniając dogodną przesiadkę do pociągów na stacjach kolejowych, odpowiednio: Kąty Wrocławskie oraz Sadowice Wrocławskie.

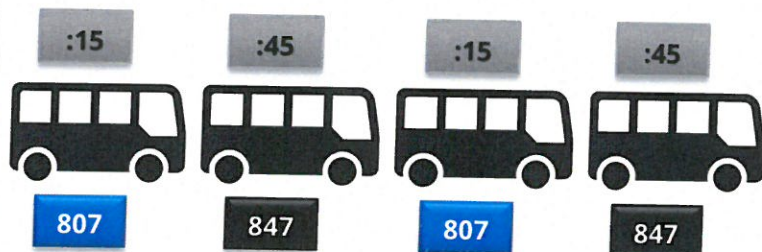
Wrocław Nowy Dwór - Smolec Chłopska w szczycie:



Wrocław FAT - Muchobór Wielki - Smolec Chłopska/Wiśniowa w szczycie:



Wrocław FAT - Mokronos Dolny w szczycie:



Rys. 4.5. Wizualizacja synchronizacji godzin kursowania na wspólnych ciągach komunikacyjnych grup linii Komunikacji Gminnej

Źródło: Opracowanie własne

Powyższe założenia skutkują realizacją przez Komunikację Gminną ponad 846 tys. wozokilometrów w skali roku. Szacuje się, że do obsługi Komunikacji Gminnej będzie potrzebnych 15 autobusów, tj. o 2 więcej niż obecnie.

Tab. 4.7. Planowana liczba wozokilometrów

Wariant	Dzień roboczy szkolny	Dzień roboczy wolny od nauki szkolnej	Sobota	Niedziele i święta	Rocznie	Rocznie na pojazd w ruchu
Projekt	100,0%	54,4%	17,9%	16,8%	846 909,80	56 460,65
	3 530,70	1 921,00	632,40	592,60		

Źródło: Opracowanie własne

W porównaniu z obecnie funkcjonującym systemem przewozów szkolnych i subsydiowanych przez Gminę, liczba autobusów w ruchu w kontekście planowanego rozszerzenia sieci komunikacyjnej wzrośnie nieznacznie – o 2 sztuki, tj. o 15%.

Tab. 4.8 Zestawienie liczby pojazdów w ruchu – porównanie ze stanem istniejącym

Wariant	Dzień roboczy szkolny	Dzień roboczy wolny od nauki	Sobota	Niedziele i święta	Włącznie średnio na pojazd w ruchu	Dynamika zmiany
Stan istniejący	13	5	3	2		
Projekt	15	9	2	2	56 461	15,4%

Źródło: Opracowanie własne

4.4 Parametry techniczne i jakościowe autobusów Komunikacji Gminnej

Do obsługi połączeń będzie potrzebne łącznie 15 autobusów, w tym:

- 4 autobusy klasy MAXI (pojazdy typu A),
- 8 autobusów turystycznych (pojazdy typu A1),
- 2 autobusy klasy MIDI (pojazdy typu B),
- 1 autobus klasy MINI (pojazd typu C).

Oprócz tego operator powinien posiadać 1 pojazd rezerwowy klasy MAXI oraz 1 pojazd klasy MINI. W Tab. 4.9 przedstawiono zapotrzebowanie na autobusy we wszystkie dni.

Tab. 4.9 Przewidywana liczba autobusów w ruchu w przekroju wielkości pojazdów

Struktura rodzajowa taboru	Dzień roboczy szkolny	Dzień roboczy wolny od nauki szkolnej	Sobota	Niedziele i święta
A	4	4	-	-
A1	8	2	-	-
B	2	2	1	1
C	1	1	1	1
Suma	15	9	2	2

Określa się standard jakościowy, rozumiany m.in. jako oczekiwanie, aby autobusy były nie starsze, niż 8 latnie przez cały okres obowiązywania Umowy. Z powodu obsługi przewozów szkolnych, pojazdy typu A1 powinny zawierać co najmniej 56 miejsc siedzących, zapewniając tym samym wszystkim przewożonym uczniom miejsca siedzące (połowa spośród tych autobusów powinna posiadać także miejsca stojące). Pojemność pozostałych autobusów przedstawiono w Tab. 4.10.

Tab. 4.10 Przewidywana minimalna pojemność autobusów dla danego typu taboru

Typ autobusu	A	A1	B	C
Liczba miejsc ogółem	80	56 (4 pojazdy: 66)	40	20
Liczba miejsc siedzących łącznie z kierowcą	40	56	20	17

Źródło: Opracowanie własne

Autobusy liniowe (kursujące na co dzień) powinny spełniać co najmniej normę emisji spalin EURO-5, a rezerwowe przynajmniej normę EURO-4. Oczekuje się wyposażenia pojazdów w elektroniczne tablice kierunkowe oraz opcjonalnie w klimatyzację. Szczegółowe parametry jakościowe autobusów zostały określone w Załącznik nr 2 - Projekt umowy przewozowej.

4.5 Szacowane koszty funkcjonowania przewozów

Przez koszty eksploatacyjne Komunikacji Gminnej należy rozumieć koszty związane z utrzymaniem ciągłości obsługi linii komunikacyjnych.

Obliczone koszty eksploatacyjne obejmują koszt realizacji założonej pracy przewozowej, w skład której wchodzi m. in. koszty utrzymania taboru, zatrudnienia kierowców oraz utrzymania niezbędnej infrastruktury. Przyjęto średnie zużycie paliwa autobusów na poziomie 17 -36l/100km w zależności od wielkości autobusu. Przy obliczaniu kosztu paliwa wykorzystano średnią cenę hurtową oleju napędowego PKN Orlen w dniu 02.05.2019 roku – 4,20zł netto.

Liczba zatrudnionych kierowców wynika z przyjętych powyżej założeń do rozkładów jazdy. Średnie koszt wynagrodzeń kierowców założono na poziomie typowym w Aglomeracji Wrocławskiej, tj. ok. 5900 złotych miesięcznie (razem z kosztem pracodawcy).

Uwzględniono także wynagrodzenia dla opiekunów uczniów podczas realizacji kursów o charakterze szkolnym.

Szczegółowy wykaz kosztów eksploatacyjnych przedstawiono w tabeli poniżej.

Przychody z biletów zostały oszacowane na podstawie doświadczeń innych operatorów obsługujących połączenia w podobnej taryfie.

