



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO

Kraków, dnia 23 września 2016 r.

Poz. 5401

UCHWAŁA NR XXVII/281/2016 RADY MIEJSKIEJ W TARNOWIE

z dnia 8 września 2016 roku

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 i ust. 3, art. 11 ust. 2, art. 12 ust. 1 i 2 oraz art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2015 r. poz. 1440 z późn. zm.¹⁾), 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. z 2014 r. poz. 5373) 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
Kazimierz Koprowski

¹⁾Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2015 r. poz. 1753, 1890 i 1893, z 2016 r. poz. 1342.

Załącznik
do Uchwały Nr XXVII/281/2016
Rady Miejskiej w Tarnowie
z dnia 8 września 2016 roku



**Plan zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym
zadaniem organizacji publicznego
transportu zbiorowego na mocy
porozumień między gminami**

TARNÓW, lipiec 2016

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa
z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień
między gminami

Niniejszy plan transportowy został zaktualizowany przez



"TRAKO" WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J.
ul. Krasieńskiego 15a/5, 50-449 Wrocław,
tel./fax: 71 799 87 53,
e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

Fotografia na okładce: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Tarnowie

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Spis treści

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami	6
1.1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami.	6
1.1.1. Wizja rozwoju transportu publicznego.....	7
1.2. Podstawy prawne i metodologia tworzenia oraz uchwalania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	7
1.3. Konsultacje społeczne	8
2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa	9
2.1. Informacje ogólne	9
2.1.1. Gminy, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.....	10
2.2. System transportowy miasta Tarnów	11
2.2.1. Układ drogowy	11
2.2.2. Planowane inwestycje drogowe.....	12
2.3. Transport pasażerski dostępny na terenie miasta Tarnów.....	14
2.3.1. Transport drogowy	14
2.3.2. Transport kolejowy	14
2.4. Ustalenia planów transportowych wyższego rzędu	15
2.4.1. Krajowy plan transportowy	15
2.4.2. Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego	15
3. Sieć komunikacyjna.....	17
3.1. Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej	17
3.2. Zasady konstruowania rozkładów jazdy	19
3.2.1. Rodzaje dni w rozkładzie jazdy	19
3.3. Węzły przesiadkowe.....	19
3.4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	20
3.5. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej.....	21
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	23
4.1. Informacje wstępne	23

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa
z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień
między gminami

4.2.	Podstawowe dane demograficzne	23
4.3.	Główne generatory ruchu	27
4.3.1.	Osiedla mieszkaniowe	27
4.3.2.	Urzędy i instytucje publiczne	28
4.3.3.	Placówki oświatowe.....	29
4.3.4.	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy	34
4.3.5.	Obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne	34
4.3.6.	Placówki służby zdrowia	36
4.3.7.	Obiekty handlowo-usługowe	37
4.3.8.	Inne generatory ruchu	38
4.4.	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	38
4.5	Badania popytu na przewozy międzygminne	39
4.6	Analiza popytu na komunikację miejską w Tarnowie	50
4.6	Podsumowanie.....	53
5.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	56
5.1.	Źródła i formy finansowania	56
5.2	Rentowność linii komunikacyjnych	57
6.	Taryfa przewozowa	60
6.1.	Rodzaje biletów.....	60
6.2.	Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych	62
6.3.	Struktura sprzedaży z biletów	63
6.4.	Planowane zmiany w dystrybucji biletów i taryfie przewozowej.....	64
7.	Preferencje dotyczące wyboru środka transportu	65
7.1.	Wskaźnik motoryzacji.....	65
7.2.	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych	66
7.2.1.	Metodologia badania.....	66
7.2.2.	Metryka respondentów	67
7.2.3.	Analiza wyników.....	69
8.	Zasady organizacji rynku przewozów	85
8.1.	Miasto Tarnów jako organizator publicznego transportu zbiorowego.....	85
8.1.1.	Realizacja funkcji organizatorskich	85
8.2.	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.....	88

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa
z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień
między gminami

9.	Pożądany standard w przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej	90
9.1.	Informacje wstępne	90
9.2.	Realizacja postulatów przewozowych	90
9.3.	Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego ...	92
9.4.	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej ...	95
9.5.	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	95
9.5.1.	Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych	96
9.5.2.	Standard w zakresie taboru.....	96
9.5.3.	Standard w zakresie informacji pasażerskiej	97
10.	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej	98
11.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	100
11.1.	Informacje wstępne	100
11.2.	Promocja usług transportu miejskiego.....	101
11.3.	Integracja publicznego transportu zbiorowego.....	102
11.4.	Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu	103
12.	Weryfikacja oraz aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa	105
13.	Spisy wykresów, tabel, rysunków i map.....	106
13.1.	Wykresy	106
13.2.	Tabele	107
13.3.	Rysunki	108

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

- 1.1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami.

Uchwałą Nr LVII/694/2014 z dnia 11 września 2014 r. Rada Miejska w Tarnowie przyjęła Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami. Zgodnie z zapisami art. 11 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, plan transportowy może być, w zależności od potrzeb poddawany aktualizacji. W związku ze zmianami w zakresie zarządzania komunikacją miejską w Tarnowie (m.in. przejęcie zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego przez Zarząd Dróg i Komunikacji w Tarnowie) oraz zmian na rynku usług przewozowych, niezbędne jest dokonanie aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu na mocy porozumień między gminami.

Niniejszy projekt dokumentu stanowi aktualizację pierwotnej wersji planu transportowego.

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami (uwaga: ilekroć w niniejszym dokumencie jest mowa o mieście lub mieście Tarnów należy przez to rozumieć Gminę Miasta Tarnowa) jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Miasta Tarnowa tak, aby rozwój tego transportu przebiegał zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Głównym celem zrównoważonego rozwoju transportu jest osiągnięcie minimum 50% udziału transportu zbiorowego w realizacji wszystkich przewozów realizowanych na terenie miasta Tarnów.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Dzięki realizacji celu głównego, publiczny transport zbiorowy organizowany przez Gminę Miasta Tarnowa będzie rozwijał się zgodnie z wizją, która zakłada, że komunikacja miejska ze względu na jakość, dostępność oraz efektywność funkcjonowania będzie w coraz większym stopniu realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Beneficjentami zwiększenia sprawności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego będą wszyscy mieszkańcy miasta Tarnowa oraz gmin, z którymi miasto Tarnów zawarło porozumienia na świadczenie usług transportu zbiorowego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa umożliwi realizację następujących celów **szczegółowych**, dzięki którym będzie możliwe dążenie do osiągnięcia celu głównego:

- poprawę dostępności transportowej i jakości transportu przy uwzględnieniu między innymi potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- poprawę efektywności funkcjonowania systemu transportowego,
- integrację systemu transportowego w zakresie usług przewozowych obejmującą transport miejski, powiatowy i wojewódzki,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

Zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu ważnym elementem jest ustalenie zakresu, ilości oraz jakości usług oferowanych przez transport zbiorowy na terenie miasta Tarnowa oraz gmin, z którymi miasto Tarnów zawarło porozumienia na świadczenie usług transportu zbiorowego.

1.1.1. Wizja rozwoju transportu publicznego

Transport zbiorowy organizowany przez miasto Tarnów dzięki ciągłemu rozwojowi oraz odpowiednio prowadzonej polityce transportowej miasta ma być realną alternatywą dla podróży wykonywanych środkami komunikacji indywidualnej.

1.2. Podstawy prawne i metodologia tworzenia oraz uchwalania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

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.

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 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 z dnia 16 grudnia 2010r. (Dz. U. z 2015 r, poz. 1440 z późn. zm., dalej jako Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym) do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a następnie jego uchwalenia przez Radę Miejską w Tarnowie.

Zakres niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa jest zgodny z art. 12. ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684).

Przy opracowywaniu dokumentu wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji m.in.: Urzędu Miasta Tarnowa, Zarządu Dróg i Komunikacji w Tarnowie oraz Głównego Urzędu Statystycznego.

W niniejszym planie uwzględniono - zgodnie z wymogami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym - plany wyższego rzędu, tj. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Województwie Małopolskim oraz krajowy plan transportowy.

1.3. Konsultacje społeczne

Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa, jako akt prawa miejscowego, poddany został konsultacjom społecznym. Ich celem było poinformowanie społeczności miasta i gmin ościennych, z którymi zawarto porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji oraz stworzenie mieszkańcom możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Projekt planu transportowego został ogłoszony w: Biuletynie Informacji Publicznej Zarządu Dróg i Komunikacji w Tarnowie, na stronie internetowej Zarządu Dróg i Komunikacji w Tarnowie, w lokalnej prasie, a także w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce fizycznego wyłożenia projektu planu zrównoważonego rozwoju transportu dla Gminy Miasta Tarnowa oraz formę, sposób i termin składania opinii dotyczących tegoż projektu.

Wszystkie opinie zebrane w czasie trwania konsultacji społecznych zostały rozpatrzone. Na podstawie uzasadnionych uwag wykonane zostały stosowne zmiany w niniejszym projekcie planu transportowego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa

2.1. Informacje ogólne



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. W obecnych granicach administracyjnych zajmuje powierzchnię 72,38 km², którą zamieszkuje 111 376 mieszkańców. Jest ważnym ośrodkiem turystycznym i kulturalnym województwa małopolskiego. Położenie Tarnowa w pld.-wsch. części kraju, przy europejskiej trasie komunikacyjnej E40 i liniach kolejowych Kraków - Rzeszów -

Przemyśl - Medyka, Tarnów - Nowy Sącz - Muszyna - Plavec oraz Tarnów - Szczucin, sprawiło, że miasto 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. W dzielnicy Mościce znajdują się Zakłady Azotowe, a także siedziba Grupy Azoty, która jest drugim największym koncernem chemicznym Europy.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

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



Gmina Tarnów to gmina położona w województwie małopolskim w centralnej części powiatu tarnowskiego. Gminę o powierzchni 82,81 km² zamieszkuje 25 254 osób, czego wynikiem jest gęstość zaludnienia równa 304 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, Tarnów, Tuchów, Wierzchosławice, Wojnicz, Żabno oraz gminą Czarna wchodzącą w skład powiatu dębickiego. Komunikacja między gminą Tarnów i Tarnowem odbywa się za pomocą środków komunikacji zbiorowej drogowej i kolejowej.



Gmina Lisia Góra jest gminą położoną w północno-wschodniej części powiatu tarnowskiego w województwie małopolskim. Gminę o powierzchni 105,4 km² zamieszkuje 14 866 osób. Gmina sąsiaduje z sześcioma innymi gminami: Czarna (powiat dębicki), Dąbrowa Tarnowska (powiat dąbrowski), Radgoszcz (powiat dąbrowski), Miasto Tarnów, Tarnów, Żabno. W skład Gminy Lisia Góra wchodzi 11 sołectw: Breń, Brzozówka, Kobierzyn, Lisia Góra, Łukowa, Nowa Jastrząbka, Nowe Żukowice, Pawężów, Stare Żukowice, Śmigno, Zaczarnie. Z gminy Lisia Góra do Tarnowa prowadzi droga krajowa nr 73.



Gmina Pleśna jest gminą o powierzchni 84,9 km², którą zamieszkuje 11 924 osób. Pod względem obszaru jest więc to gmina średniej wielkości, natomiast liczba mieszkańców pozwala zaliczyć ją do gmin dużych. Gmina odznacza się gęstością zaludnienia równą 140 mieszkańców na 1 km² powierzchni. Przez teren gminy przebiega ważna droga lokalna Tarnów - Zakliczyn oraz linia kolejowa prowadząca z Tarnowa na południe, w kierunku Nowego Sącza i Krynicy z odgałęzieniem ku wschodowi do Jasta, Krosna i Sanoka. Z geograficznego punktu widzenia gmina leży na skraju Pogórza Ciężkowickiego, które ku północy przechodzi w równinę, rozciągającą się aż po Wisłę, a stanowiącą zachodnią część Kotliny Sandomierskiej. Od zachodu gminę ogranicza bieg Dunajca, a jej północno - wschodnią część przecina dopływ Dunajca, rzeka Biała. W skład gminy wchodzi 11 sołectw: Dąbrówka Szczepanowska, Janowice,

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Lichwin, Lubinka, Łowczówek, Pleśna, Rzuchowa, Rychwałd, Szczepanowice, Świebodzin, Woźniczna.

2.2. System transportowy miasta Tarnów

System transportowy Gminy Miasta Tarnowa jest podstawą układu przestrzennego, stanowi układ podsystemów technicznych (gałęziowych, funkcjonalnych) i organizacyjnych. Złożona z wielu elementów, lecz spójna sieć ma za zadanie służyć wszystkim użytkownikom. Na system transportowy składa się zarówno transport indywidualny (ruch pieszny, rowerowy, kołowy), jak i zbiorowy (transport autobusowy, kolejowy). O efektach użytkowych systemu decyduje dostępność i jakość oferowanych usług transportowych. Użyteczność transportu jest tym większa, im silniejsze i bardziej systemowe są powiązania między jego poszczególnymi formami.

2.2.1. Układ drogowy

Miasto Tarnów znajduje się przy trasie europejskiej E40 będącym ważnym środkowoeuropejskim korytarzem transportowym łączącym Kazachstan z Francją. Trasa ta stanowi północną obwodnicę miasta biegnącą od wschodu miasta ulicą Lwowską, następnie skręcającą na północ w aleję Jana Pawła II, by ostatecznie skręcić na zachód i ominąć miasta od strony północnej. Na zachód od węzła Tarnów Północ droga E40 zyskuje status autostrady A4. Dodatkowym odciążeniem centrum miasta od ruchu kołowego jest droga krajowa nr 4 (która przed wybudowaniem autostrady stanowiła trasę E40) omija miasto od południowego- zachodu i łączy się z trasą E40 poprzez węzeł bezkolizyjny na wschodzie miasta.

Przez teren miasta Tarnów przebiega autostrada, drogi krajowe i drogi wojewódzkie:

- Autostrada A4 - długość 5200 m, przebiega wzdłuż północnej granicy miasta,
- Droga krajowa nr 73 - długość 8300 m, przebiega ulicami al. Jana Pawła II, Lwowską,
- Droga krajowa nr 94 - długość 6600 m, przebiega wzdłuż południowej granicy miasta,
- Droga wojewódzka 973 - długość 11000 m, przebiega ulicami W. Witosa, E. Kwiatkowskiego, Czystą, Kardynała Wyszyńskiego, Klikowską, Niedomicką,
- Droga wojewódzka 977 - długość 600 m, przebiega ulicą Tuchowską.

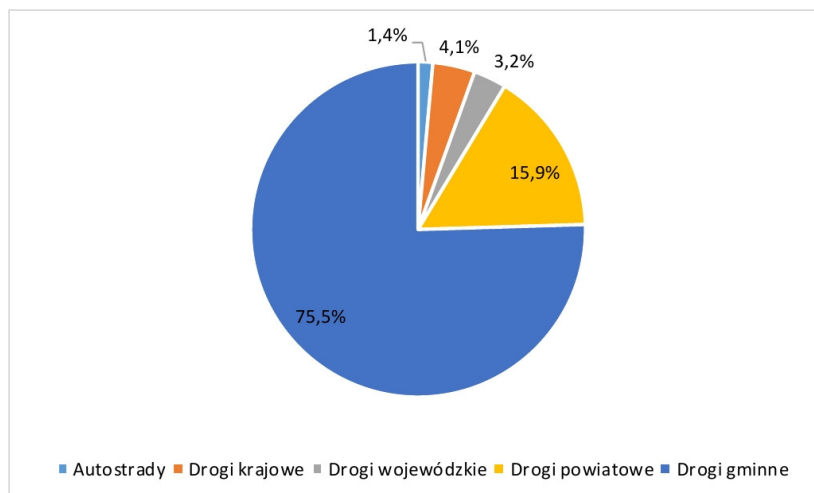
Powyższe trasy nie przebiegają przez centrum miasta.

Podstawą systemu komunikacyjnego w mieście są drogi wojewódzkie oraz powiatowe, których łączna długość wynosi 74 km:

- Drogi wojewódzkie - 11,6 km,
- Drogi powiatowe - 58 km.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Uzupełnieniem głównej sieci komunikacyjnej są drogi gminne, które dają możliwość dojazdu w każdy punkt miasta - o łącznej długości 276 km.



Wykres 1. Podział dróg w Tarnowie
źródło: opracowanie własne

2.2.2. Planowane inwestycje drogowe

Poniżej w tabeli zostały przedstawione planowane inwestycje drogowe.

Tabela 1. Planowane inwestycje drogowe

Wyszczególnienie	Informacje dodatkowe
Modernizacja przebiegu ul. Braci Saków.	Planowana przebudowa skrzyżowania ul. Braci Saków z ul. Okrężną (rondo) ul. Braci Saków od ul. Gumniskiej do ul. Okrężnej
Przebudowa drogi powiatowej nr 1356K (ul. Krakowska) na odcinku od ul. Kochanowskiego do ul. Sikorskiego.	
Zwiększanie dostępności transportowej tarnowskich stref aktywności gospodarczej wraz z poprawą parametrów ruchu tranzytowego w Subregionie Tarnowskim - etap I: Rozbudowa ulic Spokojnej, Elektrycznej, Wyszyńskiego i Czystej.	Planowana przebudowa drogi na odcinku od skrzyżowania ulicy Spokojnej z ulicą Krzyską do skrzyżowania ulicy Kwiatkowskiego z ulicą Witosa. Projekt przewiduje także przebudowę placu manewrowego dla autobusów w Mościcach.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Wyszczególnienie	Informacje dodatkowe
Zwiększanie dostępności transportowej tarnowskich stref aktywności gospodarczej wraz z poprawą parametrów ruchu tranzytowego w Subregionie Tarnowskim - etap II: Rozbudowa ulic Mościckiego, Kwiatkowskiego i Witosa.	
Budowa infrastruktury technicznej dla terenów przeznaczonych pod działalność gospodarczą przewidzianych do objęcia statusem specjalnej strefy ekonomicznej Krakowskiego Parku Technologicznego sp. z o.o.	
Budowa połączenia ul. Tuchowskiej z al. Tarnowskich wraz z przebudową ul. Tuchowskiej do granic miasta.	Nowy przebieg ulicy Tuchowskiej wzdłuż torów kolejowych od ulicy Zamkowej do al. Tarnowskich
Budowa pętli przy ul. Nowodąbrowskiej	
Budowa zatoki autobusowej przy M.B. Fatimskiej - strona wschodnia.	
Budowa zatoki autobusowej przy M.B. Fatimskiej - strona zachodnia.	
Przebudowa drogi krajowej nr 73 do drogi krajowej nr 94 w mieście Tarnowie.	Projekt obejmuje przebudowę ulicy Lwowskiej od skrzyżowania z ulicą Orkana do granicy miasta, w tym parking P+R przy ul. Lwowskiej.
Przebudowa ul. Pasterskiej.	
Remont ul. Bandrowskiego.	
Remont ul. Goldhammera wraz z miejscami parkingowymi.	
Rewitalizacja obszaru "Tarnów - Nowe Miasto".	Koncepcja rozwiązań dotyczy południowej strony torów kolejowych od ulicy Tuchowskiej do ulicy Krakowskiej
Wykonanie dokumentacji technicznej ul. Orkana wraz z przyległymi ulicami: Środkową, Źródlaną, Wolańską i Czarnowiejską.	
Remont dróg w dzielnicy Klikowa.	Remont dotyczy m.in. ulicy Klikowskiej od Stadniny do granicy miasta oraz innych dróg w dz. Klikowa

źródło: materiały otrzymane od UM Tarnów

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

2.3. Transport pasażerski dostępny na terenie miasta Tarnów

2.3.1. 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 (w skrócie: ZDiK), natomiast operatorem, na wszystkich liniach, jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. Komunikacja miejska została szerzej opisana w punkcie trzecim.

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. Obecnie przez Prezydenta Miasta Tarnowa wydanych jest 130 zezwoleń dla 34 przewoźników, obsługują oni niemal wszystkie kierunki wylotowe z miasta.

Ponadto na terenie miasta dostępne są autobusy komunikacji dalekobieżnej. Głównym kierunkiem jest Kraków - autobusy kursujące autostradą w godzinach szczytu odjeżdżają nawet co 15 minut. Bezpośrednio z Tarnowa można dostać się także do Białegostoku, Katowic, Kielc, Lwowa, Przemyśla, Rzeszowa, Warszawy czy Wrocławia.

2.3.2. 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, niezelektryfikowana.

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 (oraz rozważana jest budowa przystanku - na wysokości ulicy Lwowskiej). Pociągi o zasięgu regionalnym oferuje przewoźnik Przewozy Regionalne sp. z o.o. Pociągami regionalnymi ze stacji w Tarnowie można dojechać do następujących stacji:

- Rzeszów i Przemyśl,
- Nowy Sącz i Krynica,
- Kraków (z zatrzymaniem na stacji Tarnów Mościce).

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Pociągi dalekobieżne oferuje przewoźnik PKP Intercity SA (marki: Twoje Linie Kolejowe, InterCity, Expres Intercity Premium). Bezpośrednimi połączeniami można dojechać do:

- Rzeszowa, Przemyśla i Lwowa,
- Nowego Sącza i Krynicy,
- Gdańska, Gdyni, Krakowa, Katowic, Wrocławia, Poznania, Szczecina i Warszawy,
- a w okresie wakacyjnym lub w weekendy także do Świnoujścia, Zagórze i Zamościa.

W „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim” Tarnów został dodatkowo wskazany jako stacja końcowa sieci REGIO SKA, czyli Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, która ma być skoordynowana z komunikacją miejską Krakowa i Tarnowa oraz kursować według cyklicznego rozkładu jazdy.

2.4. Ustalenia planów transportowych wyższego rzędu

2.4.1. Krajowy plan transportowy

W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym założono organizowanie połączeń kolejowych na liniach kolejowych nr 91 (w kierunku Krakowa i Rzeszowa) oraz 96 (w kierunku Stróż i Krynicy). Wskazane zostało również miasto Tarnów jako punkt handlowy, na którym występują powiązania transportu kolejowego z jakąkolwiek inną formą transportu zbiorowego, mogące pełnić funkcje zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

2.4.2. Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Małopolskiego wyznacza zasady organizacji sieci komunikacyjnej województwa w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie drogowym i kolejowym, wraz z kierunkami rozwoju transportu publicznego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

W planie transportowym województwa małopolskiego przewidziano organizację następujących linii komunikacyjnych na obszarze gmin objętych niniejszym planem:

Tabela 2. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich

transport	linia komunikacyjna	uwagi
kolejowy	Kraków - Bochnia - Brzesko - Tarnów - gr. województwa (województwo podkarpackie)	planowane przewozy w ramach SKA na linii SKA 1 Tarnów - Kraków - Trzebinia
kolejowy	Tarnów - Stróże - Nowy Sącz	
drogowy	Tarnów - Gorlice	

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Województwie Małopolskim.

Plan określa precyzyjnie czasookresy funkcjonowania linii komunikacyjnych oraz ich minimalne częstotliwości kursowania.

W dokumencie przewidziano również organizację dodatkowych linii komunikacyjnych w transporcie drogowym do Tarnowa, które będą pełnić rolę dowozowych linii autobusowych (SKA-BUS) do pociągów Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Zaznaczono, iż szczegółowe przebiegi tras zostaną ustalone na etapie planowania rozkładów jazdy. Planowany zintegrowany węzeł przesiadkowy typu podstawowego o charakterze integracyjnym w skali sieci kolejowej regionu został wyznaczony w Tarnowie.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

3. Sieć komunikacyjna

3.1. Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej

Sieć komunikacyjną organizowaną przez ZDiK na obszarze objętym planem stanowi 29 linii dziennych oraz 1 linia nocna. Obecny kształt oferty przewozowej wynika z całościowej analizy systemu transportowego „Optymalizacja komunikacji miejskiej w Tarnowie”. Spis linii, z uwzględnieniem ich charakteru, przedstawia poniższa tabela.

Tabela 3. Linie komunikacyjne organizowane przez ZDiK

linie	charakterystyka linii
0, 9, 30	linie miejskie, podstawowe I rzędu - są to linie charakteryzujące się najwyższą częstotliwością - autobusy kursują co 10-15 minut przez większą część dnia
1, 2, 3, 10, 12, 33	linie miejskie podstawowe II rzędu - autobusy kursują co 20-30 minut przez większą część dnia
5, 6, 11, 14, 24, 31	linie miejskie uzupełniające - autobusy kursują co ok. 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
3*, 5**, 31**, 206, 208, 210, 213, 222, 224, 225, 227, 229, 239	linie podmiejskie - linie kursują z różną częstotliwością, tylko w pojedynczych przypadkach częściej niż co 60 minut *linia pełni jednocześnie rolę linii podmiejskiej i podstawowej II rzędu **linie pełnią jednocześnie rolę linii podmiejskich i uzupełniających
N	linia nocna, kursuje wyłącznie w wakacje, w nocy po piątku, sobocie i niedzieli, 3 kursy w nocy

źródło: materiały otrzymane od ZDiK Tarnów

Na poniższych schematach zaprezentowano układ linii miejskich i podmiejskich.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

3.2. Zasady konstruowania rozkładów jazdy

Konstrukcja rozkładów jazdy jest oparta o podział linii komunikacyjnych - linie podstawowe I rzędu kursują najczęściej, kolejne grupy linii odpowiednio rzadziej. Zróżnicowanie 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.

3.2.1. 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; ponadto niektóre kursy uzależnione są od warunków atmosferycznych. Podział ten jest uzasadniony zmiennym popytem na usługi transportu zbiorowego.

3.3. 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.

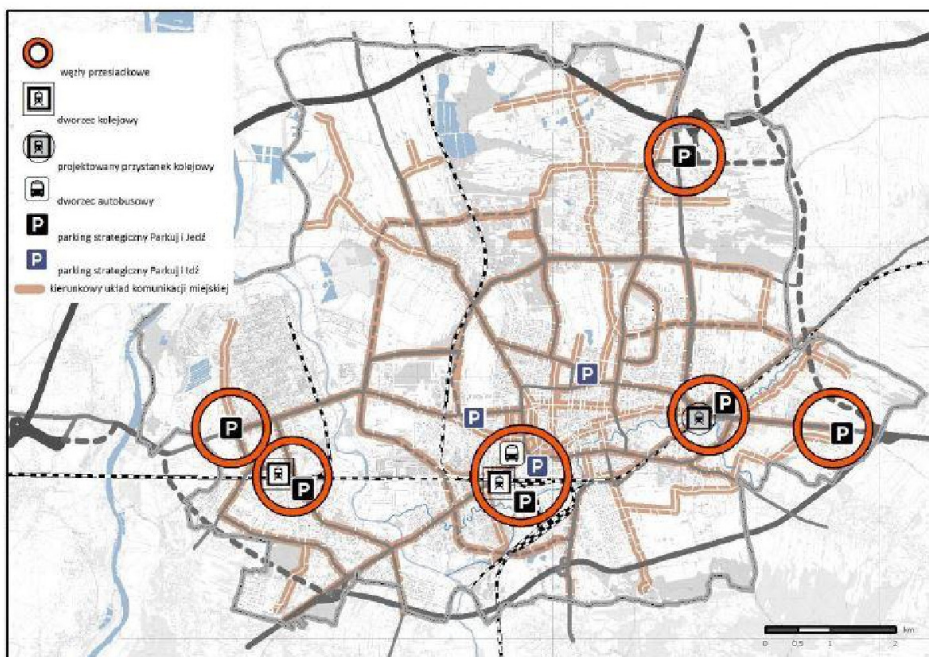
Najbezpieczniejsze węzły przesiadkowe zlokalizowane są na placach oddzielonych od ogólnodostępnego ruchu pojazdów, umożliwiają bowiem one przemieszczanie się pomiędzy przystankami bez przekraczania jezdni. Istotnym aspektem warunkującym dobre funkcjonowanie węzła jest odpowiednia organizacja przesiadek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

W Tarnowie, ze względu na krzyżowanie się wielu linii, zarówno komunikacji organizowanej przez ZDiK jak i przewoźników prywatnych, rolę węzłów przesiadkowych pełnią przystanki Krakowska - Planty oraz Krakowska - Plac Popieluszki (oba w pobliżu dworca kolejowego i autobusowego), a także Mickiewicza-Poczta i Solidarności-Seminarium.

