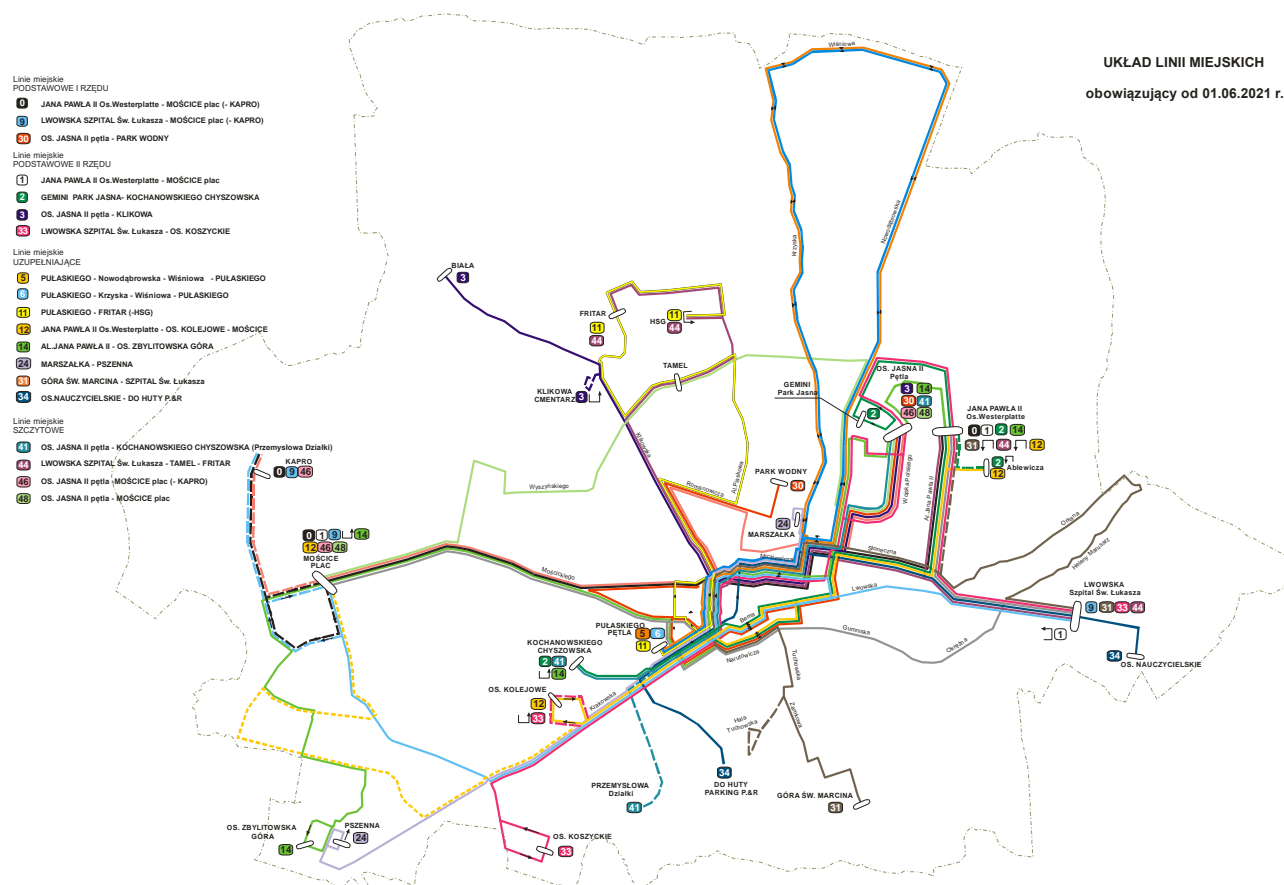


## Analiza systemu transportu publicznego na terenie Gminy Miasta Tarnowa.

### I. Organizacja komunikacji miejskiej – podstawowe dane eksploatacyjne.

Zarząd Dróg i Komunikacji Miejskiej w Tarnowie aktualnie jest organizatorem 19 linii komunikacji miejskiej. Linie komunikacji miejskiej obsługują terytorialnie Gminę Miasta Tarnowa oraz miejscowość Biała w Gminie Tarnów na mocy porozumienia międzygminnego z dnia 30 czerwca 2021 roku.



