2023-2027

# PLAN RZECZOWO-FINANSOWY TRASY ŁAGIEWNICKIEJ S.A. NA LATA 2023-2027

Trasa Łagiewnicka SA
w Krakowie

**Spis treści**


I. WPROWADZENIE ..... 3
II. DZIAŁALNOŚĆ EKSPLOATACYJNO-PRODUKCYJNA W UJĘCIU RZECZOWYM ..... 8
III. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA i REMONTOWA ..... 25
IV. SYTUACJA KADROWO-PŁACOWA ..... 27
V. PROGNOZA EKONOMICZNO-FINANSOWA ..... 30
VI. OPIS ISTOTNYCH CZYNNIKÓW RYZYKA I ZAGROŻEŃ KONTYNUOWANIA DZIAŁALNOŚCI ..... 39
VII. ROZWÓJ ELEKTROMOBILNOŚCI W SPÓŁCE ..... 41
VIII. KLUCZOWE ZADANIA LUB PROJEKTY ..... 42
IX. PODSUMOWANIE ..... 43
X. CZĘŚĆ TABELARYCZNA ..... 44


**Spis rysunków:**


Rysunek 1 Struktura organizacyjna ..... 27


**Spis zestawień:**


Zestawienie 1 Dokapitalizowania Spółki przyjęte w Planie Wieloletnim (tys. zł) ..... 8
Zestawienie 2 Infrastruktura Spółki ..... 9
Zestawienie 3 Przychody ze sprzedaży usług ..... 25
Zestawienie 4 Wydatki inwestycyjne i źródła ich finansowania ..... 26
Zestawienie 5 Koszty działalności operacyjnej w układzie rodzajowym ..... 32
Zestawienie 6 Wartość aktywów trwałych ..... 35
Zestawienie 7 Zmiany w kapitałach własnych ..... 36
Zestawienie 8 Harmonogram pobrań i spłat kredytów w zł ..... 36


**Spis tabel:**


Tabela 1 Przychody i koszty według rodzajów działalności ..... 45
Tabela 2 Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi ..... 46
Tabela 3 Koszty działalności operacyjnej w układzie rodzajowym ..... 47
Tabela 4 Wynik finansowy ..... 48
Tabela 5 Zatrudnienie i płace ..... 49
Tabela 6 Przepływy pieniężne ..... 50
Tabela 7 Bilans – Aktywa ..... 52
Tabela 8 Bilans – Pasywa ..... 54
Tabela 9 Wydatki inwestycyjne i źródła ich finansowania ..... 55
Tabela 10 Wskaźniki (1) ..... 57
Tabela 11 Wskaźniki (2) ..... 58

# PLAN
# RZECZOWO-FINANSOWY
# NA LATA 2023-2027
# – Spółki pod firmą:
# Trasa Łagiewnicka Spółka Akcyjna
# z siedzibą w Krakowie
# z dnia 16 lutego 2023 r. -

## I. WPROWADZENIE

Plan rzeczowo-finansowy na lata 2023- 2027 został opracowany w oparciu o kierunki rozwoju Gminy Miejskiej Kraków określone między innymi w:

- Strategii Rozwoju Krakowa „Tu chcę żyć. Kraków 2030"[1],
- Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Krakowa[2]

Przy sporządzaniu Planu wzięto pod uwagę powszechnie obowiązujących przepisów prawa, a w szczególności:

- zapisy ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. *o gospodarce komunalnej*,
- regulacje ustawy oraz rozporządzenia obowiązujące na terytorium kraju w związku z wprowadzeniem stanu pandemii COVID-19 od marca 2020 roku,
- sytuację Spółki oraz jej otoczenia rynkowego w związku z sytuacją na rynku surowców energetycznych,
- kierunkowe parametry makroekonomiczne określone do wykorzystania przy sporządzaniu planów na rok 2023 oraz aktualizacji planów wieloletnich.

Niniejszy Plan został opracowany w cenach bieżących przy uwzględnieniu obowiązujących przepisów prawa.

Układ planu (Część A – opisowa) oraz załączone tabele (Część B- tabelaryczna) są zgodne z :

- załącznikiem nr 1 – Zasady nadzoru nad spółkami z wpływem Gminy Miejskiej Kraków do Zarządzenia nr 1560/2020 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 7 lipca 2020 roku,
- załącznikiem do pisma Prezydenta Miasta z dnia  z listopada 2022 roku znak: NW-03.0232.39.2022.AK.

Niniejszy Plan stanowi aktualizację wcześniejszych planów wieloletnich, przedstawiono w nim działalność Spółki w perspektywie najbliższych pięciu lat, mającą na celu realizację strategii rozwoju w najbardziej syntetycznym ujęciu tego, co chcemy osiągnąć w przyszłości. Przy jego tworzeniu założono, że powinien być on zgodny z wizją miasta oraz możliwie jasny, tak aby nie pozostawiał wątpliwości, co do obranego kierunku rozwoju.

---

[1] Uchwała Rady Miasta Krakowa nr XCIV /2449/18 z dnia 07 lutego 2018 r. w sprawie przyjęcia dokumentu strategii Krakowa Tu chcę Żyć. Kraków 2030

[2] Uchwała NR CII/2769/22 Rady Miasta Krakowa z dnia 21 grudnia 2022 r. w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Krakowa.

## 1. Kluczowe kierunki działania Spółki i spodziewane efekty najważniejszych planowanych przedsięwzięć

*Podstawowe informacje dotyczące Spółki*

| | |
|---|---|
| Nazwa: | Trasa Łagiewnicka Spółka Akcyjna |
| Forma Prawna: | Spółka akcyjna. Spółka Trasa Łagiewnicka S.A., jest spółką celową Gminy Miejskiej Kraków (jedynego akcjonariusza) i została wpisana do Krajowego Rejestru Sądowego w dniu 31 marca 2016 r. pod nr 0000609970. |
| Siedziba: | Zbrojarzy 78<br>30-412 Kraków |
| Telefon: | (12) 357 80 00 |
| e-mail: | sekretariat@trasalagiewnicka.krakow.pl |
| Przeważający przedmiot działalności Spółki: | realizacja projektów budowlanych związanych ze wznoszeniem budynków (PKD 41.10.Z). |
| Przedmiot pozostałej działalności Spółki: | zarządzanie nieruchomościami wykonywane na zlecenie (PKD 68.32.Z). |
| Organ prowadzący rejestr: | Sąd Rejonowy dla Krakowa Śródmieścia w Krakowie<br>Wydział XI Gospodarczy |
| Numer KRS: | 0000609970 |
| NIP: | 6793125336 |
| REGON: | 364059830 |
| Zarząd: | Mariusz Piątkowski – Prezes Zarządu<br>Marcin Korusiewicz – Wiceprezes Zarządu<br>Krzysztof Migdał – Członek Zarządu |

| | |
|---|---|
| Rada Nadzorcza: | Jerzy Hausner – Przewodniczący Rady Nadzorczej<br>Stanisław Owsiak – Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej<br>Paweł Jamorski – Sekretarz Rady Nadzorczej |
| Kapitał zakładowy: | 31 041 050,00 zł. |

Trasa Łagiewnicka Spółka Akcyjna w Krakowie została utworzona przez Gminę Miejską Kraków, na mocy uchwały nr XXXVII/625/16 z dnia 17 lutego 2016 r. Rady Miasta Krakowa w sprawie utworzenia przez Gminę Miejską Kraków jednoosobowej Spółki Trasa Łagiewnicka Spółka Akcyjna.

Umowa Spółki została zawarta w formie aktu notarialnego Repertorium A nr 1833/2016 w dniu 14 marca 2016 r.

Uchwałą nr CVIII/2786/18 z dnia 5 lipca 2018 r. Rady Miasta Krakowa zmieniona została uchwała XXXVII/625/16 w sprawie utworzenia przez Gminę Miejską Kraków jednoosobowej Spółki Trasa Łagiewnicka Spółka Akcyjna.

Spółka Trasa Łagiewnicka S.A., jest spółką celową Gminy Miejskiej Kraków (jedynego akcjonariusza) i została wpisana do Krajowego Rejestru Sądowego w dniu 31 marca 2016 r. pod nr 0000609970.

*Zadania własne powierzone na mocy uchwał*

Działalność prowadzona przez Spółkę wynika z zadań powierzonych przez Gminę Miejską Kraków (GMK). Realizowane inwestycje są zatem wynikiem decyzji podejmowanych przez GMK w zakresie przedmiotu i formy realizacji inwestycji powierzonych Spółce. Inwestycja ta, z kolei wynika ze strategii realizowanej przez Miasto.

Spółka na mocy uchwał Rady Miasta Krakowa realizuje następujące zadania:

- Utrzymanie wybudowanej w latach 2017 do 2022 r infrastruktury tj. Trasy Łagiewnickiej od skrzyżowania z ul. Grota Roweckiego do skrzyżowania z ul. Beskidzką i z ul. Halszki wraz z budową odcinka linii tramwajowej od istniejącej pętli tramwajowej os. Kurdwanów do ul. Zakopiańskiej w Krakowie,. Okres utrzymania Trasy Łagiewnickiej zaplanowany jest do 31.12.2042 r.

- Przeprowadzenie konsultacji społecznych, opracowanie koncepcji, pozyskanie decyzji środowiskowej oraz pozyskanie innych stosownych zgód, pozwoleń, warunków, decyzji i opracowań w tym warunków Programu Funkcjonalno-Użytkowego w celu przygotowania udzielenia zamówienia publicznego na usługi projektowe i realizację robót budowlanych w zakresie inwestycji Trasa Pychowicka oraz Trasa Zwierzyniecka.

Odwołując się do dokumentu pn. „Strategia Rozwoju Krakowa. Tu chcę żyć. Kraków 2030" Inwestycja wpisuje się w następujące cele strategiczne:

OBSZAR IV: Jakość życia

CEL STRATEGICZNY IV: Kraków – miasto przyjazne do życia:

CEL OPERACYJNY IV.4: Przyjazny mieszkańcom, efektywny i ekologiczny system transportowy

Inwestycja odnosi się do praktycznie wszystkich wymienionych w tym działaniu celów, tj.:

- uprzywilejowanie komunikacji zbiorowej w ruchu miejskim, także zapewnienie jej wysokiej dostępności i częstotliwości,
- zwiększenie udziału ekologicznych form mobilności: publicznego transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego,

- ograniczenie lub eliminację indywidualnego ruchu samochodowego w mieście, szczególnie ruchu tranzytowego w śródmieściu,
- integrację różnych form transportu,
- poprawę bezpieczeństwa, szczególnie w odniesieniu do niechronionych uczestników ruchu.

