

UCHWAŁA NR XCIV/886/01

Rady Miasta Krakowa

z dnia 5 grudnia 2001 r.

w sprawie : polityki inwestycyjnej w zakresie odnowy infrastruktury technicznej trakcji tramwajowej i taboru komunikacji miejskiej oraz ustalania taryfy opłat w lokalnym transporcie zbiorowym na lata 2002 – 2006.

Na podstawie art. 18 ust. 1 i 2 pkt 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym /tekst jednolity: Dz. U. z 1996 r. Nr 13 poz. 74, zm.: Dz. U. Nr 58 poz. 261, Nr 106 poz. 496 i Nr 132 poz. 622, z 1997 r. Nr 9 poz. 43, Nr 106 poz. 679, Nr 107 poz. 686, Nr 113 poz. 734, Nr 123 poz. 775, z 1998 r. Nr 155 poz. 1014, Nr 162 poz. 1126, z 2000 r. Nr 26 poz. 306, Nr 48 poz. 552, Nr 62 poz. 718, Nr 88 poz. 985, Nr 91 poz. 1009, Nr 95 poz. 1041, z 2001 r. Nr 45 poz. 497, Nr 89 poz. 971/ Rada Miasta Krakowa uchwala, co następuje:

§ 1.

Przyjmuje się politykę inwestycyjną w zakresie odnowy infrastruktury technicznej trakcji tramwajowej i taboru komunikacji miejskiej oraz ustalania taryfy opłat w lokalnym transporcie zbiorowym na lata 2002 – 2006 określoną w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2.

Zobowiązuje się Zarząd Miasta Krakowa do przedkładania Radzie Miasta Krakowa corocznie najpóźniej do dnia 15 lipca sprawozdania z realizacji niniejszej uchwały w roku poprzedzającym.

§ 3.

Tracą moc: uchwała Nr LV/497/96 Rady Miasta Krakowa z dnia 10 lipca 1996 r. w sprawie polityki inwestycyjnej w zakresie odnowy taboru komunikacji miejskiej oraz ustalania taryfy opłat w lokalnym transporcie zbiorowym oraz zmieniająca ją uchwała Nr CXXII/1080/98 Rady Miasta Krakowa z dnia 17 czerwca 1998 r.

§ 4.

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

Przewodniczący Rady

Stanisław HANDZLIK

POLITYKA INWESTYCYJNA W ZAKRESIE ODNOWY INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ TRAKCJI TRAMWAJOWEJ I TABORU KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ ORAZ USTALANIA TARYFY OPŁAT W LOKALNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM W LATACH 2002 – 2006.

A. System miejskiej komunikacji zbiorowej - zapotrzebowanie na przewozy

Głównym środkiem realizacji przyjętej przez miasto polityki transportowej jest organizowanie sprawnego miejskiego transportu zbiorowego o odpowiedniej jakości funkcjonowania (niezawodność, regularność, punktualność), w którym przewozy pasażerskie wykonywane będą w akceptowanych standardach dostępności środków transportowych a także bezpieczeństwa, prędkości i komfortu podróżowania uwzględniającej możliwości finansowe Miasta.

Dla zapewnienia obsługi mieszkańców miasta transportem zbiorowym w okresie 2002 – 2006 zakłada się realizację przewozów pasażerskich trakcją tramwajową liniami dziennymi oraz trakcją autobusową liniami miejskimi dziennymi oraz nocnymi. Uzupełniająco dla obsługi mieszkańców niektórych peryferyjnych rejonów miasta dla ich dowozu do miejskiej sieci tramwajowej i autobusowej wykorzystywane mogą być linie podmiejskie.

Dla zapewnienia określonych warunków niezbędne jest wyposażenie miasta w niezbędną infrastrukturę tramwajową (torowiska, sieć trakcyjna, podstacje) oraz posiadanie dostosowanej do potrzeb liczby gotowych do ruchu autobusów i pociągów tramwajowych, spełniający odpowiednie wymogi jakości.

Pomimo spodziewanego wzrostu liczby samochodów osobowych zakłada się na okres najbliższych 5 lat utrzymanie liczby przewożonych transportem zbiorowym pasażerów na występującym aktualnie poziomie tj. 320 – 340 mln przejazdów rocznie.

Praca przewozowa.

Przewidywane zapotrzebowanie na przewozy w komunikacji miejskiej wymagać będzie realizacji w latach 2002 – 2006 na terenie miasta Krakowa pracy przewozowej^{***}, w ilości 57,6 mln wzk^m rocznie z odchyleniami $\pm 3\%$, które wynikają z obowiązującej umowy o świadczeniu usług przewozowych i związane są ze zmianami dostosowawczymi struktury taboru standardowego i wielkopojemnego oraz dostosowań wynikających ze zmian organizacji ruchu.

B. Finansowanie transportu zbiorowego

Realizacja określonych celów w zakresie ilości oraz jakości świadczonych usług przewozowych wymaga realizacji inwestycji (modernizacja, odtworzenie) w zakresie infrastruktury tramwajowej oraz odnowy taboru tramwajowego i autobusowego, co wymagać będzie ponoszenia określonych kosztów.

^{***} łączna wielkość pracy przewozowej w aglomeracji krakowskiej wynosić będzie ok. 60 mln wzk^m.