łącna długość linii komunikacyjnych to: 210 km,  
łącna długość tras linii komunikacji miejskiej to 115 km.

Aktualnie w dzień roboczy na wszystkich liniach komunikacji miejskiej autobusy łącznie przejeżdżają 8599,3 km wykonując 817 kursów.

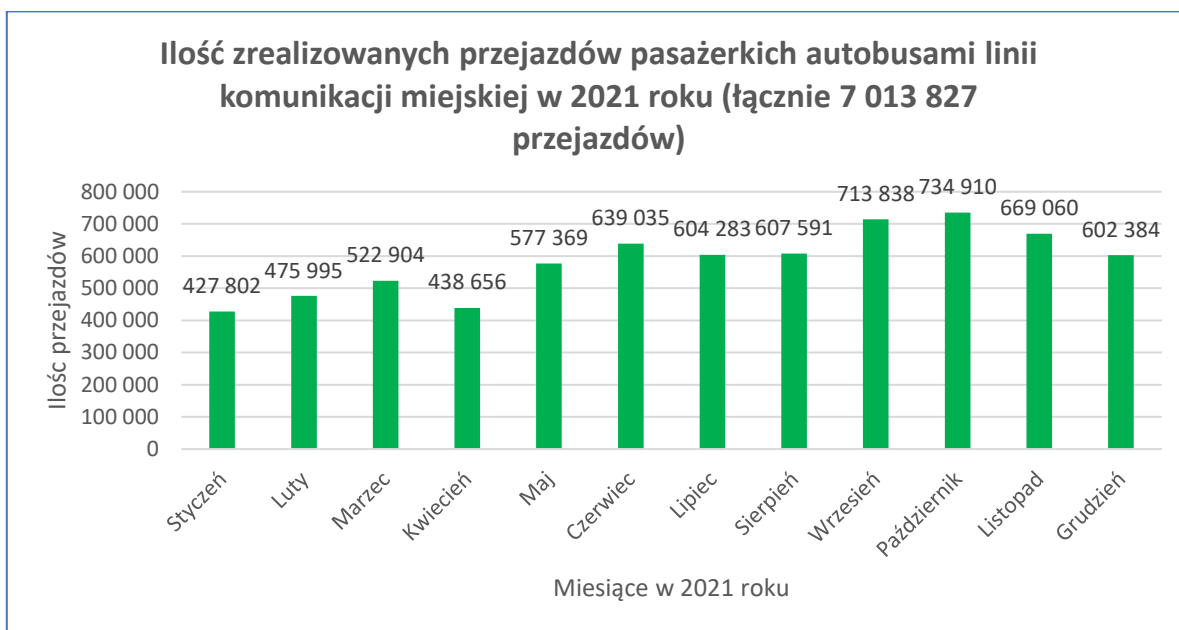
W każdą sobotę autobusy na liniach komunikacji miejskiej przejeżdżają 5623,1 km wykonując 532 kursy a w dzień świąteczny autobusy na liniach komunikacji miejskiej przejeżdżają 5065,6 km wykonując 484 kursy.

W dzień roboczy w szczycie przewozowym wszystkie linie komunikacyjne obsługuje 57 autobusów. W każdą sobotę wszystkie linie komunikacyjne obsługuje 30 autobusów a w dzień świąteczny 27 autobusów. Wszystkie linie tarnowskiej komunikacji miejskiej obsługuje MPK Sp. z o.o. w Tarnowie mając w inwentarzu łącznie 95 sztuk autobusów. MPK Sp. z o.o. w Tarnowie jest operatorem linii