Projekt jest wymieniony jako jeden z projektów strategicznych dla realizacji celu:

„Budowa brakujących fragmentów III obwodnicy, w tym: Trasy Pychowickiej i Trasy Zwierzynieckiej".

Koncepcja powołania spółki celowej Gminy Miejskiej Kraków na potrzeby realizacji projektu budowy III Obwodnicy Krakowa wypracowana została na bazie poszukiwania modelu, który zapewniałby:

- możliwość realizacji inwestycji w krótszej perspektywie czasowej niż pierwotnie zakładana w ramach Wieloletniej Prognozy Finansowej,
- zmniejszenie nakładów finansowych ze strony Gminy Miejskiej Kraków, poprzez wykorzystanie dofinansowania ze środków zewnętrznych,
- zoptymalizowanie harmonogramu wydatków Gminy Miejskiej Kraków związanych z realizacją inwestycji,
- możliwość uzyskania finansowania uzupełniającego (wkładu własnego) na korzystnych warunkach.

Podstawowa korzyść wynikająca z wykorzystania modelu realizacji inwestycji za pomocą spółki prawa handlowego, tj. przyspieszenie realizacji inwestycji, pociąga za sobą wymierne korzyści:

- społeczne wynikające z usprawnienia komunikacji w Krakowie, w tym m.in:
  - oszczędności z tytułu skrócenia czasu przejazdów samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych i autobusów,
  - zmniejszenie kosztów eksploatacji samochodów,
  - zmniejszenie kosztów wynikających z emisji toksycznych spalin,
  - ograniczenie ilości wypadków drogowych,
- gospodarcze, w tym m.in.:
  - wzrost przychodów podmiotów realizujących inwestycję oraz podmiotów świadczących usługi na etapie jej eksploatacji, przekładającego się zarówno na ich wyniki finansowe, jak i na korzyści podatkowe GMK,
  - zmniejszenie kosztów bezrobocia w związku z zapewnieniem dodatkowych miejsc pracy w ramach realizowanych inwestycji,
  - wzrost atrakcyjności inwestycyjnej Gminy Miejskiej Kraków,
  - wystąpienie efektów mnożnikowych.

Zastosowanie na cele realizacji projektu formy spółki celowej stanowi dopuszczony przepisami ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej wybór sposobu prowadzenia gospodarki komunalnej, tj. realizacji zadań własnych Gminy.

Spółka realizuje zobowiązania finansowe powstałe w związku z realizacją zadania „ Budowa Trasy Łagiewnickiej" a wynikające z zawartych umów o finansowanie zewnętrzne z następującymi instytucjami finansowymi:

- Europejskim Bankiem Inwestycyjnym,
- Bankiem Gospodarstwa Krajowego,
- PFR Fundusz Inwestycyjny Funduszu Inwestycyjnego Zamkniętego Aktywów Niepublicznych reprezentowanego przez Polski Fundusz Rozwoju S. A.,
- Centrum Unijnych Projektów Transportowych na dofinansowanie ze środków unijnych (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020) – budowy linii tramwajowej wzdłuż Trasy

Łagiewnickiej w ramach trybu pozakonkursowego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020.

W roku 2023 – 2027 działalność spółki Trasa Łagiewnicka S.A. będzie obejmować między innymi:

1. Kontynuację realizacji zadania dotyczącego prac planistycznych dla przedsięwzięcia budowy Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej. Opracowywana koncepcja w formie wariantowej w podzielona została na dwa niezależne zadania:

-Zadanie I – Odcinek Trasy Pychowickiej od końca zakresu Budowy Trasy Łagiewnickiej przy ul. Grota Roweckiego do ul. Księcia Józefa.

-Zadanie II - Odcinek Trasy Zwierzynieckiej od ul. Księcia Józefa do Ronda Ofiar Katynia.

2. W latach 2023 – 2027 r. Spółka będzie zarządzać i utrzymywać nowopowstałą infrastrukturę jaką stanowi wybudowana Trasa Łagiewnicka.

3. W 2023 r. planowana jest budowa zawrotki na ul. Witosa:

Zakres rzeczowy tego zadania obejmuje:

- Ogłoszenie zamówienia publicznego na wykonanie robót budowlanych;
- Wyłonienie Wykonawcy robót budowlanych;
- Zawracie umowy na wykonanie robót budowlanych;
- Wykonanie robót budowlanych;

**Planowany zakres działalności Spółki w latach 2023 - 2027**

W ramach realizacji zadania „Budowa Trasy Łagiewnickiej" zaplanowano:

- utrzymanie i eksploatacja wybudowanej infrastruktury z uwzględnieniem 11 letniego okresu gwarancji,
- rozliczenie umowy dofinansowania ze środków UE w ramach programu POIiŚ dla projektu pn. „Budowa linii tramwajowej wzdłuż Trasy Łagiewnickiej" – do końca I kwartału 2023 r.
- przekazanie sprawozdania z osiągnięcia założonych w projekcie wskaźników rezultatu i produktu - 2023 r.
- budowę zawrotki na ul. Witosa obejmujące : ogłoszenie zamówienia publicznego na wykonanie robót budowlanych; wyłonienie Wykonawcy robót budowlanych; zawarcie umowy na wykonanie robót budowlanych; wykonanie robót budowlanych;

W ramach realizacji zadania „Prace Planistyczne dla przedsięwzięcia „Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej" zaplanowano:

- przygotowanie i przeprowadzenie badań geologicznych wraz z dokumentacją dla Zadania I,
- przygotowanie i przeprowadzenie badań geologicznych wraz z dokumentacją dla Zadania II
- opracowaniu wszelkich materiałów dla uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i za złożenie kompletnego wniosku o wydanie decyzji dla Zadania I,
- opracowanie wszelkich materiałów dla uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i złożenie kompletnego wniosku o wydanie decyzji dla Zadania II,
- opracowanie części kosztowej realizacji dla Zadania I,

- opracowanie części kosztowej realizacji dla Zadania II,
- uzyskanie w imieniu i na rzecz Zamawiającego ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla Zadania I,
- uzyskanie w imieniu i na rzecz Zamawiającego ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla Zadania II.

### 2. Podstawowe założenia przyjęte do planu

Plan wieloletni określa prognozę wpływów i wydatków oraz przychodów i kosztów w latach 2023-2027.

Dane finansowe określono na podstawie wskaźników makroekonomicznych wskazanych do wykorzystania przy sporządzaniu planów rocznych oraz aktualizacji planów wieloletnich z 7 listopada 2022 r (pismo NW-03.0232.39.2022.AK) oraz wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych zawartych umów o finansowanie.

Dokapitalizowania Spółki przyjęto zgodnie z Wieloletnią Prognozą Finansową tabela poniżej.

Zestawienie 1 Dokapitalizowania Spółki przyjęte w Planie Wieloletnim (tys. zł)

| 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
|---|---|---|---|---|
| 87 909 | 81 195 | 81 198 | 75 722 | 72 319 |

Powyższe założenia wynikają z przyjętego dla Spółki Modelu Finansowego opracowanego w celu zabezpieczenia źródeł finansowania powierzonych zadań.

## II. DZIAŁALNOŚĆ EKSPLOATACYJNO-PRODUKCYJNA W UJĘCIU RZECZOWYM

Spółka nie prowadzi działalności gospodarczej .

W wyniku zakończenia inwestycji budowy Trasy Łagiewnickiej powstała infrastruktura publiczna, która będzie utrzymywana przez Spółkę Trasa Łagiewnicka S.A. Poniżej w zestawieniu przedstawiono specyfikację powstałej infrastruktury.

Zestawienie 2 Infrastruktura Spółki

| Lp. | Infrastruktura Spółki |
|---|---|
| 1. | Utrzymanie, konserwacja, realizacja nowych projektów organizacji ruchu dla oznakowania, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach będących w zarządzie Trasy Łagiewnickiej SA w Krakowie |
| 2. | Prace naprawcze polegające na bieżącym usuwaniu uszkodzeń na drogach, powstających w wyniku, wypadków, awarii itp. w zakresie:<br>• jezdni, placów, chodników, poboczy<br>• rowów odwadniających drogi, kratek ściekowych i przykanalików / bez utrzymywania ich drożności/, ścieków przykrawężnikowych.<br>• przepustów |
| 3. | Pełnienie nadzoru nad czynnościami utrzymaniowymi z zakresu branży elektrycznej dla wybudowanej infrastruktury Trasy Łagiewnickiej w 2023 roku: |
| 4. | <u>Czynności porządkowe wykonywane w pomieszczeniach – 2 razy dziennie, siedem dni w tygodniu:</u><br>1. Toalety w budynku TD-04 ul. Ludwisarzy 6A (4 toalety, łączna powierzchnia podłogi 18m$^2$):<br>• utrzymanie czystości toalet, podłogi, umywalek, pisuaru, luster;<br>• uzupełnianie papieru toaletowego;<br>• uzupełnianie płynu do mycia rąk;<br>2. Windy przy kładce KP-02 okolice ul. Ruczaj 43 (2 windy, łączna powierzchnia podłogi 15m$^2$):<br>• utrzymanie czystości podłogi wind;<br>• dbanie o czystość ścian windy (1 raz w tygodniu)<br>3. Windy przy peronie tramwajowym TT-09 (2 windy, łączna powierzchnia podłogi 15m$^2$):<br>• utrzymanie czystości podłogi wind;<br>• dbanie o czystość ścian windy (1 raz w tygodniu)<br>4. Inne postanowienia:<br>• Zleceniobiorca zapewnia wszystkie niezbędne środki chemiczne niezbędne do realizacji Usług;<br>• Zleceniobiorca zapewnia artykuły higieniczne (mydło, papier). |
| 5. | Kompleksowe usługi konserwacji i naprawy urządzeń dźwigowych elektrycznych bez maszynowni MRL-LS: |
| 6. | Utrzymanie elementów odwodnienia i instalacji odwadniających, których zakres obejmuje:<br>• utrzymanie w czystości i zapewnienie drożności przepustów /realizacja wg potrzeb/, |