Dodatkowo, zgodnie ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Tarnowa”, zaplanowane zostały węzły przesiadkowe łączące transport zbiorowy i indywidualny - ich lokalizacja została przedstawiona na poniższej mapie. Najważniejszy - centralnie położony węzeł przesiadkowy, łączący transport kolejowy, autobusowy oraz indywidualny (parking P+R funkcjonuje już od 2015 r.), zlokalizowany będzie przy ul. Droga do huty. Po wykonaniu placu manewrowo-postojowego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

będzie możliwe zorganizowanie w tym miejscu zbiorczej pętli dla autobusów podmiejskich. Rozważane jest także stworzenie węzłów przesiadkowych integrujących komunikację autobusową na ul. Szkotnik, ul. Marszałka, w pobliżu Zakładów Mechanicznych, w miejscu istniejącej pętli Mościce - Plac oraz na Os. Jasna II. Analizowane jest również stworzenie potencjalnych obiektów typu Park and Ride (P+R) przy ul. Lwowskiej oraz przy stacji kolejowej Tarnów Mościce.



Mapa 3. Planowane węzły przesiadkowe łączące transport zbiorowy i indywidualny

źródło: *Zmiana studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Tarnowa - projekt luty 2014*

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

Realizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji miejskiej planowane jest na obszarze Gminy Miasta Tarnowa oraz gmin, z którymi Gmina Miasto Tarnów będzie posiadała porozumienia międzygminne na organizację zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego. Układ sieci będzie się zmieniać w wyniku dostosowywania go do zapotrzebowania pasażerów na usługi z zakresu przewozów o charakterze użyteczności publicznej, m.in. poprzez objęcie dostępem do komunikacji zbiorowej nowopowstałych generatorów ruchu oraz uwzględnianie postulatów mieszkańców i rad osiedlowych; a także, w przypadku podpisania kolejnych, bądź rozszerzenia istniejących porozumień międzygminnych, poprzez rozszerzenie obszaru. Zmiany kształtu sieci komunikacyjnej oraz parametrów obsługi istniejących linii komunikacyjnych będą przebiegały przy uwzględnieniu potrzeb transportowych

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

wplywających na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego, związanych w szczególności z:

- kierunkami rozwoju przestrzennego miasta,
- zmianami liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- zmianami społeczno-gospodarczymi.

3.5. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej

Według stanu na dzień 22.04.2016 operator wykorzystywał do obsługi sieci komunikacyjnej 96 autobusów. Tabor jest zróżnicowany - MPK posiada pojazdy marki Jelcz, Man, Volvo, Iveco, Mercedes, Solaris, Solbus, Scania i Otokar. Charakterystykę autobusów, w podziale na marki, zawarto w poniższej tabeli.

Tabela 4. Charakterystyka autobusów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjnej

		Jelcz	Man	Volvo	Iveco	Mercedes	Solaris	Solbus	Scania	Otokar	SUMA
pojemność	do 49				4						4
	50 - 64			1		12					13
	65-85	5		3							8
	od 86	35	4				5	2	6	19	71
norma euro	0										0
	1										0
	2	26	4			12					42
	3	14		4					6		24
	4				4						4
	5							2			2
	5 (EEV)									19	19
	6						5				5
podłoga paliwo	ON	29	4		4	12	5	2	6	19	81
	CNG	11		4							15
podłoga	wysoka	37									37
	niska	3	4	4	4	12	5	2	6	19	59
wyswietlacze elektroniczne	TAK	40	4	4	4	12	5	2	6	19	96
	NIE										0
klimatyzacja	TAK					12	5	2	6	19	44
	NIE	40	4	4	4						52

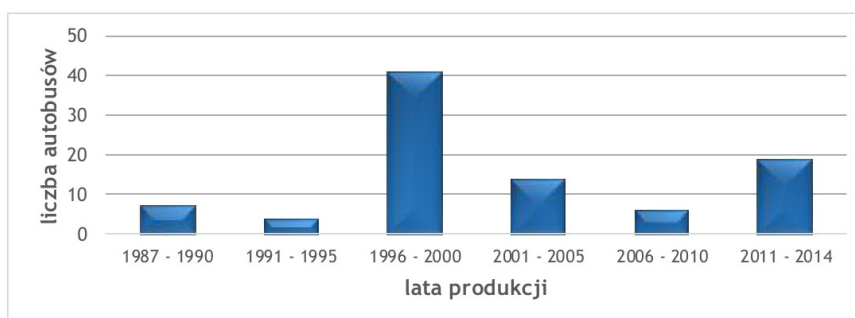
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

SUMA	40	4	4	4	12	5	2	6	19	96
------	----	---	---	---	----	---	---	---	----	----

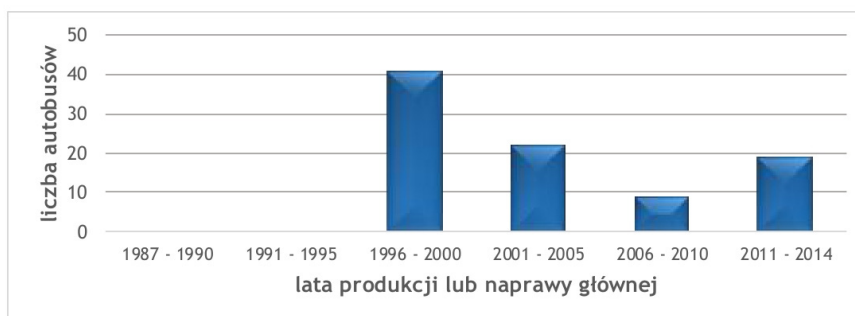
źródło: materiały otrzymane od MPK Tarnów

Najliczniejszą grupę stanowią autobusy największe - spośród 96 pojazdów 71 mieści co najmniej 86 pasażerów (licząc miejsca siedzące i stojące). W kwestii spełniania norm czystości spalin najliczniejszą grupę stanowią pojazdy z normą EURO2 i EURO3, ale najnowsze pojazdy (19 Otokarów) spełniają normę EEV, która swoją restrykcyjnością mieści się między EURO5 a EURO6. Od 2015 roku MPK Tarnów eksploatuje 5 Solarisów, które spełniają normę spalania EURO6. Stosowane są dwa typy zasilania - ON (81 pojazdów) i CNG (15). Ponad 2/3 autobusów posiada niską podłogę, wszystkie są wyposażone w elektroniczne wyświetlacze oraz urządzenia głośnomówiące. W 44 pojazdach zamontowana jest klimatyzacja.

Na poniższym wykresie została przedstawiona liczba autobusów wyprodukowana w poszczególnych latach. Niektóre pojazdy przeszły naprawę główną - kolejny wykres przedstawia wiek autobusów, przy czym w przypadku naprawy głównej rok naprawy został uwzględniony jako rok produkcji.



Wykres 2. Lata produkcji autobusów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjnej
źródło: materiały otrzymane od UM Tarnów



Wykres 3. Lata produkcji lub naprawy głównej autobusów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjnej
źródło: materiały otrzymane od UM Tarnów

Obecnie jedyny operator miejskiej sieci komunikacyjnej - MPK Sp. z o.o. planuje do 2020 roku zakupić około 40-45 autobusów niskopodłogowych przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych, spełniających najwyższe (w momencie zakupu) normy czystości spalin.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

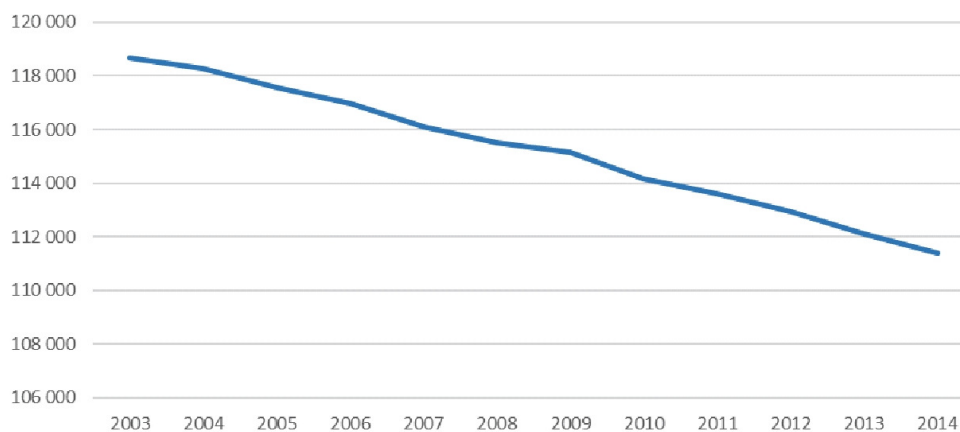
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

4.1. Informacje wstępne

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.

4.2. Podstawowe dane demograficzne

Zmiany liczby ludności zamieszkującej obszar objęty niniejszym opracowaniem są jednym z czynników wpływających na potrzeby transportowe. Dane przedstawiające liczbę ludności miasta Tarnów zostały przedstawione na poniższym wykresie, który pokazuje jakie zmiany w liczbie ludności nastąpiły w przeciągu ostatnich 11 lat i w tabeli.



Wykres 4. Zmiany liczby ludności w Tarnowie w latach 2003-2014

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Powyższy wykres pokazuje wyraźną tendencję spadkową liczby ludności zamieszkującej Tarnów. W 2014 r. Tarnów zamieszkiwało 111 376 osób, a dekadę wcześniej 118 267 osób, co oznacza 6% spadek liczby mieszkańców.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

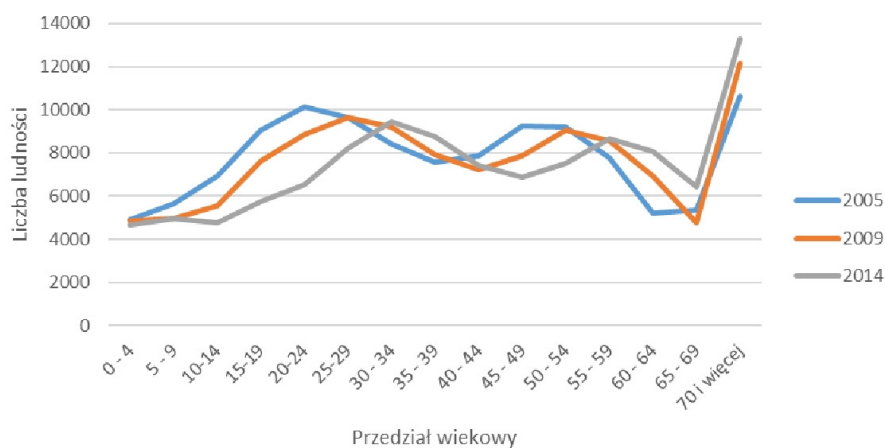
Dane z ostatnich 10 lat obrazują, iż tarnowskie społeczeństwo starzeje się. Rocznie przybywa ok. 140 osób w wieku powyżej 70 roku życia. Obserwowane zjawisko jest wynikiem panującego niżu demograficznego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Tabela 5. Liczba ludności w Tarnowie w latach 2005, 2009 i 2013 w podziale na przedziały wiekowe

	2005	2009	2014	Spadek (-)/wzrost 2005/2013
0 - 4	4 920	4 877	4 660	-5,28%
5-9	5 649	4 982	4 979	-11,86%
10-14	6 922	5 573	4 747	-31,42%
15-19	9 064	7 640	5 759	-36,46%
20-24	10 120	8 829	6 560	-35,18%
25-29	9 630	9 631	8 201	-14,84%
30 - 34	8 408	9 186	9 460	12,51%
35 - 39	7 551	7 915	8 767	16,10%
40 - 44	7 860	7 231	7 441	-5,33%
45 - 49	9 251	7 883	6 888	-25,54%
50 - 54	9 209	9 033	7 503	-18,53%
55 - 59	7 771	8 563	8 642	11,21%
60 - 64	5 186	6 929	8 049	55,21%
65 - 69	5 376	4 745	6 454	20,05%
70 i więcej	10 643	12 141	13 266	24,65%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 5. Liczba ludności w Tarnowie w latach 2005, 2009 i 2013 w podziale na przedziały wiekowe

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

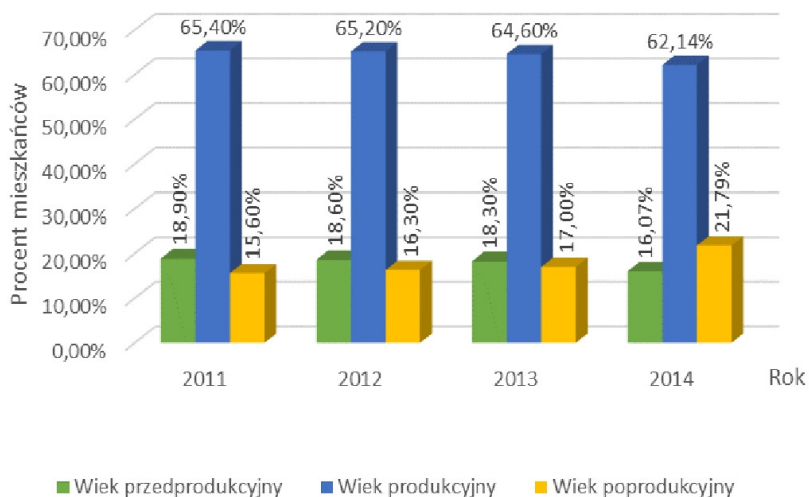
Porównując dane demograficzne z 2005r. z danymi z 2014r. obserwujemy wyraźny spadek liczby ludności w wieku od 5 do 25 roku życia, z czego największy spadek zanotował przedział wiekowy 15 - 19 lat - 36,46%. W szybkim tempie rośnie natomiast liczba ludności w wieku przedemerytalnym. Liczba osób w przedziale wiekowym 60 - 64 lata w ciągu 8 lat zwiększyła się o ponad 55%.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Tabela 6. Struktura ludności Tarnowa w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2011-2013)

	2011		2012		2013		2014	
Wiek przedprodukcyjny	18,9%	21 519	18,6%	20 984	18,3%	20 562	16,07%	17 902
Wiek produkcyjny	65,4%	74 307	65,2%	73 590	64,6%	72 482	62,14%	69 207
Wiek poprodukcyjny	15,6%	17 767	16,3%	18 378	17,0%	19 076	21,79%	24 267

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 6. Struktura ludności Tarnowa w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2011-2014)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W ciągu trzech lat liczba osób w wieku przedprodukcyjnym oraz produkcyjnym spadła o odpowiednio 2,83% i 3,26%. Liczba osób w wieku poprodukcyjnym systematycznie rośnie i w roku 2014 wyniosła 21,79% (15,60% w roku 2011).

Poziom bezrobocia w Tarnowie na tle Województwa Małopolskiego i kraju w ostatnich latach został zaprezentowany w tabeli 6 oraz na wykresie 7.

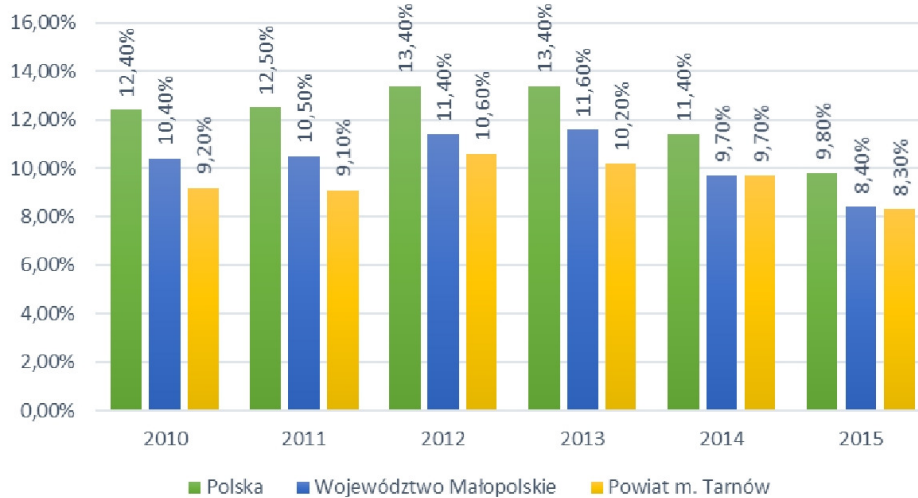
Tabela 7. Bezrobocie w Polsce, Województwie Małopolskim i Powiecie m. Tarnów w latach 2010 - 2013

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Polska	12,4%	12,5%	13,4%	13,4%	11,40%	9,80%
Województwo Małopolskie	10,4%	10,5%	11,4%	11,6%	9,70%	8,40%
Powiat m. Tarnów	9,2%	9,1%	10,6%	10,2%	9,70%	8,30%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Wykres 7. Bezrobocie w Polsce, Województwie Małopolskim i Powiecie m. Tarnów w latach 2010 - 2015



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Bezrobocie w Tarnowie w roku 2015 w stosunku do roku 2010 spadło o 0,9%. Liczba osób bezrobotnych w mieście oscyluje na poziomie około 8%, co na tle kraju i województwa, jest wynikiem niższym, ponieważ bezrobocie w Polsce w roku 2015 wyniosło 9,8%, a w Województwie Małopolskim - 8,4%.

4.3. Główne generatory ruchu

4.3.1. Osiedla mieszkaniowe

Miasto Tarnów zostało podzielone na 16 osiedli, które stanowią odrębne jednostki funkcjonalno-przestrzenne. Wykaz osiedli wraz z liczbą mieszkańców każdego z osiedli przedstawiono w tabeli 7.

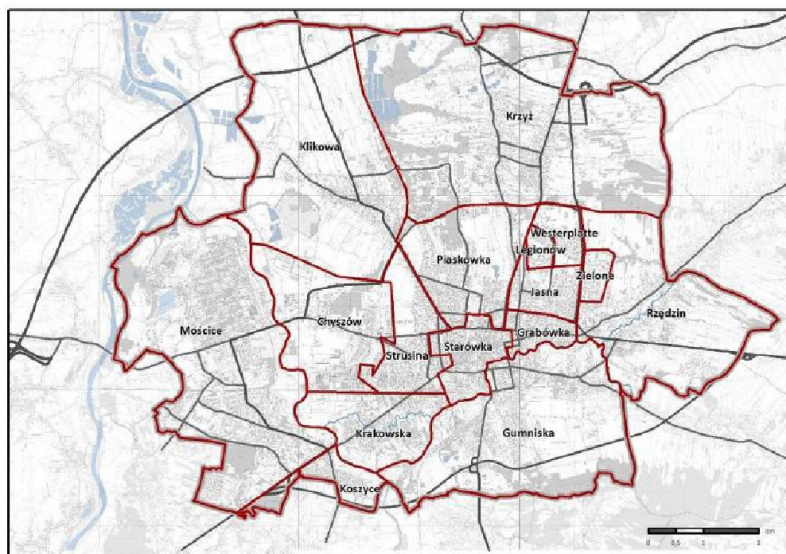
Tabela 8. Osiedla w Tarnowie

Nr osiedla	Nazwa	Liczba mieszkańców
1	Starówka	9 222
2	Strusina	14 846
3	Piaskówka	11 380
4	Grabówka	11 920
5	Rzędzin	2 615
6	Gumniska	6 400
7	Krakowska	2 857
8	Mościce	10 212
9	Chyszów	1 865
10	Klikowa	2 609

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Nr osiedla	Nazwa	Liczba mieszkańców
11	Krzyż	5 844
12	Jasna	12 072
13	Westerplatte	5 917
14	Legionów	2 301
15	Koszyce	2 351
16	Zielone	5 521

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów otrzymanych od UMT



Rysunek 1. Rozmieszczenie osiedli w Tarnowie

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

Najliczniej zaludnionym osiedlem Tarnowa jest os. Strusina, które zamieszkuje 13,8% mieszkańców. Około 11% mieszkańców zamieszkuje na terenie każdego z trzech osiedli: Jasna, Grabówka i Piaskówka. Najmniej mieszkańców (około 2%) mieszka na osiedlach Krakowska, Rzędzin, Klikowa, Koszyce i Legionów.

4.3.2. 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.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Tabela 9. 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. Gumniska 30
Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej	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

4.3.3. Placówki oświatowe

Wykaz placówek oświatowych funkcjonujących w Tarnowie przedstawiono poniżej w tabeli.

Tabela 10. Placówki oświatowe w Tarnowie

L.p.	Szkoła	Adres
Przedszkola		
1	Przedszkole Publiczne Nr 1 z Oddziałami Integracyjnymi	ul. Lwowska 38
2	Przedszkole Publiczne Nr 3	ul. Chopina 8
3	Przedszkole Publiczne Nr 4	ul. Szkolna 12
4	Przedszkole Publiczne Nr 5	ul. Zagumnie 27
5	Przedszkole Publiczne Nr 6	ul. Waryńskiego 19
6	Przedszkole Publiczne Nr 8	ul. Marii Dąbrowskiej 1
7	Przedszkole Publiczne Nr 12	ul. Jasna 6
8	Przedszkole Publiczne Nr 13	ul. Przedszkolaków 7
9	Przedszkole Publiczne Nr 14 z Oddziałem Integracyjnym	ul. Pułaskiego 93 A
10	Przedszkole Publiczne Nr 15	ul. Krzyska 108
11	Przedszkole Publiczne Nr 17	ul. Kościuszki 9
12	Przedszkole Publiczne Nr 18 z Oddziałami Integracyjnymi	ul. Westerplatte 10
13	Przedszkole Publiczne Nr 19	ul. Paderewskiego 24
14	Przedszkole Publiczne Nr 20	ul. Sportowa 4
15	Przedszkole Publiczne Nr 21	ul. Burtnicza 11

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

L.p.	Szkola	Adres
16	Przedszkole Publiczne Nr 24	ul. Westerplatte 11
17	Przedszkole Publiczne Nr 26	ul. Bitwy o Wał Pomorski 11
18	Przedszkole Publiczne Nr 27	ul. Okrężna 32
19	Przedszkole Publiczne Nr 29 im. Marii Konopnickiej	ul. Wilsona 50
20	Przedszkole Publiczne Nr 31	ul. Promienna 13
21	Przedszkole Publiczne Nr 32	ul. Długa 23A
22	Przedszkole Publiczne Nr 33	ul. Topolowa 5
23	Przedszkole Publiczne Nr 34	ul. Wiejska 29
24	Przedszkole Publiczne Nr 35 z Oddziałem Integracyjnym	ul. Topolowa 4
25	Niepubliczne Przedszkole "Bajadurka"	ul. Lwowska 32 B
27	Przedszkole Niepubliczne "Promyczek"	ul. Bema 9
28	Przedszkole Niepubliczne SZKRAB	ul. Piłsudskiego 22a
29	Przedszkole "Pałacyk Malucha"	ul. Kottłataja 14
31	Punkt Przedszkolny PRZEDSZKOLINEK	ks. Andrzeja Kmiecika 20
32	Spółeczne Przedszkole Językowe im. ks. prof. Józefa Tischnera	ul. Gumniska 47
Szkoły Podstawowe		
33	Szkoła Podstawowa Nr 2(+ Oddział Przedszkolny)	ul. Szewska 7
34	Szkoła Podstawowa Nr 3 (+ 2 Oddziały Przedszkolne)	ul. Kopernika 10
35	Szkoła Podstawowa Nr 5 (+ Oddział Przedszkolny)	ul. Skowronków 8
36	Szkoła Podstawowa Nr 8 (+ Oddział Przedszkolny)	ul. Bitwy pod Studziankami 5
37	Szkoła Podstawowa Nr 9	ul. M. Dąbrowskiej 6
38	Szkoła Podstawowa Nr 10	ul. Niedomicka 20
39	Szkoła Podstawowa Integracyjna Nr 11 (+ Oddział Przedszkolny)	ul. Mościckiego 177a
40	Szkoła Podstawowa Nr 14	ul. Krzyska 118
41	Szkoła Podstawowa Nr 15	ul. Krupnicza 8
42	Szkoła Podstawowa Nr 18	ul. 3-go Maja 10
43	Katolicka Szkoła Podstawowa	ul. Warzywna 3
44	Spółeczna Szkoła Podstawowa nr 1	ul. Gumniska 47
45	Spółeczna Szkoła Podstawowa nr 2 STO	ul. Matejki 6
46	Szkoła Podstawowa nr 20 z klasami sportowymi	ul. Zbylitowska 7
47	Szkoła Podstawowa nr 23 im. Jana Pawła II	os. Legionów H. Dąbrowskiego 16
Gimnazjum		
50	Gimnazjum Nr 2 im. Mikołaja Kopernika	ul. Kopernika 5

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

L.p.	Szkola	Adres
51	Gimnazjum Nr 4 im. Jerzego Brauna	ul. Bitwy pod Studziankami 5
52	Gimnazjum Nr 6 im. Jana Pawła II	ul. Krzyska 118
53	Gimnazjum Nr 11 im. Romana Brandstaettera	ul. Szujskiego 15
54	Katolickie Gimnazjum	ul. Warzywna 3
55	Niepubliczne Gimnazjum w Tarnowie-Mościcach	ul. Zbylitowska 9
56	Niepubliczne Niepłatne Gimnazjum "Piętnastka"	ul. Krupnicza 8
57	Niepubliczne Niepłatne Gimnazjum u Konarskiego	ul. Szewska 7
Szkoły średnie		
58	I Liceum Ogólnokształcące	ul. Piłsudskiego 4
59	III Liceum Ogólnokształcące	ul. Brodzińskiego 6
60	V Liceum Ogólnokształcące	ul. Rejtana 20
61	VII Liceum Ogólnokształcące	ul. Staszica 8
62	XVI Liceum Ogólnokształcące	al. Solidarności 18
63	Technikum Nr 11 (od 1.09.2013)	ul. Kwiatkowskiego 17
64	Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 1	ul. Norwida 22
65	Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 2	ul. Mickiewicza 16
66	Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 4	os. Legionów H. Dąbrowskiego 16
67	Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 5	ul. Reymonta 30
68	Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 6 z Oddziałami Integracyjnymi	ul. Bandrowskiego 4
69	Zespół Szkół Budowlanych	ul. Legionów 15
70	Zespół Szkół Ekonomiczno-Ogrodniczych im. Tadeusza Kościuszki	ul. Sanguszków 28
71	Zespół Szkół Ekonomiczno-Gastronomicznych	ul. Bema 9-11
72	Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego	ul. Kwiatkowskiego 17 ul. Zbylitowska 9
73	Zespół Szkół Mechaniczno-Elektrycznych	ul. Szujskiego 13
74	Zespół Szkół Muzycznych	ul. Lippóczy'ego 4
75	Zespół Szkół Ogólnokształcących i Technicznych	ul. Brodzińskiego 9
76	Zespół Szkół Plastycznych	ul. Westwalewiczka 6
77	Zespół Szkół Sportowych im. Polskich Olimpijczyków	ul. Zbylitowska 7
78	Zespół Szkół Techniczno-Zawodowych	ul. Piłsudskiego 19
79	Zespół Szkół Technicznych	ul. Kwiatkowskiego 17
80	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy	ul. Romanowicza 9
81	Zespół Szkół Specjalnych dla Niestyszających i Słabo Słyszających	ul. Lippóczy'ego 4a

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

L.p.	Szkola	Adres
82	Zespół Szkół Niepublicznych Stowarzyszenia "Siódemka"	ul. Poniatowskiego 5
83	Zespół Specjalnych Szkół Przychodni	ul. Lwowska 178 a
84	Tarnowskie Centrum Kształcenia Praktycznego	ul. Szujskiego 13
85	Bursa Międzyszkolna	ul. Św. Anny 1 ul. Szarych Szeregów 1 ul. Romanowicza 9
86	Pałac Młodzieży	ul. Piłsudskiego 24
87	Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna	ul. Nadbrzeżna Dolna 7
88	Specjalistyczna Poradnia Profilaktyczno-Terapeutyczna	ul. Szujskiego 25

Źródło: opracowanie własne

Tabela 11. Liczba uczniów w placówkach oświatowych

Typ szkoły/placówki	Liczba uczniów
Przedszkole	3 106
Szkoła podstawowa	6 142
Gimnazjum	3 526
Szkoła ponadgimnazjalne	14 570
Placówki specjalistyczne	1 470

Źródło: Baza Danych Lokalnych GUS

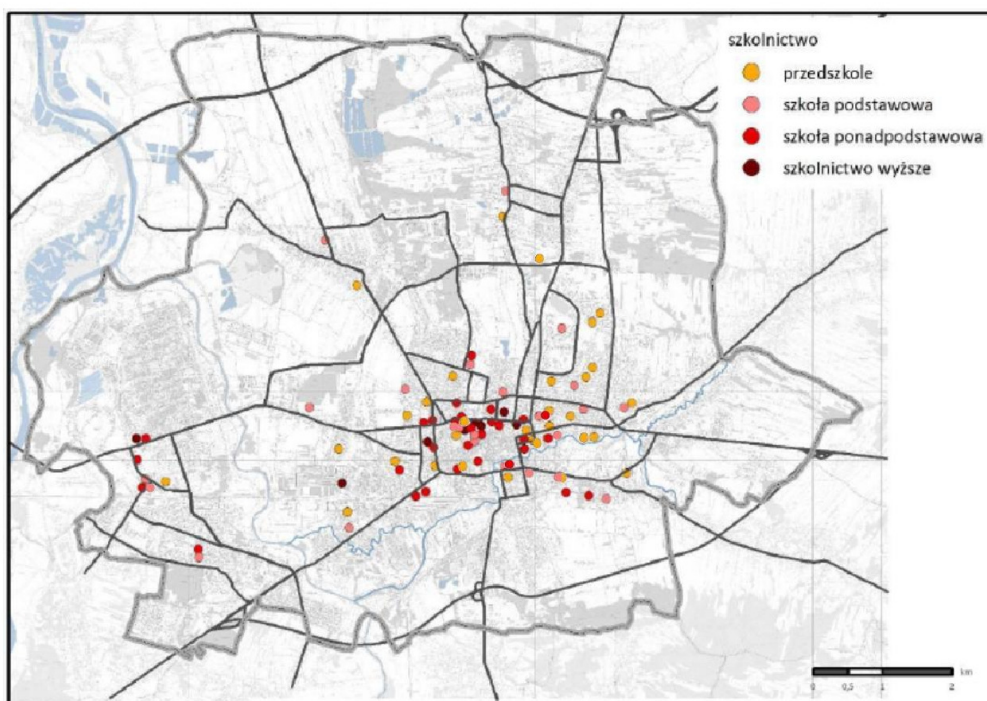
Duży wpływ na strukturę ruchu miejskiego ma położenie uczelni wyższych, które skupiają studentów i pracowników. Charakteryzują się one nierównomiernością natężenia ruchu. Największe natężenie występuje w godzinach porannych 8 - 9 i popołudniowych 16 - 18. Poza tymi godzinnymi ruch w pobliżu uczelni wyższych jest umiarkowany. Wykaz uczelni znajdujących się na terenie miasta Tarnowa przedstawiono w tabeli poniżej.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Tabela 12. Uczelnie wyższe na terenie Tarnowa

L.p.	Uczelnia	Adres	Liczba studentów
1	Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa	ul. Mickiewicza 8	4 039
2	Wyższa Szkoła Biznesu, National-Louis University - Wydział Zamiejscowy w Tarnowie	ul. Kochanowskiego 30	Brak danych
3	Małopolska Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Tarnowie	ul. Szeroka 9 ul. Waryńskiego 14	1 239
4	Uniwersytet Papieski Jana Pawła II - Wydział Teologiczny Sekcja w Tarnowie	ul. Piłsudskiego 6	Brak danych
5	Wyższe Seminarium Duchowne	ul. Piłsudskiego 6	190
6	Małopolska Szkoła Wyższa w Brzesku - Wydział Nauk Stosowanych w Tarnowie	ul. Mościckiego 27	191

Źródło: Szkoły wyższe w województwie małopolskim w roku akademickim 2014/2015, Urząd Statystyczny w Krakowie



Rysunek 2. Tarnów: Rozmieszczenie usług oświaty o charakterze publicznym i niepublicznym
Źródło: Zmiana 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

4.3.4. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Największym zakładem przemysłowym znajdującym się na terenie Tarnowa są Zakłady Azotowe zatrudniające ponad 2000 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 około 1600 pracowników. Łącznie około 1500 miejsc pracy stworzono w Tarnowskim Klastrze Przemysłowym. Najwięksi lokalni pracodawcy zostali ujęci w tabeli poniżej.

