

## UZASADNIENIE

### 1. Przedmiot regulacji:

Uchwała Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego w sprawie wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie zamówienia z wolnej ręki.

### 2. Omówienie podstawy prawnej:

Zgodnie z art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa, Zarząd województwa wykonuje zadania należące do samorządu województwa, niezastrzeżone na rzecz sejmiku województwa i wojewódzkich samorządowych jednostek organizacyjnych.

Zgodnie z art. 2 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo zamówień publicznych (dalej: ustawy Pzp) przepisy ustawy stosuje się do udzielania zamówień klasycznych oraz organizowania konkursów, których wartość jest równa lub przekracza kwotę 130 000 złotych, przez zamawiających publicznych.

W myśl art. 4 pkt 1 Województwo Kujawsko-Pomorskie, które wykonuje zadania przy pomocy Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu, jako jednostka sektora finansów publicznych w rozumieniu przepisów o finansach publicznych jest zobowiązana do stosowania ustawy Prawo zamówień publicznych.

W związku z art. 53 ust. 2 ustawy kierownik zamawiającego może powołać do przeprowadzenia postępowania komisję przetargową.

Szczegółowe zasady przygotowania i przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego uregulowane są w Regulaminie udzielania zamówień publicznych, stanowiących załącznik do uchwały Nr 3/70/22 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 26 stycznia 2022 r. w sprawie określenia regulaminu udzielania zamówień, zmienionej uchwałą Nr 8/236/23 z dnia 20 lutego 2023 r.

Art. 305 ust. 1 pkt 1 ustawy stanowi, iż Zamawiający może udzielić zamówienia w trybie zamówienia z wolnej ręki, jeżeli zachodzi jedna z okoliczności, o których mowa w art. 214 ust. 1 pkt 1–5 i 7–14.

Przepis art. 214 ust. 1 pkt 1 lit. b stanowi, że Zamawiający może udzielić zamówienia z wolnej ręki, jeżeli zachodzi co najmniej jedna z następujących okoliczności:

1) dostawy, usługi lub roboty budowlane mogą być świadczone tylko przez jednego wykonawcę z przyczyn:

b) związanych z ochroną praw wyłącznych wynikających z odrębnych przepisów – jeżeli nie istnieje rozsądne rozwiązanie alternatywne lub rozwiązanie zastępcze, a brak konkurencji nie jest wynikiem celowego zawężenia parametrów zamówienia.

### 3. Konsultacje wymagane przepisami prawa (łącznie z przepisami wewnętrznymi):

Przepisy prawa nie wymagają konsultacji w przedmiocie niniejszej uchwały.

### 4. Uzasadnienie merytoryczne:

W związku z koniecznością zakupu oprogramowania do modelowania ruchu wraz z pakietem szkoleń w ramach aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego, konieczne jest wszczęcie postępowania w trybie z wolnej ręki. Do przeprowadzenia postępowania został wybrany tryb zamówienia z wolnej ręki, ponieważ w związku konieczność zawężenia parametrów zamówienia do wskazanego produktu nie ma na celu ograniczania konkurencji, lecz jest rezultatem imperatywu zapewnienia pełnej spójności oraz maksymalnej efektywności w obszarze analizy ruchu i planowania transportowego Województwa. W kontekście tej decyzji konieczne jest zrozumienie, że analizy ruchu, szczegółowe prognozowanie efektów zmian

infrastrukturalnych oraz kompleksowe planowanie przestrzeni transportowej, stanowią kluczowe elementy prowadzące do poprawy jakości transportu i życia mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego.

Zastosowanie programu PTV VISUM wraz z modułami Calendar, Transit Planner i Transit Operator, wynika z oceny rynku pod kątem dostępnych rozwiązań. Zgodnie z analizą rynku, wykonaną przez Zamawiającego, pod kątem dostępnego oprogramowania do modelowania ruchu, można stwierdzić, iż nie jest dostępne oprogramowanie, które w tak szerokiej skali odpowiada na potrzeby określone przez Zamawiającego. Dostępne na rynku oprogramowanie do planowania transportu odnosi się wyłącznie do przewozów towarowych, logistyki i spedycji (Studio VSS.net, Uniter.pro, fireTMS). Inne dostępne rozwiązania tj. Tasha - aplikacja do planowania dostaw dla dyspozytorów; Freya - mobilny task manager dla kierowców i dyspozytorów; Triss - moduł transportowy do systemów informacyjnych lub e-sklepowych nie mają funkcjonalności związanych z transportem publicznym.