| | |
|---|---|
| | • oczyszczać, odmulać, wybierać osady i inny materiał naniesiony, wycinać korzenie i narosty, usuwać elementy obce (gruz, śmieci, gałęzie, liście, skoszoną trawę, roślinność niepożądaną, śnieg, lód itp.), w szczególności dotyczy to krat na wpustów deszczowych, krat na wylotach z piaskowników itp.<br>• konserwacje i czyszczenie wpustów deszczowych oraz przykanalików wg potrzeb,<br>• monitorowanie ścieków, wpustów, studni, elementów odwodnień liniowych, rurociągów, zbiorników, ścieków przykrawężników, itd.,<br>• odbiór, wywozów i zagospodarowanie odpadów z mycia ulic, czyszczenia studni i separatorów (kody odpadów: 20 03 03, 20 03 06, 13 05 08).<br>bieżące przeglądy niżej wskazanych instalacji odwadniających:<br>• Pompownia P2, Pompownia P3 oraz zestaw hydroforowy – wyposażenie zbiorników pompowni oraz zestaw hydroforowy dostarczane są przez firmę HYDRO-PARTNER,<br>• Pompownia P2 oraz Pompownia P3 – Osadniki, Separatory oraz Zbiorniki na substancje niebezpiecznie – elementy dostarczane przez firmę Ecol-Unicon - w załączeniu Instrukcja montażu i użytkowania,<br>• Pompownia ścieków sanitarnych z budynku dyspozytorni w tunelu TT-09 – KO8.11.10 – Pompownia dostarczana przez firmę ECOL-UNICON,<br>• Pompa w studni kanalizacji deszczowej Kd10.1 dostarczana przez firmę MALL Polska produkcji PUR AQUA System Sp. z o.o.,<br>• Wpusty mostowe – elementy dostarczane przez f-mę Wilczek Kraków Sp. z o.o.,<br>• Odwodnienia liniowe FASERFIX i RECYFIX – elementy dostarczane przez f-mę Hauraton. |
| 7. | Utrzymaniu, konserwacji i wykonaniu bieżących napraw instalacji oraz urządzeń oświetlenia dróg, ulic, parków, placów, mostów, estakad, kładek oraz tuneli Gminy Miejskiej Kraków prowadzonych przez Trasę Łagiewnicką S.A. |
| 8. | Świadczenie usług utrzymania, konserwacji, przeglądów i bieżących napraw systemu zasilania Trasy Łagiewnickiej, tj. 5 sztuk stacji transformatorowych SN/nn wraz z rozdzielnicami niskiego napięcia znajdujących się w niszach tunelowych. |
| 9. | Kompleksowe utrzymanie bezpieczeństwa i serwisu systemów automatyki w tunelach w ciągu Trasy Łagiewnickiej. |
| 10. | Naprawa infrastruktury drogowej w zakresie Trasy Łagiewnickiej |

| | |
|---|---|
| 11. | Przeprowadzenie formalnej procedury sankcjonującej lokalizacje obiektu szatni i toalety w sąsiedztwie boisk sportowych zgodnie z prawem budowlanym na terenie obszaru rekreacyjnego nad tunelem TD-10 |
| 12. | Utrzymanie drogowych obiektów inżynierskich na terenie Trasy Łagiewnickiej.<br>wszelkie prace związane z wykonywaniem robót konserwacyjnych, porządkowych i innych zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa i wygody ruchu oraz podejmowanie innych działań technicznych mających na celu zapewnienie, zgodnego z potrzebami ruchu drogowego, stanu technicznego drogowych obiektów inżynierskich oraz sprawność i bezpieczeństwo niezależnie od warunków klimatycznych i atmosferycznych |
| 13. | Wykonanie analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkalnej przed hałasem |
| 14. | Zakup paliwa do Agregatów prądotwórczych, wymiana wraz z utylizacją nie zużytego paliwa. |

Przedmiotem prac utrzymaniowych jest niżej wymieniona infrastruktura wybudowana w ramach zadania „ Budowa Trasy Łagiewnickiej":

**Obiekty drogowe:**

Układ drogowy Trasy Łagiewnickiej wraz z odwodnieniem w tym układ drogowy w tunelach:

- długość jezdni: - 3,4km

- klasa drogi GP

- obciążenie ruchem KR6

- ilość jezdni i liczba pasów ruchu: 2x2 i 2x3

- przekrój uliczny zakończony obustronnie krawężnikami kamiennymi, nawierzchnia ścieralna SMA 11

Budowa układu drogowego łącznic wraz z odwodnieniem:

- długość jezdni: - 3,5km

- obciążenie ruchem KR6

- przekrój uliczny zakończony obustronnie krawężnikami kamiennymi, nawierzchnia ścieralna SMA 11

Przebudowa i budowa układu drogowego ulic poprzecznych wraz z odwodnieniem:

Ul. Turowicza, ul. Herberta

- długość jezdni: - 0,2km

- klasa drogi GP

- obciążenie ruchem KR6

- ilość jezdni i liczba pasów ruchu: 2x2

- przekrój uliczny zakończony obustronnie krawężnikami kamiennymi, nawierzchnia ścieralna SMA 11

Ul. Rostworowskiego, ul. Kobierzyńska, ul. Nowoobozowa, ul. Zakopiańska:

- długość jezdni: - 1,1km

- klasa drogi Z

- obciążenie ruchem KR6

- ilość jezdni i liczba pasów ruchu: 2x2 lub 2x1 (ul. Nowoobozowa)

- przekrój uliczny zakończony obustronnie krawężnikami kamiennymi, nawierzchnia ścieralna SMA 11

Ul. Totus Tuus, ul. Totus Tuus-Bis, ul. Do Sanktuarium Bożego Miłosierdzia:

- długość jezdni: - 0,6km

- klasa drogi L

- obciążenie ruchem KR6

- ilość jezdni i liczba pasów ruchu: 2x1

- przekrój uliczny zakończony obustronnie krawężnikami kamiennymi, nawierzchnia ścieralna SMA 11

Ul. Ruczaj, ul. Pszczelna, ul. Turonia, ul. Falowa, ul. Łukasińskiego, ul. Ludwisarzy, ul. Zbrojarzy:

- długość jezdni: - 0,8km

- klasa drogi D

- obciążenie ruchem KR6

- ilość jezdni i liczba pasów ruchu: 2x1

- przekrój uliczny zakończony obustronnie krawężnikami kamiennymi, nawierzchnia ścieralna SMA 11

**Drogi dojazdowe:**

- długość jezdni: - 0,6km

- klasa drogi D

- obciążenie ruchem KR1

**Pozostałe wykonane elementy:**

- ścieżki rowerowe w nawierzchni asfaltowej – 4,3km

- ciągów pieszo-rowerowe w nawierzchni asfaltowej – 2,0km

- chodniki w nawierzchni z kostki brukowej – 7,1km

- zatoki autobusowe w nawierzchni betonowej – 1640m2

- oznakowanie poziome grubowarstwowe

- oznakowanie pionowe wraz z tablicami kierunkowymi

- ogrodzenia drogowe U11 i U12

- bariery stalowe i osłony energochłonne U15a

- wiaty autobusowe – 17kpl

- zadaszenia rowerowe na parkingu rowerowym – dwa zadaszenia rowerowe o długości - 31m i 29 m wraz z 50 kpl stojaków rowerowych.

**Obiekty inżynierskie:**

Tunel drogowy TD-01 dwunawowy, żelbetowy, wykonany jako żelbetowy strop oparty na żelbetowych ścianach konstrukcyjnych, posadowienie obiektu pośrednie, ściany wykonane w technologii fundamentów głębokich - ściany szczelinowe. Na dojeździe na końcu tunelu wykonano żelbetowe ściany najazdowe w technologii ścian szczelinowych zwieńczonych oczepem tj. konstrukcja oporowa KO-01/1 o długości 132m i konstrukcja oporowa KO-01/2 o długości 175m.

Parametry charakterystyczne obiektu:

- długość obiektu (po długości stropu tunelu) - 350m,

- szerokość obiektu - 23,00m,

- skrajnia pionowa w tunelu - 4,70m,

- klasa obciążenia obiektu „A"

- tunel przeprowadza dwie jezdnie trasy głównej, nad tunelem budynek techniczny TD-01, ul. Rostworowskiego, ul. Kobierzyńska

Tunel TD-01 wykonano tylko w zakresie konstrukcji żelbetowej ścian i stropu - wykonanie rozkopu gruntu z tunelu oraz wykonanie wyposażenia i wszystkich koniecznych robót wykończeniowych nie realizowano w ramach Kontraktu.

Kładka pieszo-rowerowa KP-02 jednoprzęsłowa, wykonana w formie stalowej kratownicy zespolonej z płytą pomostową, posadowienie obiektu bezpośrednie. Dojście do kładki za pomocą żelbetowych schodów stałych i dwóch wind.

Parametry charakterystyczne obiektów:

Kładka:

- długość - 48,80 m

- szerokość - 5,40 m

- szerokość użytkowa - 5,00 m

- łożyska elastomerowe,

- dylatacje modułowe z przesuwem ±40mm

- kładka zaprojektowana na obciążenie 4kN/m2

Schody szerokość użytkowa - 3,60m

Windy wysokość podnoszenia do 6,80m, dwa przystanki, winda elektryczna, bez maszynowni, udźwig Q=1875 kg, kabina przelotowa o wymiarach 1600x2500mm.

Tunel drogowy TD-03 dwunawowy, żelbetowy, wykonany jako żelbetowy strop oparty na żelbetowych ścianach konstrukcyjnych, posadowienie obiektu jako bezpośrednie. Na dojeździe do tunelu wykonano konstrukcję oporową KO-03/3a w technologii żelbetowej ściany posadowionej na palach o długości - 141m.

Parametry charakterystyczne obiektu:

- długość obiektu (po długości stropu tunelu): - 21,8m

- szerokość obiektu: do 26,2m

- skrajnia pionowa w tunelu 4,70m

- dylatacje bitumiczne z przesuwem ±10mm

- klasa obciążenia obiektu „A"

- tunel przeprowadza dwie jezdnie trasy głównej, nad tunelem ul. Nowoobozowa (8 Pułku Ułanów)

Tunel drogowy TD-04 dwunawowy, żelbetowy, wykonany jako żelbetowy strop oparty na żelbetowych ścianach konstrukcyjnych, posadowienie obiektu pośrednie, ściany wykonane w technologii fundamentów głębokich - ściany szczelinowe. Na dojazdach na obu końcach tunelu wykonano żelbetowe ściany w technologii ścian szczelinowych zwieńczonych oczepem tj.:

- konstrukcja oporowa KO-04/4b o długości 176 m i max. wysokości 6,3 m;

- konstrukcja oporowa KO-04/3a o długości 162 m i max. wysokości 6,3 m;

- konstrukcja oporowa KO-04/C2; KO-07/C2 o długości 135m i max. wysokości 6,8 m;

- konstrukcja oporowa KO-04/C1; KO-07/C1 o długości 144m i max. wysokości 7,0 m;

Parametry charakterystyczne obiektu:

- długość obiektu (po długości stropu tunelu) 522 m,

- szerokość obiektu do 30,60 m,

- skrajnia pionowa w tunelu 4,70 m,

- klasa obciążenia obiektu „A"

- tunel przeprowadza dwie jezdnie trasy głównej, nad tunelem budynek techniczny Centrum Zarządzania Trzecią Obwodnicą; budynek techniczny TD-04wsch, ul. Zbrojarzy; ul. Ludwisarzy; ciek Młynny-Kobierzyński, tereny rekreacyjne – boiska i place zabaw

Przepust PD-05A przepust drogowy ramowy w ciągu cieku Młynny-Kobierzyński pod ścieżką rowerową i chodnikiem, wykonany w technologii prefabrykatów żelbetowych zakończonych monolitycznymi wlotami żelbetowymi, posadowienie obiektu bezpośrednie.