Tabela 13. Zakłady pracy w Tarnowie

Nazwa	Adres	Ilość zatrudnionych
Zakłady Azotowe w Tarnowie-Mościcach S.A	ul. E. Kwiatkowskiego 8, Tarnów	2066
Szpital Wojewódzki im. Św. Łukasza SP ZOZ w Tarnowie	ul. Lwowska 178a, Tarnów	1599
Tarnowski Klastre Przemysłowy (pracodawcy łącznie)	ul. Czysza, Tarnów ul. Kochanowskiego, Tarnów ul. Krzyształowa, Tarnów ul. Traktorowa, Tarnów	ok. 1500
Fabryka Silników Elektrycznych TAMEL S.A.	ul. Elektryczna 6 , Tarnów	831
Specjalistyczny Szpital im. Edwarda Szczeklika SP ZOZ w Tarnowie	ul. Szpitalna 13 , Tarnów	766
TAURON Dystrybucja S.A O/Tarnów	ul. Lwowska 72-96b, Tarnów	395
Małopolska Grupa Geodezyjno-Projektowa S.A.	ul. Kaczkowskiego 6 , Tarnów	365
Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego „KOLTAR” Sp. z o.o.	ul. E. Kwiatkowskiego 8, Tarnów	273
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Tarnowie	ul. Okrężna 9 , Tarnów	270
Tarnowskie Wodociągi Sp. z o.o.	ul. Narutowicza 37 , Tarnów	251
Zespół Przychodni Specjalistycznych SP ZOZ w Tarnowie	ul. Marii Skłodowskiej- Curie 1, Tarnów	252
Zakłady Mechaniczne "Tarnów" S.A.	ul. Kochanowskiego 30 , Tarnów	b.d.
Centrum Logistyczne GOODYEAR	ul. Szklana 31, Tarnów	b.d.

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów otrzymanych z UMT

4.3.5. Obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne

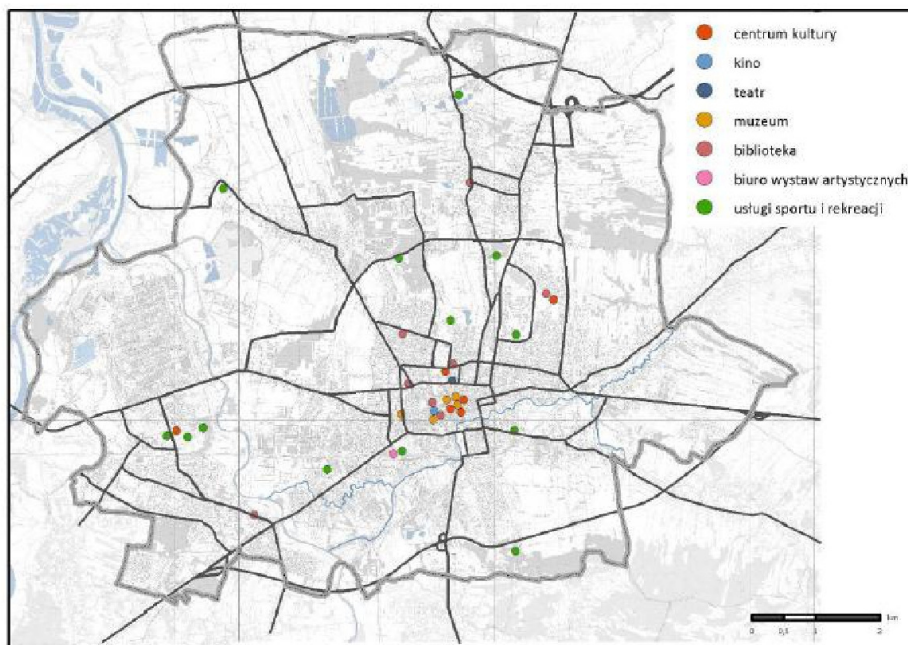
Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturowe generują ruch pojazdów indywidualnych incydentalnie, głównie w dni robocze w godzinach popołudniowych oraz w dni wolne od pracy. Lista tych obiektów znajdujących się na terenie Tarnowa została przedstawiona w tabeli poniżej.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Tabela 14. 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. Elektryczna 2
Stadnina Koni w Klikowej	Tarnów, ul. Klikowska 304
Strzelnica, Tarnowski Klub Strzelecki LOK	Tarnów, ul. Krzyska 17
Park wodny TOSiR	Tarnów, ul. Piłsudskiego 30
Pływalnia kryta w Mościcach	Tarnów, ul. Traugutta 5A
Pływalnia letnia	Tarnów, al. Tarnowskich 1
Miejski Park Kultury na Górze św. Marcina w Tarnowie	Tarnów, al. Tarnowskich
Park Strzelecki	Tarnów, ul. Piłsudskiego
Obiekty kultury	
Teatr im. L. Solskiego	Tarnów, ul. Mickiewicza 4
Biuro Wystaw Artystycznych	Tarnów, ul. Słowackiego 1
Muzeum Okręgowe w Tarnowie	Tarnów, Rynek 20-21
Muzeum Etnograficzne w Tarnowie	Tarnów, ul. Krakowska 10
Muzeum Diecezjalne w Tarnowie	Tarnów, pl. Katedralny 6
Kino "Marzenie"	Tarnów, ul. Staszica 4
Kino "Millenium"	Tarnów, ul. Traugutta 1
Pałac Młodzieży	Tarnów, ul. Piłsudskiego 24

Źródło: opracowanie własne



Rysunek 3. Rozmieszczenie usług kultury, sportu i rekreacji

Źródło: Zmiana 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

4.3.6. Placówki służby zdrowia

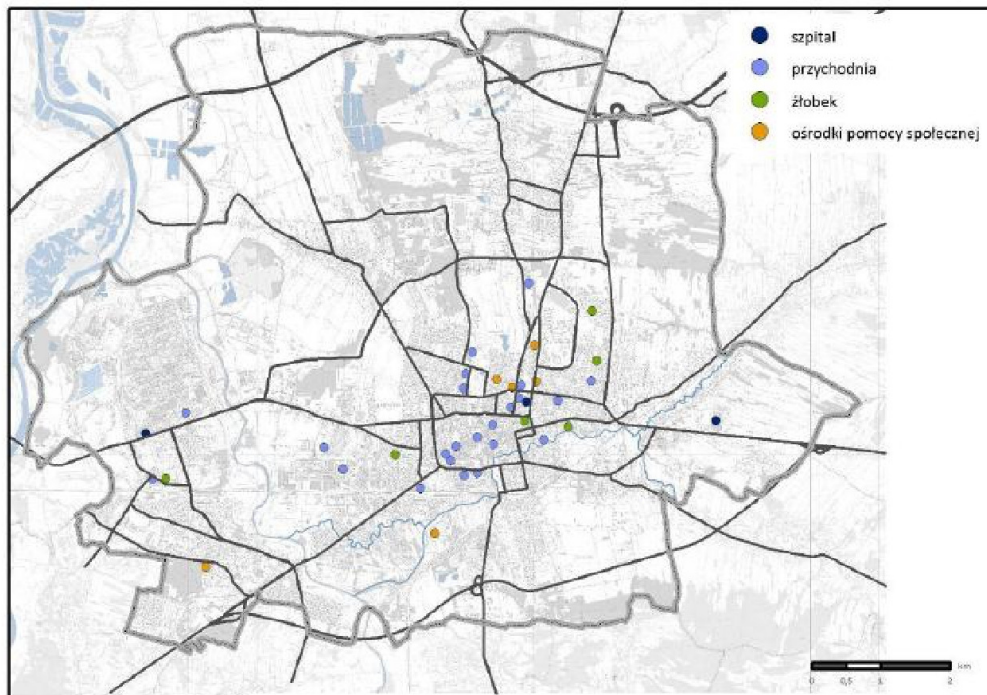
Tarnowskie placówki służby zdrowia zostały przedstawione w tabeli 14.

Tabela 15. Tarnowskie placówki służby zdrowia

Nazwa	Adres
Szpital Wojewódzki im. Św. Łukasza SP ZOZ w Tarnowie	Tarnów, ul. Lwowska 178a
Specjalistyczny Szpital im. Edwarda Szczeklika SP ZOZ w Tarnowie	Tarnów, ul. Szpitalna, 13
Miejska Przychodnia Lekarska nr 1 Sp. z o.o. NZOZ	Tarnów, ul. Chemiczna, 12
Miejska Przychodnia Lekarska nr 5 Sp. z o.o. NZOZ	Tarnów, ul. Długa, 18
Tamel Sp. z o.o. Miejskie centrum stomatologiczne	Tarnów, ul. Elektryczna, 6
Vivamed-Bis. Tarnowskie centrum specjalistyczne	Tarnów, ul. Goldhammera, 10
Miejska Przychodnia Lekarska nr 6 Sp. z o.o. NZOZ	Tarnów, ul. Kochanowskiego, 30
Medico-Dent. Specjalistyczna prywatna poradnia	Tarnów, ul. Krasieńskiego, 6a
Mościckie Centrum Medyczne w Tarnowie Sp. z o.o.	Tarnów, ul. Kwiatkowskiego, 15
Miejska Przychodnia Lekarska nr II Sp. z o.o. NZOZ	Tarnów, ul. Mościckiego, 14
Miejskie Centrum Stomatologiczne Sp. z o.o. Przychodnia nr 2	Tarnów, ul. Mościckiego, 14
Miejska Przychodnia Lekarska nr IV NZOZ Sp. z o.o.	Tarnów, os. 25-Lecia PRL, 3a
Kol-Med. Centrum medyczne SPZOZ	Tarnów, pl. Dworcowy, 6
Miejskie Centrum Stomatologiczne Sp. z o.o. Filia	Tarnów, ul. Sowińskiego, 19
Medicnet Sp. z o.o.	Tarnów, ul. Św. Anny, 10/6a
Przychodnia Lekarska Miejska nr III	Tarnów, ul. Wałowa, 22
Centrum Medyczne ESKULAP	Tarnów, ul. Marii Dąbrowskiej, 24
Zespół Przychodni Specjalistycznych	Tarnów, ul. Mostowa, 6
Specjalistyczna Przychodnia Lekarska OFTALDENT	Tarnów, ul. Narutowicza, 25
Centrum Medyczne AG-MED	Tarnów, ul. Okrężna, 4a
ALERGO-MED Specjalistyczna Przychodnia Lekarska	Tarnów, ul. PCK, 26
NZOZ CORMED	Tarnów, ul. Siewna, 22
Zespół Przychodni Specjalistycznych	Tarnów, ul. Skłodowskiej-Curie, 1
CenterMed Sp. z o.o.	Tarnów, ul. Słoneczna, 32
Centrum Medyczne Euromed	Tarnów, ul. Szewska, 12

Źródło: opracowanie własne

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między



Rysunek 4. Tarnów: Rozmieszczenie ośrodków służby zdrowia i opieki społecznej
 Źródło: Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasta Tarnowa

4.3.7. Obiekty handlowo-usługowe

Istotnymi generatorami ruchu w mieście są duże centra handlowe skupiające sklepy różnych branż, które zachęcają klientów licznymi promocjami i obniżkami cen. Lista obiektów handlowo-usługowych w Tarnowie została przedstawiona w tabeli poniżej.

Tabela 16. 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
CH SEZAM	Tarnów, ul. Akacyjowa 1
CH Echo	Tarnów, ul. Błonie 2
CH Kaufland	Tarnów, ul. Lwowska 63
CH Alma	Tarnów, ul. Dąbrowskiego 10
CH Simply	Tarnów, Al. Jana Pawła II 9
Plac Targowy "Burek"	Tarnów, Pl. Gen. Józefa Bema
Plac Targowy "Chyszów"	Tarnów, ul. Giełdowa
Dom Handlowy OSKAR	Tarnów, ul. Urszulańska 5

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

4.3.8. Inne generatory ruchu

Jednym z generatorów ruchu jest parking P+R przy ul. Droga do Huty, który jest przeznaczony dla osób korzystających z komunikacji miejskiej i transportu kolejowego.

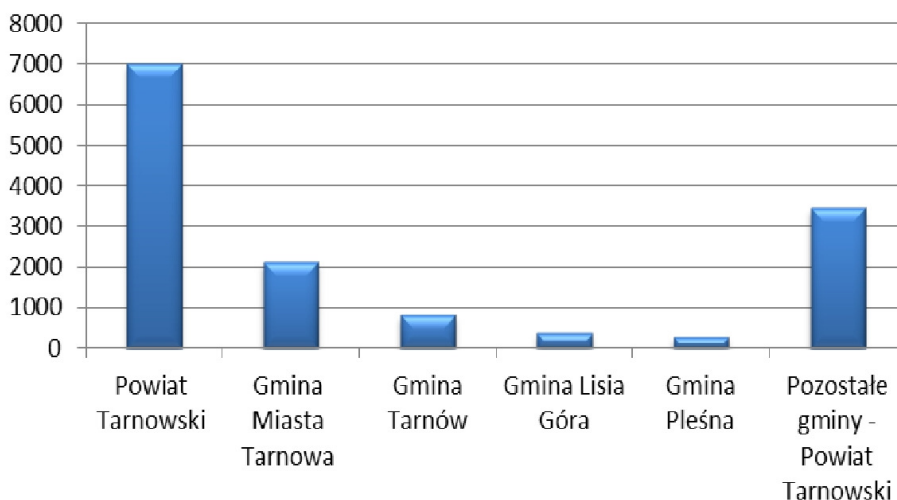
W Tarnowie planuje się budowę kilku nowych ośrodków, które w przyszłości będą generować znaczny ruch pasażerski i są to:

- rozbudowa centrum handlowego Gemini Park,
- rozbudowa Galerii Tarnovia,
- nowa zabudowa mieszkaniowa we wschodniej i północnej części miasta.

4.4. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom 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 w Polsce obserwuje się wzrost liczby osób niepełnosprawnych. Poniżej przedstawiono wykres pokazujący ilość osób niepełnosprawnych w Powiecie Tarnowskim, Gminie Miasta Tarnowa, Gminie Lisia Góra, Gminie Pleśna, Gminie Tarnów oraz sumę osób niepełnosprawnych w pozostałych gminach powiatu Tarnowskiego, stan na luty 2014.

Liczba osób niepełnosprawnych



Wykres 8. Liczba osób niepełnosprawnych

Źródło: opracowanie na podstawie materiałów otrzymanych od Miasta

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej planuje się uwzględniać już na etapie projektowania infrastruktury transportowej. Wymagany tabor autobusowy do obsługi linii komunikacyjnych stopniowo będzie zastępowany pojazdami wyposażonymi w niską podłogę, a także w rampę oraz mechanizm tzw. przykłąku. Nowo budowane bądź modernizowane przystanki będą dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej. W sposób szczególny będą uwzględniane przystanki w okolicach instytucji publicznych i ośrodków służby zdrowia.

4.5 Badania popytu na przewozy międzygminne

W dniach 9-13 maja 2016 r. w godzinach 06:00-22:00 na terenie miasta Tarnów zostały przeprowadzone badania napętnień pojazdów komunikacji prywatnej. Celem badania było określenie ciążenia 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 Niedomicka na wysokości przystanków Mroźna i Szkoła,
- ulica Nowodąbrowska I na wysokości przystanków I i Pawilon,
- 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,

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 Kościół i Fatimskiej.

Badanie napętnień zostało przeprowadzone w obu kierunkach: z i do miasta. Protokoły pomiarowe zostały przygotowane na podstawie rozkładów jazdy przewoźników, zadaniem osób dokonujących pomiarów było zanotowanie liczby pasażerów znajdujących się w pojeździe. W przypadku autobusów jadących do Tarnowa liczono pasażerów przed wymianą pasażerską na przystanku - punkcie pomiarowym, w kierunku „z miasta” - za przystankiem.

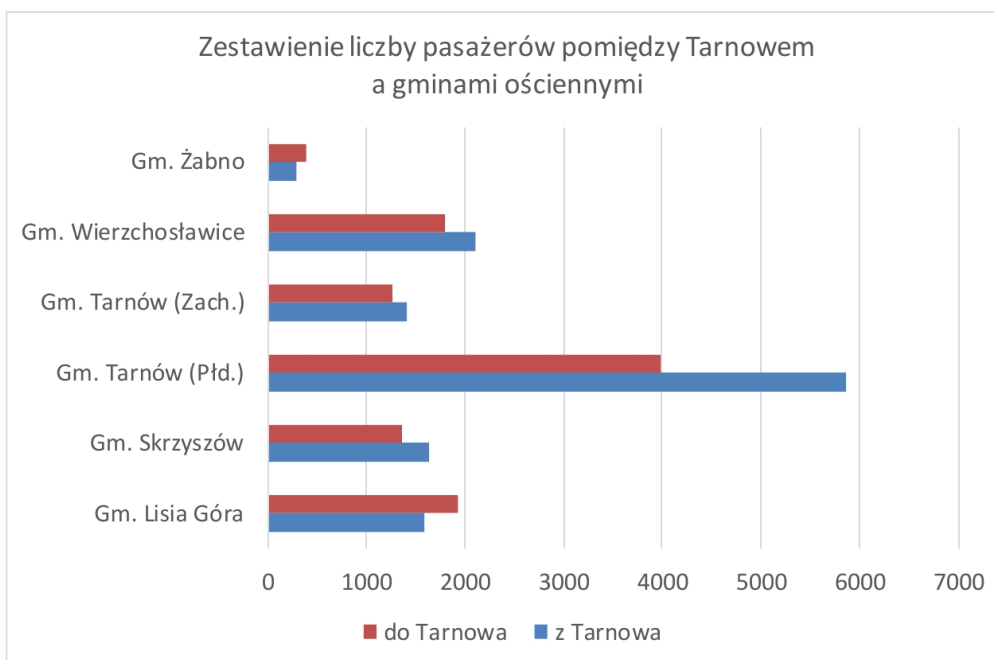
Badanie napętnień pojazdów z zewnątrz niesie za sobą pewne trudności, które powodują niedokładności w pomiarach. Jednym z problemów jest konieczność szybkiego policzenia podróżnych - dokładne policzenie możliwe jest jedynie przy małej liczbie pasażerów,

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

większe wartości opierają się na szacunkach. Drugim problemem, istotniej 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 niecałe 15%).

Wyniki pomiarów zostały zsumowane dla każdej ościennej gminy, w kierunku której biegła trasa przejazdu badanych pojazdów.

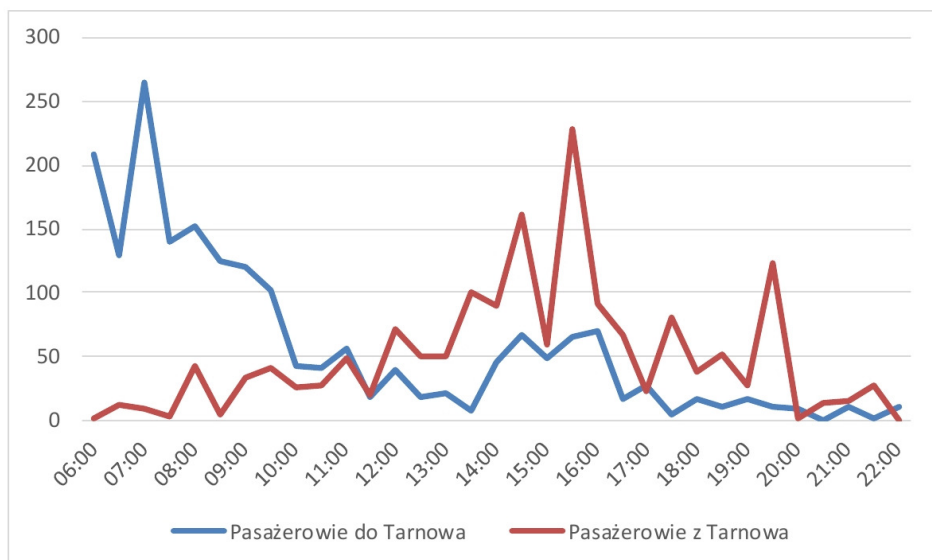
Na poniższych wykresach zobrazowano liczbę pasażerów podróżujących z/do Tarnowa do/z gmin Tarnow, Lisia Góra, Gm. Tarnów (podzielona na części: wschodnią i południową), Wierzchosławice, Żabno, na których wyraźnie widać wzrost liczby pasażerów wyjeżdżających z gmin podmiejskich do Tarnowa w godzinach 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 wykonujące podróże obowiązkowe.