Tab. 4.11 Założenia do prognozy kosztów eksploatacyjnych

Wyszczególnienie	Założenie
Liczba kierowców	25
Liczba opiekunów uczniów	8
Przychód z km	1 zł/ km (nie dotyczy linii szkolnych – przewozu uczniów)
Liczba dni w roku	Roboczych szkolnych – 184 w tym: Poniedziałek – czwartek – 149 Piątki - 35 Roboczych feryjno-wakacyjnych – 67 Soboty – 52 Niedziela i święta – 62 Dni z komunikacją nocną – 104

Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy rynkowej, Niebieskiej Księgi dla Transportu Publicznego oraz doświadczeń innych operatorów

Tab. 4.12 Przewidywana dopłata do Komunikacji Gminnej

Wyszczególnienie	j.m.	Koszt
Koszty wykonywania przewozów netto	tys. zł/rok	4 206,6
Koszty wykonywania przewozów brutto	tys. zł/rok	4 543,1
Przychody łącznie netto	tys. zł/rok	608,6
Przychody łącznie brutto	tys. zł/rok	657,3
Liczba km	km/rok	846 909
Średni koszt 1 km netto	zł/km	4,52
Średni koszt 1 km brutto	zł/km	4,97
Dopłata do 1 km (netto)	zł/km	4,25
Dopłata do 1 km (brutto)	zł/km	4,59
Dopłata netto	tys. zł/rok	3 597,9
Dopłata brutto	tys. zł/rok	3 885,8

Źródło: Opracowanie własne

Z powyższego zestawienia wynika, że szacowana dopłata do utrzymania Komunikacji Gminnej będzie wynosić około 3,9 mln zł brutto i nie przekracza założonych na ten cel środków w Wieloletniej Prognozie Finansowej Gminy Kąty Wrocławskie.

W Aglomeracji Wrocławskiej postępuje ograniczenie aktywności przewoźników w postępowaniach na wybór operatora przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W pierwszej połowie 2017 r. w przetargu nieograniczonym na obsługę linii do Wiszni Małej złożono 8 ofert, w drugiej połowie w postępowaniu na realizację przewozów do Długołęki zarejestrowano już 5 ofert. W lutym 2019 r. na wykonywanie połączeń do gminy Miękinia oferty złożyło już tylko 3 przewoźników.

Równoległe w związku z rosnącą pracą eksploatacyjną we wrocławskiej komunikacji miejskiej, jej główny operator, tj. MPK, prowadzi atrakcyjne postępowanie na wybór podwykonawcy obejmujący zadania dla 40 autobusów w ruchu. Te uwarunkowania mogą sprawić, iż postępowanie na wybór operatora Komunikacji Gminnej w Kątach Wrocławskich nie będzie budził aż nadto wysokiego zainteresowania ze strony zaproszonych przedsiębiorstw, co w konsekwencji przy niższej liczbie podmiotów składających wiążące oferty, może skutkować w podwyższeniu oczekiwanej dopłaty do przewozów. Istnieje zatem istotne prawdopodobieństwo uzyskania cen ofertowych przewyższających sporządzony kosztorys realizacji połączeń, które niewątpliwie będą uzależnione od skalkulowanej marży usługi.

W związku z tym, do przedstawionej powyżej kalkulacji sporządzone zostały dodatkowe obliczenia wysokości poziomu dopłaty Gminy Kąty Wrocławskie w 2 scenariuszach pesymistycznych.

Tab. 4.13 Przewidywana dopłata do Komunikacji Gminnej

Wyszczególnienie	Scenariusz 1 (realistyczny)	Scenariusz 2 (pesymistyczny)	Scenariusz 3 (silnie pesymistyczny)
Dopłata Gminy brutto	3 885 822,17 zł	4 298 835,72 zł	4 711 849,27 zł
Dopłata Gminy/ 1 km brutto	4,59 zł	5,08 zł	5,56 zł

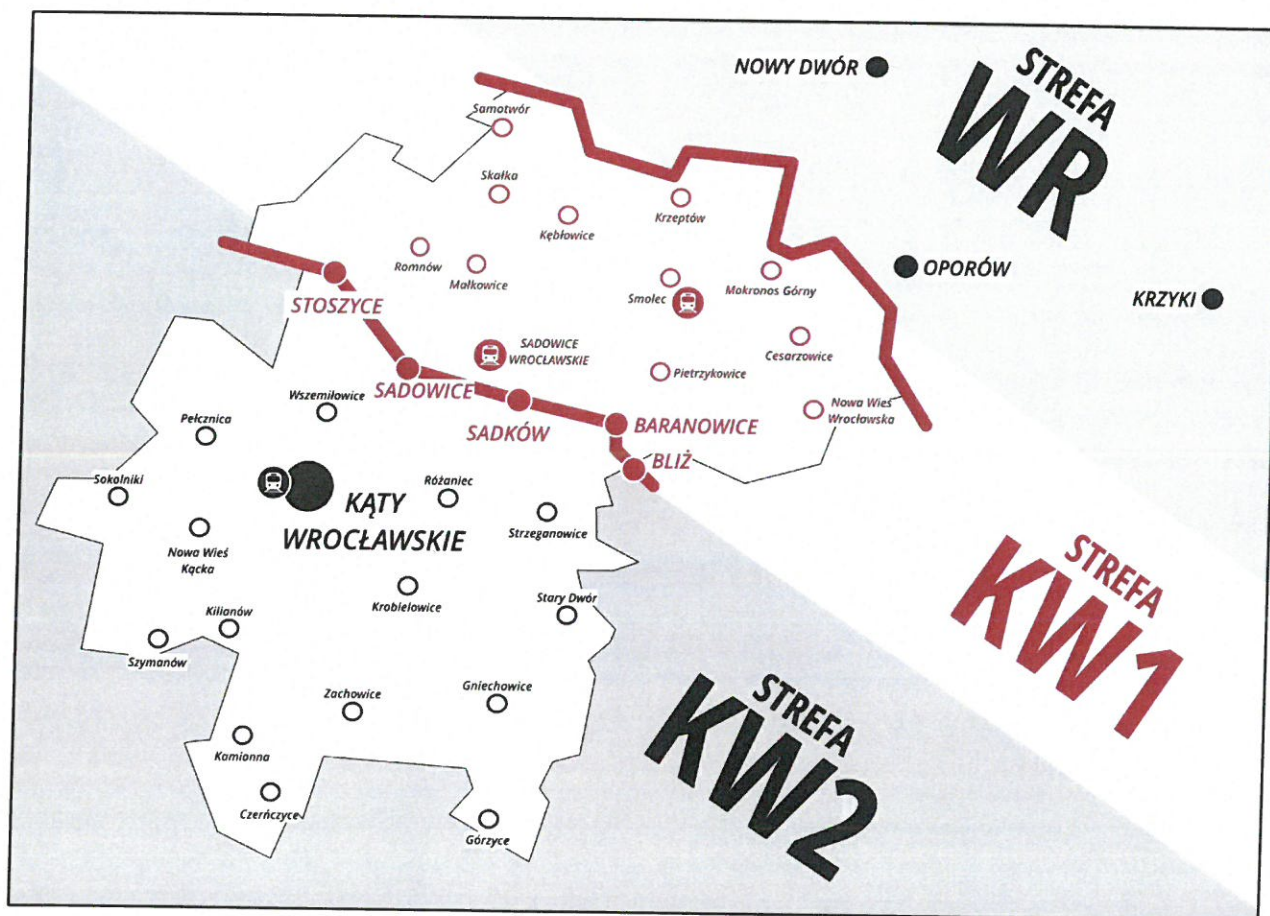
5 Założenia do systemu biletowego i taryfowego

5.1 Założenia do taryfy i katalogu uprawnień do ulgowych i bezpłatnych przejazdów

Z powodu uruchamiania linii komunikacyjnych wjeżdżających na teren Wrocławia, przy jednoczesnym dążeniu do integracji biletowej z komunikacją miejską Wrocławia, katalog uprawnień do ulgowych i bezpłatnych przejazdów na terenie obu samorządów powinien być taki sam. W konsekwencji zakłada się zastosowanie w Komunikacji Gminnej taryfy identycznej z wrocławską, z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań. Tożsamo powinny zostać skonstruowane gminne przepisy porządkowe.