Parametry charakterystyczne obiektu:

- długość przepustu w osi 17,9 m,

- szerokość przepustu 4,0 m,

- światło pionowe przepustu 1,4 m

Przepust PD-05B przepust drogowy ramowy w ciągu cieku Młynny-Kobierzyński pod ul. Falową, wykonany w technologii prefabrykatów żelbetowych zakończonych monolitycznymi wlotami żelbetowymi, posadowienie obiektu bezpośrednie.

Parametry charakterystyczne obiektu:

- długość przepustu w osi 7,5m,

- szerokość przepustu 4,0m,

- światło pionowe przepustu 1,4m.

Obiekt mostowy M-06 dwunawowy, żelbetowy, wykonany jako żelbetowy strop oparty na żelbetowych ścianach konstrukcyjnych, posadowienie obiektu pośrednie, ściany wykonane w technologii fundamentów głębokich - ściany szczelinowe. Z nawy obiektu pełniącej funkcję przejścia podziemnego wykonano dojście – klatka schodowa zadaszona na peron tramwajowym. Na dojazdach na końcu obiektu wykonano żelbetowe konstrukcje oporowe tj.:

- konstrukcja oporowa KO-06/C4 o długości 43 m w technologii ścian szczelinowych i palisady zwieńczone oczepem żelbetowym

- konstrukcja oporowa KO-06/W2 o długości 111,5 m w technologii ścian szczelinowych i palisady zwieńczone oczepem żelbetowym

Parametry charakterystyczne obiektu:

- długość obiektu 65 m,

- szerokość obiektu do 30,0 m,

- skrajnia pionowa nawy przejścia podziemnego 2,50 m,

- klasa obciążenia obiektu „A"

- obiekt w jednej nawie przeprowadza rzekę Wilgę a w drugiej nawie ścieżkę rowerową i chodnik, nad obiektem ul. Zakopiańska i dwa tory linii tramwajowej

Tunel drogowy TD-07 dwunawowy, żelbetowy, wykonany jako żelbetowy strop oparty na żelbetowych ścianach konstrukcyjnych, posadowienie obiektu pośrednie, ściany wykonane w technologii fundamentów głębokich - ściany szczelinowe. Na dojazdach na obu końcach tunelu wykonano żelbetowe ściany w technologii ścian szczelinowych zwieńczonych oczepem tj.:

- konstrukcja oporowa KO-07/6b o długości 92m i max. wysokości 7,2 m;

- konstrukcja oporowa KO-07/5b o długości 115m i max. wysokości 7,4 m;

- konstrukcja oporowa KO-07/6b o długości 105m i max. wysokości 7,2 m;

- konstrukcja oporowa KO-07/5a o długości 99m i max. wysokości 7,4 m;

Parametry charakterystyczne obiektu:

- długość obiektu (po długości stropu tunelu) 61 m,

- szerokość obiektu do 22,80 m,

- skrajnia pionowa w tunelu 4,70 m,

- klasa obciążenia obiektu „A"

- tunel przeprowadza dwie jezdnie trasy głównej, nad tunelem ul. Zakopiańska i dwa tory linii tramwajowej

Obiekt mostowy PG-08A jednonawowy, żelbetowy, wykonany jako żelbetowy strop oparty na żelbetowych ścianach konstrukcyjnych, posadowienie obiektu pośrednie, ściany wykonane w technologii fundamentów głębokich - ściany szczelinowe. Na dojazdach na obu końcach obiektu wykonano żelbetowe ściany w technologii ścian szczelinowych zwieńczonych oczepem tj.:

- konstrukcja oporowa KO-08a/W5 o długości 33m i max. wysokości 4,4 m;

- konstrukcja oporowa KO-08a/W6 o długości 86m i max. wysokości 4,4 m;

- konstrukcja oporowa KO-08a/W7 o długości 71m i max. wysokości 4,4 m;

oraz konstrukcja oporowa KO-08/W4 w technologii ściany kątowej żelbetowej o długości 117 m i max. wysokości 3,6m;

Parametry charakterystyczne obiektu:

- długość obiektu 18,8 m,

- szerokość obiektu 88,8 m,

- klasa obciążenia kolejowego obiektu k+2

- obiekt nad rzeką Wilgą, nad obiektem dwa tory linii kolejowej nr 94 oraz ciąg pieszo-rowerowy

Obiekt mostowy PG-08B jednonawowy, żelbetowy, wykonany jako żelbetowy strop oparty na żelbetowych ścianach konstrukcyjnych, posadowienie obiektu pośrednie, ściany wykonane w technologii palisady z pali CFA. Na dojazdach na obu końcach obiektu wykonano żelbetowe ściany w technologii palisady z pali CFA zwieńczonych oczepem tj.:

- konstrukcja oporowa KO-08b/C5 o długości 7m i max. wysokości 5,9 m;

- konstrukcja oporowa KO-08b/C6 o długości 7m i max. wysokości 5,9 m;

- konstrukcja oporowa KO-08b/C7 o długości 80m i max. wysokości 5,3 m;

- konstrukcja oporowa KO-08b/C8 o długości 9m i max. wysokości 5,6 m;

Parametry charakterystyczne obiektu:

- długość obiektu 13,5 m,

- szerokość obiektu 9,6 m,

- skrajnia pionowa w obiekcie 3,5 m,

- klasa obciążenia kolejowego obiektu k+2

- obiekt nad ciągiem pieszo-rowerowym, nad obiektem linia kolejowa nr 94 dwutorowa zelektryfikowana.

Tunel drogowy TD-10 dwunawowa żelbetowa rama zamknięta, posadowienie obiektu bezpośrednie. Tunel TD-10 posiada wspólną ścianę z tunelem TT-09 na odcinku wspólnego przebiegu.

Parametry charakterystyczne obiektu:

- długość obiektu nawa południowa 614 m i nawa północna 618 m:

- szerokość obiektu do 30,0 m,

- skrajnia pionowa w tunelu 4,70 m,

- klasa obciążenia kolejowego obiektu k+2 (dla segmentów zlokalizowanych pod linią kolejową)

- tunel przeprowadza dwie jezdnie trasy głównej po trzy pasy ruchu, nad tunelem linia kolejowa nr 94 dwutorowa zelektryfikowana oraz ciągi pieszo-rowerowe i tereny rekreacyjne

Tunel tramwajowy TT-09 jednonawowa żelbetowa rama zamknięta, posadowienie obiektu bezpośrednie. Tunel TT-09 posiada wspólną ścianę z tunelem TD-10 na odcinku wspólnego przebiegu.

Parametry charakterystyczne obiektu:

- długość obiektu 638 m,

- szerokość obiektu do 17,0 m,

- skrajnia pionowa w tunelu 5,30 m,

- klasa obciążenia kolejowego obiektu k+2 (dla segmentów zlokalizowanych pod linią kolejową)

- tunel przeprowadza dwa tory linii tramwajowej, nad tunelem linia kolejowa nr 94 dwutorowa zelektryfikowana oraz ciągi pieszo-rowerowe i tereny rekreacyjne

W tunelu tramwajowym wykonano:

- podziemny przystanek tramwajowy wyposażony w dwa niezależne perony na każdym z nich wykonano po jednej windzie (wysokość podnoszenia do 11,0m, dwa przystanki, winda elektryczna, bez maszynowni, udźwig Q=1050kg, kabina nieprzelotowa o wymiarach 1100x2150mm), z przystanków tramwajowych prowadzą klatkami schodowymi dojścia do terenów rekreacyjnych nad tunelem

- pomieszczenia dyspozytorni tramwajowej i pomieszczenia techniczne

- pomieszczenia budynek Centrum Zarządzania Trzecią Obwodnicą - Awaryjne.

Obiekt mostowy M-11A jednonawowy, żelbetowy, posadowienie obiektu pośrednie na palach CFA. Obiekt składa się z trzech sekcji: sekcje skrajne wykonano jako jednonawowa konstrukcja żelbetowa oparta na ławach fundamentowych a sekcja środkowa wykonana jako jednonawowa konstrukcja składająca się 14 prefabrykowanych elementów łukowych typu OptemARCH o szer. 2,22m każdy opartych na żelbetowych ścianach monolitycznych

Na dojazdach z obu stron obiektu oraz nad obiektem wykonano mury oporowe w technologii gruntu zbrojonego z częścią licującą wykonaną z prefabrykowanych bloczków betonowych typu ViaBlock o łącznej długości 157m.

Parametry charakterystyczne obiektu:

- długość obiektu 20,1m,

- szerokość obiektu 81,7m,

- klasa obciążenia obiektu „A"

- obiekt nad rzeką Wilgą, nad obiektem dwie jezdnie trasy głównej, dwa tory linii tramwajowej oraz ciągi piesze i rowerowe

Obiekt mostowy M-11B jednonawowy, żelbetowy o konstrukcji monolitycznej, posadowienie obiektu bezpośrednie.

Parametry charakterystyczne obiektu:

- długość obiektu 15,8m,

- szerokość obiektu 64,5m,

- klasa obciążenia obiektu „A"

- obiekt nad ulicą Totus Tuus Bis i ciągiem pieszo-rowerowym, nad obiektem dwie jezdnie trasy głównej, dwa tory linii tramwajowej oraz ciągi piesze i rowerowe

Tunel drogowy TD-12 dwunawowy, żelbetowy, wykonany jako żelbetowy strop oparty na żelbetowych ścianach konstrukcyjnych, posadowienie obiektu pośrednie, ściany wykonane w technologii fundamentów głębokich - ściany szczelinowe. Na dojazdach na obu końcach tunelu wykonano żelbetowe ściany w technologii ścian szczelinowych zwieńczonych oczepem oraz żelbetowych ścian kątowych lub posadowionych na palach tj.:

- konstrukcja oporowa KO-12/8a o długości 140m w tym 106m (ściana szczelinowa) i 34m (ściana żelbetowa kątowa);

- konstrukcja oporowa KO-12/7b o długości 160m w tym 131m (ściana szczelinowa) i 29m (ściana żelbetowa kątowa);

- konstrukcja oporowa KO-12/8b o długości 94m w tym 73m (ściana szczelinowa) i 21m (ściana żelbetowa na palach);

- konstrukcja oporowa KO-12/7a o długości 90m w tym 70m (ściana szczelinowa) i 20m (ściana żelbetowa na palach);

Parametry charakterystyczne obiektu:

- długość obiektu (po długości stropu tunelu) nawa południowa 209m i nawa północna 199m

- szerokość obiektu do 23,85m,

- skrajnia pionowa w tunelu 4,70m,

- klasa obciążenia obiektu „A"

- tunel przeprowadza dwie jezdnie trasy głównej, nad tunelem budynek techniczny TD-12, dwa tory linii tramwajowej, skrzyżowanie ulic Turowicza, Herberta i Witosa

Konstrukcje oporowe niezależne KO-N01; KO-N01a; KO-N02; KO-N03; KO-N04; KO-N05; KO-N05A; KO-N06; KO-N07; KO-N08; KO-N09; KO-N10; KO-N11; KO-N12; KO-N13; KO-N14

Konstrukcje oporowe o łącznej długości 1361m zrealizowane jako:

- posadowione pośrednio w technologii ścian szczelinowych o długości 470m lub ścian na palisadach o długości 215m

- posadowione bezpośrednio w technologii ściany z gruntu zbrojonego z częścią licującą wykonaną z prefabrykowanych bloczków betonowych typu ViaBlock o długości 231m; prefabrykowanych ścian kątowych o długości 325m, żelbetowych ścian kątowych o długości 120m.

