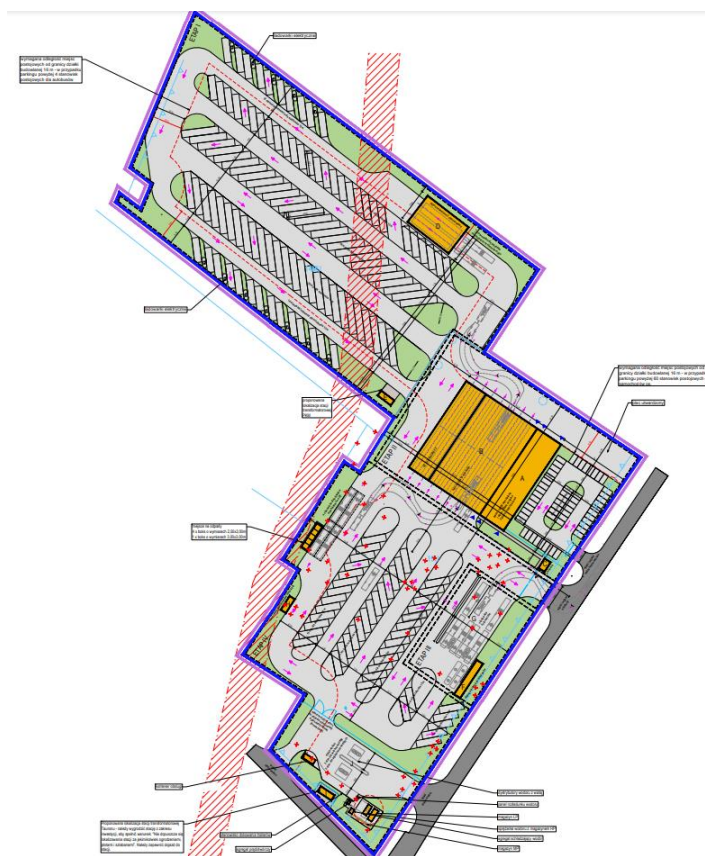


# KONCEPCJA ROZWOJU PKiM



Świerklaniec, marzec 2023r.

# KONCEPCJA ROZWOJU PKM SP. Z O.O

## WSTĘP

Przedsiębiorstwo Komunikacji Metropolitalnej Sp. z o. o. w Świerkłańcu jest beneficjentem programów „Stacja Tankowania Wodoru Świerklaniec” zw. dalej *Projektem Wodorowym* oraz „Jedziemy na prąd...” zw. dalej *Projektem Elektrycznym*. Programy zakładają rozwój przedsiębiorstwa poprzez wzrost udziału taboru zeroemisyjnego (napęd elektryczny oraz wodorowy) w ramach wykonywanych zadań oraz modernizację infrastruktury pozwalającej na obsługę i prawidłowe użytkowanie ww. pojazdów, w tym szczególności punktów ładowania i tankowania wodoru wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą.

Spółka posiada już doświadczenie w realizacji podobnych przedsięwzięć z wykorzystaniem środków unijnych. W latach 2010-2012 zrealizowano program „Poprawa jakości transportu publicznego poprzez zakup taboru komunikacyjnego dla Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Międzygminna Spółka Sp. z o.o. w Świerkłańcu”- projekt współfinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Wartość projektu wyniosła 50 612 287, 54 zł, dzięki którym zakupiono 43 nowoczesne niskopodłogowe autobusy spełniające wówczas najwyższe normy dotyczące czystości spalin Euro 5. Obecnie te pojazdy będą w najbliższych latach sukcesywnie zastępowane pojazdami elektrycznymi, wodorowymi oraz spalinowymi z najwyższymi normami spalin.

W najbliższych latach, w celu utrzymania dalszego rozwoju spółki i zwiększenia jej konkurencyjności wobec innych operatorów, a także w celu zapewnienia lepszej jakości usług wykonywanych dla ZTM, Spółka musi podjąć szereg działań inwestycyjnych, by dostosować swe zaplecze i tabor do zmieniających się potrzeb i oczekiwań pasażerów i Organizatora oraz Właściciela. Wymaga to rozpoczęcia rozłożonego na kilka lat procesu rozbudowy i modernizacji zaplecza – bazy w Świerkłańcu. W celu uzyskania prawidłowych wskaźników i wyników, pozwalających na rozwój i konkurencyjność , spółka musi zwiększyć liczbę uruchamianych autobusów w dobie o około 35%, do 150 jednostek (obecnie ok. 100).

Rozbudowa bazy pod planowaną docelową wielkość parku taborowego (150 sztuk plus rezerwa) jest uzasadniona logistycznie i ekonomicznie, co pozwoli jednocześnie na zostanie operatorem pierwszego wyboru dla ZTM.

## ETAPY REALIZACJI

Realizacja projektu wodorowego i elektrycznego wymaga całkowitej przebudowy aktualnej zajezdni PKM Świerklaniec, by dostosować infrastrukturę bazy do potrzeb utrzymania i serwisowania nowoczesnego taboru zeroemisyjnego zakupionego w ramach ww. projektów.

Realizacja została podzielona na następujące etapy:

### ETAP PRZEDWSTĘPNY – ELEKTRYCZNY

PKM Świerklaniec – koszty projektu „Jedziemy na prąd – zakup autobusów elektrycznych i budowa infrastruktury ładowania na obszarze Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii”

Po stronie PKM Świerklaniec na tym etapie występują wyłącznie koszty wykonania przyłączy do czterech ładowarek mobilnych na terenie Zajezdni z istniejącego transformatora. Jest to lokalizacja tymczasowa.

Materiały i prace zostały oszacowane na 48 931,97 zł netto, wybrany został wykonawca który rozpoczął realizację zadania.