Ceny i rodzaje biletów powinny być podobne do obecnie stosowanych na terenie Gminy oraz nawiązujące do cen i rodzajów biletów stosowanych przez Wrocław oraz gminy sąsiadujące, posiadające komunikację międzygminną z Wrocławiem. Ma to na celu unifikację rozwiązań biletowo-taryfowych w aspekcie jednorodnych rozwiązań w aglomeracji. W efekcie analiz cen i rodzajów biletów stosowanych w otoczeniu funkcjonalnym gminy, zaproponowano cennik przedstawiony w Tab. 5.1.

Mając na uwadze powyższe założenia oraz kształt planowanej sieci Komunikacji Gminnej (vide Rozdział 4), adekwatne będzie zastosowanie taryfy strefowej, zróżnicowanej w zachodniej i wschodniej (dalszej i bliższej Wrocławowi) części Gminy, zgodnie z podziałem wskazanym na poniższym rysunku.



Rys. 5.1. Strefy biletowe na terenie Kątów Wrocławskich

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 5.1. Ceny biletów przejazdowych w Komunikacji Gminnej

BILETY GMINNE 90-minutowe zakres uprawnień	Cena biletu normalnego	Cena biletu ulgowego
ważne w granicach jednej strefy	3,40 zł	1,70 zł
ważne w granicach dwóch sąsiadujących stref	4,00 zł	2,00 zł
ważne w granicach wszystkich stref	5,00 zł	2,50 zł
BILETY GMINNE 7-dniowe zakres uprawnień	Cena biletu normalnego	Cena biletu ulgowego
ważne w granicach jednej strefy	20 zł	10 zł
ważne w granicach dwóch sąsiadujących stref	32 zł	16 zł
ważne w granicach wszystkich stref	38 zł	18 zł
BILETY GMINNE 30-dniowe zakres uprawnień	Cena biletu normalnego	Cena biletu ulgowego
ważne w granicach jednej strefy	50 zł	25 zł
ważne w granicach dwóch sąsiadujących stref	110 zł	55 zł
ważne w granicach wszystkich stref	130 zł	65 zł

Źródło: Opracowanie własne

Projekt uchwały taryfowej realizujący powyższe założenia stanowi Załącznik nr 1 do niniejszego opracowania.

5.2 Założenia integracji biletowej

Jednym z czynników, zachęcających mieszkańców do skorzystania z oferty przewozowej organizowanej w ramach Komunikacji Gminnej, powinien być wspólny bilet wraz z:

1. komunikacją miejską we Wrocławiu, oraz
2. komunikacją kolejową, organizowaną przez Województwo Dolnośląskie, a realizowaną przez operatorów:
 - a. Koleje Dolnośląskie S.A.,
 - b. Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Wspólny bilet będzie zachętą dla mieszkańców, którzy w podróżach codziennych udają się do Wrocławia – miasta rdzennego aglomeracji. Oferta łączona umożliwi zaproponowanie pasażerom rozwiązania tańszego od dwóch osobno kupionych biletów, a przy integracji systemów informacji pasażerskiej czy rozkładów jazdy wytworzy wartość dodaną w postaci jednolitej informacji pasażerskiej oraz skoordynowane rozkłady jazdy, ograniczając do niezbędnego minimum czas na przesiadkę między poszczególnymi systemami transportu publicznego.

Model integracji biletowej z komunikacją miejską we Wrocławiu zależy od przyjętego wariantu organizacyjnego:

1. W przypadku samodzielnej organizacji publicznego transportu przez Gminę niezbędne jest podpisanie porozumienia międzygminnego dotyczącego warunków integracji biletowej, w tym honorowania lub sprzedaży wspólnych biletów Komunikacji Gminnej i ważnych w pojazdach wrocławskiej komunikacji miejskiej. Integracja biletowa może odbywać się na dwa sposoby (z uwagi na możliwości planowana integracja dotyczy wyłącznie biletów okresowych):
 - a. Wprowadzenie wspólnej oferty na bilety okresowe, tj. zawierające bilet okresowy na komunikację gminną oraz bilet okresowy na komunikację miejską we Wrocławiu. Oferta ta polega na wprowadzeniu do cennika biletów sprzedawanych łącznie, uwzględniających założony poziom upustu z tytułu skorzystania ze wspólnej oferty. Bilety mogą sprzedawane np. w formie papierowej z dodatkową naklejką wskazującą na ważność w komunikacji miejskiej we Wrocławiu (wariant preferowany, obecnie stosowany w innych gminach aglomeracji wrocławskiej: Kobierzycach, Siechnicach, Czernicy, uwzględniony w aktualnej uchwale taryfowej Wrocławia poprzez zdefiniowany w niej *bilet aglomeracyjny*).
 - b. Honorowanie biletów komunikacji miejskiej Wrocławia w Komunikacji Gminnej (wariant niepreferowany z uwagi na wyższe koszty ryczałtowego rozliczenia między gminami oraz obecny brak stosownych aktów wykonawczych m.in. po stronie Wrocławia),

Wspólna oferta winna być usankcjonowana w uchwałach poszczególnych gmin dotyczących opłat za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym. Na tym poziomie również powinien być zunifikowany katalog ulg uprawniających do ulgowych i bezpłatnych przejazdów.

2. W przypadku powierzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego miastu Wrocław, możliwe jest zastosowanie dobrych praktyk związanych z taryfą strefową ujętą

w porozumieniach międzygminnych (np. z Gminą Miękinia). Wysokość opłat za usługi przewozowe jest wynikiem prowadzonych negocjacji związanych z podziałem kosztów wpływów ze sprzedaży biletów na poszczególne podsystemy oraz udziału każdej z gmin w kosztach organizacji powierzonego zadania. Nie występuję w tym przypadku problem z integracją biletową i taryfową, a także możliwa jest pełna unifikacja katalogu ulg uprawniających do ulgowych i bezpłatnych przejazdów.

W przypadku integracji biletowej z komunikacją kolejową istotne jest w pierwszej kolejności podpisanie umowy określającej warunki łączonej oferty biletowej ze spółką Koleje Dolnośląskie S.A., która jest dominującym operatorem przewozów kolejowych łączących Gminę z Wrocławiem. W ramach przygotowywanej oferty wspólnych biletów okresowych niezbędne jest określenie zakresu jej obowiązywania:

1. w ramach Komunikacji Gminnej i dla pociągów regionalnych KD w relacji Kąty Wrocławskie - Wrocław,
2. w ramach Komunikacji Gminnej, wrocławskiej komunikacji miejskiej oraz w pociągach regionalnych KD (rozwiązanie drogie cenowo, a tym samym prawdopodobnie nieakceptowalne przez pasażerów, wymagające uwzględnienia w cenie oczekiwanego poziomu przychodu aż trzech podmiotów).

