

**UCHWAŁA NR IX/87/2024
RADY MIEJSKIEJ W TARNOWIE**

z dnia 24 października 2024 r.

zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Na podstawie art. 9 ust. 3 w związku z art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. b, art. 11 ust. 2, art. 12 ust. 1, 1a, 2 i 2a oraz art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778) Rada Miejska w Tarnowie uchwała, co następuje:

§ 1. W uchwale Nr LVII/694/2014 Rady Miejskiej w Tarnowie z dnia 11 września 2014 roku w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami (Dz. Urz. Woj. Małop. poz. 5373 oraz z 2016 r. poz. 5401) załącznik otrzymuje brzmienie jak w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Tarnowa.

§ 3. 1. Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego.

2. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Przewodniczący Rady
Miejskiej w Tarnowie

Małgorzata Mękal

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu
zbiorowego na mocy porozumień między gminami



**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY MIASTA TARNOWA**

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



GMINA MIASTA TARNOWA

Autorami „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami” są członkowie zespołu specjalistów ds. transportu zbiorowego spółki REFUNDA z siedzibą we Wrocławiu



www.refunda.pl



Spis treści

1.	Wstęp.....	8
1.1.	Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego	8
1.2.	Przedmiot i cel opracowania	8
1.3.	Zakres Planu transportowego	9
1.4.	Podstawy prawne i metodologia tworzenia Planu transportowego	10
1.5.	Konsultacje społeczne	11
2.	Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem transportowym	12
2.1.	Informacje ogólne o obszarze	12
2.2.	Gminy, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.....	13
2.3.	Demografia	14
2.3.1.	Liczba ludności i gęstość zaludnienia.....	14
2.3.2.	Struktura funkcjonalna ludności.....	16
2.3.3.	Ruch naturalny i wędrowniczy	17
2.4.	Gospodarka	18
2.5.	Potencjał przyrodniczy	19
3.	Analiza podstawowego systemu transportowego	21
3.1.	Transport indywidualny	21
3.1.1.	Transport samochodowy	21
3.1.2.	Układ drogowy.....	22
3.1.3.	Transport rowerowy i pieszy.....	26
3.1.4.	Infrastruktura integrująca transport indywidualny z transportem zbiorowym	28
3.2.	Transport pasażerski dostępny na terenie miasta Tarnów.....	29
3.2.1.	Transport drogowy.....	29
3.2.2.	Transport kolejowy	29
4.	Sieć komunikacyjna, na której realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej	31
4.1.	Charakterystyka jakościowa i ilościowa	31
4.2.	Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej.....	35
4.3.	Zasady konstruowania rozkładów jazdy.....	37
4.4.	Węzły przesiadkowe	37
4.5.	Infrastruktura przystankowa.....	39
4.6.	Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu mających wpływ na funkcjonowanie komunikacji zbiorowej	39
5.	Analiza wytycznych, preferencji i zaleceń dotyczących systemu publicznego transportu zbiorowego	40

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



5.1.	Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych na terenie Gminy Miasta Tarnowa	44
6.	Analiza zagospodarowania przestrzennego Miasta	45
7.	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.....	51
7.1.	Analiza popytu	51
7.2.	Prognozy sytuacji demograficznej	52
7.3.	Główne generatory ruchu	54
7.3.1.	Urzędy i instytucje publiczne	54
7.3.2.	Placówki oświatowe	54
7.3.3.	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy	57
7.3.4.	Obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne.....	58
7.3.5.	Placówki służby zdrowia.....	59
7.3.6.	Obiekty handlowo-usługowe	60
7.4.	Badania popytu na przewozy międzygminne.....	61
7.5.	Podsumowanie potrzeb przewozowych.....	68
8.	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych	69
8.1.	Wstęp	69
8.2.	Metryka respondentów	70
8.3.	Analiza wyników	71
9.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	82
9.1.	Możliwe formy i źródła finansowania usług przewozowych.....	82
9.2.	Sposób finansowania systemu publicznego transportu zbiorowego w Gminie Miasta Tarnowa	83
9.3.	Rentowność systemu transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Gmina Miasta Tarnowa	84
10.	Taryfa przewozowa	86
10.1.	Rodzaje biletów	86
10.2.	Istniejące rozwiązanie sprzedaży biletów	89
10.3.	Obecna integracja biletowo-taryfowa.....	89
11.	Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.	90
11.1.	Charakterystyka planowanej sieci	90
11.2.	Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych	91
12.	Zasady organizacji rynków przewozów	93
12.1.	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	96
	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej	97
13.	Pożądany standard w przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.....	97
13.1.	Informacje ogólne	97

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



13.2.	Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska — rozwój elektromobilności w zakresie podwyższania standardu świadczenia usług publicznych.....	98
13.3.	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej.....	101
13.4.	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	103
13.4.1.	Standard w zakresie taboru	104
13.4.2.	Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych	105
13.4.3.	Standard w zakresie informacji pasażerskiej.....	106
14.	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażerów	107
15.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	109
16.	Monitorowanie rezultatów i weryfikacja oraz aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	112
16.1.	Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju transportu publicznego.....	112
16.2.	Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	113
17.	Spisy wykresów, tabel, rysunków i map.....	114
17.1.	Spis tabel	114
17.2.	Spis wykresów	115
17.3.	Spis rysunków.....	116
Załącznik nr 1	117



UŻYTE SKRÓTY I AKRONIMY

Analiza kosztów i korzyści / AKK – Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych na terenie Gminy Miasta Tarnowa.

Autobus niskopodłogowy (Low Floor) – autobus, który posiada 100% niskiej podłogi, tj. nie posiada stopni wejściowych.

Autobus niskowejsiowy (Low Entry) – autobus częściowo niskopodłogowy, gdzie najczęściej przednia część autobusu (I i II wejście) jest niskopodłogowa, tj. bez stopni wejściowych, a kolejne wejścia posiadają stopnie.

Autobus zeroemisyjny – zgodnie z art. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych - autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.), wykorzystujące do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniach 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 (Dz. U. z 2022 r. poz. 673).

B&R – parking w systemie Zostaw Rower i Jedź, w tłumaczeniu z angielskiego Bike&Ride.

CNG – sprężony gaz ziemny, stosowany do napędu pojazdów silnikowych.

GUS – Główny Urząd Statystyczny.

K&R – parking „Kiss&Ride” (z ang. pocałuj i jedź). Są to wyznaczone miejsca, służące do krótkiego postoju (ok. 1-2 min), które mają ułatwić szybką przesiadkę pasażera pojazdu na inny rodzaj transportu.

Komunikacja miejska – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: a) miasta i gminy, b) miast albo c) miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego

transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie.

Miasto / Miasto Tarnów / Tarnów / Gmina – Gmina Miasta Tarnowa

ON – olej napędowy stanowiący paliwo do silników wysokoprężnych.

Operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Plan / Plan transportowy – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa

PTZ / publiczny transport zbiorowy – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

Przewoźnik – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

Przystanek komunikacyjny – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



P&R - parking „Park&Ride” (z ang. parkuj i jedź). Parking zlokalizowany w pobliżu przystanków przeznaczony dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego. Kierowcy pozostawiają swoje pojazdy w wyznaczonych miejscach, przesiadają się do komunikacji zbiorowej i w ten sposób kontynuują drogę do centrum miasta.

Rekompensata - rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych zgodnie z art. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oznacza każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem.

Rozporządzenie 1370/2007 - Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

Rozporządzenie / Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu transportowego – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684 z późn. zm.).

Sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru.

„Starzenie się” społeczeństwa – proces polegający na wzroście liczby osób w wieku poprodukcyjnym przy jednoczesnym spadku liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym.

System dynamicznej informacji pasażerski (SDIP) – zintegrowany system informacyjny umożliwiający lokalizowanie pojazdów transportu publicznego na sieci oraz agregowanie, analizowanie oraz udostępnianie tych

danych. Główną funkcjonalnością systemu jest dostarczanie pasażerom informacji o rzeczywistym czasie przyjazdu pojazdu na określony przystanek. Informacje te mogą być dystrybuowane m.in. poprzez aplikacje mobilne oraz system tablic informacyjnych (LED/LCD).

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych/ UoEiPA/ Ustawa - ustawa z dnia 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U.2023 poz. 875 z późn. zm.).

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2023 poz. 2778).

Ustawa o samorządzie gminnym – ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U.2024 poz. 609 z późn. zm.).

Ustawa o transporcie drogowym – ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U.2024 poz. 728 z późn. zm)

Ustawa Prawo przewozowe - Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz.U.2020 r. poz.8 z późn. zm.)

Wiek przedprodukcyjny – wiek, w którym ludność nie osiągnęła jeszcze zdolności do pracy, tj. grupa wieku 0 - 17 lat.

Wiek produkcyjny – wiek zdolności do pracy, tj. dla mężczyzn grupa wieku 18-64 lat, dla kobiet - 18-59 lat.

Wiek poprodukcyjny – wiek, w którym osoby zazwyczaj kończą pracę zawodową, tj. dla mężczyzn - 65 lat i więcej, dla kobiet - 60 lat i więcej.

Wiek mobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku 18-44 lat.

Wiek niemobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku: mężczyźni - 45-64 lat, kobiety - 45-59 lat.

Wzkm – wozokilometr

ZDiK – Zarząd Dróg i Komunikacji w Tarnowie



1. Wstęp

1.1. Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Nowoczesny i ekologiczny publiczny transport zbiorowy spełniający oczekiwania pasażerów, w celu minimalizacji wykluczenia transportowego mieszkańców Gminy Miasta Tarnowa.

1.2. Przedmiot i cel opracowania

Głównym celem opracowania „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami” jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego oraz określenie zasad jego funkcjonowania i kierunków jego zrównoważonego rozwoju, aby w jak największym stopniu ograniczyć uciążliwość dla środowiska poprzez bardziej optymalny podział zadań, tj. poprzez zwiększenie udziału środków transportu publicznego na obszarze Miasta.

Rozwój transportu zbiorowego będzie prowadzony zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, która stanowi fundamentalną zasadę wdrażania „Strategii Rozwoju Miasta - Tarnów do 2030 r.”, gdzie następuje integracja działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi oraz podstawowych procesów przyrodniczych.

Podstawowe zasady w dążeniu do racjonalizacji zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy to:

- zapewnienie ilości i jakości usług świadczonych przez publiczny transport zbiorowy w dostosowaniu do preferencji i oczekiwań pasażerów,
- zapewnienie usług publicznego transportu zbiorowego dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,

- zapewnienie wysokiej jakości usług publicznego transportu zbiorowego, w celu utworzenia realnej alternatywy dla podróży własnym samochodem osobowym,
- konieczność koordynacji Planu transportowego z planami krajowymi i regionalnymi oraz z planami rozwoju przestrzennego Gminy,
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (z poszanowaniem zasobów ze względu na ich ograniczoność),
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Wdrożenie Planu transportowego wpłynie dodatkowo na racjonalne kształtowanie środków publicznych przeznaczanych na transport zbiorowy poprzez optymalne dopasowanie oferty przewozowej i kierunków rozwoju do aktualnych i przyszłych oczekiwań pasażerów w oparciu o dostępne możliwości finansowe (wewnętrzne i zewnętrzne).

Wskazane w przedmiotowym dokumencie kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Miasta Tarnowa będą prowadziły do poprawy dostępności do publicznego transportu, co w konsekwencji może przełożyć się na wzrost konkurencyjności gospodarki obszaru objętego Planem transportowym oraz na jakość warunków życia mieszkańców tego obszaru.



Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie potrzeby osób o ograniczonej mobilności (zarówno niepełnosprawnych i z dysfunkcjami

ruchowymi jak i osób zagrożonych wykluczeniem społecznym) oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

1.3. Zakres Planu transportowego

Zakres Planu transportowego jest zgodny z art. 12 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Zakres Planu obejmuje obszarowo teren Gminy Miasta Tarnowa oraz gmin, z którymi Miasto Tarnobrzeg zawarło porozumienia na świadczenie usług transportu zbiorowego.

Plan transportowy obejmuje¹ :

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- ocenę i prognozę potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu

zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,

- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- organizację systemu informacji dla pasażera,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego,
- linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.

¹ Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.



1.4. Podstawy prawne i metodologia tworzenia Planu transportowego

Gmina Miasta Tarnowa jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich przewozach pasażerskich obejmujących linie komunikacyjne w obszarze miasta Tarnów i gmin, które podpisały stosowne porozumienia.

Gmina Miasta Tarnowa jako gmina, którą zamieszkuje więcej niż 50 000 mieszkańców oraz planowo organizująca przewozy o charakterze użyteczności publicznej, jest zobowiązana przez Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a następnie jego uchwalenia przez Radę Miejską w Tarnowie.

Przy opracowywaniu Planu transportowego dla Gminy Miasta Tarnowa wykorzystano dane i materiały, które były w dyspozycji m.in. Urzędu Miasta Tarnowa oraz dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny. Wykorzystano również dane oraz informacje pochodzące z publikacji branżowych izb gospodarczych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Plan transportowy dla Gminy Miasta Tarnowa jest dokumentem składającym się z:

- **części diagnostycznej**, która obejmuje charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego Planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,

- **części planistycznej**, która obejmuje przewidywane finansowanie wdrożenia transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Podczas przygotowywania Planu transportowego uwzględniono:

- plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego ogłoszony przez Marszałka Województwa Małopolskiego²,
- przewozy pasażerskie,
- studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Tarnowa,
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Tarnowa,
- sytuację społeczno-gospodarczą,
- wpływ transportu na środowisko,
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności:
 - potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
 - potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich.

² Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego, Komunikat Nr 1/2024/TK Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 2 kwietnia 2024 r. w sprawie przyjęcia "Regionalnego Planu Transportowego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 z perspektywą do 2030 roku". Kraków dnia 3 kwietnia 2024 r. poz. 2453.



1.5. Konsultacje społeczne

W okresie od 8 sierpnia 2024 r. do 29 sierpnia 2024 r. prowadzone były w Gminie Miasta Tarnowa konsultacje społeczne dotyczące projektu dokumentu pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami”.

Plan Transportowy to ważny dokument dla realizacji polityki zrównoważonego transportu. Obowiązek jego opracowania nakłada na Gminę ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Plan Transportowy ma rangę dokumentu strategicznego. Stanowi załącznik do uchwały prawa miejscowego i został poddany publicznym konsultacjom społecznym.

Podstawa prawna konsultacji społecznych: ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2024 poz. 1112).

Konsultacje społeczne projektu dokumentu pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami” miały na celu poinformowanie mieszkańców Gminy Miasta Tarnowa oraz wszystkich zainteresowanych o przedmiotowym projekcie, a także stworzenie mieszkańcom Gminy możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania preferowanych rozwiązań. Celem niniejszych konsultacji było również zapewnienie mieszkańcom, organizacjom i innym podmiotom uczestnictwa w procesie

podejmowania rozstrzygnięć bezpośrednio wpływających na sposób i jakość ich życia.

Dokument pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami” poddany został konsultacjom w poniższych formach:

- w miejscowej prasie,
- w budynku Zarządu Dróg i Komunikacji w Tarnowie ul. Bernardyńska 24,
- na stronie internetowej Zarządu Dróg i Komunikacji w Tarnowie <https://komunikacja.tarnow.pl/> oraz na stronie internetowej biuletynu informacji publicznej Zarządu Dróg i Komunikacji w Tarnowie.

Uwagi do projektu dokumentu można było zgłaszać w nieprzekraczalnym terminie do dnia 29 sierpnia 2024 r.:

- drogą elektroniczną bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym na adres: zdik@zdik.tarnow.pl,
- pocztą w formie pisemnej na wskazany adres korespondencyjny: Zarząd Dróg i Komunikacji w Tarnowie ul. Bernardyńska 24 33-100 Tarnów.

W trakcie konsultacji społecznych zgłoszono 29 uwag. Raport z procesu konsultacji wraz ze szczegółowymi informacjami o sposobie rozpatrzenia wniesionych uwag stanowi załącznik nr 2 do niniejszego Planu transportowego.



2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem transportowym

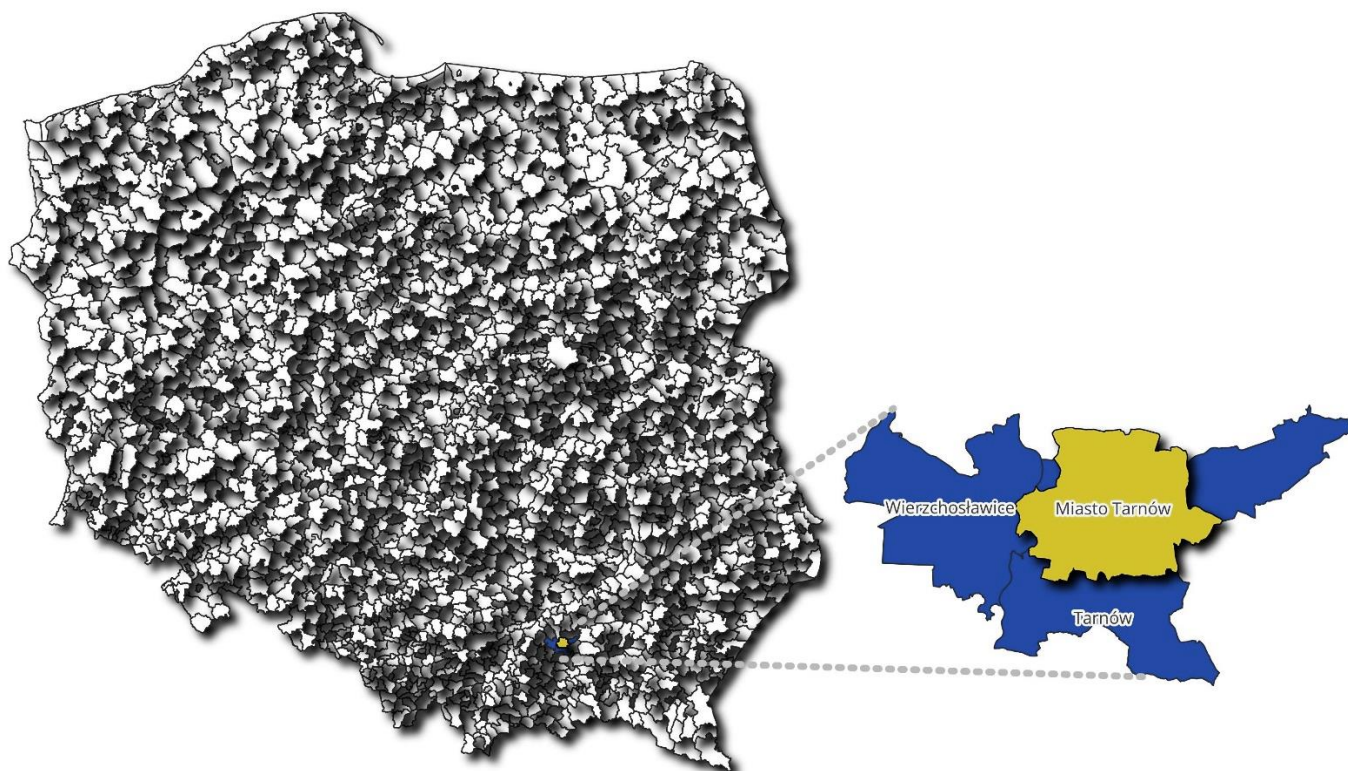
2.1. Informacje ogólne o obszarze



Gmina Miasta Tarnowa to miasto na prawach powiatu w południowej Polsce, we wschodniej części województwa małopolskiego. Pod względem powierzchni oraz liczby ludności jest drugim, po Krakowie, największym miastem województwa. Jest ważnym ośrodkiem turystycznym i kulturalnym województwa małopolskiego. Położenie Tarnowa w pld.-wsch. części kraju, przy europejskiej trasie komunikacyjnej E40 (autostrada A4), drodze krajowej nr 73 oraz linii kolejowej, jest ważnym węzłem w komunikacji drogowej i kolejowej. W przyjętej przez Radę Ministrów koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Tarnów został zaliczony

do tzw. ważnych ośrodków regionalnych, czyli grona miast, obok miast wojewódzkich, najważniejszych dla rozwoju kraju w perspektywie najbliższych 20 lat.

Tarnów jest także ważnym ośrodkiem przemysłowym i gospodarczym z wyspecjalizowanymi zakładami chemicznymi, maszynowymi, metalowymi, budowlanymi, szklarskimi i spożywczymi. Na terenie Miasta zlokalizowana jest również tarnowska Podstrefa Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Krakowie. W dzielnicy Mościce znajdują się Zakłady Azotowe, a także siedziba Grupy Azoty, która jest liderem krajowego rynku nawozowego i jedną z kluczowych grup kapitałowych branży nawozowo-chemicznej w Europie



Rysunek 1 Położenie Gminy Miasta Tarnowa
Źródło: Opracowanie własne

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Miasto Tarnów graniczy z czterema gminami wiejskimi powiatu tarnowskiego: **Tarnów, Lisia Góra, Skrzyszów, Wierzchosławice** oraz jedną gminą miejsko-wiejską **Żabno**.

Przez Tarnów przepływa wiele cieków wodnych. Największą rzeką jest Dunajec, opływający miasto od strony zachodniej na trzykilometrowym odcinku. W granicach administracyjnych Miasta przebiega ok 8 km odcinek rzeki Biała. Do Białej i Dunajec uchodzą liczne potoki i strumienie: Wątok (z dopływem Małochlebówką i Strusinką), Dębica – dopływy Białej, Potok Klikowski, Potok Chyszowski – dopływy Dunajca. Ponadto przez północną część miasta przepływa rzeka Żabnica.

Tarnów usytuowany jest w dość urozmaiconym krajobrazie na pograniczu dwóch jednostek fizjograficznych, tj. od południa Pogórze Karpackie oraz od północy przedkarpacka część Kotliny Sandomierskiej z Równiną Nadwiślańską. Powyższe czynniki w znaczący sposób wpływają na kształtowanie sieci transportowej i komunikacyjnej.

Powierzchnia:
72,37km²
(GUS, 2022 r.)

Liczba ludności:
103 960
(GUS, 2022 r.)

2.2. Gminy, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego



Gmina wiejska Tarnów to gmina położona w województwie małopolskim w centralnej części powiatu tarnowskiego. Gminę o powierzchni 82,72 km² zamieszkuje 26 359 osób, czego

wynikiem jest gęstość zaludnienia równa 318 osób/km². Ukształtowanie terenu Gminy jest bardzo zróżnicowane. Jej południowa część znajduje się na obszarze Pogórza Karpackiego, natomiast północna część na obszarze Kotliny Sandomierskiej. W skład gminy wchodzi 15 sołectw: Biała, Błonie, Jodłówka-Wałki, Koszyce Małe, Koszyce Wielkie, Łękawka, Nowodworze, Poręba Radlna, Radlna, Tarnowiec, Wola Rzędzińska

(2 sołectwa), Zawada, Zbylitowska Góra, Zgłobice. Gmina Tarnów sąsiaduje z ośmioma gminami powiatu tarnowskiego: Lisia Góra, Pleśna, Skrzyszów, m. Tarnów, Tuchów, Wierzchosławice, Wojnicz, Żabno oraz gminą Czarna wchodzącą w skład powiatu dębickiego.

Obecnie Gmina wiejska Tarnów jest jedną z dwóch gmin, z którą Gmina Miasta Tarnowa podpisała porozumienie międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, jednak przewozy w ramach komunikacji miejskiej odbywają się jedynie do miejscowości Biała.



Gmina Wierzchosławice to gmina wiejska położona w zachodniej części powiat tarnowskiego. Gminę o powierzchni 74,84 km² zamieszkuje 10 525 osób, co

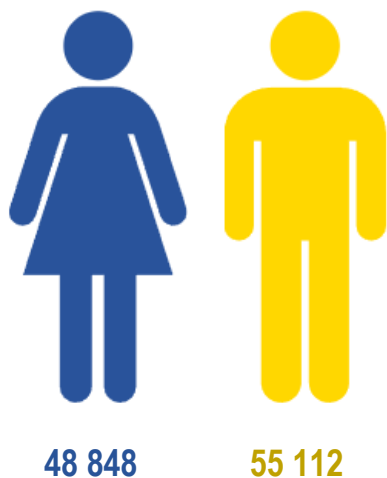
przekłada się na gęstość zaludnienia na poziomie 140,2 osób/km². Gmina Wierzchosławice położona jest w obrębie Kotliny Sandomierskiej. W skład gminy wchodzi 11 sołectw: Bobrowniki Małe, Bogumiłowice, Gosławice, Kępa Bogumiłowicka, Komorów, Łętowice, Mikołajowice, Ostrów, Rudka,

Sieciechowice, Wierzchosławice. Gmina Wierzchosławice sąsiaduje z pięcioma gminami powiatu tarnowskiego: m. Tarnów, Tarnów, Wojnicz, Radłów, Żabno oraz gminą Borzęcin wchodzącą w skład powiatu brzeskiego.

Obecnie Gmina Wierzchosławice jest jedną z dwóch gmin, z którą Gmina Miasta Tarnowa podpisała porozumienie międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.

2.3. Demografia

2.3.1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia

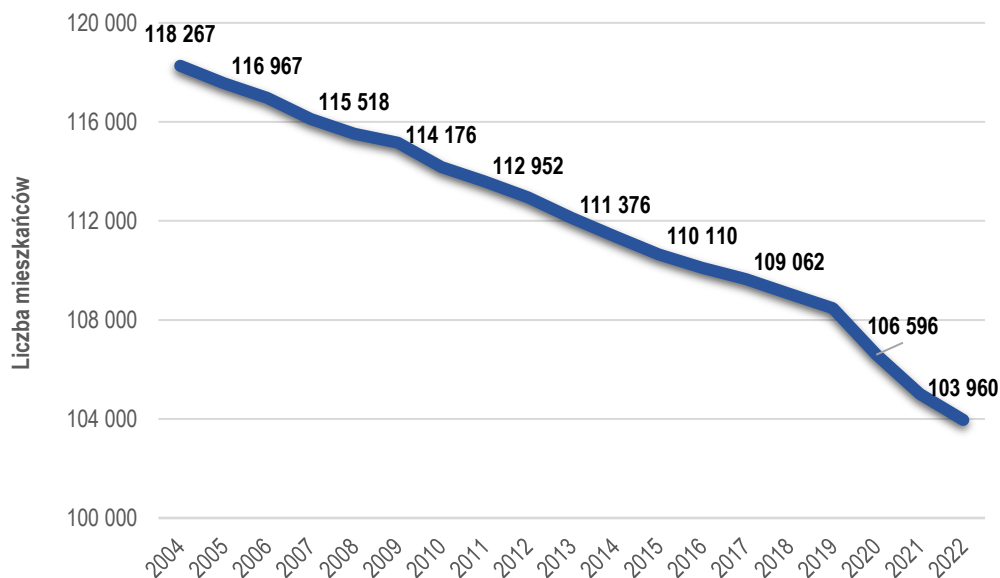


Miasto Tarnów jest zamieszkiwane przez 103 960 mieszkańców³. W całym analizowanym okresie tj. od 2004 roku zaobserwowano spadek liczby mieszkańców Gminy o 14 307 osób, a więc o 12,10 %. Gęstość zaludnienia w Gminie kształtuje się na poziomie 1 436,5 os/km².

³ Źródło: GUS. Według stanu na dzień 31 grudnia 2022 r.

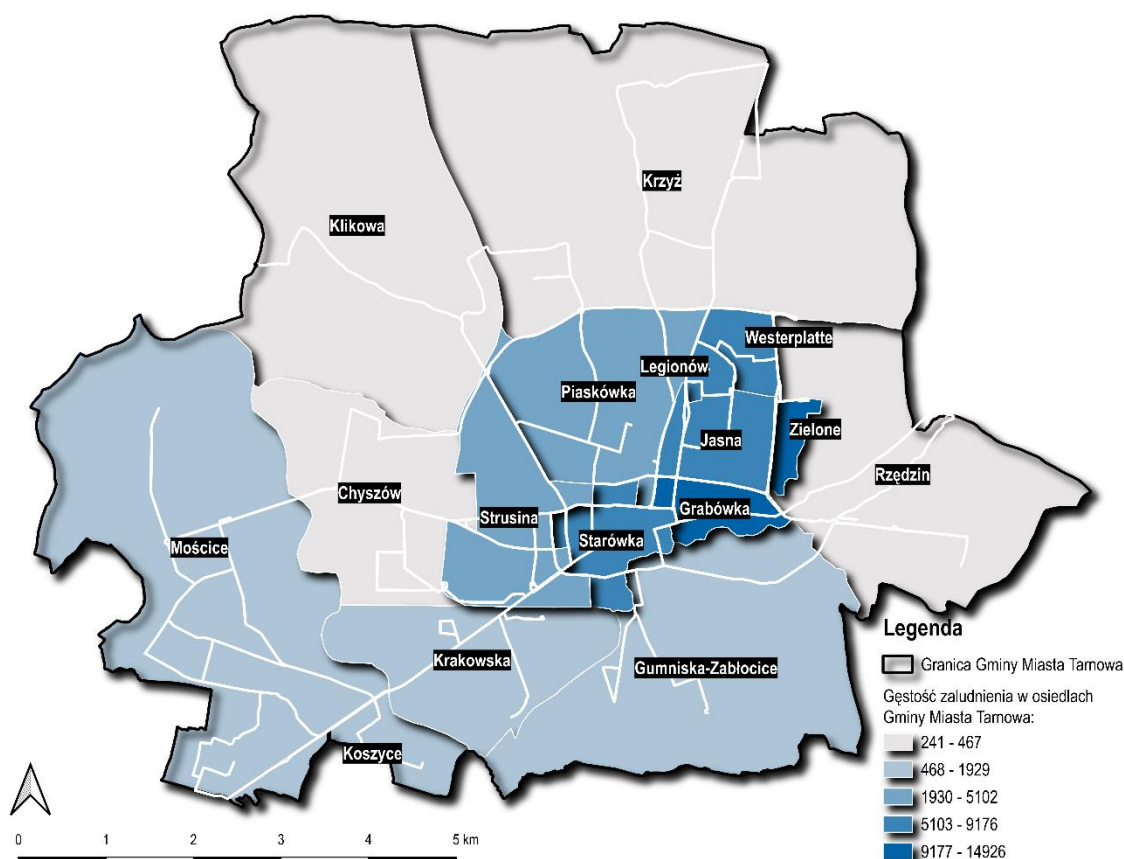
PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Wykres 1 Zmiany w liczbie ludności Gminy Miasta Tarnowa w latach 2004 – 2022

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

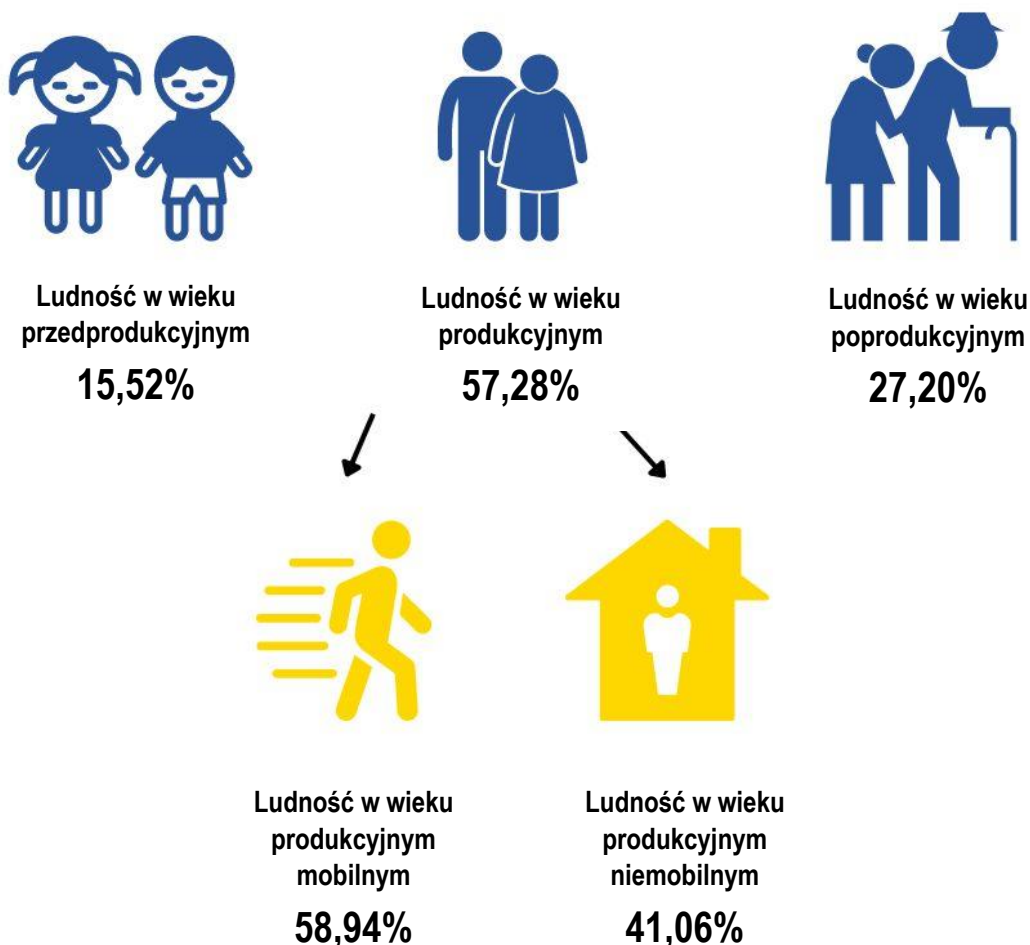


Rysunek 3 Gęstość zaludnienia w osiedlach Gminy Miasta Tarnowa

Źródło: opracowanie własne



2.3.2. Struktura funkcjonalna ludności



Wśród czynników demograficznych, mających istotny wpływ na rozwój transportu miejskiego, szczególne znaczenie ma poziom aktywności zawodowej mieszkańców. Analiza struktury ekonomicznej ludności Gminy wykazuje zdecydowaną dominację osób w wieku produkcyjnym. Na koniec 2022 roku udział ludności w wieku przedprodukcyjnym wyniósł 15,52% w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców, w wieku produkcyjnym 57,28%, zaś w wieku poprodukcyjnym 27,20%⁴.

W ostatnich latach odnotowywany jest przyrost liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym, przy rocznym spadku liczby osób w wieku przedprodukcyjnym. Opisane powyżej zjawisko powoduje wzrost wskaźnika obciążenia

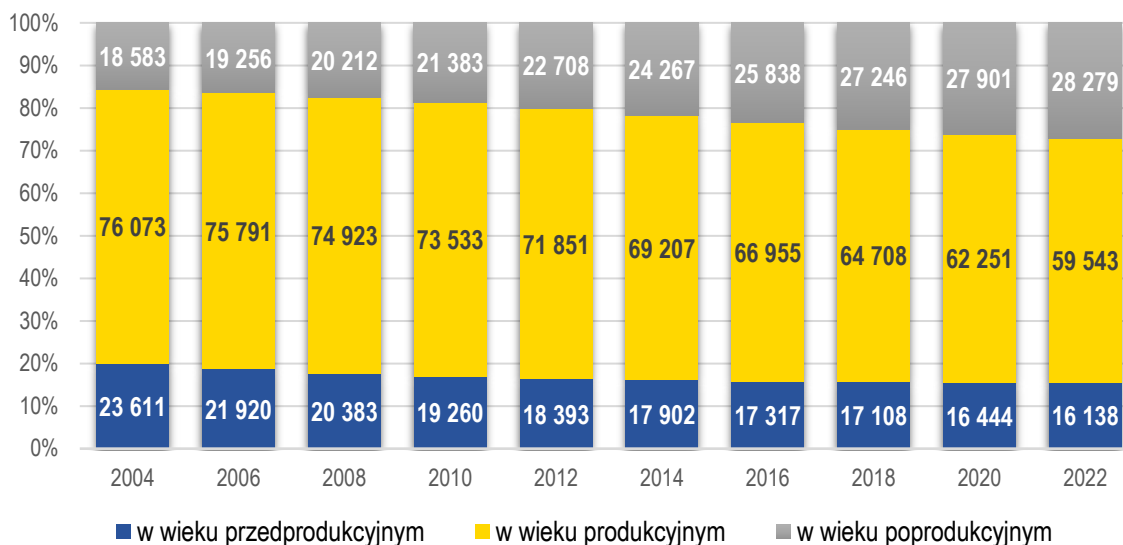
demograficznego, co potencjalnie stanowi zagrożenie dla rozwoju transportu miejskiego. W konsekwencji może to doprowadzić do spadku liczby uczniów i osób w wieku mobilnym, co bezpośrednio przełoży się na spadek zapotrzebowania na usługi przewozowe. Tendencje te wskazują na potrzebę zmian w układzie komunikacyjnym Miasta i w ofercie przewozowej, w szczególności w zakresie tras i częstotliwości kursowania.

Zauważyć jednak należy, iż struktura wiekowa ludności zamieszkującej Tarnów nie odbiega od ogólnej tendencji demograficznej związanej ze „starzeniem się” społeczeństwa województwa i kraju, co wpływa na zmiany w potrzebach transportowych mieszkańców.

⁴ GUS. Stan na 31.12.2022 r.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Wykres 2 Zmiany struktury ludności w Gminie Miasta Tarnowa w latach 2004-2022.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

2.3.3. Ruch naturalny i wędrowny

Na terenie Gminy Miasta Tarnowa dostrzega się stale malejący przyrost naturalny. Zarówno w przypadku salda migracji wewnętrznych (krajowych) jak i zewnętrznych

(zagranicznych) dostrzegalna jest negatywna tendencja charakteryzująca się sumarycznym odpływem mieszkańców z Gminy.

Tabela 1 Ruch naturalny i wędrowny na obszarze Gminy Miasta Tarnowa w latach 2017-2022.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
urodzenia żywe	937	943	897	863	727	704
zgony	1073	1142	1142	1390	1548	1250
przyrost naturalny	-136	-199	-245	-527	-821	-546
zameldowania w ruchu wewnętrznym	790	848	829	695	657	681
wymeldowania w ruchu wewnętrznym	1008	1135	1337	950	1206	1040
saldo migracji wewnętrznych	-218	-287	-508	-255	-549	-359
zameldowania z zagranicy	56	60	50	53	51	41
wymeldowania za granicę	236	209	188	162	212	164
saldo migracji zagranicznych	-180	-149	-138	-109	-161	-123

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



2.4. Gospodarka

Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar, ponieważ osoby pozostające bez pracy rzadziej odbywają podróże obywatelskie. Z tego też powodu **zmiany współczynnika bezrobocia mogą pośrednio wpłynąć na popyt w publicznym transporcie zbiorowym.**

Na koniec 2022 r. liczba bezrobotnych w Mieście Tarnobrzeg wyniosła 2 263 osoby, co stanowiło 4,4% udziału w liczbie ludności w wieku produkcyjnym. Jest to więcej od stopy bezrobocia rejestrowanego dla województwa małopolskiego oraz mniej od stopy bezrobocia rejestrowanego dla całej Polski.

Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców Tarnobrzeg 4 142 osób wyjeżdża do pracy do innych miast,

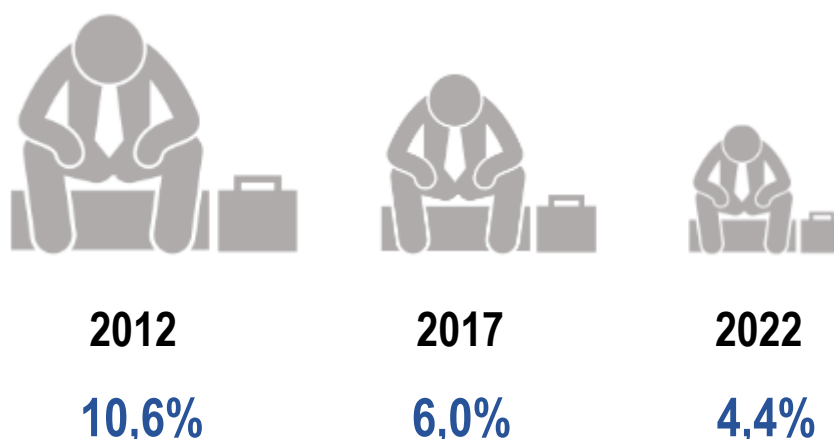
a 14 766 pracujących przyjeżdża do pracy spoza Miasta - tak więc saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi 10 624.

2,9% aktywnych zawodowo mieszkańców Tarnobrzeg pracuje w sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo), 20,5% w przemyśle, 6,6% w budownictwie, 45,5% w sektorze usługowym (handel, naprawa pojazdów, transport, zakwaterowanie i gastronomia, informacja i komunikacja, finanse i ubezpieczenia, rynek nieruchomości, nauka, kultura, rozrywka, rekreacja) oraz 24,9% pracuje w sektorze administracji publicznej, edukacji, opieki zdrowotnej i społecznej.

Tabela 2 Zmiana bezrobocia rejestrowanego na terenie Gminy Miasta Tarnobrzeg w latach 2017-2022.

rok	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Liczba zarejestrowanych bezrobotnych	3 340	2 933	2 334	2 963	2 282	2 263

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rysunek 4 Stopa bezrobocia rejestrowanego w Mieście Tarnobrzeg w latach 2012,2017,2022.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



2.5. Potencjał przyrodniczy

Spośród form ochrony przyrody na terenie Gminy Miasta Tarnowa wyróżnić można 45 pomników przyrody:

- Grupa drzew - na terenie dawnej stadniny w Chyszowie, obecnie obok szkoły podstawowej nr 11,
- Dąb szypułkowy - przy skrzyżowaniu ul. PCK 48 i Nowy Świat,
- Dąb szypułkowy - przy ul. Bema 4-8, na skwerze przy ciągu pieszym łączącym ul. Bema z pl. Łaziennym,
- Lipa drobnolistna - 35 m na południe od ul. Klikowskiej 190, w bocznej uliczce obok siedziby Warsztatów Terapii Zajęciowej,
- Dąb szypułkowy - na między śródpolnej, ok. 600m na wschód od posesji przy ul. H. Marusarz 87,
- Dąb szypułkowy - na posesji Zgromadzenia Sióstr Urszulanek Unii Rzymskiej, przy ul. Bema 13,
- Grupa drzew pomiędzy - ul. Słowackiego, Piłsudskiego, Romanowicza i Nowy Świat,
- Lipa drobnolistna - w pobliżu ostatniego przystanku przy ul. Gospodarczej 6,
- Grupa drzew - Planty im. Józefa Jakubowskiego,
- Grupa drzew - ul. Gumniska, przy ul. Braci Saków i ulicy Sanguszków,
- Dąb szypułkowy - na terenie prywatnej posesji, ul. Głowackiego 76,
- Dąb szypułkowy - na południowo-zachodnim skraju Uroczyńska Lipie, oddz. 148 L-ctwo Skrzyszów,
- Dąb szypułkowy - na terenie prywatnej posesji, ul. Kolejowa 37,
- Wiąz szypułkowy - na prawym brzegu potoku Wątok, 200m powyżej mostu ul. Okrężnej,
- Grupa drzew - ul. Nowodąbrowska, obok zbiorników Tarnowskich Wodociągów,
- Dąb szypułkowy - na południowo-zachodnim skraju Uroczyńska Lipie, oddz. 148 L-ctwo Skrzyszów,
- Grupa drzew - ul. Kościuszki 9, wzdłuż ogrodzenia Przedszkola Publicznego Nr 17, znajdującego się za kościołem pod wezwaniem Św. Rodziny,
- Głazy narzutowe - ul. Piłsudskiego, obok basenu,
- Dąb szypułkowy - ul. Łanowa - za Pałacem Ślubów,
- Płatan klonolistny - przed budynkiem szkoły, ul. Mickiewicza 16,
- Topola biała - na prawym brzegu potoku Dębica, na skarpie koryta potoku, ul. Rudy-Młyny,
- Topola osika - ul. Okrężna, 15m od mostku na potoku Wątok. Na pniu drzewa zawieszona jest mała kapliczka,
- Klon jawor - Pl. Morawskiego, na szczycie skarpy obok parkingu,
- Jesion wyniosły - na terenie boisk sportowych Pałacu Młodzieży, ul. Piłsudskiego 24,
- Dąb błotny - u zbiegu ul. Białych Klonów i Głogowej,
- Dąb szypułkowy - u zbiegu ul. Białych Klonów i Głogowej,
- Jesion wyniosły - al. M.B. Fatimskiej 25,
- Aleja drzew - wzdłuż ul. Obrońców Lwowa, regularny układ 4 szpalerów drzew, po 2 z każdej strony drogi,
- Grupa drzew - w parku za Domem Chemika, ul. Jarzębinowa,
- Lipa drobnolistna - na terenie Przedszkola Publicznego Nr 13,
- Jesion wyniosły - ul. Narutowicza 31,
- Dąb bezszypułkowy - ul. Norwida 14,
- Dąb szypułkowy - rośnie na skarpie przy cieku wodnym w dopływie potoku Małochlebówka przy ul. H. Marusarz,
- Aleja drzew - Zbylitowska Góra, w pasie drogowym ul. Pszennej, dł. 400m,
- Grupa drzew - ul. Pszenna - przy Klasztorze,
- Głaz narzutowy - przy skrzyżowaniu al. Tarnowskich i ul. Zuchów,
- Aleja drzew - wzdłuż ul. Krzyskiej, na odc. od ul. Matki Bożej Fatimskiej do ul. Spokojnej,
- Dąb szypułkowy - przy końcu ul. Piłsudskiego, pomiędzy boiskiem KS „Błękitni” a stawem powyroboiskowym,
- Jesion wyniosły - ul. Szpitalna 13,
- Dąb czerwony - ul. Kilińskiego 5B,
- Dąb szypułkowy - ul. Piłsudskiego 6,
- Lipa drobnolistna - I. H. Marusarz 14A,



- Lipa drobnolistna – ul. Czerwona, na działce nr 256/1,
- Dąb szypułkowy - plac Bohaterów Getta, na działce nr 141,
- Dąb szypułkowy - ul. Generała Józefa Bema 13,
- Dąb szypułkowy - aleja Matki Bożej Fatimskiej, na działce nr 2/6.

Na terenie Gminy Miasta Tarnowa występują również inne formy ochrony przyrody takie jak:

- Obszar natura 2000 Dolny Dunajec,
- Rezerwat przyrody Debrza.

Na terenie Gminy Wierzchosławice występują takie formy ochrony przyrody jak:

- Obszar natura 2000 Dolny Dunajec,
- Rezerwat przyrody Lasy Radłowskie,
- Obszar chronionego krajobrazu Radłowsko-Wierzchosławicki Obszar Chronionego Krajobrazu,
- Pomniki przyrody.

W związku, z tym że na terenie gminy Tarnów komunikacja publiczna organizowana przez Gminę Miasta Tarnowa dociera jedynie do miejscowości Biała, leżącej przy granicy z Gminą Miasta Tarnowa, zbytecznym jest wskazywanie form ochrony przyrody, występujących na terenie danej gminy. Na niewielkim obszarze w gminie Tarnów, który jest obsługiwany przez linię nr 3, nie występują żadne formy ochrony przyrody.



3. Analiza podstawowego systemu transportowego

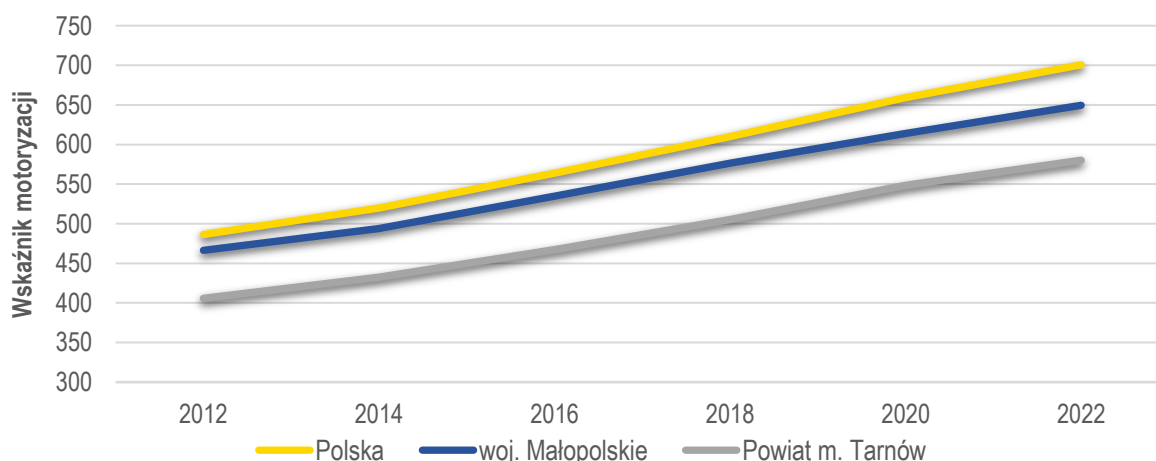
3.1. Transport indywidualny

3.1.1. Transport samochodowy

Obciążenie sieci drogowej ruchem zależy od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napelnienia i wskaźnika motoryzacji. Ten ostatni obliczany jest jako liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców i determinuje on takie prowadzenie polityki parkingowej w Gminie, aby uwzględniać postulaty związane ze zrównoważonym rozwojem transportu publicznego. Na poniższym wykresie przedstawione zostały zmiany wartości wskaźnika motoryzacji w Polsce, w województwie małopolskim i powiecie m. Tarnów. Należy zauważyć, że w ostatniej dekadzie wyraźnie wzrosła liczba samochodów poruszających się po drogach Miasta, przy jednoczesnym spadku liczby mieszkańców. W Mieście Tarnów wskaźnik motoryzacji wzrósł od 2012 roku o 42,98%. Rosnący wskaźnik motoryzacji oznacza, że na terenie Miasta rokrocznie przybywa samochodów osobowych, co może świadczyć o utrzymującej się

długofalowej zmianie preferencji, wybieranego przez mieszkańców środka transportu, jednakże wraz ze wzrostem liczby pojazdów samochodowych maleje przepustowość dróg miejskich, co przekłada się na wydłużenie czasu oraz komfortu podróżowania komunikacją indywidualną. Brak działań mających na celu zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców, nie tylko Gminy Miasta Tarnowa, ale i pozostałych pobliskich gmin, będzie prowadził do dalszego pogorszenia sytuacji drogowej zarówno w transporcie indywidualnym jak i zbiorowym. Istotnym jest zatem dążenie do zmiany preferencji komunikacyjnych mieszkańców poprzez podejmowania działań, które doprowadzą do ograniczenia wykorzystania samochodu do codziennych podróży i zagwarantują popularność komunikacji miejskiej, jej priorytetyzację w ruchu drogowym oraz konkurencyjność wobec komunikacji samochodowej.

$$\text{wskaźnik motoryzacji} = \frac{\text{liczba samochodów osobowych}}{\text{liczba ludności}} * 1000$$



Wykres 3 Wartość wskaźnika motoryzacji w Polsce, województwie małopolskim oraz powiecie m. Tarnów w latach 2012-2022.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



3.1.2. Układ drogowy

Miasto Tarnów znajduje się przy trasie europejskiej E40 będącym ważnym środkowoeuropejskim korytarzem transportowym.

Przez teren miasta Tarnów przebiegają trzy drogi krajowe:

- Autostrada A4 (E40): granica państwa – Jędrzychowice – Wrocław – Katowice – Kraków – Rzeszów – Korczowa – granica państwa.
- Droga krajowa nr 94: Zgorzelec – Legnica – Wrocław – Opole – Bytom – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Korczowa.
- Droga krajowa nr 73: Wiśniówka – Kielce – Tarnów – Jasło.