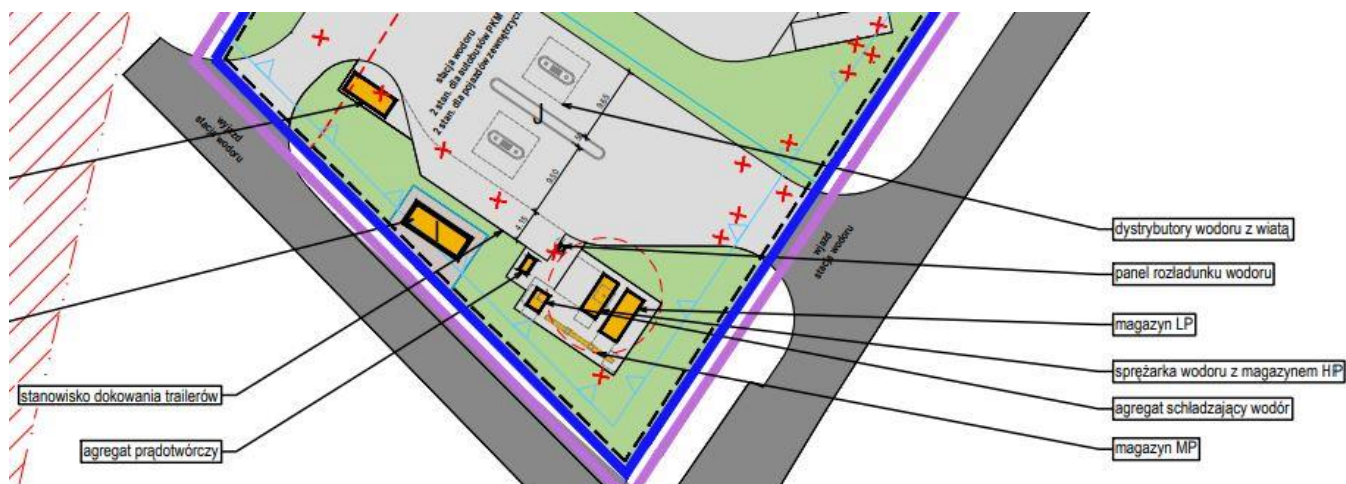
Termin realizacji Inwestycji do 13.04.2023 rok.

Powyższa inwestycja ma charakter tymczasowy, tj. do czasu wykonania docelowych nowych placów postojowych na nowo zakupionych działkach, wybudowaniu nowego transformatora i stałych stanowisk do ładowarek elektrycznych. Szacowany koszt nowych przyłączy i transformatora wyniesie ok. 3 500 000 zł.



## Etap 0 - Budowa Stacji Wodorowej

Koszt całości przedsięwzięcia wynosi 16 119 150 zł, z czego 5 887 500 zł stanowi dotacja z NFOŚiGW (umowa podpisana 1 marca 2023), a reszta czyli 10 231 650 to środki własne. Zgodnie z projektem inwestycyjnym i wcześniejszymi ustaleniami środki własne zostaną zapewnione przez Właściciela - GZM - poprzez dokapitalizowanie. Inwestycja uzyskała zgody środowiskowe, aktualnie przygotowywana jest dokumentacja do przetargu, zakupiono niezbędne działki. Trwają uzgodnienia i konsultacje. Realizacja: 2023/2025.



Termin zakończenia inwestycji – 31.03.2025 rok

Lp.	Wyszczególnienie	Koszty/ pln
1	koszty kwalifikowane	11 775 000
2	koszty niekwalifikowane	4 344 150
3	<b>RAZEM - koszt całkowity inwestycji</b>	<b>16 119 150</b>
1	Kwota dotacji NFOŚ	5 887 500
2	Środki własne (dokapitalizowanie)	10 231 650

Zgodnie z projektem inwestycyjnym, środki własne PKM Świerklaniec zostaną zapewnione przez GZM – Właściciela, poprzez dokapitalizowanie Spółki.

Koszty kwalifikowane Inwestycji 11 775 000 zł pokrywają po ½ MFOŚ i PKM Świerklaniec = po 5 887 500 zł.

Koszty niekwalifikowane w całości pokrywa PKM Świerklaniec = 4 344 150 zł (dokapitalizowanie).

## **Etap 1- Parking z miejscami ładowania autobusów elektrycznych**

Planowana jest budowa parkingu na Inwestycja ta jest niezbędna dla prawidłowej i niezakłóconej realizacji i rozwoju projektów elektrycznych i wodorowych. Koszt budowy parkingu wraz z instalacjami do ładowania pojazdów elektrycznych został oszacowany na ok. 11 500 000 zł. Proponowane źródło finansowania – 8 000 000 zł dokapitalizowanie przez Właściciela, pozostałe czyli 3 500 000 zł – kredyt, środki własne. Spółka będzie przeprowadzała ww. inwestycję w reżimie unijnym, by w przyszłości móc wystąpić o refinansowanie ze środków UE lub innych, zewnętrznych.

Nowy parking ma zostać zbudowany na zakupionych działkach sąsiadujących z bazą (to ostatni wolny, niezabudowany teren wokół bazy) i ma pozwolić na uruchamianie w przyszłości docelowo ok. 150 autobusów. Jego budowa stanowić będzie pierwszy etap rozbudowy bazy technicznej i siedziby PKM Świerklaniec, gdyż jego budowa ma uwolnić teren pod kolejne etapy inwestycji. Cały proces musi odbywać się przy cały czas czynnej „starej” bazie, obiekty nowe muszą być więc zlokalizowane w innym miejscu, zdublowane.

Koszt I etapu (budowa parkingu) ok. 11,5 mln zł to koszt porównywalny z zakupem ok. 8-9 nowych autobusów spalinowych lub 3-4 autobusów elektrycznych. Choć tabor jest potrzebny, to takie wielkości nie zmieniają w znaczącym stopniu stanu i dostępności taboru, a inwestycja ta jest niezbędna do dalszego rozwoju spółki i jej utrzymania się na rynku.