W przypadku komunikacji kolejowej wartym uwzględnienia jest również podpisanie umowy ze spółką Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Ten operator uruchamia dwa połączenia dziennie na linii 274 i objęcie ich wspólnym biletem eliminuje konieczność zwracania uwagi przez pasażera na operatora pociągu, z którego chce skorzystać.

Warunki umowy z operatorem kolejowym muszą uwzględniać klucz podziału wpływów ze sprzedaży wspólnego biletu oraz ewentualną kwotę dopłaty dla operatora kolejowego i sposób rozliczenia między sygnatariuszami umowy. Istotną częścią umowy winny być też założenia dystrybucji takich biletów.

Tym samym taryfa Komunikacji Gminnej powinna obejmować bilety okresowe zintegrowane z komunikacją miejską Wrocławia i/lub z operatorem kolejowym.

Nieujęcie w ofercie zintegrowanego biletu jednorazowego wynika z faktu koniecznego wypracowania mechanizmu podziału wpływów ze sprzedaży tego rodzaju biletów w korelacji z ich wykorzystaniem w pojazdach poszczególnych przewoźników/operatorów. Do czasu podjęcia decyzji o uruchomieniu elektronicznego systemu poboru opłat rekomenduje się wstrzymanie działań związanych z wprowadzeniem do oferty zintegrowanego biletu jednorazowego. Praktyka ta jest również stosowana wśród innych organizatorów transportu współpracujących z operatorami w przewozach kolejowych.

W przypadku zintegrowanych biletów okresowych do oferty można wprowadzić trzy rodzaje (niezależnie od terminu ich ważności, skorelowanej z odpowiednikami innych organizatorów/operatorów):

- 1) Bilet zintegrowany wyłącznie z wrocławską komunikacją miejską,
- 2) Bilet zintegrowany wyłącznie z komunikacją kolejową (KD+PR),

3) Bilet zintegrowany z komunikacją kolejową i z wrocławską komunikacją miejską.

Tab. 5.2. Ceny biletów zintegrowanych

BILETY ZINTEGROWANE z MPK WROCŁAW zakres uprawnień	Cena biletu normalnego	Cena biletu ulgowego
ważny na liniach Komunikacji Gminnej w strefie KW1 i WR oraz na wszystkich liniach komunikacji miejskiej Wrocławia	140 zł	70 zł
ważny na liniach Komunikacji Gminnej na terenie wszystkich stref oraz na wszystkich liniach komunikacji miejskiej Wrocławia	170 zł	85 zł
BILETY ZINTEGROWANE z POCIĄGAMI OPERATORA KOLEJOWEGO - zakres uprawnień	Cena biletu normalnego	Cena biletu ulgowego
przejazdy liniami Komunikacji Gminnej oraz pociągami do stacji Wrocław Główny, dla których stacją wyjazdu lub stacją docelową jest stacja Smolec	170 zł	85 zł
przejazdy liniami Komunikacji Gminnej oraz pociągami do stacji Wrocław Główny, dla których stacją wyjazdu lub stacją docelową jest stacja Sadowice Wrocławskie	170 zł	85 zł
przejazdy liniami Komunikacji Gminnej oraz pociągami do stacji Wrocław Główny, dla których stacją wyjazdu lub stacją docelową jest stacja Kąty Wrocławskie	200 zł	100 zł

Źródło: Opracowanie własne

Projekt uchwały taryfowej realizujący powyższe założenia stanowi Załącznik nr 1 do niniejszego opracowania.

6 Harmonogram uruchomienia komunikacji gminnej

Mając na uwadze wskazany na 1 września 2019 roku termin wdrożenia Komunikacji Gminnej w założonym w opracowaniu kształcie, poniżej przedstawiono podstawowe zadania do wykonania i terminy ich realizacji.

Zadanie	Początek	Liczba tygodni	Koniec
Cały projekt	2019-04-01	22	2019-09-01
Opracowanie koncepcji wdrożenia, w tym:	2019-04-01	4	2019-05-02
- opracowanie rozkładów jazdy	2019-04-01	4	2019-05-02
- opracowanie projektu uchwały taryfowej	2019-04-01	6	2019-05-14
- opracowanie projektu umowy przewozowej	2019-04-01	4	2019-04-28
uzgodnienie rozkładów jazdy	2019-05-02	2	2019-05-15
uzgodnienie umowy przewozowej	2019-05-16	1	2019-05-21
uchwalenie taryfy	2019-05-15	2	2019-05-30
procedowanie porozumienia z Wrocławiem	2019-04-15	7	2019-05-31
procedowanie umowy z Kolejami Dolnośląskimi	2019-04-15	7	2019-05-31
zawarcie porozumienia z Wrocławiem	2019-06-01	1	2019-06-06
zawarcie umowy z KD	2019-06-01	1	2019-06-06
zaproszenie Przewoźników do negocjacji	2019-05-22	1	2019-05-31
negocjacje z Przewoźnikami	2019-06-01	3	2019-06-21
ogłoszenie wyników negocjacji i wybór Operatora	2019-06-22	1	2019-06-30
Zawarcie umowy z Operatorem	2019-07-01	1	2019-07-07
Prace przygotowawcze Operatora i Organizatora do uruchomienia komunikacji, w tym ewentualny zakup przez Operatora niezbędnych autobusów	2019-07-08	8	2019-08-31
Funkcjonowanie Komunikacji Gminnej	2019-09-01	52	2020-08-31

7 Epilog

Integracja transportu publicznego w ramach aglomeracji jest jednym z kluczowych działań umożliwiających utrzymanie pasażerów w publicznym transporcie zbiorowym czy wręcz konkurowaniem o nich w sytuacji coraz większych problemów wynikających z wykorzystaniem własnego samochodu osobowego w podróżach międzygminnych. Organizacja transportu publicznego poprzez Gminę umożliwia podjęcie jedynie wybranych starań mających na celu uelastycznienie taryfy i powiązanie jej z taryfą kolejową czy taryfą w komunikacji miejskiej Wrocławia.

Sytuacja, w jakiej obecnie znajduje się Gmina, wymusza podjęcie działań awaryjnych, koniecznych do utrzymania ciągłości przewozów w transporcie zbiorowym, a uzyskany czas powinien zostać spożytkowany na przygotowanie docelowej oferty transportu publicznego nowej jakości, atrakcyjną, i bardziej korzystną niż istniejąca.

Forma organizacji transportu publicznego w Gminie powinna być dostosowana do potrzeb mieszkańców, przy uwzględnieniu możliwości finansowych Gminy. Zastosowanie elementów umożliwiających pojawienie się konkurencyjnych ofert nawet w przypadku możliwości bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem, pozwoli na racjonalne gospodarowanie środkami publicznymi.

Niezależnie od prowadzonych samodzielnie działań, istotna jest dalsza współpraca z innymi jednostkami samorządu terytorialnego Aglomeracji Wrocławskiej i wspólne dążenie do dalszej integracji transportu, włączenie do współpracy Marszałka Województwa, a docelowo, powołania nowego podmiotu organizującego cały publiczny transport zbiorowy na terenie Aglomeracji Wrocławskiej.