Podstawą systemu komunikacyjnego w mieście są drogi wojewódzkie:

- Droga wojewódzka nr 973: Busko-Zdrój – Nowy Korczyn – Żabno – Tarnów – Wierzchosławice.
- Droga wojewódzka nr 977: Tarnów – Gorlice – Konieczna – granica państwa.

Uzupełnieniem głównej sieci komunikacyjnej są drogi powiatowe – o łącznej długości 61,5 km oraz gminne, które dają możliwość dojazdu w każdy punkt Miasta – o łącznej długości 256,9 km.

Powyższe trasy stanowią obwodnice Miasta i nie przebiegają przez jego centrum.

Legenda

- ▭ Granica Gminy Miasta Tarnowa
- ▭ Zabudowa Gminy Miasta Tarnowa
- Sieć drogową
- Droga krajowa
- Droga wojewódzka
- Droga powiatowa
- Droga gminna



0 1 2 3 4 5 km

Rysunek 5 Sieć drogową Gminy Miasta Tarnowa

Źródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasta Tarnowa.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Tabela 3 Najistotniejsze inwestycje drogowe - zrealizowane, w trakcie realizacji i planowane

Nazwa zadania	Źródło finansowania	Stan zaawansowania
Przebudowa drogi krajowej nr 73 do drogi krajowej nr 94 w mieście Tarnowie - etap I (Ul. Lwowska)	<ul style="list-style-type: none"> • Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego • Rezerwa • Środki własne 	Zakończone
Budowa ulic: Równoległej i Pasterskiej wraz z kolektorem odwadniającym w ulicy Czarna Droga, Równoległa i Pasterska	<ul style="list-style-type: none"> • Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg • Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych • Środki własne 	Zakończone
Budowa skrzyżowania ul. Szujskiego "Sady"	<ul style="list-style-type: none"> • Środki własne • Prywatny Inwestor 	Zakończone
Rozbudowa drogi powiatowej nr 1373K ul. Szkotnik w Tarnowie w km 0+005,85 do 0+421,11 oraz przebudowa skrzyżowania ulic Szkotnik i Szujskiego oraz ulic Szkotnik, Mościckiego i Sikorskiego w Tarnowie wraz z budową kanalizacji deszczowej, oświetlenia ulicznego, kanału technologicznego i przebudową niezbędnej infrastruktury	<ul style="list-style-type: none"> • Rezerwa • Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych • Środki własne 	Zakończone
Remont ul. Franciszkańskiej Etap II	<ul style="list-style-type: none"> • Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych 	Zakończone
Rozbudowa drogi powiatowej nr 1356K w km od 0+842,00 do km 1+431,00 - odcinek 1 ul. Braci Saków w km od 0+000,00 do km 0+452,25, odcinek 2 ul. Okrężna w km 0+000,00 do 0+137,26, budowa skrzyżowania o ruchu okrężnym z drogą powiatową nr 1357K w km 0+979,00 - odcinek 3 ul. Braci Saków w km od 0+000,00 do km 0+114,82 wraz z budową oświetlenia ulicznego, kanału technologicznego, kanalizacji deszczowej i przebudową niezbędnej infrastruktury w miejscowości Tarnów, Miasto Tarnów	<ul style="list-style-type: none"> • Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg • Środki własne 	Zakończone
Przebudowa drogi powiatowej 1370K (ul. 16 Pułku Piechoty) w km od 0+012,86 do km 0+408,42 wraz z przejściem dla pieszych w km 0+255,53 w miejscowości Tarnów, Miasto Tarnów	<ul style="list-style-type: none"> • Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg • Środki własne 	Zakończone
Przebudowa drogi gminnej nr 201017K (ul. Piłsudskiego) w km 0+472 do 0+753 w przejściach dla pieszych na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1363K (w km 0+345 i 0+384) i gminną nr 200962K (w km 0+017) w miejscowości Tarnów, Miasto Tarnów	<ul style="list-style-type: none"> • Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg • Środki własne 	Zakończone
Rozbudowa drogi powiatowej nr 1358K w km od 0+520,00 do 1+128,88 (ul. Tuchowska w Tarnowie), Miasto Tarnów	<ul style="list-style-type: none"> • Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg • Środki własne 	W trakcie realizacji
Rozbudowa drogi powiatowej nr 1358K w km od 0+000,00 do 0+520,00 (ul. Tuchowska w Tarnowie), Miasto Tarnów	<ul style="list-style-type: none"> • Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg • Środki własne 	Ogłoszony przetarg na roboty budowlane

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Rozbudowa drogi krajowej nr 73 na odcinku od km 129+872,05 do km 130+342,05 w m. Tarnów (Lwowska III)	<ul style="list-style-type: none"> • Został złożony wniosek o dofinansowanie z rezerwy 2024 r 	Ogłoszony przetarg na roboty budowlane
Rozbudowa węzła komunikacyjnego wraz z drogami dojazdowymi w rejonie Owintaru - etap I	<ul style="list-style-type: none"> • Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych • Został złożony wniosek o dofinansowanie z Funduszy Europejskich dla Małopolski 2021-2027 	Wykonana dokumentacja projektowa
Rozbudowa węzła komunikacyjnego z drogami dojazdowymi w rejonie b. Owintaru - etap II	<ul style="list-style-type: none"> • Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych 	Wykonana dokumentacja projektowa
Rozbudowa ul. Wyszyńskiego	-	W trakcie przygotowania dokumentów do ogłoszenia przetargu na wykonanie dokumentacji projektowej
Modernizacja drogi krajowej nr 73 - Przebudowa drogi krajowej nr 73 do drogi krajowej nr 94 w mieście Tarnowie - etap II	-	Wykonana dokumentacja projektowa
Dokumentacje drogowe - ścieżki rowerowe - opracowanie dokumentacji na budowę ścieżki rowerowej na odcinku ul. Niedomickiej od szkoły do ul. Mrożnej - opracowanie dokumentacji na budowę ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Dworcowej do połączenia ścieżki rowerowej przy węźle przesiadkowym na ul. Krakowskiej	-	Wykonana dokumentacja projektowa
Dokumentacje drogowe - ścieżki rowerowe - Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż al. Piaskowej (DW 973) połączenie od ul. Szklanej do ul. Spokojnej.	-	W trakcie projektowania
Budowa połączenia ul. Tuchowskiej z al. Tarnowskich wraz z przebudową ul. Tuchowskiej do granic miasta	-	Etap I - w trakcie projektowania Etap II i III dokumentacja wykonana
Rozbudowa ul. Ablewicza wraz z budową dróg lokalnych	-	W trakcie projektowania
Budowa powiązania drogowego ul. Braci Saków i Sanguszków	-	W trakcie projektowania
Budowa ul. Niedojadły wraz z rondem na skrzyżowaniu ulic Romanowicza i Klikowskiej	<ul style="list-style-type: none"> • Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych 	W trakcie projektowania
Zintegrowany transport aglomeracyjny- Skomunikowanie dworca autobusowego przy ul. Do Huty	-	W trakcie projektowania
Budowa połączenia drogowego komunikującego ul. Warsztatową z ul. Tuchowską w Tarnowie	-	W posiadaniu PFU, Koncepcja
Budowa połączenia drogowego ruchu kołowego umożliwiającego transport ciężarowy przy ul. Zakładowej, Krakowskiej i Warsztatowej w Tarnowie	-	W posiadaniu PFU, Koncepcja

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Koncepcja połączenia drogowego łączącego węzeł krakowska z II zjazdem z autostrady A4 w Tarnowie	-	W posiadaniu PFU, Koncepcja
Koncepcja połączeń drogowych pomiędzy tzw. węzłem III zjazdu z autostrady a4 przy ul. Niedomickiej a ulicami Czystą i Chemiczną w Tarnowie	-	W posiadaniu PFU, Koncepcja
Dodatkowy zjazd z obwodnicy południowej Tarnowa w rejonie al. Tarnowskich	-	Koncepcja
Obwodnica wschodnia Tarnowa - przełożenie drogi krajowej nr 73 umożliwiające połączenie autostrady A-4 (węzeł „Tarnów-Północ”) z drogą krajową nr 94 (węzeł „Lwowska”)	-	Opracowana przez GDDKiA dokumentacja projektowa do etapu Koncepcji Programowej, uzyskana decyzja środowiskowa

Źródło: Dane pozyskane od ZDiK



3.1.3. Transport rowerowy i pieszy

Istotnymi elementami infrastruktury w Tarnobrzegu jest infrastruktura rowerowa. Tarnobrzeg leży na trasie szlaków rowerowych Ziemi Tarnobrzegskiej. Część szlaków

rowerowych Ziemi Tarnobrzegskiej swój początek posiada na terenie miasta Tarnobrzeg.

Tabela 4 Szlaki rowerowe Ziemi Tarnobrzegskiej przebiegające przez Tarnobrzeg

Trasa szlaku rowerowego	Długość	Kolor szlaku
Tarnobrzeg Rzędzin - Jamna	73 km	żółty
Tarnobrzeg Rzędzin - Jamna	50 km	czarny
Tarnobrzeg Mościce PKP - Ciężkowice	46 km	niebieski
Tarnobrzeg Mościce - Jamna	57 km	niebieski
Tarnobrzeg PKP - Kłokowa PKP	8 km	czerwony
Tarnobrzeg Mościce PKP - Szczepanów	25 km	czerwony
Tarnobrzeg Mościce PKP - Czarna Tarnobrzegska	30 km	czerwony
Tarnobrzeg Mościce PKP - Białolinia PKP	50 km	zielony
Tarnobrzeg Mościce - Dąbrowa Tarnobrzegska	30 km	niebieski
Tarnobrzeg Rzędzin - Dąbrowa Tarnobrzegska	36 km	zielony

Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://tarnobrzeg.pttk.pl/oddzial/szlaki.html#new03>

Rower jako środek transportu służący w codziennych podróżach gwarantuje znacznie mniejsze nakłady finansowe na utrzymanie infrastruktury, mniejsze zatłoczenia na ulicach oraz zmniejszenie emisji substancji szkodliwych emitowanych podczas spalania paliw kopalnych w silnikach spalinowych. W ciągu ostatnich kilku lat w Tarnobrzegu wybudowano ścieżki rowerowe, które połączyły już istniejące w mieście trasy w spójny, przyjazny i atrakcyjny system dróg rowerowych. Na terenie Tarnobrzegu funkcjonuje również miejski system rowerów. Operatorem jest Nextbike Polska. Tarnobrzegski Rower Miejski został uruchomiony w 2018. Mieszkańcy mają do dyspozycji 18 stacji i 190 rowerów.

Długość dróg rowerowych*:

- Drogi rowerowe – 32,46 km
 - Drogi pieszo-rowerowe - 46,25 km
- SUMA – 78,71 km**

Długość dróg rowerowych (rodzaj nawierzchni) *:

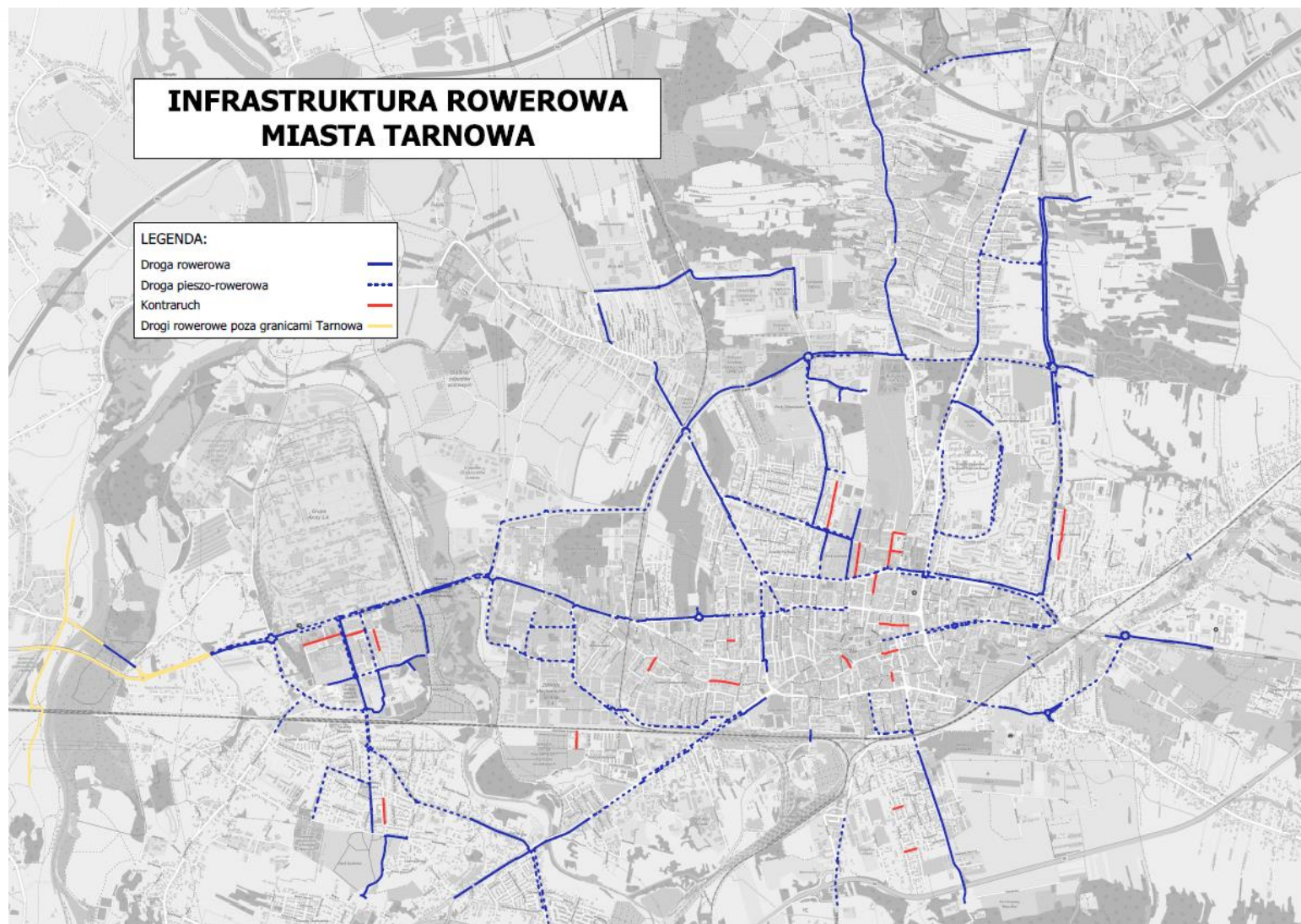
- Nawierzchnia bitumiczna: 21,79 km
- Nawierzchnia z kostki: 49,53 km
- Nawierzchnia z płyt betonowych: 7,39 km

Długość kontraruchów:* 3,70 km

*stan na 04.09.2024 r.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Rysunek 6 Infrastruktura rowerowo-pieszna na terenie Tarnowa (stan na 04.09.2024 r.)

Źródło: dane pozyskane od ZDiK.



3.1.4. Infrastruktura integrująca transport indywidualny z transportem zbiorowym

Na terenie Gminy Miasta Tarnów funkcjonuje strefa płatnego parkowania. W strefie płatnego parkowania znajduje się ok. 2400 miejsc parkingowych a opłaty pobierane są od poniedziałku do piątku w godzinach od 08:00 do 17:00. Mieszkańcy, którzy są posiadaczami Tarnowskiej Karty Miejskiej w wersji Premium oraz w wersji Standard z wprowadzonym ważnym biletem okresowym komunikacji miejskiej, mogą korzystać ze strefy płatnego parkowania po preferencyjnej stawce. W Gminie oprócz tradycyjnych parkomatów działa również system opłat mobilnych. Opłatę można wnieść przy pomocy smartfonu, poprzez aplikacje: PANGO, SKYCASH oraz E-PARK. Na drogach publicznych Tarnowa strefa płatnego parkowania wyznaczona jest w obszarze ograniczonym ulicami: Gabriela Narutowicza, Stanisława Konarskiego, Jarosława Dąbrowskiego, Hugona Kołłątaja, Starodąbrowskiej, Słonecznej, Błogosławionego Księdza Romana Sitko, Juliusza Słowackiego, Klikowskiej, Józefa Szujskiego, Szkotnik, Ignacego Mościckiego, Kazimierza Pułaskiego, Krakowskiej oraz na ulicy Tadeusza Kościuszki od ulicy Kazimierza Pułaskiego do ulicy Władysława Reymonta, na ulicy Bartosza Głowackiego od ulicy Władysława Reymonta do ulicy Kazimierza Pułaskiego, na ulicy Dworcowej, na Placu Dworcowym, na ulicy Wita Stwosza od ulicy Gabriela Narutowicza do ulicy Towarowej i na ulicy Elżbiety Drużbackiej. Strefa Płatnego Parkowania obejmuje również pasy drogowe ulic wyznaczających jej granice.

Część parkingów w strefie płatnego parkowania jest wyposażona w czujniki informujące o zajętości parkingów. Informacje są przesyłane do systemu ITS skąd dalej są przekazywane do tablic informacyjnych na terenie miasta oraz na stronę internetową <https://its.tarnow.pl/>.

W Gminie Miasta Tarnowa w zakres infrastruktury integrującej systemu komunikacji publicznej ze środkami komunikacji indywidualnej wchodzi parkingi typu Park&Ride oraz Kiss&Ride, zlokalizowane:

- Przy ulicy Do Huty – parking płatny wielopoziomowy, na którym znajduje się 340 miejsc parkingowych w tym 6 miejsc dla pojazdów osób niepełnosprawnych.
- Przy ul. Lwowskiej – parking bezpłatny, na którym znajduje się 150 miejsc parkingowych w tym 15 dla pojazdów osób niepełnosprawnych.

Dodatkowo na ul. Marszałka znajduje się darmowy parking dla samochodów osobowych i autokarów. Poza ww. parkingami na terenie całej Gminy znajdują się zorganizowane parkingi powierzchniowe, które obsługują głównie centra handlowe, obiekty oświatowe, obiekty kultu religijnego, zakłady pracy lub obszary osiedli wielorodzinnych.

Ponad wyżej wymienione w Tarnowie funkcjonują 3 węzły przesiadkowe (szerzej opisane w rozdziale 4.4) oraz 6 stacji Bike & Ride. Stacje B&R znajdują się przy ulicy Goldammera, w Mościcach przy pętli autobusowej, a także obok stacji PKP w Mościcach, oraz przy węzłach przesiadkowych: przy ul. Błonie i Alei Jana Pawła II (Jana Pawła II – Rondo Niepodległości), przy ul. Chyszowskiej (Kochanowskiego – Chyszowska) oraz przy ul. Krakowskiej (Krakowska Planty).

Częściowo funkcję infrastruktury integrującej transport indywidualny z transportem zbiorowym spełnia również system roweru miejskiego.



3.2. Transport pasażerski dostępny na terenie miasta Tarnów

3.2.1. Transport drogowy

Podstawą komunikacji zbiorowej na terenie Miasta Tarnowa jest komunikacja miejska. Funkcje organizatora pełni jednostka organizacyjna Gminy Miasta Tarnowa – Zarząd Dróg i Komunikacji w Tarnowie, jest to to jednostka budżetowa Gminy Miasta Tarnowa utworzona w celu zapewnienia wykonywania przez Prezydenta Miasta Tarnowa funkcji zarządzającego ruchem na drogach. Natomiast operatorem, na wszystkich liniach, jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.

Na terenie Miasta kursują także prywatni przewoźnicy, oferujący połączenia o charakterze podmiejskim i lokalnym. Przewoźnicy funkcjonują na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Tarnowa lub Marszałka Województwa Małopolskiego i na terenie Miasta korzystają z tych samych przystanków, co

komunikacja miejska. Przewoźnicy prywatni obsługują niemal wszystkie kierunki wylotowe z miasta.

Małopolskie Linie Drowozowe Województwa Małopolskiego (MLD) jako system publicznego transportu zbiorowego składający się z linii autobusowych kursujących w województwie Małopolskim również świadczą przewozy na terenie Gminy Miasta Tarnowa. Organizatorem tych przewozów jest Województwo Małopolskie, zaś operatorem są Koleje Małopolskie Sp. z o.o.

Ponadto na terenie Miasta dostępne są autobusy komunikacji dalekobieżnej. Głównym przewoźnikiem, który łączy połączenia lokalne oraz dalekobieżne są wyżej wymienione Małopolskie Linie Drowozowe. Bezpośrednio z Tarnowa można dostać się m.in. do: Krakowa, Katowic, Rzeszowa, Warszawy czy Wrocławia.

3.2.2. Transport kolejowy

Stacja kolejowa Tarnów jest węzłem dla trzech linii kolejowych:

- nr 91 Kraków Główny Osobowy – Medyka, jest to linia magistralna znaczenia państwowego, dwutorowa, zelektryfikowana;
- nr 96 Tarnów – Leluchów, jest to linia pierwszorzędna znaczenia państwowego, jednotorowa, zelektryfikowana;
- nr 115 Tarnów – Szczucin, jest to linia znaczenia miejscowego, jednotorowa, nieelektryfikowana.

Przewozy pasażerskie oferowane są tylko na dwóch pierwszych liniach, przy czym na linii 91 w obrębie Miasta znajduje się jeszcze jedna stacja kolejowa – Tarnów

Mościce (Stacja znajduje się w zachodniej części miasta w dzielnicy Mościce. Oddalona jest o 100 metrów od stadionu klubu sportowego Unia Tarnów. W pobliżu znajdują się również Zakłady Azotowe w Tarnowie.)

Przewoźnikiem o zasięgu regionalnym są Koleje Małopolskie, które realizują przewozy pasażerskie m.in. w kierunku Krakowa, Oświęcimia i Nowego Sącza. Pociągi tego przewoźnika zatrzymują się również na stacji Tarnów Mościce.

Pociągi o zasięgu regionalnym oraz dalekobieżnym oferuje POLREGIO a z głównej stacji można odjechać m.in. w kierunku: Oświęcimia, Rzeszowa, Muszyny, Dębicy, Krynicy Zdrój, Katowic, Piwnicznej, Nowego

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

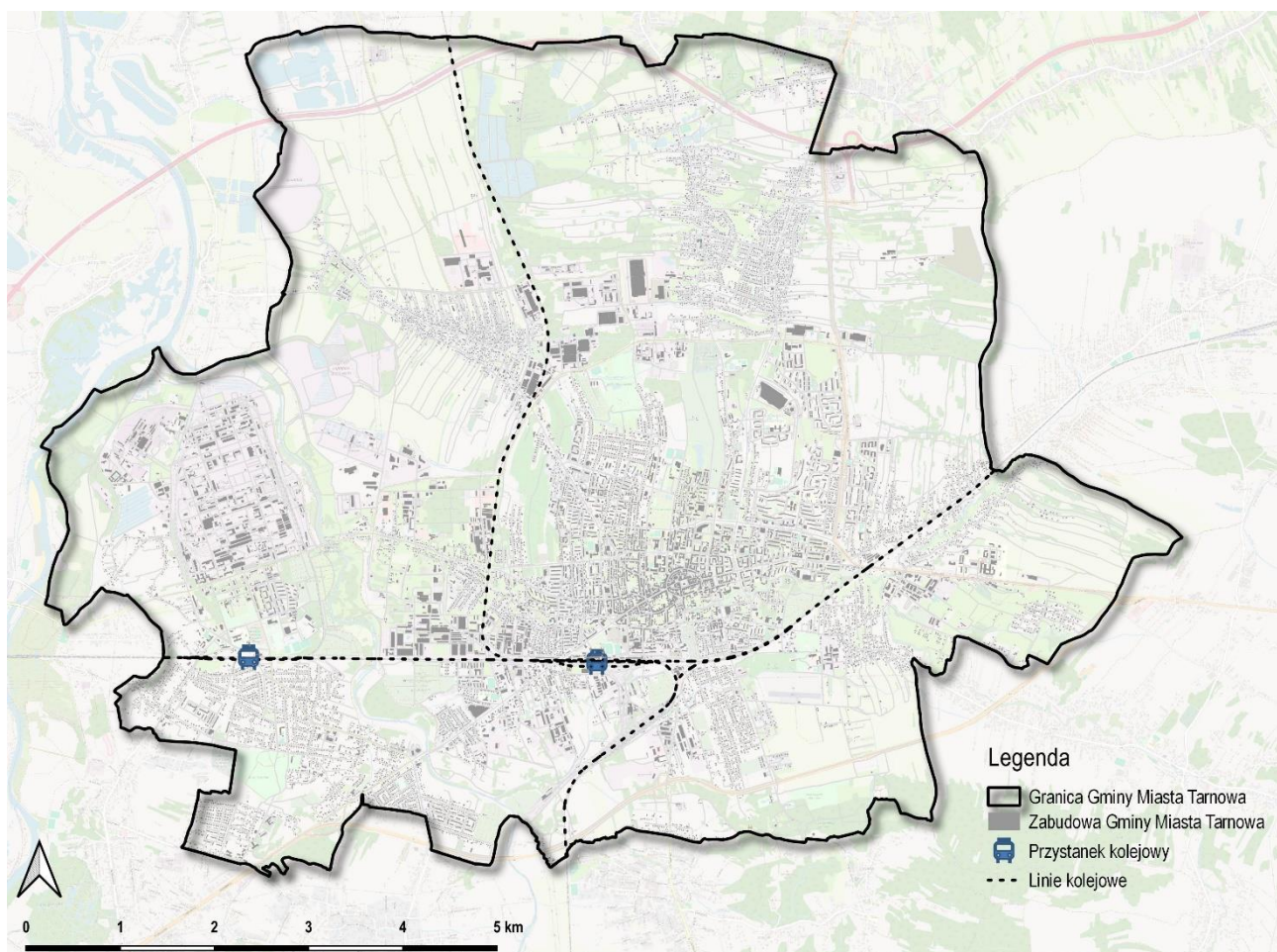


Sącza. Pociągi tego przewoźnika zatrzymują się również na stacji Tarnów Mościce.

Pociągi dalekobieżne oferuje przewoźnik PKP Intercity SA, bezpośrednimi połączeniami można dojechać do: Graz (Austria), Przemyśla, Wrocławia, Szczecina, Poznania, Zielonej Góry, Lublina, Pragi (Czechy), Bogumina (Czechy), Zagórza, Berlina (Niemcy), Warszawy, Helu, Gdyni, Rzeszowa, Świnoujścia.

Na linii kolejowej nr 115 obecnie nie funkcjonują regularne kolejowe przewozy pasażerskie. Połączenia

kolejowe zostały zlikwidowane w 2000 r. Obecnie na linii wykonywane są jedynie przewozy okazjonalne m.in. przez retro pociąg na trasie z Tarnowa do Żabna i Tuchowa. Organizatorem przejazdów w ramach projektu „Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej” jest Nowosądeckie Stowarzyszenie Miłośników Kolei. W 2020 roku modernizacja linii Tarnów – Szczucin została wpisana do programu zamierzeń inwestycyjnych PKP na lata 2021–2030 z perspektywą do 2040 roku.



Rysunek 7 Sieć kolejowa w Tarnowie

Źródło: opracowanie własne.



4. Sieć komunikacyjna, na której realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej

4.1. Charakterystyka jakościowa i ilościowa

Sieć komunikacyjną organizowaną przez ZDiK, której operatorem jest MPK Sp. z o.o. w Tarnobrzegu na obszarze objętym Planem w 2024 r. stanowi 20 linii.

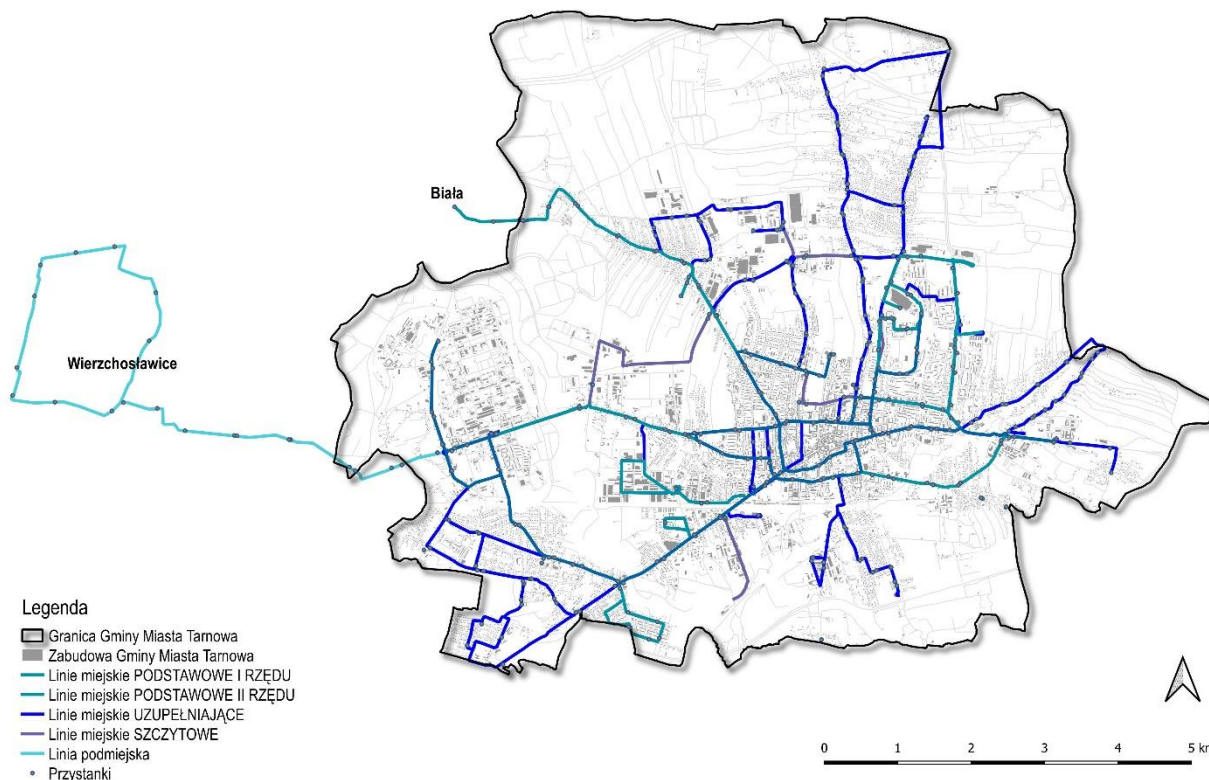
Tabela 5 Linie komunikacyjne organizowane przez ZDiK

nr linii	charakterystyka linii
0, 9, 30	linie miejskie, podstawowe I rzędu – są to linie charakteryzujące się najwyższą częstotliwością – autobusy kursują co 10-20 minut przez większą część dnia
1, 2, 3*, 33	linie miejskie podstawowe II rzędu – autobusy kursują co 30-50 minut przez większą część dnia *linia pełni jednocześnie rolę linii podmiejskiej i podstawowej II rzędu
5, 6, 11, 12, 14, 24, 31, 34	linie miejskie uzupełniające – autobusy kursują co 60-90 minut przez większą część dnia
41, 44, 46, 48	linie miejskie szczytowe – autobusy kursują jedynie w godzinach szczytu, łącznie od 2 do 5 kursów w ciągu dnia
100	linia podmiejska – autobusy kursują 4 razy dziennie w dni robocze

Źródło: opracowanie własne

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Rysunek 8 Schemat komunikacji organizowanej przez ZDiK

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 6 Liczba wozokilometrów komunikacji miejskiej w Tarnobrzegu wykonywanych w gminach objętych porozumieniem międzygminnym w latach 2021 – 2024

Rok	Liczba wzk m w wykonanych w Gminie Miasta Tarnowa	Liczba wzk m wykonanych w Gminie Tarnobrzeg	Liczba wzk m wykonanych w Gminie Wierchosławice
2021	3 069 355,8	6 799,4	-
2022	2 925 070,5	9 268,2	-
2023	2 771 894,5	9 551,1	-
2024*	2 805 000,0	9 628,0	4 854,4

*Liczba planowanych kilometrów do końca 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez ZDiK.

Tabela 7 Dzienna liczba wozokilometrów komunikacji miejskiej w Tarnobrzegu w 2024 r.

Dzień tygodnia	Liczba wzk m
Dzień roboczy:	8821,2
Sobota:	5688,6
Dzień świąteczny:	5124,3

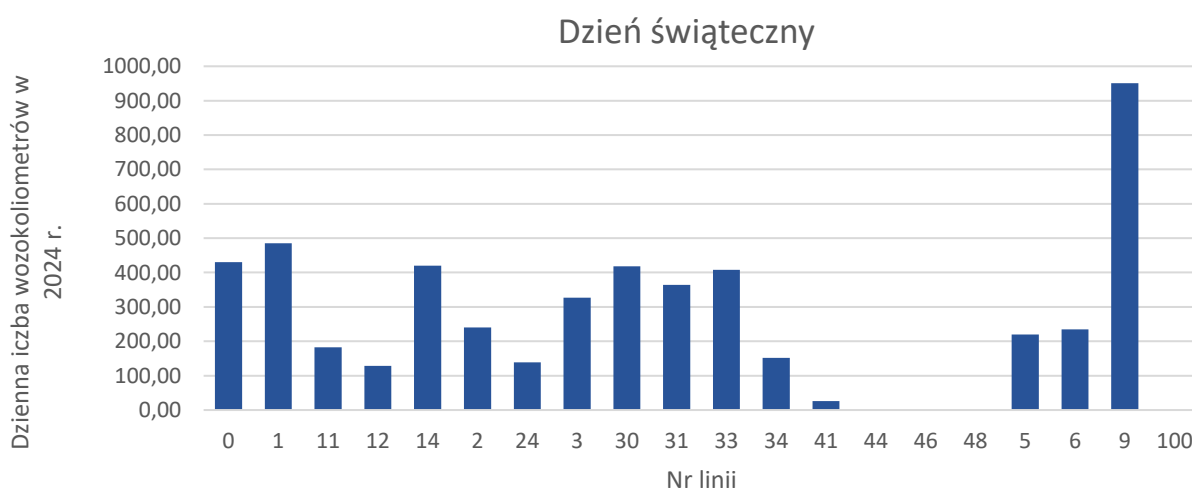
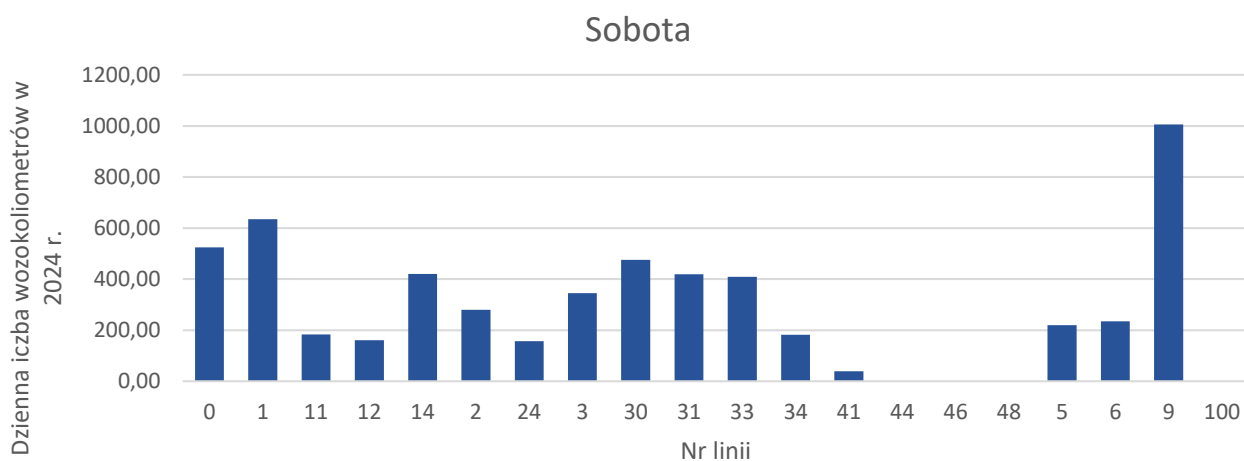
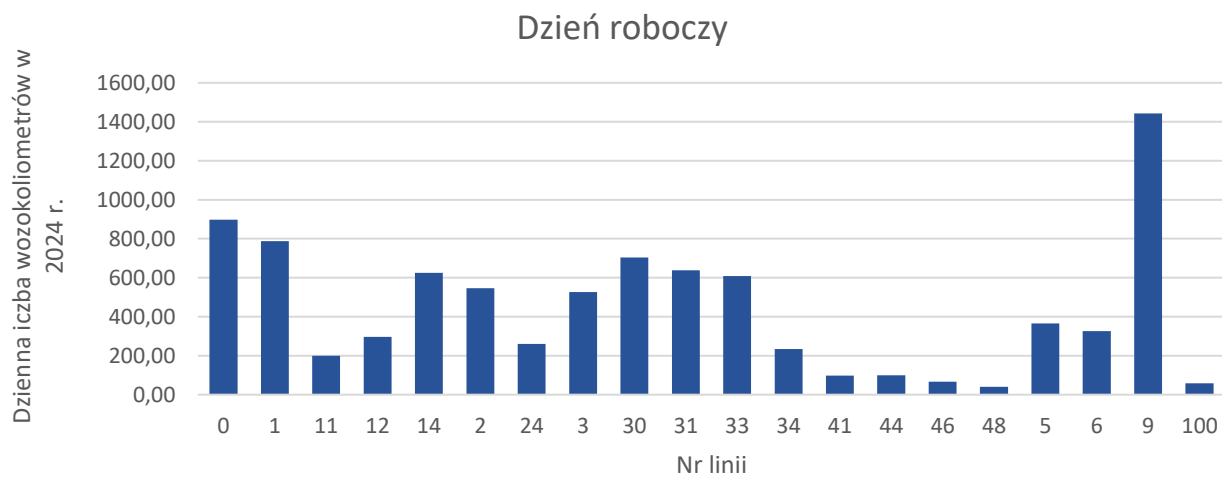
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez ZDiK.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

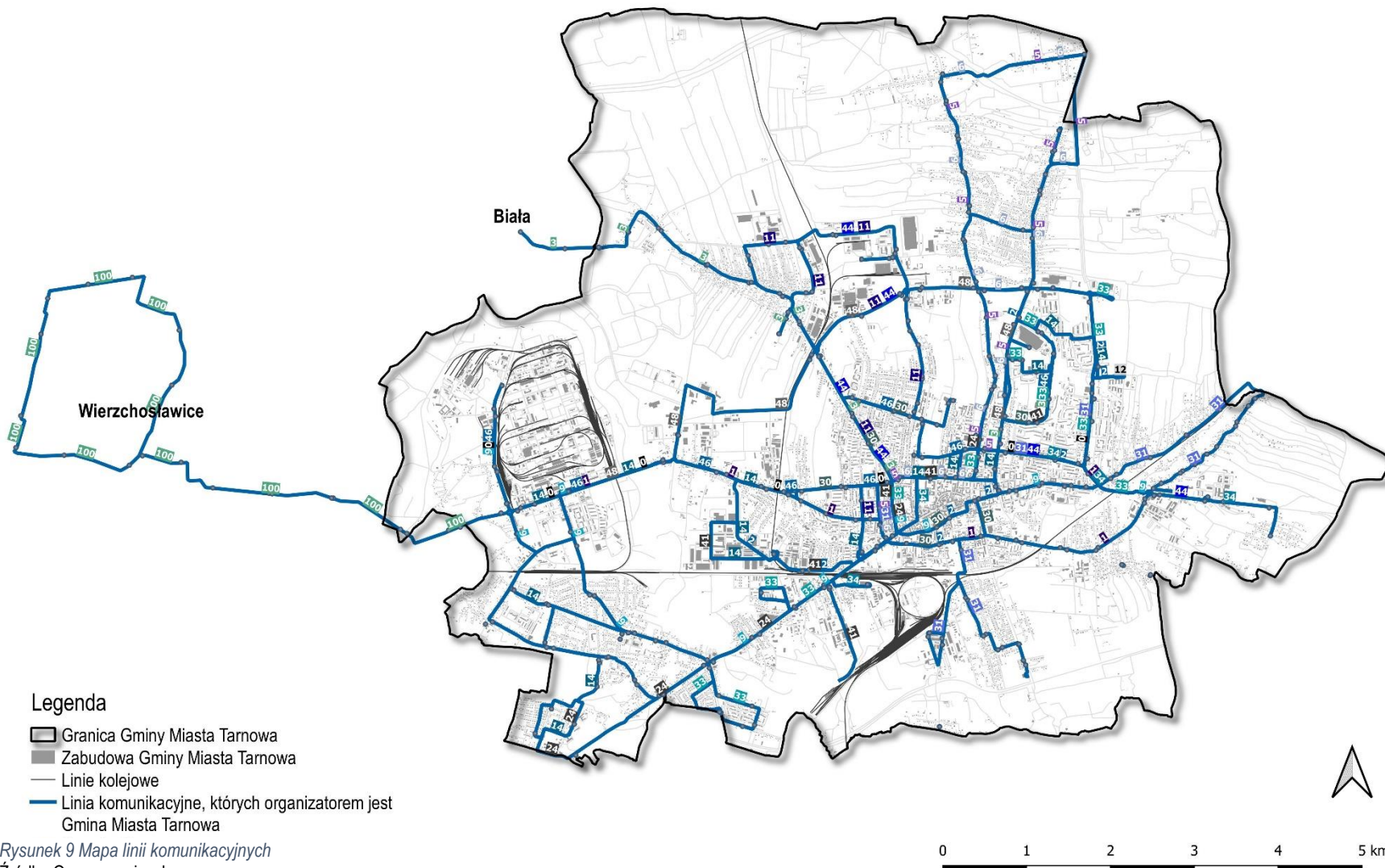


Tabela 8 Liczba wykonanych wozokilometrów na poszczególnych liniach w ciągu dnia w podziale na dni tygodnia



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez ZDIK.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY MIASTA TARNOWA
z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Rysunek 9 Mapa linii komunikacyjnych
Źródło: Opracowanie własne



4.2. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej

Według stanu na dzień 31.12.2023 r. operator wykorzystywał do obsługi sieci komunikacyjnej 95 autobusów. Tabor jest zróżnicowany – MPK Sp. z o.o. w Tarnobrzegu posiada pojazdy marki Scania, Solaris, Man, Iveco, Mercedes, Solbus i Otokar. Charakterystykę autobusów, w podziale na marki, zawarto w poniższej tabeli.

Tabela 9 Charakterystyka autobusów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjnej

		Scania	Man	Solaris	Iveco	Mercedes	Solbus	Otokar	SUMA
pojemność	do 49				4				4
	50 - 64			5		3			8
	65-85	32							33
	od 86	16	9	5			2	19	50
Norma euro	3	6				3			9
	4	4			4				8
	5	5					2	19	26
	6	33	9	10					52
paliwo	ON	15	9	10	4	3	2	19	62
	CNG	33							33
podłoga	wysoka								0
	niska	48	9	10	4	3	2	19	95
	SUMA	48	9	10	4	3	2	19	95

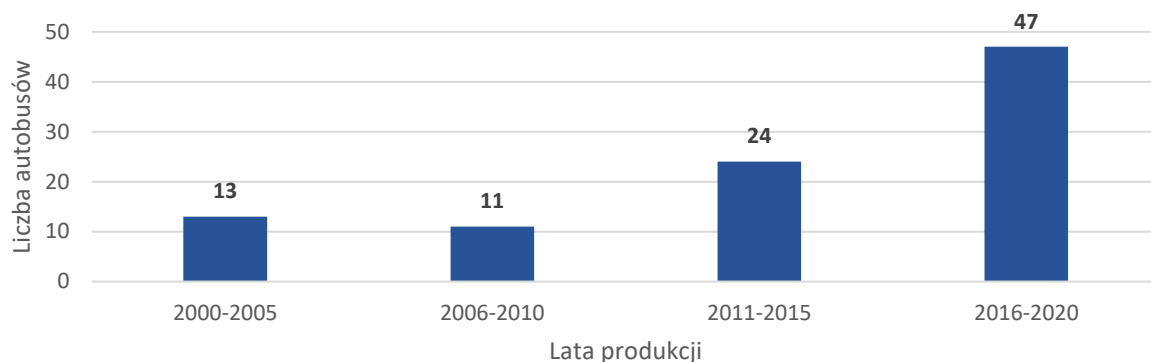
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od ZDiK.

Najliczniejszą grupę stanowią autobusy największe – spośród 95 pojazdów 50 mieści co najmniej 86 pasażerów (licząc miejsca siedzące i stojące). W kwestii spełniania norm czystości spalin najliczniejszą grupę

stanowią pojazdy z normą EURO 6. Stosowane są dwa typy zasilania – ON (62 pojazdy) i CNG (33). Wszystkie autobusy posiadają niską podłogę.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



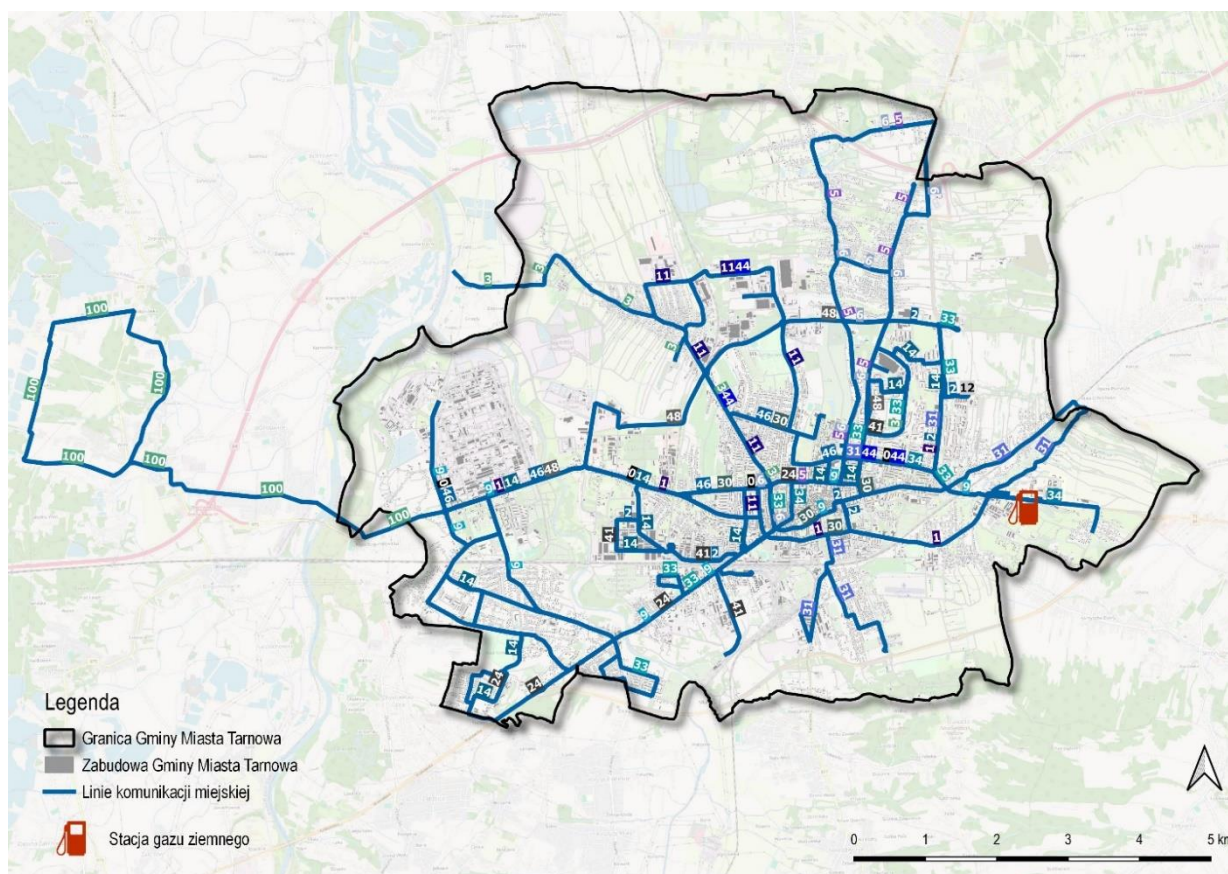
Wykres 4 Lata produkcji autobusów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjne

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od ZDiK.

Stacja tankowania autobusów napędzanym gazem ziemnym znajduje się na zajezdni operatora MPK Sp. z o.o. przy ul. Lwowskiej 199A, 33-100 Tarnów.

Planowane są dalsze inwestycje taborowe. W latach 2025-2026 r. planowany jest zakup 17 sztuk 12-

metrowych autobusów elektrycznych (z dofin.NFOŚiGW) oraz budowa infrastruktury ładowania (9 ładowarek + 1 mobilna) (z dofin.NFOŚiGW). Następnie w 2029 r. planowany jest zakup kolejnych 12 sztuk autobusów elektrycznych.



Rysunek 10 Lokalizacja stacji tankowania gazu ziemnego.

Źródło: opracowanie własne



4.3. Zasady konstruowania rozkładów jazdy

Konstrukcja rozkładów jazdy jest oparta o podział linii komunikacyjnych – linie podstawowe I rzędu kursują najczęściej, kolejne grupy linii odpowiednio rzadziej. Różnicowanie standardu obsługi poszczególnych linii komunikacyjnych jest zdeterminowane dostosowywaniem oferty przewozowej do potrzeb pasażerów. Rozkład jazdy komunikacji miejskiej różni się w zależności od rodzaju dnia tygodnia, pory dnia oraz faktu, czy jest to okres roku szkolnego czy wakacyjny.

Rodzaje dni w rozkładzie jazdy

Tydzień komunikacyjny został podzielony w zależności od rodzaju dnia, w którym mają być realizowane przewozy pasażerskie. Podział ten jest uwidoczniiony w rozkładzie jazdy – wyróżnia się dni robocze, soboty i dni świąteczne. Podział ten jest uzasadniony zmiennym popytem na usługi transportu zbiorowego.

4.4. Węzły przesiadkowe

Węzeł przesiadkowy jest miejscem intensywnego przesiadania się pasażerów. Węzły komunikacyjne mogą stanowić punkty przesiadkowe w ramach jednej gałęzi transportu lub łączyć różne środki – np. kolej i autobusy. Naturalnymi węzłami przesiadkowymi są dworce kolejowe i autobusowe wraz z zespołem przystanków komunikacji miejskiej, które umożliwiają sprawne przesiadanie się w ramach jednego środka transportu oraz między nimi. W miastach bardzo istotne są węzły umożliwiające przesiadkę między liniami komunikacji miejskiej.

Najbezpieczniejsze węzły przesiadkowe zlokalizowane są na placach oddzielonych od ogólnodostępnego ruchu pojazdów, umożliwiają one przemieszczanie się pomiędzy przystankami bez przekraczania jezdni. Istotnym aspektem warunkującym dobre funkcjonowanie węzła jest odpowiednia organizacja przesiadek – pozwalająca na sprawną zmianę środka transportu bez długiego oczekiwania.

Na terenie Tarnowa funkcjonują 3 węzły przesiadkowe:

- 1) Węzeł przesiadkowy zlokalizowany przy ul. Chyszowskiej (Kochanowskiego – Chyszowska):
 - 3 zadaszenia peronowe,
 - miejsca parkingowe dla 19 samochodów (w tym 2 dla niepełnosprawnych),
 - B&R wiata rowerowa,

- K&R,
- miejsce ładowania samochodu elektrycznego,
- linie komunikacji miejskiej (2, 14, 41) oraz prywatni przewoźnicy.