Inwestycja ta jest potrzebna także z uwagi na konieczność uwolnienia terenu obecnego parkingu pod budowę stacji zasilania wodorem na potrzeby obsługi pojazdów zakupionych w projekcie wodorowym GZM, a także zbudowania zaplecza do obsługi nowego taboru zeroemisyjnego.

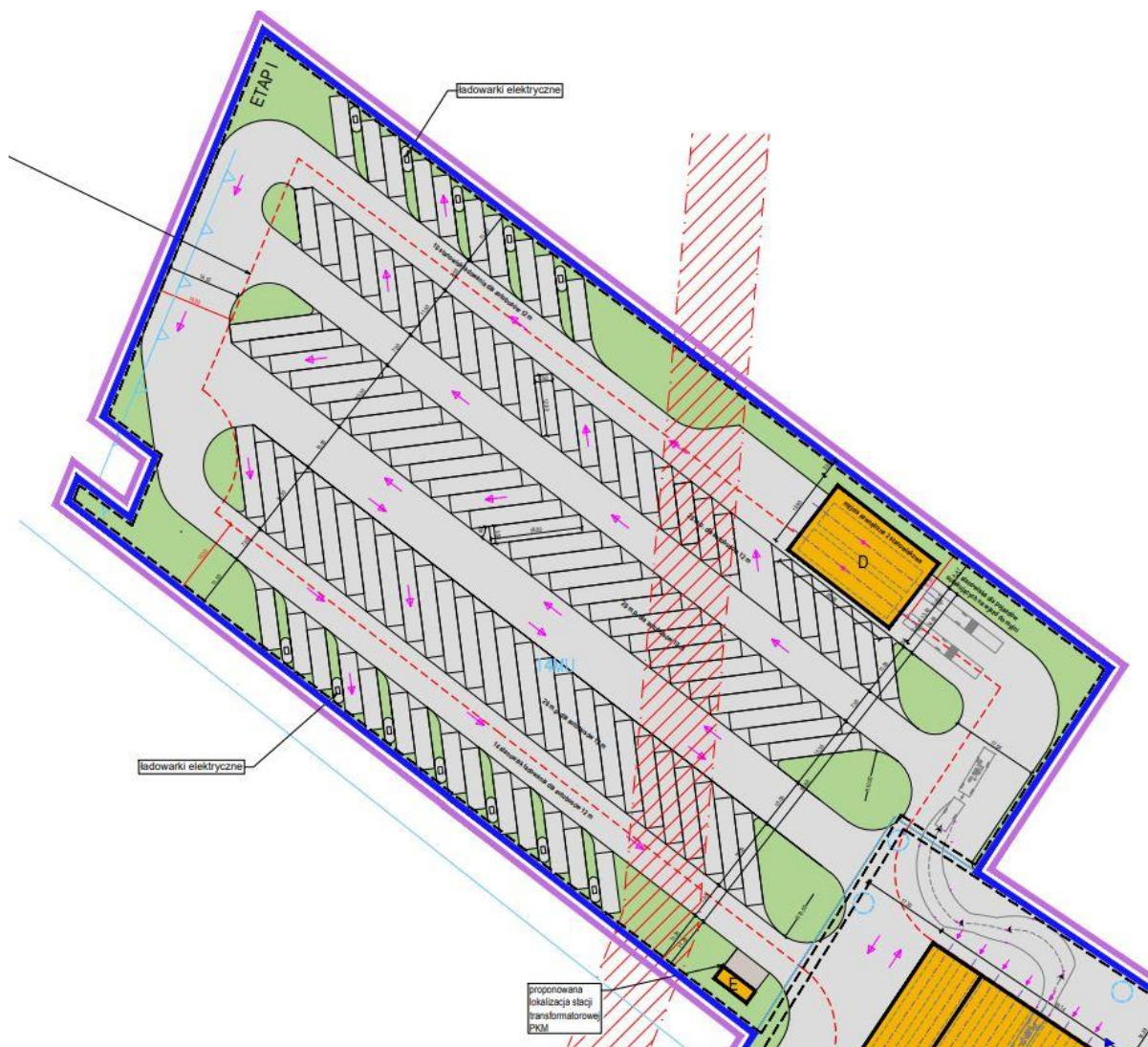
Poniższy kosztorys wykonawczy zrobiono na podstawie podobnych robót drogowych wykonanych w Tychach na bazie PKM w 2022 roku, z uwzględnieniem zmian cen. Zakres robót był bardzo podobny tj. wykonanie nawierzchni drogowych w terenie dziewiczym.

W załączonej tabeli przedstawiono wyliczenia dla:

1. Roboty ziemne, wzmocnienie gruntu, podbudowa.
2. Nawierzchnia z asfaltobetonu.
3. Nawierzchnia z betonu C35/45.
4. Chodniki, trawniki, krawężniki, malowanie pasów itp.
5. Kanalizacja deszczowa.

Nie uwzględniono zasilania ładowarek, monitoringu, oświetlenia, ogrodzenia i innych.

Wg cen jednostkowych wartość robót dla powierzchni 1,7 ha ww. zakresu wyniesie ok 9 750 000 zł plus ww prace dodatkowe. .



Wg szczegółowej kalkulacji (w załączeniu) przyjąć należy szacunkowy koszt wykonania 1m2 drogi / parkingu na poziomie ok. 650 zł netto , czyli wartość inwestycji w I etapie przyjąć należy ok. 11 050 000 zł plus prace dodatkowe (płyty i inne).