**Ekrany akustyczne**

Ekrany akustyczne o wysokości od 4,0m do 12,0m posadowione na palach lub na oczepie konstrukcji oporowej zrealizowane jako:

- ekran akustyczny pochłaniający z wypełnieniem z paneli aluminiowych o łącznej długości 1170m

- ekran akustyczny odbijający z wypełnieniem z paneli ze szkła hartowanego ESG w ramach aluminiowych o łącznej długości 2160m

**Infrastruktura Tramwajowa**

Torowisko tramwajowe budowa i przebudowa:

Długość torowiska tramwajowego – 5 130m.p.t. w tym:

- w technologii bezpodsypkowej na płycie betonowej z mocowaniem szyn

na podlewie ciągłym z nawierzchnią z betonu - 2900,5 m.p.t.

- w technologii bezpodsypkowej na płycie betonowej z mocowaniem szyn na podlewie punktowym z wypełnieniem typu „zielone torowisko" z nawierzchnią z rozchodników - 533,5 m.p.t.
- w technologii bezpodsypkowej na płycie betonowej z mocowaniem szyn na podlewie punktowym z wypełnieniem kruszywem - 433 m.p.t.
- w technologii podsypkowej z mocowaniem szyn na podkładach strunobetonowych - 430 m.p.t.
- wymiana nawierzchni tramwajowej wraz z przytwierdzeniem na estakadzie tramwajowej - 251 m.p.t.
- montaż rozjazdów i skrzyżowań w technologii bezpodsypkowej - 582 m.p.t.

Ilość rozjazdów pojedynczych - 16szt.,

Ilość skrzyżowań torowych - 7 szt.,

Ilość zwrotnic najazdowych - 8 szt.,

Ilość zwrotnic zjazdowych - 8 szt.,

Ilość smarownic torowych - 9 szt.,

Ilość wygrodzeń ażurowych torowych typu „toruńskiego" - 424 m,

Ilość skrzynek odwodnień punktowych - 46 szt.,

Ilość odwodnień liniowych typu tramwajowego - 89 m

Ilość peronów tramwajowych (w tym 2 perony w tunelu tramwajowym) - 10 szt.,

na których łączne zamontowano:

- ilość wiat peronowych - 8 szt.,
- ilość tablic informacji pasażerskiej DIP - 9 szt.,

**Trakcyjna tramwajowa budowa i przebudowa:**

Długość sieci trakcyjnej - 8040m.p.t.

w tym:

- sieć trakcyjna łańcuchowa elastyczna - 3420 m.p.t.
- sieć trakcyjna płaska pojedyncza - 1420 m.p.t.
- sieć trakcyjna płaska podwójna w tunelu tramwajowym - 3200 m.p.t.

Ilość słupów trakcyjnych stalowych rurowych zbieżnych - 108szt.,

Ilość wsporników rurowych w tunelu tramwajowym- 42 szt.,

Ilość instalacji sterowania zwrotnic w systemie bezpieczeństwa SIL3 typ S3C - 7 kpl.,

Ilość napędów zwrotnic najazdowych i zjazdowych - 16 kpl.,

Ilość blokad torowych - 9 kpl.,

Ilość sygnalizacji położenia zwrotnic - 8 kpl.,

Ilość grzałek ogrzewania zwrotnic- 16 kpl.,

Ilość kabli trakcyjnych typu YAKY 1x630/25mm$^2$ 0,6/1kV 27 km.

Podstacja trakcyjna „Łagiewnicka":

Budynek parterowy, niepodpiwniczony, przykrytym dachem płaskim o powierzchni zabudowy 250 m2; kubaturze 1137 m3 i powierzchni użytkowej 210 m2. Budynek wyposażony w instalacje: elektryczna, oświetleniowa, wodna, kanalizacyjna deszczowa i sanitarna, wentylacyjna, klimatyzacyjna, ogrzewania, odgromowa, sygnalizacji włamania, pożaru i monitoringu CCTV

Parametry elektryczne 4 zespołowej (1 zespół rezerwowy) stacji prostownikowej:

- napięcie zasilania SN 15 kV,

- moc znamionowa 2400 kW (3x800kW),

- moc zainstalowana 3640 kVA (3x1200+40kVA),

- ilość zainstalowanych zespołów prostownikowych 3 kpl złożone z transformatora i prostownika.

**Kanalizacja deszczowa**

Systemu odwodnienia (kanalizacja deszczowa) obejmująca:

- kanalizacja deszczowa z rur PP SN8 DN200÷DN1000 mm 9 831mb,

- kanalizacja deszczowa z rur GRP DN300÷DN1200 mm 113 mb,

- kanalizacja deszczowa z rur żelbetowych DN600÷DN1200 mm 289 mb,

- kanalizacja deszczowa z rur kamionkowych DN200÷DN600mm 3470 mb,

- studnie kanalizacyjne 483 kpl,

- wpusty ściekowe uliczne 429 kpl,

- osadniki DN1500 i DN2000 mm 4 kpl,

- separatory DN1200 i DN1500 mm 3 kpl,

- zbiorniki na substancje niebezpieczne DN1500 i DN2500 mm5 kpl.

- zbiorniki retencyjne GRP DN2400 mm 2 szt. o pojemności czynnej V1=110 m3, oraz V2=90 m3.

- syfon kanalizacyjny obejmujący studnię GRP DN2000 mm wlotową i wylotową oraz przewód kanalizacyjny z rur GRP DN1200 mm, SN20000, różnica w studni wlotowej rzędnej wlotu kanału do rzędnej dna odcinka syfonowego wynosi 4,7 m, różnica w studni wylotowej rzędnej wylotu kanału do rzędnej dna odcinka syfonowego wynosi 3,4 m.

- pompownie wód deszczowych:

a) pompownia P2: żelbetowe podziemne zbiorniki zespolone z konstrukcją tunelu drogowego wyposażone w pompy o wydajności 110 l/s pracujące w układzie dwie pompy pracujące + 1 rezerwowa, zbiorniki pompowni wyposażone zostały w suwnicę, instalację wentylacji mechanicznej i instalację oświetlenia, wejście do pompowni od strony tunelu

b) pompownia P3: żelbetowe podziemne zbiorniki zespolone z konstrukcją ścian oporowych na wlocie do tunelu drogowego wyposażone w pompy o wydajności 140 l/s pracujące w układzie dwie pompy pracujące + 1 rezerwowa, zbiorniki pompowni wyposażone zostały w suwnicę, instalację wentylacji

mechanicznej i instalację oświetlenia, wejście do pompowni za pomocą włazów w stropie rzędnej dna odcinka syfonowego wynosi 4,6 m, różnica w studni wylotowej rzędnej wylotu kanału do rzędnej dna odcinka syfonowego wynosi 4,3 m.

**Sieć wodociągowa**

Sieć ppoż hydrantowaw tunelach obejmująca:

- sieć wodociągowa z rur PE SDR11 ø160÷ ø250 mm - 1270 mb,

- sieć wodociągowa z rur z żeliwa sferoidalnego klasy C40 DN100÷DN200 mm - 3690 mb,

- hydranty ppoż nadziemne Dn 80 mm - 29 kpl,

- hydranty ppoż podziemne Dn 80 mm - 4 kpl,

- studnie wodomierzowe żelbetowe wraz z zasuwami i zaworami - 6 kpl,

- hydrofornia kontenerowa do podnoszenia ciśnienia wody w instalacji hydrantowej w skład której wchodzi: sekcja I gospodarcza w skład której wchodzi pompa szt. 1 o wydatku Qgosp = 3,4m3/h i wysokości podnoszenia Hp = 38 mH2O oraz sekcja II ppoż w skład której wchodzą pompa szt. 3 (układ 2 +1) o wydatku Qgosp = 72m3/h i wysokości podnoszenia Hp = 20 mH2O

**Sieć teletechniczna**

Kanał technologiczny obejmujący:

- kanał technologiczny 1x rura RHDPE 125 mm + 3 x rura RHDPE 40 mm + 1xrura RHDPE 40 w tym wiązka mikrorurek typu 7x10/12 - 4,8 km,

- studnie kablowe SKO-2 - 82 szt.

**Sieć energetyczna i oświetleniowa**

Elektroenergetycznej sieci zasilania obiektów i urządzeń tunelowych obejmującą:

- linia kablowa SN - 0,6 km,

- linia kablowya Nn - 2,6 km.

- Stacje transformatorowe wnętrzowe wraz z rozdzielnie dwusekcyjne SN oraz dwa transformatoryi:

- budynek Centrum Zarządzania Trzecią Obwodnicą stacja 630 kVA (moc przyłączeniowa 400 kW),
- budynek TD04 wschód stacja 500 kVA (moc przyłączeniowa 360 kW),
- budynek TD10 zachód stacja 800 kVA (moc przyłączeniowa 610 kW),
- budynek TD10 wschód stacja 800 kVA (moc przyłączeniowa 600 kW),
- budynek TD12 stacja 630 kVA (moc przyłączeniowa 420 kW),

- budowa elementów zasilania awaryjnego urządzeń tunelowych obejmującego:

a) agregaty prądotwórcze budynkowe:

- budynek Centrum Zarządzania Trzecią Obwodnicą agregat GI 190NA - (moc awaryjna LTP 190 kVA (152 kW), moc ciągła PRP 172 kVA (138 kW)),
- budynek TD04wsch agregat GI 220NA - (moc awaryjna LTP 220 kVA (176 kW), moc ciągła PRP 200 kVA (160 kW)),
- budynek TD10zach agregat GI 220NA - (moc awaryjna LTP 220 kVA (176 kW), moc ciągła PRP 200 kVA (160 kW)),
- budynek TD10wsch agregat GI 220NA - (moc awaryjna LTP 220 kVA (176 kW),

  moc ciągła PRP 200 kVA (160 kW)),
- budynek TD12 agregat GI 110NA (moc awaryjna LTP 110 kVA (88 kW), moc ciągła PRP 100 kVA (80 kW)),

b) zasilacze UPS w budynkach technicznych:

- budynek Centrum Zarządzania Trzecią Obwodnicą (moc zestawu UPS 125 kVA),
- budynek TD04 wschód (moc zestawu UPS 100 kVA),
- budynek TD10 zachód (moc zestawu UPS 125 kVA),
- budynek TD10 wschód (moc zestawu UPS 160 kVA),
- budynek TD12 (moc zestawu UPS 80 kVA)
- budynek dyspozytorni tramwajowej w tunelu TT-09 (moc zestawu UPS 40 kVA).