- 2) Węzeł przesiadkowy zlokalizowany przy ul. Krakowskiej (Krakowska – Planty):

- 4 wiaty przystankowe,
- B&R wiata rowerowa,
- miejsca parkingowe dla 12 samochodów (w tym 1 dla niepełnosprawnych),
- K&R,
- linie komunikacji miejskiej (1, 2, 5, 6, 9, 11, 12, 14, 24, 30, 33, 34, 41) oraz prywatni przewoźnicy.

- 3) Węzeł przesiadkowy zlokalizowany przy ul. Błonie i Alei Jana Pawła II (Jana Pawła II – Rondo Niepodległości):

- 3 wiaty przystankowe,
- miejsca parkingowe dla 28 samochodów (w tym 2 dla niepełnosprawnych),
- B&R wiata rowerowa,
- automatyczna toaleta,
- 2 tablice dynamicznej informacji pasażerskiej,
- K&R,

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



- miejsca parkingowe dla 28 samochodów (w tym 2 dla niepełnosprawnych),
- linie komunikacji miejskiej (0, 1, 2, 33) oraz prywatni przewoźnicy.

Ponadto istotnym węzłem przesiadkowym jest Dworzec Kolejowy w Tarnobrzegu zlokalizowany na Placu Dworcowym wraz ze znajdującym się w niewielkiej odległości Dworcem Autobusowym. W okolicy obu dworców zlokalizowane są parkingi samochodowe oraz przystanki komunikacji miejskiej. Ponadto do stacji kolejowej przylega parking P&R, zlokalizowany przy ul. Do Huty (szerzej omówiony w rozdziale 3.1.4).



4.5. Infrastruktura przystankowa

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnienie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury. Zgodnie z art. 2 ust. 13 ustawy Prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na

obszarze przystanku umieszcza się informacje dotyczące godzin odjazdów środków transportu. Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Na terenie Tarnowa znajduje się 371 przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Miasta Tarnowa. Na terenie Tarnowa znajdują się jeszcze 4 przystanki, których zarządzającym jest podmiot prywatny.

4.6. Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu mających wpływ na funkcjonowanie komunikacji zbiorowej

W Tarnowie nie ma aktualnie wydzielonych pasów autobusowych, utrudnieniem w tym zakresie jest układ urbanistyczny miasta, z zabytkowym centrum oraz wąskimi ulicami.

Na terenie Miasta działa system ITS, który aktualnie obejmuje 32 skrzyżowania ulic. Na wszystkich skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną objętych

systemem ITS, uruchomiona jest funkcjonalność priorytetów dla komunikacji publicznej.

Obecnie na większości skrzyżowań z systemem ITS dla autobusu opóźnionego o więcej niż 3 min. uruchamiany jest priorytet poziomu I, dzięki czemu dla opóźnionego autobusu, przygotowana jest faza sygnalizacji świetlnej z zielonym światłem.



5. Analiza wytycznych, preferencji i zaleceń dotyczących systemu publicznego transportu zbiorowego

Strategia Rozwoju Miasta – Tarnów 2030 r.

Strategia Rozwoju Miasta – Tarnów 2030 r. (dalej: Strategia) jest dokumentem strategicznym Gminy, wyznaczającym kierunki działań, które sukcesywnie powinny być wdrażane. Jest dokumentem komplementarnym do Strategii Rozwoju Województwa „Małopolska 2030”.

W celu strategicznym wymiaru przestrzennego wskazano na „sprawienie, by Tarnów był miastem o przyjaznym dla człowieka środowisku, przy czym środowisko rozumiane jest na dwa sposoby: zarówno w sensie dosłownym jako środowisko naturalne, jak i jako przestrzeni funkcjonowania mieszkańców Tarnowa”. Strategia wskazuje zagadnienia dotyczące rozwoju systemów zbilansowanego zarządzania energią w mieście oraz rozbudowy i modernizacji infrastruktury z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii. W ten wymiar wpisuje się też walka ze smogiem i podnoszenie świadomości społecznej dotyczącej kwestii ekologicznych.

Strategia jako kierunki działań określa m.in. rozwój współpracy i wzmocnienie powiązań z okolicznymi samorządami, co ma nastąpić poprzez uzgodnienie metod wspólnej realizacji usług ponadlokalnych na obszarze miasta i jego obszaru funkcjonalnego, w szczególności w zakresie komunikacji publicznej.

Ponadto Strategia w kierunkach działań wskazuje na przeciwdziałanie skutkom zmian klimatycznych, gdzie jako główne przedsięwzięcie jest określona wymiana taboru transportu publicznego na tabor nisko- i zeroemisyjny.

Strategia Rozwoju Elektromobilności dla miasta Tarnowa do 2035 r.

Strategia rozwoju elektromobilności dla miasta Tarnowa do 2035 r. stanowi odpowiedź na potrzebę zrównoważonego rozwoju rynku mobilności nastawionej na wykorzystanie pojazdów zeroemisyjnych w Polsce, a także prowadzoną politykę klimatyczno-transportową. Wdrożenie przyjętej w 2020 roku Strategii rozwoju elektromobilności pozwoli m.in. obok usprawnienia ruchu miejskiego na ograniczenie niskiej emisji i poziomu generowanego hałasu.

Strategia rozwoju elektromobilności dla miasta Tarnowa przedstawia kierunek oczekiwanych zmian w zakresie popularyzacji pojazdów zero i niskoemisyjnych na terenie gminy. Realizacja Strategii jest odpowiedzią na zalecenia podjęcia stosownych działań ukierunkowanych na zwiększenie wykorzystania transportu publicznego kosztem transportu indywidualnego oraz zastosowanie niskoemisyjnych środków transportu publicznego. Celem głównym strategii jest stopniowe wdrożenie elektromobilności, czego rezultatem będzie ograniczenie szkodliwej emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu.



CEL STRATEGICZNY - KOMUNIKACJA PUBLICZNA

Cele operacyjne i zadania realizujące powyższy cel strategiczny będą dotyczyły wprowadzenia do komunikacji publicznej pojazdów niskoemisyjnych do obsługi zadań przewozowych. Ponadto całe przedsięwzięcie będzie również skierowane na budowę niezbędnej infrastruktury obsługującej takiego typu autobusy. Działania zmierzają będą do rozpropagowania i popularyzacji wykorzystania w poruszaniu się po mieście komunikacją zbiorową.



II CEL STRATEGICZNY - ELEKTROMOBILNY SAMORZĄD

W ramach tego celu strategicznego przewiduje się wprowadzenia do Urzędu Miasta oraz jednostek organizacyjnych samochodów zeroemisyjnych, celem spełnienia wymogów zawartych w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Ponadto zakres działań realizowany będzie również w kierunku budowy sieci ogólnodostępnych ładowarek dla samochodów osobowych, w pobliżu budynków użyteczności publicznej. Pozwoli to na zagęszczenie liczby punktów ładowania w gminie i poprawy ich dostępności. Przyczyni się do zwiększenia wygody korzystania z pojazdów zeroemisyjnych przez mieszkańców, jak również samej promocji „czystego transportu” w Tarnobrzegu



III CEL STRATEGICZNY - ELEKTROMOBILNY MIESZKANIEC

Realizacja założeń celu opiera się na prowadzeniu cyklu wydarzeń oraz szkoleń z tematyki zrównoważonego transportu w mieście oraz w szkołach w formie prelekcji, zajęć na godzinach wychowawczych, warsztatów oraz konkursów przyczyniając się jednocześnie do podejmowania świadomego wyboru środków transportu przez najmłodszych mieszkańców miasta oraz budowania w nich postaw elektromobilności. Dodatkowym elementem będzie wsparcie ruchu rowerowego. Ważnym krokiem ku realizacji tego celu będzie również prowadzenie kampanii informacyjnej w zakresie możliwości pozyskania wsparcia finansowego na zakup samochodów elektrycznych.



IV CEL STRATEGICZNY- INTELIGENTNE MIASTO

W zakresie wdrażania tak nakreślonego celu przewiduje się uruchomienie Informatycznego Systemu Zarządzania Energią połączonego z montażem odnawialnych źródeł energii na budynkach publicznych. Dodatkowo rozbudowa systemu informacji pasażerskiej, w tym poprzez wykorzystanie elektronicznych tablic przystankowych. W ramach tego celu przewiduje się również realizację zadań integrujących różne formy transportu: komunikację zbiorową, samochody osobowe, rowery.



Regionalny Plan Transportowy Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 z perspektywą do 2030 roku

Głównym celem opracowania Regionalnego Planu Transportowego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 z perspektywą do roku 2030 (dalej RPTWM) jest przygotowanie narzędzia pozwalającego na prowadzenie spójnej i wielopłaszczyznowej polityki transportowej, dostosowanej do nowych wyzwań związanych zarówno z celami polityki europejskiej jak i krajowymi i regionalnymi kierunkami rozwoju.

Cele RPTWM wpisują się w założenia Krajowej Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku wspierając działania na rzecz poprawy przestrzennej dostępności transportowej kraju, bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz efektywności sektora transportowego.

RPTWM jako wizję rozwoju wskazuje:

Małopolska regionem o zrównoważonym, zintegrowanym i bezpiecznym systemie transportowym, będącym podstawą dalszego rozwoju i poprawy warunków życia mieszkańców oraz ich mobilności.

RPTWM wskazuje cztery główne cele i następujące cele szczegółowe:

- Bezpieczny transport
 - Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i wprowadzanie rozwiązań uspokajających ruch;
 - Eliminacja ruchu tranzytowego;
 - Działania edukacyjne;
 - Działania zabezpieczające osuwiska i urwiska skalne.
- Transport przyjazny mieszkańcom i środowisku
 - Poprawa oferty przewozowej (kolejowej i autobusowej);
 - Minimalizacja wykluczenia transportowego;

- Rozwój infrastruktury rowerowej oraz tras VeloMałopolska;
- Rozwój węzłów przesiadkowych;
- Ograniczenie emisyjności transportu, w tym zakup taboru •Rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych (wodór, prąd);
- Zarządzanie i koordynacja transportu.
- Dostępne województwo
 - Poprawa dostępności do sieci TEN-T (drogowej i kolejowej);
 - Poprawa dostępności głównych ośrodków regionu (Kraków, Tarnów, Nowy Sącz, Nowy Targ);
 - Zwiększenie intermodalności i poprawa dostępności do centrów logistycznych;
 - Rozwój połączeń transgranicznych.
- Cyfryzacja transportu
 - Poprawa dostępności do sieci TEN-T (drogowej i kolejowej);
 - Poprawa dostępności głównych ośrodków regionu (Kraków, Tarnów, Nowy Sącz, Nowy Targ);
 - Zwiększenie intermodalności i poprawa dostępności do centrów logistycznych;
 - Rozwój połączeń transgranicznych.

RPTWM określa Tarnów jako pełniący rolę największego węzła przesiadkowego w województwie małopolskim po Krakowie, umożliwiającą przesiadkę na:

- Szybka Kolej Aglomeracyjną,
- kolei regionalną i dalekobieżną,
- autobusy MLD,
- komunikację miejską ZDiK Tarnów,
- autobusy i mikrobusy regionalne i dalekobieżne,
- transport indywidualny: zatoki Kiss&Ride oraz parkingi Park&Ride

Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030

Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030 jest dokumentem



określającym wizję, cele i założenia strategiczne dla długookresowego rozwoju systemu transportowego Małopolski. Jest to pierwszy taki dokument przygotowany dla regionu przez władze Województwa Małopolskiego.

Analiza wyników regionalizacji przedstawiona w Strategii rozwoju transportu w województwie małopolskim wskazuje także na to, że w systemie transportowym województwa małopolskiego istnieją cztery podstawowe centra (węzły) transportowe: Kraków, Nowy Sącz, Tarnów (będący węzłem transportowym dla północno-wschodniej części województwa) i Nowy Targ.

W ramach Strategii zdefiniowano dziewięć międzygałęziowych celów ogólnych na okres do 2030 roku:

- Powiązanie transportowe kluczowych centrów regionalnych województwa: Kraków, Tarnów, Nowy Sącz, Nowy Targ.
- Zwiększenie dostępności transportowej obszarów peryferyjnych do kluczowych centrów regionalnych województwa.
- Powiązanie transportowe kluczowych centrów regionalnych województwa z obszarami aktywności gospodarczej na terenie Małopolski i województw sąsiadujących.
- Usprawnienie wewnętrznych i zewnętrznych powiązań komunikacyjnych obszarów atrakcyjnych turystycznie, z zachowaniem ich walorów przyrodniczych i kulturowych.
- Usprawnienie komunikacyjnych powiązań transgranicznych.
- Poprawa bezpieczeństwa i płynności ruchu na sieci komunikacyjnej Małopolski.
- Zapewnienie zrównoważonego rozwoju transportu w tym ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne
- Usprawnienie systemu utrzymania infrastruktury transportowej Małopolski.
- Efektywne planowanie rozwoju systemu transportowego Małopolski.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Stowarzyszenia Aglomeracja Tarnowska

Członkami Stowarzyszenia Aglomeracja Tarnowska (dalej SAT) są samorządy gminne z północno-wschodniej części województwa małopolskiego. Tworzy je 17 jednostek terytorialnych, którymi są miasta i gminy: Tarnów, Dąbrowa Tarnowska, Ciężkowice, Radłów, Ryglice, Tuchów, Wojnicz, Zakliczyn, Żabno, gmina Tarnów, Lisia Góra, Pleśna, Rzepiennik Strzyżewski, Skrzyszów, Szerzyny, Wierzchosławice i Wietrzychowice. Swoim zasięgiem obejmuje gminy powiatu tarnowskiego (poza jedną tj. gminą wiejską Gromnik) oraz Dąbrowę Tarnowską zlokalizowaną w powiecie dąbrowskim.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Stowarzyszenia Aglomeracja Tarnowska (dalej Strategia ZiT) wskazują, że mimo poprawy komunikacji wewnątrzgminnej, np. dzięki funduszowi lokalnych połączeń autobusowych, obserwowane jest równoczesne pogarszanie jakości transportu zbiorowego międzygminnego, co jest m.in. spowodowane likwidacją kursów przez przewoźników prywatnych. W latach 2011-2021 całkowicie upadł tarnowski PKS a w ostatnich latach została rozdzielona komunikacja miejska Tarnowa, gminy Tarnów, gminy Lisia Góra oraz Pleśna, co również przyczyniło się do pogorszenia oferty transportu zbiorowego w skali aglomeracji (odrębne i niekompatybilne systemy biletowe). Pogarszająca się dostępność transportem zbiorowym jest obecnie głównym problemem aglomeracji w kontekście dojazdów do pracy w Tarnowie.

W Strategii ZiT zostało określone Przedsięwzięcie zintegrowane nr 4 - Rozwój zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej na terenie Aglomeracji Tarnowskiej, gdzie jako cel określa się Rozwój zmierzający do zeroemisyjności, zasobooszczędności i gospodarki obiegu zamkniętego, a jako kierunek działań rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego wewnątrz aglomeracyjnego wraz z infrastrukturą towarzyszącą.



5.1. Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych na terenie Gminy Miasta Tarnowa.

Zgodnie z art. 36 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, jednostka samorządu terytorialnego, której liczba ludności przekracza 50 000, zobowiązana jest do sporządzenia co 36 miesięcy analiz kosztów i korzyści, których zadaniem jest rozstrzygnięcie zasadności wdrożenia do floty pojazdów komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych. Pierwsza analiza kosztów i korzyści dla Gminy Miasta Tarnowa przygotowana została w 2018 r. W 2021 sporządzono następną analizę kosztów i korzyści. Przeanalizowano wdrożenie dwóch wariantów zmian wyposażenia taborowego komunikacji miejskiej w Tarnowie, tj.:

Wariant „0” – dalsza eksploatacja autobusów Operatora o napędzie spalinowym oraz CNG.

Wariant „1” – wprowadzenie do eksploatacji pojazdów o napędzie zeroemisyjnym elektrycznym:

„1a” bateryjne autobusy elektryczne w modelu opartym o ładowanie metodą plug-in;

„1b” bateryjne autobusy elektryczne w modelu opartym o ładowanie metodą plug-in uzupełnioną o ładowarki pantografowe.

Wariant „2” – wprowadzenie do eksploatacji pojazdów o napędzie elektrycznym – trolejbusów wraz z infrastrukturą towarzyszącą (sieć trakcyjna i podstacje).

Wariant „3” – wprowadzenie do eksploatacji pojazdów o napędzie zeroemisyjnym wodorowym – autobusy elektryczne z wodorowymi ogniwami paliwowymi wraz ze stacją tankowania.

Przeprowadzona analiza finansowo-ekonomiczna wskazuje na brak korzyści wykorzystywania autobusów o napędzie zeroemisyjnym. W związku z powyższym, zgodnie z przepisem art. 37 ust. 5 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, Organizator nie jest zobowiązany do zrealizowania obowiązku osiągnięcia poziomu udziału autobusów zeroemisyjnych.

W listopadzie 2024 r. planowane jest ukończenie następnej AKK.

Gmina Miasta Tarnowa, pomimo uzyskania wyników wskazujących na brak korzyści z wykorzystywania autobusów zeroemisyjnych, planuje realizować projekty pozwalające na osiągnięcie zakładanych ustawowo poziomów udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie obsługującej publiczny transport zbiorowy.



6. Analiza zagospodarowania przestrzennego Miasta

Dokumentem nadrzędnym kształtującym politykę przestrzenną Gminy Miasta Tarnowa jest Plan zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego

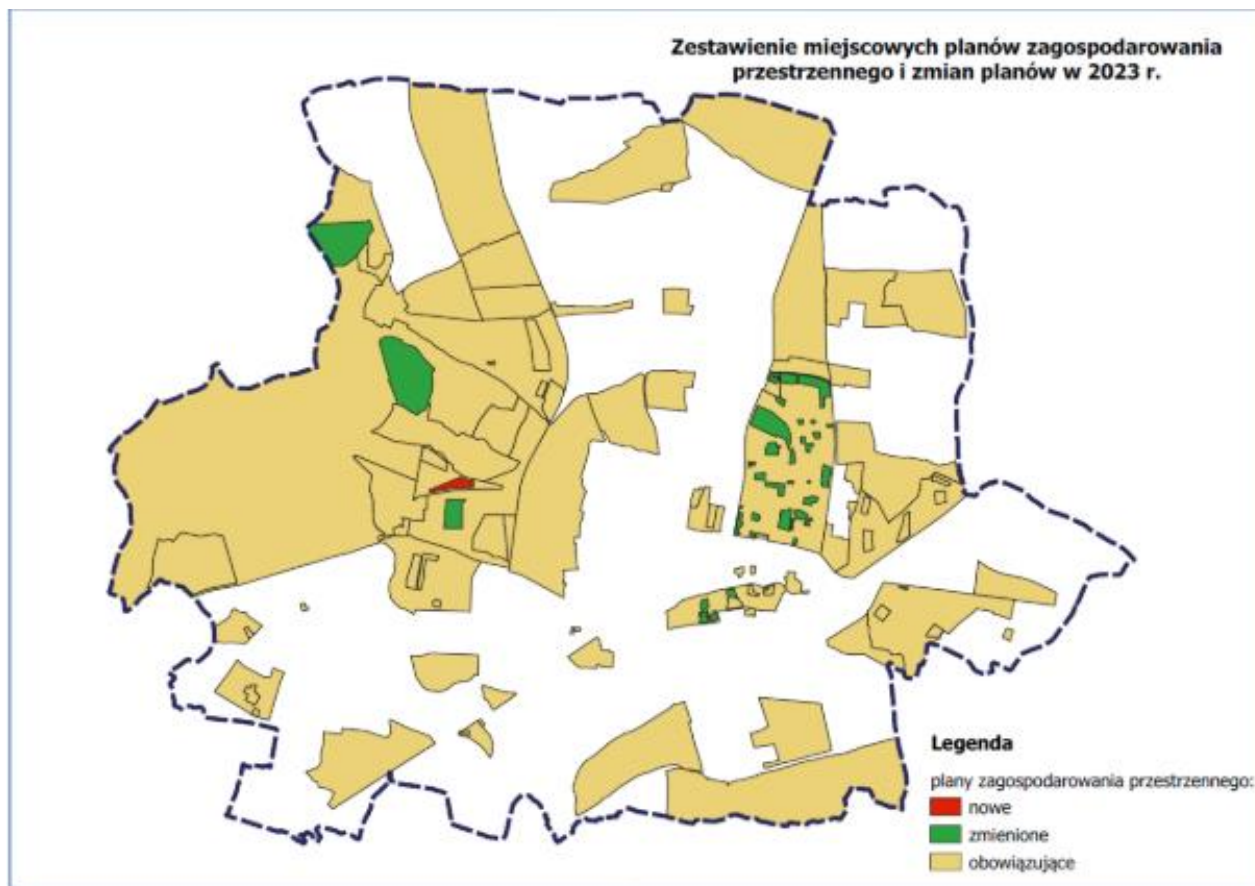
Celem województwa w zakresie transportu jest wysoka zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu, przy poprawie płynności ruchu, jego bezpieczeństwa oraz sprzyjanie konkurencyjności gospodarczej i spójności przestrzennej, przy jednoczesnym zmniejszeniu emisji uciążliwości przez poszerzenie stosowania niskoemisyjnych środków transportu. Miernikiem osiągnięcia celu jest między innymi (w zakresie wewnętrznej dostępności regionu) efektywny i bezpieczny czas dojazdu z Krakowa do ośrodków subregionalnych (Tarnów, Nowy Sącz, Chrzanów/Oświęcim, Nowy Targ) poniżej 2 godz.

Istotą głównych zmian w infrastrukturze jest realizacja m.in. następujących celów:

- Stworzenie i rozwijanie szkieletu dróg w oparciu o najszybsze połączenia z autostradą A4 i budowanymi drogami ekspresowymi S7 i S1.
- Integracja sieci głównych dróg regionu ze znaczącymi drogowymi węzłami transportowymi Europy.
- Zwiększenie dostępności transportowej obszarów o najniższej dostępności w regionie.
- Wzmocnienie połączeń drogowych z sąsiednimi województwami (śląskim, świętokrzyskim i podkarpackimi).

- Poprawa parametrów dróg, w szczególności dróg dojazdowych do stref ekonomicznych i stref aktywności gospodarczej.
- Zwiększenie bezpieczeństwa na drogach miejskich poprzez budowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar miast.
- Ścisła integracja sieci transportu drogowego (indywidualnego i publicznego) i kolejowego poprzez nakierowanie inwestycji drogowych i „okołodrogowych” (park & ride) na potrzeby transportu zbiorowego, a zwłaszcza kolejowego.
- Stworzenie efektywnego systemu połączeń transportowych pomiędzy ośrodkami regionalnymi, a miastami poszczególnych terytoriów.

Gmina Miasta Tarnowa nie posiada dotychczas uchwalonego Planu Ogólnego. Obecnie obowiązującym dokumentem jest Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasta Tarnowa z 2014 r. (dalej: SUIKZP), które jest dokumentem bazowym obejmującym zbiór uwarunkowań i możliwość dalszego rozwoju Miasta oraz określającym podstawowe kierunki zagospodarowania przestrzennego, z którym powinny być zgodne miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, a także plany dotyczące rozwoju infrastruktury transportowej. Obecnie na terenie Miasta obowiązuje 61 Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego. Stopień pokrycia obszaru Gminy miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego wynosi 47,21 %.



Rysunek 11 Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego i zmiany planów uchwalone
Źródło: Raport o stanie Miasta 2023 r., - Wydział Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Tarnowa.

Celem polityki przestrzennej SUIKZP określa m.in. integrację przestrzenną i funkcjonalną całego Miasta w oparciu o utworzenie sprawnego systemu transportowego (zbiorowego, indywidualnego, tranzytowego, rowerowego) oraz poprawę funkcjonowania i rozwój infrastruktury komunikacyjnej i inżynierskiej Tarnowa, w tym głównie powiązań komunikacyjnych pomiędzy poszczególnymi częściami miasta, systemu parkowania, systemu transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego.

Wśród kierunków zmian w strukturze przestrzennej SUIKZP wskazuje:

- Zwiększenie udziału podróżujących transportem zbiorowym na rzecz zmniejszenia ruchu samochodowego w centralnej części Miasta (Stare Miasto, Śródmieście), zapewnienie dogodnego

dojazdu do miejsc zagęszczenia ruchu samochodowego.

- Stworzenie miejskich powiązań transportem szynowym.
- Lokalizacja nowego przystanku kolejowego (Lwowska) oraz w perspektywie czasu na linii kolejowej Tarnów – Szczucin w rejonie ul. Klikowskiej.
- Modernizacja linii kolejowej E30/C-E30 Kraków – Rzeszów – Medyka – granica państwa.
- W miarę możliwości wspieranie działań zmierzających do wykorzystania dla przewozów pasażerskich i/lub towarowych linii kolejowej nr 115 Tarnów-Szczucin.
- Stworzenie sieci parkingów zbiorowych typu Parkuj i Jedź oraz Parkuj i Idź przy przystankach kolejowych, priorytetowych trasach miejskiej



komunikacji autobusowej, na obrzeżu Śródmieścia oraz przy głównych węzłach drogowych.

- Ukształtowanie systemu węzłów przesiadkowych: samochód – kolej – autobus – rower w proponowanych lokalizacjach – na trasie linii kolejowej Kraków – Rzeszów: dworzec główny, dworzec Lwowska, dworzec Mościce, a także przy trasach wjazdowych do miasta: Parkuj i Jedź Mościce, Parkuj i Jedź Krzyż, Parkuj i Jedź Rzędzin.

Głównym celem polityki transportowej Tarnowa wskazanej SUIKZP jest jej realizacja zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, czyli usprawnienie i rozwój systemu transportowego zapewniającego warunki dla sprawnego przemieszczania osób i towarów przy ograniczeniu uciążliwości dla środowiska. Warunkiem osiągnięcia celu głównego jest realizacja celów szczegółowych:

1. Ograniczenie wzrostu udziału transportu indywidualnego w ogólnym bilansie transportowym miasta na korzyść zwiększającego się udziału transportu zbiorowego.
2. Zwiększanie atrakcyjności transportu zbiorowego.
3. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.
4. Zmniejszanie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców.
5. Usprawnienie systemu zarządzania drogami i ruchem drogowym.

W zakresie komunikacji autobusowej SUIKZP wskazuje, że rozwój i poprawa standardów funkcjonowania miejskiej komunikacji autobusowej powinien być realizowany w następujących kierunkach:

- wprowadzanie w miarę możliwości wydzielonych pasów dla autobusów na odcinkach ulic obciążonych dużym ruchem pasażerskim,
- stosowanie zasad organizacji ruchu i priorytetów dla komunikacji autobusowej,
- sukcesywna wymiana taboru na mniej energochłonny, spełniający aktualne normy emisji zanieczyszczeń oraz dostosowany do korzystania przez osoby niepełnosprawne. Dotyczy to również elementów zagospodarowania głównych węzłów przesiadkowych komunikacji zbiorowej,
- projektowanie na nowych terenach przekrojów ulic zapewniających możliwość rozwoju komunikacji autobusowej,
- integracja komunikacji autobusowej z innymi środkami transportu zbiorowego przy zastosowaniu wspólnej taryfy przewozowej z wykorzystaniem Tarnowskiej Karty Miejskiej.

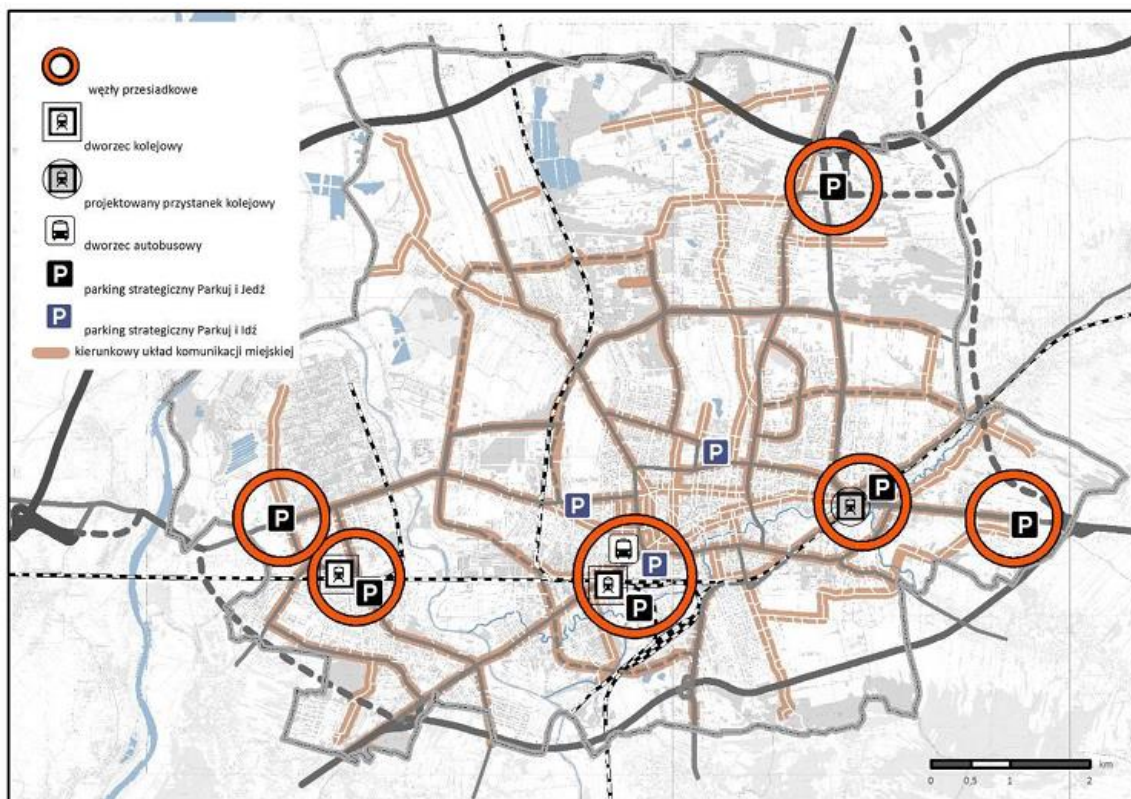
Podstawową kwestią w zakresie usprawnienia systemu transportu zbiorowego w Tarnowie oraz regionie tarnowskim SUIKZP wskazuje działania zmierzające do rozwoju zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej. Efektywna sieć miejskich linii autobusowych, przystanki pociągów lub szynobusów prowadzących ruch lokalny, a także indywidualny ruch samochodowy bądź rowerowy spotykać się powinny w zintegrowanych węzłach przesiadkowych, które pozwolą na sprawne przemieszczanie się po terenie Miasta.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Na rysunku wskazana została sieć zintegrowanych węzłów przesiadkowych, która wyznaczona została w oparciu o lokalizację proponowanych parkingów strategicznych, stacji i przystanków kolejowych, wyznaczonych centrów lokalnych oraz układu komunikacyjnego.



Rysunek 12 Sieć zintegrowanych węzłów przesiadkowych wyznaczona w SUIKZP

Źródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasta Tarnowa

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



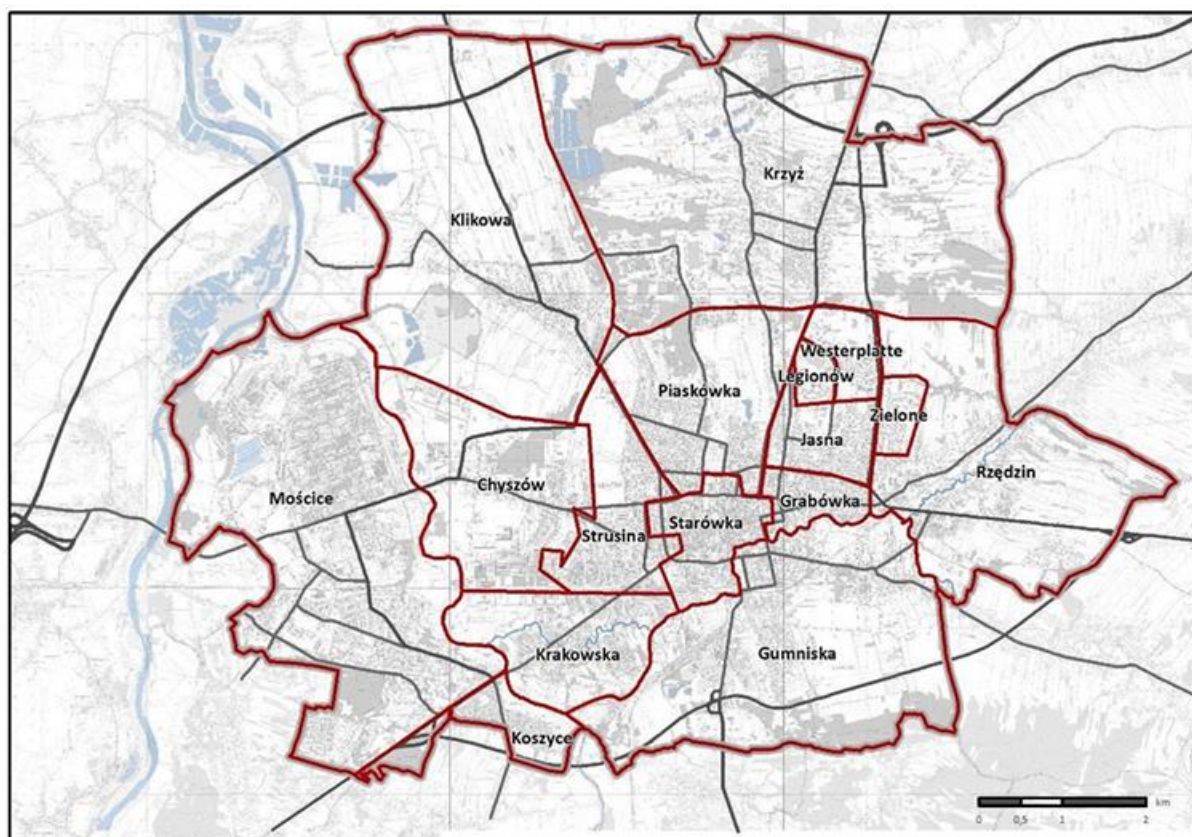
Miasto Tarnów zostało podzielone na 16 osiedli, które stanowią odrębne jednostki funkcjonalno-przestrzenne.

Tabela 10 Wykaz osiedli Gminy Miasta Tarnowa wraz z liczbą mieszkańców

Rady Osiedla	Liczba mieszkańców zameldowanych na pobyt stały
Osiedle Nr 1 „Starówka”	7 768
Osiedle Nr 2 „Strusina”	12 959
Osiedle Nr 3 „Piaskówka”	10 209
Osiedle Nr 4 „Grabówka”	10 328
Osiedle Nr 5 „Rzędzin”	2 699
Osiedle Nr 6 „Gumniska-Zabłocie”	5 856

Osiedle Nr 7 „Krakowska”	2 901
Osiedle Nr 8 „Mościce”	9 792
Osiedle Nr 9 „Chyszów”	1 921
Osiedle Nr 10 „Klikowa”	2 514
Osiedle Nr 11 „Krzyż”	6 141
Osiedle Nr 12 „Jasna”	10 523
Osiedle Nr 13 „Westerplatte”	5 713
Osiedle Nr 14 „Legionów”	2 073
Osiedle Nr 15 „Koszyce”	2 182
Osiedle Nr 16 „Zielone”	5 056
Razem:	98 635

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danym pochodzących z Wydziału Spraw Obywatelskich UMT. Stan na 31.12.2023 r.



Rysunek 13 Podział Tarnowa na osiedla

Źródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasta Tarnowa

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

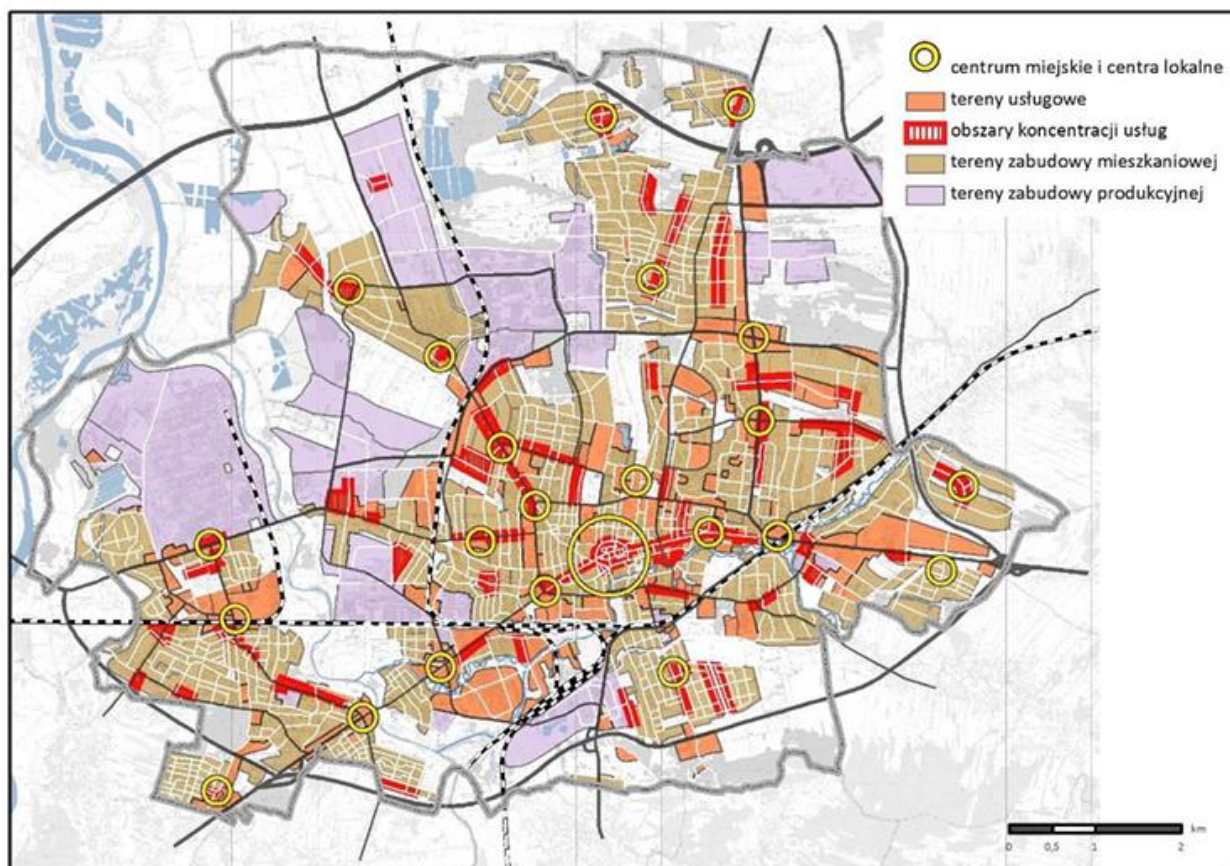


Do podstawowych elementów, które kształtują strukturę przestrzenną miasta należy zaliczyć następujące obszary:

- Stare Miasto z wykształconym bardzo wartościowym historycznym układem urbanistycznym i zabytkową architekturą, pełniący kluczową rolę w obszarze centrum Tarnowa,
- obszar śródmieścia wraz z Placem Kościuszki i dworcem kolejowym, o wykształconej zabudowie pierzejowej i usługach, pełniący rolę obszaru centralnego miasta,
- Góra Św. Marcina wraz z otwartymi terenami u jej podnóża – rejonem ul. Lotniczej, mające charakter ważnej przestrzeni przyrodniczej, kulturowej i rekreacyjnej w Tarnowie,
- rejon Zakładów Azotowych w Mościcach wraz z otoczeniem, jako jeden z najistotniejszych

elementów w strukturze zatrudnienia mieszkańców, strukturze przestrzennej miasta, a także w historii miasta,

- załóżki centrów lokalnych w poszczególnych rejonach miasta, które wymagają klarownej delimitacji i wyposażenia w ramach możliwości w pełen program usług podstawowych,
- tereny zieleni, w tym tereny zieleni leśnej i tereny rekreacyjne, mające układ plamowy i wymagające uzupełnienia, wzajemnego powiązania i nadania im różnych form intensywnej zieleni miejskiej, głównie parków, parków leśnych o znaczeniu rekreacyjnym,
- szlaki komunikacyjne o zasięgu krajowym i międzynarodowych w postaci autostrady A-4 wraz z węzłami Tarnów Zachód (Wierzchosławice) i Tarnów Północ (Krzyż), dróg krajowych 94 (d. 4) i 73.



Rysunek 14 Układ obszarów centralnych

Źródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasta Tarnowa



7. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Potrzeby przewozowe wynikają z konieczności zaspokajania podstawowych potrzeb ludności, dlatego są to potrzeby wtórne, które wynikają z konieczności zaspokajania procesu przemieszczania się.

Zapotrzebowanie na usługi świadczone przez transport zbiorowy wynika bezpośrednio z popytu na te usługi. Znajomość popytu umożliwia dostosowanie oferty przewozowej do bieżącego popytu.

7.1. Analiza popytu

W 2023 roku komunikacja miejska w Tarnobrzegu przewiozła ok 8,5 mln pasażerów. Popyt na komunikację miejską na poszczególnych liniach w latach 2021-2023 został przedstawiony w poniższej tabeli:

Tabela 11 Liczba przewiezionych pasażerów w latach 2021-2023 z podziałem na numer linii

Numer linii	Rok 2021	Rok 2022	Rok 2023
0	829 817	956 180	1 008 954
1	486 955	567 959	599 898
2	438 836	520 012	592 865
3	459 316	536 160	541 342
5	283 460	339 284	333 482
6	251 979	290 718	277 420
9	1 766 698	2 114 742	2 120 499
11	82 381	94 620	81 650
12	188 013	224 393	246 836
14	320 166	413 096	412 590

24	123 392	156 042	174 083
30	951 638	1 105 607	1 091 400
31	275 394	346 418	384 965
33	316 575	385 271	412 621
34	98 084	126 642	152 068
41	37 879	42 425	51 576
44	52 390	56 438	55 893
46	19 492	21 647	25 480
48	11 109	11 224	12 305
SUMA	6 993 574	8 308 878	8 575 927

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od ZDiK.

W analizowanych latach notowano coroczny wzrost liczby przewiezionych pasażerów.

Najwięcej pasażerów podróżuje linią nr 9, 30 oraz 0.



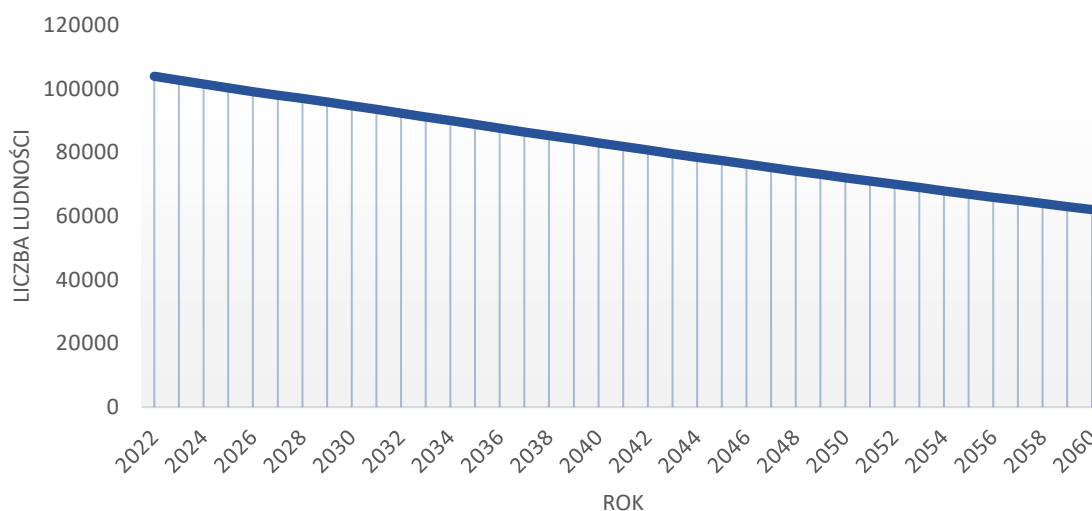
7.2. Prognozy sytuacji demograficznej

Sytuacja demograficzna Gminy Miasta Tarnowa oraz prognozowane zmiany w strukturze demograficznej są istotnymi czynnikami wpływającymi na kształtowanie sieci publicznego transportu publicznego. Wśród demograficznych czynników determinujących popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego wyróżnić należy przede wszystkim:

- liczbę mieszkańców Gminy,
- strukturę wiekową mieszkańców Gminy,
- wielkość i kierunki migracji ludności.

Przygotowana przez GUS *Prognoza ludności dla powiatów na lata 2023 - 2060* wskazuje na kontynuację zjawiska zmniejszania się liczby ludności na obszarze Gminy Miasta Tarnowa. Jest to sytuacja mocno niepokojąca zarówno dla transportu publicznego jak i dla potencjału społecznego i rozwojowego całej Gminy Miasta Tarnowa.

Tabela 12 Prognozowana liczba ludności do roku 2060.



Źródło: opracowanie własne na podstawie na podstawie Prognoza ludności dla powiatów na lata 2023 – 2060 GUS.

Przywołana wyżej Prognoza ludności powiatów na lata 2023-2060 przewiduje, iż w Gminie Miasta Tarnowa liczba osób w wieku przedprodukcyjnym w 2060 r. będzie stanowiła 12,96 % ogółu ludności, natomiast osoby w najstarszej grupie wiekowej będą stanowiły 42,23% wszystkich mieszkańców Gminy. Pomimo procentowego wzrostu liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym ich liczba będzie maleć. W konsekwencji przewidywanych

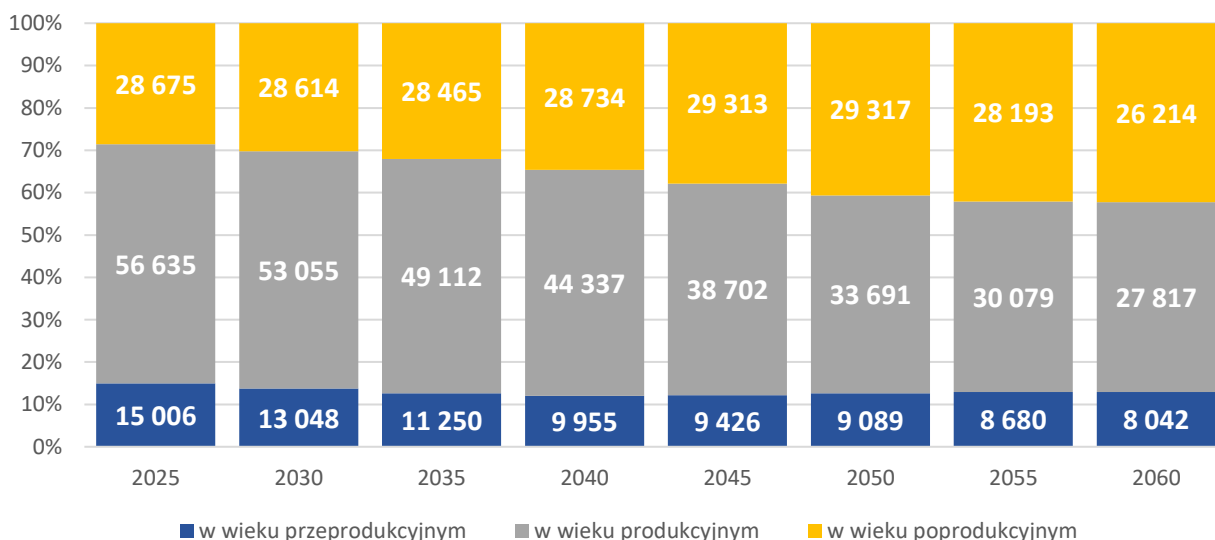
zmian w strukturze demograficznej mieszkańców objętych Planem transportowym, należy liczyć się ze zmniejszeniem liczby pasażerów nabywających w komunikacji miejskiej bilety normalne (pełnopłatne), z jednoczesnym znaczącym zwiększeniem się liczby osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych lub ulgowych.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Tabela 13 Prognozowana struktura ludności do roku 2060.



Źródło: opracowanie własne na podstawie na podstawie Prognozy ludności dla powiatów na lata 2023 – 2060 GUS.

Prognozuje się, iż liczba urodzeń będzie z roku na rok znacznie maleć przy wzroście a następnie niewielkim spadku liczby zgonów, co będzie skutkowało co raz bardziej spadającym przyrostem naturalnym. Saldo migracji wewnętrznych przez najbliższe lata będzie utrzymywało się w dalszym ciągu na ujemnym poziomie, podobnie jak saldo migracji zewnętrznych (zagranicznych).

Jak wskazują przywołane w tym rozdziale prognozy liczby ludności stan zaludnienia Gminy będzie stale malał, szczególną uwagę należy zwrócić na prognozowany proces „starzenia się” społeczeństwa. Takie zjawisko

może spowodować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obowiązkowe (dom – szkoła – dom oraz dom – praca – dom), natomiast większa liczba mieszkańców będzie odbywała podróże incydentalne, np. do placówek służby zdrowia. Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim. Istotną z punktu widzenia planowania sieci publicznego transportu zbiorowego jest także gęstość zaludnienia i rozmieszczenie mieszkańców na terenie objętym Planem, a jak wskazują dane i prognozy liczba mieszkańców będzie się zmniejszała.



7.3. Główne generatory ruchu

7.3.1. Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne, mające swoje siedziby na terenie miasta Tarnów. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w tabeli poniżej.

Tabela 14 Ważniejsze urzędy i instytucje w Tarnowie

Nazwa	Adres
Urząd Miasta Tarnowa	Tarnów, ul. Mickiewicza 2,
Urząd Gminy Tarnów	Tarnów, ul. Krakowska 19
Starostwo Powiatowe w Tarnowie	Tarnów, ul. Narutowicza 38
Małopolski Urząd Wojewódzki, delegatura w Tarnowie	Tarnów, Al. Solidarności 5-9
I Urząd Skarbowy w Tarnowie	Tarnów, Lwowska 72-96a
II Urząd Skarbowy w Tarnowie	Tarnów, Al. Solidarności 5B-9B
Powiatowy Urząd Pracy w Tarnowie	Tarnów, pl. gen. J. Bema 3
Urząd Stanu Cywilnego w Tarnowie	Tarnów, ul. Nowa 4
Centrum Usług Społecznych w Tarnowie	Tarnów, al. Matki Bożej Fatimskiej 9
ZUS, Oddział w Tarnowie	Tarnów, ul. Kościuszki 32
Prokuratura Rejonowa, Okręgowa, Sąd Rejonowy, Okręgowy	Tarnów, ul. Dąbrowskiego 27

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od ZDiK.

7.3.2. Placówki oświatowe

Wykaz publicznych placówek oświatowych funkcjonujących w Tarnowie przedstawiono poniżej w tabeli.