8 Załącznik nr 1 - Projekt uchwały taryfowej

UCHWAŁA NR/...../19 RADY MIEJSKIEJ W KĄTACH WROCŁAWSKICH

z dnia2019 r.

w sprawie zasad odpłatności i wysokości opłat za usługi przewozowe świadczone środkami publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Kąty Wrocławskie oraz wysokości opłat dodatkowych

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 506), art. 7 ust. 1 pkt 1, art. 15 ust. 1, art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t. j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 ze zm.) oraz art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t. j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1983 ze zm.) Rada Miejska w Kątach Wrocławskich uchwala, co następuje:

§ 1

1. Realizując ustawowy obowiązek zaspokajania zbiorowych potrzeb mieszkańców gminy Kąty Wrocławskie w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, Gmina Kąty Wrocławskie organizuje gminną komunikację publiczną (zwaną dalej „Komunikacją Gminną”) przeznaczoną do świadczenia usług przewozu osób, ich bagażu podręcznego (w tym również wózków dziecięcych, inwalidzkich i rowerów) oraz zwierząt na liniach pomiędzy miastem Wrocław i miejscowościami gminy Kąty Wrocławskie.
2. Określenia, użyte w niniejszej uchwale:
 - 1) Gmina – Gmina Kąty Wrocławskie, pełniąca funkcję organizatora Komunikacji Gminnej,
 - 2) bilet przejazdowy – dowód zawarcia umowy przewozu (poprzez wniesienie właściwej opłaty), uprawniającej do skorzystania z usługi przewozowej, zawierający informacje, o których mowa w art. 16 ustawy Prawo przewozowe,
 - 3) linia – połączenie, funkcjonujące na trasie wytyczonej w oparciu o przystanki, określone w rozkładach jazdy,
 - 4) operator – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z Gminą umowę na wykonywanie usług przewozowych,
 - 5) Operator Kolejowy - Koleje Dolnośląskie S. A. z siedzibą w Legnicy (KD) lub Przewozy Regionalne Sp. z o. o. z siedzibą w Warszawie (PR),
 - 6) pojazd – środek transportu, używany do wykonywania usług przewozowych,
 - 7) przejazd – skorzystanie z usługi przewozowej, począwszy od chwili wejścia do pojazdu do chwili jego opuszczenia, jednak nie dłużej, niż do momentu dotarcia do przystanku końcowego linii, właściwego dla danego jej kierunku, lub do ostatniego przystanku przed zjazdem pojazdu do zajezdni,
 - 8) umowa przewozu – umowa na przejazd zawarta między pasażerem a operatorem poprzez nabycie, przed rozpoczęciem przejazdu, właściwego biletu przejazdowego lub poprzez zajęcie miejsca w pojeździe,

- 9) usługa przewozowa – usługa przewozu osób, ich bagażu podręcznego (w tym również wózków dziecięcych, inwalidzkich i rowerów) oraz zwierząt.
3. Niniejszą uchwałą ustala się:
- 1) rodzaje biletów przejazdowych,
 - 2) zasady odpłatności za przejazdy oraz wysokości opłat,
 - 3) uprawnienia do przejazdów bezpłatnych i ulgowych,
 - 4) sposób ustalania wysokości opłat dodatkowych.
4. Ceny i opłaty zawarte w niniejszej uchwale mają charakter maksymalny.

§ 2

1. Ustala się następujące rodzaje biletów przejazdowych:

1.1. BILETY GMINNE:

- 1) 90-minutowe (na okaziciela) – uprawniające w czasie 90 minut od momentu ich skasowania do odbycia dowolnej liczby przejazdów na liniach Komunikacji Gminnej
- 2) 7-dniowe (imienne)– uprawniające w okresie 7 dni kalendarzowych od daty wskazanej przez nabywcę przy jego zakupie (jako pierwszy dzień ważności, bez możliwości wskazania daty sprzed dnia zakupu) do odbycia dowolnej liczby przejazdów na liniach Komunikacji Gminnej,
- 3) 30-dniowe (imienne) -- uprawniające w okresie 30 dni kalendarzowych od daty wskazanej przez nabywcę przy jego zakupie (jako pierwszy dzień ważności, bez możliwości wskazania daty sprzed dnia zakupu) do odbycia dowolnej liczby przejazdów na liniach Komunikacji Gminnej.

1.2. BILETY ZINTEGROWANE z MPK WROCŁAW:

bilety miesięczne imienne (aglomeracyjne imienne⁵), uprawniające w okresie jednego miesiąca kalendarzowego do odbycia dowolnej liczby przejazdów w oparciu o naklejony na bilecie właściwy (normalny lub ulgowy) znaczek Miasta Wrocławia:

- na liniach Komunikacji Gminnej oraz
- na liniach komunikacji miejskiej Wrocławia.

1.3. BILETY ZINTEGROWANE z POCIĄGAMI OPERATORA KOLEJOWEGO:

bilety uprawniające w okresie jednego miesiąca począwszy od daty wydania biletu lub wskazanej przez nabywcę przy jego zakupie (jako pierwszy dzień ważności, bez możliwości wskazania daty sprzed dnia zakupu) do odbycia dowolnej liczby przejazdów:

⁵ Określone w § 3 ust. 2 pkt. 2 lit. d uchwały nr XLVII/1094/17 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 października 2017 r. w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe świadczone środkami lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Wrocław oraz sposobu ustalania wysokości opłaty dodatkowej i manipulacyjnej (Dz. Urz. Woj. Doln. z 2017 r., poz. 4411 ze zm.)

- pociągami w klasie 2 Operatora Kolejowego na trasie wskazanej na bilecie oraz
- na liniach Komunikacji Gminnej w oparciu o naklejony na bilecie (normalny lub ulgowy) ZNACZEK GMINY lub odpowiednią adnotację nadrukowaną na bilecie Operatora Kolejowego.

1.4. BILETY ZINTEGROWANE z POCIĄGAMI OPERATORA KOLEJOWEGO i z MPK WROCŁAW:

bilety uprawniające w okresie jednego miesiąca począwszy od daty wydania biletu lub wskazanej przez nabywcę przy jego zakupie (jako pierwszy dzień ważności, bez możliwości wskazania daty sprzed dnia zakupu) do odbycia dowolnej liczby przejazdów:

- pociągami w klasie 2 Operatora Kolejowego na trasie wskazanej na bilecie,
- na liniach Komunikacji Gminnej (w oparciu o naklejony na bilecie (normalny lub ulgowy) ZNACZEK GMINY lub odpowiednią adnotację nadrukowaną na bilecie Operatora Kolejowego) oraz
- na liniach komunikacji miejskiej we Wrocławiu (w oparciu o naklejony na bilecie właściwy (normalny lub ulgowy) znaczek Miasta Wrocławia lub odpowiednią adnotację nadrukowaną na bilecie Operatora Kolejowego).

1.5. ZNACZKI GMINY - miesięczne bilety Komunikacji Gminnej w formie odpowiedniej adnotacji nadrukowanej lub naklejanej na BILETY ZINTEGROWANE z POCIĄGAMI OPERATORA KOLEJOWEGO lub BILETY ZINTEGROWANE z POCIĄGAMI OPERATORA KOLEJOWEGO i z MPK WROCŁAW.