Z dostępnych rozwiązań do modelowania ruchu można wykorzystać program EMME - jednakże jest on bardziej dedykowany dla ruchu multimodalnego i nie posiada w swoim portfolio funkcjonalności szeroko zakrojonej obsługi obiegu taboru. Moduł taki jest niezbędny w zakresie realizacji zadań Województwa – samorząd jest właścicielem 35 pojazdów kolejowych, co wymusza na nim ich optymalne wykorzystanie. Ustawa o finansach publicznych nakazuje wydatkowanie środków publicznych w sposób celowy i oszczędny. Brak nadzoru nad wykorzystaniem mienia o łącznej wartości około 400 mln zł może budzić poważne zastrzeżenia. Ponadto, zawarte umowy z operatorami kolejowymi wskazują, że odpowiedzialność za konstrukcję rozkładów jazdy ponosi Województwo, a operator przedkłada jedynie propozycje zmian. Przy braku odpowiednich narzędzi, Województwo nie ma możliwości realizacji swoich zadań i weryfikacji przedkładanych przez operatorów projektów. Poza tym należy dodać, iż nie istnieją w Polsce wytworzone modele transportowe w innym oprogramowaniu, aniżeli dostarczanym przez firmę PTV CEE Sp. z o.o. oprogramowaniu PTV VISUM. Z punktu widzenia ekonomicznego i organizacyjnego jest zakup narzędzia, z którego korzystają także inne jednostki w kraju, m.in.;

- CUPT,
- CPK,
- GDDKiA,
- województwo małopolskie, dolnośląskie, śląskie, mazowieckie, podkarpackie (w trakcie zakupu),
- wszystkie miasta wojewódzkie.

Moduły Transit Planner i Transit Operator są bezpośrednio związane z tworzonym modelem w programie PTV VISUM, wobec czego użytkownie osobnych narzędzi czy przenoszenie dużej ilości danych nie tylko przyspieszy samą pracę, ale także pozwoli na oszczędności ekonomiczne w związku z tym, iż nie będzie konieczny zakup osobnego oprogramowania.

Oprogramowanie alternatywne dla modelu wojewódzkiego może okazać się niefunkcjonalne w związku z mnogością parametrów i dużą dokładnością wykonywanych projektów dla dużego obszaru jakim jest nie tylko województwo, ale także regiony bezpośrednio związane transportowo z województwem do których na mocy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, Województwo Kujawsko-Pomorskie jest również zobowiązane organizować transport publiczny.

Oprogramowanie PTV VISUM jest jedynym rozwiązaniem technicznym, zapewniającym wymagany przez Zamawiającego poziom kompatybilności i interoperacyjności z opracowaniami, którymi dysponują inne jednostki organizacyjne i podmioty zewnętrzne (administrujące krajowymi modelami ruchu stworzonymi przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Centralny Port Komunikacyjny, czy Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad), z których to opracowań Zamawiający jest

zobowiązany korzystać. Zakup innych programów nie zapewniłby niezbędnej kompatybilności z rozwiązaniami istniejącymi w ramach współpracy z zewnętrznymi podmiotami współpracującymi oraz wiązałby się z odstąpieniem od wykorzystania istniejących modeli ruchu i stworzeniem nowych od podstaw. To natomiast wiązałoby się z wydatkowaniem dodatkowych środków finansowych i dodatkowo nie zapewniłoby wymaganej przez organy zewnętrzne współpracy między opracowaniami. Dodatkowo, wytworzony model transportowy województwa kujawsko-pomorskiego, może być także udostępniony do dalszych opracowań jednostkom i organizacjom, zajmującym się prognozami ruchu czy innymi czynnościami, związanymi np, z projektowaniem rozwiązań infrastrukturalnych w oparciu o symulacje ruchu i tym samym przyczynić się do dostosowania projektu do prognozowanych oczekiwań. Zamawiający nie jest wprost zobowiązany przepisami do udostępniania modelu transportowego.