Tabela 15 Placówki oświatowe w Tarnowie

Nazwa	Adres
Przedszkole Publiczne Nr 1 z Oddziałami Integracyjnymi	ul. Lwowska 38
Przedszkole Publiczne Nr 3	ul. Chopina 8
Przedszkole Publiczne Nr 4	ul. Szkolna 12
Przedszkole Publiczne Nr 5	ul. Zagumnie 27
Przedszkole Publiczne Nr 6	ul. Waryńskiego 19

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Przedszkole Publiczne Nr 8 „Pod Stokrotką”	ul. Marii Dąbrowskiej 1
Przedszkole Publiczne Nr 12	ul. Jasna 6
Przedszkole Publiczne Nr 13	ul. Przedszkolaków 7
Przedszkole Publiczne Nr 14 z Oddziałem Integracyjnym	ul. Pułaskiego 93 A
Przedszkole Publiczne Nr 15	ul. Krzyska 108
Przedszkole Publiczne Nr 17	ul. Kościuszki 9
Przedszkole Publiczne Nr 18 z Oddziałami Integracyjnymi	ul. Westerplatte 10
Przedszkole Publiczne Nr 19	ul. Paderewskiego 24
Przedszkole Publiczne Nr 20	ul. Sportowa 4
Przedszkole Publiczne Nr 21	ul. Burtnicza 11
Przedszkole Publiczne Nr 24	ul. Westerplatte 11
Przedszkole Publiczne Nr 26	ul. Bitwy o Wał Pomorski 11
Przedszkole Publiczne Nr 27	ul. Okrężna 32
Przedszkole Publiczne Nr 29 im. Marii Konopnickiej	ul. Wilsona 50
Przedszkole Publiczne Nr 31	ul. Promienna 13
Przedszkole Publiczne Nr 32	ul. Długa 23A
Przedszkole Publiczne Nr 33	ul. Topolowa 5
Przedszkole Publiczne Nr 34	ul. Wiejska 29
Przedszkole Publiczne Nr 35 z Oddziałem Integracyjnym	ul. Topolowa 4
Szkoła Podstawowa Nr 1 im. Klementyny Hoffmanowej	ul. Reymonta 30
Szkoła Podstawowa Nr 2	ul. Szewska 7
Szkoła Podstawowa Nr 3 im. Marii Konopnickiej	ul. Kopernika 10
Szkoła Podstawowa Nr 5 im. Tadeusza Kościuszki	ul. Skowronków 8
Szkoła Podstawowa Nr 8 im. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego	ul. Bitwy pod Studziankami 5
Szkoła Podstawowa Nr 9 im. Orłąt Lwowskich	ul. Dąbrowskiej 6
Szkoła Podstawowa Nr 10 im. Romana „Sybiraka” Sanguszki	ul. Niedomicka 20
Szkoła Podstawowa Integracyjna Nr 11	ul. Mościckiego 177a
Szkoła Podstawowa Nr 14 im. Stefana Jaracza	ul. Krzyska 118
Szkoła Podstawowa Nr 15 im. Gen. Józefa Bema	ul. Krupnicza 8
Szkoła Podstawowa Nr 17 im. Eugeniusza Kwiatkowskiego	ul. Norwida 22
Szkoła Podstawowa Nr 18 im. Jana Kochanowskiego	ul. 3-go Maja 10
Szkoła Podstawowa Nr 20 z oddziałami sportowymi im. Polskich Olimpijczyków	ul. Zbylitowska 7
Szkoła Podstawowa Nr 23 im. Jana Pawła II	os. Legionów Henryka Dąbrowskiego 16
Szkoła Podstawowa Nr 24 z oddziałami dwujęzycznymi im. Mikołaja Kopernika	ul. Kopernika 5
Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 6 z oddziałami integracyjnymi	ul. Bandrowskiego 6
I Liceum Ogólnokształcące im. K. Brodzińskiego	ul. Piłsudskiego 4

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



II Liceum Ogólnokształcące im. Hetmana Jana Tarnowskiego	ul. Mickiewicza 16
III Liceum Ogólnokształcące	ul. Brodzińskiego 6
V Liceum Ogólnokształcące im. Janusza Korczaka	ul. Rejtana 20
VII Liceum Ogólnokształcące	ul. Staszica 8
XVI Liceum Ogólnokształcące im. Armii Krajowej	al. Solidarności 18
XXI Liceum Ogólnokształcące Sportowe	ul. Szujskiego 15
Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 1	ul. Norwida 22
Zespół Szkół Specjalnych dla Nieślyszących i Słabo Słyszących	ul. Lippóczy'ego 4a
Zespół Szkół Budowlanych	ul. Legionów 15
Zespół Szkół Ekonomiczno-Ogrodniczych im. Tadeusza Kościuszki	ul. Sanguszków 28
Zespół Szkół Ekonomiczno-Gastronomicznych im. Józefa Piłsudskiego	ul. Bema 9-11
Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego	ul. Kwiatkowskiego 21
Zespół Szkół Mechaniczno-Elektrycznych	ul. Szujskiego 13
Zespół Szkół Muzycznych	ul. Lippóczy'ego 4
Zespół Szkół Ogólnokształcących i Technicznych im. Jana Szczepanika	ul. Brodzińskiego 9
Liceum Sztuk Plastycznych	ul. Westwalewiczka 6
Zespół Szkół Techniczno-Zawodowych	ul. Piłsudskiego 19
Zespół Szkół Technicznych im. Ignacego Mościckiego	ul. Kwiatkowskiego 17
Ośrodek Szkolno-Wychowawczy im. Eugenii Gierat	ul. Romanowicza 9

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rejestru Szkół i Placówek Oświatowych.

Duży wpływ na strukturę ruchu miejskiego ma położenie uczelni wyższych, które skupiają studentów i pracowników. Wykaz uczelni znajdujących się na terenie Miasta Tarnowa przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 16 Uczelnie wyższe na terenie Tarnowa

Nazwa	Adres
Akademia Tarnowska	ul. Mickiewicza 8
Wyższa Szkoła Biznesu, National-Louis University - Wydział Zamiejscowy w Tarnowie w Zespole Szkół Ekonomiczno – Ogrodniczych	ul. Sanguszków 28
Małopolska Wyższa Szkoła Ekonomiczna	ul. Waryńskiego 14
Wyższe Seminarium Duchowne wraz z Uniwersytetem Papieskim Jana Pawła II - Wydział Teologiczny	ul. Piłsudskiego 6
Tarnowska Szkoła Wyższa Akademia Nauk Stosowanych	ul. Mościckiego 27

Źródło: opracowanie własne na podstawie Tarkowskiego Centrum Informacji.



7.3.3. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Największym zakładem przemysłowym znajdującym się na terenie Tarnowa są Zakłady Azotowe zatrudniające ponad 2100 osób. Zakład znajduje się w zachodniej części Miasta w dzielnicy Mościce. Drugim największym pod względem liczby osób zatrudnionych zakładem pracy

w Tarnowie jest Szpital Wojewódzki im. Św. Łukasza znajdujący się na ulicy Lwowskiej, który zatrudnia ponad 1600 pracowników. Najwięksi lokalni pracodawcy zostali ujęci w tabeli poniżej. Ponadto na terenie Tarnowa funkcjonuje Strefa Aktywności Gospodarczej.

Nazwa	Adres	Liczba zatrudnionych
Zakłady Azotowe w Tarnowie-Mościcach S.A	ul. E. Kwiatkowskiego 8, Tarnów	2155
Szpital Wojewódzki im. Św. Łukasza SP ZOZ w Tarnowie	ul. Lwowska 178a, Tarnów	ok.1600
Specjalistyczny Szpital im. Edwarda Szczeklika SP ZOZ w Tarnowie	ul. Szpitalna 13, Tarnów	959
Zakłady Mechaniczne "Tarnów" S.A.	ul. Kochanowskiego 30 , Tarnów	828
Sokołów S.A. – Oddział w Tarnowie	ul. Kłikowska 101, 33-102 Tarnów	580
ATB Tarnobrzeg Spółka Akcyjna	ul. Elektryczna 6 , Tarnów	ok. 500
Zakład Ubezpieczeń Społecznych oddział w Tarnowie	ul. Kościuszki 32, 33-100 Tarnów	ok.480
Akademia Tarnobrzeg	ul. Mickiewicza 8, 33-100 Tarnów	460
TAURON Dystrybucja S.A O/Tarnów	ul. Lwowska 72-96b, Tarnów	b.d.
Małopolska Grupa Geodezyjno-Projektowa S.A.	ul. Kaczkowskiego 6 , Tarnów	b.d.
Grupa Azoty KOLTAR Sp. z o.o.	ul. E. Kwiatkowskiego 8, Tarnów	b.d.
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Tarnowie	ul. Okrężna 9 , Tarnów	b.d.
Tarnobrzegskie Wodociągi Sp. z o.o.	ul. Narutowicza 37 , Tarnów	b.d.
Zespół Przychodni Specjalistycznych SP ZOZ w Tarnowie	ul. Marii Skłodowskiej- Curie 1, Tarnów	b.d.
Centrum Logistyczne GOODYEAR	ul. Szklana 31, Tarnów	b.d.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od ZDiK.



7.3.4. Obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne

Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturowe generują ruch głównie w dni robocze w godzinach popołudniowych oraz w dni wolne od pracy. Lista tych obiektów znajdujących się na terenie Tarnowa została przedstawiona w tabeli poniżej.

Tabela 17 Ważniejsze obiekty sportowe i kulturowe w Tarnowie

Nazwa obiektu	Adres
Obiekty sportowe	
Stadion Miejski Żużlowo - Piłkarski	Tarnów, ul. Zbylitowska 3,
Miejski Klub Sportowy "Tarnovia"	Tarnów, ul. Bandrowskiego 9
Klub Sportowy "Iskra" Tarnów	Tarnów, ul. Krzyska 116
Klub Sportowy "Metal"	Tarnów, ul. Warsztatowa 2
Klub Sportowy "Błękitni"	Tarnów, ul. Piłsudskiego 32
Tarnowski Klub Tenisowy	Tarnów, ul. Romanowicza 1 A
Stadnina Koni w Klikowej	Tarnów, ul. Klikowska 304
Strzelnica, Tarnowski Klub Strzelecki LOK	Tarnów, ul. Krzyska 17
Park wodny TOSiR	Tarnów, ul. Piłsudskiego 30
TOSiR - Miejski Dom Sportu	Tarnów, ul. Traugutta 5A
Park Niepodległości Miasta Tarnowa im. Romana Księcia Sanguszki powstańca 1831 roku – Sybiraka	Tarnów, al. Tarnowskich
Park Strzelecki	Tarnów, ul. Piłsudskiego
Obiekty kultury	
Teatr im. L. Solskiego	Tarnów, ul. Mickiewicza 4
Dom Kultury Westerplatte	Tarnów, ul. Westerplatte 8a
Amfiteatr Letni	Tarnów, ul. Kopernika 2
Muzeum Ziemi Tarnowskiej	Tarnów, Rynek 3
Tarnowskie Centrum Kultury	Tarnów, Rynek 5
Muzeum Etnograficzne w Tarnowie	Tarnów, ul. Krakowska 10
Kino "Marzenie"	Tarnów, ul. Staszica 4
Kino "Millenium"	Tarnów, ul. Traugutta 1
Pałac Młodzieży	Tarnów, ul. Piłsudskiego 24A
Miejska Biblioteka Publiczna	Tarnów, ul. Staszica 6

Źródło: opracowanie własne



7.3.5. Placówki służby zdrowia

Tabela 18 Tarnowskie placówki służby zdrowia

Nazwa	Adres
Szpital Wojewódzki im. Św. Łukasza w Tarnowie	Tarnów, ul. Lwowska 178a
Specjalistyczny Szpital im. Edwarda Szczeklika w Tarnowie	Tarnów, ul. Szpitalna 13
Miejska Przychodnia Lekarska nr I	Tarnów, Chemiczna 12
Miejska Przychodnia Lekarska nr V	Tarnów, Długa 18
Vivamed-Bis. Tarnowskie centrum specjalistyczne	Tarnów, Goldammera 10
Medico-Dent. Specjalistyczna prywatna poradnia	Tarnów, Krasińskiego 6a
Mościckie Centrum Medyczne Sp. z o.o.	Tarnów, Kwiatkowskiego 15
Miejska Przychodnia Lekarska nr II	Tarnów, Mościckiego 14
Miejska Przychodnia Lekarska nr IV	Tarnów, os. 25-Lecia PRL 3a
Kol-Med. Centrum medyczne	Tarnów, pl. Dworcowy 6
Miejska Przychodnia Lekarska Nr VI	Tarnów, Sowińskiego 19 Tarnów, Kochanowskiego 30
Przychodnia Lekarska Miejska nr III	Tarnów, Wałowa 22
Centrum Medyczne ESKULAP	Tarnów, ul. Dąbrowskiej 24
Centrum Medyczne AG-MED	Tarnów, ul. Okrężna 4a
Centrum Medyczne PZU Zdrowie Tarnów PCK	Tarnów, ul. PCK 26
NZOZ CORMED	Tarnów, ul. Siewna 22
Zespół Przychodni Specjalistycznych Sp. z o.o.	Tarnów, ul. Skłodowskiej-Curie 1 Tarnów, ul. Mostowa 6
CenterMed Sp. z o.o.	Tarnów, ul. Słoneczna 32 Tarnów, ul. Pułaskiego 92 Tarnów, ul. Skargi 29a Tarnów, ul. Chopina 3 Tarnów, ul. Szkotnik 19
Centrum Medyczne Euromed	Tarnów, ul. Szewska 12

Źródło: opracowanie własne



7.3.6. Obiekty handlowo-usługowe

Istotnymi generatorami ruchu w mieście są duże centra handlowe skupiające sklepy różnych branż. Lista obiektów handlowo-usługowych w Tarnowie została przedstawiona w tabeli poniżej.

Tabela 19 Główne obiekty handlowo-usługowe w Tarnowie

Nazwa	Adres
Centrum Handlowe Gemini Park	Tarnów, ul. Nowodąbrowska 127
Galeria "Tarnovia"	Tarnów, ul. Krakowska 149
CH MAX	Tarnów, ul. Szkotnik 1a
CH Świt	Tarnów, ul. Kościuszki 1
CH Zenit	Tarnów, ul. Słoneczna 29-33
DH SEZAM	Tarnów, ul. Akacyjowa 1
CH M Park	Tarnów, ul. Błonie 2
CH Kaufland	Tarnów, ul. Lwowska 63
Plac Targowy "Burek"	Tarnów, Pl. Gen. Józefa Bema
Plac Targowy "Chyszów"	Tarnów, ul. Giełdowa 7
Victoria Park	Tarnów, al. Jana Pawła II

Źródło: opracowanie własne



7.4. Badania popytu na przewozy międzygminne

W dniach 6.05.2024 r. – 25.05.2024 r., w dzień roboczy z nauką szkolną w godzinach 06:00-22:00 na terenie Miasta Tarnowa zostały przeprowadzone badania napelnień pojazdów komunikacji prywatnej. Celem badania było określenie ciężenia komunikacyjnego okolicznych gmin do Tarnowa. Badanie odbyło się metodą obserwacji bezpośredniej, statycznej.

Badanie zostało przeprowadzone na 12 punktach pomiarowych – 9 z nich było zlokalizowanych na drogach wjazdowych do miasta:

- ulica Niedomiczka na wysokości przystanków Mroźna i Szkoła,
- ulica Nowodąbrowska na wysokości przystanków I i Pawilon,

pozostałe 3 punkty pomiarowe zostały zlokalizowane w centrum miasta:

- ulica Krakowska na wysokości przystanków Plac Popiełuszki i Planty,
- ulica Szujskiego na wysokości przystanku Klikowska i ulica Klikowska na wysokości przystanku Solidarności,
- ulica Słoneczna na wysokości przystanków Sitki i Fatimskiej.

Badanie napelnień zostało przeprowadzone w obu kierunkach: z i do miasta. Protokoły pomiarowe zostały przygotowane na podstawie rozkładów jazdy przewoźników, zadaniem osób dokonujących pomiar było zanotowanie liczby pasażerów znajdujących się w pojeździe.

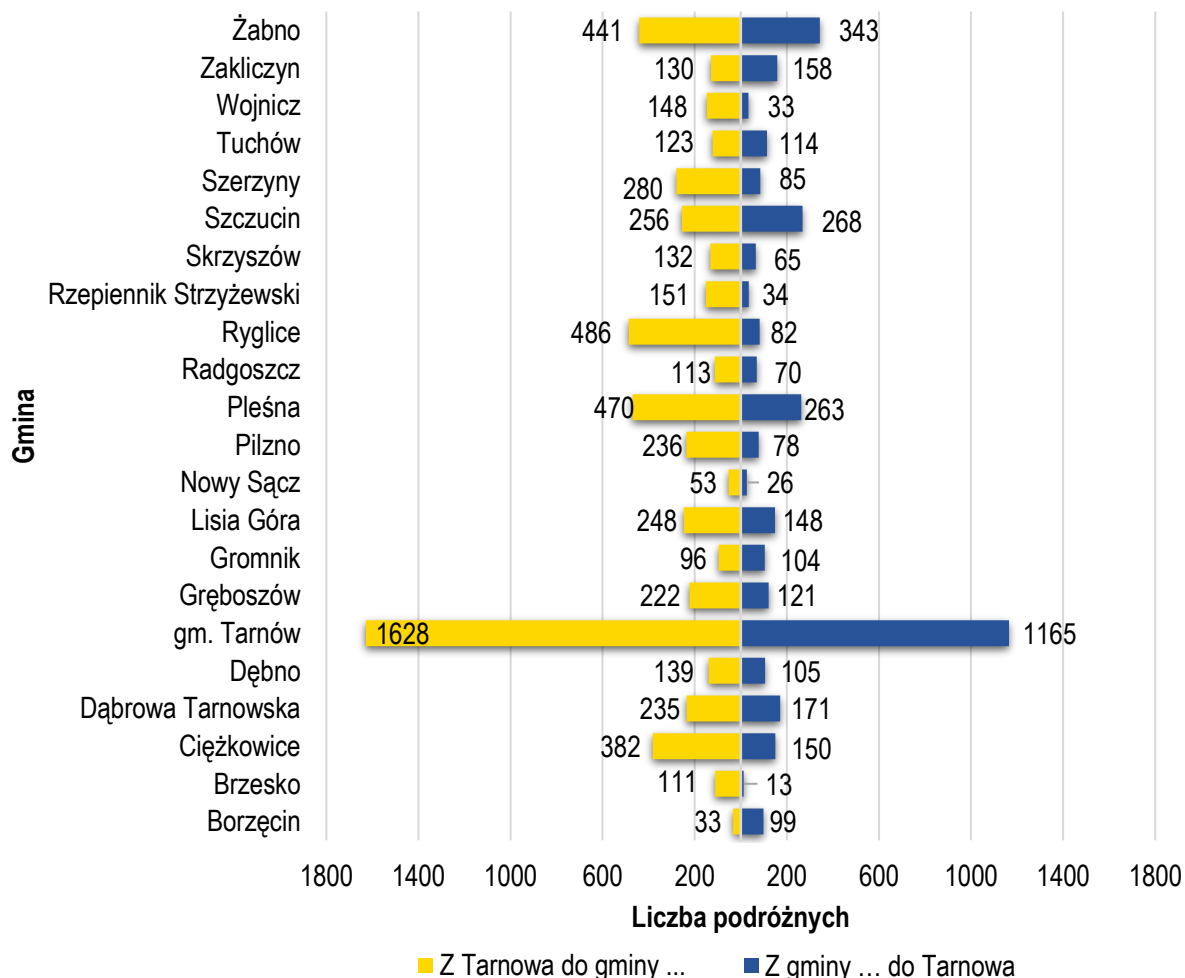
- ulica Orkana na wysokości przystanków Granica Miasta,
- ulica Lwowska na wysokości przystanków Rzędzin i Okrężna,
- ulica Braci Saków na wysokości przystanków Park,
- ulica Tuchowska na wysokości przystanków Hala Tuchowska,
- ulica Koszycka na wysokości przystanku Krakowska i przystanku Koszycka przy ulicy Krakowskiej,
- ulica Krakowska na wysokości przystanków Czerwona i Koszycka,
- ulica Kwiatkowskiego na wysokości przystanku Mościce Plac,

Badanie napelnień pojazdów z zewnątrz niesie za sobą pewne trudności, które powodują niedokładności w pomiarach. Jednym z problemów jest konieczność szybkiego policzenia podróżnych. Drugim problemem, istotnie wpływającym na wyniki pomiarów, były pojazdy przewoźników mających w części pasażerskiej przyciemniane szyby – w takich wypadkach pomiar był niemożliwy i te pojazdy zostały w badaniu pominięte (stanowiło to 16% pojazdów).

Wyniki pomiarów zostały zsumowane dla każdej gminy początkowej/docelowej i przedstawione na poniższym wykresie. Ze względu na znikomą liczbę połączeń pominięto gminy Bolesław, Borusowa, Myślenice, Olesno i Uście Gorlickie oraz gminę Czarna, ponieważ znajduje się ona w województwie podkarpackim.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Wykres 5 Zestawienie liczby pasażerów wyjeżdżających oraz wjeżdżających z/do Tarnowa z poszczególnych gmin

Źródło: opracowanie własne.

Na podstawie przeprowadzonych badań napełnienia pojazdów komunikacji zbiorowej wytypowano 4 gminy, z którymi miasto Tarnów w pierwszej kolejności powinno rozważyć zawarcie porozumień międzygminnych w zakresie organizowania usług przewozowych lokalnego transportu zbiorowego. Są to gminy:

- Tarnów – sumaryczna dzienna liczba pasażerów korzystających z usług komunikacji zbiorowej: 2793 (Gmina Miasto Tarnowa posiada porozumienie międzygminne z Gminą Tarnów umożliwiające obsługę komunikacyjną autobusami komunikacji miejskiej w Tarnowie

miejsowości Biała przynależnej terytorialnie do Gminy Tarnów),

- Żabno – sumaryczna dzienna liczba pasażerów korzystających z usług komunikacji zbiorowej: 784,
- Pleśna - sumaryczna dzienna liczba pasażerów korzystających z usług komunikacji zbiorowej: 733,
- Ryglice - sumaryczna dzienna liczba pasażerów korzystających z usług komunikacji zbiorowej: 568.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

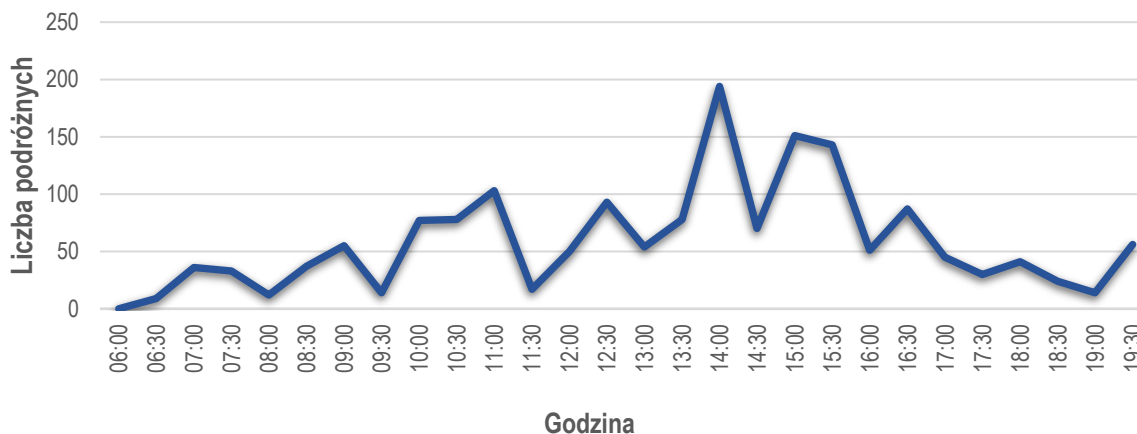


Dzienny rozkład liczby pasażerów wjeżdżających do i wyjeżdżających z Tarnowa w kierunku gmin Tarnów, Żabno, Pleśna i Ryglice przedstawiono na poniższych wykresach. Liczba pasażerów podróżujących do/z innych gmin przedstawiona została na wykresach zamieszczonych w Załączniku 1 niniejszego planu.

obszerna i spójna sieć połączeń autobusowych. Rozrost sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej pozwoli mieszkańcom podmiejskich gmin na sprawne przemieszczanie się do Tarnowa w celach zarobkowych, naukowych, zdrowotnych oraz innych w zależności od indywidualnych potrzeb.

Po włączeniu ww. gmin do obszaru komunikacyjnego zarządzanego przez Miasto Tarnów powstałaby

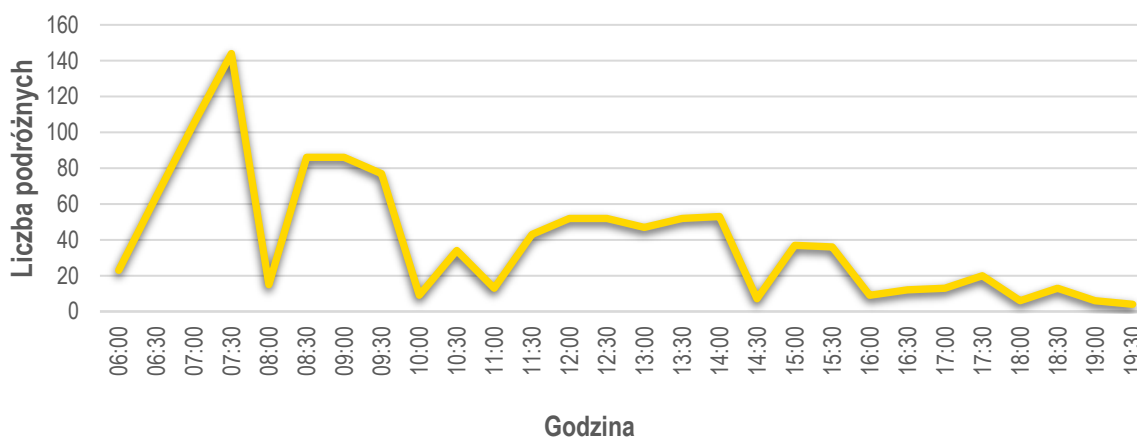
Z Tarnowa do Gminy Tarnów



Wykres 6 Liczba pasażerów podróżujących z Tarnowa do Gminy Tarnów.

Źródło: opracowanie własne.

Z Gminy Tarnów do Tarnowa



Wykres 7 Liczba pasażerów podróżujących z Gminy Tarnów do Tarnowa

Źródło: opracowanie własne.

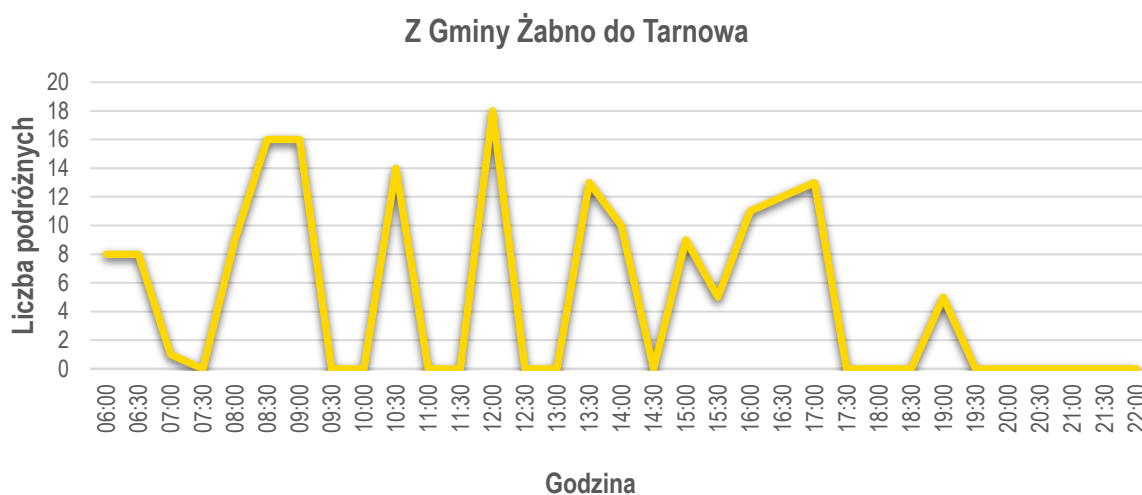
PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Wykres 8 Liczba pasażerów podróżujących z Tarnowa do Gminy Żabno.

Źródło: opracowanie własne.



Wykres 9 Liczba pasażerów podróżujących z Gminy Żabno do Tarnowa

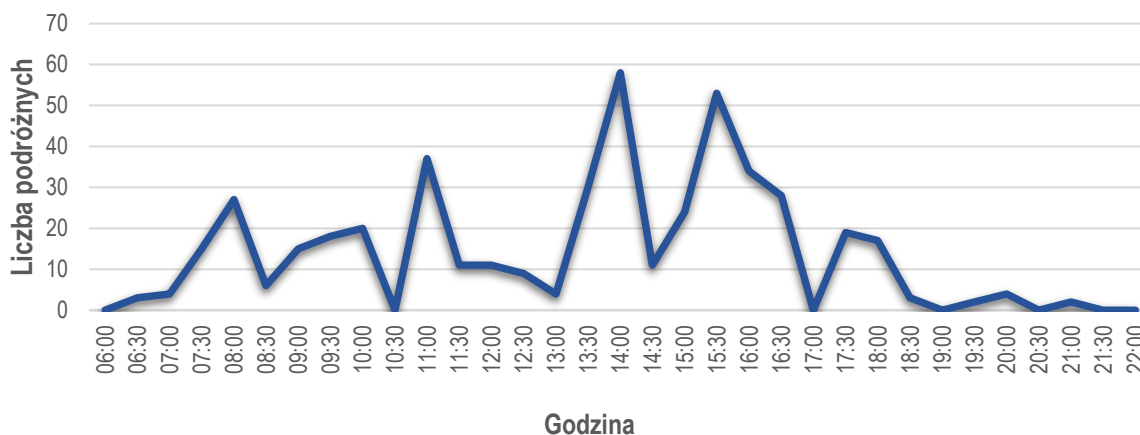
Źródło: opracowanie własne.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Z Tarnowa do Gminy Pleśna



Wykres 10 Liczba pasażerów podróżujących z Tarnowa do Gminy Pleśna.

Źródło: opracowanie własne.

Z Gminy Pleśna do Tarnowa

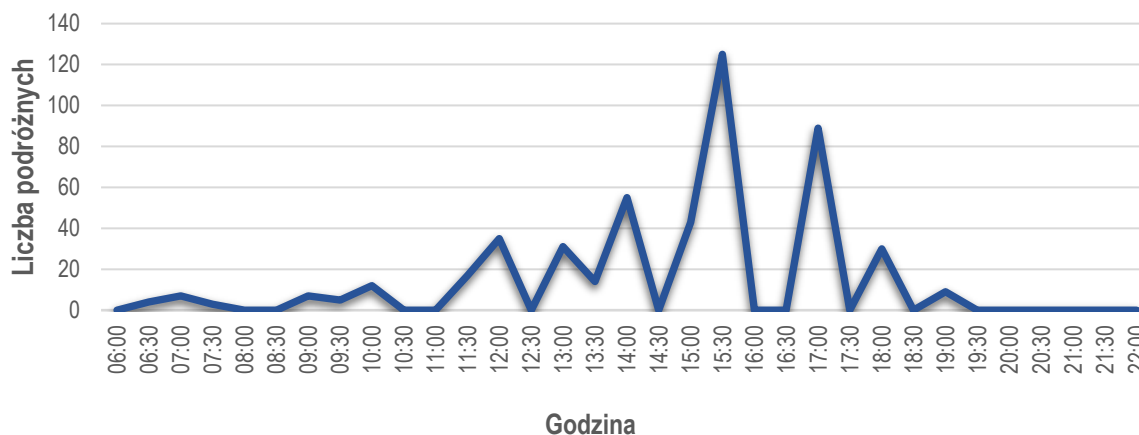


Wykres 11 Liczba pasażerów podróżujących z Gminy Pleśna do Tarnowa

Źródło: opracowanie własne.



Z Tarnowa do Gminy Rygllice

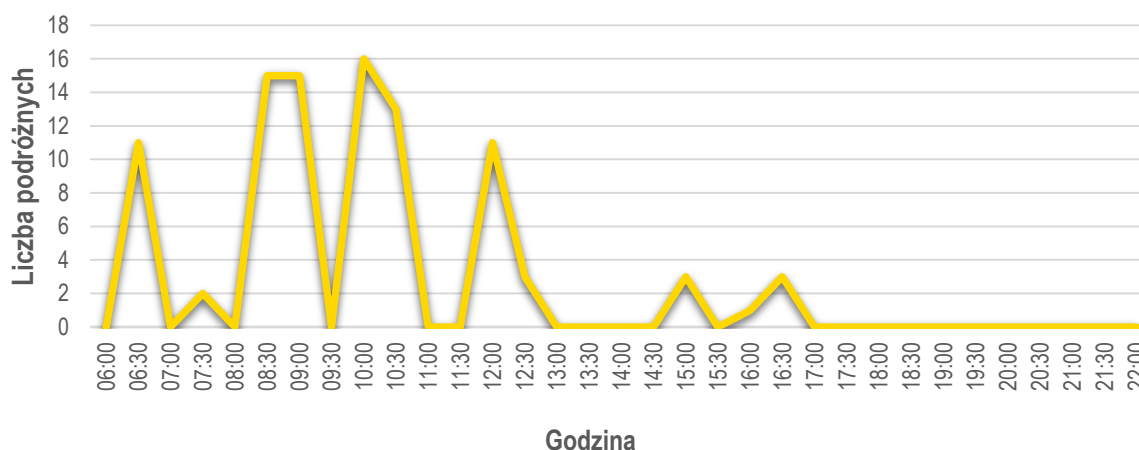


Godzina

Wykres 12 Liczba pasażerów podróżujących z Tarnowa do Gminy Rygllice

Źródło: opracowanie własne.

Z Gminy Rygllice do Tarnowa



Godzina

Wykres 13 Liczba pasażerów podróżujących z Gminy Rygllice do Tarnowa

Źródło: opracowanie własne.

Na powyższych wykresach zobrazowano liczbę pasażerów podróżujących z/do Tarnowa do/z gmin Tarnów, Żabno, Pleśna i Rygllice, na których z wyjątkiem gminy Pleśna, wyraźnie widać wzrost liczby pasażerów wyjeżdżających z gmin podmiejskich do Tarnowa w godzinach porannych (6-8) oraz wyjeżdżających z Tarnowa w godzinach popołudniowych (15-17). Są to podróże wykonywane przez osoby dojeżdżające do miejsc nauki lub pracy, czyli wykonujących podróże obowiązkowe. W przypadku podpisania porozumień międzygminnych między Miastem Tarnów i gminami Tarnów, Żabno, Pleśna i Rygllice, osoby te mogłyby rozpocząć korzystanie z komunikacji zbiorowej

organizowanej przez Miasto Tarnów, ze względu na jednolitą ofertę taryfową i rozkładową sieci.

Podpisanie kolejnych porozumień międzygminnych wpłynie pozytywnie na rozwój jednolitej sieci komunikacyjnej wokół Tarnowa oraz pozwoli na wprowadzanie dodatkowych rozwiązań usprawniających transport w regionie np. parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy głównych przystankach autobusowych w gminach, z którymi Miasto Tarnów podpisałoby porozumienie.

Przed podjęciem decyzji o podpisaniu porozumienia należy przeprowadzić dodatkowe badania wymian

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



pasażerskich na głównych przystankach Tarnowem a gminą docelową. Należy również komunikacyjnych ze względu na możliwość dojazdu zaznaczyć, że pozostałe gminy nie są wykluczone pasażerów jedynie do gmin pośrednich między z możliwości podpisania porozumień międzygminnych.



7.5. Podsumowanie potrzeb przewozowych

Do generatorów ruchu zaliczane są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, do których należą budynki administracji publicznej, kultury, oświaty, edukacji, opieki zdrowotnej, sportu i rekreacji oraz turystyki. Realizowane w ww. obiektach usługi oraz pełnione funkcje determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory ich odbywania. Obiekty związane z edukacją oraz miejsca pracy generują ruch o charakterze cyklicznym i codziennym, o stale określonych porach, po określonej w przeważającej części trasie. Uczniowie stanowią zazwyczaj jedną z największych grup pasażerów publicznego transportu zbiorowego regularnie korzystających z oferowanych usług przewozowych. Realizacja podróży związanej z trasą dom – nauka – dom zakwalifikowana jest do podróży obligatoryjnych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem publicznym. W związku z powyższym oczekują oni, aby oferta przewozowa dopasowana była do ich preferencji, gdyż potrzebują sprawnego, łatwego i pewnego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki o określonej porze dnia. Istotną rolę wśród generatorów ruchu odgrywają także zakłady pracy, które wywołują obligatoryjne i cykliczne podróże relacji dom – praca – dom. Organizując publiczny transport zbiorowy na obszarze Gminy Miasta Tarnowa istotną kwestią pozostają dodatkowo godziny otwarcia instytucji i obiektów, stanowiących jednocześnie najważniejsze generatory ruchu. Z analizy najistotniejszych obiektów edukacyjnych, administracyjnych i kulturowych wynika, iż

większość z nich funkcjonuje w godzinach 07:00-17:00, zatem środki komunikacji publicznej powinny w szczególnym stopniu być dopasowane do ww. godzin otwarcia i umożliwiać możliwie jak największej grupie mieszkańców dojazd do nich.

Gmina Miasta Tarnowa planuje działania prowadzące do podwyższenia jakości i komfortu przejazdów komunikacją miejską, w tym poprzez zakup autobusów zeroemisyjnych. Mogą one doprowadzić do zmiany zachowań transportowych, w tym wzrostu liczby pasażerów. Jednakże należy mieć również na uwadze zagrożenia wynikającego z nadchodzącego kryzysu ludnościowego w kraju, w tym wyludniania się Gminy Miasta Tarnowa, co bezpośrednio przełoży się na popyt na usługi komunikacji miejskiej. Na popyt przewozowy wpływ będzie miało również „starzejące się” społeczeństwo Tarnowa, które będzie stawało się co raz mniej mobilne.

Od dnia 10 sierpnia 2021 roku rozpoczęło działalność Stowarzyszenie Aglomeracja Tarnowska skupiające łącznie 17 jednostek samorządu terytorialnego tj. miasto Tarnów, Dąbrowa Tarnowska, Ciężkowice, Radłów, Ryglice, Tuchów, Zakliczyn, Wojnicz, Żabno, gmina Tarnów, Skrzyszów, Pleśna, Lisia Góra, Wietrzychowice, Wierzchosławice, Szerzyny, Rzepiennik Strzyżewski. Docelowo w obszarze funkcjonalnym Stowarzyszenia może powstać model wspólnej obsługi komunikacyjnej tego obszaru.



8. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych

8.1. Wstęp

Próba statystyczna

- Liczba ludności (dane GUS 2022 r.):
 - Miasto Tarnów: 103 960
 - Gmina Tarnów: 26 359

Razem: 130 319

- Kalkulator próby:
 - Wielkość populacji: 130 319
 - Poziom ufności: 97%
 - Błąd maksymalny: 5%
 - Wielkość frakcji: 0,5

Wielkość wymaganej próby: 469

Podczas badań ankietowych zostały wykonane **503** ankiety, co stanowi więcej ankiet niż wynikało to z obliczonej próby statystycznej.

Przeprowadzone badanie marketingowe dotyczyły:

- Badania satysfakcji klientów na temat jakości usług przewozowych oferowanych na liniach organizowanych przez Zarząd Dróg i Komunikacji w Tarnowie. Ocenie podlegała hierarchia ważności kryteriów jakościowych oraz ocena realizacji kryteriów jakościowych takich jak:
 - punktualność,
 - częstotliwość kursowania
 - bezpośredniość,
 - niezawodność,
 - koszt podróży,
 - czas podróży,
 - rytmiczność kursowania,
 - komfort oczekiwania na przystanku,
 - komfort przejazdu,
 - bezpieczeństwo podróży,
 - informacja pasażerska.

- Badania struktury przejazdów komunikacją miejską w celu uzyskania następujących wskaźników:
 - wskaźnika przesiadkowości,
 - udziału pasażerów z Tarnowa/spoza Tarnowa,
 - struktury przejazdów (pełnopłatne, ulgowe, bezpłatne),
 - struktury przejazdów ulgowych (uczniowie, studenci, emeryci, renciści, kombatancki/weterani, pozostali),
 - struktury przejazdów bezpłatnych (osoby niepełnosprawne i opiekunowie, osoby po 70 roku życia, uczniowie szkół podstawowych, uprawnieni z MPK Sp. z o.o. w Tarnowie, gapowicze, Honorowi Dawcy Krwi, pozostali).
- Badania preferencji komunikacyjnych mieszkańców.

Powyższe badania ankietowe realizowane były w dniach 6.05.2024 r. – 20.05.2024 r. przez ankietera w trakcie bezpośredniego spotkania z respondentem, co wyklucza błędy w wypełnieniu ankiety. Arkusz ankietowy składał się z 13 pytań oraz z metryczki dotyczącej respondenta. Ankiety przeprowadzane były na ulicach Miasta Tarnowa i miejscowości Biała*, w okolicach przystanków komunikacyjnych oraz w autobusach komunikacji miejskiej**. Badaniami objęto także te osoby, które nie korzystają z usług publicznego transportu zbiorowego.

* Gmina Tarnów, zawarła z Gminą Miasta Tarnowa porozumienie międzygminne w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, tj. miejscowości Biała.

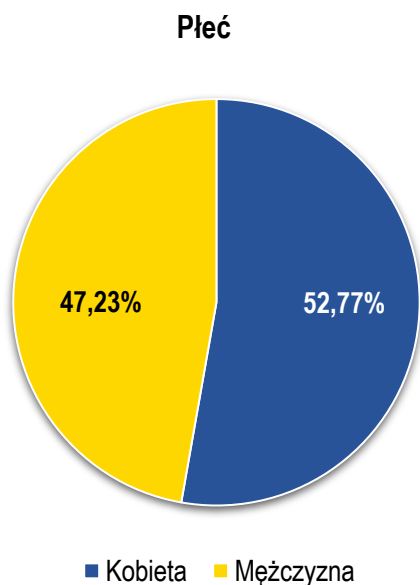
** Badania nie były przeprowadzane w gminie Wierzchosławice, ponieważ w okresie przeprowadzania badań nie było planowane zawarcie porozumienia międzygminnego, które zaczęło obowiązywać dopiero 01.09.2024 r.



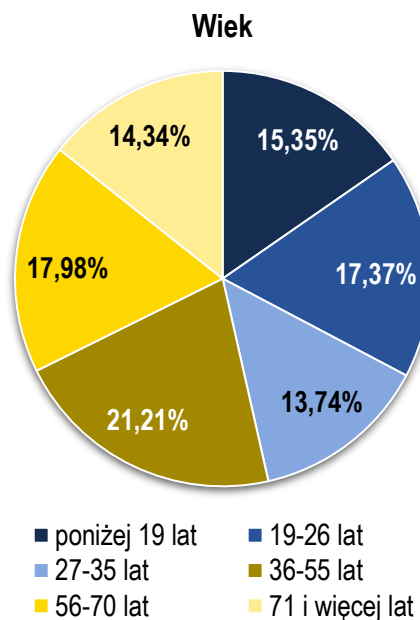
8.2. Metryka respondentów

Ankieterzy podczas doboru respondentów kierowali się dwoma kryteriami: płcią oraz wiekiem osób ankietowanych tak, aby zachować proporcje próby statystycznej. Dodatkowymi kryteriami personalnymi respondentów były wykształcenie oraz aktywność zawodowa a ich zestawienie przedstawiono na poniższych wykresach.

W badaniu wzięły udział 503 osoby, z czego ponad 52,77 % stanowiły kobiety.

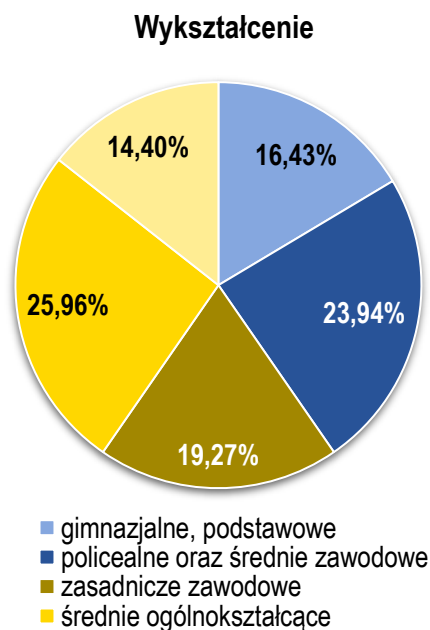


Wykres 14 Płeć respondentów
Źródło: opracowanie własne.



Wykres 15 Wiek respondentów
Źródło: opracowanie własne.

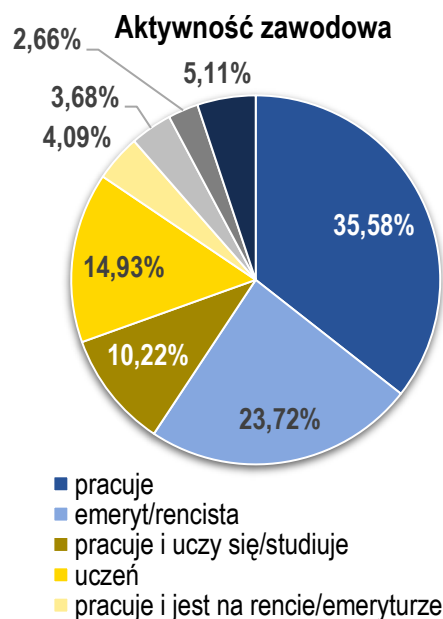
Podział aktywności zawodowej respondentów również rozkłada się na podobnym poziomie, a w badaniu brała udział każda grupa zawodowa.



Wykres 16 Wykształcenie respondentów
Źródło: opracowanie własne.



Z profilu respondentów wynika, że największy udział w badaniu miały osoby pracujące (35,58%). Drugą dużą grupę stanowili renciści i emeryci (23,72%). Osoby uczące się stanowiły razem 30,26%. Osoby stanowiące najliczniejszą grupę respondentów, czyli osoby pracujące i uczące się mają potrzeby transportowe związane zarówno z dojazdami do/z pracy/szkoły, jak i do obiektów handlowych i związanych z rozrywką i rekreacją. Należy także podkreślić, iż znaczącą grupę wśród respondentów stanowią osoby po 60/65 roku życia, pobierające świadczenia rentowe lub emerytalne, a ich główne potrzeby związane są przede wszystkim z dojazdami do obiektów handlowych i placówek medycznych.

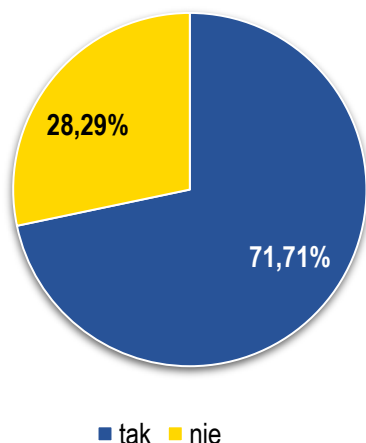


Wykres 17 Aktywność zawodowa respondentów
Źródło: opracowanie własne.

8.3. Analiza wyników

W pierwszej kolejności respondenci zostali zapytani o to, czy mieszkają w Tarnowie. 71,71% respondentów stanowili mieszkańcy Tarnowa.

Zamieszkanie w Tarnowie

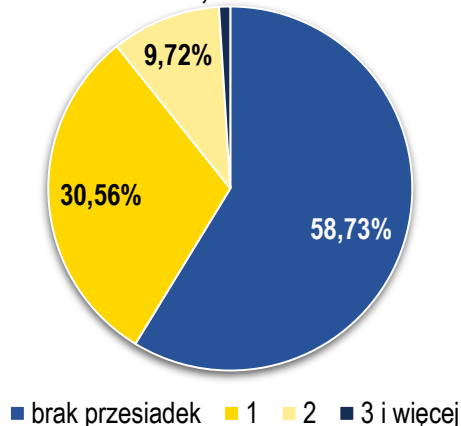


Wykres 18 Pytanie 1: Czy mieszka Pani/Pan w Tarnowie?
Źródło: opracowanie własne.

W następnym pytaniu respondenci zostali poproszeni o wskazanie liczby przesiadek w trakcie jednej podróży. Ponad połowa respondentów nie musi się przesiadać, aby dotrzeć do wybranego przez siebie celu. Należy jednak podkreślić, że odpowiedzi na to pytanie udzielali korzystający ze wszystkich form transportu.



Liczba przesiadek w trakcie jednej podróży



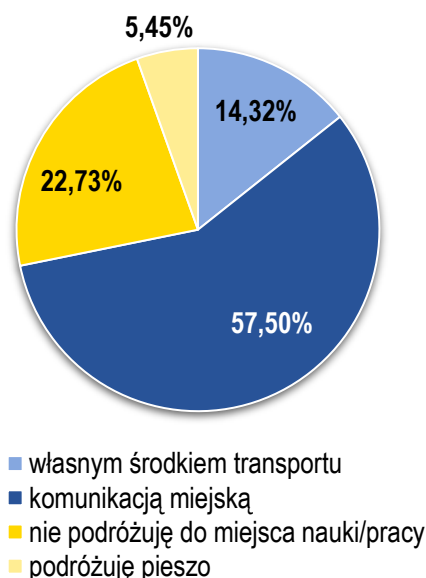
Wykres 19 Pytanie 2: Proszę wskazać liczbę przesiadek w trakcie jednej podróży?

Źródło: opracowanie własne.

Respondenci zostali poproszeni o odpowiedź, jakimi środkami transportu najczęściej podróżują do miejsca nauki lub pracy. Wśród ankietowanych największą część stanowili użytkownicy komunikacji miejskiej (57,50%). 14,32% ankietowanych codzienne podróże odbywa własnym środkiem transportu.

Na podstawie wywiadów ankietowych stwierdzono również, iż 77,27 % mieszkańców Tarnowa dojeżdża do miejsca nauki lub pracy. Badania przeprowadzono z wykorzystaniem próby statystycznej reprezentującej całą populację Miasta. Porównując otrzymane wyniki z liczbą mieszkańców miasta otrzymaliśmy potencjalną liczbę 80330 mieszkańców, którzy aby dojechać do szkoły lub pracy, korzystają z usług komunikacji zbiorowej lub indywidualnej.

Najczęstszy środek transportu do miejsca pracy lub nauki

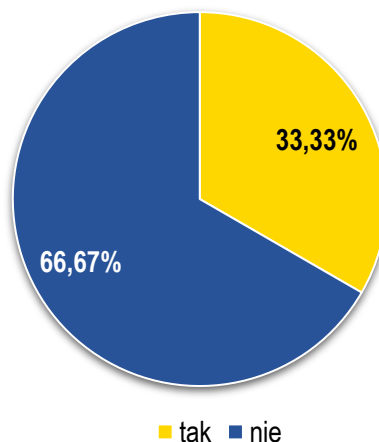


Wykres 20 Pytanie 3: Jakim środkiem transportu Pani/Pan najczęściej podróżuje do miejsca nauki lub pracy?

Źródło: opracowanie własne.

Najważniejszym determinantem wyboru środka lokomocji jest możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. 33,33% respondentów deklaruje możliwość skorzystania z samochodu w dowolnym momencie.

Możliwość samodzielnego korzystania z samochodu



Wykres 21 Pytanie 4. Czy ma Pan/Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?

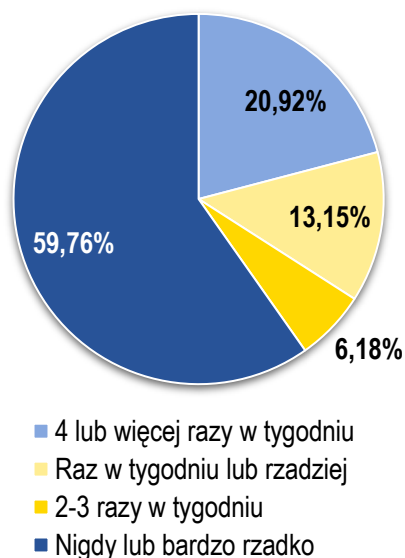
Źródło: opracowanie własne.