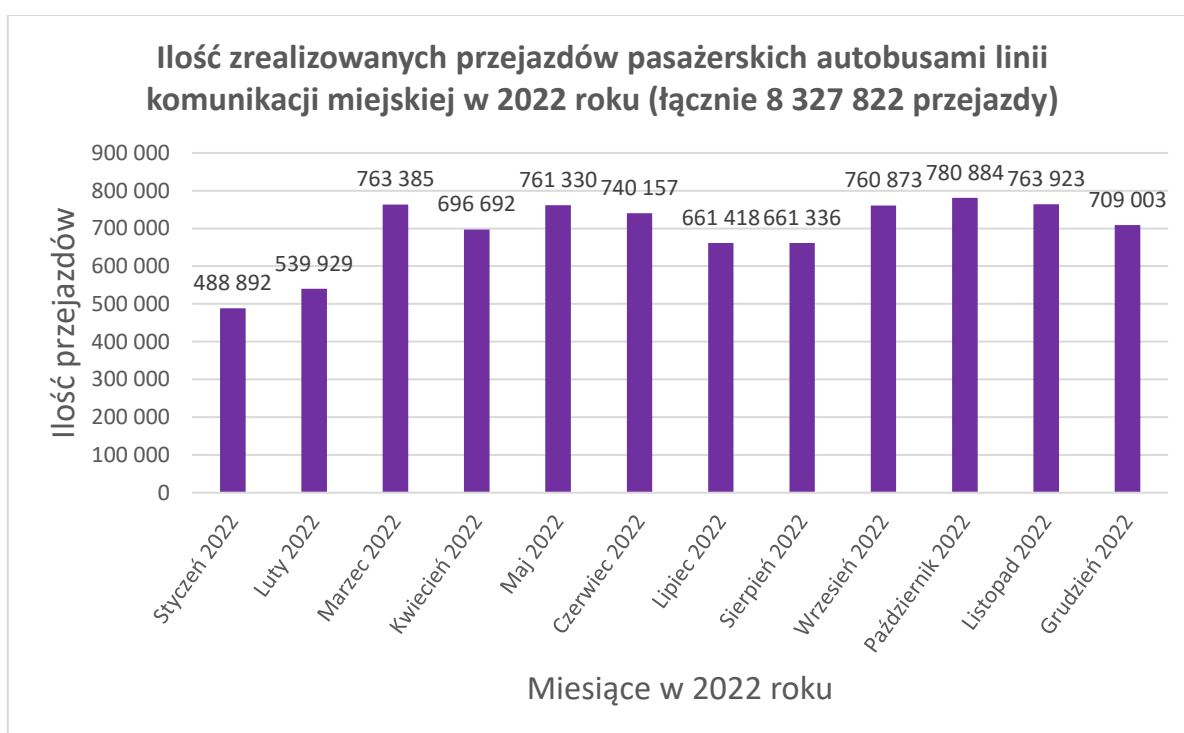
komunikacji miejskiej na podstawie 10-letniej umowy bezpośredniej zawartej przez Gminę Miasta Tarnowa z podmiotem wewnętrznym na podstawie art. 22 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym.

### Ilość przewożonych pasażerów na liniach komunikacji miejskiej w Tarnowie.

W 2021 roku na wszystkich liniach komunikacji miejskiej w Tarnowie przewieziono łącznie 7 013 000 pasażerów, ilość przewozów w poszczególnych miesiącach 2021 roku prezentuje poniższy wykres.