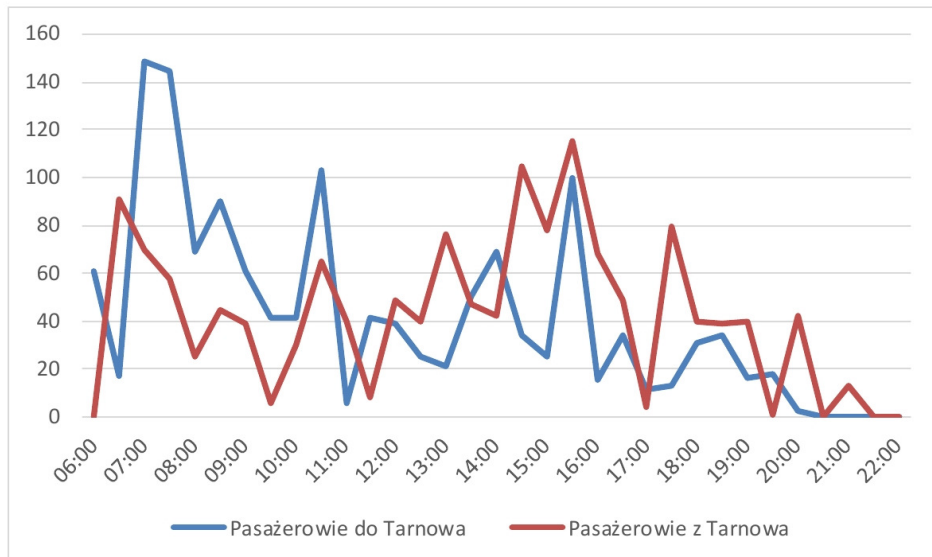
Wykres 9. Zestawienie liczby pasażerów wyjeżdżających oraz wjeżdżających z/do Tarnowa z poszczególnych gmin

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

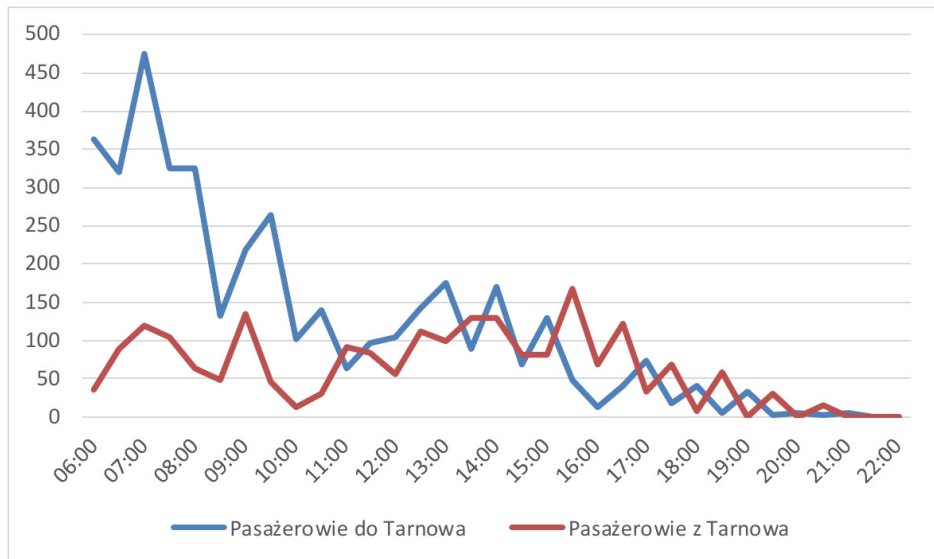


Wykres 10. Liczba pasażerów podróżujących między G. M. Tarnów i Gm. Lisia Góra

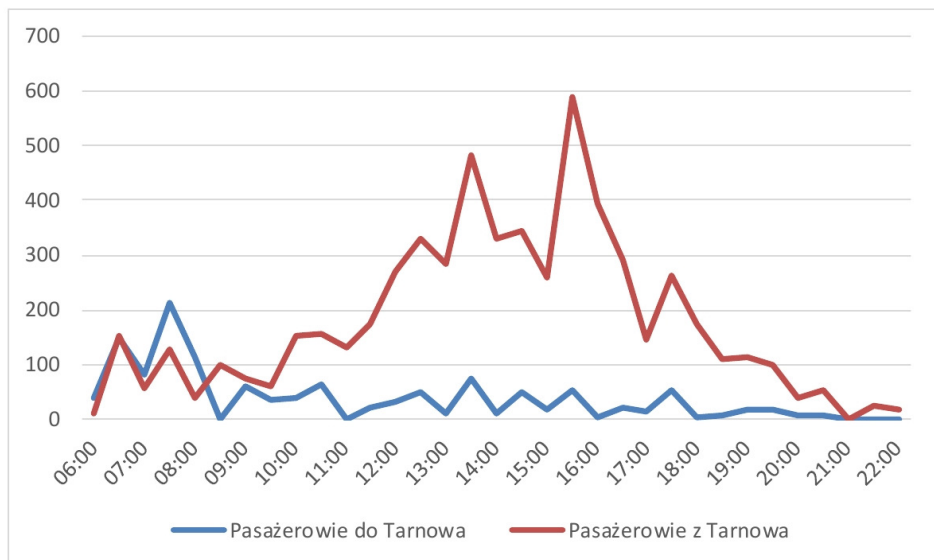


Wykres 11. Liczba pasażerów podróżujących między G. M. Tarnów i Gm. Skrzyszów

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

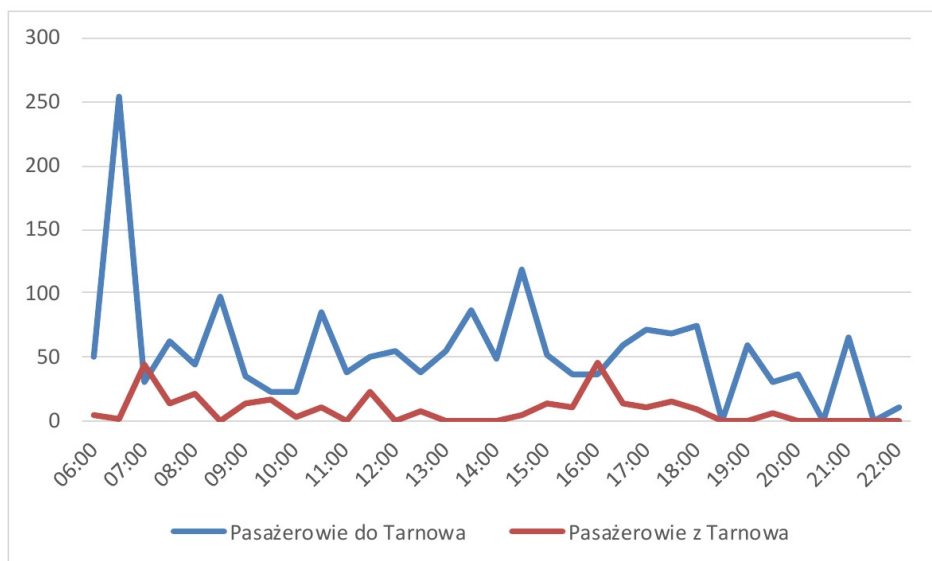


Wykres 12. Liczba pasażerów podróżujących między G. M. Tarnów i Gm. Tarnów (cz. południowa)

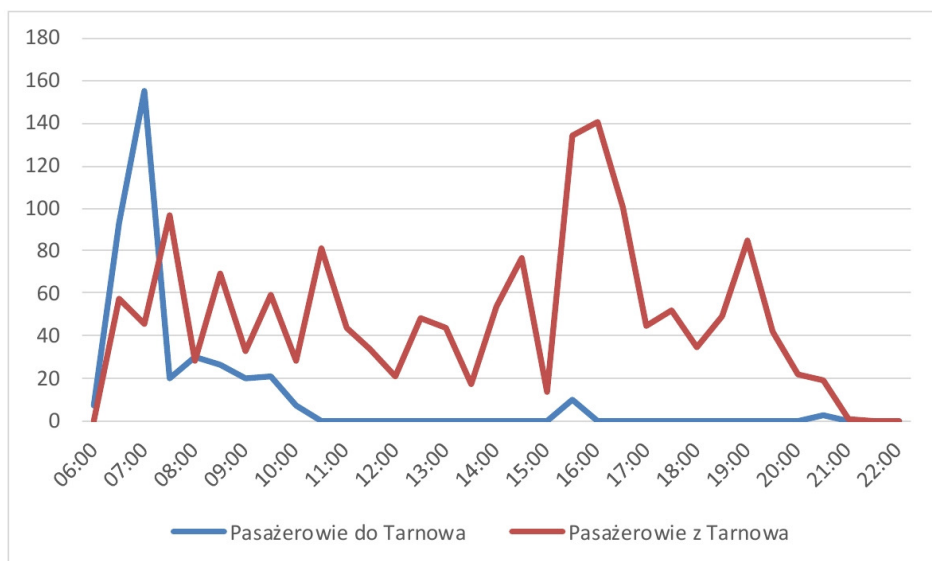


Wykres 13. Liczba pasażerów podróżujących między G. M. Tarnów i Gm. Tarnów (cz. wschodnia)

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Wykres 14. Liczba pasażerów podróżujących między G.M. Tarnów i Gm. Wierzchosławice



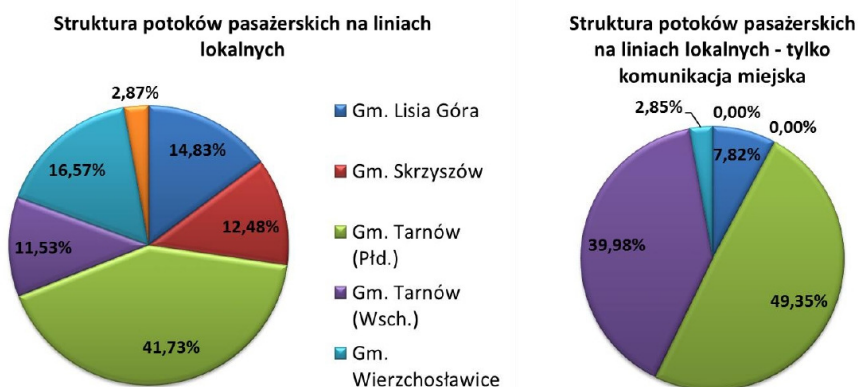
Wykres 15. Liczba pasażerów podróżujących między G. M. Tarnów i Gm. Żabno

Wśród połączeń o charakterze typowo lokalnym (bez kursów dalekobieżnych) największe potoki pasażerskie charakteryzują trasy wybiegające z Tarnowa w kierunku południowym do Gminy Tarnów -ok. 42%. Udział potoków pasażerskich na trasach w kierunku gmin Wierzchosławice i Lisia Góra wynosi po ok. 15 - 17%,

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

natomiast w przypadku połączeń w stronę gminy Skrzyszów i wschodniej części gminy Tarnów od ok. 11% do ok. 13%. Najmniej pasażerów podróżuje na trasach w kierunku gminy Żabno - ok. 3%.

Autobusami komunikacji miejskiej pasażerowie podróżują przede wszystkim w kierunku gminy Tarnów (ok. 80% osób spośród wszystkich pasażerów linii podmiejskich obsługiwanych przez MPK).



Wykres 16. Zestawienie liczby pasażerów wyjeżdżających oraz wjeżdżających z/do Tarnowa z poszczególnych gmin

Potrzeby przewozowe identyfikowane miarą popytu efektywnego w kursach o charakterze lokalnym pomiędzy Tarnowem a gminami ościennymi są optymalnie zaspokajane zarówno przez przewoźników komercyjnych, jak i przewozy funkcjonujące w ramach komunikacji miejskiej.

W kolejnych tabelach przedstawiono wyniki badań dla kursów typowo lokalnych (bez kursów dalekobieżnych), które zestawiono z podażą miejsc oferowaną przez przewoźników. Dla każdego wylotu w kierunku sąsiedniej gminy ustalony został stopień wykorzystania miejsc w pojazdach, który przeważnie osiągał poziom 55%. Jedyne przekroczenia optymalnego wykorzystania podaży usług zostały zarejestrowane w godzinach porannych w kursach wjeżdżających do Tarnowa od strony gminy Żabno (na poziomie około 80-90%), w związku z czym kierunek ten można uznać za jedyny, na którym zasadne będzie podjęcie działań interwencyjnych ze strony samorządów lokalnych w celu polepszenia oferty przewozowej transportu publicznego

Dla każdego z wylotów ustalone zostały rekomendowane częstotliwości minimalne i maksymalne odjazdów środków transportu publicznego, które należy traktować jako oczekiwane dozwolone maksymalne i minimalne długości odstępów pomiędzy kolejnymi odjazdami przewoźników podążających w podobnym kierunku.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Tabela 17. Potrzeby przewozowe z Tarnowa w kierunku Gm. Lisia Góra.

Popyt z Tarnowa w kierunku Gm. Lisia Góra wszyscy przewoźnicy						Częstotliwości kursowania		
godziny	średnia wartość napełnienia	popyt	liczba zrealizow. kursów	podaż miejsc	stopień wykorzyst. miejsc	maks (plan)	śr. (badania)	min (plan)
6:00-6:59	13,6	95	7	290	32,8%	6	9	12
7:00-9:59	6,9	309	45	1060	29,2%	4	4	10
10:00-12:59	5,8	248	43	1065	23,3%	4	4	10
13:00-15:59	10,3	431	42	1295	33,3%	4	4	10
16:00-18:59	10,7	384	36	885	43,4%	5	5	10
19:00-21:59	7,9	111	14	445	24,9%	5	13	15
tylko MPK								
6:00-6:59	29,0	58	2	150	38,7%	20	30	40
7:00-9:59	40,3	121	3	180	67,2%		60	
10:00-12:59	22,3	67	3	225	29,8%		60	
13:00-15:59	6,0	30	5	375	8,0%	30	36	60
16:00-18:59	13,7	41	3	225	18,2%		60	
19:00-21:59	3,0	9	3	225	4,0%		60	

Tabela 18. Potrzeby przewozowe z Gm. Lisia Góra w kierunku Tarnowa.

Popyt z Gm. Lisia Góra w kierunku Tarnowa wszyscy przewoźnicy						Częstotliwości kursowania		
godziny	średnia wartość napełnienia	popyt	liczba zrealizow. kursów	podaż miejsc	stopień wykorzyst. miejsc	maks (plan)	śr. (badania)	min (plan)
6:00-6:59	18,1	453	25	825	54,9%	2	2	3
7:00-9:59	14,7	794	54	1325	59,9%	3	3	5
10:00-12:59	5,0	223	45	1065	20,9%	4	4	5
13:00-15:59	6,4	287	45	1210	23,7%	4	4	10
16:00-18:59	2,8	109	39	945	11,5%	5	5	10
19:00-21:59	5,2	52	10	365	14,2%	10	18	30
tylko MPK								
6:00-6:59	8,0	16	2	150	10,7%	20	30	40
7:00-9:59	4,0	16	4	245	6,5%	30	45	60
10:00-12:59	4,0	12	3	225	5,3%		60	90
13:00-15:59	15,8	79	5	375	21,1%	30	36	60
16:00-18:59	7,0	21	3	225	9,3%		60	
19:00-21:59	7,0	21	3	225	9,3%		60	

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Tabela 19. Potrzeby przewozowe z Tarnowa w kierunku Gm. Skrzyszów.

Popyt z Tarnowa w kierunku Gm. Skrzyszów						Częstotliwości kursowania		
wszyscy przewoźnicy								
godziny	średnia	popyt	liczba zrealizow. kursów	podaż miejsc	stopień wykorzyst. miejsc	maks (plan)	śr. (badania)	min (plan)
	wartość napełnienia							
6:00-6:59	2,5	15	6	160	9,4%	5	10	15
7:00-9:59	4,7	109	23	720	15,1%	5	8	10
10:00-12:59	15,8	268	17	600	44,7%	5	11	15
13:00-15:59	24,1	699	29	1260	55,5%	5	6	10
16:00-18:59	17,7	319	18	650	49,1%	5	10	15
19:00-21:59	15,2	197	13	615	32,0%	10	14	15

Tabela 20. Potrzeby przewozowe z Gm. Skrzyszów w kierunku Tarnowa.

Popyt z Gm. Skrzyszów w kierunku Tarnowa						Częstotliwości kursowania		
wszyscy przewoźnicy								
godziny	średnia	popyt	liczba zrealizow. kursów	podaż miejsc	stopień wykorzyst. miejsc	maks (plan)	śr. (badania)	min (plan)
	wartość napełnienia							
6:00-6:59	12,8	77	6	220	35,0%	6	10	12
7:00-9:59	21,1	548	26	1140	48,1%	5	7	10
10:00-12:59	10,1	253	25	740	34,2%	5	7	10
13:00-15:59	10,1	302	30	1155	26,1%	5	6	10
16:00-18:59	5,3	123	23	865	14,2%	5	8	10
19:00-21:59	4,0	32	8	350	9,1%	10	23	30

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Tabela 21. Potrzeby przewozowe z Tarnowa w kierunku Gm. Tarnów (Płd.).

Popyt z Tarnowa w kierunku Gm. Tarnów (Płd.) wszyscy przewoźnicy						Częstotliwości kursowania		
godziny	średnia wartość napętnienia	popyt	liczba zrealizow. kursów	poaż miejsc	stopień wykorzyst. miejsc	maks (plan)	śr. (badania)	min (plan)
6:00-6:59	4,9	171	35	1200	14,3%	2	2	5
7:00-9:59	6,1	382	63	2060	18,5%	3	3	5
10:00-12:59	16,4	1083	66	2355	46,0%	3	3	5
13:00-15:59	21,8	2184	100	3945	55,4%	2	2	5
16:00-18:59	15,2	1218	80	2845	42,8%	2	2	5
19:00-21:59	11,0	285	26	1160	24,6%	5	7	10
tylko MPK								
6:00-6:59	8,4	59	7	525	11,2%	6	9	12
7:00-9:59	13,7	151	11	825	18,3%	15	16	20
10:00-12:59	22,4	224	10	750	29,9%	15	18	20
13:00-15:59	31,1	559	18	1350	41,4%	5	10	15
16:00-18:59	22,9	413	18	1350	30,6%	5	10	15
19:00-21:59	10,2	112	11	825	13,6%	15	16	20

Tabela 22. Potrzeby przewozowe z Gm. Tarnów (Płd.) w kierunku Tarnowa.

Popyt z Gm. Tarnów (Płd.) w kierunku Tarnowa wszyscy przewoźnicy						Częstotliwości kursowania		
godziny	średnia wartość napętnienia	popyt	liczba zrealizow. kursów	poaż miejsc	stopień wykorzyst. miejsc	maks (plan)	śr. (badania)	min (plan)
6:00-6:59	23,3	863	37	1690	51,1%	2	2	4
7:00-9:59	22,4	1633	73	3340	48,9%	2	2	4
10:00-12:59	12,9	660	51	2220	29,7%	4	4	5
13:00-15:59	14,4	604	42	1645	36,7%	4	4	5
16:00-18:59	10,0	210	21	955	22,0%	5	9	15
19:00-21:59	2,0	12	6	340	3,5%	20	30	60
tylko MPK								
6:00-6:59	30,3	303	10	750	40,4%	5	6	10
7:00-9:59	33,6	740	22	1650	44,8%	5	8	15
10:00-12:59	18,9	284	15	1125	25,2%	10	12	30
13:00-15:59	14,3	157	11	765	20,5%	10	16	30
16:00-18:59	12,0	84	7	525	16,0%	15	26	30
19:00-21:59	2,8	11	4	300	3,7%	30	45	60

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Tabela 23. Potrzeby przewozowe z Tarnowa w kierunku Gm. Tarnów (Wsch.).

Popyt z Tarnowa w kierunku Gm. Tarnów (Wsch.) wszyscy przewoźnicy						Częstotliwości kursowania		
godziny	średnia wartość napętnienia	popyt	liczba zrealizow. kursów	podaż miejsc	stopień wykorz. miejsc	maks (plan)	śr. (badania)	min (plan)
6:00-6:59	14,1	99	7	435	22,8%	10	9	15
7:00-9:59	20,8	291	14	880	33,1%	10	13	20
10:00-12:59	32,9	263	8	465	56,6%	20	23	30
13:00-15:59	26,4	449	17	890	50,4%	10	11	15
16:00-18:59	21,6	238	11	565	42,1%	15	16	30
19:00-21:59	19,2	96	5	285	33,7%	30	36	60
tylko MPK								
6:00-6:59	14,1	99	7	435	22,8%	15	9	20
7:00-9:59	19,3	251	13	840	29,9%	15	14	20
10:00-12:59	32,9	263	8	465	56,6%	20	23	30
13:00-15:59	26,2	393	15	810	48,5%	10	12	20
16:00-18:59	20,3	203	10	525	38,7%	20	18	30
19:00-21:59	19,2	96	5	285	33,7%	30	36	60

Tabela 24. Potrzeby przewozowe z Gm. Tarnów (Wsch.) w kierunku Tarnowa.

Popyt z Gm. Tarnów (Wsch.) w kierunku Tarnowa wszyscy przewoźnicy						Częstotliwości kursowania		
godziny	średnia wartość napętnienia	popyt	liczba zrealizow. kursów	podaż miejsc	stopień wykorz. miejsc	maks (plan)	śr. (badania)	min (plan)
6:00-6:59	32,1	225	7	445	50,6%	10	9	20
7:00-9:59	34,3	515	15	1075	47,9%	10	12	20
10:00-12:59	15,5	171	11	565	30,3%	15	16	20
13:00-15:59	15,0	225	15	820	27,4%	10	12	20
16:00-18:59	9,7	116	12	650	17,8%	15	15	20
19:00-21:59	6,0	30	5	285	10,5%	30	36	60
tylko MPK								
6:00-6:59	31,7	190	6	405	46,9%	10	10	20
7:00-9:59	35,4	495	14	1035	47,8%	10	13	20
10:00-12:59	16,3	163	10	525	31,0%	20	18	30
13:00-15:59	15,8	221	14	780	28,3%	10	13	20
16:00-18:59	10,5	105	10	570	18,4%	20	18	30
19:00-21:59	6,0	30	5	285	10,5%	30	36	60

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Tabela 25. Potrzeby przewozowe z Tarnowa w kierunku Gm. Wierzchosławice.

Popyt z Tarnowa w kierunku Gm. Wierzchosławice						Częstotliwości kursowania		
wszyscy przewoźnicy								
godziny	średnia wartość napętnienia	popyt	liczba zrealizow. kursów	podaż miejsc	stopień wykorzyst. miejsc	maks (plan)	śr. (badania)	min (plan)
6:00-6:59	19,1	172	9	395	43,5%	5	7	10
7:00-9:59	12,0	479	40	1380	34,7%	5	5	10
10:00-12:59	19,5	371	19	880	42,2%	5	9	10
13:00-15:59	20,7	745	36	1485	50,2%	5	5	10
16:00-18:59	17,6	299	17	740	40,4%	10	11	15
19:00-21:59	2,8	11	4	120	9,2%	30	45	60
tylko MPK								
6:00-6:59	20,0	20	1	75	26,7%		60	
7:00-9:59	5,3	21	4	300	7,0%	30	45	60
10:00-12:59	10,3	41	4	300	13,7%	30	45	60
13:00-15:59	13,3	40	3	170	23,5%		60	
16:00-18:59	10,7	32	3	225	14,2%		60	
19:00-21:59	12,5	25	2	150	16,7%		90	

Tabela 26. Potrzeby przewozowe z Gm. Wierzchosławice w kierunku Tarnowa.

Popyt z Gm. Wierzchosławice w kierunku Tarnowa						Częstotliwości kursowania		
wszyscy przewoźnicy								
godziny	średnia wartość napętnienia	popyt	liczba zrealizow. kursów	podaż miejsc	stopień wykorzyst. miejsc	maks (plan)	śr. (badania)	min (plan)
6:00-6:59	12,0	335	28	580	57,8%	2	2	5
7:00-9:59	10,0	280	28	840	33,3%	5	6	10
10:00-12:59	16,3	326	20	680	47,9%	5	9	10
13:00-15:59	13,5	351	26	1095	32,1%	5	7	10
16:00-18:59	17,3	363	21	1220	29,8%	5	9	10
19:00-21:59	17,8	142	8	440	32,3%	20	23	30
tylko MPK								
6:00-6:59	35,0	35	1	75	46,7%		60	
7:00-9:59	23,0	92	4	300	30,7%	30	45	60
10:00-12:59	18,3	73	4	300	24,3%	30	45	60
13:00-15:59	15,5	62	4	300	20,7%	30	45	60
16:00-18:59	17,0	51	3	225	22,7%		60	
19:00-21:59	17,0	34	2	150	22,7%		90	

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Tabela 27. Potrzeby przewozowe z Tarnowa w kierunku Gm. Żabno.

Popyt z Tarnowa w kierunku Gm. Żabno						Częstotliwości kursowania		
wszyscy przewoźnicy								
godziny	średnia	popyt	liczba zrealizow. kursów	podaż miejsc	stopień wykorzyst. miejsc	maks (plan)	śr. (badania)	min (plan)
	wartość napełnienia							
6:00-6:59	6,3	19	3	95	20,0%	15	20	30
7:00-9:59	8,0	96	12	240	40,0%	10	15	20
10:00-12:59	10,0	40	4	100	40,0%	30	45	60
13:00-15:59	11,3	68	6	155	43,9%	20	30	60
16:00-18:59	6,9	55	8	160	34,4%	20	23	30
19:00-21:59	3,0	6	2	40	15,0%		90	

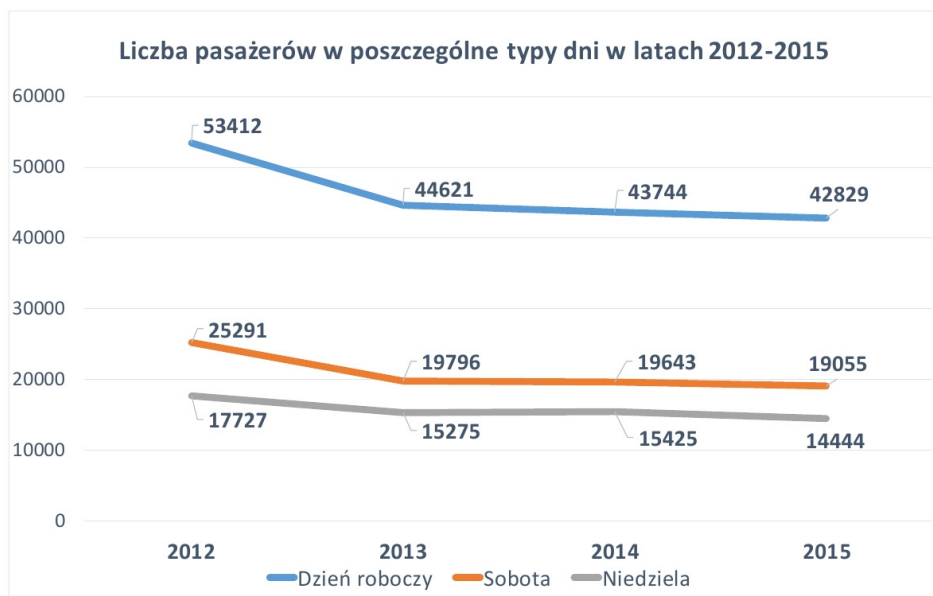
Tabela 28. Potrzeby przewozowe z Gm. Żabno w kierunku Tarnowa.

Popyt z Gm. Żabno w kierunku Tarnowa						Częstotliwości kursowania		
wszyscy przewoźnicy								
godziny	średnia	popyt	liczba zrealizow. kursów	podaż miejsc	stopień wykorzyst. miejsc	maks (plan)	śr. (badania)	min (plan)
	wartość napełnienia							
6:00-6:59	21,1	190	9	215	88,4%	5	7	8
7:00-9:59	20,2	182	9	220	82,7%	15	20	30
10:00-12:59	7,0	7	1	20	35,0%		180	
13:00-15:59	5,0	10	2	75	13,3%	60	90	120
16:00-18:59								
19:00-21:59	3,0	3	1	20	15,0%		180	

4.6 Analiza popytu na komunikację miejską w Tarnowie

Autobusy komunikacji miejskiej w Tarnowie przewożą ok. 43 tys. pasażerów w dzień roboczy szkolny, ok. 19 tys. w sobotę oraz ok. 14 tys. pasażerów w niedzielę. W latach 2012-2015 liczba pasażerów korzystających z usług komunikacji miejskiej uległa obniżeniu o ok. 20-25% w zależności od typu dnia.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Wykres 17. Liczba pasażerów korzystających z usług komunikacji miejskiej w Tarnowie w latach 2012 - 2015 r.



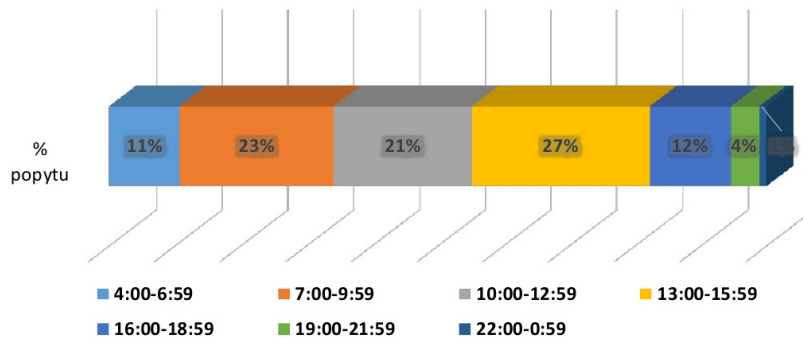
Wykres 18. Udział poszczególnych typów linii w liczbie przewożonych pasażerów w dzień roboczy

Z linii podstawowych w komunikacji miejskiej w Tarnowie w dzień roboczy korzysta aż 68% pasażerów, natomiast linie uzupełniające i szczytowe generują 10% popytu na

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

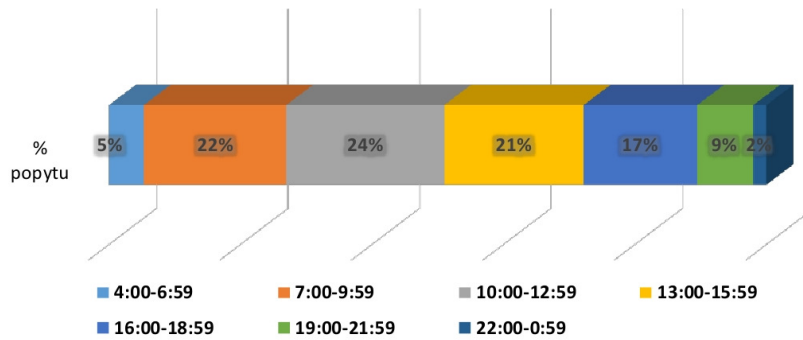
usługi komunikacji miejskiej. Udział linii podmiejskich w strukturze popytu dnia roboczego wynosi 22%.

Rozkład popytu w dzień roboczy szkolny



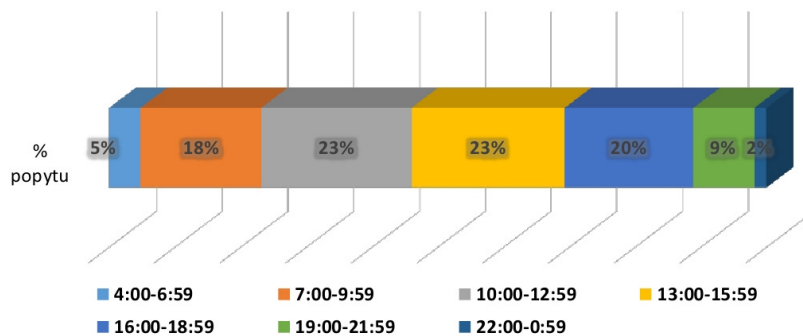
Wykres 19. Rozkład popytu w dzień roboczy szkolny

Rozkład popytu w sobotę



Wykres 20. Rozkład popytu w sobotę

Rozkład popytu w niedzielę



Wykres 21. Rozkład popytu w niedzielę

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Z usług tarnowskiej komunikacji miejskiej najwięcej pasażerów w przedziałach 3-godzinnych podróżuje:

- w dzień roboczy szkolny w godzinach popołudniowego szczytu komunikacyjnego (w godz. 13-16) - tj. 27% spośród wszystkich pasażerów w ciągu dnia,
- w sobotę w godzinach około południowych (w godz. 10-13) - 24% spośród wszystkich pasażerów,
- w niedzielę w ciągu dnia (w godz. 10-13 i 13-16) - kiedy w poszczególnych przedziałach podróżuje po 23% pasażerów.