Zakres robót Świerklaniec I etap (Parking) dla 17 000m2	Udział procentowy w powierzchni	Powierzchnia wg %	Cena jednostkowa [zł netto]	Wartość [zł netto]
Roboty ziemne, wzmocnienie gruntu, podbudowa	90%	15300	183 zł	2 803 396 zł
Nawierzchnia z asfaltobetonu	45%	7650	274 zł	2 097 440 zł
Nawierzchnia z betonu C35/45	45%	7650	336 zł	2 573 381 zł
Chodniki, trawniki, krawężniki, malowanie pasów itp..	10%	1700	469 zł	797 423 zł
Kanalizacja deszczowa	90%	15300	97 zł	1 483 946 zł

Nie uwzględniono ogrodzenia i kosztów przeniesienia ładowarek, monitoringu, oświetlenia

**9 755 587 zł**

**Sumaryczny koszt łączny I etapu wyniesie wg kalkulacji ok. 11 500 000 zł, bez kosztów pozyskania działki.**

Etap realizacji: opracowywana jest koncepcja i kosztorysy, zakupiono jedną działkę, druga jest w trakcie procedowania, trzecia - po decyzji RN oczekuje na akceptację Właściciela (szczegóły w rozdziale: ZAKUP DZIAŁEK – str .11).

Realizacja: 2023/2024.

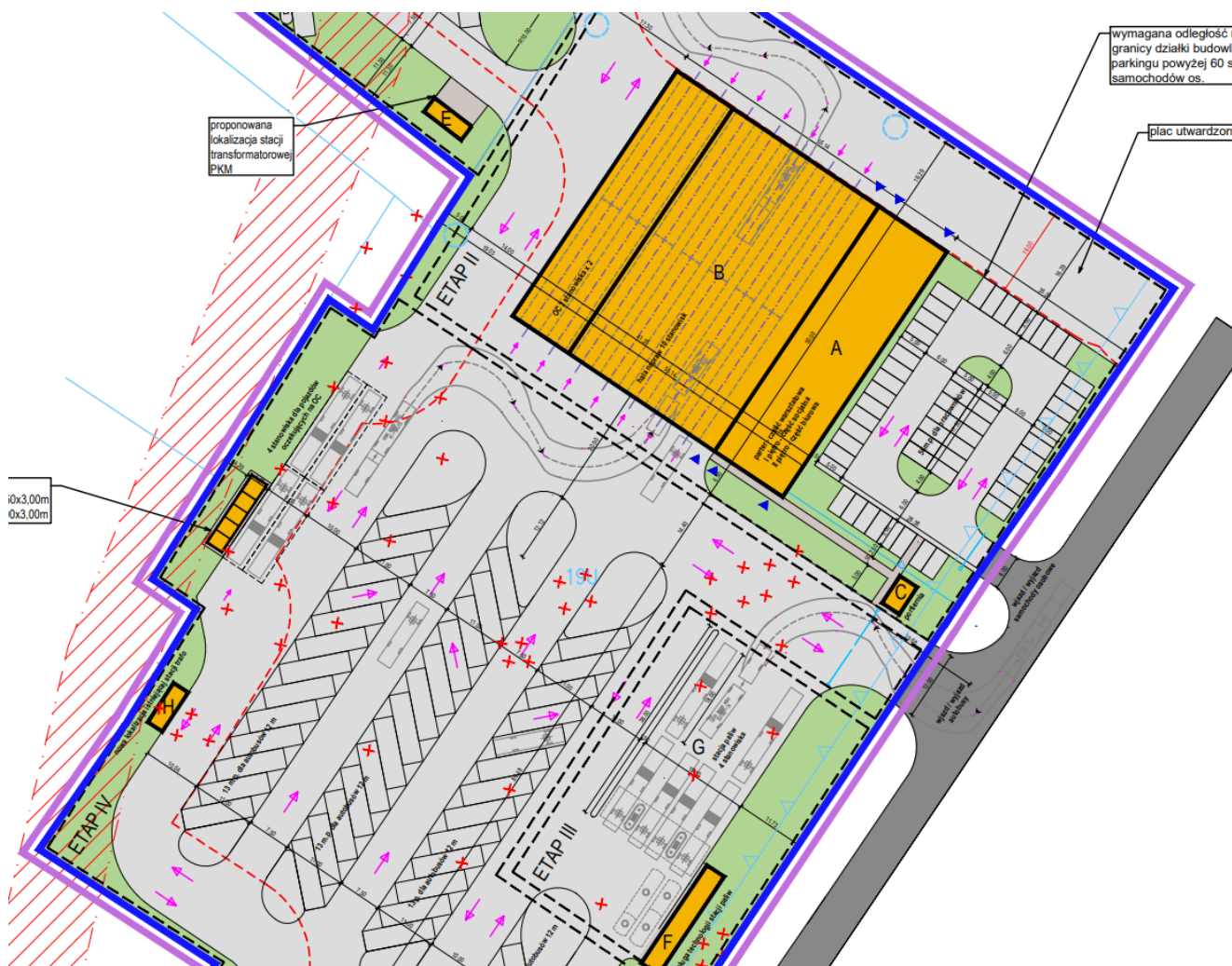
## **Etap 2 - Kompleksowa przebudowa wraz z modernizacją zaplecza technicznego oraz niezbędnej infrastruktury zajezdni**

Baza zaplecza technicznego PKM w Świerkłańcu jest najgorszym zapleczem warsztatowym spośród wszystkich PKM. Lata zaniedbań i braku inwestycji przyczyniły się do śmierci technicznej budynków. Ze względu na obecny stan zabudowy oraz wyposażenia technicznego rażąco odbiegającego od wymaganych w tym zakresie standardów dalsza eksploatacja obecnego zaplecza technicznego jest niemożliwa. Budynek z lat 60tych nie spełnia żadnych współczesnych norm i wymagań i jako taki grozi zamknięciem przez stosowne służby (SANEPID, Inspekcja Pracy, Straż Pożarna), które tolerują obecny stan tylko z uwagi na zapowiedź przeniesienia – budowy nowej bazy. Występują obecnie trudności ze spełnieniem norm BHP, wymogów sanitarnych, a przed wszystkim nie ma warunków do obsługi nowego taboru składającego się z autobusów o napędzie wodorowym i elektrycznym, jak i nawet obecnie używanych nowoczesnych autobusów, które nie mieszczą się w za krótkich garażach i kanałach. Istniejąca substancja jest zdegradowana i nie nadaje się do remontu ani przebudowy, a jedynie do rozbiórki. Nowy obiekt miałby powierzchnię ok. 2760 m.kw. (hala o długości około 50 mb z 2 podwójnymi kanałami OC a także z 5 podwójnymi kanałami napraw dostosowanymi także do prac lakierniczych oraz obsługi pojazdów wodorowych i elektrycznych).