2. Skasowanego biletu 90-minutowego nie wolno odstępować innej osobie.

3. Określone w ust. 1 rodzaje biletów są:

- 1) biletami normalnymi, czyli pełnopłatnymi, albo
- 2) biletami ulgowymi o cenach równych 50% ceny odpowiedniego biletu normalnego; w przypadku BILETÓW ZINTEGROWANYCH ulga ta dotyczy wyłącznie ceny ZNACZKA GMINY.

§ 3

1. Na obszarze objętym liniami Komunikacji Gminnej, ustala się trzy strefy biletowe przedstawione w Załączniku nr 3 do niniejszej uchwały:
 - 1) strefa Miasto Wrocław (WR) ograniczona przystankami komunikacji miejskiej we Wrocławiu oznaczonymi, jako „Granica Miasta”,
 - 2) strefa KW1, ograniczona przystankami Komunikacji Gminnej oznaczonymi, jako „Granica Strefy KW1”,
 - 3) strefa KW2, ograniczona przystankami Komunikacji Gminnej oznaczonymi, jako „Granica Strefy KW2”.
2. Na obszarach stref biletowych, o których mowa w ust. 1, ustala się maksymalne ceny biletów przejazdowych w wysokościach określonych w pkt. 1 Załącznika nr 1 do niniejszej uchwały.
3. Do korzystania z przejazdów bezpłatnych i ulgowych liniami Komunikacji Gminnej uprawnione są osoby określone w Załączniku nr 2 do niniejszej uchwały.

4. Przewóz bagażu podręcznego oraz zwierząt nie wymaga posiadania biletu przejazdowego.
5. Gminy sąsiadujące z gminą Kąty Wrocławskie, w celu zaspokojenia potrzeb mieszkańców w zakresie usług przewozowych, mogą korzystać z usług przewozowych świadczonych przez Gminę. Zakres tych usług oraz wielkość partycypacji w kosztach określą umowy między zainteresowanymi gminami.
6. Pracodawcy mogą zbiorowo nabywać dla swoich pracowników usługi przewozowe Gminy. Zakres tych usług oraz warunki ich nabywania określą umowy zawarte przez pracodawcę z Gminą.
7. Organizatorzy imprez kulturalnych, sportowych, turystycznych mogą nabywać usługi przewozowe dla uczestników tych imprez oraz klientów. Zakres tych usług oraz warunki ich nabywania określą umowy zawarte przez organizatorów z Gminą.

§ 4

1. Kontrola dokumentów przewozu osób prowadzona jest według zasad określonych w ustawie z 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (t. j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1983 ze zm.) przez kontrolerów upoważnionych przez Gminę lub operatora (Wystawcę upoważnienia).
2. Kontrolerzy podczas prowadzenia kontroli muszą legitymować się umieszczonym w widocznym miejscu identyfikatorem, zawierającym w szczególności zdjęcie i numer służbowy kontrolera, nazwę Wystawcy, zakres upoważnienia, okres ważności oraz podpis osoby upoważnionej przez Wystawcę do wydania identyfikatora, i okazywać go na żądanie pasażera.
3. W razie stwierdzenia braku odpowiedniego dokumentu przewozu (ważnego biletu przejazdowego lub dokumentu poświadczającego uprawnienie do przejazdu bezpłatnego lub ulgowego), pasażer zobowiązany jest do uiszczenia opłaty przewozowej oraz opłaty dodatkowej.
4. Bilet przejazdowy, którego stan nie pozwala, w szczególności ze względu na stopień zniszczenia czy zabrudzenie, na ustalenie prawidłowości jego skasowania, a także noszący ślady ingerencji mechanicznej lub chemicznej, jest nieważny.
5. Ustala się opłaty dodatkowe w wysokościach określonych w pkt. 2 Załącznika nr 1 do niniejszej uchwały.
6. Od pasażera korzystającego z przejazdu bezpłatnego lub ulgowego (posiadającego ważny bilet ulgowy), ale nie posiadającego przy sobie dokumentów potwierdzających uprawnienie do takiego przejazdu, jeżeli w ciągu 7 dni od dnia przeprowadzenia kontroli przedstawi te dokumenty Gminie lub operatorowi, zamiast opłaty dodatkowej pobiera się opłatę manipulacyjną w wysokości 10% żądanej lub uiszczonej opłaty dodatkowej.
7. W przypadku odmowy okazania dokumentu przewozu albo odmowy uiszczenia opłat, o których mowa w ust. 3, zastosowanie mają przepisy art. 33a ust. 7 ustawy Prawo przewozowe.

§ 6

1. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta i Gminy Kąty Wrocławskie.
2. Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Dolnośląskiego.
3. Uchwała wchodzi w życie dnia, jednakże nie wcześniej, niż po upływie 14 dni od daty ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Dolnośląskiego.

Załącznik nr 1 do uchwały
nr Rady Miejskiej w Kątach Wrocławskich
z dnia

1. CENY BILETÓW PRZEJAZDOWYCH

BILETY GMINNE 90-minutowe		Cena biletu normalnego	Cena biletu ulgowego
zakres uprawnień			
ważne w granicach jednej strefy		3,40 zł	1,70 zł
ważne w granicach dwóch sąsiadujących stref		4,00 zł	2,00 zł
ważne w granicach wszystkich stref		5,00 zł	2,50 zł
BILETY GMINNE 7-dniowe		Cena biletu normalnego	Cena biletu ulgowego
zakres uprawnień			
ważne w granicach jednej strefy		20 zł	10 zł
ważne w granicach dwóch sąsiadujących stref		32 zł	16 zł
ważne w granicach wszystkich stref		38 zł	18 zł
BILETY GMINNE 30-dniowe		Cena biletu normalnego	Cena biletu ulgowego
zakres uprawnień			
ważne w granicach jednej strefy		50 zł	25 zł
ważne w granicach dwóch sąsiadujących stref		110 zł	55 zł
ważne w granicach wszystkich stref		130 zł	65 zł
BILETY ZINTEGROWANE z MPK WROCŁAW		Cena biletu normalnego	Cena biletu ulgowego
zakres uprawnień			
ważny na liniach Komunikacji Gminnej w strefie KW1 i WR oraz na liniach normalnych komunikacji miejskiej Wrocławia		68,00 zł + wartość biletu aglomeracyjnego Wrocławia	34,00 zł + wartość biletu aglomeracyjnego Wrocławia
ważny na liniach Komunikacji Gminnej na terenie wszystkich stref oraz na liniach normalnych komunikacji miejskiej Wrocławia		98,00 zł + wartość biletu aglomeracyjnego Wrocławia	49,00 zł + wartość biletu aglomeracyjnego Wrocławia