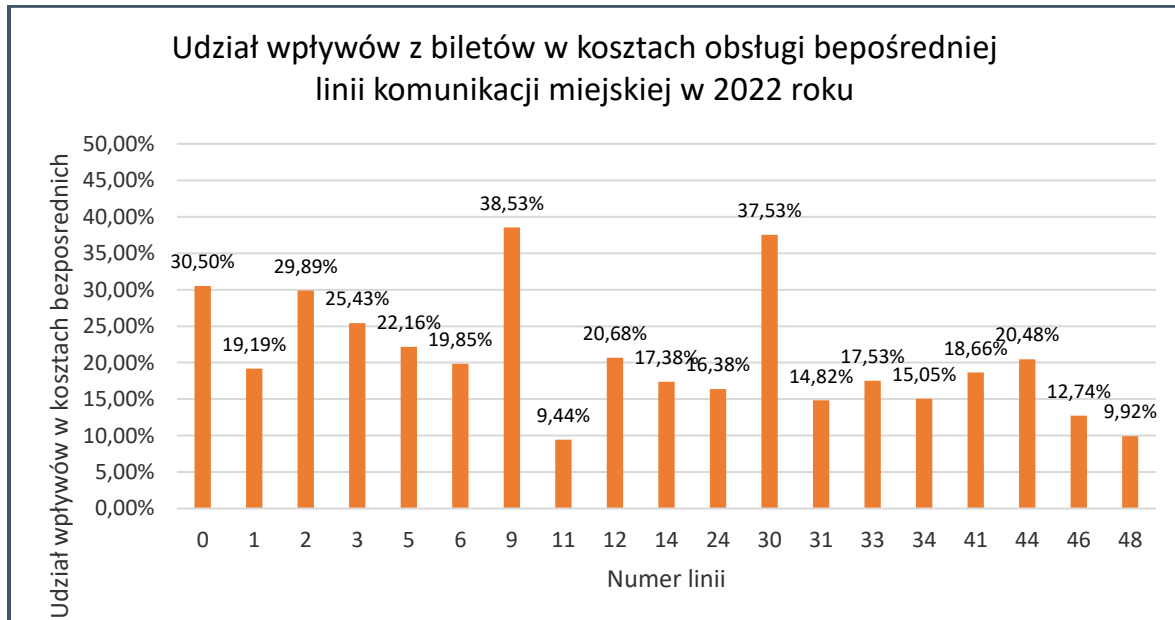


W 2022 roku na wszystkich liniach komunikacji miejskiej w Tarnowie przewieziono łącznie 8 327 822 pasażerów, ilość przewozów w poszczególnych miesiącach 2022 roku prezentuje poniższy wykres.



## Udział wpływów z biletów komunikacji miejskiej w kosztach obsługi linii.

Bazując na ilości przewożonych pasażerów na poszczególnych liniach komunikacyjnych można dokonać porównania „rentowności” poszczególnych linii, rozumianej jak udział wpływów z biletów na poszczególnej linii komunikacyjnej w kosztach obsługi tej linii. Poniższy wykres prezentuje rentowność linii komunikacyjnych 2022 roku.



Średni udział wpływów ze sprzedaży biletów w kosztach obsługi bezpośredniej linii komunikacyjnych w 2022 roku to 25,2%, w porównaniu do roku ubiegłego nastąpił wzrost rentowności o 1,6%.

We wrześniu 2022 roku zostały dokonane zmiany rozkładów jazdy niemal na wszystkich liniach komunikacji miejskiej w Tarnowie. Zmiany polegały na zmniejszeniu o 332 000 km co stanowi niespełna 11% ilości wykonywanych wozokilometrów w skali roku na całej sieci linii komunikacji miejskiej w Tarnowie. Redukcje kursów na liniach komunikacji miejskiej dotyczyły przede wszystkim kursów wieczornych i nocnych we wszystkie dni tygodnia a także kursów pomiędzy szczytami przewozowymi. Nie dokonywano ograniczeń kursów wykonywanych w okresach szczytów przewozowych w dni robocze.

Po zmianach rozkładowych dokonanych we wrześniu 2022 roku, nie planując aktualnie dokonywania w bieżącym roku kolejnych ograniczeń w ilości wykonywanych kursów na liniach, w 2023 roku przewidywane jest wykonanie 2 747 427 km.

## II. Tabor Operatora w aspekcie wymogów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Aktualnie MPK Sp. z o.o. w Tarnowie będące jedynym operatorem obsługującym linie komunikacji miejskiej w Tarnowie posiada w inwentarzu 95 autobusów. Cały tabor jest taborem z niskowejściowym, wyposażonym w monitoring, elektroniczne tablice wyświetlające oraz urządzenia głośnomówiące. Większość taboru (tj. 62 autobusy) napędzana jest olejem napędowym, 33 pojazdy napędzane są gazem CNG co czyni je taborem niskoemisyjnym ale nie zeroemisyjnym w myśl ustawy o elektromobilności.

Autobus zeroemisyjny zgodnie z definicją ustawową to pojazd wykorzystujący do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniwach paliwowych, lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji.

Jednostka samorządu terytorialnego zgodnie z zapisami ustawowymi zapewnia udział autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych biometanem w użytkowanej flocie pojazdów co najmniej:

- 1) 5% - od 1 stycznia 2021 r.
- 2) 10% - od 1 stycznia 2023 r.
- 3) 20% - od 1 stycznia 2025 r.
- 4) 30% - od 1 stycznia 2028 r.