**Budowę i przebudowę oświetlenia ulicznego** obejmującą:

- słupy uliczne i parkowe - 380 kpl,

- oprawy uliczne - 316 kpl,

- oprawy parkowe – 133 kpl,

- oprawy inne (obiekty mostowe, boiska) – 184 kpl,

- kable oświetleniowe - 19,9 km,

- szafy oświetleniowe - 12 kpl.

**Roboty melioracyjne**

Koryta rzeki Wilga wraz z wykonaniem wylotów obejmująca:

- wykonanie koryta rzeki Wilgi w nowym śladzie wraz z umocnieniem dna i skarp wraz z budową gurtów ograniczających początek i koniec przebudowy w postaci ścianek stalowych zwieńczonych żelbetowym oczepem - 580mb

- wykonanie umocnienia dna i skarp istniejącego koryta rzeki Wilgi pod obiektem mostowym, wraz z budową gurtów ograniczających początek i koniec przebudowy w postaci ścianek stalowych zwieńczonych żelbetowym oczepem -96m

Cieku Młynny Kobierzyński wraz z wykonaniem wylotów; obejmująca:

- wykonanie umocnienia dna i skarp cieku Młynny Kobierzyński - 88mb

**Mała architektura**

Boisko wielofunkcyjne o wymiarach 20x30m z nawierzchnią poliuretanową -2 kpl,

Boisko do piłki nożnej o wymiarach 20x40m z nawierzchnią „sztuczna trawa"- 1kpl

Siłowni na wolnym powietrzu - 1kpl

Skate-park z nawierzchnią betonową - 1kpl

Place zabaw dla dzieci z nawierzchnią bezpieczną – 3 kpl.

Sygnalizacja świetlna i monitoring wraz z Systemem Zarządzania Ruchem dla lokalnego układu drogowego

Sygnalizacja świetlna wraz z zasilaniem i systemem monitoringu obejmująca:

- sygnalizacja świetlna skrzyżowań - 6 kpl,

- sygnalizacja świetlna przejść dla pieszych i przejazdów tramwajowych 2 kpl.

System zarzadzania ruchem dla lokalnego układu drogowego wraz z włączeniem do systemu 8kpl sygnalizacji świetlnych obejmującego:

- kanalizacja teletechniczna wielootworowa DVK110 i RHDPE110 - 26 km rur,

- kable światłowodowe 12 J ÷ 48 J – 8 km,

- studnie teletechniczne – 137 kpl.

Systemu monitoringu na skrzyżowaniach i ciągach pieszych wraz z zasilaniem obejmującego:

- kamera multisensoryczna 4x3MPx na skrzyżowaniach – 6 kpl,

- kamera obrotowa na skrzyżowaniach, przejściu dla pieszych i przejeździe tramw. – 6 kpl,

- kamera obrotowa przy ciągach pieszych w tym przy obiektach mostowych – 15 kpl,

- kamera stałopozycyjna w windach na kładce KP-02 i peronach TT-09 - 4kpl.

**Systemy tunelowe**

Budynki techniczne:

- budynek techniczny Centrum Zarządzania Trzecią Obwodnicą: budynek dwukondygnacyjny, klatka schodowa wyposażona w windę, pomieszczenia techniczne wraz z wyposażeniem w tym dyspozytornię ze ścianą wizyjną i z częścią socjalno-bytową, serwerownię, pomieszczenie agregatu, pomieszczenie UPS, pomieszczenie rozdzielni SN i rozdzielni NN, pomieszczenia transformatorów oraz część biurową wraz z wyposażeniem, budynek wyposażono w: instalację wodną, hydrantową p.poż w tym hydrofor, kanalizację deszczową i sanitarną, oświetlenie podstawowe i awaryjne, instalacje elektryczne i teletechniczne, system oddymiania klatki schodowej i system czujek pożarowych, system SAP, system monitoringu wizyjnego, system wentylacji mechanicznej, system klimatyzacji/ogrzewania, system wideofonu i kontroli dostępu, system stałego urządzenia gaśniczego gazowego (w pomieszczeniu serwerowni i UPS);

- budynek techniczny Centrum Zarządzania Trzecią Obwodnicą - Awaryjne: budynek jednokondygnacyjny zlokalizowany w tunelu tramwajowym TT-09, pomieszczenie dyspozytorni wraz z wyposażeniem w tym ścianą wizyjną i częścią socjalno-bytową, budynek wyposażono w: instalację wodną, kanalizację sanitarną, oświetlenie podstawowe i awaryjne, instalacje elektryczne i teletechniczne,

system i system czujek pożarowych, system SAP, system monitoringu wizyjnego, system wentylacji mechanicznej, system klimatyzacji/ogrzewania;

- budynek techniczny Dyspozytorni Tramwajowej: budynek jednokondygnacyjny zlokalizowany w tunelu tramwajowym TT-09, pomieszczenie dyspozytorni tramwajowej wraz z częścią socjalno-bytową, pomieszczenie na urządzenie myjące tunel, pomieszczenia techniczne wraz z wyposażeniem w tym serwerownię, pomieszczenie UPS, pomieszczenie rozdzielni NN, budynek wyposażono w: instalację wodną, kanalizację deszczową i sanitarną, oświetlenie podstawowe i awaryjne, instalacje elektryczne i teletechniczne, system i system czujek pożarowych, system SAP, system monitoringu wizyjnego, system wentylacji grawitacyjnej, system klimatyzacji/ogrzewania, system stałego urządzenia gaśniczego gazowego (w pomieszczeniu serwerowni i UPS);

- budynki techniczne TD-04wsch; TD-10zach; TD-10wsch; TD-12: budynek jednokondygnacyjny, pomieszczenia techniczne wraz z wyposażeniem w tym pomieszczenie agregatu, pomieszczenie rozdzielni SN i rozdzielni NN wraz z UPS, pomieszczenia transformatorów, pomieszczenia toalet publicznych (tylko budynek TD-04wsch), budynek wyposażono w: kanalizację deszczową, oświetlenie podstawowe i awaryjne, instalacje elektryczne i teletechniczne, system i system czujek pożarowych, system SAP, system monitoringu wizyjnego, system wentylacji grawitacyjnej, instalację wodną i kanalizacji sanitarnej (tylko toalety publiczne w TD-04wsch);

Tunele drogowe TD-04; TD-10 i TD-12 oraz tunel tramwajowy TT-09 wyposażono w systemy:

- system wentylacji wzdłużnej w oparciu o wentylatory strumieniowe;

- system pomiaru CO (tlenek węgla), NO (tlenek azotu) i widoczności;

- system oświetlenia podstawowego; awaryjnego i ewakuacyjnego;

- system wykrywania i sygnalizacji pożarowej;

- system punktów alarmowych i przejść ewakuacyjnych;

- system łączności radiowej służb ratowniczych;

- system zasilania w energię urządzeń tunelowych w tym systemu zasilania gwarantowanego;

- system sterowania zawierającego system przesyłu danych;

- system nagłośnienia;

- system monitoringu wizyjnego;

- system sterowania ruchem w tunelach w tym znaki zmiany pasa ruchu S3/S7, zapory drogowe i sygnalizatory, znaki zmiennej treści VMS ;

- system sieci hydrantowej ppoż. wraz z hydrantami p.poż

- system zabezpieczenia ruchu tramwajowego (SZRT) w tunelu tramwajowym TT-09;

Działalność eksploatacyjno-produkcyjna odbywać się będzie poprzez podmioty wyłonione w drodze postępowania przetargowego.

Spółka będzie prowadzić nadzór nad realizacją działań tych podmiotów.

Trasa Łagiewnicka S.A. prowadzić będzie bezpośredni nadzór nad utrzymaniem i bezpieczeństwem ruchu z wykorzystaniem zrealizowanego w ramach inwestycji centrum zarządzania ruchem.

Spółka prowadzić będzie bezpośredni nadzór nad przystankiem podziemnym.

Z tego tytułu Spółka zaplanowała wpływy rekompensat za utrzymanie wybudowanej infrastruktury w następujących kwotach:

Zestawienie 3 Przychody ze sprzedaży usług

| Lp. | Wyszczególnienie | PW 2022 | PLAN 2023 | PLAN 2024 | PLAN 2025 | PLAN 2026 | PLAN 2027 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | tys. zł | | | | | |
| | *1* | *2* | *3* | *4* | *5* | *6* | *7* |
| **I.** | **Przychody ze sprzedaży usług i zrównane z nimi, z tego:** | **3 670** | **14 545** | **15 447** | **16 188** | **16 755** | **17 341** |
| 1. | *przychody z tytułu utrzymania wybudowanej infrastruktury* | 3 670 | 14 545 | 15 447 | 16 188 | 16 755 | 17 341 |

Wpływy zaplanowano bez uwzględnienia kosztów amortyzacji wybudowanej infrastruktury.

## III. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA i REMONTOWA

### 1. Działalność inwestycyjna

W ramach działalności inwestycyjnej Spółka Trasa Łagiewnicka planuje w 2023 i 2024 roku realizację w następujących obszarach:

**I. Trasa Pychowicka i Zwierzynieckiej:**

1. Kontynuacja opracowywania koncepcji wielowariantowej dla Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej w zakresie m.in.:

- przeprowadzenia konsultacji społecznych;
- przygotowania i przeprowadzenia badań geologicznych;
- opracowania materiałów dla uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
- złożenia kompletnego wniosku o wydanie decyzji środowiskowych.

**II. Budowa zawrotki na ul. Witosa:**

Zakres rzeczowy w 2023:

1. Ogłoszenie zamówienia publicznego na wykonanie robót budowlanych;
2. Wyłonienie Wykonawcy robót budowlanych;
3. Zawracie umowy na wykonanie robót budowlanych;
4. Wykonanie robót budowlanych;

Efekt w 2023:

Udostępnienie przebudowanej infrastruktury drogowej.