Konieczna jest także budowa nowoczesnego zaplecza wraz z magazynem, częścią socjalną, dyspozyturą. Nowy budynek pomieści także biura – siedzibę spółki, gdyż obecny obiekt nie spełnia norm ppoż i nie nadaje się do przebudowy z uwagi na drewniane stropy i za wąskie korytarze oraz klatki schodowe, a także zły układ pomieszczeń.

Kolejnymi podetapami II etapu będzie budowa nowej stacji paliw (etap III – koszt ok 1,5 mln zł) oraz myjni (ok. 3,5 mln zł), a także portierni, parkingów dla samochodów osobowych i autobusów (etap IV na poniższej mapie) .

Całkowity koszt etapów II – IV wraz z dokumentacją i pozostałymi elementami szacowany jest na kwotę ok 42 300 000 zł. Realizacja etapami w latach 2024/2026.



Przewidziane źródła finansowania to programy zewnętrzne – środki z UE na wsparcie proekologicznej infrastruktury towarzyszącej transportowi, środki NFOŚiGW i WFOŚ, programy rządowe, a także wieloetapowy kredyt inwestycyjny z BGK, a także dokapitalizowanie przez właściciela. Podstawą finansowania stanowi duża, wieloletnia umowa z Organizatorem a także dokapitalizowanie spółki, która w poprzednich latach nie była dokapitalizowana tj. ewentualne dokapitalizowanie było przekazywane nie na odtworzenie majątku, a jedynie na pokrycie straty z lat poprzednich. W przeciwieństwie do innych PKM spółka nie posiada należytego zaplecza i bazy pozwalającej na stabilny rozwój i świadczenie usług na odpowiednim poziomie.



## ZAKUP TABORU

Zwiększenie liczby codziennie uruchamianych zadań z 100 na 150 jednostek (autobusów) jest warunkiem koniecznym pozwalającym w przyszłości na utrzymanie konkurencyjnych cen oferowanych usług względem innych operatorów (przewoźników) zarówno prywatnych jak i komunalnych. Pozostałe PKM uruchamiają w dobie w dobie od 150 do 200 autobusów. Wielkość 150 pojazdów w codziennym ruchu (+ ok. 20 rezerwy) jest wielkością minimalną pozwalającą na optymalne i ekonomicznie uzasadnione wykorzystanie potencjału przy równoczesnym rozłożeniu kosztów stałych na większą pracę eksploatacyjną. Albowiem koszty stałe bazy, zaplecza, warsztatu, administracji, myjni, stacji paliw itp. obsługi są praktycznie stałe przy obsłudze zarówno 100 jak i 150 pojazdów (dochodzą jedynie praktycznie wyłącznie koszty zmienne paliwa, pracowników). Liczba 150 jednostek taboru w ruchu wynika także z położenia siedziby Spółki, obecnych jak i planowanych zadań przewozowych w północnej części terenu GZM/ZTM. 150 pojazdów Większa liczba autobusów nie znalazła by tu zatrudnienia w najbliższej przyszłości, nie wspominając o kłopotach z pozyskaniem tak dużej liczby kierowców na słabo zurbanizowanym obszarze.

W związku z ww planami w najbliższym czasie zakłada się zarówno wymianę taboru jak i jego zwiększenie poprzez pozyskanie:

- nowe autobusy elektryczne 34 szt. (22 tabor B oraz 12 tabor C) + ładowarki – źródło finansowania: projekty NFOŚiGW/ WFOŚiGW (szczegóły w załączniku),
- nowe autobusy zasilanych olejem napędowym 10 szt. (w opcji 20 szt.) (zakup ze środków własnych - leasing, dzierżawa, ew. kredyt),
- kolejne autobusy napędzane wodorem - 20 szt. celem wykorzystania inwestycji w stację wodorową – projekt unijny, NFOŚiGW.

Jednocześnie przewidujemy w najbliższym czasie wycofanie 25 szt. autobusów ( rocznik 2006-2011, normy EURO3, 4 i 5) i na bieżąco pozyskiwanie okazjnych używanych pojazdów z normą EURO 6 wycofywanych z krajów UE (max 8 letnie).

Obecnie trwa procedura doraźnego pozyskania 4 nowych pojazdów 12 metrowych.

Łącznie w najbliższych 3 latach spółka planuje pozyskać 18 pojazdów z programu elektrycznego i wodorowego, 34 pojazdy elektryczne i 20 wodorowych z dofinansowania z

konkursów UE i ekologicznych a także 10 (w opcji: 20 ) pojazdów nowych zasilanych ON. Łącznie spółka planuje pozyskać 82 (w opcji 92) nowe pojazdy o zróżnicowanym źródle zasilania, co pozwoli na dywersyfikację i zapewnienie bezpieczeństwa obsługi w przypadku jakichkolwiek zakłóceń, oraz zapewnienie oczekiwanej liczny ok. 150 jednostek w ruchu + ok. 20% rezerwa.