Jednostka samorządu terytorialnego może nie realizować wymogu udziału taboru zeroemisyjnego we flocie pojazdów jeżeli opracowana analiza kosztów i korzyści, zgodnie z wymogami ustawowymi, wskaże na brak korzyści przy zastosowaniu takiego taboru. Analizę należy sporządzać co 36 miesięcy, Gmina Miasta Tarnowa takie analizy sporządzała w 2018 i 2021 roku i obydwie wskazały na brak korzyści stosowania taboru zeroemisyjnego. Ostatnia analiza wskazała, że inwestycja byłaby opłacalna przy pozyskaniu minimum 87% dofinansowania zewnętrznego. Kolejna analiza będzie sporządzana w 2024 roku. Konieczność inwestycji w tabor zeroemisyjny zaistnieje wtedy gdy kolejna analiza wykaże opłacalność inwestycji lub w sytuacji, gdy ulegną zmianie dotychczasowe zapisy ustawowe.

W dniu 30.03.2023 r. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej ogłosił nabór wniosków o dofinansowanie w ramach programu priorytetowego „Zielony transport publiczny”. Wnioski o dofinansowanie w formie dotacji można składać w okresie 17.04.2023 – 31.05.2023 r., wielkość dofinansowania wynosi do 90% kosztów kwalifikowanych, dofinansowanie będzie miało miejsce pod warunkiem uruchomienia środków w ramach KPO. MPK Sp. z o.o. przygotowuje do złożenia wniosków o dofinansowania zakupu kilkunastu autobusów elektrycznych.

### III. Finansowanie komunikacji miejskiej w Tarnowie.

#### Rok 2022

1. W 2022 roku dla Operatora tj. MPK Sp. z o.o. w Tarnowie dokonano łącznie płatności w wysokości 30 713 379,79 zł.

w powyższej kwocie zawarte są:

- płatności za wykonane wozokilometry:	28 679 565,07 zł
- płatność całej zaległej rekompensaty za poprzednie okresy:	1 688 080,08 zł
- część płatności wyrównującej przewidywanej za 2022 rok:	345 734,64 zł

2. W 2022 roku stawka brutto w zł za 1 wozokilometr wynosiła:

od 1 stycznia do 6 października:	9,64 zł
od 7 października do 31 grudnia:	10,23 zł

3. Zgodnie z zawartą umową powierzenia, MPK Sp. z o.o. w Tarnowie przedstawiło rozliczenia należnej rekompensaty za 2022 rok na podstawie audytu wykonanego przez zewnętrzną firmę audytową. Z przedstawionego audytu wynika, że za 2022 rok w rozliczenia wynika, że za 2022 rok operatorowi została wypłacona niedostateczna rekompensata w wysokości 1 321 947,54

zł i zgodnie z zawartą umową, organizator jest zobowiązany do dokonania w tej wysokości płatności wyrównującej na rzecz operatora.

#### **Rok 2023**

1. W budżecie miasta na 2023 rok zarezerwowana została na transport publiczny kwota 28 495 000 zł brutto, co bez zmiany ilości planowanych kilometrów na liniach gwarantuje płatność stawki za 1 wozokilometr w wysokości 10,37 zł brutto.
2. Na etapie prac nad budżetem miasta na 2023 rok, MPK uwzględniając planowane koszty w 2023 roku, pismem z dnia 4 października 2022 roku wnioskowało o stawkę 12,56 zł brutto za 1 wozokilometr, co wymagało zagwarantowania budżetu na transport publiczny w kwocie 34,5 mln zł brutto.
3. Pismem z dnia 12 grudnia 2022 roku MPK uaktualniło wartości przyjęte do planowanych kosztów w 2023 roku o rzeczywisty przyrost cen paliw (w tym przyrost ceny CNG o ponad 100% ze średniej 3,83 zł za 1 m<sup>3</sup> w 2022 roku do 7,80 zł za 1 m<sup>3</sup> w 2023 roku) co wymagałoby zagwarantowania budżetu na transport publiczny w kwocie 37,1 mln zł.
4. Aktualnie po uwzględnieniu pewnej obniżki i stabilizacji cen paliw, w szczególności ceny ON, przy obowiązywaniu stawki 10,37 zł brutto do końca roku 2023, Spółka pismem z dnia 22.03.2023 roku szacuje wysokość straty za cały 2023 rok na poziomie około 5 mln zł brutto.
5. Aby zapewnić ciągłość obsługi komunikacyjnej Zarząd Dróg i Komunikacji w Tarnowie zawarł z MPK Sp. o.o. w Tarnowie aneks do obowiązującej umowy powierzenia tylko na okres połowy roku 2023, ustalający w I półroczu b.r. stawkę za 1 wozokilometr w wysokości 10,37 zł brutto.
6. Przed rozpoczęciem II półrocza strony umowy będą prowadzić negocjacje mające na celu ustalenie stawki na II półrocze b.r. Zmiana obowiązującej stawki jest również możliwa w trakcie trwania I półrocza, gdyż zawarta umowa powierzenie dopuszcza taką możliwość.