Opis zakresu robót:

Przebudowa drogi powiatowej ul. Witosa (klasy GP) w Krakowie w zakresie budowy pasa do zawracania, chodnika i ścieżki rowerowej, kanału technologicznego, przebudowy istniejącej jezdni, istniejącej infrastruktury technicznej (kanalizacja deszczowa, sieci elektroenergetycznej, oświetlenia ulicznego, oświetlenia, sieci wodociągowej) na odcinku od skrzyżowania z ul. Halszki/Beskidzką do skrzyżowania z ul. Witosa – boczna.

Wydatki inwestycyjne i źródła ich finansowania przedstawiono w tabeli poniżej.

### Zestawienie 4 Wydatki inwestycyjne i źródła ich finansowania

| Lp. | Wyszczególnienie | PLAN 2023 | PLAN 2024 | PLAN 2025 | PLAN 2026 | PLAN 2027 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | tys. zł | | | | |
| | 1 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| **1.** | **Wydatki na inwestycje, w tym:** | **9 440** | **2 828** | **0** | **0** | **0** |
| | *wypełnić wg specyfiki działalności spółki* | | | | | |
| 1.1 | *Trasa Łagiewnicka :* | | | | | |
| | *Koszt wykonawcy inwestycji (BUDIMEX)* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| | *Koszty Spółki zaliczone do nakładów inwestycyjnychTŁ* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| | *Koszty nadzorów ponoszone przez Spółkę* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| | *Koszty doradcy technicznego* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| | *Koszty finansowe ( odsetki EBI, BGK, PFR)* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| 1.2 | *Trasa Pychowicka i Zwierzyniecka* | *4 864* | *2 756* | *0* | *0* | *0* |
| | *Koszy Spółki zaliczone do nakładów inwestycyjnych TP-Z* | *76* | *72* | *0* | *0* | *0* |
| | *Koszty pomocy prawnej* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| 1.3 | *Budowa zawrotki w ciągu ul.Witosa na odcinku za skrzyżowaniemz ul. Beskidzką a drogą wewnetrzną przy budynku nr 29* | *4 500* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| **2.** | **Źródła sfinansowania nakładów inwestycyjnych** | **9 440** | **2 828** | **0** | **0** | **0** |
| 2.1 | - amortyzacja | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.2 | - zysk | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.3 | - inne środki własne - w tym: | 9 440 | 2 828 | 0 | 0 | 0 |
| | *w tym: dokapitalizowanie* | 9 440 | *2 828* | *0* | *0* | *0* |
| | *pozostałe aktywa własne* | 0 | *0* | *0* | *0* | |
| 2.4 | - środki obce w tym: | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | *- kredyty i pożyczki* | 0 | *0* | *0* | *0* | *0* |
| | *- dotacje i subwencje i śr. UE* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |

## 2. Działalność remontowa

Od sierpnia 2022 roku siedziba Spółki znajduje się w nowym budynku biurowym – Centrum Zarzadzania Trzecią Obwodnicą - nie wymagającym prac remontowych w okresie objętym planem.
W okresie objętym planem, ze względu na okres gwarancyjny, nie są planowane koszty remontowe, a wyłącznie koszty dotyczące bieżącego utrzymania.

Od 2023 r. planowane jest tworzenie rezerwy remontowej na wyodrębnionym rachunku rezerwy remontowej. Rezerwa zostanie utworzona w okresach półrocznych po 1 487 tys. zł w każdym półroczu. Obowiązek utworzenia rezerwy remontowej na planowane remonty i naprawy w okresie kolejnych 5 lat wynika z Umowy pomiędzy Wierzycielami i w sprawie rachunków z dnia 27.06.2017r. (z późn. zm.).

## IV. SYTUACJA KADROWO-PŁACOWA

### 1. Polityka personalna

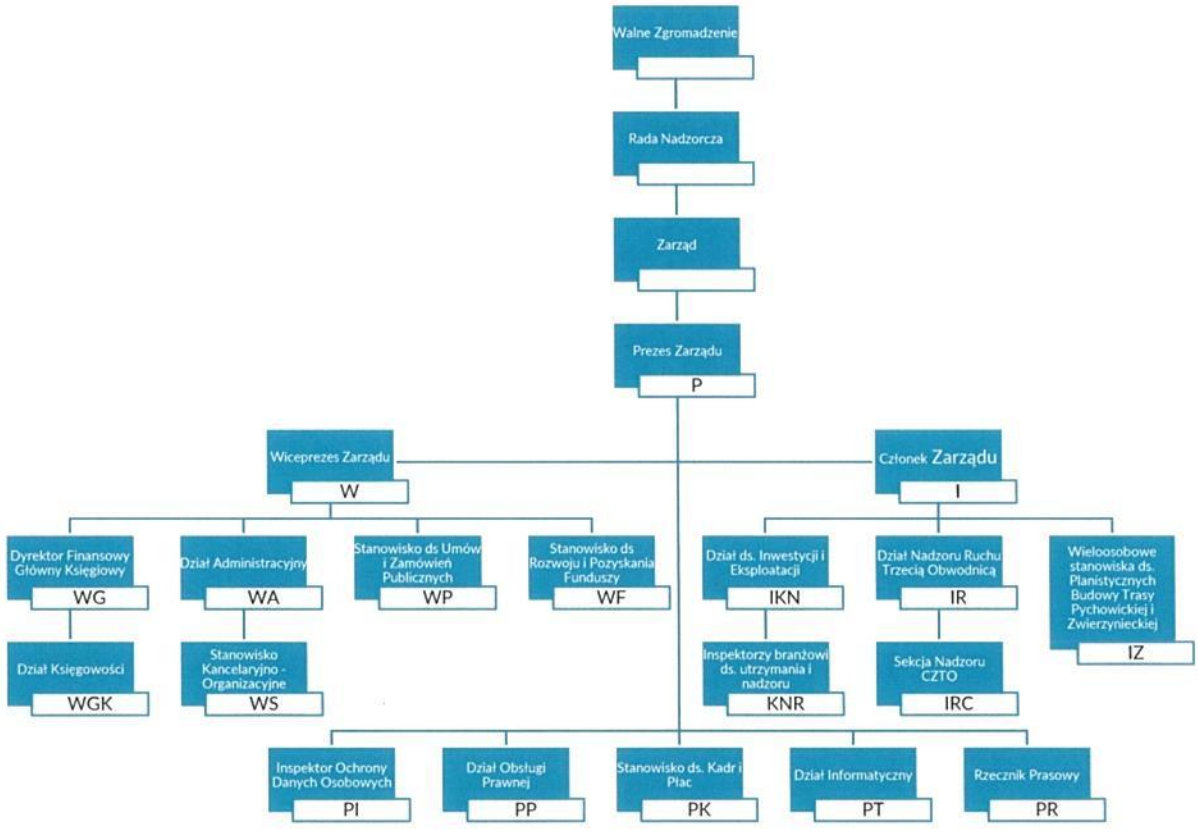
Uchwałą nr 51/2022 Zarządu Spółki Trasa Łagiewnicka S.A. z dnia 05.07.2022r. wprowadzono strukturę organizacyjną, która zaczęła obowiązywać z dniem 01.08.2022r.

W ramach tej struktury funkcjonują:

- Obszar zarządzania Spółką – nadzorowany przez Zarząd
- Obszar obsługi prawnej , kadrowo-płacowej, informatyczny, współpraca z mediami- nadzorowany, kierowania pracami Zarządu przez Prezesa Zarządu (P)
- Obszar finansowy, administracyjny w tym kancelaryjno - organizacyjny, zamówień publicznych oraz pozyskiwania funduszy – nadzorowany przez Wiceprezesa Zarządu (W)
- Obszar inwestycji i eksploatacji, nadzoru ruchu Trzecią Obwodnicą, nadzoru ds. planistycznych budowy Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej – nadzorowany przez Członka Zarządu (I)

Struktura organizacyjna w takim układzie pozwala na skuteczne i sprawne funkcjonowanie stosownie do istniejących potrzeb, a także efektywne zarządzanie wszystkimi procesami zachodzącymi w organizacji

Rysunek 1 Struktura organizacyjna




Struktura organizacyjna w takim układzie pozwala na skuteczne i sprawne funkcjonowanie stosownie do istniejących potrzeb, a także efektywne zarządzanie wszystkimi procesami zachodzącymi w organizacji.

Zakres polityki personalnej to przede wszystkim dobór pracowników oraz ich motywacja do wykonywania zadań, szkolenie i doskonalenie kadr. W Spółce stosuje się dwie metody doboru pracowników: nabór wewnętrzny oraz nabór zewnętrzny poprzez publikację ogłoszenia rekrutacyjnego.

Aby strategiczne cele mogły być realizowane, każdy pracownik musi mieć pełna świadomość w jakim stopniu jego praca wpływa na osiągniecie zaplanowanych rezultatów. Ciągła poprawa efektywności pracy jest możliwa dzięki motywowaniu pracowników do rozwoju i postrzegania zmian w otoczeniu wewnętrznym jako szansy w zdobyciu nowych umiejętności koniecznych do realizacji kolejnych wyzwań.

Jednym ze sposobów na zapewnienie kompetencji pracowników adekwatnych do wykonywanej pracy jest polityka szkoleniowa. Rozwój osobowy pracowników jest strategicznym czynnikiem rozwoju firmy i jej konkurencyjności na rynku. Potencjał zawodowy i kompetencje pracowników powinny być wykorzystywane w sposób celowy i zaplanowany.

Wartościowanie pracy – efektem jego przeprowadzenia jest obowiązujący w Spółce taryfikator stanowisk pracy opracowany na podstawie modeli i wyników wartościowania kluczowych kompetencji stanowisk pracy w Spółce dla grup stanowisk: kierowniczych, samodzielnych, administracyjnych.

Wewnętrznym aktem ustalającym strukturę organizacyjną, zasady organizacji oraz ramowe obowiązki i uprawnienia poszczególnych komórek organizacyjnych Spółki Trasa Łagiewnicka S.A. jest Regulamin Organizacyjny.

### 1.2 Informacja o przeciętnym zatrudnieniu na koniec prognozowanego okresu

Polityka personalna Spółki jest ściśle związana ze specyfiką branży, którą reprezentuje, stąd też zmierza ona do zapewnienia jak najlepszej i najbardziej sprawnej realizacji wszelkich zadań Spółki. Stan zatrudnienia na dzień 31 grudnia 2022 r., wynosił:
Średnioroczna liczba zatrudnionych (etaty) - 23
Średnioroczna liczba zatrudnionych (osoby) - 25
Liczba zatrudnionych na koniec roku (etaty) - 31

W latach 2023-2027 zaplanowano wzrost zatrudnienia o 4 etat. Planowany wzrost wynika z zakresu prac administracyjnych, jako administratora budynku przy ul. Zbrojarzy 78 (1 etat) oraz w związku z planowaną realizacją „Zawrotki na ul.Witosa" inspektorów branżowych (3etaty) o specjalnościach: instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych, instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych, konstrukcyjno-budowlanej, instalacji i urządzeń telekomunikacyjnych i z zakresu zieleni.