## ANALIZA FINANSOWA

Poniżej przedstawiona zostaje szybka analiza korzyści z zwiększenia liczby taboru z 100 na 150 jednostek w ruchu. Koszty stałe (administracja, serwis, baza) rozkładają się wówczas na większą liczbę wozokm, co skutkuje spadkiem kosztów wykonywanych usług. Różnica ta wg poniższej analizy to ok. 1,1 zł/km, co oznaczałoby obecnie oszczędność dla spółki, a pośrednio dla GZM/ZTM na poziomie ponad 11 300 000 zł rocznie przy obecnej liczbie zleczanych wozokm, a po zwiększeniu do 150 autobusów i proporcjonalnym zwiększeniu pracy eksploatacyjnej oszczędności wyniosłyby ok rzędu ok. 17 mln zł rocznie. Co przyjmując cały koszt inwestycji na ok. 55 mln zł dałoby zwrot w okresie około 3,5 roku.

	Ilość autobusów 100	Ilość autobusów 150	Ilość wzkm przy 100 autobusach	Ilość wzkm przy 150 autobusach
Koszty Administracji/ ilość autobusów przy założeniu ich niezmienności	5 064 237,53	5 064 237,53	<b>10 367 642,60</b>	<b>15 551 464,00</b>
Koszty Administracji/ ilość autobusów przy założeniu ich niezmienności	50 642,38	33 761,58		
Koszty na umowy paliwo wynagrodzenia, amortyzacja, remonty , materiały	72 208 933,05	93 871 612,97		
Koszt przypadający na 1 autobus dotyczący obsługi umów	72 208 933,05 //100 autobusów= 722 089,33	93 871 612, 97 //150 autobusów= 625 810,75		
Koszt przypadający na 1 autobus dotyczący obsługi	722 089,33	625 810,75		
<b>Koszty razem umowy + administracji</b>	77 273 170,58	98 935 850,50		
<b>cena za 1 wzkm</b>	<b>7,45</b>	<b>6,36</b>		

**Różnica w koszcie wozokm: 1,09 zł Oszczędność przy 150 jednostkach: 16 951 095 zł/rok**

## ZAKUP DZIAŁEK

W związku z ww. planami wprowadzenia alternatywnych, ekologicznych napędów autobusowych (elektrycznych, wodorowych) i związanej z tym modernizacji i przebudowy - rozbudowy bazy – siedziby PKM Świerklaniec konieczne jest powiększenie terenu przyszłego parkingu – bazy spółki poprzez zakup kolejnej działki sąsiadującej oraz dokończenie procedury nabycia działki od gm. Świerklaniec.

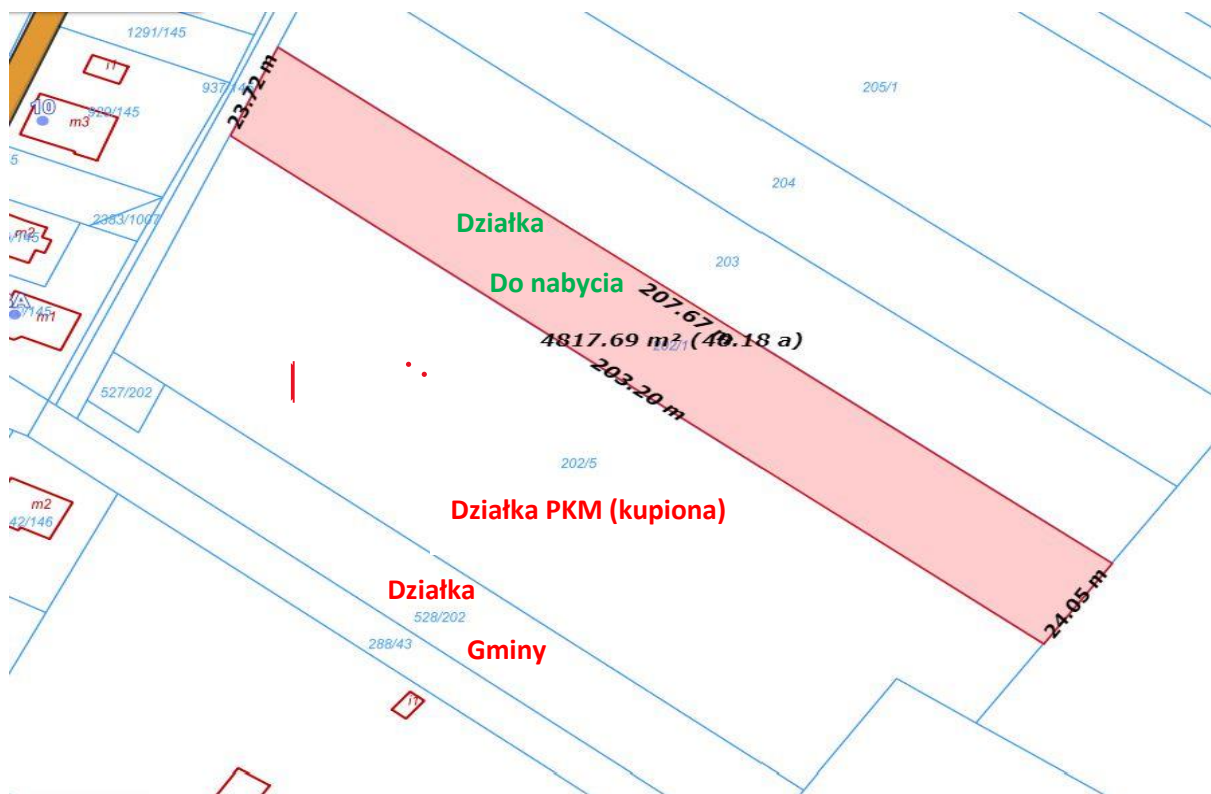


Po przeanalizowaniu warunków funkcjonowania Spółki stwierdzić należy, iż docelowa optymalna i pożądana w znanych nam realiach ekonomicznych i planach rozwojowych liczba codziennie uruchamianych autobusów wynosić powinna ok. 150 pojazdów w ruchu (to jest o 1/3 - 50 autobusów więcej niż obecnie). Tylko taka (lub większa) liczba uruchamianych pojazdów pozwala na optymalne wykorzystanie zasobów spółki i rozłożenie kosztów stałych na większą liczbę wozokilometrów, co przyczynia się do zmniejszenia jednostkowego kosztu dla Organizatora (ZTM) i konkurencyjności cenowej PKM wobec innych operatorów.