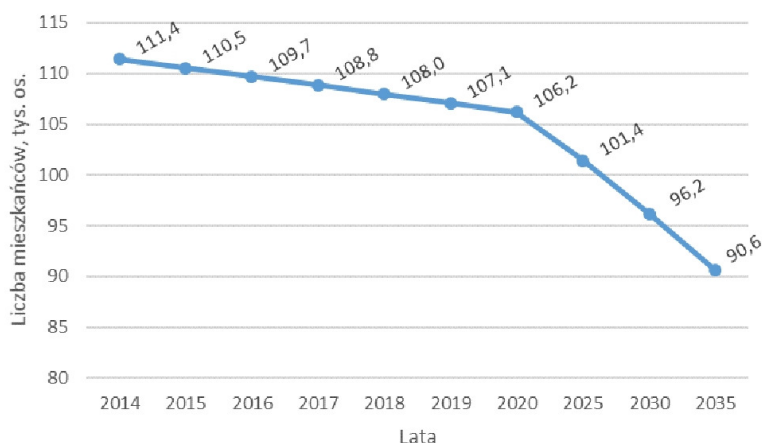
4.6 Podsumowanie

Obecna sieć miejskich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej zaspokaja podstawowe potrzeby transportowe większości mieszkańców obszaru objętego niniejszym planem. Połączenia skonstruowane są w taki sposób, aby zapewnić pasażerom dostęp do możliwie dużej liczby punktów docelowych.

W przyszłości prognozuje się zmiany w rozkładzie jazdy w celu dostosowania go do bieżących potrzeb mieszkańców. Zmiany sieci komunikacyjnej będą poprzedzone stosownymi badaniami i analizą nowej sytuacji.

Prognoza liczby ludności zamieszkującej Tarnów do roku 2035 przewiduje spadek liczby ludności z obecnych 110,5 tys. do 90,6 tys. Wynika to przede wszystkim z niżu demograficznego, który powoduje starzenie się społeczeństwa oraz dużych migracji i emigracji ludność. Wykres na podstawie prognozy zamieszczonej w Banku Danych Lokalnych przedstawiono poniżej.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Wykres 22. Prognoza spadku liczby ludności Tarnowa na lata 2014 - 2035

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Przemiany demograficzne w strukturze ludności, a szczególnie proces starzenia się społeczeństwa, uwzględniane będą już na etapie planowania standardu oferty komunikacji zbiorowej, w zakresie:

- 1) standardu taboru,
- 2) drogi dojazdu do przystanku,
- 3) gęstości rozmieszczenia przystanków komunikacyjnych.

W strukturze wiekowej społeczeństwa zarówno Gminy Miasta Tarnowa jak i kraju prognozuje się zwiększenie udziału osób, które z racji wieku lub stanu zdrowia nie będą mogły samodzielnie korzystać z samochodu - głównie osób starszych, ale także dzieci i młodzieży szkolnej.

Wobec powyższej prognozy określa się możliwe dwa scenariusze zmian popytu na usługi związane z publiczną komunikacją zbiorową.

Scenariusz pierwszy

W scenariuszu pierwszym prognozuje się zmniejszenie ogólnej liczby odbywanych podróży. Obecni mieszkańcy miasta Tarnowa będą osiedlać się na terenach gmin ościennych przez co liczba ludności w mieście będzie spadać. Prognozuje się większą liczbę osób korzystających z komunikacji indywidualnej dojeżdżających z terenu gmin ościennych do pracy, szkoły i innych generatorów ruchu znajdujących się na obszarze miasta Tarnowa przez co miasto będzie narażone na powstawanie kongestii w ruchu drogowym. Zostanie odnotowany spadek osób korzystających z komunikacji miejskiej, która bez otrzymania priorytetu na drogach w postaci np. buspasów, lub ulic przeznaczonych tylko do korzystania przez komunikację miejską (co wiąże się z dużymi utrudnieniami dla osób korzystających z komunikacji indywidualnej i z ogólnym niezadowoleniem społecznym), stanie się niepunktualna, zmniejszy się częstotliwość jej kursowania, przez co stanie się nieatrakcyjna dla obecnych

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

i nowych pasażerów. Prognozuje się znaczące zmiany w sieci komunikacyjnej, liczba linii i kursów zostanie ograniczona, zwiększona częstotliwość będzie widoczna w godzinach szczytu, a poza godzinami szczytu autobusy będą kursować rzadziej np. co godzinę.

Miejskie przewozy pasażerskie będą zabezpieczać głównie potrzeby transportowe osób, które nie mogą z racji wieku, stanu zdrowia albo niskich dochodów realizować samodzielnych podróży środkami transportu indywidualnego.

Wariant pierwszy pesymistyczny zakłada znaczne zmniejszenie popytu, a także powstanie utrudnień w poruszaniu się po sieci drogowej miasta.

Prawdopodobny w perspektywie do 2025 roku jest scenariusz drugi, zaprezentowany poniżej.

Scenariusz drugi

Scenariusz ten zakłada: gminy ościenne staną się tak zwanymi „sypialniami Tarnowa”. Obecnie w kraju obserwuje się tendencje do osiedlania ludzi na terenach podmiejskich na obrzeżach dużych miast. Ważnym elementem będzie zapewnienie mieszkańcom tych terenów (znajdujących się w sąsiedztwie miasta Tarnowa) możliwie rozbudowanej i dostosowanej do potrzeb i możliwości budżetowych oferty przewozowej. Prognozuje się, że liczba realizowanych podróży pozostanie na niezmienionym poziomie lub nieznacznie zwiększy się, a popyt na przewozy pasażerskie nie będzie się zmniejszać. Zwiększenie dostępności do komunikacji zbiorowej poprzez objęcie siecią komunikacyjną nowo powstałych generatorów ruchu, stworzenie bezpośrednich połączeń pomiędzy największymi generatorami, odpowiednia polityka transportowa oraz aktywna promocja transportu zbiorowego wśród mieszkańców wpłyną pozytywnie na jego rozwój i zachęcą mieszkańców do częstszego korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego.

W obu przypadkach niezbędny jest ciągły rozwój obecnej sieci komunikacyjnej, co odbywać się będzie poprzez podpisywanie porozumień międzygminnych w zakresie organizowania usług przewozowych lokalnego transportu zbiorowego z kolejnymi gminami.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

5.1. Źródła i formy finansowania

Przewozy publiczne organizowane przez Zarząd Dróg i Komunikacji w Tarnowie, działający jako jednostka organizacyjna Gminy Miasta Tarnowa, finansowane są ze środków własnych Organizatora (Gminę Miasta Tarnowa) oraz trzy gminy sąsiednie, z którymi Gmina Miasta Tarnowa zawarła porozumienia:

- Gmina Tarnów,
- Gmina Lisia Góra,
- Gmina Pleśna.

Na mocy zawartych porozumień wyżej wymienione gminy przekazują na konto Gminy Miasta Tarnowa dotacje, które są wyliczone proporcjonalnie do wozokilometrów realizowanych na terenie każdej z gmin. Wysokość planowanych kosztów realizacji przyjętych zadań w każdym nadchodzącym roku jest określana i przekazywana do wiadomości Gminom przez Gminę Miasta Tarnowa do 31 października każdego roku.

W 2015 roku dotacje wyniosły:

- Gmina Tarnów: 2 065 582,33 zł.
- Gmina Lisia Góra: 227 968,82 zł.
- Gmina Pleśna: 163 274,96 zł.

Za wykonanie przedmiotu umowy operator otrzymuje ustalone wynagrodzenie wypłacane przez organizatora.

Wpływy z opłat za przewóz (wpływy z biletów) stanowią dochód Gminy Miasta Tarnowa.

W 2015 roku całkowite koszty komunikacji zbiorowej wyniosły:

Tabela 29. Koszty komunikacji zbiorowej w 2015 roku

Całkowity koszt funkcjonowania KZ	27 826 006,91zł
Przychody ze sprzedaży biletów	12 422 708,43 zł
Dofinansowanie JST	15 403 298,48 zł

źródło: Dane otrzymane od UM

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

W kolejnych latach planuje się:

- wzrost dofinansowania JST do komunikacji w porównaniu do dofinansowania z 2015 roku. Zwiększenie dopłat związane będzie z systematycznym poprawianiem jakości świadczonych usług przez operatora, generującym wzrost kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej,
- pozyskanie środków unijnych na realizację nowych inwestycji.

5.2 Rentowność linii komunikacyjnych

Miejski transport zbiorowy o charakterze użyteczności publicznej, który jest organizowany i finansowany przez gminy, 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 osiągnięcie zysku, nie jest priorytetem dla organizatora, czyli gminy. Pierwszorzędne znaczenie ma tutaj zapewnianie mieszkańcom usług transportu zbiorowego o odpowiednich, uprzednio określonych standardach.

Zarząd Dróg i Komunikacji w Tarnowie corocznie przeprowadza badania napętnień w komunikacji zbiorowej, na podstawie których między innymi określana jest rentowność linii komunikacyjnych.

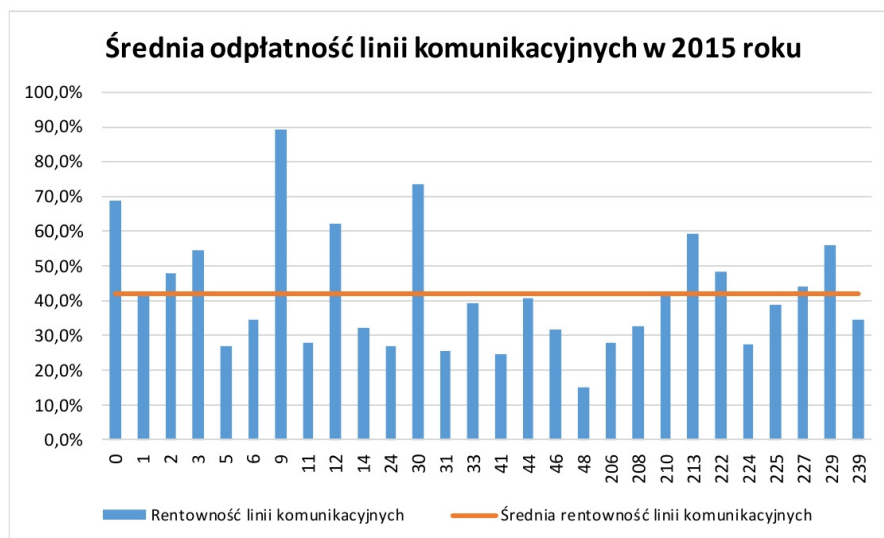
Odpłatność poszczególnych linii komunikacyjnych (stopień, w jakim przychody ze sprzedaży biletów pokrywają koszty funkcjonowania w linii) w roku 2015 przedstawia tabela i wykres poniżej:

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Tabela 30. Odpłatność na liniach komunikacyjnych w 2015 roku

Numer linii	Odpłatność w %
0	69%
1	43%
2	48%
3	55%
5	27%
6	35%
9	90%
11	28%
12	62%
14	33%
24	27%
30	74%
31	26%
33	40%
41	25%
44	41%
46	32%
48	15%
206	28%
208	33%
210	43%
213	59%
222	49%
224	28%
225	39%
227	44%
229	56%
239	35%

źródło: Dane otrzymane od ZDiK



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Obecnie średnia odpłatność linii komunikacyjnych wynosi 42,1 %. Deficyt finansowy usług o charakterze użyteczności publicznej pokrywany jest z dofinansowania JST na komunikację miejską.

Linie komunikacyjne organizowane przez ZDiK są zróżnicowane pod względem długości, częstotliwości kursowania, rodzaju taboru i wielu innych parametrów. ZDiK zlecając realizację i obsługę linii kieruje się bieżącymi potrzebami mieszkańców Miasta. Jednocześnie Miasto ciągle podnosi jakość świadczonych usług między innymi przez wzrost wymagań odnośnie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej niskopodłogowymi przystosowanymi do potrzeb osób niepełnosprawnych pojazdami. Wyższe wymagania jakościowe pociągają za sobą wzrost kosztów i obniżają wskaźnik odpłatności linii. Ponadto rok rocznie wzrastają ceny paliw oraz wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych przez co również wzrasta koszt obsługi komunikacyjnej Gminy Miasta Tarnowa.

Duża liczba pasażerów przekłada się na lepsze wyniki finansowe danej linii jednak nie zawsze przekłada się to na wyższą rentowność danej linii. Największa liczba pasażerów podróżuje liniami najdłuższymi oraz o największej częstotliwości. Długość linii i częstotliwość generują wysokie koszty utrzymania przez co obniżają rentowność takich linii.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

6. Taryfa przewozowa

6.1. Rodzaje biletów

Taryfa przewozowa została określona Uchwałą nr XII/136/2015 Rady Miejskiej w Tarnowie z dnia 9 lipca 2015 roku w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej w gminnych przewozach pasażerskich. W ramach sieci komunikacyjnej funkcjonują bilety:

- jednorazowe, czasowe, odległościowe i okresowe;
- na jedną strefę i na dwie;
- normalne (pełnopłatne), ulgowe lokalne i ulgowe ustawowe;
- imienne i na okaziciela;
- dla posiadaczy Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej.

Ceny podstawowych biletów zawarto w poniższej tabeli.

Tabela 31. Ceny biletów jednorazowych i czasowych

	normalny	ulgowy lokalny	ulgowy ustawowy
Bilety jednorazowe			
1 strefa	2,40 zł	1,70 zł	1,20 zł
1 strefa (Karta Tarnowskiej Rodziny)	1,00 zł	0,50 zł	-
2 strefy	3,40 zł	2,20 zł	1,70 zł
Bilety czasowe			
15 min, 1 strefa	2,20 zł	1,50 zł	1,10 zł
30 min, 1 strefa	3,00 zł	2,00 zł	1,50 zł
60 min, 1 lub 2 strefy	4,00 zł	3,00 zł	2,00 zł
Karnety 5-przejazdowe			
1 strefa	10,00 zł	7,00 zł	5,00 zł
1 strefa (Karta Tarnowskiej Rodziny)	4,00 zł	2,00 zł	-

źródło: Uchwała nr XII/136/2015 Rady Miejskiej w Tarnowie

W Tarnowie funkcjonuje również bilet rodzinny - uprawnia on do nieograniczonej liczby przejazdów w dniu kasowania w sobotę lub dzień świąteczny jednego lub obojga rodziców z co najmniej jednym dzieckiem do lat 16. Cena takiego biletu to 6 zł.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

W ramach wprowadzonego 1 lutego 2016 roku rozszerzenia usług dostępnych dla posiadaczy Tarnowskiej Karty Miejskiej (dalej TKM) została wprowadzona możliwość kolejnej formy opłaty za bilet - oprócz dotychczasowych biletów jednorazowych, czasowych i okresowych zostały wprowadzone bilety odległościowe. Pasażerowie zbliżają Kartę w chwili wejścia i wyjścia z pojazdu, a na podstawie tych danych wybierany jest rodzaj biletu - jego wartość zostaje odjęta od środków posiadanych na Karcie.

Ceny tych biletów zależne są od liczby przejechanych przystanków oraz rodzaju TKM - w przypadku osób fizycznych na stałe zameldowanych na terenie Gminy Miasta Tarnów funkcjonuje wariant premium, w przypadku pozostałych osób oraz firm funkcjonuje wariant standard. Bilety przesiadkowe, to bilety w przypadku których należność naliczona jest wtedy, gdy przejazd następnym autobusem rozpocznie się w ciągu 15 minut od zarejestrowania wyjścia w poprzednim autobusie.

Tabela 32. Ceny biletów przystankowych (tylko Tarnowska Karta Miejska)

	Wariant premium			Wariant standard		
	normalny	ulgowy lokalny	ulgowy ustawowy	normalny	ulgowy lokalny	ulgowy ustawowy
Do 3 przystanków	1,20 zł	1,00 zł	0,60 zł	1,40 zł	1,20 zł	0,70 zł
Od 4 do 8 przystanków	1,80 zł	1,40 zł	0,90 zł	2,20 zł	1,50 zł	1,10 zł
Od 9 do 16 przystanków	2,00 zł	1,50 zł	1,00 zł	2,50 zł	1,60 zł	1,25 zł
Od 17 do 25 przystanków	2,20 zł	1,60 zł	1,10 zł	2,80 zł	1,80 zł	1,40 zł
Powyżej 25 przystanków	2,40 zł	1,70 zł	1,20 zł	3,20 zł	2,00 zł	1,60 zł
Przesiadkowy (opis w tekście)	1,20 zł	1,00 zł	0,60 zł	1,40 zł	1,20 zł	0,70 zł

źródło: Uchwała nr XIII/136/2015 Rady Miejskiej w Tarnowie

Ceny biletów okresowych imiennych dzielą się na ogólnodostępne i - tańsze - dla posiadaczy Tarnowskiej Karty Miejskiej w wersji premium. Karta premium jest przeznaczona dla osób fizycznych na stałe zameldowanych w Tarnowie. Ceny biletów zawarto w poniższej tabeli.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Tabela 33. Ceny biletów okresowych

	Ogólnodostępne		Dla posiadaczy TKM w wersji premium	
	normalny	ulgowy	normalny	ulgowy
Bilety 2-tygodniowe imienne				
na jedną linię	40,00 zł	20,00 zł	38,00 zł	19,00 zł
na dwie linie	50,00 zł	25,00 zł	48,00 zł	24,00 zł
na wszystkie linie	64,00 zł	32,00 zł	62,00 zł	31,00 zł
Bilety 1-miesięczne imienne				
na jedną linię	70,00 zł	35,00 zł	60,00 zł	30,00 zł
na dwie linie	90,00 zł	45,00 zł	80,00 zł	40,00 zł
na wszystkie linie	110,00 zł	55,00 zł	90,00 zł	45,00 zł
Bilety 3-miesięczne imienne				
na jedną linię	170,00 zł	85,00 zł	140,00 zł	70,00 zł
na dwie linie	220,00 zł	110,00 zł	190,00 zł	95,00 zł
na wszystkie linie	260,00 zł	130,00 zł	210,00 zł	105,00 zł
Bilety 5-miesięczne imienne				
na jedną linię	260,00 zł	130,00 zł	210,00 zł	105,00 zł
na dwie linie	320,00 zł	160,00 zł	260,00 zł	130,00 zł
na wszystkie linie	390,00 zł	195,00 zł	320,00 zł	160,00 zł
Bilety miesięczne na okaziciela				
na wszystkie linie	180,00 zł	90,00 zł		

źródło: Uchwała nr XII/136/2015 Rady Miejskiej w Tarnowie

Tabela 34. Ceny biletów okresowych (Karta Tarnowskiej Rodziny)

	Dla posiadaczy Karty Tarnowskiej Rodziny	
	normalny	ulgowy
Bilety 1-miesięczne imienne na wszystkie linie	25,00 zł	10,00 zł
Bilety 3-miesięczne imienne na wszystkie linie	70,00 zł	28,00 zł

źródło: Uchwała nr XII/136/2015 Rady Miejskiej w Tarnowie

Jedynie bilety 60-minutowe są dostępne u kierowcy (bez dodatkowych opłat, lecz za odliczoną gotówką). Bilety okresowe są dostępne w dwóch kasach biletowych ZDiK, pozostałe można zakupić w wielu punktach handlowych (np. kioskach) oraz przez telefon komórkowy.

6.2. Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych

Stosowane ulgi wynikają z ustaw oraz uchwał. Zniżki nadane przez Radę Miejską są elementem polityki społecznej miasta i mają na celu przeciwdziałanie wykluczeniu niektórych grup społecznych oraz odciążenie budżetów domowych rodzin utrzymujących dzieci i młodzież uczącą się.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Decyzją Rady Miejskiej do przejazdów bezpłatnych uprawnione są m.in.:

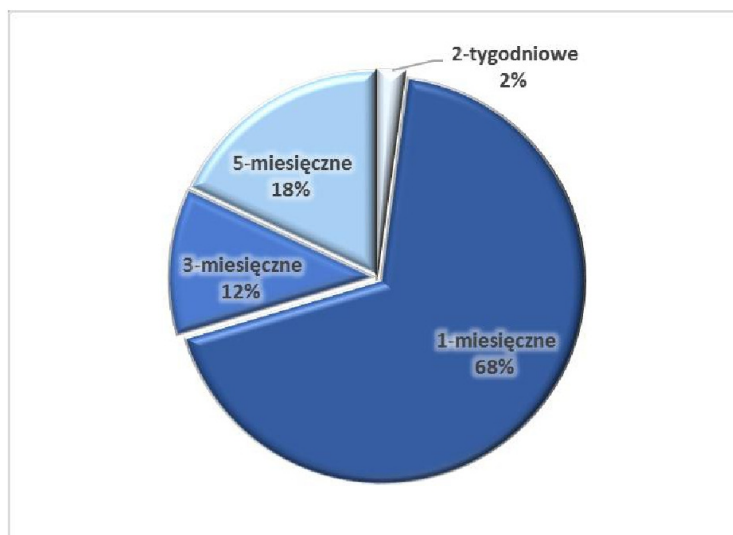
- dzieci w wieku do lat 4;
- osoby, które ukończyły 70 rok życia;
- Honorowi Obywatele Miasta Tarnowa;
- Zasłużeni Honorowi Dawcy Krwi;
- osoby o znacznym stopniu niepełnosprawności (oraz opiekun);
- niewidomi i niedowidzący;
- nieletnie osoby niepełnosprawne lub dotknięte inwalidztwem (oraz rodzic lub pełnoletni opiekun);
- Honorowi Dawcy Krwi przez okres 30 dni od oddania krwi.

Przyjazdy ulgowe (lokalne) przysługują m.in.:

- dzieciom w wieku powyżej 4 lat do rozpoczęcia nauki w szkole podstawowej;
- emerytom i rencistom;
- uczniom szkół podstawowych, gimnazjalnych, ponadgimnazjalnych i licealnych.

6.3. Struktura sprzedaży z biletów

W 2015 roku sprzedano ogółem ponad 3,6 miliona biletów. Biletów okresowych sprzedano w tym czasie prawie 44 tysięcy. Najpopularniejszym biletym okresowym jest bilet miesięczny - sprzedano ponad 30 tys. sztuk. Udział poszczególnych biletów okresowych przedstawia poniższy wykres.



Wykres 24. Struktura sprzedaży biletów okresowych
źródło: materiały otrzymane od UM Tarnów

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

6.4. Planowane zmiany w dystrybucji biletów i taryfie przewozowej

W ramach komunikacji miejskiej planowane jest wprowadzenie zmian w taryfie mających na celu jej uproszczenie. W wersji papierowej zostaną pozostawione jedynie bilety czasowe. Planuje się montaż stacjonarnych automatów biletowych, które będą zainstalowane na węzłowych przystankach autobusowych. Należy dodatkowo dążyć do umożliwienia pasażerom odbywania bezgotówkowych płatności za bilety w pojazdach komunikacji miejskiej.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

7. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu

7.1. Wskaźnik motoryzacji

Od kilkunastu lat w Europie obserwowany jest intensywny rozwój motoryzacji. Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne są tylko niektórymi z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się życia na zurbanizowanych terenach. Obecnie dąży się do oparcia polityki transportowej o zasady zrównoważonego rozwoju. Celem tak prowadzonej polityki transportowej jest między innymi zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym, a transportem indywidualnym.

Polityka zrównoważonego rozwoju ma na celu spowolnienie rozwoju motoryzacji indywidualnej i jak największy rozwój i inwestycje w przewozy zbiorowe realizowane za pomocą środków komunikacji miejskiej. Każde miasto boryka się z tzw. kongestią, czyli zatłoczeniem sieci drogowej. Zjawisku temu miasta starają się przeciwdziałać poprzez analizę przeprowadzanych regularnie badań natężenia ruchu oraz badań więzby ruchu (czyli natężenia ruchu między ważnymi punktami miasta bez analizy trasy przejazdu). Analiza wyników badań daje możliwość wprowadzania zmian w newralgicznych punktach miasta np. poprzez regulację cyklu świetlnego na skrzyżowaniach, co usprawnia funkcjonowanie komunikacji w całym mieście.

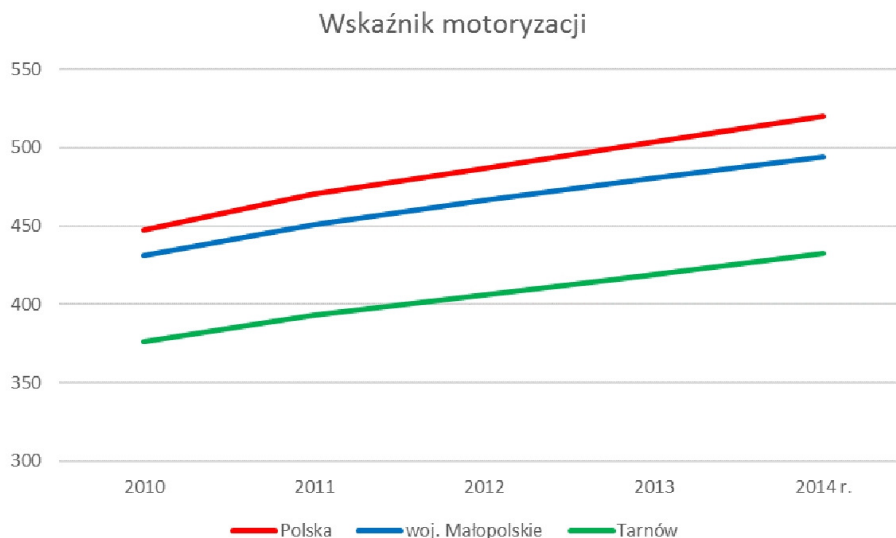
W ramach prowadzenia zrównoważonego rozwoju transportu, planuje się dążyć do zmniejszania obciążenia ruchem sieci drogowej poprzez atrakcyjną ofertę przewozową oraz edukację społeczeństwa.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne między innymi od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napełnienia oraz wskaźnika motoryzacji, czyli liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2014r. w mieście Tarnów było 48 157 samochodów osobowych, co oznacza iż na tysiąc mieszkańców przypada 432 samochodów - wskaźnik motoryzacji wynosi 432.

Zmiany wskaźnika motoryzacji w mieście Tarnów w porównaniu do województwa małopolskiego i Polski w latach 2010 - 2014 przedstawiono na wykresie 25.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Wykres 25. Wskaźnik motoryzacji w Polsce, województwie małopolskim i Tarnowie w latach 2010 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wzrost wskaźnika motoryzacji we wszystkich wyróżnionych obszarach jest zbliżony. Średni roczny wzrost w Polsce wynosi 3,8%, w województwie małopolskim - 3,4%, a w mieście Tarnów - 4%. W Tarnowie w 2009r. wskaźnik motoryzacji wynosił 376, a w roku 2014 już 432, co oznacza wzrost o 14,9%. Utrzymanie się tego trendu panującego w Polsce, Europie i świecie oznacza ciągły wzrost liczby pojazdów na drogach, co będzie skutkowało wzrostem zanieczyszczenia powietrza, zwiększeniem kongestii oraz zmniejszeniem bezpieczeństwa na drogach.

7.2. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych

7.2.1. Metodologia badania

W dniach 10 - 18 maja 2016 r. wśród mieszkańców miasta Tarnowa przeprowadzone zostały ankiety mające na celu zdobycie informacji na temat preferencji komunikacyjnych mieszkańców. Ankiety wykonywane były z wykorzystaniem arkusza ankietowego poprzez bezpośredni wywiad ankietera z respondentem, co wyklucza błędy w wypełnieniu ankiety. Zgodnie z wymogami próby statystycznej przeprowadzono 500 wywiadów ankietowych, co pozwala na uzyskanie 97% poziomu ufności badania przy 5% maksymalnym błędzie badania. Próba statystyczna została dobrana na podstawie liczby ludności zamieszkującej w Tarnowie w podziale na płeć

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

i wiek osób ankietowanych. Poniżej przedstawiono liczbę przeprowadzonych ankiet z podziałem na wiek osób ankietowanych:

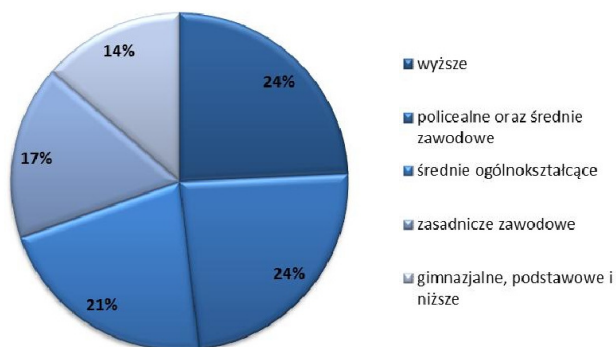
- poniżej 19 lat - 53 szt.,
- 19 - 26 lat- 102 szt.,
- 27 - 35 lat - 67 szt.,
- 36 - 55 lat - 136 szt.,
- 56 - 70 lat - 61 szt.,
- Powyżej 70 lat- 84 szt.