#### **IV. Rozważane kierunki rozwoju komunikacji miejskiej w Tarnowie**

W bieżącym roku planowana jest modyfikacja tras niektórych linii komunikacji miejskiej w związku z oddaniem do użytkowania inwestycji realizowanych w związku z IE 2023 jak również uruchomienie dodatkowych linii na czas IE2023. Dodatkowo analizowane są możliwości ponowienia rozmów mających na celu rozszerzenie zakresu porozumienia międzygminnego z Gminą Tarnów oraz objęcie w przyszłości obsługą komunikacyjną komunikacji miejskiej zintegrowanego obszaru części Aglomeracji Tarnowskiej.

- Objęcie obsługą komunikacyjną budowanego węzła u zbiegu ulic Jana Pawła i Błonie, analizowane linie komunikacji miejskiej nr 0, 1, 2 i 33.
- Objęcie obsługą komunikacyjną nowej pętli autobusowej obok Miejskiego Domu Sportu, analizowane linie komunikacji miejskiej 9, 12 i 14.
- Uruchomienie trzech linii dowozowych do obsługi imprez sportowych IE2023 w okresie od 20 czerwca 2023 do 2 lipca 2023 roku.
- Rozszerzenie komunikacji miejskiej na sąsiednie gminy – możliwe wznowienie rozmów negocjacyjnych z Gminą Tarnów.
- Rozszerzenie komunikacji miejskiej na część aglomeracji tarnowskiej – we wstępnych założeniach rozważana możliwość obsługi zintegrowanego obszaru obejmującego miasto Tarnów oraz 10 innych jednostek samorządu terytorialnego.

## **V. Porównanie komunikacji miejskiej i innych rodzajów przewozów**

1. W aktualnie obowiązującym stanie prawnym, przewozy w publicznym transporcie zbiorowym mogą być finansowane z:

- 1) wpływów ze sprzedaży biletów,
- 2) budżetu organizatora (rekompensat), o których mowa w art. 50 i nast. ustawy o publicznym transporcie zbiorowym,
- 3) z budżetu państwa (poprzez samorządy województw), który pokrywa koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów (zgodnie z art. 8a ust. 1a i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, **zgodnie z zapisami art. 1 ust. 2 teje ustawy przepisów ustawy nie stosuje się do komunikacji miejskiej.**
- 4) Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, **zgodnie z zapisami art. 1 ust. 2 teje ustawy przepisy ustawy nie mają zastosowania do przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej.**

Jak z powyższego zestawienia wynika finansowanie komunikacji miejskiej może odbywać się wyłącznie ze źródeł określonych w pkt 1 i 2 co ogranicza się wyłącznie do obciążania budżetów jednostek samorządu terytorialnego, gdyż żadna komunikacja miejska w kraju nie jest rentowna z uwagi na jej misję socjalną i jej funkcjonowanie musi być dofinansowane przez JST.

Polskie miasta, w szczególności miasta duże i miasta na prawach powiatu, zmagają się z poważnymi ubytkami w swoich budżetach w związku z polityką podatkową rządu zmniejszającą dochody własne JST, dodatkowo aktualnie potęgowanymi inflacją i drożyzną. Aktualny algorytm przyznawania subwencji dla JST mających na celu uzupełnienie samorządom zmniejszenia dochodów własnych (przede wszystkim z podatku PIT) faworyzuje gminy wiejskie i miejsko-wiejskie a wyraźnie dyskryminuje duże miasta na prawach powiatu.

2. Brak możliwości refundacji ulg ustawowych w komunikacji miejskiej, odliczanie możliwe jest przez przewoźników realizujących inne rodzaje przewozów (np. przewozy pasażerskie gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie).