W związku z tym by w przyszłości spółka miała zapewniony rozwój i stabilne podstawy jej funkcjonowania w najbliższych latach, tj. by było możliwe osiągnięcie optymalnej wielkości przewozów, potrzebna jest baza i zaplecze wielkością dostosowane do obsługi i parkowania co najmniej 170-180 nowoczesnych autobusów (150 w ruchu + 15-20% rezerwy). To z kolei wymaga już na obecnym etapie, przed kolejnymi inwestycjami, dokupienia niezbędnej rezerwy terenu pod parking i zaplecze.

Obecnie prowadzone prace przygotowawcze do przyjęcia taboru elektrycznego i wodorowego z projektów GZM, prowadzone w oparciu o obecne i już pozyskane nieruchomości (działka 843/43 i kupiona w zeszłym roku działka 202/5) pozwalają docelowo uzyskać maksymalnie ok. 130 miejsc parkingowych. Stworzone Studium pokazuje konieczność zakupu działki 528/202 (o pow. 0,2866ha) od Gm. Świerklaniec (co jest aktualnie przygotowywane –

planowane wstępnie VI 2023) ale także dodatkowo kolejnej, sąsiadującej działki nr 202/1 o pow. 4948 m<sup>2</sup> od prywatnego właściciela.

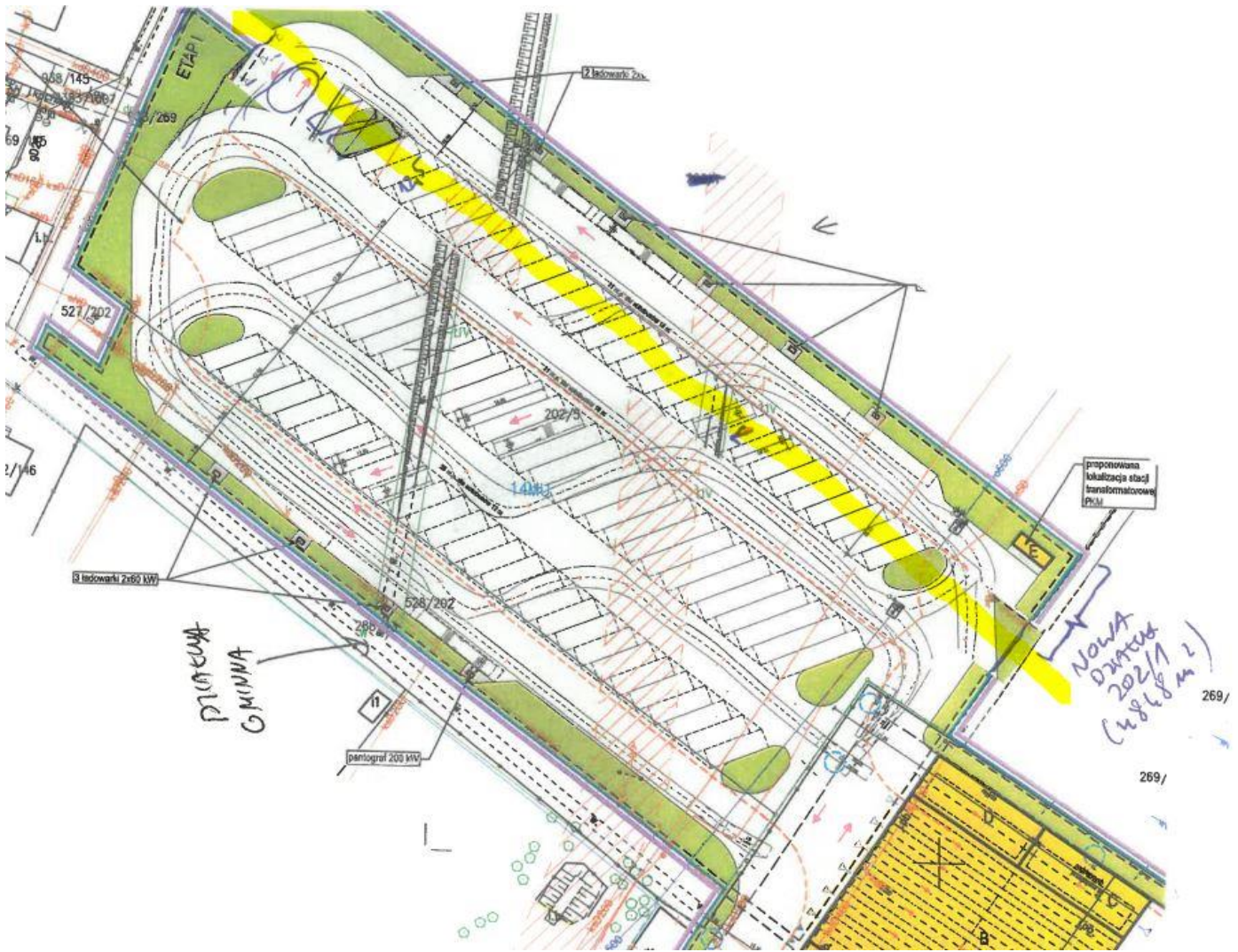


Bez.zakupu tych nieruchomości rozwój spółki zostanie w przyszłości mocno ograniczony a spółka będzie niekonkurencyjna i pozbawiona możliwości rozwoju a także zapewnienia odpowiedniej jakości usług.

Zakup obu działek jest jak najbardziej zasadny i wskazany z uwagi na racjonalność wydatkowania środków publicznych na rozbudowę bazy i cenę oraz jakość usług publicznych świadczonych przez spółkę w przyszłości dla społeczności lokalnej.