W dzisiejszych czasach komunikacja zbiorowa pełni w dużej mierze funkcję socjalną dla osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu. Tylko doskonale funkcjonujący system komunikacji miejskiej zapewni, że osoby posiadające samochód na własny użytek, będą z niej korzystać. Stworzenie takiego systemu w dobie rozwoju motoryzacji jest dużym wyzwaniem i jedynie nieliczne miasta europejskie mogą się nim poszczycić. Dlatego należy przypuszczać, że z komunikacji miejskiej korzystają głównie osoby, które nie mają możliwości samodzielnego korzystania z samochodu.

Na podstawie badań ankietowanych wyznaczono częstość korzystania Tarnowian z poszczególnych środków transportu: samochodu, autobusu (komunikacji miejskiej) i roweru. Stwierdzono, iż najczęściej użytkowanym środkiem transportu w Tarnobrzegu jest autobus, z którego korzysta 71,12 % respondentów 4 lub więcej razy w tygodniu. 16,73% ankietowanych korzysta z roweru co najmniej 2-3 razy w tygodniu. Dobry system komunikacyjny powinien zapewniać każdemu mieszkańcowi dojazd w każdy obszar miasta a osoby podróżujące na rowerach również powinny być rozpatrywane jako potencjalni pasażerowie autobusów miejskich (parkingi bike&ride).

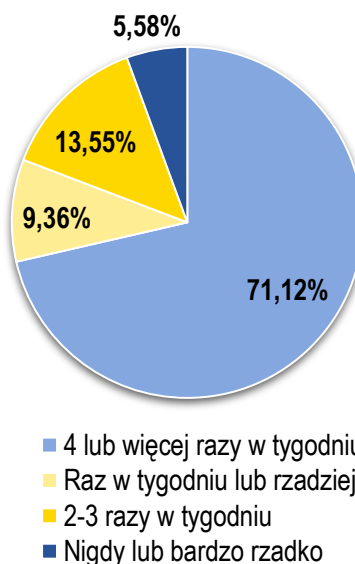
Częstotliwość korzystania z samochodu



Wykres 22 Pytanie 5. Jak często w podróży miejskich i podmiejskich korzysta Pan/i z samochodu?

Źródło: opracowanie własne.

Częstotliwość korzystania z autobusu

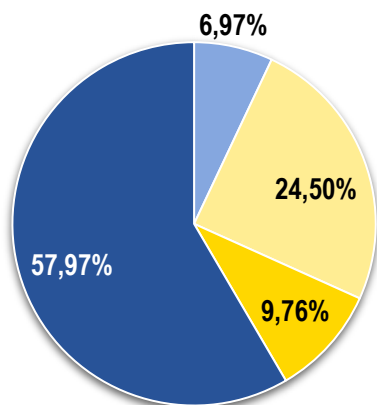


Wykres 23 Pytanie 5. Jak często w podróży miejskich i podmiejskich korzysta Pan/i z autobusu?

Źródło: opracowanie własne.



Częstotliwość korzystania z roweru



- 4 lub więcej razy w tygodniu
- Raz w tygodniu lub rzadziej
- 2-3 razy w tygodniu
- Nigdy lub bardzo rzadko

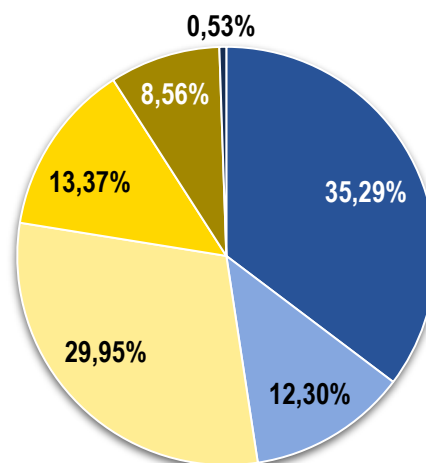
Wykres 24 Pytanie 5. Jak często w podróży miejskich i podmiejskich korzysta Pan/i z roweru?

Źródło: opracowanie własne.

Następne pytanie zostało skierowane wyłącznie do osób mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu, które podróżują nim co najmniej 2 – 3 razy w tygodniu. Respondenci mogli zaznaczyć dowolną liczbę odpowiedzi.

Najważniejszym argumentem przemawiającym za zamianą samochodu osobowego na autobus tarnowskiej komunikacji miejskiej jest niższy koszt podróży – 35,29% wskazań. 13,37% respondentów mających samochód wskazuje na zatłoczenie dróg jako powód korzystania z komunikacji miejskiej. Jest to objaw pozytywnego postrzegania komunikacji zbiorowej jak środka transportowego, ponieważ oczekiwanie w korku w samochodzie wyklucza wykonywania innych czynności jak np. czytanie książki. Natomiast oczekiwanie w zatorze drogowym w autobusie umożliwia wykonywania szeregu innych czynności, a ponadto sprzyja zmniejszeniu liczby pojazdów na drogach. Brak miejsc parkingowych skłania 29,95% kierowców do poruszania się komunikacją zbiorową. Polityka transportowa miast zakłada ograniczanie ruchu pojazdów indywidualnych w centrum miast, co realizowane jest m.in. przez podwyżki opłat parkingowych.

Dlaczego posiadając samochód korzysta z komunikacji zbiorowej



- niższy koszt podróży
- zadawalająca jakość komunikacji zbiorowej
- brak miejsc parkingowych
- zatłoczenie dróg
- zły stan dróg
- obawa przed kradzieżą lub uszkodzeniem samochodu

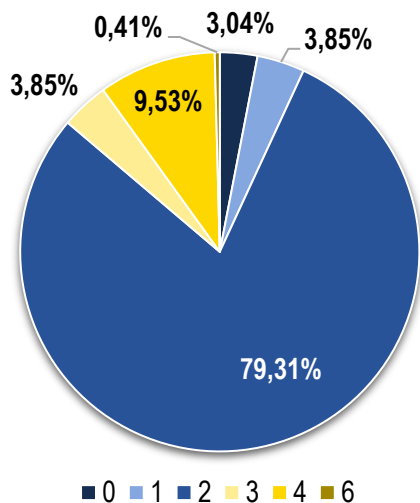
Wykres 25 Pytanie 6. Dlaczego, dysponując samochodem, korzysta Pan/i w podróży miejskich i podmiejskich z komunikacji zbiorowej?

Źródło: opracowanie własne.

Podstawowym determinantem częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji zbiorowej jest liczba dziennych podróży wykonywanych przez jej użytkowników. Duże miasta charakteryzują się wzmożoną rotacją pasażerów związaną z koniecznością przemieszczania się na większe odległości. Małe systemy komunikacyjne nie wymagają wysokiej częstotliwości kursowania ze względu na mniejsze potrzeby przemieszczania się mieszkańców. Tarnowski system komunikacyjny obsługuje ponad 100 tys. osób będących mieszkańcami miasta, więc można go określić jako duży system. 79,31% mieszkańców Tarnowa średnio wykonuje 2 podróże w ciągu dnia, jednak 9,53% respondentów wykonuje 4 podróże w ciągu dnia.



Liczba podróży w ciągu dnia



Wykres 26 Pytanie 7. Ile średnio wykonuje Pan/i podróży w dzień roboczy? (np. przejazd z domu do pracy to jedna podróż, przejazd z domu do pracy i z pracy do domu to dwie podróże).

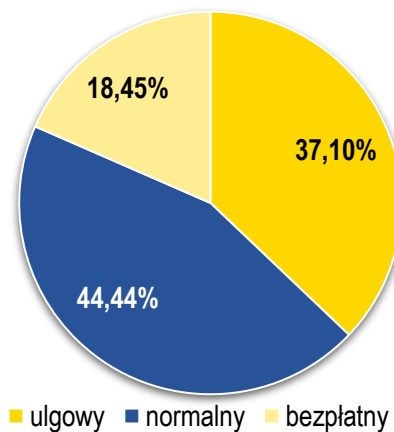
Źródło: opracowanie własne.

Pasażerowie tarnowskiej komunikacji miejskiej odbywają podróże na podstawie jednego z 3 rodzajów biletów:

- Ulgowym,
- Normalnym,
- Bezpłatnym.

Największa grupa ankietowanych (44,44%) są to osoby nieposiadające uprawnień do korzystania z ulgowych lub bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską. Do ulgi uprawnionych jest 18,45% respondentów. 37,10% ma prawo do bezpłatnych przejazdów.

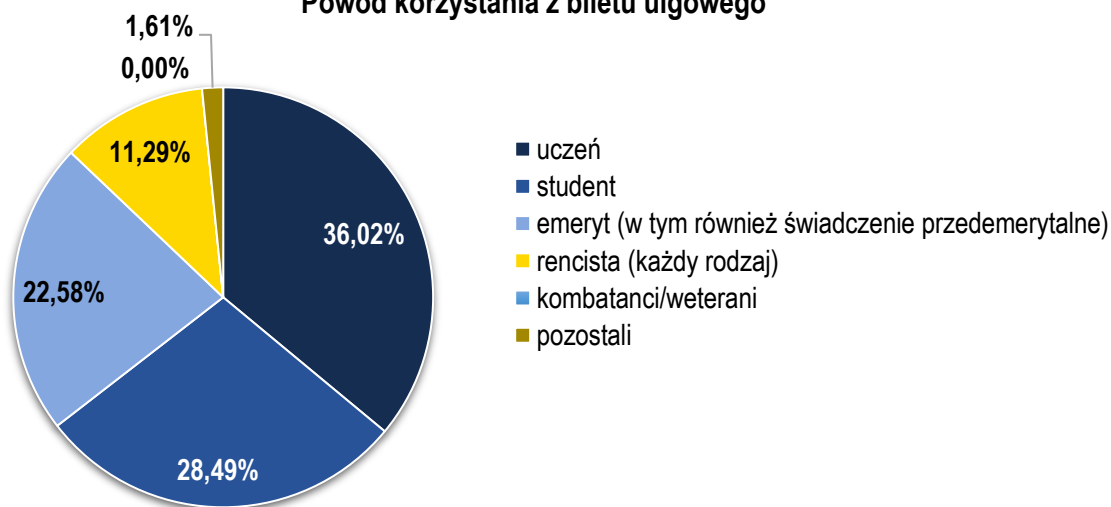
Rodzaj biletu



Wykres 27 Pytanie 8. Z jakiego rodzaju biletów Pani/Pan korzysta?

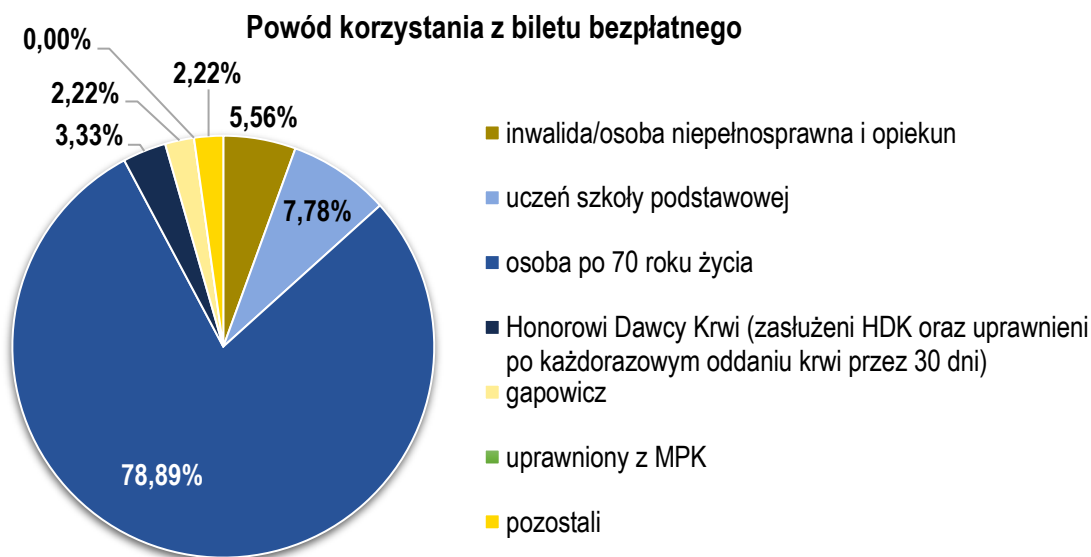
Źródło: opracowanie własne.

Powód korzystania z biletu ulgowego



Wykres 28 Pytanie 9: Jeżeli w pytaniu 8 zaznaczono korzystanie z biletu ulgowego, proszę wskazać powód.

Źródło: opracowanie własne.



Wykres 29 Pytanie 10. Jeżeli w pytaniu 8 zaznaczono korzystanie z biletu bezpłatnego, proszę wskazać powód

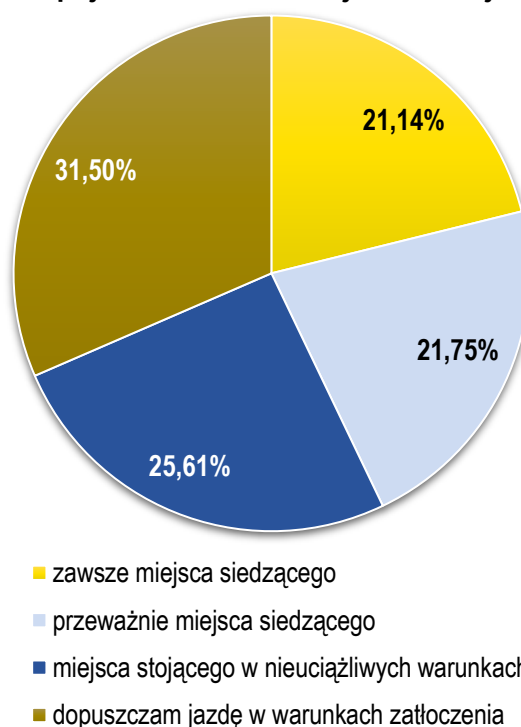
Źródło: opracowanie własne.

Jednym z wyznaczników wyboru środka transportu przez podróżnego jest wygoda. Podróże samochodem osobowym dają gwarancję miejsca siedzącego, czym nie wyróżniają się podróże środkami komunikacji zbiorowej. Podczas badania preferencji komunikacyjnych mieszkańców Tarnowa, zadano pytanie jakiego standardu wygody oczekują w pojazdach komunikacji zbiorowej. Respondenci wybierali jedną z czterech odpowiedzi:

- zawsze miejsca siedzącego,
- przeważnie miejsca siedzącego,
- miejsca stojącego w nieuciążliwych warunkach,
- dopuszczam jazdę w warunkach zatłoczenia.

Ponad 42% respondentów podczas odbywania podróży komunikacją zbiorową oczekuje wolnego miejsca siedzącego (z czego 21,14% oczekuje miejsca siedzącego zawsze, a 21,75% - przeważnie). 25,61% ankietowanych będzie usatysfakcjonowanych dostępnością miejsca stojącego w nieuciążliwych warunkach. 31,50% dopuszcza jazdę w warunkach zatłoczenia.

Standard wygody akceptowalny w pojazdach komunikacji zbiorowej



Wykres 30 Pytanie 11. Jaki standard wygody jest dla Pana/Pani akceptowalny w pojazdach komunikacji zbiorowej?

Źródło: opracowanie własne.



Ankietowani respondenci zostali poproszeni o wskazanie jakie rozwiązania są w stanie zaakceptować w celu ograniczenia ruchu samochodowego w centrum miasta. Respondenci mogli wskazać dowolną liczbę odpowiedzi z proponowanych pięciu (z wyłączeniem odpowiedzi „nie zaakceptuję powyższych rozwiązań”):

- wprowadzanie stref ruchu pieszego oraz rowerowego,
- opłaty za parkowanie,
- zakaz parkowania w wybranych punktach miasta,
- zmiana organizacji ruchu (np. poprzez wytyczanie pasów ruchu wyłącznie dla pojazdów komunikacji miejskiej),
- nie zaakceptuję powyższych rozwiązań.

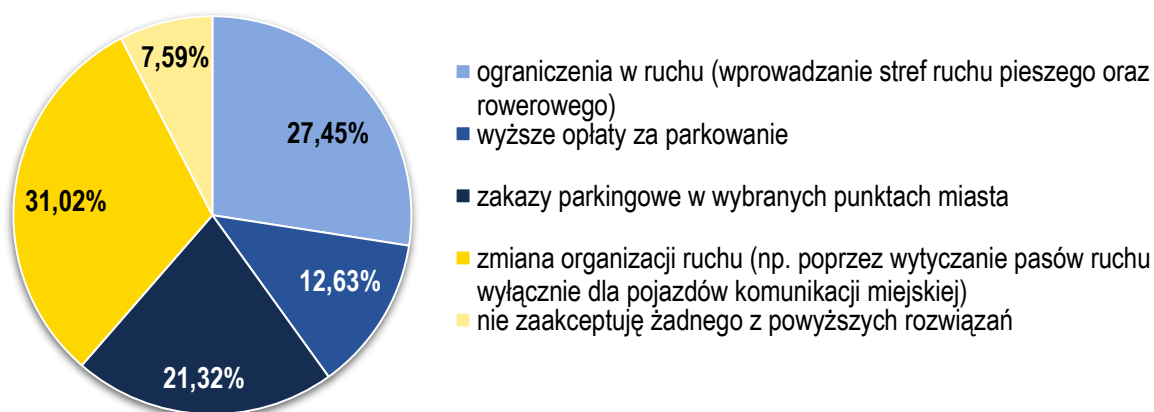
Największa liczba wskazań (32,02%) kierowanych była na zmianę organizacji ruchu (np. poprzez wytyczanie pasów ruchu wyłącznie dla pojazdów komunikacji miejskiej). 27,45% respondentów wskazało na wprowadzenie stref ruchu pieszego oraz rowerowego jako czynnik zmniejszający ruch samochodowy w centrum miasta. Strefy takie wprowadza się głównie

w ścisłych centrach miast poprzez zamykanie ulic lub udostępnianiu ich jedynie dla mieszkańców tych ulic i uprawnionych służb. Należy pamiętać, że zamknięcie nawet jednej ulicy w ścisłym centrum miasta, powoduje powstawanie rozległych utrudnień w ruchu. Dlatego decyzja o zamknięciu ulicy dla ruchu kołowego musi być poprzedzona dokładnymi badaniami i analizami.

Najprostsze rozwiązanie ograniczenia ruchu samochodowego, czyli wprowadzanie zakazów parkowania w wybranych punktach miasta, uzyskało 21,32% wskazań. Korzystnym rozwiązaniem przejściowym przed wprowadzeniem zakazu parkowania, jest stopniowe podnoszenie opłat parkingowych (12,63% wskazań), co zniechęci część kierowców do parkowania swoich pojazdów w ścisłym centrum i być może ograniczy ruch w stopniu satysfakcjonującym i wykluczy konieczność zamknięcia ulicy.

Tylko 7,59% osób wskazało odpowiedź „Nie zaakceptuje powyższych rozwiązań”, co oznacza, iż duża grupa respondentów popiera rozwoju komunikacji zbiorowej kosztem dostępności do infrastruktury drogowej samochodów prywatnych.

Rozwiązania do zaakceptowania w celu ograniczenia ruchu samochodowego w centrum miasta



Wykres 31 Pytanie 12. Jakie rozwiązania jest Pani/Pan skłonny/a zaakceptować w celu ograniczenia ruchu samochodowego w centrum miasta?

Źródło: opracowanie własne.



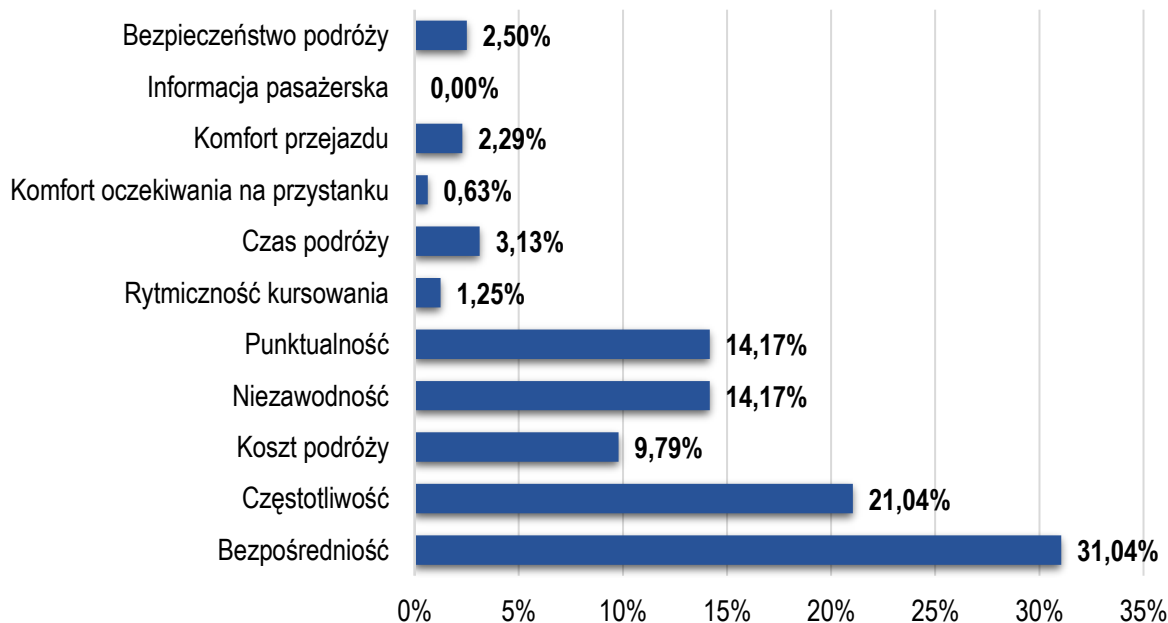
Jedno z pytań ankietowych miało na celu ustalenie najważniejszego i najmniej ważnego postulatu transportowego. Ankietowanym przedstawiono do wyboru 12 postulatów:

- Bezpośredniość - możliwość realizacji podróży bez przesiadania się.
- Częstotliwość - odstępy czasu między odjazdami.
- Koszt podróży - wysokość opłaty taryfowej.
- Niezawodność - pewność dojechania do wyznaczonego miejsca.
- Punktualność - zgodność odjazdów z rozkładem jazdy.
- Rytmiczność kursowania - równomierny odstęp między odjazdami w tym samym kierunku.
- Czas podróży - całkowity czas przemieszczenia się z przystanku A do B.
- Komfort oczekiwania na przystanku.
- Komfort przejazdu.

- Informacja pasażerska - dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach.
- Bezpieczeństwo podróży – zarówno w pojeździe jak i podczas oczekiwania na przystanku.
- Żaden - nic mnie nie przekona do częstszego korzystania z komunikacji zbiorowej.

Dla mieszkańców Tarnowa najistotniejszymi postulatami są bezpośredniość oraz częstotliwość kursowania, a najmniej istotnymi są informacja pasażerska i komfort oczekiwania na przystanku. Informacje uzyskane na podstawie analizy tego pytania świadczą o tym, iż podczas przeprowadzania działań mających na celu optymalizację funkcjonowania komunikacji miejskiej w Tarnobrzegu, należy przede wszystkim skupić się na poprawianiu bezpośredniości i częstotliwości kursowania oraz poprawie punktualności i podniesieniu wskaźnika niezawodności. Fakt, iż informacja oraz wygoda zostały wytypowane jako najmniej istotne oznacza, że poprawa tych postulatów może nastąpić po poprawie pozostałych, które zostały wskazane jako istotniejsze.

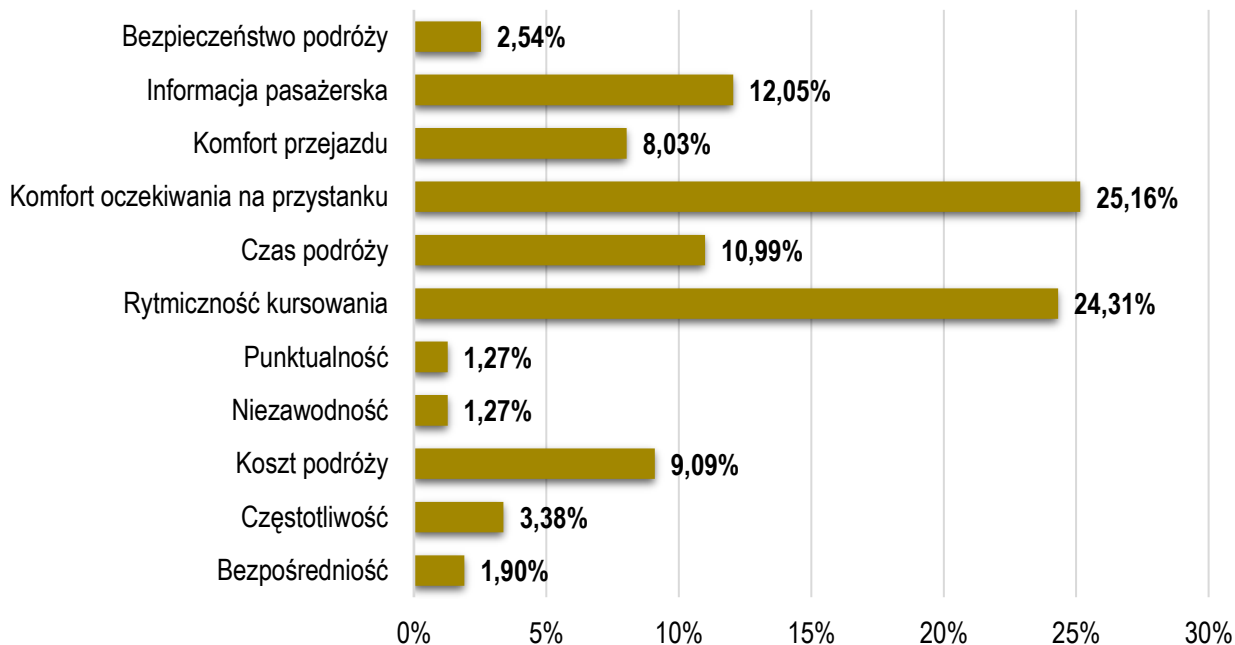
Najważniejszy postulat transportowy



Wykres 32 Pytanie 13 a): Który z postulatów transportowych uważa Pani/Pan za najważniejszy?
Źródło: opracowanie własne.



Najmniej ważny postulat transportowy



Wykres 33 Pytanie 13 a): Który z postulatów transportowych uważa Pani/Pan za najmniej ważny?

Źródło: opracowanie własne.

Uczestnicy badania preferencji komunikacyjnych zostali poproszeni o ocenę w skali od 1 do 5 (gdzie „1” – bardzo niski, a „5” – bardzo dobry) zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową. Oceny wystawiali wyłącznie użytkownicy komunikacji zbiorowej.

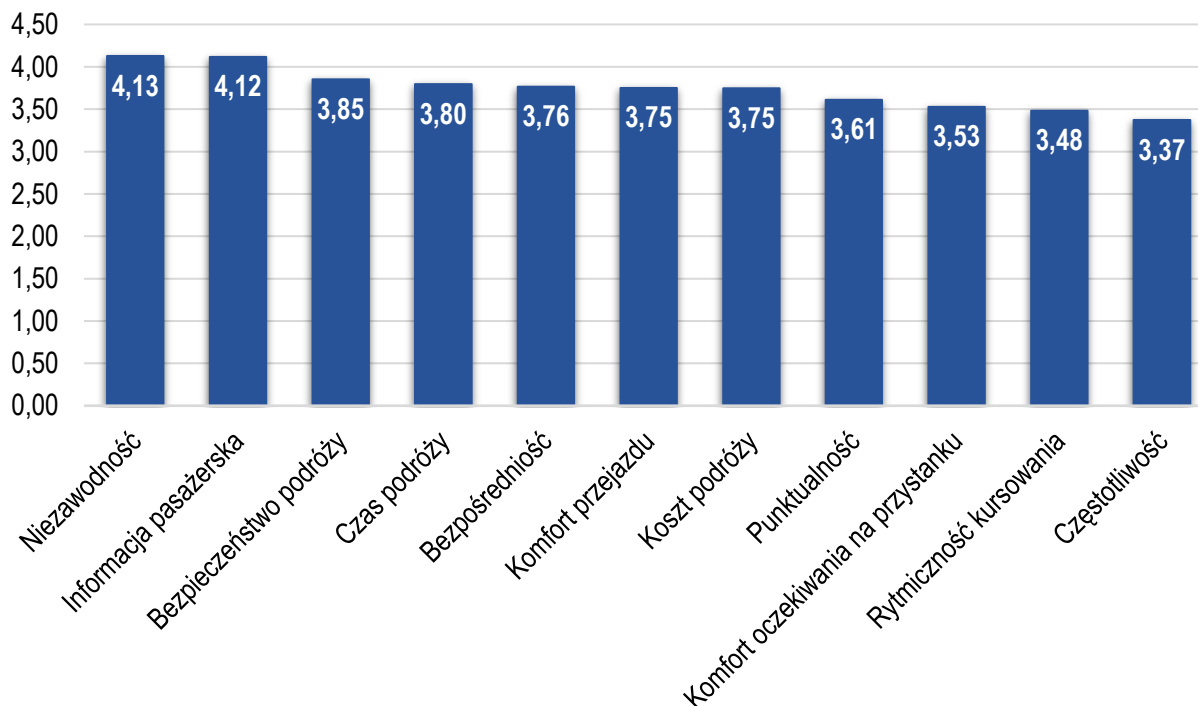
Najlepiej ocenione zostały niezawodność – 4,13, informacja pasażerska – 4,12 i bezpieczeństwo podróży – 3,85. Najgorsze oceny przydzielono częstotliwości –

3,37, rytmiczności kursowania – 3,48 oraz komfortowi oczekiwania na przystanku – 3,53.

Korelując wyniki istotności postulatów wraz z ich ocenami zauważono, iż najistotniejszy postulat transportowy – bezpośredniość, uzyskał ocenę 3,76, a drugi co do istotności postulat, czyli częstotliwość został oceniony najgorzej (3,37).



Średnia ocena komunikacji zbiorowej



Wykres 34 Pytanie 13 b): Proszę ocenić w skali od 1 do 5 (gdzie „1” – bardzo niski, a „5” – bardzo dobry) zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację miejską.

Źródło: opracowanie własne.

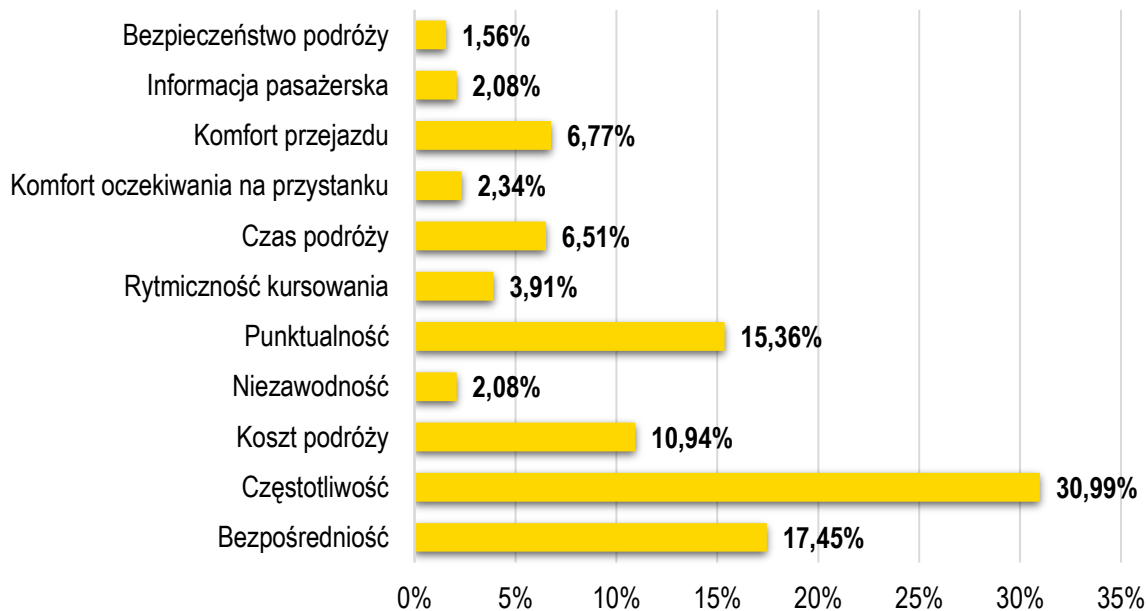
W kolejnym z pytań ankietowanych respondenci poproszeni zostali o wskazanie postulatu transportowego, którego jakość realizacji musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczęli częściej korzystać z usług transportu zbiorowego.

30,99% respondentów posiadający własny środek transportu częściej korzystałoby z usług transportu

publicznego, gdyby podniesiona została częstotliwość kursowania pojazdów komunikacji zbiorowej. Na znaczny wzrost liczby pasażerów (17,45% respondentów posiadających samochód) wpłynęłaby poprawa bezpośredniości połączeń. Poprawienie punktualności przyjazdu autobusów o czasie na przystanek sprawiłoby, iż 15,36% respondentów częściej by podróżowało komunikacją zbiorową.



Poprawa postulatu



Wykres 35 Pytanie 13 c): Jakość realizacji którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczął/a Pan/Pani częściej korzystać z komunikacji miejskiej?

Źródło: opracowanie własne.



9. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

9.1. Możliwe formy i źródła finansowania usług przewozowych

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, zgodnie z art. 1 ust. 2, określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań Organizatora transportu, realizowanego w ramach Planu transportowego (zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 tej ustawy).

Formami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

1. Opłaty pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

2. Rekompensaty z tytułu:

- utraconych przez Operatora przychodów w związku z stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
- utraconych przez Operatora przychodów w związku z stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze

właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,

- poniesionych przez Operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

3. Środki transportu udostępniane Operatorowi przez Organizatora na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Wszystkie ww. formy finansowania transportu mogą się ze sobą łączyć.

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami Ustawy - Prawo przewozowe,
- środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego,
- udostępnianie Operatorowi przez Organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- środki Unii Europejskiej,
- środki z innych źródeł.



9.2. Sposób finansowania systemu publicznego transportu zbiorowego w Gminie Miasta Tarnowa

Zgodnie z Ustawą o samorządzie gminnym finansowanie transportu zbiorowego na terenie Gminy Miasta Tarnowa należy do zadań własnych Gminy. Źródłem finansowania wydatków eksploatacyjnych są środki budżetowe Gminy Miasta Tarnowa, które są po części finansowane m.in. z wpływów ze sprzedaży biletów. Koszty działalności (w odniesieniu do realizacji usług przewozowych) w komunikacji miejskiej realizowanej przez Operatora (MPK Sp. z o.o. w Tarnobrzegu), któremu powierzono świadczenie usług, składają się z kosztów stałych – niezależnych od wielkości pracy przewozowej, oraz

kosztów zmiennych – zależnych od wykonanych wozokilometrów.

Do kosztów stałych zaliczane są m.in.: amortyzacja, koszty, ubezpieczeń, podatków, koszty finansowe oraz koszty zarządu i nadzoru (w tym koszty osobowe związane z zatrudnieniem poza grupą osób kierujących autobusami).

W skład kosztów zmiennych wchodzi m.in.: wynagrodzenia i świadczenia na rzecz kierowców, konserwacje i naprawy taboru, paliwo, ogumienie.

Tabela 20 Całkowity koszt obsługi przez operatora linii komunikacji tarnobrzejskiej w latach 2021, 2022 i 2023.

Rok	Płatność w zł brutto za wozokilometry według stawki umownej	Rozliczenie należnej rekompensaty brutto	Całkowity koszt brutto w zł obsługi linii komunikacyjnych przez operatora.
2021	26 441 010,53	85 753,21	26 526 763,74
2022	28 679 764,28	1 667 682,18	30 347 446,46
2023	31 137 326,32	1 367 432,12	32 504 758,44

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od ZDiK.

Tabela 21 Udział JST w finansowaniu kosztów obsługi linii komunikacji miejskiej w latach 2021, 2022 i 2023.

Rok	Koszt w zł brutto obsługi linii komunikacji miejskiej	Udział Gminy Miasta Tarnowa w pokryciu kosztów	Udział Gminy Tarnobrzeg w pokryciu kosztów.
2021	26 526 763,74	26 479 780,74	46 983,00
2022	30 347 446,46	30 270 783,44	76 663,02
2023	32 504 758,44	32 413 934,82	90 823,62

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od ZDiK.

Tabela 22 Przychody z biletów oraz z opłat dodatkowych w latach 2021, 2022 i 2023.

Rok	Przychody brutto w zł ze sprzedaży biletów	Przychody z opłat dodatkowych	Ogółem przychody brutto z biletów i opłat dodatkowych
2021	6 240 026,13	183 072,69	6 423 098,82
2022	7 231 613,03	280 588,93	7 512 201,96
2023	7 555 160,02	409 080,03	7 964 240,05

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od ZDiK.



Całkowite koszty poniesione na komunikację zbiorową zwiększyły się na przestrzeni lat 2021 - 2023 o 22,54%. W tym samym okresie wzrost przychodów z biletów i opłat dodatkowych wyniósł 23,99%.

Pokrycie kosztów poniesionych na komunikację miejską przychodami uzyskanymi z działalności podstawowej MPK Sp. z o.o. w Tarnowie bez uwzględnienia wypłacanej rekompensaty od 2021 do 2023 roku zwiększyło się z 24,29% do 25,58%.

Organizator przekazuje Operatorowi rekompensatę, jeżeli Operator poniósł stratę i złożył wniosek o jej wypłatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. We wniosku Operator określa wysokości utraconych przychodów i poniesionych kosztów, obliczone zgodnie

z załącznikiem do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz dołącza dokumenty potwierdzające określone wartości. Wniosek i dokumenty weryfikowane są przez Organizatora, który w przypadku pozytywnej weryfikacji, wypłaca przyznaną Operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu kosztów realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Mając na względzie powyżej przedstawione informacje i wyniki finansowe planuje się w najbliższych latach wykonywanie usług w ramach komunikacji miejskiej przez MPK Sp. z o.o. w Tarnowie. Rekompensata udzielana Operatorowi będzie przekazywana z uwzględnieniem środków zarezerwowanych w budżecie Miasta.

9.3. Rentowność systemu transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Gmina Miasta Tarnowa

Organizacja miejskiego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej jest jednym z zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Transport ten realizuje potrzeby mieszkańców danego obszaru w zakresie przemieszczania się i tym samym pełni rolę społeczną. Z uwagi na swój charakter i cel, jaki spełnia publiczny transport zbiorowy, jest on z zasady działania nierentowny. Rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych, jak i osiąganie zysku, nie jest priorytetem dla Organizatora. Pierwszorzędne znaczenie ma tutaj zapewnianie mieszkańcom usług transportu zbiorowego o odpowiednich, uprzednio określonych standardach.

Linie komunikacyjne są zróżnicowane pod względem długości i częstotliwości kursowania. Gmina Miasta Tarnowa, zlecając realizację i obsługę linii, kieruje się bieżącymi potrzebami mieszkańców. Jednocześnie Miasto ciągle podnosi jakość świadczonych usług, między innymi przez wzrost wymagań odnośnie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej przystosowanego do potrzeb osób o ograniczonej

mobilności. Wyższe wymagania jakościowe pociągają za sobą wzrost kosztów i obniżają wskaźnik rentowności linii. Ponadto rokrocznie wzrastają ceny paliw i energii oraz wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych, przez co również wzrasta koszt obsługi komunikacyjnej Miasta.

Gmina Miasta Tarnowa – Zarząd Dróg i Komunikacji w Tarnowie na mocy zawartej 10-letniej umowy rekompensuje Operatorowi poniesione koszty w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Nie są rekompensowane operatorowi utracone wpływy z tytułu honorowania ulg ustawowych i lokalnych gdyż przychody ze sprzedaży biletów są przychodem Gminy Miasta Tarnowa.

Średnia rentowność linii komunikacyjnych w 2023 roku wynosiła 24,3% i zwiększyła się ona od roku 2021 roku, kiedy to wyniosła 23,7%. W 2022 r. rentowność ta wyniosła 25,2%.

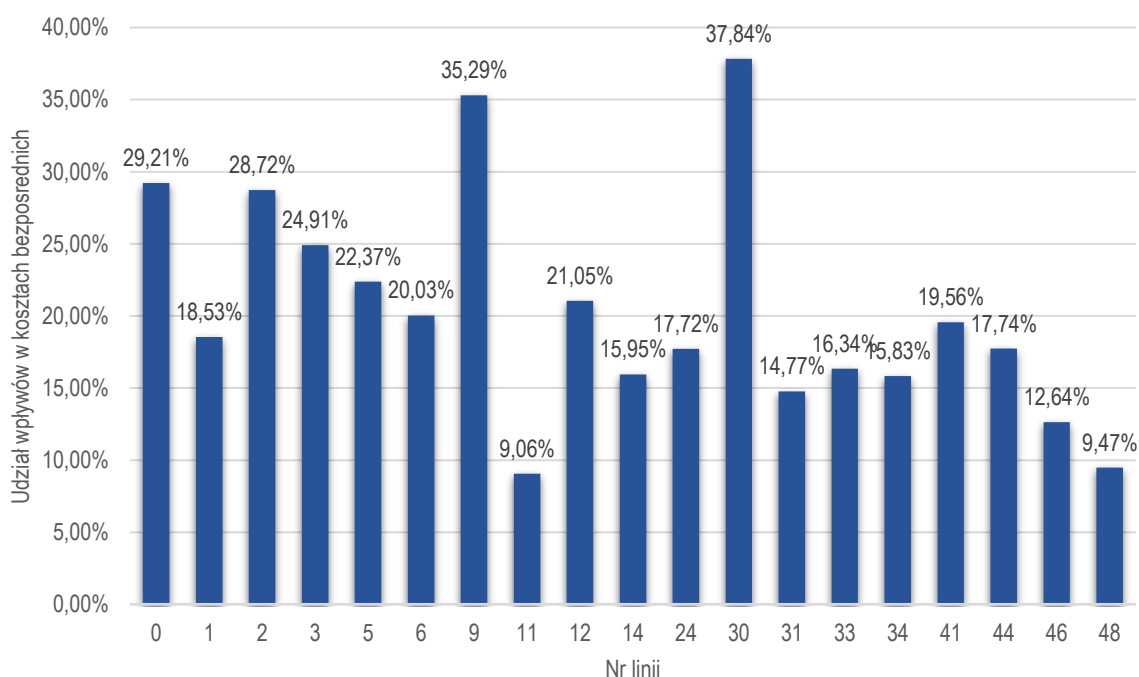
PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Najbardziej rentowną linią w komunikacji miejskiej w Tarnobrzegu jest linia nr 30 (37,84%), następnie linia nr 9 (35,29%) oraz linia nr 0 (29,21%). Najmniej rentownymi liniami jest linia nr 48 (9,47%) oraz linia nr 11 (9,06%).

**% Udział wpływów w kosztach bezpośrednich linii komunikacyjnych
w 2023 roku**



Wykres 36 Rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych w 2023 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od ZDiK.



10. Taryfa przewozowa

Taryfa przewozowa została określona Uchwałą Rady Miejskiej w Tarnobrzegu z dnia 17 grudnia 2020 r. roku zmieniająca uchwałę z dnia 11 lipca 2019 r. w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe w publicznym

transportie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej w gminnych przewozach pasażerskich.

Tabela 23 Ceny biletów w formie papierowej lub zakupione za pośrednictwem telefonu

BILETY W FORMIE PAPIEROWEJ LUB ZAKUPIONE ZA POŚREDNICTWEM TELEFONU KOMÓRKOWEGO

	jednorazowe ważne na jednej linii lub 30-minutowe ważne na różnych liniach	czasowe 60-minutowe ważne na różnych liniach	jednorazowe ważne na jednej linii lub 30-minutowe ważne na różnych liniach, dla posiadaczy Karty Tarnobrzeżskiej Rodziny	5-przejazdowe (karnety) ważne na jednej linii	5-przejazdowe (karnety) ważne na jednej linii, dla posiadaczy Karty Tarnobrzeżskiej Rodziny
<i>ulgowy</i>	1,80	2,50	0,90	8,00	4,00
<i>normalny</i>	3,60	5,00	1,80	16,00	8,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od ZDiK.

Tabela 24 Ceny biletów na posiadaczy Tarnobrzeżskiej Karty Miejskiej w wersji premium

BILETY ELEKTRONICZNE ODLEGŁOŚCIOWE DLA POSIADACZY TARNOBZREŻSKIEJ KARTY MIEJSKIEJ W WERSJI PREMIUM

(opłacane na podstawie ilości i lokalizacji przejechanych przystanków, liczonych na podstawie rejestracji wejścia i wyjścia z pojazdu)

	przejazd do trzech przystanków	przejazd od 4 do 8 przystanków	przejazd od 9 do 16 przystanków	przejazd od 17 do 25 przystanków	przejazd powyżej 25 przystanków	przesiadkowe – w których należność naliczana jest wtedy, gdy przejazd następnym autobusem rozpocznie się w ciągu 15 minut od zarejestrowania wyjścia w poprzednim autobusie
<i>ulgowy</i>	0,75	0,95	1,15	1,35	1,60	0,70
<i>normalny</i>	1,50	1,90	2,30	2,70	3,20	1,40

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od ZDiK.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Tabela 25 Ceny biletów na posiadaczy Tarnowskiej Karty Miejskiej w wersji standard

BILETY ELEKTRONICZNE ODLEGŁOŚCIOWE DLA POSIADACZY TARNOWSKIEJ KARTY MIEJSKIEJ W WERSJI STANDARD

(opłacane na podstawie ilości i lokalizacji przejechanych przystanków, liczonych na podstawie rejestracji wejścia i wyjścia z pojazdu)

	przejazd do trzech przystanków	przejazd od 4 do 8 przystanków	przejazd od 9 do 16 przystanków	przejazd od 17 do 25 przystanków	przejazd powyżej 25 przystanków	przesiadkowe – w których należność naliczana jest wtedy, gdy przejazd następnym autobusem rozpocznie się w ciągu 15 minut od zarejestrowania wyjścia w poprzednim autobusie
<i>ulgowy</i>	0,90	1,15	1,30	1,15	1,60	0,85
<i>normalny</i>	1,80	2,30	2,60	3,00	3,20	1,70

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od ZDiK.

Ceny biletów Tarnowskiej Karty Miejskiej dzielą się na tańsze – dla posiadaczy Tarnowskiej Karty Miejskiej w wersji premium oraz droższe dla posiadaczy

Tarnowskiej Karty Miejskiej w wersji standard. Karta premium jest przeznaczona dla osób fizycznych na stałe zameldowanych w Tarnobrzegu.

Tabela 26 Ceny biletów okresowych

CENY BILETÓW OKRESOWYCH IMIENNYCH I NA OKAZIĘCIA

Rodzaj biletu		Normalne	Ulgowe
<i>1-miesięczne imienne</i>	na jedną linię	60,00 zł	30,00 zł
	na wszystkie linie	80,00 zł	40,00 zł
<i>3-miesięczne imienne</i>	na jedną linię	150,00 zł	75,00 zł
	na wszystkie linie	200,00 zł	100,00 zł
<i>6-miesięczne imienne</i>	na jedną linię	280,00 zł	140,00 zł
	na wszystkie linie	370,00 zł	185,00 zł
<i>12-miesięczne imienne</i>	na jedną linię	520,00 zł	260,00 zł
	na wszystkie linie	690,00 zł	345,00 zł
<i>1-miesięczne na okaziciela</i>	na wszystkie linie	150,00 zł	75,00 zł



**CENY BILETÓW OKRESOWYCH IMIENNYCH DLA POSIADACZY TARNOWSKIEJ KARTY MIEJSKIEJ
W WERSJI PREMIUM**

<i>Rodzaj biletu</i>		normalne	ulgowe
<i>1-miesięczne imienne</i>	na jedną linię	40,00 zł	20,00 zł
	na wszystkie linie	60,00 zł	30,00 zł
<i>3-miesięczne imienne</i>	na jedną linię	100,00 zł	50,00 zł
	na wszystkie linie	150,00 zł	75,00 zł
<i>6-miesięczne imienne</i>	na jedną linię	186,00 zł	93,00 zł
	na wszystkie linie	280,00 zł	140,00 zł
<i>12-miesięczne imienne</i>	na jedną linię	350,00 zł	175,00 zł
	na wszystkie linie	500,00 zł	250,00 zł

CENY BILETÓW OKRESOWYCH IMIENNYCH DLA POSIADACZY KARTY TARNOWSKIEJ RODZINY

<i>Rodzaj biletu</i>		normalne	ulgowe
<i>1-miesięczne imienne</i>	na wszystkie linie	25,00 zł	10,00 zł
<i>3-miesięczne imienne</i>	na wszystkie linie	70,00 zł	28,00 zł

**CENY BILETÓW MIESIĘCZNYCH IMIENNYCH, WAŻNYCH DLA POSIADACZY MAŁOPOLSKIEJ KARTY
AGLOMERACYJNEJ LUB APLIKACJI MOBILNEJ DOSTĘPNEJ W RAMACH SYSTEMU MAŁOPOLSKIEJ
KARTY AGLOMERACYJNEJ**

<i>Rodzaj biletu</i>		normalne	ulgowe
<i>1-miesięczne imienne</i>	na jedną linię	36,00 zł	18,00 zł
	na wszystkie linie	54,00 zł	27,00 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od ZDiK



10.2. Istniejące rozwiązanie sprzedaży biletów

Pasażerowie podróżujący komunikacją miejską w Tarnowie mają możliwość zakupu biletu w poniższy sposób:

- sprzedaż biletów jednorazowych, czasowych i karnetów 5-przejazdowych:
 - w kasach ZDiK (ul. Krakowska 48, ul. Brama Pilźnieńska 3),
 - w punktach sprzedaży (kioski, sklepy),
 - u kierowcy w autobusie (tylko bilety czasowe 60-minutowe),
 - w biletomatach MKA (Dworzec PKP, Parking P&R Do Huty, Krakowska-Planty, Mickiewicza-Poczta, Pętla Jasna II),
 - w każdym autobusie w dedykowanym kasowniku do zakupu za pomocą karty bankowej, telefonu, zegarka (tylko bilety jednorazowe). Transakcje realizowane są zbliżeniowo.
 - w aplikacji iMKA,
 - w aplikacji moBILET,
 - w aplikacji zbiletem.pl
- sprzedaż biletów okresowych:
 - w kasach ZDiK (dla posiadaczy Tarnowskiej Karty Miejskiej),
 - w aplikacji iMKA,
 - w aplikacji moBILET,
 - w aplikacji zbiletem.pl,
- korzystanie z elektronicznej taryfy odległościowej możliwe jest dla posiadaczy Tarnowskiej Karty Miejskiej po uprzednim dokonaniu doładowania t-portmonetki, które możliwe jest:
 - w kasach ZDiK,
 - doładowanie internetowe w Systemie Doładowania Kart - wymaga późniejszego fizycznego przeniesienia doładowania na kartę w kasowniku (obsługującym TKM) w autobusie,
 - doładowanie e-portmonetki w dowolnym parkomacie - wymaga późniejszego przeniesienia doładowania z e-portmonetki na t-portmonetkę w kasowniku (obsługującym TKM) w autobusie.

10.3. Obecna integracja biletowo-taryfowa

W aktualnej ofercie taryfowej dla posiadaczy Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej jest dostępny bilet okresowy jednomiesięczny z upustem cenowym przysługujący wtedy, gdy okres jego ważności pokrywa się z okresem ważności biletu kolejowego.