Kobiety stanowiły 52% ankietowanych, natomiast mężczyźni 48%.

Arkusze ankietowe składały się z 11 pytań zamkniętych, metryczki dotyczącej respondenta oraz miejsca na wpisywanie ewentualnych uwag do funkcjonowania komunikacji miejskiej oraz podmiejskiej. Ankiety przeprowadzane były w okolicach przystanków komunikacyjnych oraz dużych skupisk ludności: zakładów pracy, urzędów, sklepów, parkingów, co miało na celu wyeliminowanie przekłamania wyników ankietyzacji. Badaniami objęto także te osoby, które nie korzystają z usług publicznego transportu zbiorowego. Poznanie preferencji osób odbywających podróże indywidualnym środkiem transportu jest kluczowe dla możliwości podjęcia działań mających na celu zwiększenie popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego.

7.2.2. 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 wykresach 26 i 27.

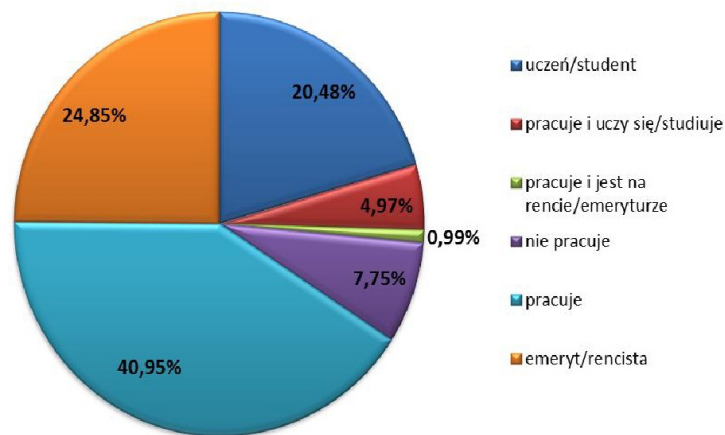


Wykres 26. Wykształcenie respondentów

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

Największa grupa respondentów deklaruje wykształcenie wyższe - 24% lub policealne albo średnie zawodowe - również 24%. Niespełna 21% ankietowanych ma wykształcenie średnie ogólnokształcące, a 17% - zasadnicze zawodowe. Najmniej liczną grupą osób ankietowych stanowiły osoby z wykształceniem gimnazjalnym, podstawowym lub niższym - 14%.



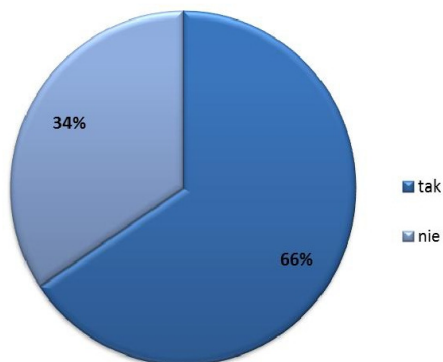
Wykres 27. Aktywność zawodowa respondentów

Źródło: opracowanie własne

Największą liczebnie grupą wyodrębnioną pod względem kryterium statusu społeczno-zawodowego były osoby pracujące stanowiące 40,95% mieszkańców. Uwzględniając dwa dodatkowe kryteria osób pracujących - osoby uczące się lub studiujące i jednocześnie pracujące oraz mieszkańcy pracujący na emeryturze lub rencie, otrzymujemy łączny odsetek osób pracujących 46,91%. Niepracujący emeryci i renciści stanowili 24,85% badanych, a uczniowie i studenci - 20,48%. Co trzynasty ankietowany aktualnie pozostaje bez zatrudnienia (7,75%).

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

7.2.3. Analiza wyników

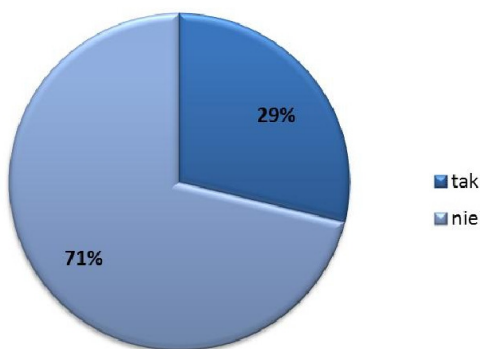


Wykres 28. Dojazd do miejsca nauki lub pracy

Źródło: opracowanie własne

Na podstawie wywiadów ankietowych stwierdzono, iż niespełna 66% 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 liczbę 73 260 mieszkańców, którzy co najmniej dwukrotnie ,w każdy dzień korzystają z usług komunikacji zbiorowej lub indywidualnej, aby dojechać do szkoły lub pracy.

Najważniejszym determinantem wyboru środka lokomocji jest możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. 29% respondentów deklaruje możliwość skorzystania z samochodu w dowolnym momencie, co obrazuje wykres 29.

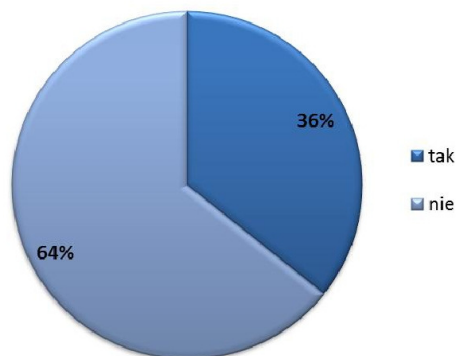


Wykres 29. Możliwość samodzielnego korzystania z samochodu

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

Wśród osób dojeżdżających do miejsca nauki lub pracy 36% ma możliwość samodzielnego korzystania z samochodu (wykres 30).



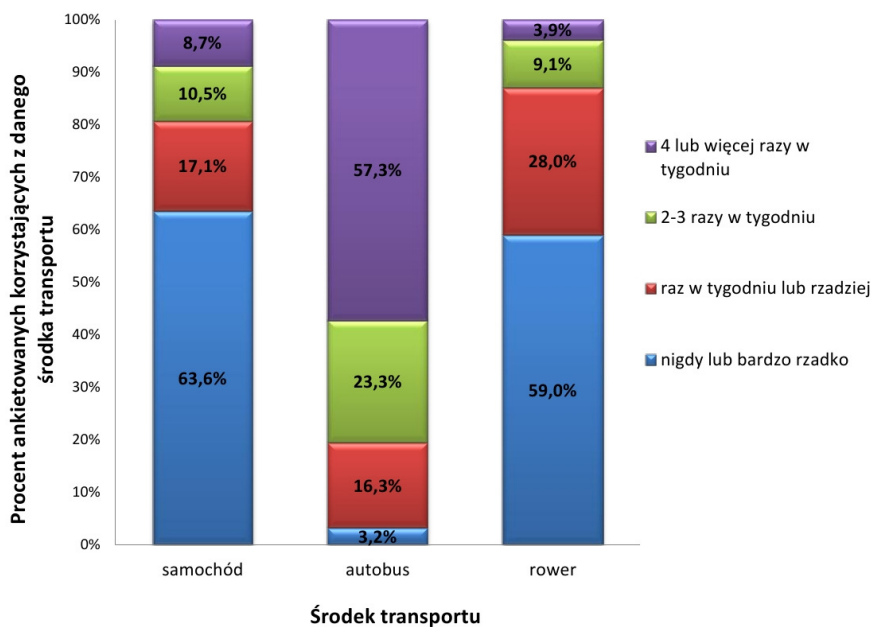
Wykres 30. Procentowy rozkład posiadania samochodu wśród osób dojeżdżających do miejsca nauki lub pracy

Źródło: opracowanie własne

W dzisiejszych czasach komunikacja zbiorowa pełni w dużej mierze funkcję socjalną dla osób nie mających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu. Tylko doskonale funkcjonujący system komunikacji miejskiej zapewni, że osoby posiadające samochód na własny użytek, będą z niej korzystały. 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, co oznacza iż 64% mieszkańców dojeżdżających do miejsca pracy korzysta co najmniej 2 razy z usług organizowanych przez ZDiK. Biorąc pod uwagę populację Tarnowa, otrzymujemy ponad 142 tys. dziennych podróży wykonywanych wyłącznie w celu dojazdu z domu do pracy i z powrotem. Dodając do tego codzienne podróże wykonywane w innych celach otrzymamy ogromną liczbę pojedynczych podróży wykonywanych każdego dnia przez mieszkańców Tarnowa.

Na podstawie badań ankietowanych wyznaczono częstość korzystania tarnowian z poszczególnych środków transportu: samochodu, autobusu (komunikacji miejskiej) i roweru. Zbiorcze zestawienie wyników zamieszczono na wykresie 31.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



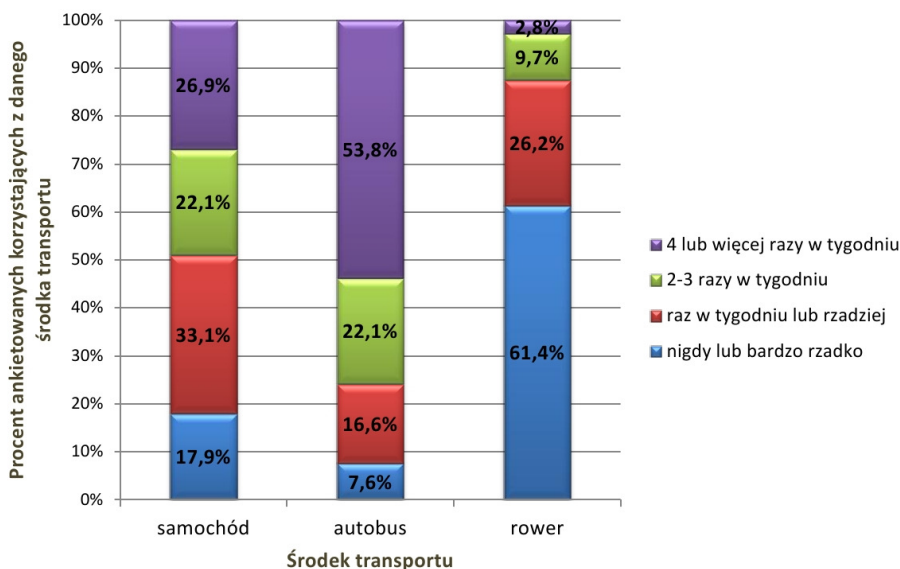
Wykres 31. Częstość korzystania z poszczególnych środków transportu

Źródło: opracowanie własne

Na podstawie badań stwierdzono, iż najczęściej użytkowanym środkiem transportu w Tarnowie jest autobus, z którego korzysta ponad 96% ankietowanych, z czego ponad 80% co najmniej 2 razy w tygodniu. 4 lub więcej razy w tygodniu z usług ZDiK korzysta 57,3% mieszkańców. Są to podróże obowiązkowe wykonywane w celu dojazdu i powrotu z miejsca nauki lub pracy. Mieszkańcy Tarnowa niechętnie korzystają z roweru. 87% respondentów poruszają się z jego pomocą raz w tygodniu lub jeszcze rzadziej. Jedynie 9,1% ankietowanych korzysta z roweru co najmniej 2-3 razy w tygodniu. Za tak niską częstość wykorzystywania tego środka w podróżach może być odpowiedzialnych wiele czynników począwszy od złego stanu zdrowia części mieszkańców, a skończywszy na braku odpowiedniej infrastruktury. 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).

W podróżach miejskich i podmiejskich mieszkańcy Tarnowa najrzadziej korzystają z indywidualnego środka transportu. Niespełna 81% z nich korzysta z samochodu raz w tygodniu lub rzadziej. Znaczący wpływ na wybór środka ma możliwość samodzielnego korzystania z samochodu, a zestawienie na wykresie 27 obejmuje wszystkich ankietowanych. Zestawienie częstości korzystania z poszczególnych środków transportu wśród osób mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu przedstawiono na wykresie 32.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Wykres 32. Częstość korzystania z poszczególnych środków transportu wśród osób mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu

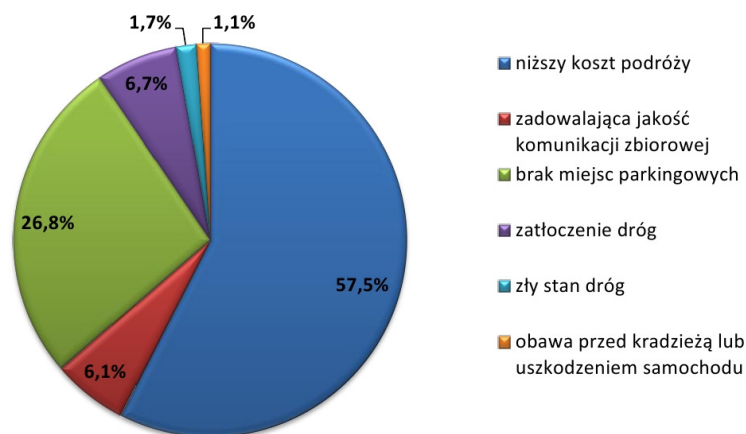
Źródło: opracowanie własne

Osoby mające możliwość samodzielnego korzystania z samochodu najczęściej wykorzystują właśnie ten środek lokomocji. Co 4 posiadacz samochodu porusza się nim 4 lub więcej razy w tygodniu, a więc dojeżdża do miejsca nauki lub pracy. 22,1% respondentów wykorzystuje samochód w podróżach miejskich i podmiejskich 2-3 razy w tygodniu, a więc w celach innych niż dojazd do miejsca pracy lub nauki. Niepełna 33,1% respondentów wykorzystuje pojazd indywidualny raz w tygodniu lub rzadziej, a 17,9% korzysta z samochodu bardzo rzadko lub nigdy.

Wśród osób mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu 53,8% w podróżach do pracy lub miejsca nauki korzysta z autobusu, a 2,8% z roweru. Wyniki te są bardzo zbliżone do zaprezentowanych na wykresie 37, co może świadczyć o tym, że mieszkańcy Tarnowa w codziennych podróżach chętnie korzystają z komunikacji zbiorowej, mimo faktu posiadania własnego środka transportu.

W dzisiejszych czasach komunikacja miejska w miastach liczących 100 000 do 200 000 tys. mieszkańców pełni głównie funkcję socjalną. Zdecydowaną większość pasażerów stanowią osoby nie mające możliwości korzystania z indywidualnych środków transportu. Dla Organizatora systemu komunikacyjnego ważni są pasażerowie, którzy pomimo posiadania własnego środka transportu, korzystają z usług komunikacji zbiorowej. W jednym z pytań zawartych w ankiecie preferencji komunikacyjnych mieszkańcy Tarnowa zostali zapytani dlaczego mimo posiadania własnego samochodu korzystają z usług komunikacji zbiorowej. Zestawienie wyników przedstawiono na wykresie 33.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Wykres 33. Czynniki zachęcające mieszkańców do podróżowania za pomocą komunikacji miejskiej mimo posiadania własnego samochodu

Źródło: opracowanie własne

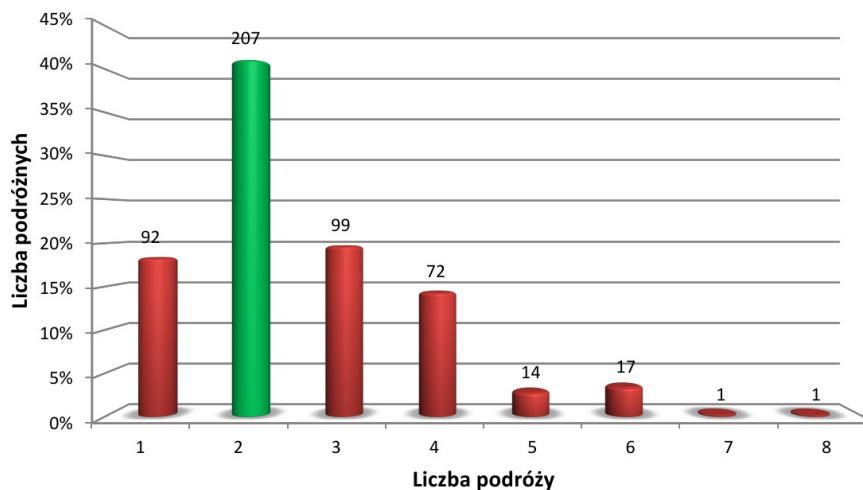
Najważniejszym argumentem przemawiającym za zamianą samochodu osobowego na autobus tarnowskiej komunikacji miejskiej jest niższy koszt podróży - 57,5% wskazań. Przesłanka niskich kosztów podróży komunikacją miejską najprawdopodobniej wynika z wprowadzonej w ostatnich latach elastycznej taryfy biletowej, dzięki której koszty podróży uległy obniżeniu. Jakość usług świadczonych w ramach komunikacji miejskiej nie stanowi kluczowego czynnika wyboru podróży środkami transportu publicznego (jedynie 6,1% respondentów podróżuje komunikacją miejską mimo posiadania własnego pojazdu ze względu na zadowalającą jakość komunikacji zbiorowej).

Niespełna 6,7% respondentów mających samochód wskazuje na zatłoczenie dróg jako powód korzystania z komunikacji miejskiej.

Brak miejsc parkingowych skłania 26,8% 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 oraz brak inwestycji w nowe, wielopoziomowe parkingi.

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 111 tys. osób będących mieszkańcami miasta, więc można go określić jako duży system. Na podstawie badań ankietowych wyznaczono średnią dzienną liczbę podróży wykonywanych przez użytkowników tarnowskiej komunikacji miejskiej i wynosi ona **2,5 podróży**. Rozkład dziennej liczby podróży przedstawiono na wykresie 34.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



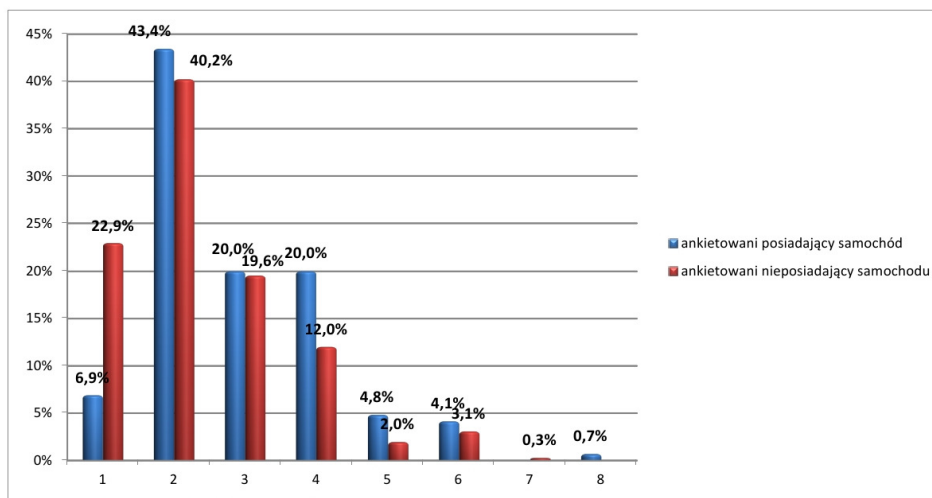
Wykres 34. Dzienna liczba podróży - częstość wskazań

Źródło: opracowanie własne

Najwięcej mieszkańców Tarnowa wykonuje 2 podróże dziennie (41,2% wskazań). Są to podróże obligatoryjne wykonywane w celu dojazdu do miejsca nauki lub pracy. 34% wskazań otrzymały sumarycznie 3 lub 4 podróże dziennie. Są to podróże wykonywane przez osoby, których tryb życia wymaga wykonywania większej liczby codziennych podróży (np. odwóz dziecka do przedszkola i dopiero potem dojazd do pracy). Średnio 5 podróży dziennie wykonuje 2,8% mieszkańców Tarnowa, a 6 podróży - 3,4%. Wykonywania więcej niż 6 podróży dziennie deklaruje 0,4% mieszkańców. Wśród mieszkańców należy wyróżnić również osoby podróżujące za pomocą dowolnego środka transportu sporadycznie lub wcale (średnia dzienna liczba podróży - 0 lub 1). Stanowią one 18,3% całkowitej liczby mieszkańców.

Bezpośredni wpływ na dzienną liczbę wykonywanych podróży ma rodzaj środka transportu, z którego korzystają respondenci. Zestawienie liczby podróży wykonywanych przez użytkowników samochodów osobowych i respondentów nie posiadających własnego środka transportu przedstawiono na wykresie 35.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Wykres 35. Liczba dziennych podróży wykonywanych przez respondentów

Źródło: opracowanie własne

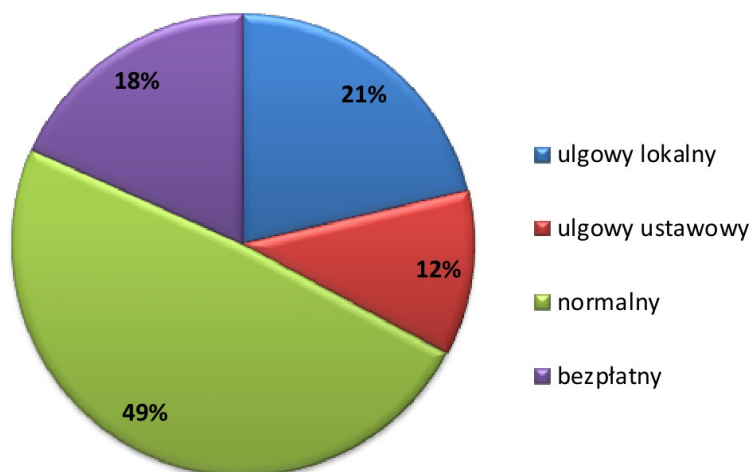
Fakt posiadania samochodu przez mieszkańców Tarnowa nie wpływa na zwiększenie liczby dziennych podróży. Respondenci nieposiadający samochodu wykonują średnio 2,4 podróży dziennie, a zmotoryzowani średnio 2,88 podróży. Większa część respondentów posiadających samochód wykonuje 1 lub 2 podróże w ciągu dnia, czyli dojeżdża do miejsca nauki lub pracy. Respondenci nieposiadający dostępu do samochodu częściej wykonują 3, 4 podróże dziennie, natomiast mieszkańcy posiadający samochód, częściej wykonują powyżej 4 podróży dziennie.

Pasażerowie tarnowskiej komunikacji miejskiej odbywają podróże na podstawie jednego z 4 rodzajów biletów:

- ulgowym ustawowym ,
- ulgowym lokalnym,
- normalnym,
- bezpłatnym.

Rozkład uprawnień do ulg wśród respondentów został przedstawiony na wykresie 36.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



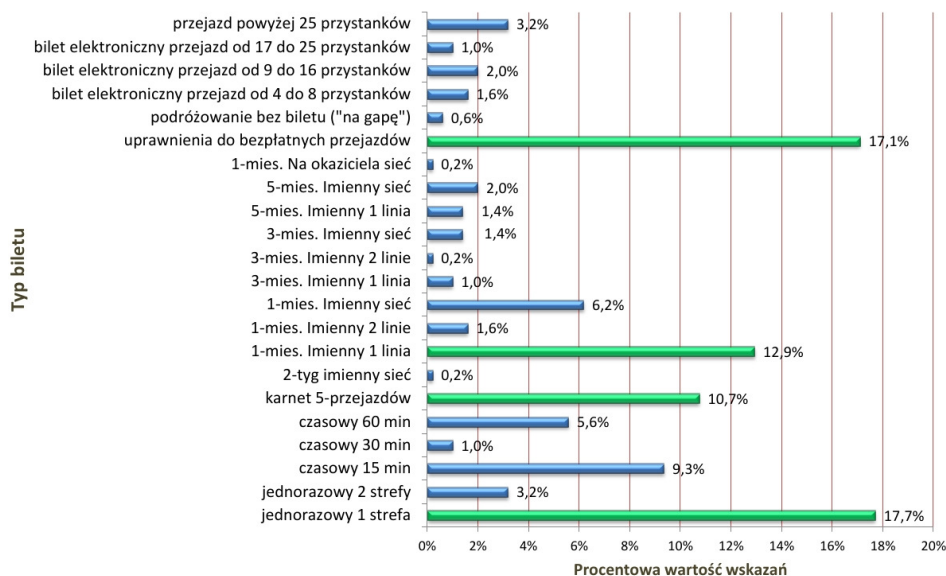
Wykres 36. Rozkład ulg wykorzystywanych przez respondentów w podróżach komunikacją miejską

Źródło: opracowanie własne

Największą grupą ankietowanych (49%) są osoby nieposiadające uprawnień do korzystania z ulgowych przejazdów komunikacją miejską. Do ulgi lokalnej uprawnionych jest 21% respondentów, a do ulgi ustawowej 12%. Około 18% ankietowanych zadeklarowało prawo do bezpłatnych przejazdów.

Dane ze sprzedaży biletów wskazują, że udział biletów normalnych i ulgowych rozkłada się niemal równo. Różnica między wynikami sprzedaży i ankiety jest skutkiem różnego wykorzystania usług komunikacji zbiorowej wśród różnych grup - mieszkańcy nie mający uprawnień do ulg dużo częściej korzystają z komunikacji indywidualnej niż np. uczniowie. Badania ankietowe dotyczą również osób, które korzystają z bezpłatnych przejazdów.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Wykres 37. Rozkład procentowy typów biletów, z których najczęściej korzystają mieszkańcy Tarnowa

Źródło: opracowanie własne

Wg badań ankietowych 45% mieszkańców korzystając z komunikacji miejskiej używa biletów jednorazowych (w tym w formie karnetu na 5 przejazdów- 10,7%). Udział biletów czasowych wynosi 15,9%, należy jednak pamiętać, że bilet jednorazowy również pełni rolę biletu czasowego. Wśród biletów okresowych najpopularniejsze są bilety miesięczne, a najmniej popularne dwutygodniowe oraz 3-miesięczne. Z biletów elektronicznych korzysta niespełna 8% ankietowanych.

Niespełna 17% respondentów ma uprawnienia do bezpłatnych przejazdów. Warto zwrócić uwagę na fakt, iż 0,6% ankietowanych przyznaje, że po terenie Tarnowa porusza się bez ważnego biletu.

Należy pamiętać, że udział typów biletów najczęściej wykorzystywanych przez ankietowanych nie musi i nie pokrywa się z udziałem sprzedaży biletów. Wiarygodniejsza i lepiej obrazująca istotność poszczególnych typów biletów jest struktura sprzedaży, opisana w punkcie 6.3.

Aby zachęcić mieszkańców Tarnowa do podróżowania środkami komunikacji miejskiej wprowadzono Tarnowską Kartę Miejską, która jest nośnikiem elektronicznych biletów komunikacji miejskiej. TKM można podzielić na dwa rodzaje:

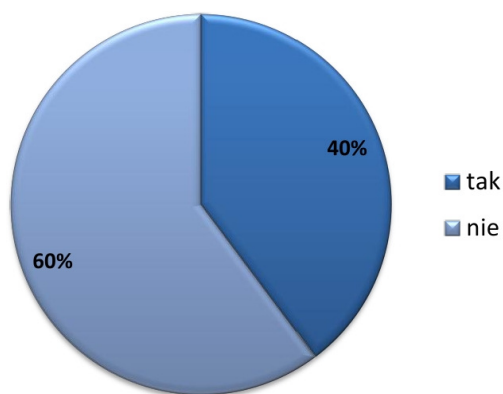
- Kartę premium - przeznaczoną dla osób fizycznych na stałe zameldowanych w Tarnowie (Gminie Miasta Tarnowa),

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

- Kartę standard - przeznaczoną dla osób fizycznych zameldowanych poza Tarnowem oraz dla firm¹.