ważny na liniach Komunikacji Gminnej w strefie KW1 i WR oraz na wszystkich liniach komunikacji miejskiej Wrocławia	54,00 zł + wartość biletu aglomeracyjnego Wrocławia	27,00 zł + wartość biletu aglomeracyjnego Wrocławia
ważny na liniach Komunikacji Gminnej na terenie wszystkich stref oraz na wszystkich liniach komunikacji miejskiej Wrocławia	84,00 zł + wartość biletu aglomeracyjnego Wrocławia	42,00 zł + wartość biletu aglomeracyjnego Wrocławia
BILETY ZINTEGROWANE z POCIĄGAMI OPERATORA KOLEJOWEGO - zakres uprawnień	Cena biletu normalnego	Cena biletu ulgowego
przejazdy liniami Komunikacji Gminnej oraz pociągami w klasie 2 Kolei Dolnośląskich (KD), dla których stacją wyjazdu lub stacją docelową jest stacja Smolec	51,80 zł + wartość biletu Kolei Dolnośląskich	25,90 zł + wartość biletu Kolei Dolnośląskich
przejazdy liniami Komunikacji Gminnej oraz pociągami w klasie 2 Przewozów Regionalnych (PR), dla których stacją wyjazdu lub stacją docelową jest stacja Smolec	51,85 zł + wartość biletu Przewozów Regionalnych	25,93 zł + wartość biletu Przewozów Regionalnych
przejazdy liniami Komunikacji Gminnej oraz pociągami w klasie 2 Kolei Dolnośląskich (KD), dla których stacją wyjazdu lub stacją docelową jest stacja Sadowice Wrocławskie	39,10 zł + wartość biletu Kolei Dolnośląskich	19,55 zł + wartość biletu Kolei Dolnośląskich
przejazdy liniami Komunikacji Gminnej oraz pociągami w klasie 2 Przewozów Regionalnych (PR), dla których stacją wyjazdu lub stacją docelową jest stacja Sadowice Wrocławskie	39,15 zł + wartość biletu Przewozów Regionalnych	19,58 zł + wartość biletu Przewozów Regionalnych
przejazdy liniami Komunikacji Gminnej oraz pociągami w klasie 2 Kolei Dolnośląskich (KD), dla których stacją wyjazdu lub stacją docelową jest stacja Kąty Wrocławskie	52,10 zł + wartość biletu Kolei Dolnośląskich	26,05 zł + wartość biletu Kolei Dolnośląskich
przejazdy liniami Komunikacji Gminnej oraz pociągami w klasie 2 Przewozów Regionalnych (PR), dla których stacją wyjazdu lub stacją docelową jest stacja Kąty Wrocławskie	52,10 zł + wartość biletu Przewozów Regionalnych	26,05 zł + wartość biletu Przewozów Regionalnych

2. WYSOKOŚCI OPŁAT DODATKOWYCH

1. Za przejazd na liniach Komunikacji Gminnej bez ważnych dokumentów przejazdowych opłata dodatkowa wynosi:
 - 1) 50-krotność ceny BILETU GMINNEGO 90-minutowego, gdy płatność opłaty następuje w terminie powyżej 7 dni od dnia przeprowadzenia kontroli,
 - 2) 35-krotność ceny BILETU GMINNEGO 90-minutowego, gdy płatność opłaty następuje w terminie do 7 dni od dnia przeprowadzenia kontroli.
2. Za spowodowanie zatrzymania pojazdu bez uzasadnionej przyczyny opłata dodatkowa wynosi 150-krotność ceny BILETU GMINNEGO 90-minutowego.
3. Za spowodowanie zmiany trasy pojazdu bez uzasadnionej przyczyny opłata dodatkowa wynosi 300-krotność ceny BILETU GMINNEGO 90-minutowego.