Posiadacze karty MKA lub aplikacji iMKA mają możliwość nabywania biletów różnych przewoźników i operatorów tj.:

- komunikacji miejskiej w Tarnowie,
- komunikacji miejskiej w Krakowie,
- komunikacji miejskiej w Zakopanem,

- komunikacji miejskiej w Nowym Targu,
- komunikacji miejskiej w Wieliczce,
- komunikacji miejskiej w Miechowie,
- komunikacji miejskiej w Oświęcimiu,
- komunikacji miejskiej w Bochni,
- komunikacji gminnej w Michałowicach,
- Małopolskich Liniach Dowozowych,
- Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (Koleje Małopolskie, POLREGIO).

Dodatkowo posiadacze karty MKA lub aplikacji iMKA mają możliwość korzystania z parkingów P&R włączonych do systemu MKA.



11. Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

11.1. Charakterystyka planowanej sieci

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Gminie Miasta Tarnowa ukierunkowany zostanie na politykę zrównoważonej mobilności - politykę zachęcania kierowców pojazdów indywidualnych do przesiadania się do pojazdów komunikacji zbiorowej.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu publicznego w Mieście jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Struktura podaży komunikacji miejskiej będzie jednocześnie kształtowana w zależności od popytu na usługi publicznej komunikacji miejskiej, jak i stanowić będzie narzędzie kształtujące ten popyt, np. zachęcając do skorzystania z komunikacji miejskiej, dzięki większej dostępności publicznego transportu zbiorowego. W związku z powyższym w tym celu sieć publicznego transportu zbiorowego będzie rozbudowywana i modyfikowana stosownie do zmian po stronie popytowej, ale także w celu zwiększenia udziału transportu publicznego w podziale zadań przewozowych, w szczególności poprzez:

- dostosowywanie oferty do zapotrzebowania oraz stosowanie równych taktów połączeń,
- rozwój połączeń komunikacyjnych z otoczeniem funkcjonalnym oraz w regionie,
- modernizacja infrastruktury transportowej,
- zakup zeroemisyjnego taboru,
- integrowanie systemu komunikacji zbiorowej,
- stworzenie optymalnej siatki połączeń względem wypadkowej potrzeb mieszkańców i możliwości finansowych Miasta,
- projektowanie na nowych terenach przekrojów ulic zapewniających możliwość rozwoju komunikacji autobusowej,

- wyposażenie infrastruktury przystankowej wraz z dostosowaniem do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- stosowanie zasad organizacji ruchu i priorytetów dla komunikacji autobusowej, wdrażanie nowoczesnych technologii zarządzania ruchem.

Planowana sieć komunikacyjna publicznego transportu zbiorowego, obejmować będzie gminę Tarnów, z którą zostało zawarte porozumienie międzygminne umożliwiające obsługę komunikacyjną autobusami komunikacji miejskiej w Tarnowie miejscowości Biała przynależnej terytorialnie do Gminy Tarnów. Od 1 września 2024 r. zaczęło również obowiązywać nowe porozumienie międzygminne z Gminą Wierzchosławice.

Niewykluczone jest również zawarcie nowych porozumień międzygminnych z gminami sąsiednimi.

W związku z działalnością Stowarzyszenia Aglomeracji Tarnowskiej skupiającej łącznie 17 jednostek samorządu terytorialnego tj. miasto Tarnów, Dąbrowa Tarnowska, Ciężkowice, Radłów, Ryglice, Tuchów, Zakliczyn, Wojnicz, Żabno, gmina Tarnów, Skrzyszów, Pleśna, Lisia Góra, Wietrzychowice, Wierzchosławice, Szerzyny, Rzepiennik Strzyżewski, docelowo w obszarze funkcjonalnym Stowarzyszenia planuje się powstanie wspólnej obsługi komunikacyjnej tego obszaru.

Należy również dążyć do integracji transportu zbiorowego zarówno na poziomie sąsiadujących gmin jak i na poziomie województwa małopolskiego, z uwzględnieniem również województwa podkarpackiego w obszarach planistycznych, infrastruktury oraz połączeń komunikacyjnych.



Rozwój infrastruktury drogowej pod kątem potrzeb transportu zbiorowego opiera się głównie na realizacji nowych i/lub modernizacji istniejących dróg, którymi prowadzone są linie autobusowe o zasięgu miejskim. Rezultatem zastosowania odpowiednich rozwiązań projektowych i technologii zarządzania i sterowania ruchem są:

- wzrost prędkości komunikacyjnej,
- poprawa dostępności sieci transportowej dla mieszkańców,
- poprawa płynności i dostępności usług,
- nadanie priorytetów pojazdów transportu zbiorowego.

Planowana taryfa

Zmiany w strukturze taryfy i cenach biletów będą dokonywane na podstawie wyników badań marketingowych, zwłaszcza preferencji komunikacyjnych pasażerów i analizy cen biletów uwzględniającej poziom inflacji oraz kosztów inwestycyjnych i eksploatacyjnych.

Planowana jest również integracja taryfowa tarnowskiej komunikacji miejskiej z taryfą autobusową stosowaną przez Koleje Małopolskie w przewozach obsługujących sąsiednie gminy. Ponadto planowana jest również

integracja informacyjna, która umożliwiłaby prezentację w czasie rzeczywistym odjazdów innych przewoźników na tablicach informacji pasażerskiej na terenie miasta Tarnobrzeg.

Planowana sieć

Gmina Miasta Tarnobrzeg planuje wytworzenie systemu komunikacji publicznej opartego na pojazdach zeroemisyjnych. W miarę możliwości finansowych i technicznych Planuje się, iż układ sieci komunikacyjnej będzie się również zmieniać w wyniku dostosowywania jej do zapotrzebowania pasażerów na usługi z zakresu przewozów o charakterze użyteczności publicznej, m.in. poprzez objęcie dostępem do komunikacji miejskiej nowopowstałych generatorów ruchu, szczególnie osiedli mieszkaniowych, wielkopowierzchniowych obiektów handlowo-usługowych i dużych zakładów pracy. Tempo i zakres tych zmian będą uzależnione od możliwości finansowych Miasta oraz oddawanych inwestycji drogowych do użytku.

Planowany jest również rozwój systemu ITS, do którego dołączone zostaną kolejne skrzyżowania - w Mościcach (w ciągu ul. Czerwonych Klonów), skrzyżowanie Zbylitowska – Chemiczna, Błonie – Bora Komorowskiego oraz Mickiewicza – Legionów.

11.2. Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym

W ramach projektu „Zielony transport publiczny w Tarnobrzegu – Zakup autobusów z napędem elektrycznym wraz z infrastrukturą ładowania” operator komunikacji publicznej w Gminie Miasta Tarnobrzeg - MPK Sp. z o.o. w Tarnobrzegu planuje zakup 17 autobusów o napędzie elektrycznym w latach 2025-2026. Wprowadzone do taboru autobusy zeroemisyjne nie będą przypisane do konkretnych linii komunikacyjnych, lecz będzie możliwość obsługi przez ww. pojazdy wszystkich linii komunikacyjnych w celu ich optymalnego wykorzystania.

Nie jest planowany zakup pojazdów napędzanych gazem ziemnym. Do obsługi linii komunikacyjnych planuje się wykorzystywanie autobusów napędzanych gazem

ziemnym, które operator MPK Sp. z o.o. w Tarnobrzegu posiada już w swojej flocie. Obecnie autobusy napędzane gazem ziemnym nie są przypisane do konkretnych linii komunikacyjnych i planowane jest zachowanie takiego stanu rzeczy w przyszłości, dzięki czemu pojazdy te będą miały możliwość obsługi wszystkich linii komunikacyjnych w celu ich optymalnego wykorzystania.

Stacja tankowania autobusów napędzanych gazem ziemnym znajduje się na zajezdni operatora MPK Sp. z o.o. przy ul. Lwowskiej 199A, 33-100 Tarnobrzeg. Zgodnie z zadaniem 11 przedstawionym w Strategii Rozwoju Elektromobilności dla miasta Tarnobrzeg do 2035 r.



w związku z budową biogazowni zlokalizowanej na terenie Tarnowskich Wodociągów planuje się w przyszłości wykorzystać produkowany gaz do zasilania pojazdów spółek komunalnych. Ponadto w przypadku budowy ekologicznej instalacji do produkcji energii elektrycznej i ciepła w wysokosprawnej kogeneracji z wykorzystaniem nienadających się do recyklingu,

przetworzonych odpadów komunalnych tzw. paliwa pre-RDF, planuje się w przyszłości wykorzystanie energii elektrycznej do ładowania pojazdów elektrycznych dla potrzeb transportu miejskiego, pojazdów spółek komunalnych oraz pojazdów użytkowników indywidualnych.

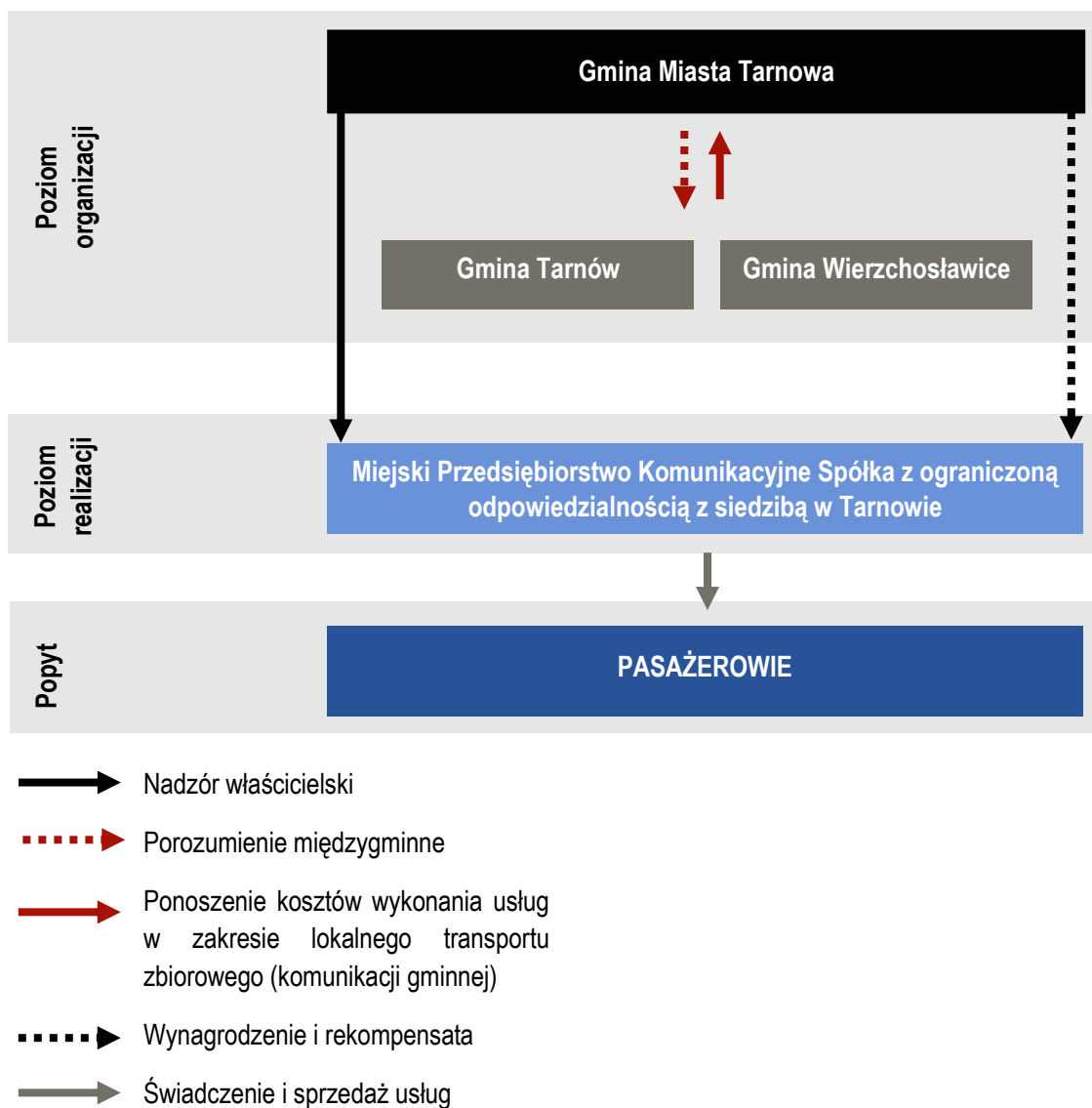


12. Zasady organizacji rynków przewozów

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zdefiniowała pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego jako właściwą jednostkę samorządu terytorialnego, albo ministra właściwego do spraw transportu zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Głównymi zadaniami Organizatora są:

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.



Rysunek 15 Schemat organizacji komunikacji miejskiej w 2024r.
Źródło: opracowanie własne.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Za organizację transportu publicznego w Gminie Miasta Tarnowa oraz gminie Tarnów i gminie Wierzchosławice, z którymi zostało zawarte porozumienie międzygminne umożliwiające obsługę komunikacyjną autobusami komunikacji miejskiej w Tarnowie, odpowiada Gmina Miasta Tarnowa, reprezentowana przez Prezydenta Miasta Tarnowa. W imieniu Prezydenta, określone w art. 15 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego, wykonuje jednostka organizacyjna Gminy Miasta Tarnowa – Zarząd Dróg i Komunikacji w Tarnowie.

Gmina Miasta Tarnowa jako organizator zleca zadania przewozowe Operatorowi - Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu spółce z ograniczoną odpowiedzialnością, z siedzibą w Tarnowie przy ul. Okrężnej 9.

Poniższa tabela przedstawia zadania ustawowe wraz z przyporządkowanymi do nich podmiotami odpowiedzialnymi.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Tabela 27 Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w publicznym transporcie zbiorowym na terenie objętym Planem.

Zadanie	Podmiot odpowiedzialny
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.	Gmina Miasta Tarnowa
Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu.	Gmina Miasta Tarnowa
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców, b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców, c) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo–biletowego, e) systemu informacji dla pasażera.	Gmina Miasta Tarnowa
Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.	Gmina Miasta Tarnowa
Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora.	Gmina Miasta Tarnowa
Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów.	Gmina Miasta Tarnowa
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Gmina Miasta Tarnowa
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Gmina Miasta Tarnowa
Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie. – Prawo Przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Gmina Miasta Tarnowa
Realizacja dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego w sposób wskazany w dokumentach nadrzędnych.	MPK Sp. z o. o. w Tarnowie/ Gmina Miasta Tarnowa
Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.	Gmina Miasta Tarnowa



12.1. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego jest to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora należy przygotowanie i przeprowadzenie postępowania zmierzającego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Sposób przeprowadzenia takiego postępowania regulują przepisy rozdziału 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Na podstawie art. 19 ust. 1 wybór operatora może nastąpić w jednym z następujących trybów:

- ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1605 i 1720) albo
- art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym tzn. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (tzw. wybór z wolnej ręki).

Podmiot wewnętrzny

Organizator może zawrzeć bezpośrednio umowę w trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdy:

- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1.000.000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo

- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt

Podmiotem wewnętrznym w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007 jest (art. 2 lit. j rozporządzenia) odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.

Do 30 czerwca 2016 roku operatorzy komunikacji miejskiej w Tarnowie byli wyłaniany w trybie postępowań przetargowych. Od 1 lipca 2016 roku wszystkie linie tarnowskiej komunikacji miejskiej obsługuje jeden operator na podstawie umowy bezpośredniej, tym operatorem jest MPK Sp. z o.o. w Tarnowie. Umowa bezpośrednia została zawarta z MPK Sp. z o.o. w Tarnowie jako podmiotem wewnętrznym.

Umowa bezpośrednia została zawarta na okres 10 lat na okres od 1 lipca 2016 roku do 30 czerwca 2026 roku. Po wygaśnięciu umowy zawartej z obecnym operatorem nie planuje się zmiany trybu wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.



13. Pożądany standard w przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej

13.1. Informacje ogólne

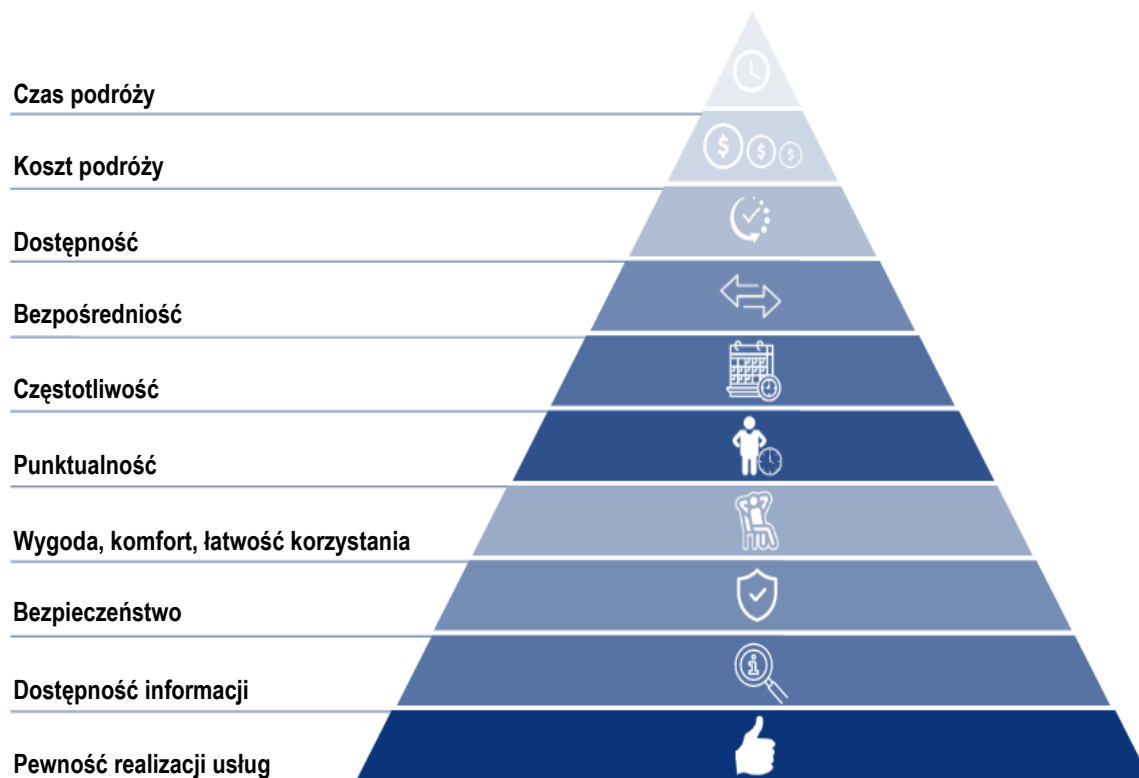
Ranking postulatów przewozowych oraz stopień ich spełnienia to zestaw determinant wskazujących na kierunki kształtowania podziału zadań przewozowych w transporcie zbiorowym z punktu widzenia pasażera. Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinny odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego Planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej.

Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi

publicznego transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie-użytkownicy transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Poniżej przedstawiono przykładowe postulaty transportowe i sposoby ich realizacji:





- **czas podróży** – nadanie priorytetu w sygnalizacji świetlnej dla pojazdów publicznej komunikacji zbiorowej,
- **koszt podróży** – zwiększenie cenowej atrakcyjności biletu okresowego oraz poszerzenie oferty o bilety czasowe,
- **dostępność** – minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku komunikacji zbiorowej, tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków, likwidacja progów na drodze dojścia do przystanków,
- **bezpośredniość** – dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach,
- **częstotliwość** – dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb,
- **punktualność** – dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie – udział odjazdów opóźnionych do 3 min: 5%; natomiast udział kursów przyspieszonych pow. 1 min: mniejszy niż 1%,
- **wygoda, komfort, łatwość korzystania** – budowa nowych wiat przystankowych, dbałość o komfort termiczny użytkowników transportu publicznego, wyposażenie pojazdów w ładowarki USB, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanków, zmniejszenie uporczywości hałasu w podróżowaniu autobusami poprzez wykorzystanie taboru z napędem elektrycznym, zmniejszenie zatłoczenia w autobusach, zwiększenie kultury osobistej i jazdy kierowców.
- **bezpieczeństwo** – monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu,
- **dostępność informacji** – rozwój udostępniania otwartych danych, montaż tablic informacji pasażerskiej,
- **pewność realizacji usług** – zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze przez co i zredukowanie udziału niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych.

Ponadto planując podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Tarnobrzegu należy pamiętać i uwzględniać również:

- ochronę środowiska naturalnego, w tym np. wymianę tabliczek przystankowych na tabliczki w technologii e-papieru,
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,
- ustandaryzowany model oznakowania pojazdów publicznej komunikacji zbiorowej.

13.2. Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska — rozwój elektromobilności w zakresie podwyższania standardu świadczenia usług publicznych

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest on źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenia hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury

transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym. Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

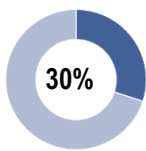
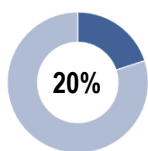
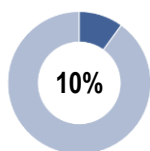
z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NOx),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO).

Obecnie obowiązującą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę. Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Innymi niż zaostrzenie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych. 22 lutego 2018 roku weszła w życie ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która zgodnie z założeniem ma stworzyć warunki do upowszechnienia transportu zeroemisyjnego w Polsce. Możliwości zaproponowane w UoEiPA mają przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego kraju, natomiast rozwój rynku paliw alternatywnych w transporcie może znacząco wpłynąć na poprawę jakości powietrza w miastach. Według tej ustawy gminy i powiaty powyżej 50 000 mieszkańców, do 1 stycznia 2028 roku, powinny zapewnić co najmniej 30% pojazdów elektrycznych w użytkowanej flocie pojazdów, co oznacza, że Gmina Miasta Tarnowa jest bezpośrednio zobligowana do osiągnięcia ww. prognozy.



Spełniając założenia ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych *Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych na terenie Gminy Miasta Tarnowa* w jednym z wariantów zakładała do 2028 r. wprowadzenie do taboru 29 pojazdów zeroemisyjnych.

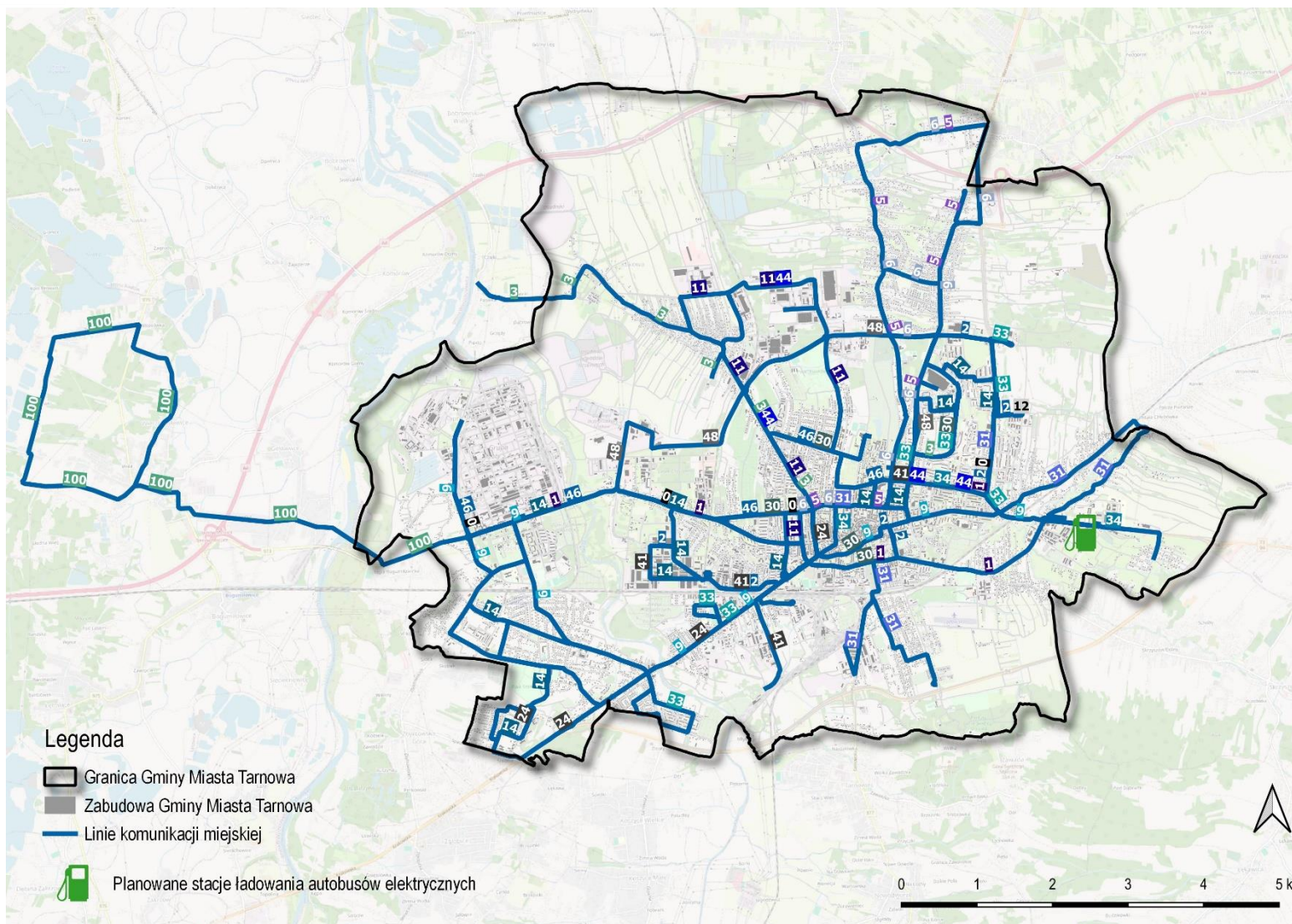
Obecnie w taborze komunikacji miejskiej w Tarnowie nie występują pojazdy zeroemisyjne.

W latach 2025-2026 planuje się realizację zadania pn. „Zielony transport publiczny w Tarnowie – Zakup autobusów z napędem elektrycznym wraz z infrastrukturą ładowania” w ramach programu „Zielony Transport publiczny”. W zakresie zadania operator MPK Sp. z o.o. w Tarnowie planuje zakup 17 autobusów o napędzie elektrycznym wraz z infrastrukturą ładowania w postaci 9 ładowarek stacjonarnych i 1 ładowarki mobilnej. Planowana jest budowa stacji ładowania pojazdów transportu publicznego na ul. Lwowskiej 199a w Tarnowie, dz. ewid. 55/112 obręb 221.

Operator komunikacji zbiorowej na terenie Gminy Miasta Tarnowa – MPK Sp. z o.o. w Tarnowie planuje dalsze inwestycje taborowe i tak w 2029 r. planowany jest zakup kolejnych 12 sztuk autobusów elektrycznych.

Zważając zatem na konieczność zachowania restrykcyjnych norm oraz potrzebę ochrony środowiska naturalnego Gmina Miasta Tarnowa dąży do wywiązywania się z nałożonych na nią zadań oraz planuje dalszy zakup i eksploatację na swoim terenie pojazdów zeroemisyjnych, co przyczyni się do poprawy stanu powietrza oraz wpłynie na poprawę jakości życia mieszkańców Miasta. Eksploatacja pojazdów zeroemisyjnych zamiast pojazdów spalinowych na terenie Tarnowa pozwoli na lepszą ochronę środowiska naturalnego, co także przyczyni się do ograniczenia emisji hałasu.

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY MIASTA TARNOWA**
z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Rysunek 16 Planowane stacje ładowania autobusów elektrycznych w Gminie Miasta Tarnowa
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od ZDiK.



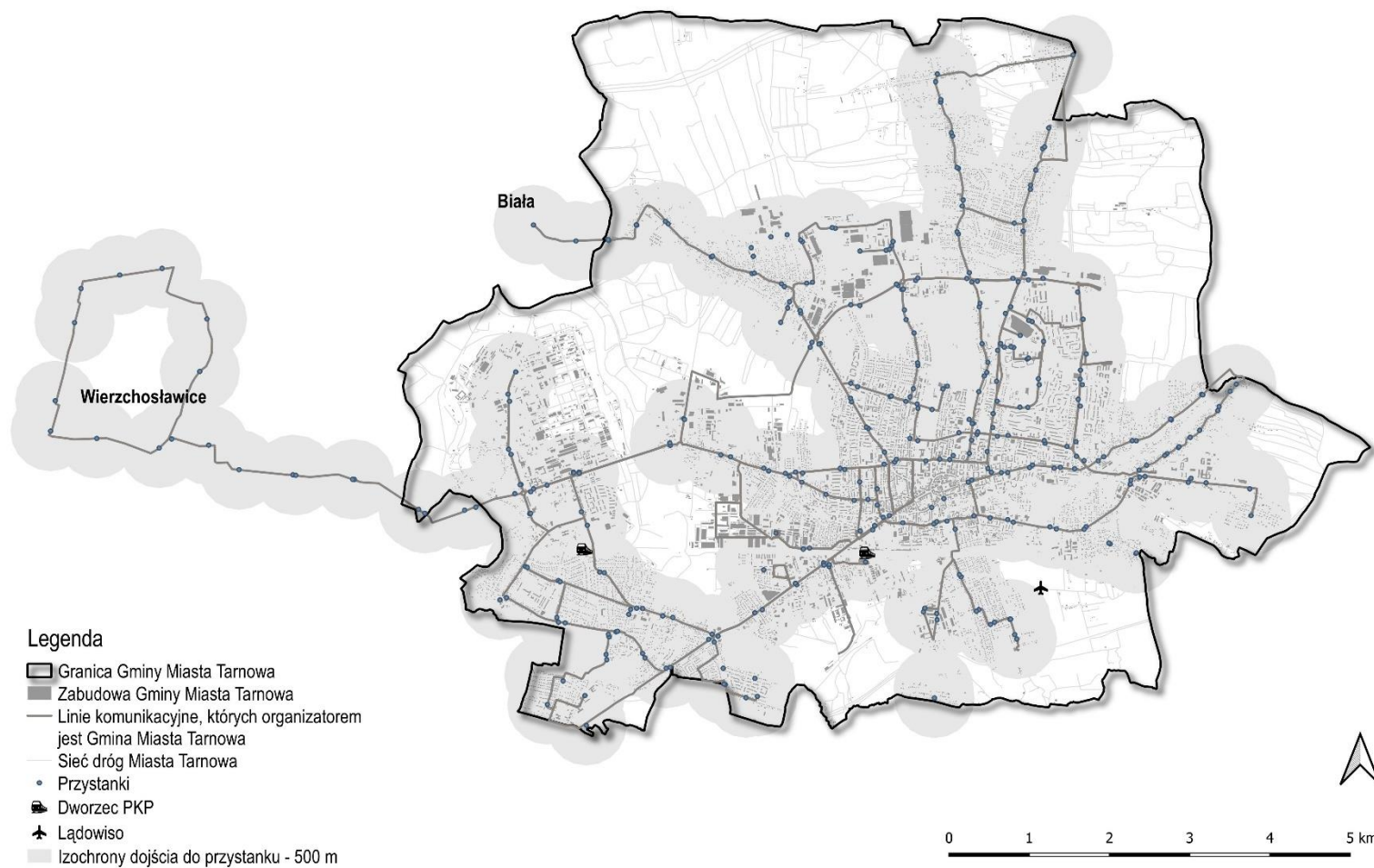
13.3. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej

Organizator komunikacji miejskiej zapewni możliwość bezpośredniego dojazdu do obszaru centrum z każdego osiedla Miasta. Nie gwarantuje się natomiast możliwości połączeń bezpośrednich ze sobą wszystkich osiedli. W przewozach wykonywanych w ramach publicznego transportu zbiorowego obsługiwane będą wszystkie przystanki leżące na trasach zaplanowanych linii komunikacyjnych. Odległości pomiędzy przystankami powinny być dostosowane do lokalizacji źródeł i celów podróży, jak najbliżej generatorów ruchu. Na kolejnym rysunku przedstawiono zasięg obsługi komunikacyjnej przystanków obsługiwanych przez MPK Sp. z o.o. w Tarnowie z zaznaczonymi obszarami stref dojazdu na terenie Gminy Miasta Tarnowa.

Dostępność infrastruktury przystankowej definiowana jest jako czas dojazdu do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Na obszarze miejskim zurbanizowanym uznaje się za komfortową strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego odległość 300–600 m, co w przeliczeniu na czas uznaje się około 5 minut. Natomiast na terenach niezurbanizowanych za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się odległość 1 000 m.

Jednakże czas dojazdu do przystanku komunikacyjnego zależy od wielu czynników, m.in. od struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych np. z pokonywaniem przez pieszych obiektów/miejsc kolizyjnych (miejsca kolizji potoków ruchu pieszego, miejsca kolizji potoku ruchu samochodowego i pieszego, różnice poziomów). W celu zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej planuje się lokalizację nowych przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu oraz modernizację istniejących przystanków komunikacyjnych, likwidując wszelkie bariery architektoniczne. Planując rozwój sieci przystanków powinno się brać również pod uwagę, aby odległości między odpowiadającymi przystankami po obu stronach drogi nie były zbyt duże.

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY MIASTA TARNOWA**
z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Rysunek 17 Dostępność do przystanków komunikacji miejskiej na terenie Gminy Miasta Tarnowa
Źródło: opracowanie własne



13.4. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Jedną z ważnych ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, ponieważ często osoby te nie mają możliwości samodzielnego podróżowania. W ostatnich latach zarówno w Polsce jak

i w Tarnobrzegu obserwuje się wzrost liczby osób niepełnosprawnych. W 2023 r. wydano 2560 orzeczeń o niepełnosprawności, co stanowi wzrost o 18,74% w stosunku do roku 2021.

Tabela 28 Liczba wydanych orzeczeń o niepełnosprawności w Gminie Miasta Tarnobrzeg w latach 2021-2023

Stopień niepełnosprawności	Liczba wydanych orzeczeń		
	2021	2022	2023
Znaczny	596	635	829
Umiarkowany	1160	1296	1316
Lekki	245	280	252
Dzieci do 16-stego roku życia	155	168	163
Razem	2156	2379	2560

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Miejski Zespół do Spraw Orzekania o Niepełnosprawności w Tarnobrzegu.

Dostępność systemu transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej zdolności ruchowej powinna być rozpatrywana pod względem dwóch aspektów, tj. infrastruktury oraz taboru używanego w przewozach realizowanych na terenie Gminy Miasta Tarnobrzeg.

Dostępność należy rozumieć poprzez zagwarantowanie pełnej swobody w poruszaniu się publicznymi środkami transportu, bez ograniczeń. Dostępność oznacza również, że osoby z niepełnosprawnościami oraz osoby o ograniczonej zdolności ruchowej nie powinny ponosić zwiększonych wydatków na podróże. Przewoźnik realizujący usługi taborem autobusowym na zlecenie Organizatora transportu ma obowiązek świadczyć usługi taborem, który jest przystosowany do obsługi osób z niepełnosprawnościami. Wszystkie autobusy, które wykonują zadania przewozowe na terenie Gminy Miasta Tarnobrzeg przystosowane są do przewozu wózków inwalidzkich – są to autobusy 100% niskopodłogowe. Pojazdy wyposażane są również w system informacji pasażerskiej, który oferuje możliwość zapowiedzi przystanków, nr linii oraz kierunku za pomocą fonii. Jest

to działanie skierowane głównie do osób mających problemy ze wzrokiem.

Ponadto odpowiedzialność władz samorządowych za organizację życia publicznego przejawiać się powinna w następujących działaniach prowadzących do likwidacji istniejących barier w przemieszczaniu się osób niepełnosprawnych:

- przystanki wyposażane w pasy ostrzegawcze, które ostrzegają przed zbliżaniem się do krawędzi peronu. W miarę możliwości przestrzennych wprowadzenie pasów doprowadzające do właściwych pól oczekiwania i/lub wiaty przystankowej,
- umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliższej krawędzi przystankowej,
- lokalizowanie nowych przystanków komunikacji zbiorowej połączonych z lokalizacją ciągów pieszych,
- eliminowanie barier poruszania się poprzez: likwidację barier na drodze dojścia do



przystanku komunikacji zbiorowej oraz likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych, dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,

- stosowaniu systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej w postaci zniżki dla wybranych grup pasażerów oraz bezpłatnych przejazdów dla wybranych grup pasażerów.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto

wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie „starzenia się” społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną — dlatego będą wybierać komunikację zbiorową. Miasto, w miarę posiadanych możliwości finansowych, będzie dążyć, aby przedstawione powyżej rozwiązania były stosowane u Operatora publicznego transportu zbiorowego w Gminie Miasta Tarnowa.

13.4.1. Standard w zakresie taboru

W ramach najbliższych inwestycji taborowych komunikacji miejskiej w Tarnobrzegu planuje się zakup autobusów zeroemisyjnych wraz z niezbędnym systemem ładowania, w pełni dostosowanych do obsługi osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Ładowanie baterii odbywać się będzie na terenie zajezdni za pomocą ładowarek stacjonarnych, typu plug-in. Szczególne znaczenie przy zakupie taboru będą miały parametry w zakresie:

- poziomu podłogi (pożądane są pojazdy ze 100% niska podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz), wyposażenie w tzw. „przyklęk”,
- zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózków inwalidzkich,
- instalacji urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości i rozmieszczenia,
- dostępności informacji wizualnej dostosowanej do potrzeb osób niedosłyszących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących,
- systemu monitoringu przestrzeni pasażerskiej i stanowiska kierowcy, zapewniający nagrywanie zdarzeń w sposób ciągły i późniejsze ich odtwarzanie,
- wyposażenia pojazdów w system lokalizacji autobusów w czasie rzeczywistym,
- pojazdy wyposażone w ładowarki USB (min. dwie na autobus, zarówno złącze typu USB-A, jak i USB-C) — umożliwiające ładowanie urządzeń elektronicznych posiadających opcję zasilania poprzez gniazdo USB,
- pojazdy wyposażone w klimatyzację całopojazdową, niezależną dla przestrzeni pasażerskiej.



13.4.2. Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych

Na etapie projektowania infrastruktury przystankowej uwzględniane będą potrzeby osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Oprócz zapewnienia mobilności osobom niepełnosprawnym, do zadań własnych samorządów należy także zapewnienie mobilności osobom nie posiadającym własnego środka transportu, osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści), rodzicom z małymi dziećmi oraz dzieciom i młodzieży szkolnej. Wobec tych grup też

należy wprowadzać udogodnienia likwidujące bariery utrudniające przemieszczanie się transportem publicznym na obszarze działania Organizatora.

Przy budowie, remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowane są poniższe działania oraz standardy:

Usuwanie barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej

- Droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych,
- pokonanie jezdni prowadzącej do przystanku powinno być wyznaczone i bezpieczne dzięki obniżeniu wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracaniu długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie – azyle na przejściach dla pieszych,
- przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barierek, drzew, śmietników itp.).

Odpowiednia organizacja przystanku

- Wszystkie przystanki, z których będzie w przyszłości korzystał wybrany operator będą posiadać widoczną nazwę. Nazwa ta powinna być zawarta na rozkładzie jazdy (daje to pewność, że to prawidłowy rozkład) oraz w sposób widoczny dla pasażerów wysiadających – na słupku bądź na wiacie.

Odpowiednie wyposażenie przystanku

- Wiata powinna mieć trzy pełne ściany, dach i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne dni,
- wiata powinna zostać wyposażona w miejsca siedzące oraz miejsce dla osoby na wózku inwalidzkim bądź na postawienie wózka z dzieckiem,
- w pobliżu przystanku powinna znajdować się latarnia uliczna,
- na każdym przystanku obowiązkowo powinien znajdować się kosz na odpady.

Dostępność przystanku

- Dotarcie do przystanku może się odbyć również w inny sposób, np. rowerem. Dlatego też główne nowo budowane jak i modernizowane przystanki autobusowe powinny być wyposażane w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride,
- lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży,
- wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza,
- warto poprzez inny rodzaj nawierzchni, rowki i wypustki wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatą.



13.4.3. Standard w zakresie informacji pasażerskiej

Z punktu widzenia osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności sensoryczno–poznawczej szczególnie istotnymi kwestiami w publicznym transporcie są:

- **informacja dźwiękowa**, która umożliwia osobom o ograniczonej sprawności słuchu i niedowidzącym zidentyfikować przystanek komunikacyjny podczas podróży,
- **informacja wizualna**, która umożliwia podróż osobom niedosłyszącym.

Wymienione powyżej elementy pozytywnie wpływają na standard usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej. Zważywszy na fakt, iż wśród osób zainteresowanych podróżami publiczną komunikacją zbiorową na terenie Gminy Miasta Tarnobrzeg są w dużej mierze osoby starsze, a obecne prognozy demograficzne wskazują na postępujący proces „starzenia się” społeczeństwa należy szczególną uwagę zwrócić na dostosowanie środków transportu do potrzeb i wymagań tej grupy użytkowników.



14. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażerów

Jednym z zadań sprawnego systemu informacji dla pasażerów jest podwyższanie jakości oferty transportu zbiorowego i integrowanie sieci komunikacyjnej. Kompleksowy i rozbudowany system informacji pasażerskiej sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako przemyślany, spójny oraz łatwo dostępny. Przygotowany nieodpowiednio uważany jest za chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany oraz nieuwzględniający potrzeb przewoźnych mieszkańców.

Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów może stać się przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i szeroko dostępne informacje dla podróżnych.

Informacja pasażerska powinna być dla pasażerów dostępna w momencie:



podróży



w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej



w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej

Informacja pasażerska powinna być dostępna w różnych kanałach informacyjnych oraz na każdym etapie planowania podróży. Z perspektywy pasażera istotne treści powinny być publikowane:



na przystankach



w pojazdach komunikacji zbiorowej



w Internecie



poprzez aplikacje dedykowane dla urządzeń mobilnych



Informacja pasażerska jest udostępniana przez Operatora:

- na przystankach komunikacyjnych – w postaci rozkładu jazdy linii komunikacyjnych zatrzymujących się na danym przystanku,
- wewnątrz pojazdu – informacje o taryfie, opłatach dodatkowych oraz zmianach w funkcjonowaniu komunikacji realizowanej przez Operatora,
- tablicach systemu dynamicznej informacji pasażerskiej – informacja o czasie przyjazdu na przystanek,
- w punktach obsługi klienta – informacje o rozkładach jazdy, taryfie, opłatach dodatkowych, zmianach w funkcjonowaniu komunikacji realizowanej przez Operatora,
- na stronie internetowej Operatora - informacje o rozkładach jazdy, taryfie, opłatach dodatkowych, uprawnień do ulg i zwolnień z opłat za przejazdy, zmianach w funkcjonowaniu komunikacji realizowanej przez Operatora, regulaminie.

W Mieście jest wdrożony System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, który dostarcza dyspozytorom oraz osobom zarządzającym transportem w czasie rzeczywistym informacje o pozycji poszczególnych pojazdów i ich relacji do rozkładów jazdy.

Obecny system informacji pasażerskiej w Tarnowie składa się z kilku elementów:

- Elektroniczne tablice LED na przystankach
 - 59 tablic zamontowanych na 55 przystankach autobusowych,
 - dynamiczna oraz statyczna informacja o odjazdach autobusów komunikacji miejskiej,
 - zapowiedzi głosowe po wciśnięciu przycisku znajdującego się na konstrukcji wsporczej tablicy lub za pomocą pilota.
- Tablice informacyjne i urządzenia informacji dźwiękowej w autobusach
 - informację wizualną zapewniają elektroniczne tablice kierunkowe, zainstalowane są z przodu,

z boku i z tyłu oraz we wnętrzu pojazdu, ekrany LDC, na których prezentowane są:

- mapa miasta z naniesioną aktualną pozycją autobusu,
- diagram z najbliższymi przystankami,
- informacja o możliwych przesiadkach na inne linie komunikacji miejskiej,
- informacja o wolnych rowerach na stacjach TRM,
- aktualny rozkład PKP (linie przejeżdżające obok dworca PKP),
- system zapowiedzi głosowej informujący:
 - wewnątrz pojazdu o obecnym oraz następnym przystanku,
 - na zewnątrz pojazdu o numerze linii oraz kierunku jazdy.
- Naklejki z kodami QR/NFC na przystankach (po zeskanowaniu kodu QR lub zbliżeniu urządzenia z włączonym modułem NFC na smartfonie/tablecie pojawiają się informacje o najbliższych odjazdach (w formie tzw. wirtualnej tablicy)).
- Aplikacja mobilna „myBus online”
 - dostępna na urządzenia z systemem Android i OS,
 - funkcja śledzenia autobusów na mapie,
 - umożliwia wyświetlanie najbliższych odjazdów,
 - zawiera aktualny rozkłady jazdy, trasy autobusów,
 - posiada funkcję planowania podróży.
- Strona internetowa www.rozklad.komunikacja.tarnow.pl
 - funkcja śledzenia autobusów na mapie,
 - umożliwia wyświetlanie najbliższych odjazdów,
 - zawiera aktualny rozkłady jazdy, trasy autobusów, informacje o biletach i taryfach,
 - posiada funkcję planowania podróży.
- Mapy Google
 - statyczny oraz dynamiczny rozkład jazdy,
 - funkcja planowania podróży.

Planowany jest dalszy rozwój informacji pasażerskiej m.in. poprzez zwiększenie ilości elektronicznych tablic na przystankach autobusowych.



15. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego jest strategicznym zadaniem Organizatora transportu. Procesy zarządcze muszą opierać się na założeniach planów transportowych, miejskiej polityki transportowej, parkingowej i ekologicznej, muszą także wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w aspekcie jakości usług, świadczonych w ramach publicznego transportu zbiorowego

i przewidywać ryzyka, skutkujące utrudnieniami w działalności transportu publicznego.

Cel zrównoważonego rozwoju zostanie osiągnięty dzięki dążeniu do osiągnięcia względnej równowagi w podziale zadań przewozowych, tj. pomiędzy transportem indywidualnym a transportem zbiorowym, z naciskiem na nadawanie priorytetów dla transportu zbiorowego.



Rysunek 18 Determinanty określające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Gminie Miasta Tarnowa.
Źródło: opracowanie własne.

Jednakże należy pamiętać, iż punktem wyjścia do planowanych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest ocena możliwości finansowych Gminy Miasta Tarnowa — ograniczenia budżetowe mają bezpośredni wpływ na realne wdrożenie założonych celów. Ponadto należy pamiętać, iż proces wdrożenia

i rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest procesem ciągłym, charakteryzującym się złożonością, zatem jakiegokolwiek zmiany mogą pośrednio lub bezpośrednio wpłynąć na inne dziedziny życia mieszkańców Tarnowa.



Tabor

Celem zrównoważonego rozwoju jest przede wszystkim poszanowanie środowiska naturalnego, w związku z czym planuje się oparcie systemu publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Miasta Tarnowa o autobusy niskoemisyjne lub zeroemisyjne. Z uwagi również na fakt, iż publiczny transport zbiorowy powinien

być dostępny dla wszystkich zainteresowanych mieszkańców, również osób starszych i z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej, pojazdy będą dostosowane do obsługi każdej grupy społecznej.

Integracja systemu publicznego transportu zbiorowego



Integracja przestrzenno-funkcyjna

Cel: zachowanie spójności przestrzennej i usprawnienie przesiadek

Sposób realizacji: dążenie do zachowania spójności, czytelności i zwartości ukształtowania pasażerskich węzłów przesiadkowych oraz do skoordynowania rozkładu jazdy w celu usprawnienia przesiadek.



Integracja technologiczna i taryfowa

Cel: poprawa jakości świadczonych usług transportowych.

Sposób realizacji: kompatybilność systemów informatycznych w urządzeniach sterowania ruchem, w systemach łączności oraz w portalach informacji dla podróżnych różnych przewoźników. Integracja taryfowa tarnowskiej komunikacji miejskiej z taryfą autobusową stosowaną przez Koleje Małopolskie w przewozach obsługujących sąsiednie gminy.



Integracja instytucjonalna

Cel: poprawa organizacji transportu na terenie Gminy Miasta Tarnowa i gmin ościennych.

Sposób realizacji: zapewnienie jednolitości wymagań w sporządzanych specyfikacjach warunków zamówienia publicznego, gwarantującej kompatybilność tworzonych systemów zarządzania i informacji. Koordynowanie oferty przewozowej świadczonej przez poszczególnych operatorów o różnym zasięgu terytorialnym. Koordynowanie procesów planowania, projektowania, budowy, modernizacji, wprowadzania do użytku, eksploatacji i utrzymania systemu transportowego.



Przystanki komunikacyjne

W przypadku wystraczających środków finansowych rozważona zostanie modernizacja przystanków miejskich poprzez budowę autonomicznych wiat przystankowych oraz ekologicznych zielonych przystanków. Autonomiczne bądź tzw. inteligentne wiaty przystankowe są to przystanki, w których zasilanie odbywa się poprzez

moduły fotowoltaiczne zlokalizowane na dachu. Wiatę dodatkowo wyposażać można w: monitoring wizyjny, oświetlenie wiaty jak i terenu przyległego, czujnik ruchu służący do sterowania oświetleniem, zegar cyfrowy, termometr oraz czujnik jakości powietrza, punkty ładowania USB i telefonów komórkowych.

Pozostałe działania, mające wpływ na poprawę systemu publicznego transportu zbiorowego

Rozwój sieci publicznego transportu zbiorowego oraz powiązanej z nią sieci nowoczesnych, zrównoważonych systemów komunikacji pieszej i rowerowej dla poprawy warunków codziennej mobilności.

Zapewnienie odpowiedniej częstotliwości kursowania i zdolności przewozowej publicznego transportu zbiorowego.

Budowa i modernizacja infrastruktury publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy.

Promocja i rozwój rozwiązań w zakresie integracji funkcjonalno-przestrzennej podsystemów transportowych, np. P&R, B&R.

Rozbudowa sieci skrzyżowań z priorytetami dla transportu zbiorowego.

Doskonalenie kwalifikacji i motywujących warunków pracy pracowników miejskiego systemu transportowego.

Dostosowanie sieci publicznego transportu zbiorowego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz osób starszych (likwidacja barier architektonicznych).

Tworzenie spójnych tras rowerowych.



16. Monitorowanie rezultatów i weryfikacja oraz aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

16.1. Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju transportu publicznego

W okresie planowania (do 2034 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

- Plan zrównoważonego transportu rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa,
- prowadzenie badań marketingowych, co około 5 lat, dotyczących:
 - wielkości popytu,
 - przekrojowej struktury popytu,
- prowadzenie badań dotyczących wielkości popytu (nappełnień pojazdów) w okresie wakacyjnym,
- rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu,

preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych,

- realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz potrzebę ochrony środowiska naturalnego.

W przypadku nowych, rozwijających się rejonów Tarnowa korytarze główne i podstawowe komunikacji publicznej wraz z lokalizacją przystanków powinny być przewidziane w planie zagospodarowania przestrzennego. Zaplanowane powinny być również odpowiednie pętle autobusowe, umożliwiające bezpieczne manewrowanie oraz postój autobusów. Wytyczane w korytarzach głównych ulice powinny posiadać pasy ruchu wyłącznie dla autobusów oraz stwarzać możliwość zorganizowania ścieżek rowerowych wzdłuż ulic



16.2. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Artykuł 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymieniść wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Miejską w Tarnobrzegu.