Karta premium umożliwia zakup biletów okresowych ze zniżką wynoszącą od około 10% do ponad 19% w zależności od typu biletu. Największa zniżka występuje dla biletu 3 miesięcznego imiennego na wszystkie linie oraz biletu 5 miesięcznego na jedną linię i wynosi 19,23%².

Mimo zniżek na bilety komunikacji miejskiej możliwych do uzyskania poprzez wyrobienie Tarnowskiej Karty Miejskiej, posiada ją 40% ankietowanych, co zobrazowano na wykresie 38. Jest to znacząca poprawa, gdyż w trakcie badań z 2014 roku wynosił on jedynie 15%.



Wykres 38. Posiadanie Tarnowskiej Karty Miejskiej przez mieszkańców Tarnowa

Źródło: opracowanie własne

Jedno z pytań ankietowych miało na celu ustalenie najważniejszego i najmniej ważnego postulatu transportowego. Ankietowanym przedstawiono do wyboru 10 postulatów:

- bezpośredniość, czyli możliwość realizacji podróży bez przesiadania się;
- częstotliwość, czyli odstęp czasu między odjazdami;
- dostępność, czyli odległość z/do przystanku;
- koszt, czyli wysokość opłaty taryfowej;
- niezawodność, czyli pewność o możliwości dojechania do wyznaczonego miejsca o czasie;
- punktualność, czyli zgodność odjazdów z rozkładem jazdy;
- rytmiczność, czyli równomierne odstępy czasowe między odjazdami w tym samym kierunku;

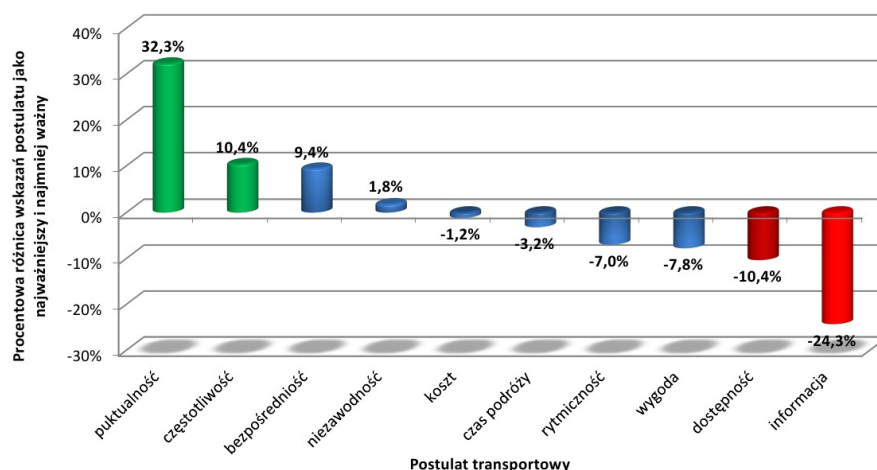
¹ <http://www.ekarta.umt.tarnow.pl/index.php?id=102> [dostęp 31.05.2016]

² <http://zdik.tarnow.pl/> [dostęp 31.05.2016]

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

- szybkość, czyli czas jazdy uwzględniającego zatrzymanie pojazdu na trasie;
- wygoda, czyli komfort oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe;
- informacja, czyli dostępu do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystanku.

Najistotniejsze oraz najmniej istotne postulaty transportowe dla mieszkańców Tarnowa zostały wyznaczone na podstawie różnicy między procentową liczbą wskazań danego postulatu jako najważniejszy i najmniej ważny. Postulaty, które otrzymały większą liczbę wskazań jako najważniejsze, niż jako najmniej ważne znajdują się powyżej osi 0%. Ujemna wartość procentowa przy postulatcie oznacza, iż większa liczba respondentów wskazało go jako najmniej ważny postulat, niż jako najważniejszy. Zestawienie wszystkich postulatów przedstawiono na wykresie 39.



Wykres 39. Istotność postulatów transportowych

Źródło: opracowanie własne

Dla mieszkańców Tarnowa najistotniejszymi postulatami są punktualność i częstotliwość, a najmniej istotnymi są informacja i dostępność. Informacje uzyskane na podstawie analizy tego pytania świadczą o tym, iż podczas przeprowadzania działań mających na celu optymalizację funkcjonowanie komunikacji miejskiej w Tarnowie, należy przede wszystkim skupić się na poprawianiu punktualności przejazdów środków komunikacji zbiorowej oraz zmniejszyć odstępy czasu pomiędzy odjazdami tych samych linii w danym kierunku. Fakt, iż informacja oraz dostępność zostały wytypowane jako najmniej istotne oznacza, że poprawa tych postulatów może nastąpić po poprawie pozostałych, które zostały wskazane jako istotniejsze.

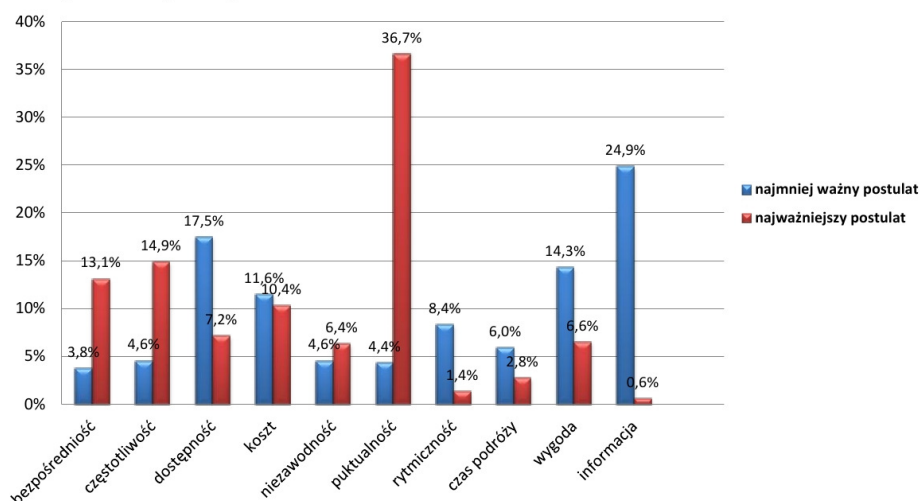
Kolejnymi istotnymi postulatami dla mieszkańców Tarnowa są bezpośredniość - 9,4% różnicy wskazań oraz niezawodność kursowania pojazdów komunikacji zbiorowej -

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

1,8%. Poza informacją i dostępnością, cztery postulaty otrzymały więcej wskazań jako postulaty najmniej ważne i są to:

- koszt biletu - 1,2% różnicy wskazań,
- czas podróży - 3,2% różnicy wskazań,
- rytmiczność - 7% różnicy wskazań,
- wygoda - 7,8% różnicy wskazań.

Wykres poniżej obrazuje te same dane, lecz w formie porównawczej- widać na nim, że postulaty dla części ankietowanych wskazane za najważniejsze, przez małą ilość osób uznane zostały za najmniej ważne. Sytuacja wygląda analogicznie dla postulatów uznanych za najmniej ważne.

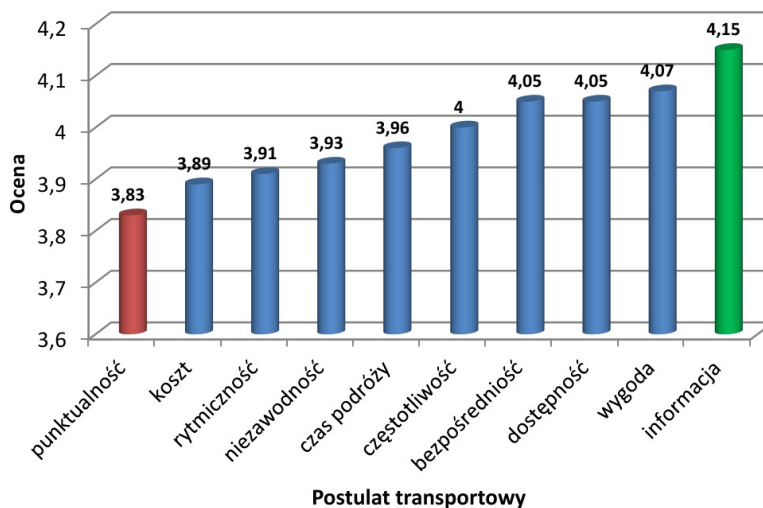


Wykres 40. Istotność postulatów transportowych

Źródło: opracowanie własne

Uczestnicy badania preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta Tarnowa 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. Zestawienie średnich ocen uzyskanych przez każdy z postulatów przedstawiono na wykresie 41. Oceny wystawiali wyłącznie użytkownicy komunikacji zbiorowej.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami



Wykres 41. Oceny realizacji postulatów przewozowych

Źródło: opracowanie własne

Użytkownicy przewozów miejskich oferowanych przez Tarnowskiego Organizatora Komunalnego za realizację postulatów transportowych wystawili przewoźnikowi średnią ocenę **3,98**, co można rozumieć jako ocenę dobrą.

Najlepiej ocenione zostały informacja - 4,15, wygoda - 4,07 i dostępność oraz bezpośredniość - 4,05. Najgorsze oceny przydzielono punktualności - 3,83, kosztowi podróży - 3,89 oraz rytmiczności kursowania pojazdów - 3,91. W pobliżu średniej oscylowały:

- niezawodność - 3,93,
- czas podróży - 3,96,
- częstotliwość - 4,00.

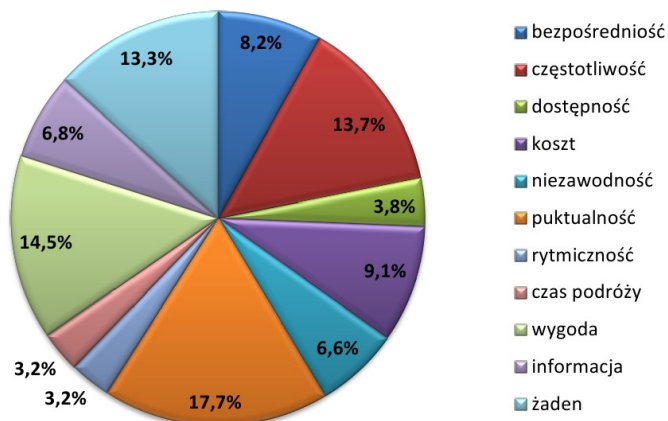
Korelując wyniki istotności postulatów wraz z ich ocenami zauważono, iż najistotniejszy postulat transportowy - punktualność, został oceniony najgorzej spośród wszystkich (3,83). Za to postulat uznany za najmniej istotny - informacja, uzyskał najlepszą ocenę - 4,15.

Organizator transportu publicznego powinien zapewnić takie funkcjonowanie środków komunikacji zbiorowej w mieście, aby ogólna ocena zadowolenia użytkowników wzrosła szczególnie w obszarach ocenianych najgorzej, tym bardziej, że dotyczy to postulatów uznanych przez ankietowanych za najważniejsze w trakcie korzystania z transportu zbiorowego.

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.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Pytanie to zostało skierowane do osób, które posiadają własny samochód i jednocześnie korzystają z usług transportu zbiorowego. Procentową liczbę wskazań każdego z postulatów przedstawiono na wykresie 42.



Wykres 42. Wskazanie przez respondentów badania postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona, aby częściej odbywali podróże za pomocą komunikacji zbiorowej

Źródło: opracowanie własne

17,7% respondentów posiadający własny środek transportu częściej korzystałoby z usług transportu publicznego, gdyby podniesiona została punktualność przyjazdu autobusów o czasie na przystanek. Na znaczny wzrost liczby pasażerów (14,5% respondentów posiadających samochód) wpłynęłaby poprawa wygody podróży. Poprawienie częstotliwości sprawiłoby, iż 13,7% respondentów zamieniłoby podróże samochodem na podróże komunikacją zbiorową. Poprawa jakości pozostałych postulatów zachęciłaby do zamiany samochodu na autobus komunikacji miejskiej mniej niż 10% posiadających samochód:

- koszt - 9,1%,
- bezpośredniość - 8,2%,
- informacja - 6,8%,
- niezawodność - 6,6%,
- dostępność - 3,8%,
- rytmiczność - 3,2%,
- czas podróży - 3,2%,

13,3% respondentów posiadających samochód nie zamieni podróżowania samochodem na podróżowanie za pomocą środków komunikacji miejskiej.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

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 stojące w nieuciążliwych warunkach,
- dopuszczam jazdę w warunkach zatłoczenia.

Procentowe liczby wskazań zostały przedstawione na wykresie 43.



Wykres 43. Oczekiwany standard wygody w pojazdach komunikacji miejskiej

Źródło: opracowanie własne

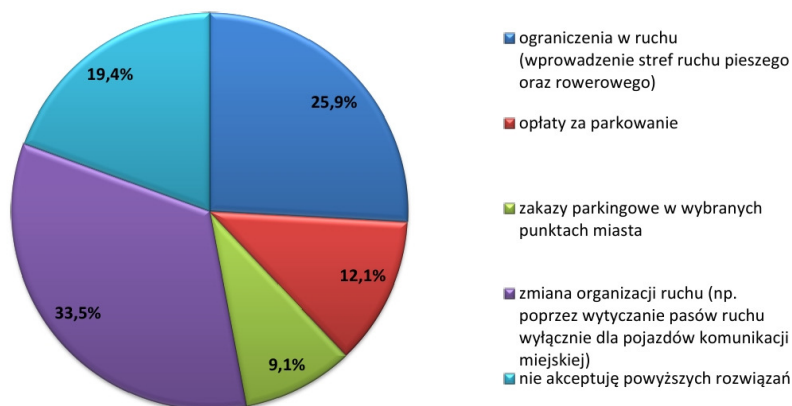
Połowa respondentów podczas odbywania podróży komunikacją zbiorową oczekuje wolnego miejsca siedzącego (z czego po 25% oczekuje miejsca siedzącego zawsze lub przeważnie). 46% ankietowanych będzie usatysfakcjonowanych dostępnością miejsca stojącego w nieuciążliwych warunkach. Najmniejsza grupa respondentów (4%) dopuszcza jazdę w warunkach zatłoczenia.

W ostatnim pytaniu ankietowym 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 niżej wymienionych czterech rozwiązań albo oznajmić brak akceptacji dla proponowanych zmian :

- wprowadzanie stref ruchu pieszego oraz rowerowego,
- opłaty za parkowanie,
- zakaz parkowania w wybranych punktach miasta,

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

- zmiana organizacji ruchu (np. poprzez wytyczanie pasów ruchu wyłącznie dla pojazdów komunikacji miejskiej),
- nie zaakceptuję powyższych rozwiązań.



Wykres 44. Akceptowalność ograniczeń w ruchu samochodowym w centrum miasta
Źródło: opracowanie własne

Największą liczbę wskazań uzyskała zmiana organizacji ruchu, np. poprzez wytyczanie pasów ruchu wyłącznie dla pojazdów komunikacji miejskiej-33,5%. Druga co do wielkości liczba wskazań (25,9%) kierowanych była 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 bezwzględne zamykanie ulic lub udostępnianiu ich jedynie dla mieszkańców tych ulic i uprawnionych służb. Należy pamiętać, że zamknięcie nawet jednej małej uliczki w ścisłym centrum miasta, w którym dominuje ruch jednokierunkowy, powoduje powstawanie bardzo 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 wprowadzenie zakazów parkowania w wybranych punktach miasta, uzyskało 9,1% wskazań. Korzystnym rozwiązaniem przejściowym przed wprowadzeniem zakazu parkowania, jest stopniowe podnoszenie opłat parkingowych (12,1% 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.

Ponad 19% wskazań uzyskała odpowiedź „Nie akceptuje powyższych rozwiązań”, co oznacza, iż bardzo duża grupa respondentów popiera rozwój komunikacji zbiorowej kosztem dostępności do infrastruktury drogowej samochodów prywatnych.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

8. Zasady organizacji rynku przewozów

8.1. Miasto Tarnów jako organizator publicznego transportu zbiorowego

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. Prezydent Miasta Tarnowa działający poprzez Zarząd Dróg i Komunikacji w Tarnowie jest podmiotem wykonującym zadania z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w przewozach o charakterze komunikacji miejskiej, która obejmuje linie komunikacyjne na terenie Gminy Miasta Tarnowa oraz wybrane, poszczególne linie na obszarze gmin ościennych, które zawarły z Miastem Tarnów stosowne porozumienia międzygminne. Porozumienia te zostały zawarte również w oparciu o zapisy Ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (j.t: Dz. U. z 2013 r. poz. 594 z późn. zm.), gdzie wskazano, iż gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych. Gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania.

Do zadań organizatora należy między innymi planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Na podstawie zawartych porozumień międzygminnych Gminie Miasta Tarnowa przekazane zostały zadania w zakresie obsługi linii komunikacyjnych na terenie następujących gmin ościennych:

- Gmina Tarnów,
- Gmina Lisia Góra,
- Gmina Pleśna.

8.1.1. Realizacja funkcji organizatorskich

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje na czym polega organizowanie publicznego transportu zbiorowego. Funkcje organizatora, które są realizowane przez Gminę Miasta Tarnowa to:

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - systemu informacji dla pasażera,
- 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,
- określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych, dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984r. - Prawo przewozowe (j.t: Dz. U. z 2012 r. poz.1173 z późn. zm.), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalenie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje.

Na podstawie analizy funkcji organizatorskich w tabeli poniżej przypisano każdą z powyższych funkcji podmiotom odpowiedzialnym w Gminie Miasta Tarnowa za ich realizację.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Tabela 35. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Gminie Miasta Tarnowa

Funkcje organizatorskie	Podmioty realizujące funkcje
badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Zarząd Dróg i Komunikacji
podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	Zarząd Dróg i Komunikacji
zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> ▪ standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców, ▪ korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców, ▪ funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, ▪ funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, ▪ systemu informacji dla pasażera, 	Zarząd Dróg i Komunikacji
określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych, dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,	Rada Miejska w Tarnowie, Zarząd Dróg i Komunikacji
przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,	Zarząd Dróg i Komunikacji
zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,	Gmina Miasta Tarnowa reprezentowana przez Zarząd Dróg i Komunikacji
ustalenie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,	Rada Miejska w Tarnowie
ustalenie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,	Zarząd Dróg i Komunikacji

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Funkcje organizatorskie	Podmioty realizujące funkcje
wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje.	Zarząd Dróg i Komunikacji

Źródło: opracowanie własne

8.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa sposób wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z definicją zawartą w wyżej wspomnianej ustawie, operatorem publicznego transportu zbiorowego jest 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.

Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że operator publicznego transportu zbiorowego może zostać wybrany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z Ustawą z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, Nr 161, poz. 1078 i Nr 182, poz. 1228), albo
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.), albo
- w trybach bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo tzw. podmiotowi wewnętrznemu, w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołanego do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie, lub

- świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Wybór operatora świadczącego usługi przewozowe w komunikacji miejskiej będzie następował zgodnie z :

□ art. 22 ust. 1 pkt 2 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym - bezpośrednio zawarcie umowy, gdy świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego będzie wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (tryb podstawowy), lub

□ art. 22 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym - bezpośrednio zawarcie umowy (tryb alternatywny), gdy średnia wartość roczna przedmiotu umowy o świadczenie usług przewozowych będzie mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczyć będzie świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie (progi te mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy na poziomie 2 000 000 euro lub do 600 000 kilometrów rocznie, zgodnie z art. 22 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym),

□ art. 19 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym - w trybie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tryb alternatywny).

Umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego będą zawierane na czas określony, jednak nie dłuższy niż 10 lat.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

9. Pożądany standard w przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej

9.1. Informacje wstępne

Troska o środowisko naturalne, ułatwiony dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego, zwiększona dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej, sprawna, łatwa do zrozumienia sieć komunikacyjna dostosowana do potrzeb przewozowych, to wysoki standard pożądany przez wszystkich beneficjentów komunikacji publicznej, która swoją nowoczesnością, innowacyjnością i przystępnością może pozyskać nowych pasażerów.

9.2. Realizacja postulatów przewozowych

Gmina Miasta Tarnowa, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, nieustannie dąży zarówno na etapie organizowania, jak i na etapie zarządzania, do zapewnienia możliwie najwyższego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej i najbardziej odpowiadającego oczekiwaniom mieszkańców miasta Tarnowa.

W najbliższych latach w dalszym ciągu planuje się podejmować działania mające na celu wzrost zaufania społecznego do usług komunikacji miejskiej przede wszystkim dzięki systematycznemu podnoszeniu ich jakości.

W tabeli poniżej zostały przedstawione działania, które planuje się zrealizować w celu podwyższenia standardu dostępnych usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej poprzez wzrost jakości wyrażony realizacją postulatów przewozowych, czyli dostosowaniem oferty przewozowej do potrzeb obecnych i potencjalnych pasażerów.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Tabela 36. Realizacja postulatów przewozowych

Postulat	Działania mające na celu realizację postulatu
Bezpośredniość	
<p>Ciągłe monitorowanie poprzez bieżące zbieranie opinii z największych generatorów ruchu (zakładów pracy i szkół) oraz cykliczne, rokroczne przeprowadzanie badań napętnień autobusów w celu optymalizacji przebiegu sieci komunikacyjnej, w tym tworzenia, w sytuacjach realnych potrzeb mieszkańców, połączeń bezpośrednich. Zapewnianie bezpośrednich połączeń osiedli mieszkaniowych z centrum miasta. W przypadku, gdy postulat bezpośredniości, z przesłanek ekonomicznych, nie może być zapewniony - zapewnienie dogodnego systemu przesiadkowego.</p>	
Częstotliwość	
<p>Zapewnienie podaży usług komunikacji użyteczności publicznej w zakresie częstotliwości odpowiadającej popytowi na te usługi. W przypadku wyraźnego spadku liczby pasażerów na poszczególnych kursach, w pierwszej kolejności zmniejszenie wielkości taboru obsługującego kurs, a dopiero później ewentualne zmniejszenie ilości kursów. Konstruowanie rozkładów jazdy linii podstawowych i uzupełniających w oparciu o moduły częstotliwościowe będące dzielnikami liczby 60, które ułatwiają zapamiętywanie godzin odjazdów i umożliwiają skuteczną synchronizację godzin odjazdów.</p>	
Dostępność	
<p>Wzrost dostępności do publicznego transportu zbiorowego poprzez modernizację oraz rozbudowę infrastruktury transportowej dedykowanej w szczególności dla publicznego transportu zbiorowego. Zapewnienie dostępu do przystanków poprzez lokalizowanie ich możliwie blisko generatorów ruchu. Eliminacja barier na drodze dojścia do/z przystanków, np. niedostatecznej liczby przejść dla pieszych. Umożliwianie odbywania podróży komunikacją miejską w systemach: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bike&Ride ▪ Kiss&Ride ▪ Park&Ride Obejmowanie usługami publicznego transportu zbiorowego nowopowstałych skupisk ludności i generatorów ruchu. Wprowadzenie taboru autobusowego niskopodłogowego, gwarantującego mobilność osobom starszym i niepełnosprawnym. Wydłużenie zakresu godzin funkcjonowania wybranych linii podstawowych w weekendy (piątki i soboty)</p>	
Niezawodność	
<p>Dążenie do utrzymania jak największego wskaźnika niezawodności taboru poprzez podnoszenie wymagań dotyczących taboru wykorzystywanego do obsługi linii komunikacyjnych.</p>	

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Postulat	Działania mające na celu realizację postulatu
Koszt	
	Możliwie relatywnie niewielkie ceny biletów. Wzrost ilości podróży odbywanych na podstawie biletów okresowych jako efekt przedstawienia mieszkańcom oferty przewozowej dostosowanej do ich potrzeb - komunikacja zbiorowa mająca szansę na stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Prowadzenie polityki taryfowej, w taki sposób, aby koszt korzystania z komunikacji zbiorowej był niższy niż koszt korzystania z samochodu osobowego.
Prędkość	
	Wzrost prędkości podróży poprzez podjęcie działań mających na celu poprawienie płynności ruchu w mieście Tarnów oraz zastosowanie rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu zapewniających priorytety dla publicznego transportu zbiorowego.
Punktualność	
	Wzrost punktualności kursowania autobusów. Eliminacja odjazdów przed czasem oraz ograniczenie odjazdów po czasie. Dostosowywanie rozkładu jazdy do rzeczywistego czasu przejazdu pomiędzy kolejnymi przystankami komunikacyjnymi poprzez przeprowadzenie badań mających na celu ustalenie realnych czasów przejazdu pomiędzy poszczególnymi przystankami komunikacyjnymi z uwzględnieniem pory i rodzaju dnia tygodnia.
Wygoda	
	Poprawa standardu infrastruktury przystankowej w celu stworzenia warunków umożliwiających komfortowe i bezpieczne oczekiwanie na przystankach poprzez instalację wiat i miejsc siedzących na wybranych przystankach komunikacyjnych oraz objęcie przystanków komunikacyjnych systemem monitoringu. Poprawa standardu oczekiwania na przystanku poprzez wdrożenie na wybranych przystankach systemu dynamicznej informacji pasażerskiej. Sukcesywne wprowadzanie nowoczesnego, wygodnego i ekologicznego taboru w publicznym transporcie zbiorowym. Sukcesywne wprowadzanie taboru niskopodłogowego do eksploatacji w komunikacji miejskiej. Użytkowanie wyłącznie taboru niskopodłogowego.

Źródło: opracowanie własne

9.3. Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego

Zgodnie z *Programem ochrony środowiska dla miasta Tarnowa na lata 2009-2016* głównymi zagrożeniami dla środowiska naturalnego ze strony systemu transportowego są:

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

- a) generowanie hałasu,
- b) emisja gazów i pyłów.

W programie ochrony środowiska dla miasta Tarnowa jest zapisane także:

„Głównym zagrożeniem ze strony systemu transportowego, przede wszystkim drogowego, na terenie miasta jest generowanie hałasu oraz emisja gazów i pyłów. Poważne uciążliwości akustyczne wynikają także z usytuowania w obrębie miasta węzła kolejowego. Istotne jest również zagrożenie wynikające z transportu materiałów niebezpiecznych. Kolejną istotną konsekwencją rozwoju infrastruktury drogowej i kolejowej jest degradacja walorów przyrodniczych, a zwłaszcza zakłócenia w funkcjonowaniu korytarzy ekologicznych i fragmentacja obszarów czynnych biologicznie (w tym fragmentacja klinów zieleni). Zanieczyszczone wody opadowe spływające z głównych dróg stanowią zagrożenie dla lokalnych cieków oraz dla czwartorzędowego piętra wodonośnego.”

W celu ograniczenia presji, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, planowane jest wspieranie takich rozwiązań z zakresu organizacji transportu oraz szeroko rozumianej techniki i technologii, które mają pozytywny wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska naturalnego i ograniczenie poziomu emitowanego hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces dostosowywania stanu infrastruktury drogowej do obowiązujących regulacji, trendów unijnych, krajowych standardów oraz wymogów ekologicznych poprzez jej rozbudowę i modernizację. Istotne z punktu widzenia aspektu ochrony środowiska naturalnego są działania mające na celu sukcesywne, podnoszenie norm emisji spalin taboru wykorzystywanego przez operatora.

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 swoją restrykcyjność.

Standardy te regulują emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenków azotu (NO_x)
- węglowodorów (HC)
- tlenków węgla (CO)
- cząstek stałych.

W poniższej tabeli zaprezentowano normy emisji zanieczyszczeń dla silników wysokoprężnych montowanych w autobusach.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Tabela 37. Normy zanieczyszczeń

Norma	Emisja w g/kWh			
	Tlenek węgla (CO)	Węglowodory (HC)	Tlenki azotu (NO _x)	Cząstki stałe (PM)
EURO 1	4,5	1,1	8,0	0,612
EURO 2	4,0	1,1	7,0	0,250
EURO 3	2,1	0,66	5,0	0,100
EURO 4	1,5	0,46	3,5	0,020
EURO 5	1,5	0,46	2,0	0,020
EEV	1,0	0,25	2,0	0,020
EURO 6	1,5	0,13	0,4	0,010

Źródło: opracowanie własne

Od stycznia 2014 roku powszechnie obowiązującą normą emisji spalin w nowych autobusach jest obecnie najwyższa norma EURO 6.

Podnoszenie wymagań dotyczących taboru, oprócz poprawy stanu bezpieczeństwa, komfortu podróży i obniżenia wielkości zanieczyszczeń powietrza oraz gleby, wpłynie na zmniejszenie poziomu hałasu emitowanego przez autobusy.