Załącznik nr 2 do uchwały
nr Rady Miejskiej w Kątach Wrocławskich
z dnia

UPRAWNIENIA DO PRZEJAZDÓW BEZPŁATNYCH I ULGOWYCH

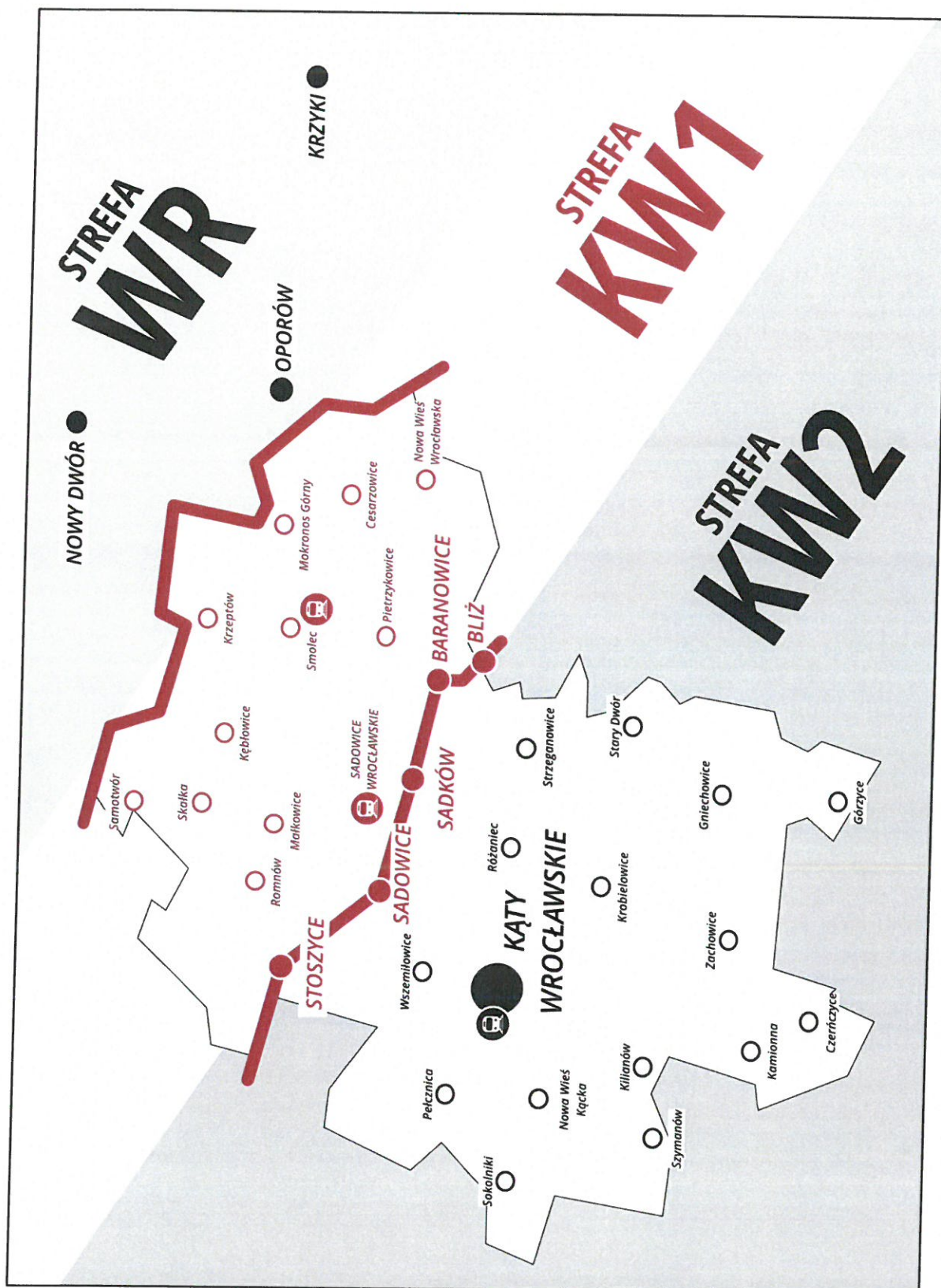
1. Do korzystania z przejazdów bezpłatnych uprawnieni są:
 - 1) posłowie i senatorowie,
 - 2) inwalidzi wojenni i wojskowi wraz z przewodnikiem,
 - 3) dzieci niepełnosprawne i młodzież niepełnosprawna z orzeczoną niepełnosprawnością, do ukończenia 16 roku życia, oraz osoby opiekujące się nimi w czasie przejazdu lub podróżujące po nie, albo po ich odwiezieniu do szkoły, zakładu opieki zdrowotnej, ośrodka rehabilitacji, innej placówki szkolnej lub ochrony zdrowia,
 - 4) ucząca się młodzież niepełnosprawna od ukończenia 16 roku życia do ukończenia 25 roku życia, bez względu na orzeczony stopień niepełnosprawności,
 - 5) uczniowie posiadający orzeczenie publicznej poradni psychologiczno-pedagogicznej o potrzebie kształcenia specjalnego, uczący się w szkołach i placówkach na terenie gminy Kąty Wrocławskie, określonych w ustawie o systemie oświaty oraz osoby opiekujące się nimi w czasie przejazdu lub podróżujące po nie albo po ich odwiezieniu do szkoły, zakładu opieki zdrowotnej, ośrodka rehabilitacji, innej placówki szkolnej lub ochrony zdrowia,
 - 6) osoby o znacznym stopniu niepełnosprawności oraz osoby całkowicie niezdolne do pracy i samodzielnej egzystencji wraz z opiekunem,
 - 7) osoby niewidome lub ociemniałe ze znacznym lub umiarkowanym stopniem niepełnosprawności oraz ich przewodnicy,
 - 8) osoby głuche i głuchonieme z umiarkowanym stopniem niepełnosprawności,
 - 9) osoby, które od 1 stycznia 2019 r. ukończyły 68 lat, od 1 stycznia 2020 r. – które ukończyły 67 lat, od 1 stycznia 2021 r. – które ukończyły 66 lat, od 1 stycznia 2022 r. - które ukończyły 65 lat,
 - 10) dzieci do zakończenia roku kalendarzowego, w którym ukończyły 7 rok życia,
 - 11) *uczniowie szkół podstawowych, ponadpodstawowych, gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych do ukończenia 21 roku życia,*
 - 12) członkowie rodzin wielodzietnych posiadający Karty Dużej Rodziny wprowadzone ustawą z dnia 5 grudnia 2014 r. o Karcie Dużej Rodziny (t. j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1832),
 - 13) nauczyciele i opiekunowie zorganizowanych grup uczniów i wychowanków gminnych szkół i placówek oświatowych, korzystających z usług przewozu w celu udziału w realizowanych poza szkołą lub placówką zajęciach lekcyjnych, zawodach sportowych lub innych zajęciach edukacyjno-wychowawczych,
 - 14) nauczyciele, opiekunowie i wychowawcy zorganizowanych grup wychowanków młodzieżowych ośrodków socjoterapii, młodzieżowych ośrodków wychowawczych i specjalnych ośrodków szkolno-wychowawczych korzystających z usług przewozu w celu udziału w realizowanych poza ośrodkiem zajęciach edukacyjno-wychowawczych,

- 15) umundurowani funkcjonariusze Straży Gminnej w Kątach Wrocławskich podczas wykonywania obowiązków służbowych,
 - 16) funkcjonariusze Policji podczas wykonywania obowiązków służbowych,
 - 17) umundurowani funkcjonariusze Straży Granicznej podczas wykonywania obowiązków służbowych,
 - 18) umundurowani żołnierze Żandarmerii Wojskowej podczas wykonywania obowiązków służbowych,
 - 19) żołnierze zasadniczej służby wojskowej (z wyłączeniem nadterminowej),
 - 20) zasłużeni honorowi dawcy krwi po oddaniu co najmniej:
 - a) mężczyźni - 18 litrów krwi lub odpowiadającą tej objętości ilość innych jej składników,
 - b) kobiety - 15 litrów krwi lub odpowiadającą tej objętości ilość innych jej składników,
 - 21) dawcy przeszczepu,
 - 22) weterani i weterani poszkodowani,
 - 23) kombatanci oraz inne osoby będące ofiarami represji wojennych i okresu powojennego,
 - 24) osoby represjonowane z powodów politycznych oraz działacze opozycji antykomunistycznej,
 - 25) osoby, które świadczyły pracę po 1956 r. na rzecz organizacji politycznych i związków zawodowych, nielegalnych w rozumieniu przepisów obowiązujących do kwietnia 1989 r.,
 - 26) osoby, które nie wykonywały pracy w okresie przed dniem 4 czerwca 1989 r. na skutek represji politycznych,
 - 27) wszyscy pasażerowie w dniu wyznaczonym jako:
 - a) Dzień bez Samochodu, organizowanym w ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu,
 - b) Dzień Gminy Kąty Wrocławskie.
2. Dowodami potwierdzającymi uprawnienia do przejazdów bezpłatnych są dokumenty wydane przez instytucje, urzędy i organy właściwe do potwierdzania tych uprawnień, z tym że warunkiem bezpłatnych przejazdów określonych w pkt. 1 ppkt. 13) i 14) jest posiadanie przez nauczyciela, wychowawcę lub opiekuna podpisanej przez dyrektora szkoły, placówki lub ośrodka karty wycieczki, zawierającej cel i trasę przejazdu oraz listę uczestników wraz z nauczycielami, wychowawcami i opiekunami,
3. Do korzystania z przejazdów ulgowych uprawnieni są:
- 1) uczniowie szkół policealnych do ukończenia 24 roku życia,
 - 2) studenci szkół wyższych wpisanych do rejestru Ministra Edukacji Narodowej, a także studenci uczelni zagranicznych oraz uczestnicy dziennych studiów doktoranckich,
 - 3) emeryci i renciści,
 - 4) osoby przebywające na świadczeniach przedemerytalnych,
 - 5) opiekun grupy osób posiadających uprawnienia do korzystania z biletów ulgowych, przy podróżowaniu w ramach ulgowego biletu grupowego.

-
4. Dowodami potwierdzającymi uprawnienia do przejazdów ulgowych są dokumenty wydane przez instytucje, urzędy i organy właściwe do potwierdzania tych uprawnień.

Załącznik nr 3 do uchwały
nr Rady Miejskiej w Kątach Wrocławskich
z dnia

STREFY BILETOWE KOMUNIKACJI GMINNEJ



9 Załącznik nr 2 - Projekt umowy przewozowej

Projekt umowy przewozowej, który będzie pełnił także rolę Opisu Przedmiotu Zamówienia w procedurze wyboru Operatora, stanowi osobny załącznik do niniejszego opracowania.