Jednakże ustawa o Publicznym transporcie zbiorowym nakazuje, aby Plany transportowe jednostek samorządu powiatowego i gminnego uwzględniały założenia Wojewódzkiego Planu Transportowego (Art. 11. 1 ustawy). Biorąc pod uwagę, że Bydgoszcz i Toruń już pracują w oprogramowaniu PTV Visum, uzasadnionym jest utrzymanie z nimi kompatybilności.

Brak równorzędnych opcji, spełniających te same standardy oraz gwarantujących kompleksową analizę i planowanie, jest swoistym- ograniczeniem, biorąc pod bezkonkurencyjność i brak alternatyw wśród dostępnego od ręki oprogramowania na rynku. Wymogi techniczne, w jakich operuje analiza ruchu i planowanie transportu województwa są złożone, co determinuje ograniczoną dostępność rozwiązań odpowiadających wymaganiom.

W 2024 roku Zamawiający opracuje nowy Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Wynika to z zaleceń pokontrolnych Najwyższej Izby Kontroli, która wskazywała na nieaktualność istniejącego Planu Transportowego. Ponadto, zmiany przepisów m.in. w zakresie elektromobilności czy powstanie nowego Krajowego Programu Kolejowego wymusza jak najszybsze dostosowanie dokumentu pod obowiązujące przepisy. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym dokument ten wymaga analizy potrzeb przewozowych, W tym celu zostaną wykorzystane nowe dane opracowane w programie PTV VISUM oraz istniejące już dane, będące w posiadaniu jednostek - miast wojewódzkich, CUPT, GDDKiA, do których opracowania zostało wykorzystane wskazane oprogramowanie.

Z uwagi na zamiar pozyskania pasażerskiego modelu transportowego (PMT) od spółki CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY Sp. z o.o. i PKP Intercity S.A. (co wynika z wymogów art. 11. Ust 1 pkt 1 ustawy o Publicznym Transporcie Zbiorowym tj. zgodności z modelami transportowymi wyższego szczebla) niezbędny jest zakup oprogramowania kompatybilnego, gwarantującego niezachwianą stabilność bieżącej pracy z programem oraz wsparcie zarówno twórcy oprogramowania jak i autora Pasażerskiego Modelu Transportowego w przypadku wystąpienia określonych błędów.

Tworzenie modelu transportowego od podstaw jest kosztowne tak pod względem czasowym jak i finansowym. Zamawiający analizując rynek nie stwierdził postępowań na opracowanie nowego oprogramowania lub dostosowania istniejącego. Zamawiający na podstawie badań rynku stwierdza, że profesjonalne podmioty na rynku zajmujące się tworzeniem modeli transportowych (Politechnika Gdańska, Zespół Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o., Politechnika Poznańska, PBS Sp. z o.o., Biuro Inżynierii Transportu Pracownie Projektowe Cejrowski & Krych sp.j.) również opierają modelowanie ruchu na oprogramowaniu PTV Visum. W związku z tym, zaprojektowanie nowego oprogramowania, które nie byłoby kompatybilne z istniejącymi modelami transportowymi byłoby niecelowe. Zaprojektowanie rzetelnego modelu jest także procedurą zaawansowaną i długotrwałą. Zadania nałożone na Województwo, jako organizatora PTZ, obejmują planowanie rozwoju transportu. Jest to czynność ciągła, lecz podlegająca modyfikacjom czy udoskonaleniom w wyniku okresowych zmian w potrzebach transportowych. Z uwagi na zamiar jak

najszybszego wykorzystania maksymalnej funkcjonalności oprogramowania, a tym samym optymalizacji kosztów wytworzenia nowego modelu, Województwo zamierza wykorzystać już istniejące dane w pozyskanym modelu CPK do wytworzenia własnego. Kluczowym wobec powyższego jest zachowanie pełnej funkcjonalności, transparentności i struktury danych, czego z przyczyn obiektywnych nie jest w stanie zagwarantować inny dostawca oprogramowania, nie będący autorem rozwiązań, stanowiących własność intelektualną samego producenta programu PTV VISUM.

W związku z powyższym, zaproszenie do negocjacji wraz z informacjami niezbędnymi do przeprowadzenia postępowania zostanie skierowane do dotychczasowego Wykonawcy PTV CEE Sp. z o.o., Ząbkowska 31 Street, 03-736 Warszawa.

#### **5. Ocena skutków regulacji:**

Środki finansowe zostały zarezerwowane w budżecie.