17. Spisy wykresów, tabel, rysunków i map

17.1. Spis tabel

Tabela 1 Ruch naturalny i wędrowniczy na obszarze Gminy Miasta Tarnowa w latach 2017-2022.	17
Tabela 2 Zmiana bezrobocia rejestrowanego na terenie Gminy Miasta Tarnowa w latach 2017-2022.	18
Tabela 3 Najistotniejsze inwestycje drogowe - zrealizowane, w trakcie realizacji i planowane.....	23
Tabela 4 Szlaki rowerowe Ziemi Tarnowskiej przebiegające przez Tarnów	26
Tabela 5 Linie komunikacyjne organizowane przez ZDiK	31
Tabela 6 Liczba wozokilometrów komunikacji miejskiej w Tarnowie wykonywanych w gminach objętych porozumieniem międzygminnym w latach 2021 – 2024	32
Tabela 7 Dzienna liczba wozokilometrów komunikacji miejskiej w Tarnowie w 2024 r.	32
Tabela 8 Liczba wykonanych wozokilometrów na poszczególnych liniach w ciągu dnia w podziale na dni tygodnia .	33
Tabela 9 Charakterystyka autobusów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjnej	35
Tabela 10 Wykaz osiedli Gminy Miasta Tarnowa wraz z liczbą mieszkańców	49
Tabela 11 Liczba przewiezionych pasażerów w latach 2021-2023 z podziałem na numer linii	51
Tabela 12 Prognozowana liczba ludności do roku 2060.	52
Tabela 13 Prognozowana struktura ludności do roku 2060.	53
Tabela 14 Ważniejsze urzędy i instytucje w Tarnowie	54
Tabela 15 Placówki oświatowe w Tarnowie	54
Tabela 16 Uczelnie wyższe na terenie Tarnowa	56
Tabela 17 Ważniejsze obiekty sportowe i kulturowe w Tarnowie.....	58
Tabela 18 Tarnowskie placówki służby zdrowia.....	59
Tabela 19 Główne obiekty handlowo-usługowe w Tarnowie.....	60
Tabela 20 Całkowity koszt obsługi przez operatora linii komunikacji tarnowskiej miejskiej w latach 2021, 2022 i 2023.	83
Tabela 21 Udział JST w finansowaniu kosztów obsługi linii komunikacji miejskiej w latach 2021,2022 i 2023.	83
Tabela 22 Przychody z biletów oraz z opłat dodatkowych w latach 2021,2022 i 2023.	83
Tabela 23 Ceny biletów w formie papierowej lub zakupione za pośrednictwem telefonu	86
Tabela 24 Ceny biletów na posiadaczy Tarnowskiej Karty Miejskiej w wersji premium	86
Tabela 25 Ceny biletów na posiadaczy Tarnowskiej Karty Miejskiej w wersji standard	87
Tabela 26 Ceny biletów okresowych.....	87
Tabela 27 Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w publicznym transporcie zbiorowym na terenie objętym Planem.....	95
Tabela 28 Liczba wydanych orzeczeń o niepełnosprawności w Gminie Miasta Tarnowa w latach 2021-2023	103



17.2. Spis wykresów

Wykres 1 Zmiany w liczbie ludności Gminy Miasta Tarnowa w latach 2004 – 2022	15
Wykres 2 Zmiany struktury ludności w Gminie Miasta Tarnowa w latach 2004-2022	17
Wykres 3 Wartość wskaźnika motoryzacji w Polsce, województwie małopolskim oraz powiecie m. Tarnów w latach 2012-2022	21
Wykres 4 Lata produkcji autobusów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjne	36
Wykres 5 Zestawienie liczby pasażerów wyjeżdżających oraz wjeżdżających z/do Tarnowa z poszczególnych gmin	62
Wykres 6 Liczba pasażerów podróżujących z Tarnowa do Gminy Tarnów	63
Wykres 7 Liczba pasażerów podróżujących z Gminy Tarnów do Tarnowa	63
Wykres 8 Liczba pasażerów podróżujących z Tarnowa do Gminy Żabno	64
Wykres 9 Liczba pasażerów podróżujących z Gminy Żabno do Tarnowa	64
Wykres 10 Liczba pasażerów podróżujących z Tarnowa do Gminy Pleśna	65
Wykres 11 Liczba pasażerów podróżujących z Gminy Pleśna do Tarnowa	65
Wykres 12 Liczba pasażerów podróżujących z Tarnowa do Gminy Ryglice	66
Wykres 13 Liczba pasażerów podróżujących z Gminy Ryglice do Tarnowa	66
Wykres 14 Płeć respondentów	70
Wykres 15 Wiek respondentów	70
Wykres 16 Wykształcenie respondentów	70
Wykres 17 Aktywność zawodowa respondentów	71
Wykres 18 Pytanie 1: Czy mieszka Pani/Pan w Tarnowie?	71
Wykres 19 Pytanie 2: Proszę wskazać liczbę przesiadek w trakcie jednej podróży?	72
Wykres 20 Pytanie 3: Jakim środkiem transportu Pani/Pan najczęściej podróżuje do miejsca nauki lub pracy?	72
Wykres 21 Pytanie 4: Czy ma Pan/Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?	72
Wykres 22 Pytanie 5: Jak często w podróżach miejskich i podmiejskich korzysta Pan/i z samochodu?	73
Wykres 23 Pytanie 5: Jak często w podróżach miejskich i podmiejskich korzysta Pan/i z autobusu?	73
Wykres 24 Pytanie 5: Jak często w podróżach miejskich i podmiejskich korzysta Pan/i z roweru?	74
Wykres 25 Pytanie 6: Dlaczego, dysponując samochodem, korzysta Pan/i w podróżach miejskich i podmiejskich z komunikacji zbiorowej?	74
Wykres 26 Pytanie 7: Ile średnio wykonuje Pan/i podróży w dzień roboczy? (np. przejazd z domu do pracy to jedna podróż, przejazd z domu do pracy i z pracy do domu to dwie podróże)	75
Wykres 27 Pytanie 8: Z jakiego rodzaju biletów Pani/Pan korzysta?	75
Wykres 28 Pytanie 9: Jeżeli w pytaniu 8 zaznaczono korzystanie z biletu ulgowego, proszę wskazać powód.	75
Wykres 29 Pytanie 10: Jeżeli w pytaniu 8 zaznaczono korzystanie z biletu bezpłatnego, proszę wskazać powód. ...	76
Wykres 30 Pytanie 11: Jaki standard wygody jest dla Pana/Pani akceptowalny w pojazdach komunikacji zbiorowej?	76
Wykres 31 Pytanie 12: Jakie rozwiązania jest Pani/Pan skłonny/a zaakceptować w celu ograniczenia ruchu samochodowego w centrum miasta?	77
Wykres 32 Pytanie 13 a): Który z postulatów transportowych uważa Pani/Pan za najważniejszy?	78
Wykres 33 Pytanie 13 a): Który z postulatów transportowych uważa Pani/Pan za najmniej ważny?	79
Wykres 34 Pytanie 13 b): Proszę ocenić w skali od 1 do 5 (gdzie „1” – bardzo niski, a „5” – bardzo dobry) zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację miejską	80
Wykres 35 Pytanie 13 c): Jakość realizacji którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczął/a Pan/Pani częściej korzystać z komunikacji miejskiej?	81
Wykres 36 Rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych w 2023 r.	85



17.3. Spis rysunków

Rysunek 1 Położenie Gminy Miasta Tarnowa.....	12
Rysunek 2 Położenie Gminy Miasta Tarnowa.....	12
Rysunek 3 Gęstość zaludnienia w osiedlach Gminy Miasta Tarnowa	15
Rysunek 4 Stopa bezrobocia rejestrowanego w Mieście Tarnów w latach 2012,2017,2022.	18
Rysunek 5 Ideogram układu komunikacyjnego miasta Tarnowa.	22
Rysunek 6 Infrastruktura rowerowo-piesza na terenie Tarnowa	27
Rysunek 7 Sieć kolejowa w Tarnowie.....	30
Rysunek 8 Schemat komunikacji organizowanej przez ZDiK.....	32
Rysunek 9 Mapa linii miejskich	34
Rysunek 10 Lokalizacja stacji tankowania gazu ziemnego	36
Rysunek 11 Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego i zmiany planów uchwalone	46
Rysunek 12 Sieć zintegrowanych węzłów przesiadkowych wyznaczona w SUIKZP	48
Rysunek 13 Podział Tarnowa na osiedla	49
Rysunek 14 Układ obszarów centralnych	50
Rysunek 15 Schemat organizacji komunikacji miejskiej w 2024 r.....	93
Rysunek 16 Planowane stacje ładowania autobusów elektrycznych w Gminie Miasta Tarnowa.....	100
Rysunek 17 Dostępność do przystanków komunikacji miejskiej na terenie Gminy Miasta Tarnowa	102
Rysunek 18 Determinanty określające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Gminie Miasta Tarnowa.	109

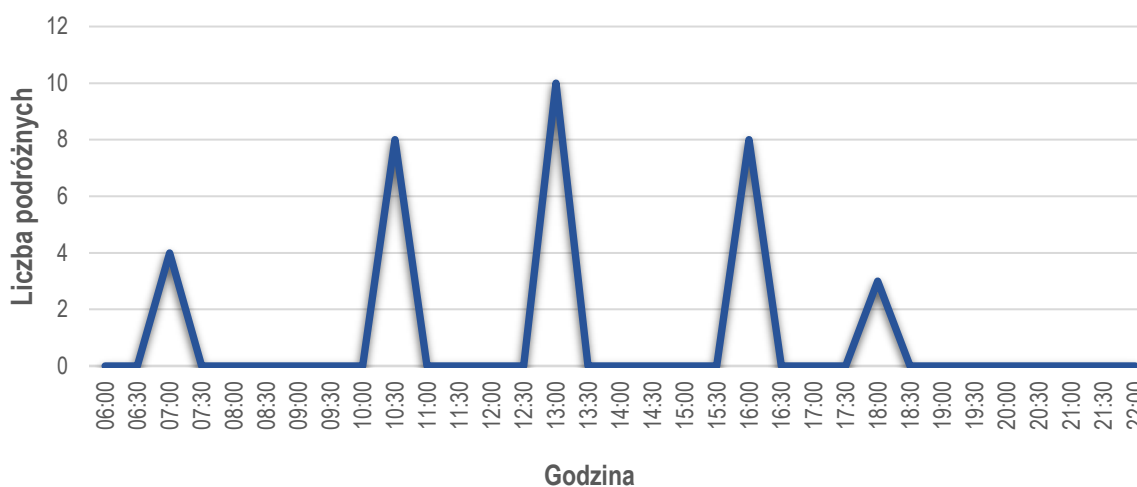


Załącznik nr 1

W niniejszym załączniku zawarto wykresy liczby podróżnych korzystających w podróżach międzygminnych z usług świadczonych przez przewoźników komercyjnych w podziale na interwały półgodzinne. Poniższe wykresy stanowią kontynuację

wyników badań napelnienia pojazdów komunikacji zbiorowej przewoźników prywatnych przedstawionych w punkcie 7.4 Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego transportu Zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa.

Z Tarnowa do Gminy Borzęcin

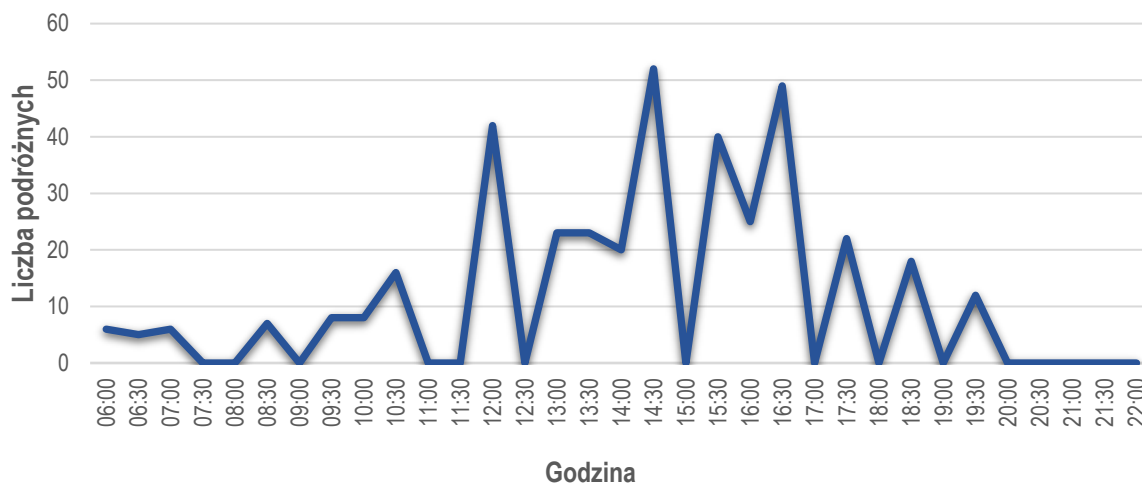


Z Tarnowa do Gminy Brzesko

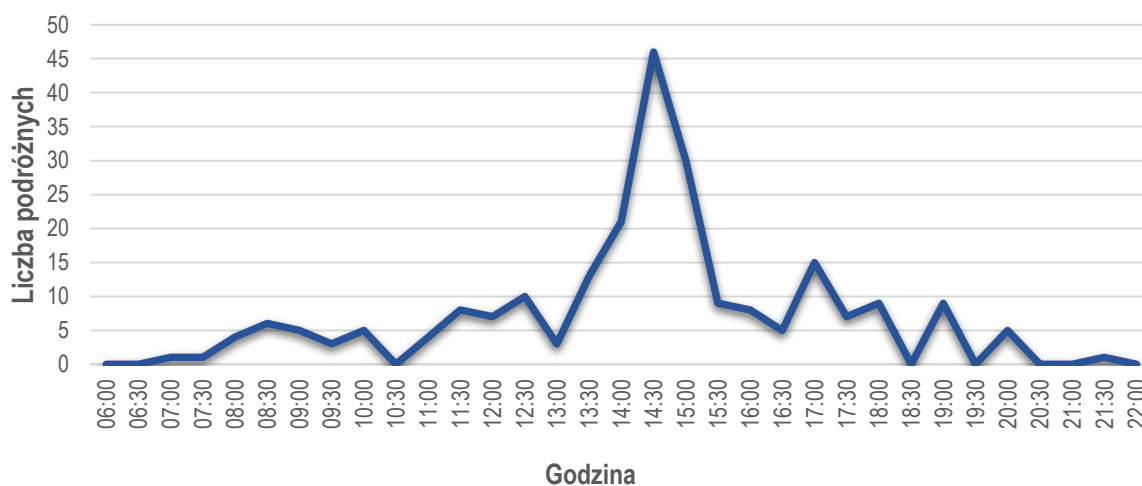




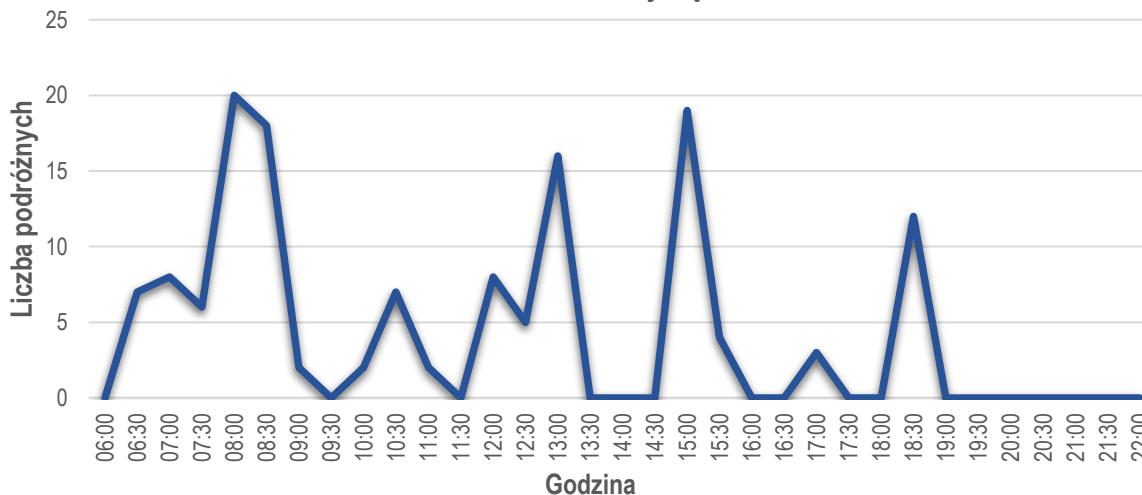
Z Tarnowa do Gminy Ciężkowice



Z Tarnowa do Gminy Dąbrowa Tarnowska



Z Tarnowa do Gminy Dębno

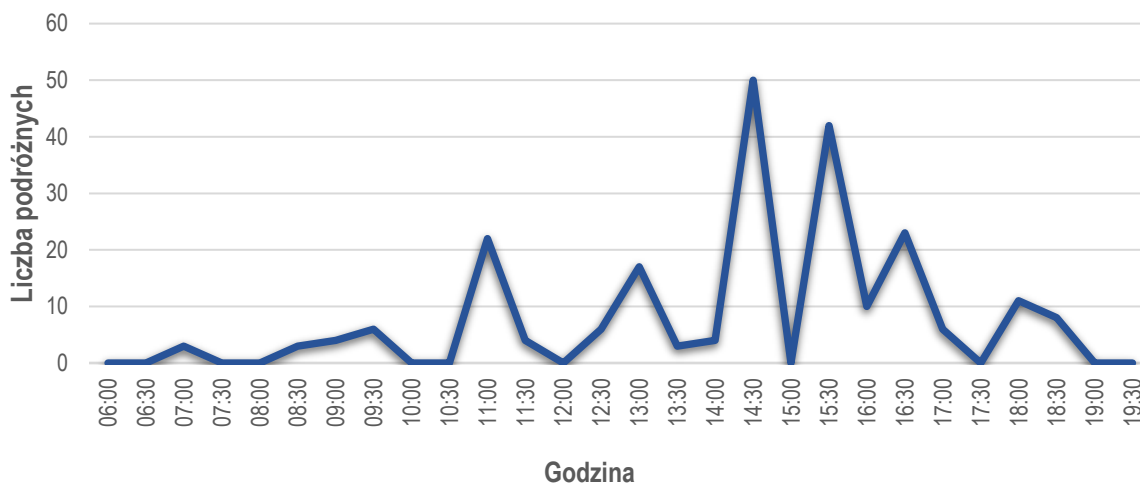


PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

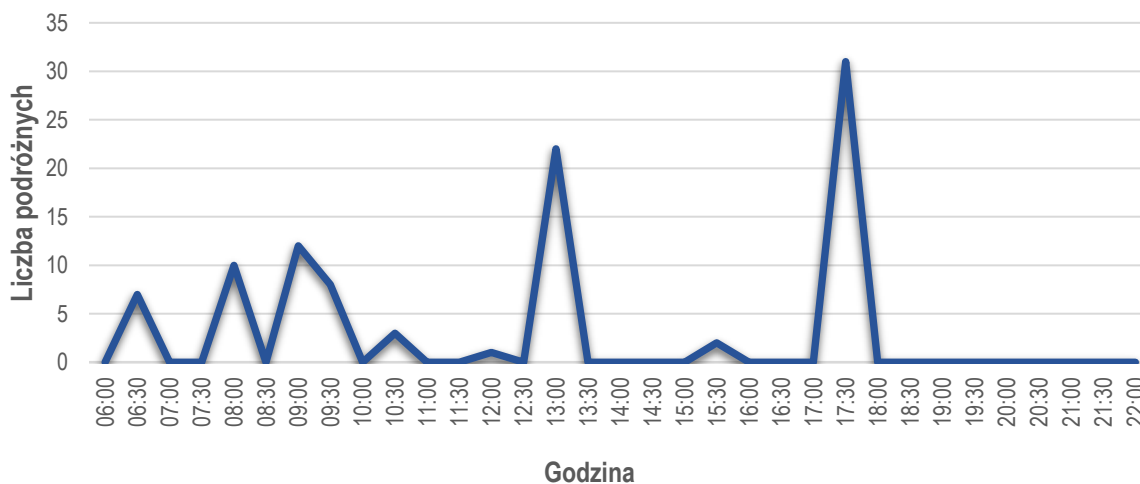
z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



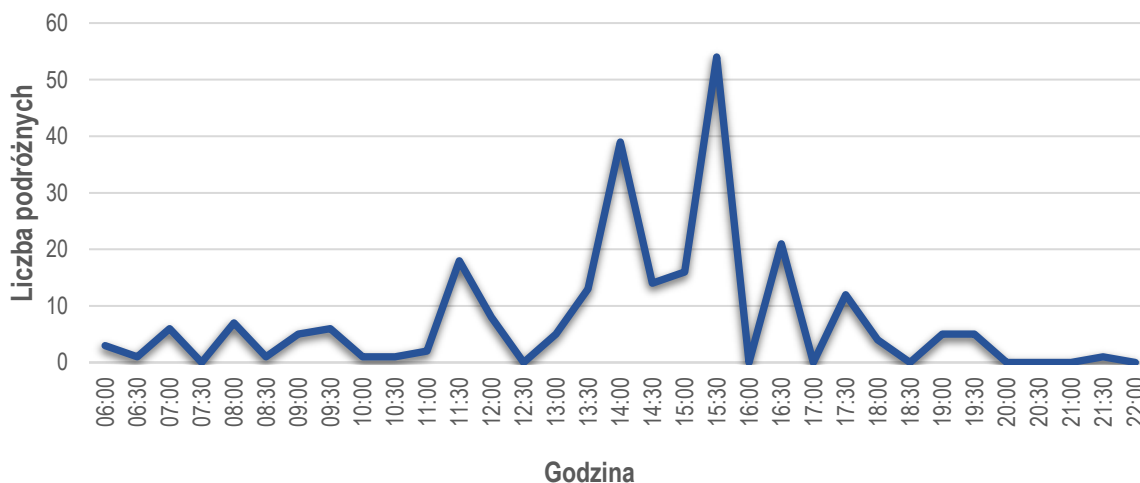
Z Tarnowa do Gminy Gręboszów



Z Tarnowa do Gminy Gromnik



Z Tarnowa do Gminy Lisia Góra

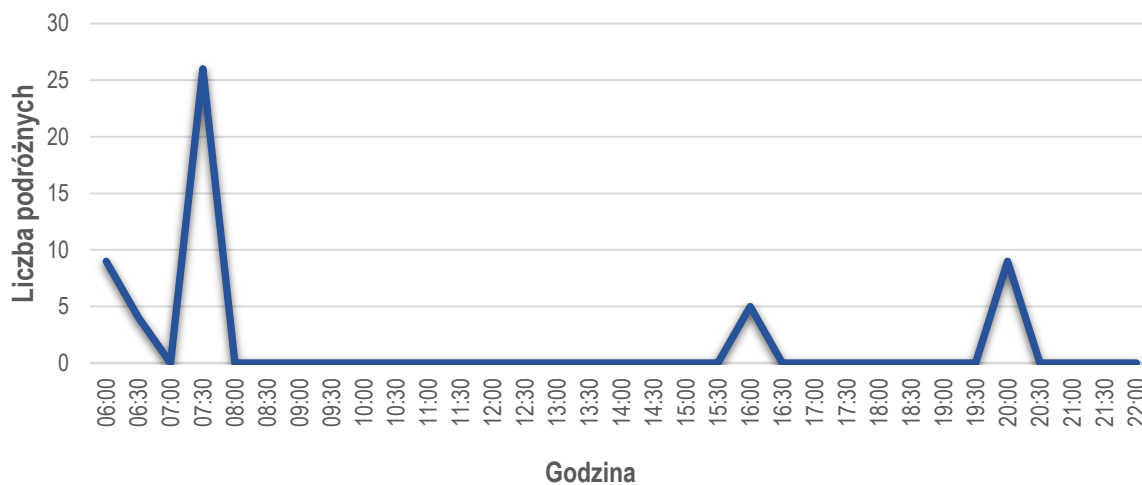


PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

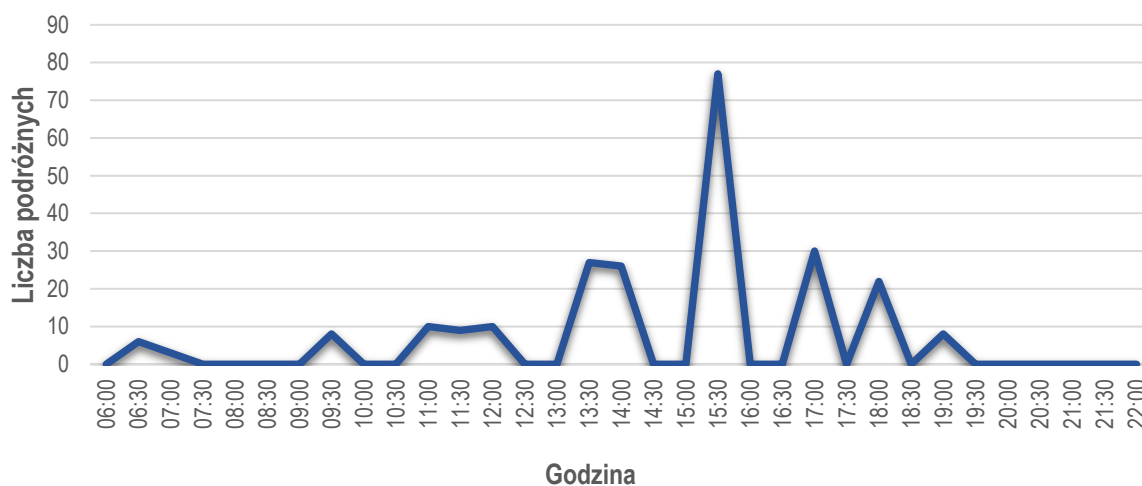
z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



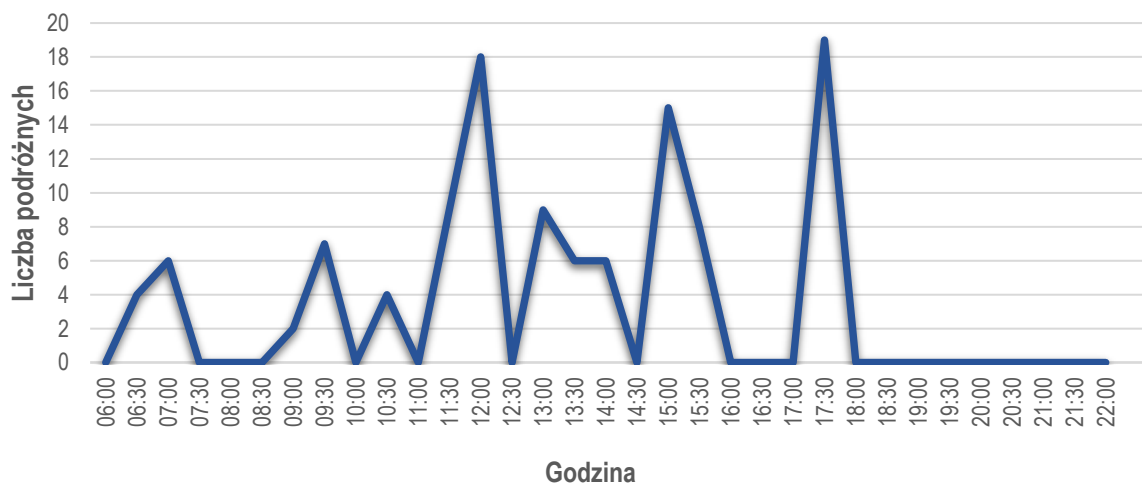
Z Tarnowa do Gminy Nowy Sącz



Z Tarnowa do Gminy Pilzno

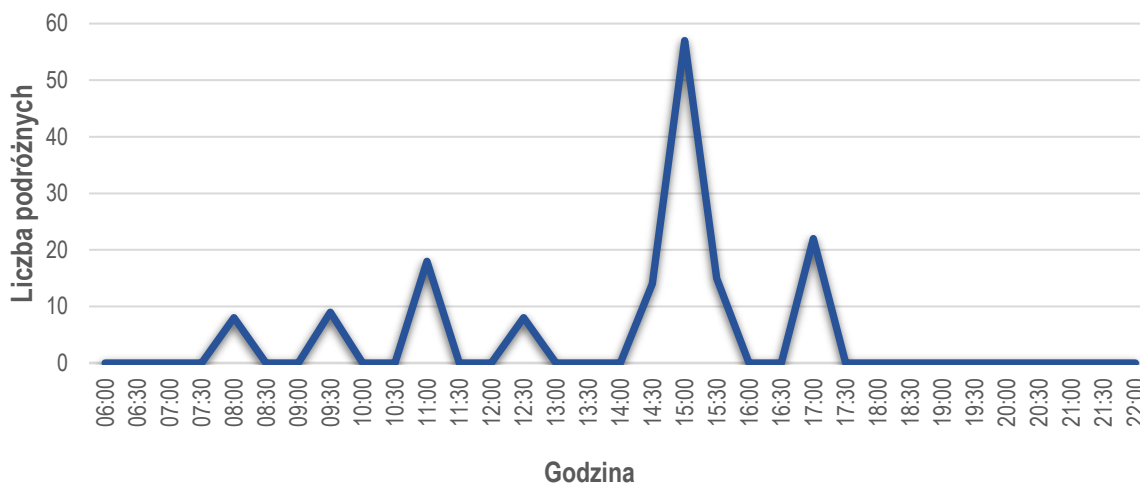


Z Tarnowa do Gminy Radgoszcz

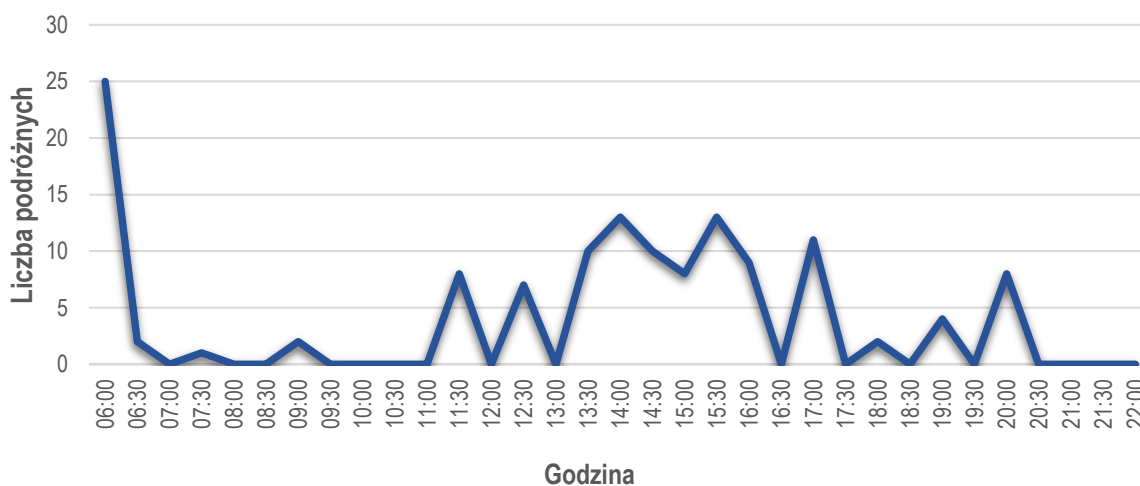




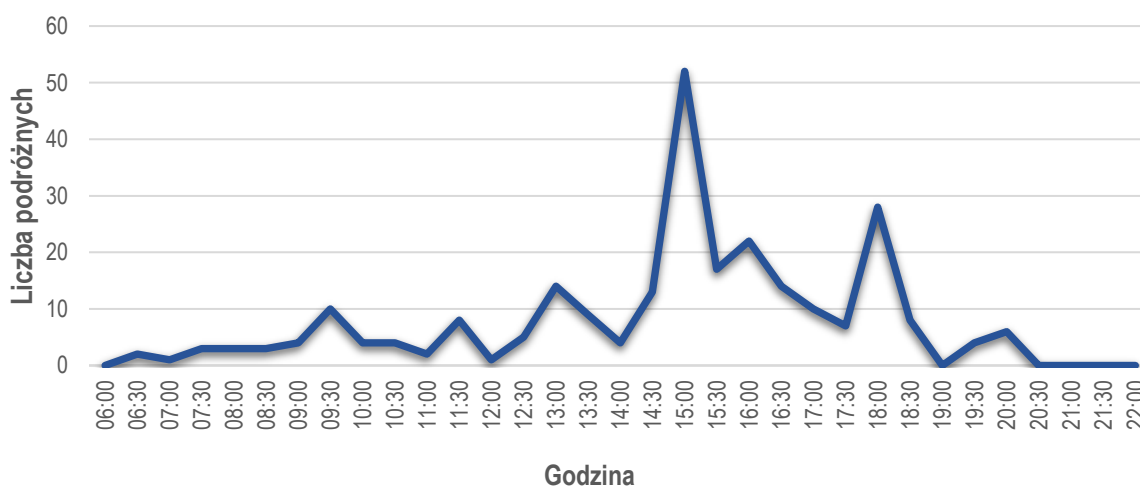
Z Tarnowa do Gminy Rzepiennik Strzyżewski



Z Tarnowa do Gminy Skrzyszów



Z Tarnowa do Gminy Szczucin

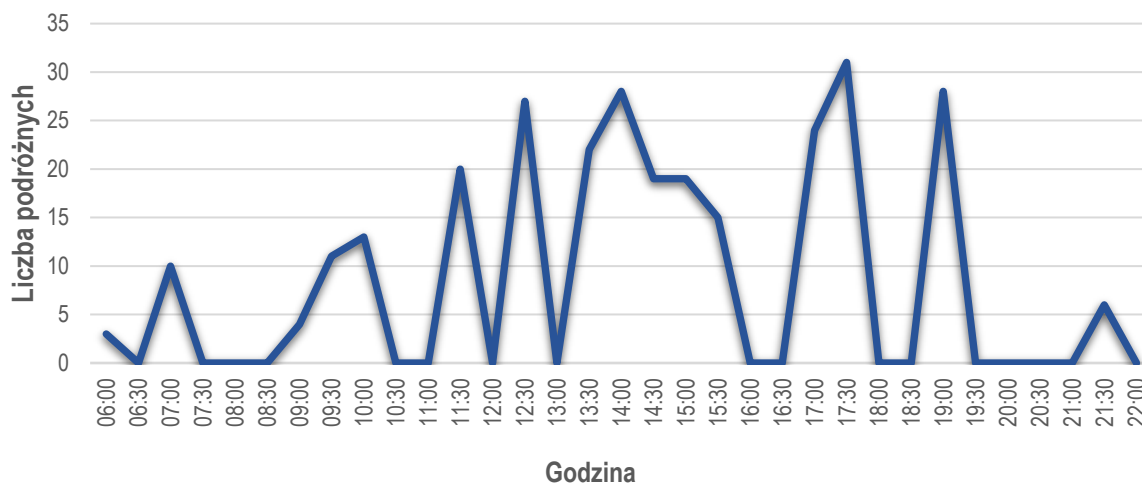


PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

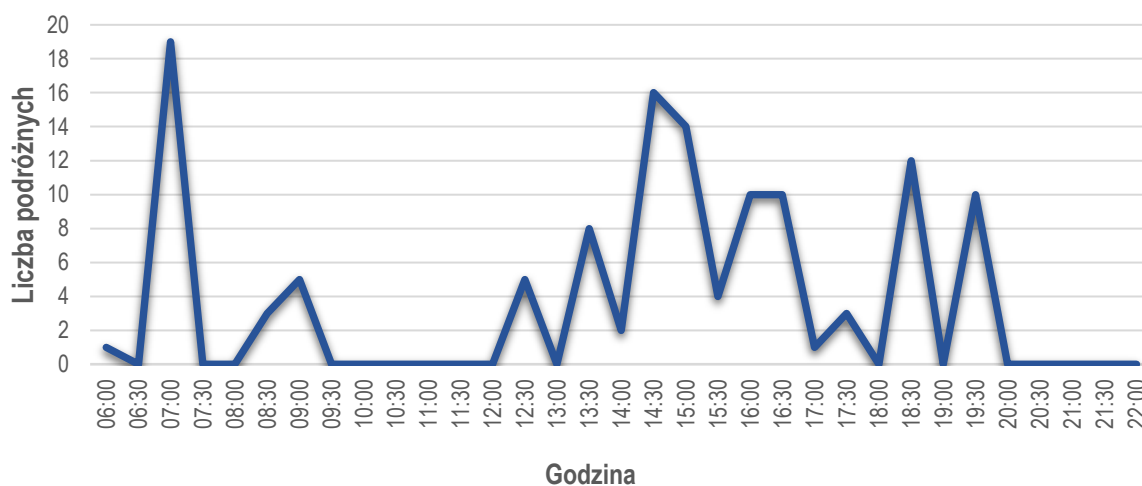
z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



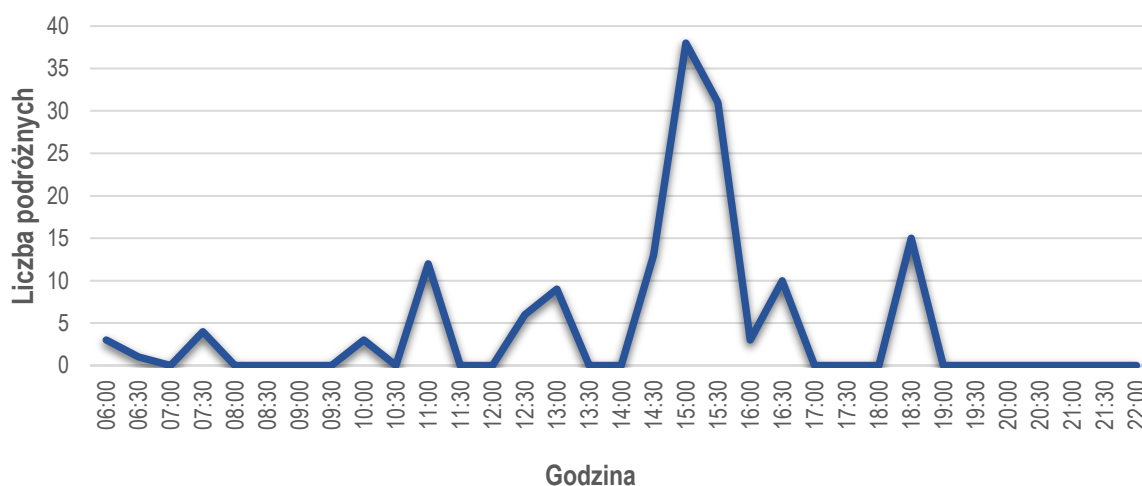
Z Tarnowa do Gminy Szerzyny



Z Tarnowa do Gminy Tuchów



Z Tarnowa do Gminy Wojnicz

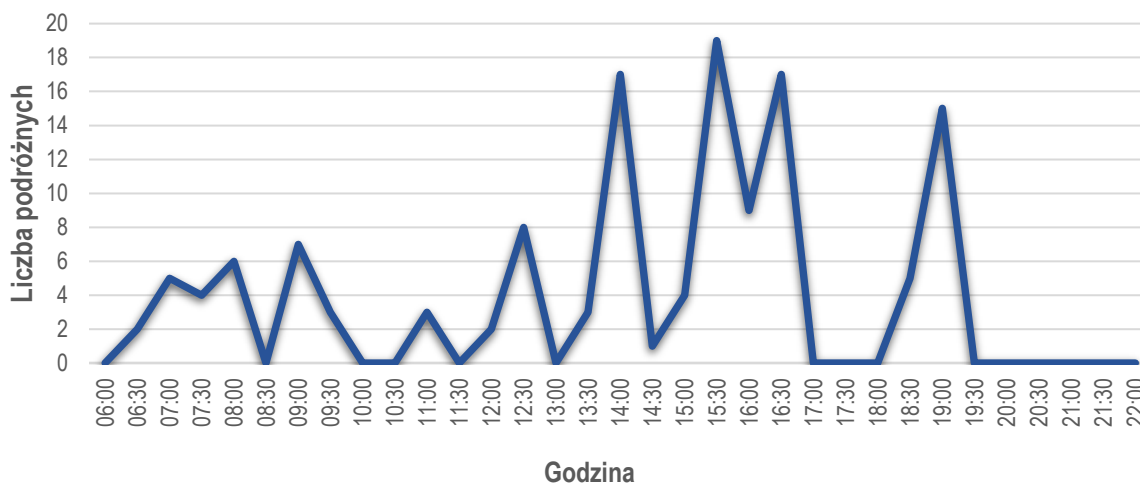


PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

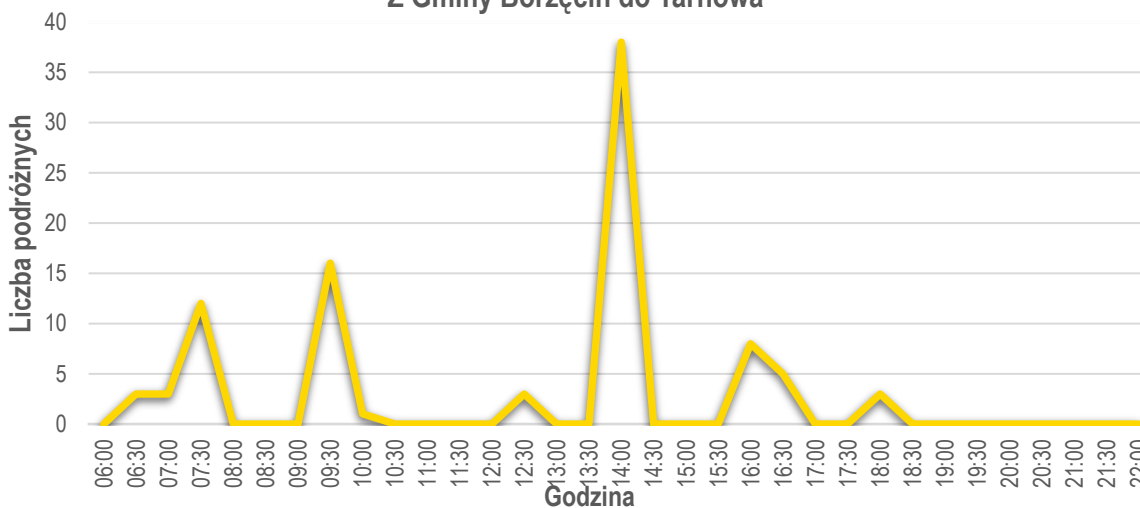
z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Z Tarnowa do Gminy Zakliczyn



Z Gminy Borzęcin do Tarnowa



Z Gminy Brzesko do Tarnowa

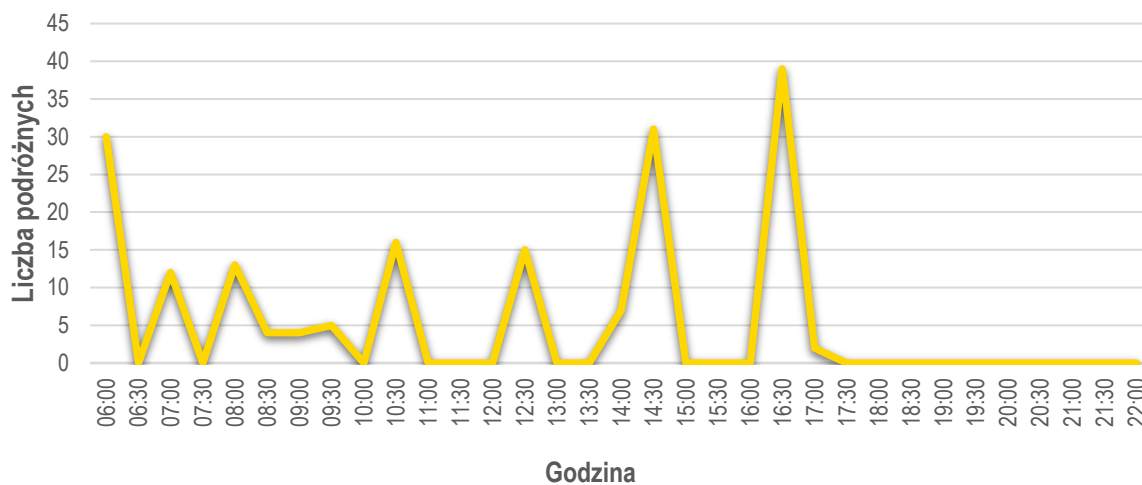


PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

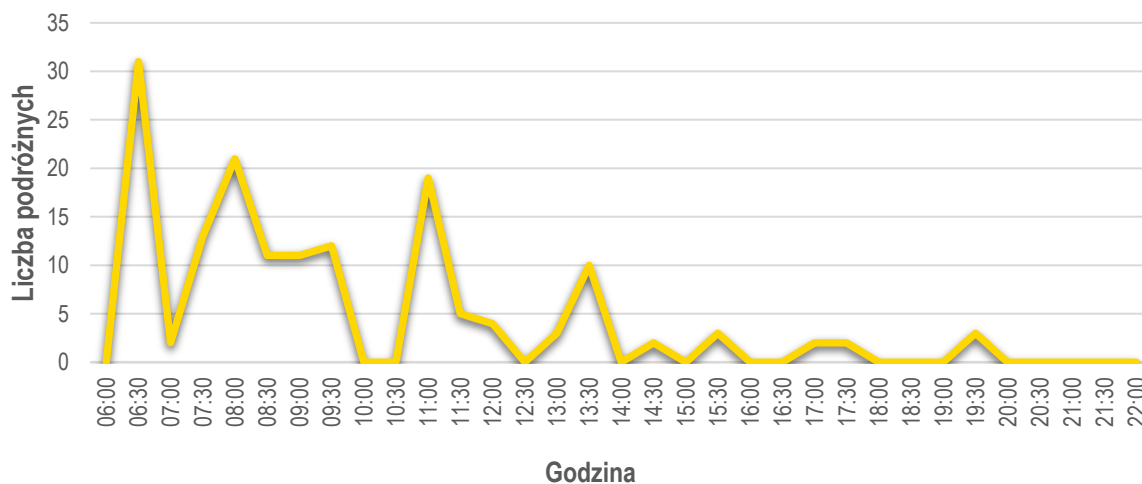
z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



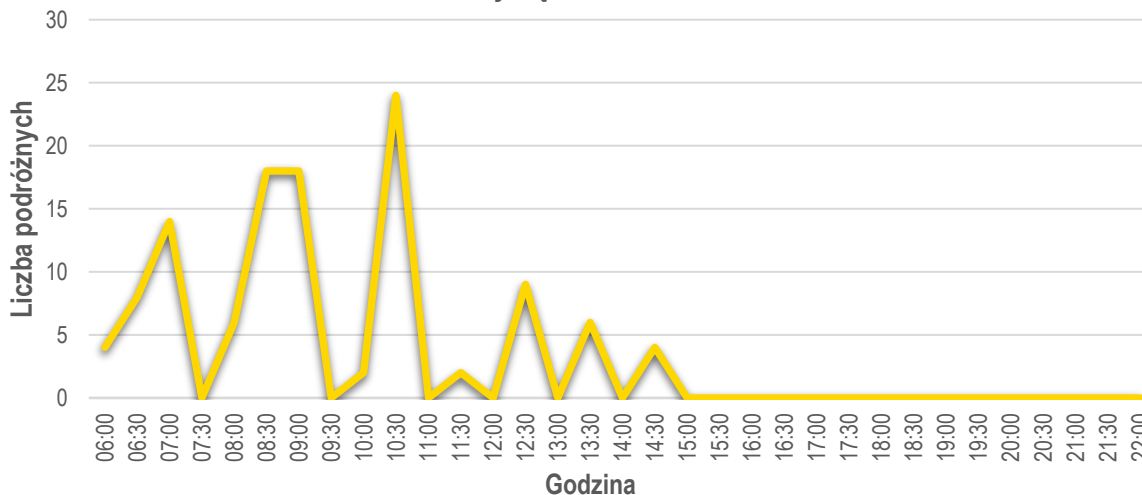
Z Gminy Ciężkowice do Tarnowa



Z Gminy Dąbrowa Tarnowska do Tarnowa



Z Gminy Dębno do Tarnowa

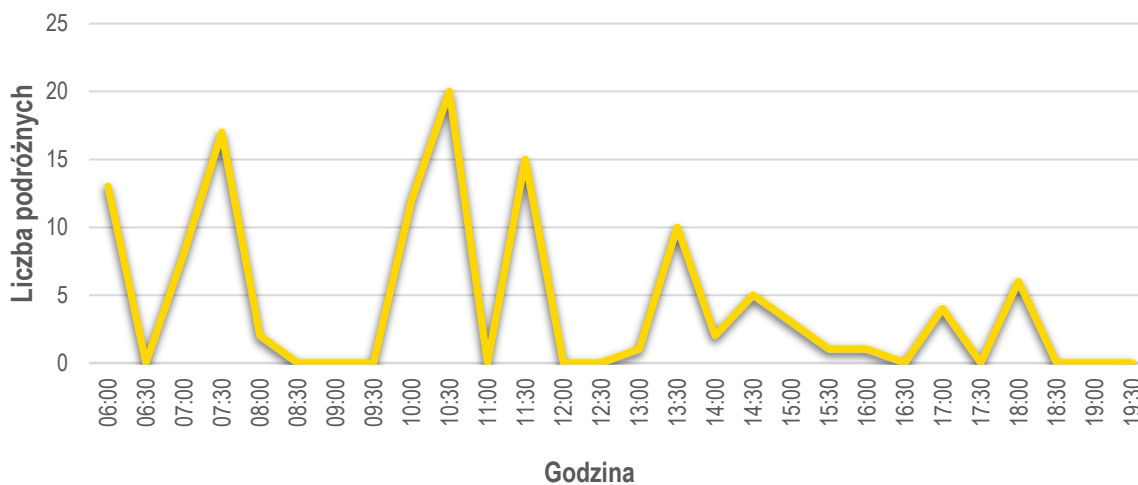


**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY MIASTA TARNOWA**

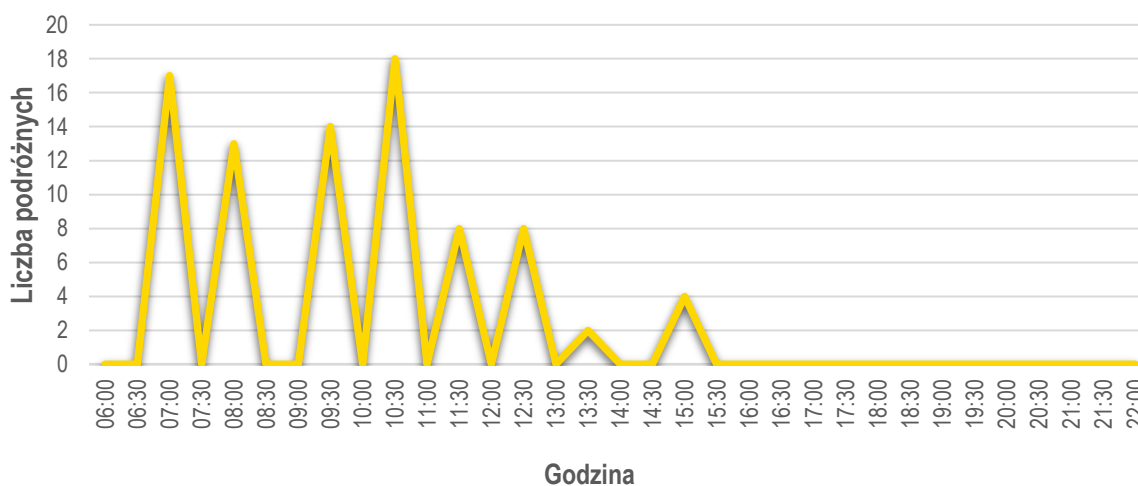
z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