Problem poziomu dopuszczalnej emisji spalin w wybranych strefach ośrodków miejskich jest coraz częściej normowany przez regulacje unijne. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu tworzone są specjalne strefy obejmujące obszary śródmiejskie, do których możliwość wjazdu mają wyłącznie pojazdy spełniające odpowiednio wysokie normy EURO. Do innych proekologicznych rozwiązań mających zastosowanie w taborze eksploatowanym przez operatorów publicznego transportu zbiorowego jest między innymi wykorzystywanie taboru napędzanego udoskonalonymi formami paliw, np. gazem ziemnym czy biopaliwami lub też zasilanego energią elektryczną. Stosuje się również formy pośrednie (mieszane) - hybrydowe. Komisja Europejska w tzw. Białej Księdze wyznaczyła państwom członkowskim cel wyeliminowania połowy autobusów spalinowych w transporcie miejskim do 2030 roku i wszystkich autobusów tego typu do 2050 roku.

Dlatego w przyszłości konieczne będzie jak najszybsze zaprzestanie wykorzystywania autobusów spełniających najniższe normy EURO1 i EURO2 oraz wymaganie od operatorów wprowadzenia do eksploatacji pojazdów o napędzie innym niż paliwa konwencjonalne, takie jak dziś powszechnie stosowana ropa w silnikach diesla.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

9.4. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej

Dostępność infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W warunkach polskich za strefę oddziaływania miejskiego przystanku komunikacyjnego uznaje się obszar o promieniu 500-1000 m, co w przeliczeniu odpowiada czasowi dojścia rzędu 6 do 12 minut zakładając, iż średnia szybkość poruszania się pieszego wynosi ok. 5 km/h.

Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od odległości i struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych m.in. z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszych z potokami ruchu samochodowego lub różnic wysokości, w tym schodów, dlatego na obszarach miast strefa oddziaływania poszczególnego przystanku komunikacyjnego mierzona odległością jest mniejsza.³

W celu zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej planuje się rozważenie wprowadzenia nowych lokalizacji przystanków komunikacyjnych oraz, w trakcie remontów ciągów komunikacyjnych, przenoszenie przystanków możliwie blisko generatorów ruchu.

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

Przejazd osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej transportem zbiorowym może odbywać się za pomocą:

1. przewozów regularnych specjalnych (zdefiniowanych przez Ustawę o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001r.),
2. przewozów ogólnodostępnych, czyli przewozów użyteczności publicznej oraz przewozów komercyjnych.

Organizator publicznego transportu zbiorowego, jakim jest Gmina Miasta Tarnowa, dąży do dostosowania przewozów pasażerskich do potrzeb osób niepełnosprawnych

³ Bartosz Majewski, Michał Beim, *Dostępność komunikacji publicznej w Poznaniu* [w:] Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, seria „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna” nr 3 (2008)

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. W ramach tych działań planuje się podjęcie działań w zakresie:

- 1) przystanków komunikacyjnych,
- 2) taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej,
- 3) informacji dostępnej dla pasażerów.

9.5.1. Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych

Na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się potrzeby osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy budowie, remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowana jest eliminacja wszelkich typów barier: na drodze dojścia do przystanku komunikacyjnego i w miejscach przekraczania ciągów komunikacyjnych oraz lokowania samych przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu.

Planuje się ponadto:

- 1) lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej w obszarze ciągów pieszych,
- 2) dostosowywanie wysokości peronów do poziomu podłogi taboru niskopodłogowego,
- 3) umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanku, podjazdu pojazdów jak najbliższej krawędzi przystankowej,
- 4) wprowadzenie linii naprowadzających (pilotów) prowadzących do pierwszych drzwi pojazdu oraz linii bezpieczeństwa wzdłuż krawędzi przystankowej dla osób niedowidzących i ociemniałych,
- 5) umiejscowienie na przystankach tablic dynamicznej informacji pasażerskiej informujących o realnym i planowym odjeździe autobusu z przystanku, wraz z możliwością wyświetlania dodatkowych informacji np. o zmianach organizacji ruchu.

9.5.2. Standard w zakresie taboru

W zakresie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej Gminy Miasta Tarnowa wymaga się od operatora coraz wyższego standardu, ażeby był on w pełni dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Szczególne znaczenie będą miały parametry taboru w zakresie:

- 1) poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskopodłogowego (pożądane są pojazdy ze 100% niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz),
- 2) wyposażenia w tzw. „przyklęk”,
- 3) zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózka inwalidzkiego,
- 4) instalacji urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów,
- 5) liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości i rozmieszczenia,

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

- 6) dostępności informacji wizualnej dostosowanej do potrzeb osób niedostyszących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących.

9.5.3. Standard w zakresie informacji pasażerskiej

Z punktu widzenia osób niepełnosprawnych o obniżonej zdolności poznawczo-sensorycznej szczególnie ważnymi elementami informacji są:

- 1) informacja dźwiękowa - pozwalająca osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować następny przystanek w czasie podróży autobusem oraz przystanek, na którym pojazd się aktualnie znajduje,
- 2) informacja wizualna ułatwiająca podróże osobom niedostyszącym.

Wymienione powyżej czynniki pozytywnie wpływają na standard usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Ponadto podwyższają one ocenę komunikacji zbiorowej także wśród pasażerów pełnosprawnych.

Ważnym aspektem jest wprowadzenie na węzłach przesiadkowych i przystankach charakteryzujących się dużą wymianą pasażerską tablic dynamicznej informacji pasażerskiej o wysokim kontraście. Dzięki nim osoby starsze będą mogły swobodnie dowiedzieć się wszystkich niezbędnych informacji na temat najbliższych odjazdów autobusów.

Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu ilości podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często, z racji wieku i stanu zdrowia, nie mogą podróżować samodzielnie komunikacją zindywidualizowaną, dlatego wybierają komunikację zbiorową. Standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest dla tej grupy pasażerów szczególnie ważnym aspektem.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

10. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy określa:

- treść rozkładów jazdy,
- tryb zatwierdzenia rozkładów jazdy,
- sposób i terminy ogłaszania aktualizacji rozkładów jazdy,
- warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

Gmina ma obowiązek zamieszczania rozkładów jazdy na przystankach i dworcach, których jest właścicielem. W zamian za udostępnianie informacji o ofercie gmina ma prawo do pobierania opłat ustalonych w umowach.

Obecnie informacja dotycząca rozkładów jazdy dostępna jest na każdym etapie podróży. Pasażer ma możliwość sprawdzenia godzin przyjazdów i odjazdów środków transportu w Internecie oraz na przystankach. Ponadto na stronie internetowej oraz poprzez aplikacje mobilne można dowiedzieć się o bieżącej lokalizacji pojazdów wraz z odchyleniem czasowym od obowiązującego rozkładu.

Informacje o cenach biletów oraz o uprawnieniach do ulgowych i bezpłatnych przejazdów oraz regulamin przewozu zamieszczone są w każdym autobusie komunikacji miejskiej oraz w Internecie. Dodatkowo informacja o cenach umieszczona została na wybranych przystankach. Kompleksowa informacja jest także dostępna w kasach biletowych ZDiK.

W najbliższym czasie nie przewiduje się w sposób znaczący zmieniać obecnego sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera. Planuje się natomiast nieustannie dążyć do zwiększania czytelności prezentowanych informacji pasażerskiej oraz rozwijać system dostępności do informacji poprzez platformy mobilne.

Docelowy system informacji pasażerskiej został przedstawiony w poniższej tabeli. Zaprezentowana organizacja zapewni łatwy i szybki dostęp do informacji niezbędnych z punktu widzenia podróżnego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Tabela 38. Docelowy system informacji pasażerskiej

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
Zintegrowana informacja na przystankach	<ol style="list-style-type: none"> 1) Rozkłady jazdy na przystankach, na kluczowych przystankach i węzłach przesiadkowych zastosowanie podświetlenia poprzez energooszczędne diody. 2) Skrócona informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów na wiatach przystankowych i monitorach biletomatów. 3) Zastosowanie jednolitego wzoru rozkładów jazdy dla operatorów i przewoźników komunikacji regionalnej korzystających z przystanków publicznego transportu zbiorowego. 4) Schematy sieci komunikacyjnej na tablicach umieszczonych na wiatach ze wskazaniem węzłów przesiadkowych. 5) Tablice informujące o rzeczywistych (prognozowanych) godzinach odjazdów pojazdów operatora i, ewentualnie, przewoźników.
Informacja w pojazdach	<ol style="list-style-type: none"> 1) Zewnętrzne tablice kierunkowe. 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów. 3) Zapowiedzi głosowe przystanków. 4) Wewnętrzne tablice prezentujące kierunek i pełną trasę przejazdu.
Zintegrowana informacja w Internecie i telefonach komórkowych	<ol style="list-style-type: none"> 1) Informacja o rozkładach jazdy. 2) Informacja o bieżącym położeniu i opóźnieniu pojazdów. 3) Informacja o opłatach, ulgach, regulaminie przewozów. 4) Wyszukiwarka połączeń. 5) Mapy i schematy sieci komunikacyjnej.
Kasa biletowa ZDiK	Kompleksowa informacja pasażerska, sprzedaż biletów każdego rodzaju.

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów UM

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

11.1. Informacje wstępne

Punktem wyjścia do planowania kierunków rozwoju i zasad polityki transportowej powinna być obiektywna ocena możliwości gospodarczych (budżetowych) miasta. Skala ograniczeń ekonomicznych wpływa na formułowanie realnych programów rozwojowych w danej dziedzinie życia i funkcjonowania danego ośrodka. Rozwój transportu w miastach jest procesem ciągłym. Cechuje go wysoka złożoność jako systemu, na który składa się wiele czynników zarówno pośrednich, jak i bezpośrednich. Konieczność pogodzenia przeciwstawnych celów w odniesieniu do rozwoju gospodarczego, kwestii ochrony środowiska oraz respektowania postulatów mieszkańców jest dylematem przed jakim stoją wszystkie jednostki samorządu terytorialnego.

Organizator publicznego transportu zbiorowego - Gmina Miasta Tarnowa - planuje takie zarządzanie usługami przewozowymi, aby te w pełni zaspokajały potrzeby transportowe mieszkańców związane z lokalnym transportem zbiorowym, a także były zgodne z polityką zrównoważonego transportu. Rozwój publicznego transportu zbiorowego będzie zrównoważony dzięki dążeniu i osiągnięciu optymalnego (50/50) podziału zadań przewozowych pomiędzy transportem zindywidualizowanym i zbiorowym (z priorytetem dla transportu zbiorowego). Publiczny transport zbiorowy w Tarnowie nie powinien być wykorzystywany tylko przez osoby nie mogące z racji wieku, stanu zdrowia, bądź sytuacji materialnej korzystać z komunikacji indywidualnej.

Dzięki zoptymalizowaniu sieci komunikacyjnej i ciągłej poprawie jakości oferowanych usług przewozowych, publiczny transport zbiorowy stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Zwiększenie atrakcyjności oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego poprzez modyfikację kształtu sieci komunikacyjnej, koordynowanie rozkładów jazdy w sposób ułatwiający przesiadki na przystankach węzłowych oraz dostosowanie taryfy opłat do potrzeb mieszkańców Tarnowa, przyczyni się do zwiększenia popytu na te usługi poprzez pozyskanie nowych pasażerów. Beneficjentami zwiększenia sprawności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego będą pasażerowie, jak i wszyscy użytkownicy systemu transportowego oraz środowisko naturalne. Sieć komunikacyjna uwzględniac będzie potrzeby transportowe powstałe w wyniku oddziaływania nowych generatorów ruchu nakreślonych w planach miejscowych.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

11.2. Promocja usług transportu miejskiego

W Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego dla miasta Tarnowa zostało zapisane:

„ Biorąc pod uwagę ogólnoświatowe tendencje w organizacji transportu i komunikacji w miastach, jako główny priorytet rozwoju transportu publicznego na obszarze Planu przyjmuje się stopniową zmianę przyzwyczajzeń mieszkańców korzystających obecnie z samochodów osobowych na rzecz komunikacji zbiorowej. Priorytet ten zostanie osiągnięty poprzez wdrożenie sieci spójnych działań mających na celu doskonalenie systemu komunikacji miejskiej, podnoszenie jego atrakcyjności i dostępności tak, aby w jak największym stopniu zaspokajać potrzeby komunikacyjne ludności - potencjalnych pasażerów.”

Promocja transportu miejskiego, obok ceny usługi i jej rozpowszechnienia, jest jednym z elementów kształtujących popyt. W Polsce, mimo pozytywnych zmian zachodzących w miejskich przewozach pasażerskich wynikających z modernizacji i stopniowej wymiany taboru, wprowadzaniu nowoczesnych rozwiązań takich jak elektroniczny bilet czy dynamiczna informacja pasażerska, publiczny transport nadal przez wiele osób postrzegany jest negatywnie. Dotyczy to przede wszystkim czasu podróży, braku punktualności - nieprzewidywalności czasu dotarcia do celu. Duża część społeczeństwa postrzega miejski transport publiczny jako transport przeznaczony dla uczniów oraz osób, których nie stać na poruszanie się po mieście własnym samochodem. Dlatego, aby zmienić takie postrzeganie transportu, planuje się podejmować działania promocyjne wśród mieszkańców jak i wdrażać programy edukacyjne wśród dzieci i młodzieży, których celem będzie zmiana postrzegania komunikacji miejskiej przez społeczeństwo.

Jednym z celów promocji jest również pozyskanie nowych pasażerów. Promocja jest jedną z form zwiększenia konkurencyjności komunikacji miejskiej, obok ceny biletów. Kampania promocyjna powinna zwiększać wiedzę mieszkańców o usłudze, ofercie którą proponuje miasto, oraz pokazywać korzyści jakie zyskują osoby korzystające z komunikacji zbiorowej.

Promocja transportu jest zespołem działań, których podstawowym celem jest informowanie, przekonywanie i wpływanie na zakup oferowanych usług komunikacji zbiorowej.

W przyszłości organizator wraz z operatorem rozważy zorganizowanie akcji promocyjnych lub wspieranie imprez organizowanych na terenie miasta Tarnowa i gmin, z którymi zostały zawarte porozumienia w trakcie, których będzie możliwa promocja komunikacji miejskiej. Zaletą tego przedsięwzięcia jest relatywnie niski koszt realizacji. Ważnym elementem jest przeprowadzenie skutecznej kampanii reklamowej rozpowszechniającej tego typu akcję.

Ważnym elementem są również programy edukacyjne dla dzieci i młodzieży w wieku 7-18 lat. Doświadczenia państw Unii Europejskiej dowodzą, że programy edukacyjne

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

są formą promocji wymagającą czasu, a ich efekty prowadzą do wzrostu świadomości młodych ludzi w zakresie wykorzystania środków transportu oraz kształtują pozytywne zachowania dotyczące komunikacji miejskiej.

Realizowane programy powinny mieć charakter cykliczny, z czynnym udziałem specjalistów, urzędników oraz młodzieży. Programy powinny być realizowane w formie:

- spotkań,
- dyskusji,
- zadań do wykonania,
- konkursów z nagrodami.

Programy powinny być odpowiednio dostosowane do każdej z grup wiekowych.

11.3. Integracja publicznego transportu zbiorowego

Pełnowymiarowa integracja usług przewozowych dostępnych na obszarze objętym niniejszym planem transportowym jest jednym z kierunków rozwoju, do którego miasto Tarnów planuje dążyć. Wyróżnia się następujące poziomy integracji:

- Integracja systemów

W przypadku pozyskania dofinansowania unijnego planowane jest zamontowanie 53 tablic elektronicznych na przystankach komunikacyjnych, informujących pasażerów o odjazdach w czasie rzeczywistym. System ten w założeniach ma informować zarówno o rozkładach jazdy obsługiwanych przez operatorów jak też tych przewoźników, którzy zechcą dostosować własne systemy do wymogów systemu sterującego tablicami informacyjnymi.

- Integracja taryfowa

Jednym z elementów wdrażanego przez Województwo Małopolskie systemu Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej jest integracja systemów MKA i TKM. Planuje się, że w ramach przeprowadzonej integracji posiadacz MKA będzie mógł korzystać w pełnym zakresie z oferty komunikacyjnej Tarnowskiej Karty Miejskiej oraz z parkingów P+R włączonych w system MKA.

- Integracja gałęziowa

Planuje się, że po uruchomieniu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) komunikacja zbiorowa obsługiwana przez operatorów w odniesieniu do linii obsługujących parking P+R oraz kursujących w sąsiedztwie dworca kolejowego zostanie dostosowana do rozkładu jazdy SKA. Celem integracji rozkładów jazdy linii komunikacyjnych z rozkładem jazdy SKA będzie zminimalizowanie czasu przesiadek z transportu kolejowego na drogowy.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

11.4. Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu

Rosnący ruch samochodowy, a w szczególności ruch pojazdów indywidualnych powoduje, że ulice Tarnowa ulegają szybkiemu zakorkowaniu. Skutkiem tego zjawiska jest spadek średniej prędkości komunikacyjnej. Dlatego ważnym kierunkiem rozwoju transportu w Gminie Miasta Tarnowa jest wprowadzenie rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu jak i wprowadzenie preferencji dla pojazdów transportu publicznego. Dlatego w przyszłości Gmina Miasta Tarnowa rozważy wprowadzenie następujących rozwiązań:

Przystanki komunikacyjne

W obszarze przystanków komunikacyjnych nowo budowanych i modernizowanych planuje się takie dobieranie wysokości krawędzi peronowych, aby różnice pomiędzy poziomem podłogi w pojeździe i poziomem krawędzi peronowej były możliwie najmniejsze. Beneficjentami takiego rozwiązania są w szczególności osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej, osoby starsze czy osoby prowadzące wózki dziecięce. Eliminacja możliwie dużej ilości progów jest kosztowna, ale przynosi wymierne efekty i zwiększa dostępność komunikacji publicznej.

Rozważy się nadto budowanie betonowych (anty)zatek, bardziej wytrzymałych od konstrukcji o nawierzchni asfaltowej. Wyższy koszt budowy zatoki betonowej jest rekompensowany większą żywotnością nawierzchni betonowych niż asfaltowych.

W celu uspokojenia ruchu na drogach wąskich, promocji transportu zbiorowego oraz racjonalnego wykorzystywania przestrzeni miejskiej, w krajach Europy Zachodniej rozszerza się trend budowy tzw. antyzatek w miejscu zatek autobusowych. Zaoszczędzone w wyniku zwężenia jezdni i skrócenia długości zatoki miejsce wykorzystuje się w celu poszerzenia chodnika, stworzenia punktu np. B+R.

Wydzielone pasy ruchu i sygnalizatory typu SB (sygnalizator z sygnałami dla kierujących autobusami)

W obrębie ulic i skrzyżowań o największym ruchu pojazdów komunikacji zbiorowej promowane jest wydzielanie w miarę możliwości specjalnych pasów ruchu przeznaczonych wyłącznie do ruchu pojazdów komunikacji zbiorowej. Dzięki takim rozwiązaniom środki transportu publicznego nie będą podatne na zatory występujące na sieci komunikacyjnej. Na wydzielonych pasach ruchu w obrębie osygnalizowanych skrzyżowań wprowadza się sygnalizatory dedykowane środkom komunikacji zbiorowej. Wprowadzenie specjalnie oznaczonych sygnalizatorów typu SB (sygnalizator z sygnałami dla kierujących autobusami) na skrzyżowaniach zezwala ponadto pojazdom komunikacji zbiorowej na wykonywanie manewrów niedozwolonych dla innych uczestników ruchu.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

Strefa Tempo 30

Wiele miast dąży do uspokojenia ruchu kołowego poprzez wprowadzenie stref ograniczonej szybkości. Poza wprowadzeniem nowych oznaczeń na drogach, modernizuje się układy drogowe tak, aby zmniejszyć ich przepustowość lub zmusić kierujących do zmniejszenia szybkości przemieszczania się.

Podane powyżej rozwiązania przed wdrożeniem zostaną poddane odrębnym analizom, na podstawie których zostanie oszacowany koszt i możliwość ich wdrożenia.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami

12. Weryfikacja oraz aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa

Artykuł 11 ust. 2 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przez Gminę Miasta Tarnowa.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, iż rokrocznie 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 Tarnowa.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa
z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między
gminami

13. Spisy wykresów, tabel, rysunków i map

13.1. Wykresy

Wykres 1. Podział dróg w Tarnowie	12
Wykres 2. Lata produkcji autobusów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjnej .	22
Wykres 3. Lata produkcji lub naprawy głównej autobusów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjnej	22
Wykres 4. Zmiany liczby ludności w Tarnowie w latach 2003-2014	23
Wykres 5. Liczba ludności w Tarnowie w latach 2005, 2009 i 2013 w podziale na przedziały wiekowe.....	25
Wykres 6. Struktura ludności Tarnowa w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2011-2014)..	26
Wykres 7. Bezrobocie w Polsce, Województwie Małopolskim i Powiecie m. Tarnów w latach 2010 - 2015	27
Wykres 8. Liczba osób niepełnosprawnych.....	38
Wykres 9. Zestawienie liczby pasażerów wyjeżdżających oraz wjeżdżających z/do Tarnowa z poszczególnych gmin.....	40
Wykres 10. Liczba pasażerów podróżujących między G. M. Tarnów i Gm. Lisia Góra	41
Wykres 11. Liczba pasażerów podróżujących między G. M. Tarnów i Gm. Skrzyszów	41
Wykres 12. Liczba pasażerów podróżujących między G. M. Tarnów i Gm. Tarnów (cz. południowa)	42
Wykres 13. Liczba pasażerów podróżujących między G. M. Tarnów i Gm. Tarnów (cz. wschodnia).....	42
Wykres 14. Liczba pasażerów podróżujących między G.M. Tarnów i Gm. Wierzchosławice	43
Wykres 15. Liczba pasażerów podróżujących między G. M. Tarnów i Gm. Żabno	43
Wykres 16. Zestawienie liczby pasażerów wyjeżdżających oraz wjeżdżających z/do Tarnowa z poszczególnych gmin.....	44
Wykres 17. Liczba pasażerów korzystających z usług komunikacji miejskiej w Tarnowie w latach 2012 - 2015 r.	51
Wykres 18. Udział poszczególnych typów linii w liczbie przewożonych pasażerów w dzień roboczy.....	51
Wykres 19. Rozkład popytu w dzień roboczy szkolny	52
Wykres 20. Rozkład popytu w sobotę	52
Wykres 21. Rozkład popytu w niedzielę	52
Wykres 22. Prognoza spadku liczby ludności Tarnowa na lata 2014 - 2035	54
Wykres 23. Odpłatność linii komunikacyjnych w 2015 roku	58
Wykres 24. Struktura sprzedaży biletów okresowych	63
Wykres 25. Wskaźnik motoryzacji w Polsce, województwie małopolskim i Tarnowie w latach 2010 - 2014	66
Wykres 26. Wykształcenie respondentów	67
Wykres 27. Aktywność zawodowa respondentów	68

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa
z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między
gminami

Wykres 28. Dojazd do miejsca nauki lub pracy.....	69
Wykres 29. Możliwość samodzielnego korzystania z samochodu.....	69
Wykres 30. Procentowy rozkład posiadania samochodu wśród osób dojeżdżających do miejsca nauki lub pracy.....	70
Wykres 31. Częstość korzystania z poszczególnych środków transportu.....	71
Wykres 32. Częstość korzystania z poszczególnych środków transportu wśród osób mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu	72
Wykres 33. Czynniki zachęcające mieszkańców do podróżowania za pomocą komunikacji miejskiej mimo posiadania własnego samochodu.....	73
Wykres 34. Dzienna liczba podróży - częstość wskazań.....	74
Wykres 35. Liczba dziennych podróży wykonywanych przez respondentów	75
Wykres 36. Rozkład ulg wykorzystywanych przez respondentów w podróżach komunikacją miejską.....	76
Wykres 37. Rozkład procentowy typów biletów, z których najczęściej korzystają mieszkańcy Tarnowa	77
Wykres 38. Posiadanie Tarnowskiej Karty Miejskiej przez mieszkańców Tarnowa.....	78
Wykres 39. Istotność postulatów transportowych.....	79
Wykres 40. Istotność postulatów transportowych.....	80
Wykres 41. Oceny realizacji postulatów przewozowych	81
Wykres 42. Wskazanie przez respondentów badania postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona, aby częściej odbywali podróże za pomocą komunikacji zbiorowej.....	82
Wykres 43. Oczekiwany standard wygody w pojazdach komunikacji miejskiej	83
Wykres 44. Akceptowalność ograniczeń w ruchu samochodowym w centrum miasta	84

13.2. Tabele

Tabela 1. Planowane inwestycje drogowe	12
Tabela 2. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich	16
Tabela 3. Linie komunikacyjne organizowane przez ZDiK	17
Tabela 4. Charakterystyka autobusów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjnej	21
Tabela 5. Liczba ludności w Tarnowie w latach 2005, 2009 i 2013 w podziale na przedziały wiekowe.....	25
Tabela 6. Struktura ludności Tarnowa w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2011-2013) ..	26
Tabela 7. Bezrobocie w Polsce, Województwie Małopolskim i Powiecie m. Tarnów w latach 2010 - 2013	26
Tabela 8. Osiedla w Tarnowie	27
Tabela 9. Ważniejsze urzędy i instytucje w Tarnowie	29
Tabela 10. Placówki oświatowe w Tarnowie.....	29
Tabela 11. Liczba uczniów w placówkach oświatowych	32
Tabela 12. Uczelnie wyższe na terenie Tarnowa	33
Tabela 13. Zakłady pracy w Tarnowie	34
Tabela 14. Obiekty sportowe i kulturowe w Tarnowie	35
Tabela 15. Tarnowskie placówki służby zdrowia	36

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa
z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między
gminami

Tabela 16. Obiekty handlowo-usługowe w Tarnowie	37
Tabela 17. Potrzeby przewozowe z Tarnowa w kierunku Gm. Lisia Góra.	45
Tabela 18. Potrzeby przewozowe z Gm. Lisia Góra w kierunku Tarnowa.	45
Tabela 19. Potrzeby przewozowe z Tarnowa w kierunku Gm. Skrzyszów.	46
Tabela 20. Potrzeby przewozowe z Gm. Skrzyszów w kierunku Tarnowa.	46
Tabela 21. Potrzeby przewozowe z Tarnowa w kierunku Gm. Tarnów (Płd.).....	47
Tabela 22. Potrzeby przewozowe z Gm. Tarnów (Płd.) w kierunku Tarnowa.....	47
Tabela 23. Potrzeby przewozowe z Tarnowa w kierunku Gm. Tarnów (Wsch.)	48
Tabela 24. Potrzeby przewozowe z Gm. Tarnów (Wsch.) w kierunku Tarnowa.	48
Tabela 25. Potrzeby przewozowe z Tarnowa w kierunku Gm. Wierzchosławice.	49
Tabela 26. Potrzeby przewozowe z Gm. Wierzchosławice w kierunku Tarnowa.	49
Tabela 27. Potrzeby przewozowe z Tarnowa w kierunku Gm. Żabno.	50
Tabela 28. Potrzeby przewozowe z Gm. Żabno w kierunku Tarnowa.	50
Tabela 29. Koszty komunikacji zbiorowej w 2015 roku	56
Tabela 30. Odpłatność na liniach komunikacyjnych w 2015 roku.....	58
Tabela 31. Ceny biletów jednorazowych i czasowych.....	60
Tabela 32. Ceny biletów przystankowych (tylko Tarnowska Karta Miejska)	61
Tabela 33. Ceny biletów okresowych	62
Tabela 34. Ceny biletów okresowych (Karta Tarnowskiej Rodziny)	62
Tabela 35. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Gminie Miasta Tarnowa	87
Tabela 36. Realizacja postulatów przewozowych.....	91
Tabela 37. Normy zanieczyszczeń.....	94
Tabela 38. Docelowy system informacji pasażerskiej	99

13.3. Rysunki

Rysunek 1. Rozmieszczenie osiedli w Tarnowie	28
Rysunek 2. Tarnów: Rozmieszczenie usług oświaty o charakterze publicznym i niepublicznym	33
Rysunek 3. Rozmieszczenie usług kultury, sportu i rekreacji	35
Rysunek 4. Tarnów: Rozmieszczenie ośrodków służby zdrowia i opieki społecznej.....	37