W komunikacji miejskiej jest obowiązek honorowania następujących ulg ustawowych:

- 50% ulgi dla studentów,
- 50% ulgi dla kombatantów,
- 50% ulgi dla innych osób uprawnionych na podstawie przepisów o kombatantach,
- 50% ulgi dla weteranów poszkodowanych poza granicami państwa,
- 100% ulgi dla parlamentarzystów,
- 100% ulgi dla inwalidów wojennych i ich przewodników,
- 100% ulgi dla inwalidów wojskowych i osób zrównanych z nimi w uprawnieniach,
- 100% ulgi dla cywilnych niewidomych ofiar działań wojennych

Szacuje się, że w 2022 roku z tytułu honorowania ww. ulg ustawowych bez możliwości ich refundacji **miasto Tarnów zostało pozbawione przychodów około 500 000 – 600 000 zł brutto.**

3. Brak w komunikacji miejskiej możliwości pozyskania dotacji z funduszu rozwoju przewozów autobusowych (FRPA) o charakterze użyteczności publicznej, takie dofinansowanie możliwe jest w innych rodzajach przewozów (np. przewozy pasażerskie gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie).

Od 1 kwietnia 2020 roku (z uwagi na COVID) podwyższona została dopłata z funduszu do 1 wzkm przewozów do kwoty 3,00 zł. W 2022 roku w tarnowskiej komunikacji miejskiej zostało wykonanych 2 934 338,7 km.

Z prostego przeliczenia wynika, że gdyby refundacja z FRPA obejmowała komunikację miejską, dla Tarnowa w 2022 roku **dotacja wyniosłaby 8 803 016,1 zł** ( $2\,934\,338,7 \times 3\text{zł} = 8\,803\,016,1 \text{zł}$ ).

4. Tabor zeroemisyjny - jedynie w komunikacji miejskiej ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych narzuca na JST obowiązek zapewnienia określonej ilości taboru zeroemisyjnego do obsługi linii komunikacyjnych (z uwagi na ceny taboru i infrastruktury pozycja bardzo kosztowna), wymogu takiego nie w innych rodzajach przewozów (np. przewozy pasażerskie gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie).
5. Złagodzenie roszczeń pasażerskich – w komunikacji miejskiej nie przysługują podróżnym prawa do zmiany lub odstąpienia od umowy przewozu a także niektóre roszczenia i zobowiązania przewoźnika z tytułu niewykonania przewozu, takie prawa i roszczenia przysługują podróżnym w innych komunikacjach.

## **VI. Transport publiczny na terenie miasta – komunikacja prywatna**

Na terenie miasta Tarnowa, poza komunikacją miejską, wykonuje kursy łącznie 42 przewoźników. Poniżej dane statystyczne dotyczące tych przewoźników.

1. Ilość kursów w dzień roboczy wszyscy przewoźnicy: 1462

w tym:

- Prywatna komunikacja prywatna lokalna: 1114 kursów
- Gminna Komunikacja Publiczna Gminy Tarnów: 288 kursów
- Prywatna komunikacja międzymiastowa: 50 kursów
- Prywatna komunikacja międzynarodowa: 10 kursów

2. Łączna ilość linii komunikacyjnych: 76

w tym:

- Prywatna komunikacja prywatna lokalna: 49 linii komunikacyjnych
- Gminna Komunikacja Publiczna Gminy Tarnów: 10 linii komunikacyjnych
- Prywatna komunikacja międzymiastowa: 12 linii komunikacyjnych
- Prywatna komunikacja międzynarodowa: 5 linii komunikacyjnych

3. Średnia częstotliwość kursów na wybranych kierunkach komunikacji lokalnej i Gminnej Komunikacji Publicznej łącznie

- Kierunek Tarnowiec: 7 minut
- Kierunek Wola Rzędzińska: 26 minut
- Kierunek Lisia Góra: 5 minut
- Kierunek Pawężów: 65 minut
- Kierunek Zgłobice: 5 minut

- Kierunek Żabno: 14 minut
- Kierunek Koszyce: 22 minuty
- Kierunek Skrzyszów: 17 minut
- Kierunek Ładna: 25 minut
- Kierunek Wierzchosławice: 35 minut

W dzień roboczy przewoźnicy w komunikacji prywatnej oraz w Gminnej Komunikacji Publicznej we wszystkich kursach łącznie wykonują na terenie miasta około 7600 km.