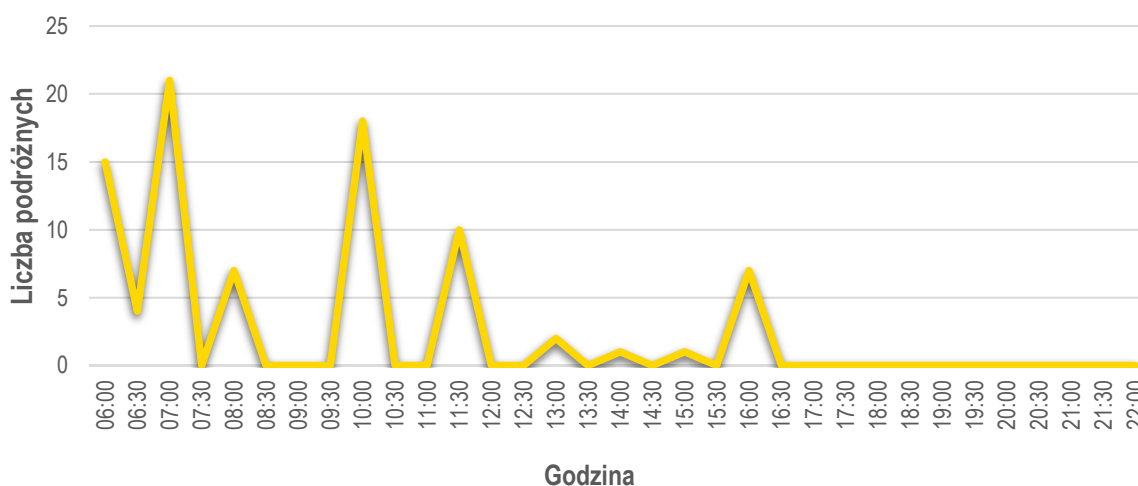
Z Gminy Gręboszów do Tarnowa



Z Gminy Gromnik do Tarnowa



Z Gminy Lisia Góra do Tarnowa

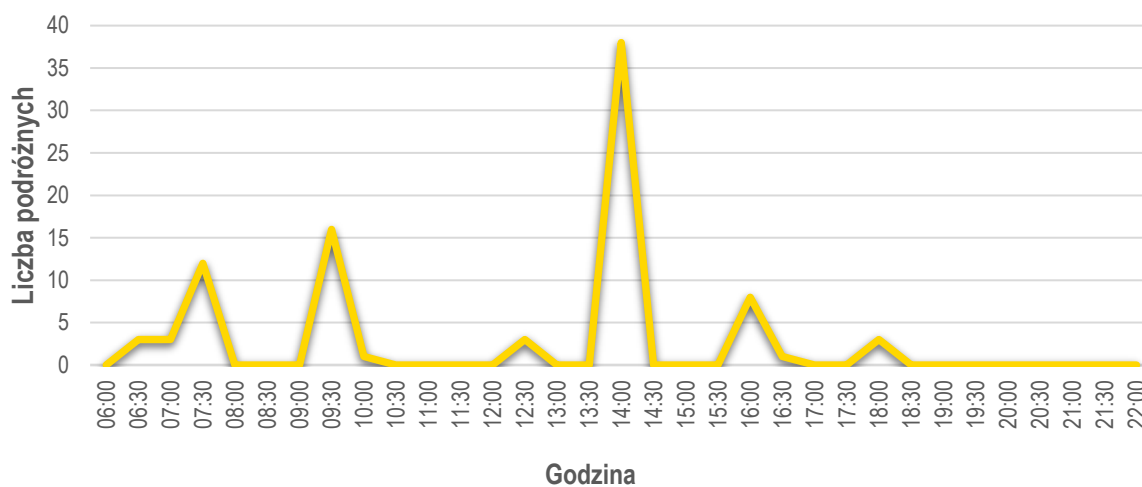


PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

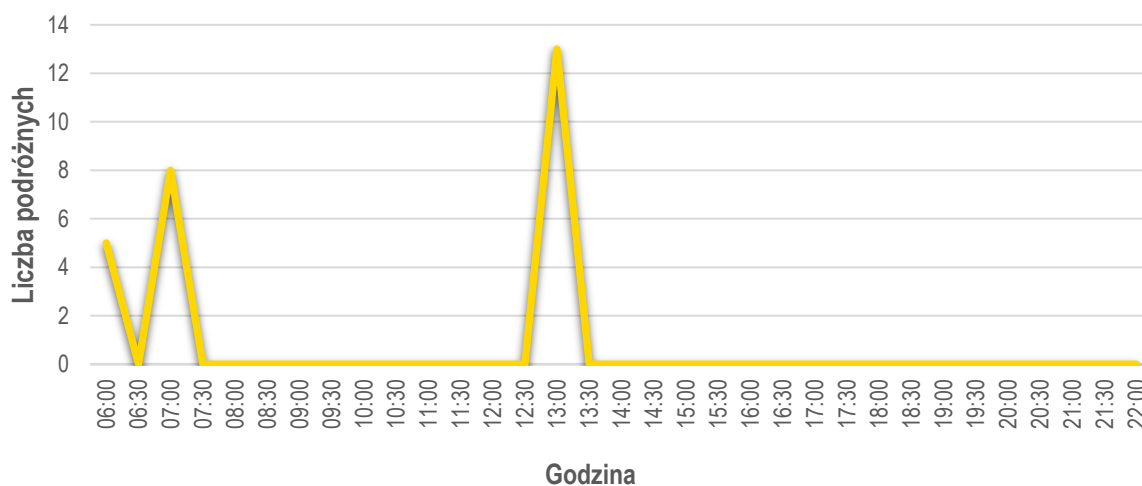
z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Z Gminy Nowy Sącz do Tarnowa



Z Gminy Pilzno do Tarnowa

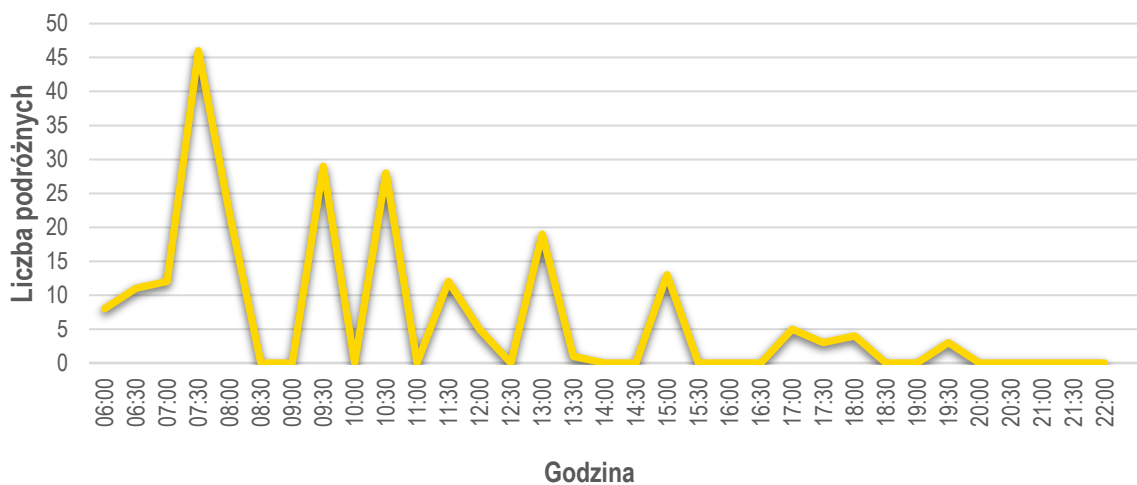


PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

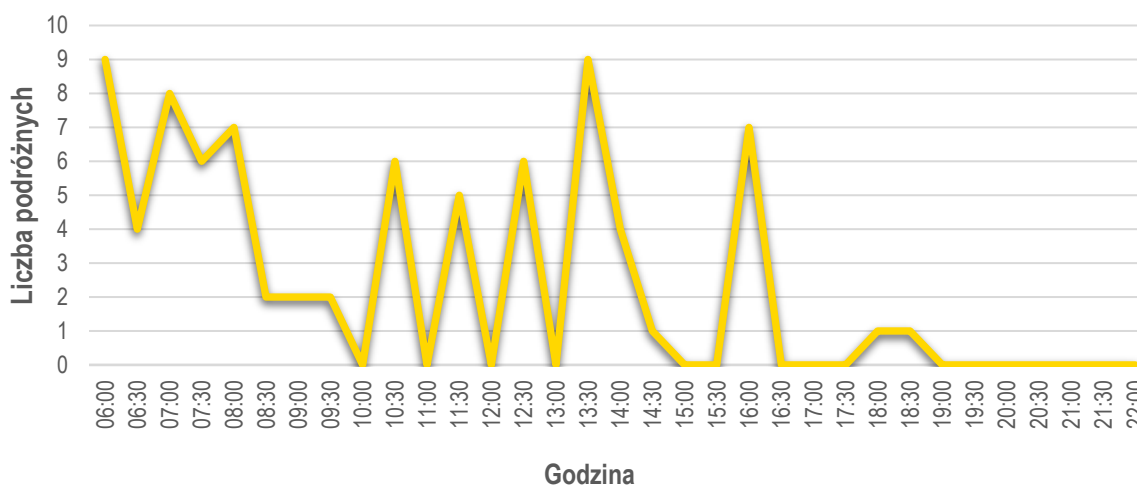
z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



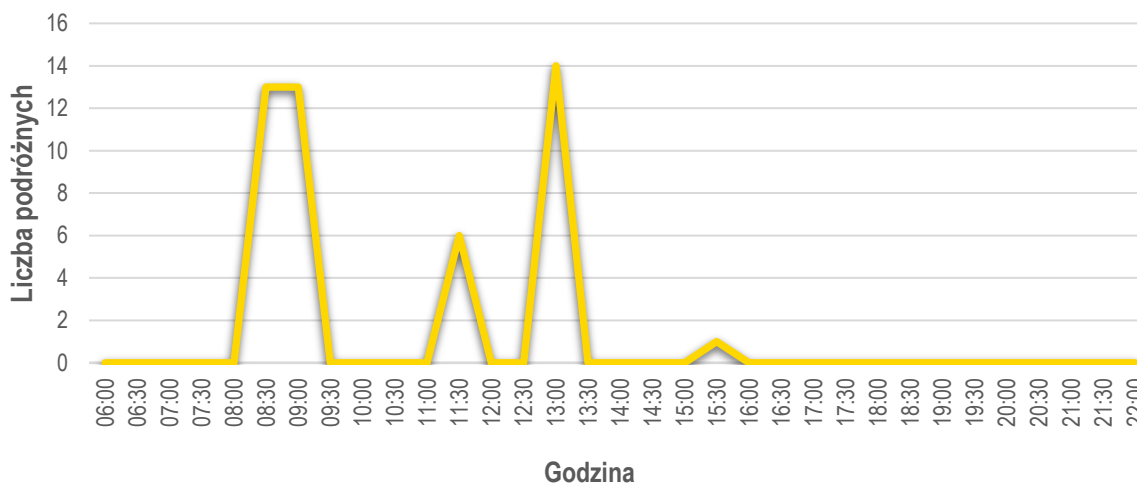
Z Gminy Radgoszcz do Tarnowa



Z Gminy Rzepiennik Strzyżewski do Tarnowa



Z Gminy Skrzyszów do Tarnowa

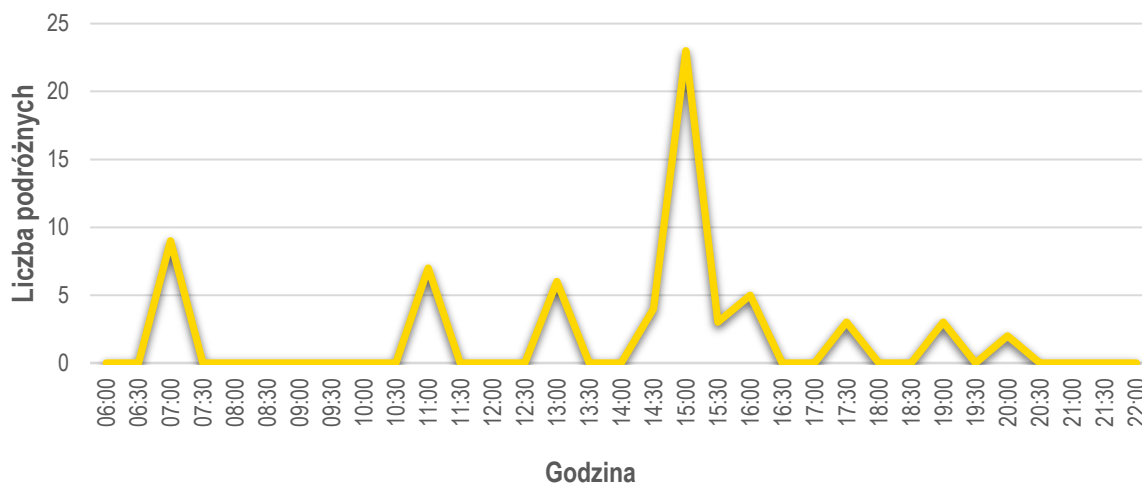


PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

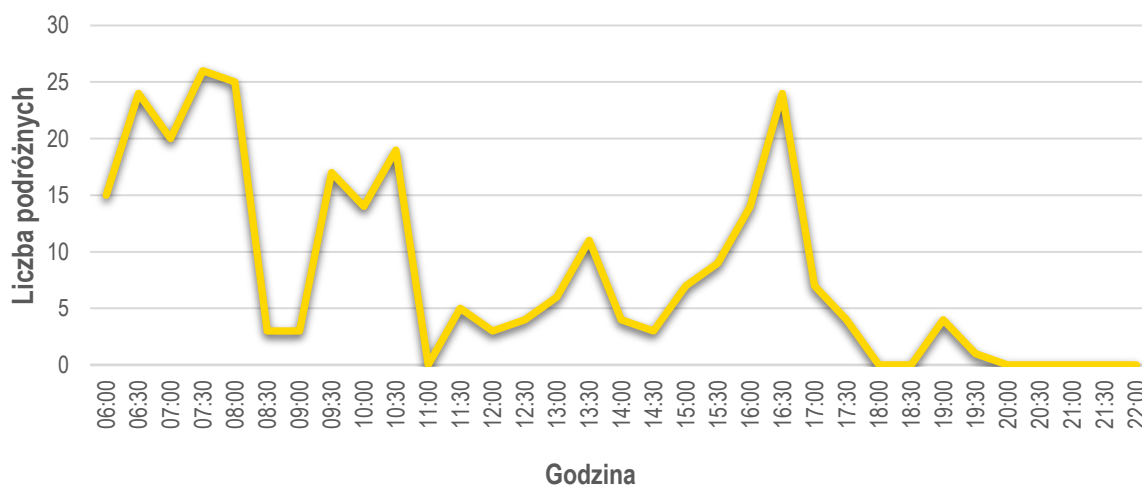
z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



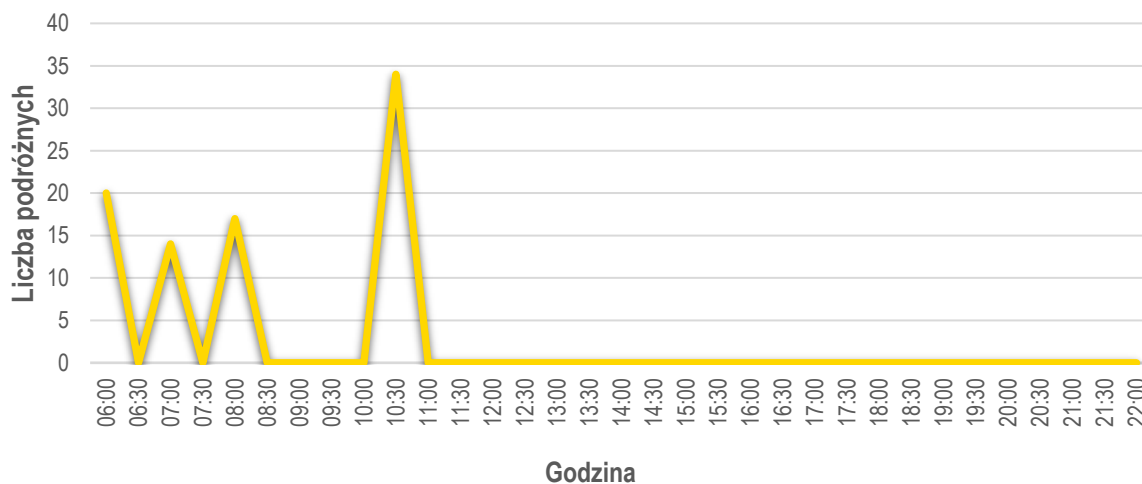
Z Gminy Szczucin do Tarnowa



Z Gminy Szerzyny do Tarnowa



Z Gminy Tuchów do Tarnowa

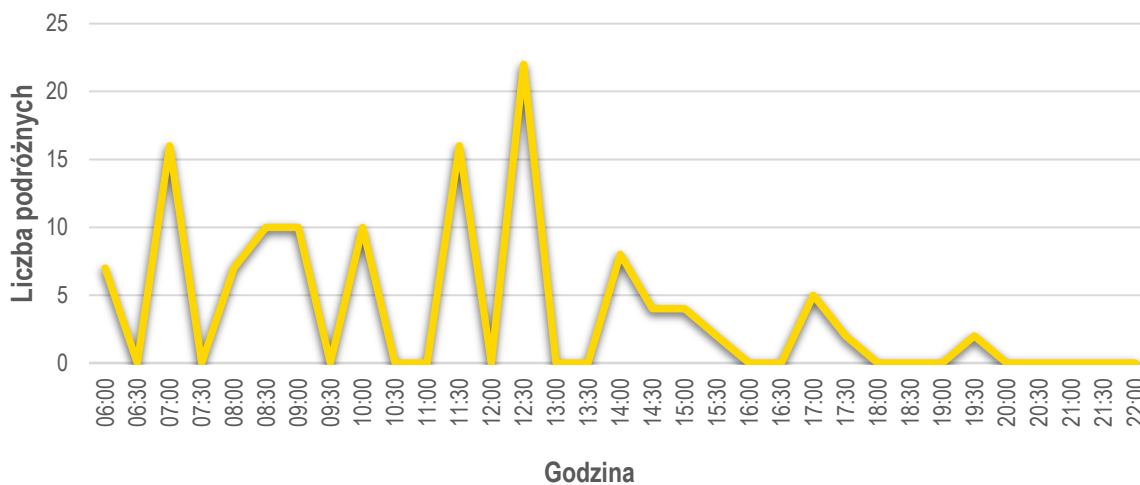


PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

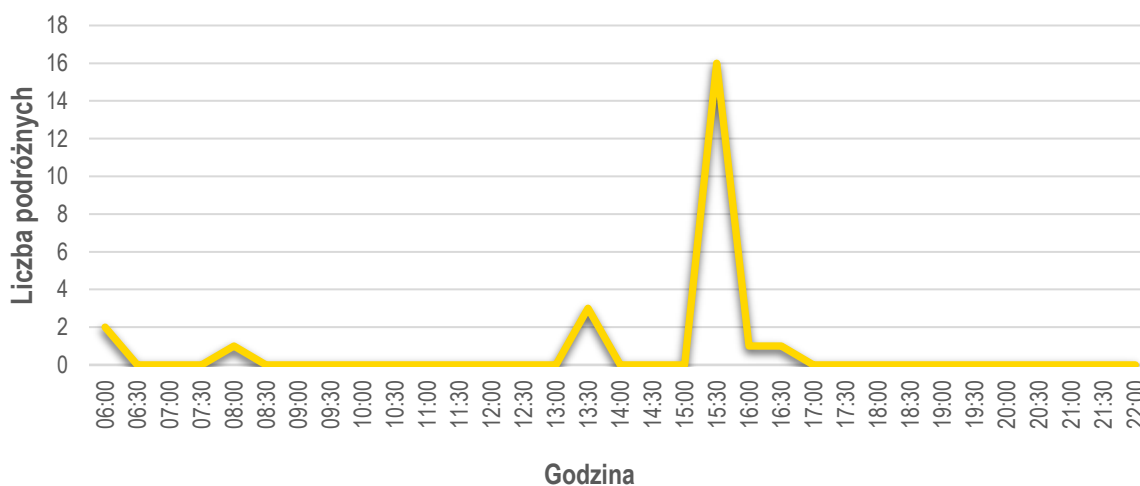
z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Z Gminy Wojnicz do Tarnowa



Z Gminy Zakliczyn do Tarnowa



RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



1. Wprowadzenie

W okresie od 08 sierpnia 2024 r. do 29 sierpnia 2024 r. prowadzone były w Gminie Miasta Tarnowa konsultacje społeczne dotyczące projektu dokumentu pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami”.

2. Podstawa prawna

Plan Transportowy to ważny dokument dla realizacji polityki zrównoważonego transportu. Obowiązek jego opracowania nakłada na Gminę ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Plan Transportowy ma rangę dokumentu strategicznego. Stanowi załącznik do uchwały prawa miejscowego i został poddany publicznym konsultacjom społecznym.

Podstawa prawna konsultacji społecznych:

- ❖ ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2024 poz. 1112).

3. Cel konsultacji społecznych

Konsultacje społeczne projektu dokumentu pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami” miały na celu poinformowanie mieszkańców Gminy Miasta Tarnowa oraz wszystkich zainteresowanych o przedmiotowym projekcie, a także stworzenie mieszkańcom Gminy możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania preferowanych rozwiązań. Celem niniejszych konsultacji było również zapewnienie mieszkańcom, organizacjom i innym podmiotom uczestnictwa w procesie podejmowania rozstrzygnięć bezpośrednio wpływających na sposób i jakość ich życia.

4. Przedmiot konsultacji

Przedmiotem konsultacji był projekt opracowania pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami”. Plan Transportowy to dokument, który wytycza na kilka lat kierunki polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Gminie Miasta Tarnowa. Dokument może być aktualizowany i zmieniany wedle aktualnych potrzeb i wyzwań.

Głównym celem niniejszego dokumentu jest określenie warunków dla zapewnienia przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze Gminy Miasta Tarnowa, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju transportu z uwzględnieniem potrzeb transportowych wszystkich mieszkańców.

Zadaniem Planu transportowego jest wskazanie rozwoju organizowanego przez Gminę Miasta Tarnowa publicznego transportu zbiorowego, który docelowo powinien stać się realną alternatywą dla transportu indywidualnego dzięki dostępności, jakości i efektywności działania. Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego będzie przebiegał z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej mobilności (z niepełnosprawnościami, z dysfunkcjami ruchowymi i osób starszych), a także przy uwzględnieniu aspektów dotyczących środowiska naturalnego.

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Plan transportowy:

- ❖ określa cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Gminie Miasta Tarnowa,
- ❖ ocenia i prognozuje potrzeby przewozowe z uwzględnieniem trendów demograficznych,
- ❖ wyznacza standardy obsługi w transporcie publicznym,

Wdrożenie Planu transportowego, w wieloletniej perspektywie, przyczyni się m.in. do:

- ❖ zwiększenia dostępności komunikacyjnej,
- ❖ podniesienia standardów obsługi pasażerów,
- ❖ zwiększenia roli transportu publicznego w codziennych podróżach jako alternatywy dla transportu indywidualnego,
- ❖ integracji różnych środków transportu.

5. Formy konsultacji

Dokument pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami” poddany został konsultacjom w poniższych formach:

- ❖ w miejscowej prasie,
- ❖ w budynku Zarządu Dróg i Komunikacji w Tarnowie ul. Bernardyńska 24,
- ❖ na stronie internetowej Zarządu Dróg i Komunikacji w Tarnowie <https://komunikacja.tarnow.pl/> oraz na stronie internetowej biuletynu informacji publicznej Zarządu Dróg i Komunikacji w Tarnowie.

Uwagi do projektu dokumentu można było zgłaszać w nieprzekraczalnym terminie do dnia 29 sierpnia 2024 r.:

- ❖ drogą elektroniczną bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym na adres: zdik@zdik.tarnow.pl,
- ❖ pocztą w formie pisemnej na wskazany adres korespondencyjny: Zarząd Dróg i Komunikacji w Tarnowie ul. Bernardyńska 24 33-100 Tarnów.

6. Uwagi i opinie zgłoszone w ramach konsultacji

W trakcie konsultacji społecznych zgłoszono następujące uwagi:

Lp.	Treść uwagi/opinii	Stanowisko/odpowieź/wyjaśnienie
1.	Podczas analizy należy wziąć pod uwagę również to, czy w odległości 500m dostępny jest przystanek w obie strony.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zakres Planu transportowego nie przewiduje tak szczegółowych analiz. W treści dokumentu dot. pożądanego standardu usług przewozowych został dodany następujący zapis: „Planując rozwój sieci przystanków powinno się brać również pod uwagę, aby odległości między odpowiadającymi przystankami po obu stronach drogi nie były zbyt duże.”
2.	Propozycja likwidacji linii nr 11 i utworzenia w jej miejsce nowej linii, obsługującej ślad linii 11 a następnie jadącej śladem linii nr 30 oraz	Uwaga nieuwzględniona. W Planie transportowym definiuje się korytarze transportowe, a nie konkretne przebiegi linii komunikacyjnych. Ponadto linia nr 11

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



	obsługującej Szpital Wojewódzki im. św. Łukasza. Częstotliwość nowej linii powinna wynosić 30 min.	kursowała w przeszłości w rejon Szpitala Wojewódzkiego im. św. Łukasza. Niestety, analiza frekwencji na ówczesnej trasie wykazała, że liczba pasażerów korzystających z połączenia była bardzo niska. Pomimo dostępności tego środka transportu, zapotrzebowanie na kursy do Szpitala okazało się niewystarczające, co nie uzasadniało dalszego utrzymywania trasy nr 11 w obowiązującym wtedy kształcie. Ponadto dotarcie do Szpitala św. Łukasza możliwe jest dzięki dogodnym przesiadkom na linii nr: 1, 9, 31, 33, 34.
3.	W Tarnowie funkcjonują 3 węzły przesiadkowe oraz 6 stacji Bike&Ride. Stacje B&R znajdują się przy ulicy Goldhammera, w Mościcach przy pętli autobusowej, a także obok stacji PKP w Mościcach, oraz przy węzłach przesiadkowych: przy ul. Błonie i Alei Jana Pawła II – Rondo Niepodległości, przy ul. Chyszowskiej oraz przy ul. Krakowskiej-Planty.	Uwaga uwzględniona. Skorygowano błędny zapis, a nowy zapis otrzymał brzmienie: „... w Tarnowie funkcjonują 3 węzły przesiadkowe (szerzej opisane w rozdziale 4.4) oraz 6 stacji Bike & Ride. Stacje B&R znajdują się przy ulicy Goldhammera, w Mościcach przy pętli autobusowej, a także obok stacji PKP w Mościcach, oraz przy węzłach przesiadkowych: przy ul. Błonie i Alei Jana Pawła II (Jana Pawła II – Rondo Niepodległości), przy ul. Chyszowskiej (Kochanowskiego – Chyszowska) oraz przy ul. Krakowskiej (Krakowska Planty)”.
4.	W Planie transportowym należy ująć Gminę Wierzchosławice jako gminę, z którą zostało zawarte porozumienie międzygminne w zakresie organizacji transportu publicznego. Uruchomienie linii nr 100 Tarnów, Mościce Plac – Wierzchosławice – Dwudniaki.	Uwaga uwzględniona. Porozumienie międzygminne między Gminą Wierzchosławice i Gminą Miasta Tarnowa zostało zawarte w trakcie trwania konsultacji społecznych, w związku z czym w ostatecznej wersji Planu transportowego wprowadzone zostaną następujące zmiany uwzględniające Gminę Wierzchosławice: rozdział 2.2 str. 14, rozdział 2.5 str. 20, tab. 5 str. 31, tab. 6 str. 32, rys. 10 str. 36, rozdział 8.1 str. 69, rys. 15 str. 92, rozdział 12 str. 93, rys.16 str. 99, rys. 17 str. 101.
5.	Utworzenie węzła przesiadkowego w bezpośrednim sąsiedztwie dworca Tarnów i dworca autobusowego wykorzystywanego przez Koleje Małopolskie. Obecnie brak przystanków umożliwiających szybką przesiadkę do pociągów. Przystanek na ul. Krakowskiej przy Placu Popieluszki jest oddalony o kilkaset metrów do dworca i oddziela go dodatkowe ruchliwe skrzyżowane.	Uwaga nieuwzględniona. Obecnym węzłem przesiadkowym dedykowanym dworcowi kolejowemu i autobusowemu jest węzeł przesiadkowy zlokalizowany przy ul. Krakowskiej (Krakowska – Planty). Na stan obecny nie istnieje możliwość techniczna i organizacyjna utworzenia węzła przesiadkowego w bliższej odległości. Niemniej wnioskowana kwestia zostanie przeanalizowana przez odpowiednie jednostki w celu możliwości ich uwzględnienia w przyszłości.
6.	Utworzenie dojazdu do dworca Tarnów-Mościce.	Uwaga nieuwzględniona. Obecnie występują ograniczenia techniczne i organizacyjne uniemożliwiające poprowadzenie linii komunikacyjnych bliżej dworca Tarnów-Mościce. Niemniej wnioskowana kwestia zostanie

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



		przeanalizowana przez odpowiednie jednostki w celu możliwości ich uwzględnienia w przyszłości.
7.	Zapewnienia częstotliwości kursów na poziomie 2 kursów na godzinę dla linii podstawowych w dni robocze.	Uwaga nieuwzględniona. Proponowana częstotliwość jest już zapewniona. Linie podstawowe I rzędu, czyli linie 0, 9, 30 kursują co 10-20 minut przez większą część dnia. Linie podstawowe II rzędu kursują co 30-50 minut przez większą część dnia. Ponadto zwiększenie częstotliwości funkcjonowania linii autobusowych jest obecnie niemożliwe ze względów finansowych.
8.	Ograniczenie dublowania linii na obszarach o mniejszej ilości pasażerów (np. zachodnia część ul. Krakowskiej).	Uwaga nieuwzględniona. Obecne wrażenie dublowania się linii wynika z potrzeb technicznych i organizacyjnych komunikacji publicznej obsługujących pozostałe części sieci komunikacyjnej.
9.	<p>OPTIMALIZACJA UKŁADU KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wydłużenie linii nr 2 do Osiedla Kolejowego, celem uniknięcia wjazdów autobusów linii 33, co wydłuży przejazd. 2. Wydłużenie linii 30 do Osiedla Ablewicza przez Osiedle Westerplatte. 3. Wydłużenie linii 33 do Osiedla Nauczycielskiego. 4. Wydłużenie linii 5, 6 do pętli na ul. Do Huty, celem zapewnienia mieszkańcom Krzyża dojazdu do dworca. 5. Likwidacja linii 34 na skutek zmian wskazanych w pkt B.3. i B.4. 6. Wydzielenie z linii nr 9 linii 19, która kursowałaby na skróconej trasie bez dojazdu do Mościc poza godzinami szczytu. Obecnie na zachodniej części ul. Krakowskiej kumulowane jest bardzo duża liczba linii w stosunku do potrzeb. Skrócenie dla odcinku Lwowska (Rzędzin) – Krakwoska (dawna pętla linii podmiejskich). 7. Zmiana przebiegu linii nr 3, w celu zastąpienia trasy linii nr 11. 	Uwaga nieuwzględniona. W Planie transportowym definiuje się korytarze transportowe, a nie konkretne przebiegi linii komunikacyjnych, niemniej jednak zgłoszone uwagi zostaną przeanalizowane przez odpowiednie jednostki w celu możliwości ich uwzględnienia w przyszłości.
10.	<p>Zmiana numeracji linii (linie jednocyfrowe – linie podstawowe miejskie, linie oznaczone 1x – linie współpracujące dla linii miejskich, linie 2x – linie podmiejskie, linie 3x – linie współpracujące dla linii podmiejskich; linie 4x – linie szczytowe):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Linia nr 30 zmiana na wolny numer 7. 	Uwaga nieuwzględniona. Kwestia sposobu numeracji linii autobusowych jest zbyt szczegółową kwestią leżącą poza zakresem Planu transportowego, niemniej jednak zgłoszone uwagi zostaną przeanalizowane przez odpowiednie jednostki w celu możliwości ich uwzględnienia w przyszłości.

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



	<p>2. Linia nr 33 zmiana na wolny numer 8.</p> <p>3. Linia nr 31 zmiana na wolny numer 4.</p> <p>4. Linia nr 5 zmian na numer 16, jako linia współpracująca.</p> <p>5. Linia nr 14 i 24 (po połączeniu i korekcie trasy) na linię nr 5.</p>	
11.	Należy usunąć z mapy na str. 27 odcinek drogi rowerowej na ul. Klikowskiej pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Sadową a skrzyżowaniem ulic: Niedomickiej i Klikowskiej.	Uwaga uwzględniona. W ostatecznej wersji dokumentu mapa zostanie zaktualizowana.
12.	Należy dodać na mapie na str. 27 na ul. 16-go Pułku Piechoty drogę rowerową od wjazdu do galerii Gemini do skrzyżowania z ul. Nowodąbrowską.	Uwaga uwzględniona. W ostatecznej wersji dokumentu mapa zostanie zaktualizowana.
13.	Należy dodać na mapie na str. 27 na ul. Nowy Świat drogę dla pieszych i rowerów (linia przerywana) oraz drogę dla rowerów (linia ciągła) na odcinku od skrzyżowania z ul. Romanowicza do skrzyżowania z ul. Słowackiego.	Uwaga uwzględniona. W ostatecznej wersji dokumentu mapa zostanie zaktualizowana.
14.	Należy zaktualizować dane dot. długości dróg rowerowych.	Uwaga uwzględniona. W ostatecznej wersji dokumentu dane dot. długości dróg rowerowych zostaną zaktualizowane.
15.	Wnosi się o zmienienie treści punktu dot. ładowarek USB w autobusach o dodanie informacji, aby nowe pojazdy wyposażać w dodatkowo minimum jedną lub dwie ładowarki ze złączem USB-C. Ilość złączy USB-A należy pozostawić bez zmian, czyli minimum dwie na pojazd.	Uwaga nieuwzględniona. Projekt dokumentu podlegający konsultacjom społecznym nie precyzował typu złącza USB. Tak szczegółowe wymagania techniczne dotyczące pojazdów nie wchodzą w zakres Planu transportowego.
16.	Przedstawiony Plan Transportowy odnosi się wyłącznie do obszaru Gminy Miasta Tarnowa. Opracowanie nie zawiera projekcji planistycznej nakierowanej na integrację transportu zbiorowego z ościennymi gminami oraz gminami wchodzącymi w skład Aglomeracji Tarnowskiej.	Uwaga nieuwzględniona. Projekt Planu transportowego, zgodnie z jego tytułem, dotyczy Gminy Miasta Tarnowa jako organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz gmin, z którymi zostało zawarte porozumienie międzygminne. Ponadto obecnie nie ma szczegółowych planów, aby Gmina Miasta Tarnowa miała być organizatorem transportu zbiorowego w gminach ościennych ponad te, z którymi zostało zawarte porozumienie międzygminne ani również na obszarze Aglomeracji Tarnowskiej. W przypadku zmiany stanu rzeczy, w przyszłości nastąpi aktualizacja Planu transportowego. Ponadto w rozdziale 11.1 <i>Charakterystyka planowanej sieci</i> znajdują się już zapisy dotyczące integracji transportu zbiorowego Gminy Miasta

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



		<p>Tarnowa z gminami ościennymi i gminami Aglomeracji Tarnowskiej, w tym o docelowym powstaniu wspólnej obsługi komunikacyjnej obszaru Aglomeracji Tarnowskiej. Projekt Planu transportowego nie wyklucza również zawierania przyszłych porozumień międzygminnych. Dodatkowo w ramach prac nad Planem Transportowym przeprowadzone zostały badania popytu na przewozy międzygminne, w wyniku których wskazane zostały 4 gminy, z którymi Gmina Miasta Tarnowa w pierwszej kolejności mogłaby rozważyć zawarcie porozumień międzygminnych w zakresie organizowania usług przewozowych lokalnego transportu zbiorowego. Szczegółowa projekcja planistyczna dotycząca transportu zbiorowego dla obszaru Aglomeracji Tarnowskiej stanowi podstawę dla odrębnego dokumentu takiego jak np. <i>Koncepcja optymalnej organizacji przewozów w publicznym transporcie zbiorowym</i> i nie leży ona w zakresie przedmiotowego Planu transportowego.</p>
17.	<p>W rozdziale 3.1.2 przedstawiony ideogram układu komunikacyjnego Tarnowa nie obejmuje stanu faktycznego istniejących połączeń drogowych. Ponadto w Tabeli 3 <i>Najistotniejsze inwestycje drogowe</i> przedstawiono zadania mające charakter lokalny i osiedlowy, niemających istotnego wpływu na sieć połączeń transportowych miasta.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Ideogram stanowiący Rysunek 3, ze względu na niepewności co do przebiegu przyszłych tras komunikacyjnych został zastąpiony mapą przedstawiającą obecny układ drogowy Gminy Miasta Tarnowa.</p> <p>Z tabeli nr 3 usunięte zostały inwestycje drogowe mające charakter lokalny i osiedlowy i niewpływające istotnie na sieć połączeń transportowych.</p>
18.	<p>Plan transportowy nie zawiera analizy wykorzystania potencjału istniejących węzłów przesiadkowych, w szczególności węzła zlokalizowanego przy ul. Błonie i Alei Jana Pawła II oraz określenie ewentualnych potrzeb budowy nowych. Ponadto powinien uwzględniać funkcjonowanie dworca autobusowego, z możliwością wykorzystania istniejącego obiektu będącego własnością prywatną.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. W projekcie Planu transportowego węzłom przesiadkowym został poświęcony rozdział 4.4. Analiza wykorzystania potencjału istniejących węzłów przesiadkowych wykracza poza zakres Planu transportowego i stanowi podstawę dla odrębnego dokumentu w tym temacie. W momencie opracowywania projektu dokumentu dworzec autobusowy w Tarnowie (zgodnie z oświadczeniem właściciela z 2021r.) od dnia 01.04.2021 r. zaprzestał obsługi komunikacji autobusowej dla operatorów i przewoźników korzystających z jego infrastruktury. W związku z wnioskiem przekazany do ZDiK w sierpniu br., o uwzględnienie dworca autobusowego w wykazie przystanków i dworców, zostanie on uwzględniony w ostatecznej wersji dokumentu.</p>
19.	<p>W opracowaniu nie zawarto informacji o finansowaniu dokonywanych wcześniej zakupów taboru autobusowego przez</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Kwestie finansowania dokonywanych wcześniej zakupów taboru autobusowego oraz informacje o wykonywaniu zobowiązań w obszarze</p>

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



	operatora MPK oraz wykonywania zobowiązań w obszarze trwałości projektu.	trwałości projektu są kwestiami zbyt szczegółowymi, leżącymi poza zakresem Planu transportowego. W Planie przedstawiono przewidywane finasowanie przyszłych inwestycji.
20.	W Planie transportowym nie dokonano oceny funkcjonowania systemu ITS w zakresie zarządzania ruchem i dostępności miejsc parkingowych.	Uwaga nieuwzględniona. W projekcie Planu transportowego w rozdziale 3.1.4. <i>Infrastruktura integrująca transport indywidualny z transportem zbiorowym</i> oraz w rozdziale 4.6 <i>Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu mających wpływ na funkcjonowanie komunikacji zbiorowej</i> został szczegółowo przedstawiony system ITS funkcjonujący na terenie Tarnowa, dodatkowo w rozdziale 11.1 <i>Charakterystyka planowanej sieci</i> zostały przedstawione plany jego rozwoju. Kwestie badania oceny funkcjonowania systemu ITS stanowią podstawę dla odrębnego raportu i leżą poza zakresem Planu transportowego.
21.	Przedstawiony Plan transportowy nie jest zgodny ze Strategią Rozwoju Elektromobilności dla miasta Tarnowa do 2035 r., która zakłada zakup taboru autobusowego wyłącznie zasilanego CNG (zadanie 10 SRM). W strategii zlecono wykonanie w kolejnych latach aktualizacji „Analizy Kosztów i Korzyści” w celu ustalenia zasadności wprowadzenia taboru opartego na autobusach elektrycznych. Przewidywany w planie transportowym zakup autobusów elektrycznych powinien zostać poprzedzony wykonaniem analizy kosztów i korzyści. Autorzy wskazują, iż w listopadzie 2021 r. sporządzona analiza wykazała brak korzyści wykorzystania autobusów o napędzie zeroemisyjnym. Kolejna analiza ma zostać przeprowadzona w listopadzie 2024 r. Podkreślić należy, że Plan transportowy zawiera zadanie związane z zakupem 17 autobusów elektrycznych i budową stacji ładowania niezależnie od wyników analizy.	Uwaga nieuwzględniona. Faktem jest, że w Strategii Rozwoju elektromobilności w zadaniu 20 wskazany jest zakup taboru autobusowego wyłącznie zasilanego CNG. Jednak Analiza kosztów i korzyści, opracowana po Strategii Rozwoju Elektromobilności dla miasta Tarnowa w listopadzie 2021 r. mówi: „Uzyskane wyniki wskazują na brak korzyści wykorzystywania autobusów o napędzie zeroemisyjnym. W związku z powyższym, zgodnie z przepisem art. 37 ust. 5 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, Organizator <u>nie jest zobowiązany</u> do zrealizowania obowiązku osiągnięcia poziomu udziału autobusów zeroemisyjnych. Inwestycja <u>jest opłacalna wyłącznie przy pozyskaniu zewnętrznego źródła dofinansowania</u> ”. W związku z powyższym, dzięki możliwości uzyskania dofinansowania na zakup autobusów elektrycznych, które są pojazdami zeroemisyjnymi pojawiły się nowe perspektywy, przez co inwestycja stała się opłacalna zarówno środowiskowo jak i ekonomicznie.
22.	Plan transportowy nie odnosi się do możliwości wykorzystania energii elektrycznej lub biogazu pochodzącego z lokalnych źródeł, w tym planowanych do budowy przez MPEC i Tarnowskie Wodociągi. Kierunki te zostały wskazane w Strategii Rozwoju Elektromobilności dla miasta Tarnowa do 2035 r. (zadanie 11 SRM). Oddzielnego opracowania wymaga ustalenie lokalizacji stacji ładowania autobusów elektrycznych, z uwzględnieniem wykorzystania lokalnych	Uwaga uwzględniona. W ostatecznej wersji Planu transportowego w rozdziale 11.2 znajdzie się zapis uwzględniający zadanie 11 wskazane w Strategii Rozwoju Elektromobilności dla miasta Tarnowa do 2035 r. Ponadto, tak jak wskazano w treści uwagi - ustalenie lokalizacji stacji ładowania autobusów elektrycznych, z uwzględnieniem wykorzystania lokalnych nadwyżek energii, w tym OZE wraz z rozważeniem możliwości utworzenia klastra energii z włączeniem w jego strukturę MPK Sp. z o.o., wymaga oddzielnego opracowania.

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



	<p>nadwyżek energii, w tym OZE. Należy rozważyć możliwość utworzenia klastra energii z włączeniem w jego strukturę MPK Sp. z o.o.</p>	
<p>23.</p>	<p>Przedstawione w rozdziale 5 cele strategiczne wymagają przepracowania w kierunku integracji transportu zbiorowego Gminy Miasta Tarnowa z gminami ościennymi, gminami Aglomeracji Tarnowskiej, województwa małopolskiego, z uwzględnieniem również województwa podkarpackiego, w obszarach planistycznych, infrastruktury oraz połączeń komunikacyjnych. Podkreślić należy, że w celach strategicznych nie ujęto integracji transportu zbiorowego, nawet w ujęciu intencyjnym, pomimo wizji rozwoju zawartej w Regionalnym Planie Transportowym Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027: „Małopolska regionem o zrównoważonym, zintegrowanym i bezpiecznym systemie transportowym, będącym podstawą dalszego rozwoju i poprawy warunków życia mieszkańców oraz ich mobilności”</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Cele strategiczne zaprezentowane w rozdziale 5 stanowią jedynie przedstawienie celów, które zostały określone w Strategii Rozwoju Elektromobilności dla miasta Tarnowa do 2035 roku.</p> <p>W rozdziale 5 zostały szczegółowo przedstawione założenia Regionalnego Planu Transportowego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 z perspektywą do 2030 roku oraz została również wprost wskazana wizja: „Małopolska regionem o zrównoważonym, zintegrowanym i bezpiecznym systemie transportowym, będącym podstawą dalszego rozwoju i poprawy warunków życia mieszkańców oraz ich mobilności.” Ponadto w projekcie dokumentu znalazły się zapisy mówiące o planowanej integracji taryfowej tarnowskiej komunikacji miejskiej z taryfą autobusową stosowaną przez Koleje Małopolskie w przewozach obsługujących sąsiednie gminy. Dodatkowo planowana jest również integracja informacyjna, która umożliwiłaby prezentację w czasie rzeczywistym odjazdów innych przewoźników na tablicach informacji pasażerskiej na terenie miasta Tarnowa. Ponadto w rozdziale 11.1 <i>Charakterystyka planowanej sieci</i> znajdują się już zapisy dotyczące integracji transportu zbiorowego Gminy Miasta Tarnowa z gminami ościennymi i gminami Aglomeracji Tarnowskiej. W ostatecznej wersji dokumentu w rozdziale 11.1 znajdują się dodatkowo zapisy mówiące o integracji transportu zbiorowego ponadto w województwie małopolskim, z uwzględnieniem również województwa podkarpackiego.</p>
<p>24.</p>	<p>W rozdziale 9.2 Sposób finansowania systemu publicznego transportu zbiorowego nie przedstawiono planowanych wielkości dla lat 2024 i 2025. Ponadto opracowanie nie zawiera podziału wielkości kosztów na koszty stałe i zmienne usług świadczonych przez operatora.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. W zakres Planu transportowego wchodzi przedstawienie finansowania usług przewozowych, na co zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego składają się źródła finansowania i formy finansowania. Oba aspekty zostały przedstawione w projekcie dokumentu. Kwestie dotyczące planowanych wielkości finansowania na lata przyszłe oraz podziału wielkości kosztów na koszty stałe i zmienne usług</p>

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



		świadczonych przez operatora są zbyt szczegółowymi kwestiami i leżą poza zakresem Planu transportowego.
25.	Plan transportowy nie zawiera informacji o ograniczeniach świadczenia usług dodatkowych przez MPK w wyniku przyjęcia modelu umowy bezpośredniej.	Uwaga nieuwzględniona. W rozdziale 12.1 <i>Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego</i> została przedstawiona kwestia wyboru operatora poprzez bezpośrednie zawarcie umowy, w tym poprzez obecnego operatora MPK Sp. z o.o. w Tarnowie. Kwestia rozważań ograniczeń jakie za tym idą jest zbyt szczegółową kwestią i leży poza zakresem Planu transportowego.
26.	Opracowanie nie zawiera struktury przychodów w podziale na grupy taryfowe oraz rekomendacji w zakresie polityki taryf przewozowych – ewentualnych zmian rodzajów i/lub cen biletów.	Uwaga nieuwzględniona. Szczegółowe kwestie dotyczące struktury przychodów w podziale na grupy taryfowe oraz rekomendacje dotyczące ewentualnych zmian rodzajów i/lub cen biletów są zbyt szczegółowymi kwestiami, stanowiącymi podstawę dla odrębnego raportu i leżą poza zakresem Planu transportowego.
27.	<i>Zasady organizacji rynków przewozowych</i> zawarte w rozdziale 12 przedstawiają model i zadania dotyczące funkcjonowania komunikacji zbiorowej na terenie Gminy Miasta Tarnowa. Integracja transportu zbiorowego na poziomach gmin ościennych, Aglomeracji Tarnowskiej oraz województwa małopolskiego wymagać będzie zdefiniowania nowego modelu zarządzania nakierowanego na integrację planistyczną, integrację funkcjonalną i zdefiniowanie zadań na poziomie organizatorów i operatorów.	Uwaga nieuwzględniona. Projekt Planu transportowego, zgodnie z jego tytułem, dotyczy Gminy Miasta Tarnowa jako organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz gmin, z którymi zostało zawarte porozumienie międzygminne. Ponadto obecnie nie ma szczegółowych planów, aby Gmina Miasta Tarnowa miała być organizatorem transportu zbiorowego w gminach ościennych ponad te, z którymi zostało zawarte porozumienie międzygminne, ani również na obszarze Aglomeracji Tarnowskiej. W przypadku zmiany stanu rzeczy w przyszłości nastąpi aktualizacja Planu transportowego, w której powinny się znaleźć wnioskowane kwestie definiujące nowy model zarządzania ze zdefiniowanymi zadaniami na poziomie organizatorów i operatorów.
28.	Zadania w obszarze integracji transportu rozporozszone są w różnych rozdziałach opracowania, sugeruję aby przedstawić je w jednym rozdziale lub w oddzielnym opracowaniu, z uwzględnieniem kierunków i rekomendacji.	Uwaga nieuwzględniona. Kwestie dotyczące integracji transportu nie stanowią rozproszenia, lecz znajdują się odpowiednio ze strukturą dokumentu, czyli w rozdziale 5 <i>Analiza wytycznych, preferencji i zaleceń dotyczących systemu publicznego transportu zbiorowego</i> , gdzie znajduje się omówienie postanowień innych dokumentów kierunkowych oraz w rozdziale 11.1. <i>Charakterystyka planowanej sieci</i> . Szczegółowe kierunki rozwoju i rekomendacje dotyczące transportu zbiorowego dla obszaru Aglomeracji Tarnowskiej stanowią podstawę dla odrębnego dokumentu takiego jak np. <i>Koncepcja optymalnej organizacji przewozów w publicznym transporcie</i>

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Gminy Miasta Tarnowa
z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



		<i>zbiorowym</i> i nie leżą w zakresie przedmiotowego Planu transportowego.
29.	Mając na uwadze postęp technologiczny i ogólną dostępność internetu mobilnego, proponuję usunąć, ze standardów wiat przystankowych i taboru autobusowego wyposażenia w routery WiFi oraz ładowarki USB.	Uwaga częściowo uwzględniona. W końcowej wersji Planu transportowego zostanie usunięty zapis o wyposażeniu wiat przystankowych i taboru autobusowego w routery WiFi. W dokumencie pozostanie zapis dotyczący wyposażenia w ładowarki USB, ponieważ stanowią one istotne udogodnienie dla podróżujących oraz odpowiadają na współczesne potrzeby społeczeństwa silnie związanego z technologią.



DOKUMENT PODPISANY ELEKTRONICZNIE

Dane podpisywanego dokumentu

Typ dokumentu	Uchwała
Numer dokumentu	IX/87/2024
Data dokumentu	2024-10-24
Organ wydający	Rada Miejska w Tarnowie
Przedmiot regulacji	zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami
Identyfikator dokumentu	5CFC65B3-ABDD-45B0-9639-3A0F1D883FD0

Informacje o złożonych podpisach elektronicznych

Podpis:	
Sygnatura	Signature-1182757989
Numer seryjny	0B0DACF704D6F3C55EDA1FC5B625BFC8
Osoba podpisująca	Małgorzata Katarzyna Mękal
Kraj	PL
Data złożenia podpisu	31.10.2024 11:11:59
Zakres podpisu	Cały dokument
Wystawca certyfikatu	VATPL-5170359458 Certum QCA 2017 Asseco Data Systems S.A. PL