Wielkość działki 202/1 wynosi ok. 4817 m k.w. - jest to pas o szerokości ok. 24 m, co pozwala na optymalne jej wykorzystanie poprzez dodanie co najmniej kolejnych 30 pełnowymiarowych miejsc parkingowych (rys 2).

Spółka otrzymała ofertę zakupu działki nr 202/1 4848m<sup>2</sup> , sąsiadującej bezpośrednio z obszarem należącym już do PKM Świerklaniec. Zaoferowana cena działki 202/1, za metr kwadratowy wynosi wstępnie ok. 190zł, co daje łączna kwotę ok ~920 000 PLN za całość tj ok. 4848m<sup>2</sup> działki. + opłaty, podatki.



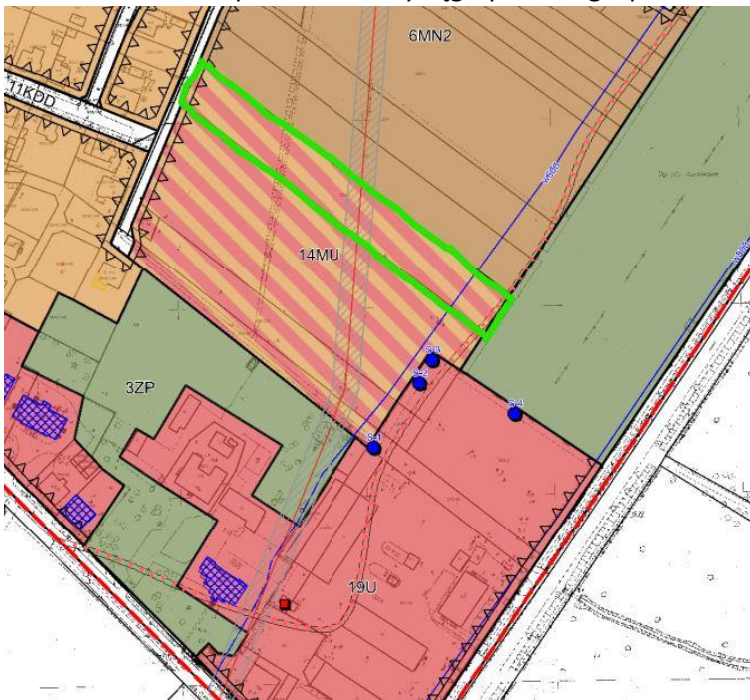
Cena oferowanej nieruchomości nie odbiega znacznie od cen oferowanych obecnie w okolicy (za sąsiednią działkę 528/202 Gmina Świerklaniec oczekuje ok. 175 zł/m<sup>2</sup>, a kupione w 2022 działki 657/43 i 659/43 kosztowały 357 zł/m<sup>2</sup>) i znajduje uzasadnienie w załączonym przez sprzedających Operacie przygotowanym przez akredytowane biuro rzeczoznawcy z zakresu wyceny nieruchomości i biegłego sądowego. Operat wskazuje, że cena nieruchomości wynosi 908 000 zł i nie odbiega od cen transakcyjnych za przeciętne działki o tym samym przeznaczeniu na danym obszarze, zważywszy także na przeznaczenie gruntu (14MU). Przy ogólnie rosnącej cenie działek.

W okolicy nie ma już innych wolnych działek, o które PKM może się bezkolizyjnie rozszerzyć.

Z uwagi na konieczne prace projektowe i budowlane, a także z uwagi na wzrost cen i ew. spekulacje Spółka powinna przystąpić bez zbędnej zwłoki do realizacji nabycia działki.



Planowana do zakupu działka – wyciąg z planu zagospodarowania MPZ



## **PODSUMOWANIE**

Jednym z podstawowych wyzwań XXI wieku jest walka ze zmianami klimatu i poprawa jakości życia, szczególnie w miastach i aglomeracjach. Wdrażanie działań mających na celu redukcję emisji w transporcie publicznym wspiera walkę ze zmianami klimatu. Bieżące projekty realizowane przez spółkę z udziałem Właściciela mają za zadanie nie tylko wymianę części taboru na zeroemisyjny, ale również podniesienie konkurencyjności spółki oraz zapewnienie jej optymalnych warunków do działalności operacyjnej w dłuższej perspektywie. Po latach niedoinwestowania jest to konieczne. Nie będzie to jednak możliwe bez obniżenia kosztów stałych, co jest możliwe tylko poprzez rozłożenie ich na większą ilość realizowanych zadań przewozowych. Według naszych wyliczeń zwiększenie liczby taboru do poziomu 150 szt. wraz z wymaganą rezerwą spowoduje obniżenie stawki za wzkm o 1,09 zł netto. Co przy zakładanym wzroście pracy eksploatacyjnej dałoby oszczędności na poziomie ok. 17 mln zł/rocznie.

Planując inwestycje w spółce nie możemy ograniczać się do zakonserwowania stanu obecnego, tylko powinny zakładać możliwości rozwoju spółki w przyszłości.

Obecnie posiadane grunty nie uwzględniają rozwoju spółki i wzrostu pracy przewozowej oraz wynikającego z niej zwiększenia ilości taboru. Zakup dwóch dodatkowych działek stanowiących podstawę i fundament dalszych prac umożliwi w pełni realizację obu projektów oraz ich kontynuację i rozwój poprzez zakup kolejnego taboru wodorowego i elektrycznego, jednocześnie pozwalając spółce na optymalne wykorzystanie zasobów oraz prowadzonych modernizacji. Koszty zakupu działek to koszt ok. 1 500 000 zł. Czyli koszt zakupu jednej sztuki nowoczesnego taboru. Przewidziane źródło finansowania to dokapitalizowanie przez Właściciela, które to dofinansowanie zarazem zwiększy możliwości kredytowania przyszłych inwestycji samodzielnie przez spółkę.

Marzec 2023

### **Załączniki:**

- projekt zagospodarowania terenu,
- szacunkowe zestawienie kosztów I etapu
- plan wykorzystania autobusów