Przewiduje się, iż uzyskiwane ze sprzedaży biletów wpływy nie będą wystarczające dla pokrycia kosztów odnowy taboru. Deficyt uzyskiwanych przychodów wynika szczególnie z obowiązku respektowania ustanowionych aktami wyższego rzędu oraz nadanych uchwałą Rady Miasta Krakowa uprawnień pasażerów do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Określone w corocznie przyjmowanej uchwale Rady Miasta Krakowa zasady oraz ceny za świadczone usługi przewozowe na terenie miasta Krakowa obowiązywać będą wszystkich przewoźników korzystających na warunkach określonych w umowie z infrastruktury komunikacyjnej miasta oraz dofinansowania ze środków budżetowych miasta.

B1. Nakłady finansowe na odnowę infrastruktury technicznej trakcji tramwajowej.

Planuje się wysokość nakładów przeznaczonych na modernizację i odtworzenie torowisk tramwajowych i modernizację podstacji trakcyjnych w następującej wysokości:

Tabela 1. Nakłady finansowe na odnowę infrastruktury tramwajowej - ceny bieżące (tys. zł)

<i>Rok</i>	2002	2003	2004	2005	2006
Środki Miasta	17.301	14.670	15.454	18.626	17.118

B2. Dokapitalizowanie MPK S.A. ze środków finansowych budżetu Miasta.

Przy założeniu utrzymania w prognozowanym horyzoncie czasowym obowiązującego w roku 2001 zakresu uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych przyjmuje się, że środki finansowe przeznaczane corocznie w budżecie miasta na dofinansowanie przewozów zbiorowych realizowanych przez MPK S.A. przekazywane będą w formie dokapitalizowania poprzez Krakowski Holding Komunalny S.A.

Planuje się wysokość dokapitalizowania MPK S.A. ze środków budżetowych w latach 2002 – 2006:

Tabela 2. Dokapitalizowanie MPK S.A. - ceny bieżące (tys. zł)

<i>Rok</i>	2002	2003	2004	2005	2006
Środki Miasta	30.000	30.000	25.000	60.000	60.000

B3. Opłaty za przejazdy w lokalnym transporcie zbiorowym

Koniecznością jest realizacja systemu taryfowego, w którym poziom cen za przejazdy będzie akceptowany, dostosowany do poziomu zamożności społeczeństwa i konkurujący z kosztami używania samochodu osobowego. Działania takie zapewnią minimalizację nieuchronnego procesu przenoszenia się pasażerów transportu zbiorowego do środków indywidualnych. Taryfa biletowa w latach 2002– 2006 bazować będzie na wprowadzonej i obowiązującej w roku 2001 taryfie modułowej.

Średni ważony wzrost cen biletów komunikacji miejskiej w latach 2002 – 2006 kształtował się będzie na poziomie rządowego wskaźnika inflacji przyjmowanego do konstrukcji założeń budżetu państwa.

Zakłada się, iż przychody taryfowe w latach 2002 – 2006 wyniosą:

Tabela 3. Przychody taryfowe ogółem - ceny bieżące (tys. zł)

<i>Rok</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>
Przychody	191.700	199.000	205.000	211.000	215.000

Zwiększanie zakresu uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych wiązać się musi z koniecznością korygowania przyjętego poziomu dofinansowania przewozów pasażerskich przez budżet miasta.

W przypadku realizacji przedsięwzięcia Dwusystemowy Krakowski Szybki Tramwaj (DSKT) może powstać konieczność zmiany określonego wyżej poziomu finansowania.

C. Tabor komunikacji miejskiej

Dla realizacji usług przewozowych w określonej powyżej wielkości i wymaganym standardzie niezbędne jest posiadanie dostosowanej do potrzeb liczby gotowych do ruchu autobusów i pociągów tramwajowych, spełniających odpowiednie wymogi jakości. Przyjmuje się, że dla zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych mieszkańców Krakowa kierować się będzie do ruchu w dniu roboczym około 430 autobusów oraz 190 pociągów tramwajowych.

C1. Strategia odnowy taboru autobusowego

Zakłada się kontynuację rozpoczętej w latach poprzednich strategii odnowy i wprowadzanie do eksploatacji nowoczesnego, niskopodłogowego taboru autobusowego, wyposażonego w ekologiczne silniki, charakteryzujące się niskimi kosztami eksploatacji o obniżonej emisji składników toksycznych spalin, dostosowane do nowoczesnych rodzajów paliw. Odnowa realizowana będzie głównie poprzez zakupy nowego taboru. Planowane nakłady na ten cel przedstawia tabela 4.

Tabela 4 Planowane nakłady na odnowę taboru autobusowego - ceny bieżące (tys. zł)

<i>Rok</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>
Wielkość nakładów	17.000	25.000	30.000	15.000	10.000

C2. Strategia odnowy taboru tramwajowego

Ze względu na konieczność utrzymania zakładanej zdolności przewozowej i poprawy jakości usług prowadzić się będzie odnowę taboru realizując zakupy nowych pociągów niskopodłogowych. Jednocześnie w celu utrzymania stanu technicznego aktualnie posiadanego przez MPK S.A. taboru na poziomie umożliwiającym bezpieczną i ekonomicznie uzasadnioną eksploatację wykonywane będą remonty taboru tramwajowego. Przewiduje się poddawanie wagonów tramwajowych, w zależności od określanych corocznie potrzeb, naprawom głównym oraz naprawom bieżącym wykonywanych po przejęciu MZNT siłami własnymi w ramach kosztów operacyjnych

Planowane nakłady na inwestycje tramwajowe przedstawia tabela 5.

Tabela 5 Przewidywane nakłady na odnowę taboru tramwajowego – ceny bieżące (tys. zł)

<i>Rok</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>
Wielkość nakładów	19.500	32.000	0	15.000	20.000