W 2023 r zwiększenia zatrudnienia dotyczy inspektorów , których zatrudnienie jest konieczne przy realizacji Zawrotki ,. To powoduje wzrost przeciętnego zatrudnienia w osobach oraz etatach w roku 2023 , jednak na dzień 31.12. 2023 zatrudnienie obniża się do 32 osób (zakończenie umów z inspektorami).
Od 2024 r zaplanowano dodatkowe 4 etaty – ostrożnościowo , uwzględniając planowane dalsze zadania inwestycyjne tj. 8 Pułku Ułanów, kontynuację Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej .
W przypadku nie podjęcia tych zadań , stan zatrudnienia oraz koszty z tym związane , zostaną skorygowane w Rocznym Planie Rzeczowo-Finansowym na 2024 r.

## 2. Polityka płacowa

Politykę płacową w Spółce Trasa Łagiewnicka S.A. kształtuje Regulamin wynagradzania pracowników z dnia 21 lutego 2017 r. przyjęty Uchwałą Zarządu nr 9/2017r. z późniejszymi zmianami.

Pracownikom przysługują wynagrodzenia stosowne do zajmowanych stanowisk i posiadanych kwalifikacji.

Wypłata wynagrodzenia dokonywana jest z dołu, najpóźniej w ostatnim dniu roboczym każdego miesiąca.

Wynagrodzenie zasadnicze pracowników Spółki Trasa Łagiewnicka S.A. jest określone indywidualnie w umowie o pracę, a podstawą kwalifikacji jest taryfikator wynagrodzeń pracowników Spółki Trasa Łagiewnicka S.A., stanowiący załącznik do Regulaminu wynagradzania.

Pracownikom poza wynagrodzeniem zasadniczym przysługują dodatkowe składniki wynagrodzenia, takie jak:

- dodatek za wieloletnią pracę (5-20%),
- premia uznaniowa ( max 30% wynagrodzenia zasadniczego),
- w szczególnie uzasadnionych przypadkach premia uznaniowa może zostać zwiększona do 60% wynagrodzenia zasadniczego,
- nagroda roczna (max do 100% wynagrodzenia zasadniczego),
- dodatek specjalny (max 50% wynagrodzenia zasadniczego),
- pakiety medyczne, częściowo finansowane przez pracowników.

W Spółce tworzony jest Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych. Zasady tworzenia gospodarowania środkami Funduszu zostały uregulowane w Regulaminie ZFŚS z dnia 14 września 2016 r.

W planie na lata 2023-2027 zaplanowano następujące przeciętne wynagrodzenia:

2023: 10 026 zł/mc
2024: 10 741 zł/mc
2025: 11 461 zł m/c
2026: 12 229 zł/mc
2027: 13 048 zł/mc

W Planie, uwzględniając bieżącą sytuację gospodarczą oraz wskaźniki makroekonomiczne, przyjęto wzrost kosztów, w tym kosztów zatrudnienia :

w 2023 r. 110,1 %

w 2024 r. 107,9 %

W latach 2025 do 2027 - 106,7% rok do roku.

Należy zaznaczyć, że przeciętne wynagrodzenie ogółem obejmuje tylko wynagrodzenie osobowe, natomiast wynagrodzenia Członków Zarządu, którzy świadczą usługi w ramach kontraktów menedżerskich, zakwalifikowane są do wynagrodzeń bezosobowych.

Spółka zatrudnia wykwalifikowanych specjalistów odpowiedzialnych za prawidłowy nadzór nad zrealizowaną inwestycją. Zaplanowana wysokość przeciętnego wynagrodzenia wynika z konieczności zatrudnienia i wynagrodzenia specjalistów, których stawki wynagrodzenia na rynku pracy oscylują ponad przeciętne wynagrodzenie w gospodarce.

Spółka w zakresie inwestycyjnym w 2023 i 2024 r. zaplanowała wyłącznie wydatki na prace projektowe dotyczące Tras Pychowickiej i Zwierzynieckiej, ponieważ realizacja tych zadań została formalnie Spółce powierzona (Uchwała Rady Miasta), a także zostały na ten cel zapewnione środki finansowe w postaci dokapitalizowania, które Spółka już otrzymała, łącznie 11 mln.

Co do dalszej realizacji Tras Pychowickiej i Zwierzynieckiej nie zostały podjęte stosowne Uchwały, z tego względu nie zakładano w Planie wydatków na ten cel.

### 2.1 Wynagrodzenie osób zarządzających i nadzorujących

Wysokość wynagrodzenia zarówno Rady Nadzorczej jak i Członków Zarządu zgodnie z Uchwałą Walnego Zgromadzenia ustalono miesięcznie kwotowo, jako krotność przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym kwartale roku poprzedniego, ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

## V. PROGNOZA EKONOMICZNO-FINANSOWA

Zgodnie z ramowym wzorem sporządzania dokumentów planistycznych w zakresie części tabelarycznej przyjęto dynamikę roku 2027 w stosunku do roku 2022.

### 1. Przychody według rodzajów działalności

W latach 2023 – 2027 zaplanowano przychody z działalności operacyjnej, pozostałej działalności operacyjnej oraz z działalności finansowej.

#### 1.1. Przychody z działalności operacyjnej

Od VIII.2022 r., w związku z przyjęciem obowiązku utrzymania wybudowanej infrastruktury, Spółka będzie uzyskiwać płatności miesięczne na pokrycie kosztów utrzymania. W celu zapewnienia utrzymania infrastruktury, uwzględniając zmieniające się warunki gospodarcze w tym wzrost inflacji- zaplanowano wyższe koszty utrzymania od dotychczas zakładanych w WPF, w szczególności dotyczy to kosztów wynagrodzeń wynikających z utrzymania dotychczasowej kadry wyspecjalizowanych inżynierów. Spółka planując wysokość kosztów od 2022 r. uwzględniła wzrost kosztów podmiotów uczestniczących w utrzymaniu wybudowanej infrastruktury.

Od VIII 2022 r. Spółka rozpoczęła eksploatację wybudowanej infrastruktury technicznej.

Z tego tytułu Spółka zaplanowała wpływy z tytułu rekompensat za utrzymanie w następujących kwotach netto:

| Lp. | Wyszczególnienie | PLAN 2023 | PLAN 2024 | PLAN 2025 | PLAN 2026 | PLAN 2027 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | tys. zł | | | | |
| | *1* | *3* | *4* | *5* | *6* | *7* |
| **I.** | **Przychody ze sprzedaży usług** | **14 545** | **15 447** | **16 188** | **16 755** | **17 341** |
| 1. | *przychody z tytułu utrzymania wybudowanej infrastruktury* | 14 545 | 15 447 | 16 188 | 16 755 | 17 341 |

Szczegółowe dane składające się na planowaną kwotę rekompensaty zostały zaprezentowane w dziale dotyczącym kosztów działalności operacyjnej.

##### 1.1.1. Działalność pozostała

W Spółce w latach 2023-2027 nie będzie prowadzona inna działalność, generująca przychody z działalności operacyjnej.

#### 1.2. Przychody finansowe

Przychody finansowe stanowią zaplanowane do uzyskania w latach 2023 do 2027 odsetki z tytułu negocjowanych lokat na rachunku bieżącym jak i rachunku pomocniczym przeznaczonym do obsługi płatności dotyczących prac planistycznych Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej.

W 2022 r wynegocjowano z BGK oprocentowanie środków zgromadzonych na rachunku rezerwy obsługi długu według zmiennej stopy procentowej, ustalonej w wysokości 0,5 % 1M stawki WIBOR. Od 28.01.2023 r wynegocjowano z BGK oprocentowanie środków zgromadzonych na kolejnych rachunkach pomocniczych :

nr 76 1130 1150 0012 1275 5920 0002 Rachunek Dokapitalizowań PLN, oprocentowanie WIBID 1M x 0,6 kwartalnie

nr 22 1130 1150 0012 1275 5920 0004 Rachunek Rezerwy na Obsługę Długu PLN, oprocentowanie WIBID1M x 0,6 kwartalnie

nr 92 1130 1150 0012 1275 5920 0005 Rachunek Rezerwy Remontowej PLN, oprocentowanie WIBID1M x 0,6 kwartalnie.

Środki na pozostałych rachunkach podlegają automatycznemu inwestowaniu, tzw. autoinwestycji.

W latach 2023 do 2027 przychody z odsetek na powyższych rachunkach zaplanowano w następujących wysokościach :

| Lp. | Wyszczególnienie | PLAN 2023 | PLAN 2024 | PLAN 2025 | PLAN 2026 | PLAN 2027 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |
| | | tys. zł | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| | - przychody finansowe | 1 226 | 1 203 | 1 191 | 1 180 | 1 168 |

Wzrost stawek WIBOR spowodował, że zaplanowane przychody znacznie odbiegają od zaplanowanych w Planie Wieloletnim na lata 2021- 2025.

### 1.3. Pozostałe przychody operacyjne

Od 2023 r. w pozostałych przychodach operacyjnych Spółki zaplanowano kwoty wynikające z rozliczenia dotacji celowej na budowę linii tramwajowej wzdłuż Trasy Łagiewnickiej, w wysokości odpisów amortyzacyjnych od wybudowanej infrastruktury, w proporcji odpowiadającej wartości otrzymanego dofinansowania ( 67,58 %, tabela nr 2 w części tabelarycznej Planu).

## 2. Koszty według rodzajów działalności

Spółka będzie generować koszty działalności operacyjne, pozostałe koszty operacyjne oraz koszty finansowe.

### 2.1. Koszty działalności operacyjnej

W latach 2023-2027 zaplanowano wyłącznie koszty w ramach podstawowej działalności Spółki. Planowany jest znaczny wzrost kosztów operacyjnych wynikający z konieczności zakupu usług obcych dla utrzymania wybudowanej infrastruktury.

#### 2.1.1. Działalność podstawowa

Koszty działalności operacyjnej ( bez kosztów amortyzacji) zaplanowano w wysokości:

w 2023 r. - 14 617 tyś zł,

w 2024 r. – 15 635 tyś zł,

w 2025 r. - 16 518 tyś zł,

w 2026 r. – 17 338 tyś zł,

w 2027 r – 18 203 tyś zł

Co do rodzaju największą wartość stanowią koszty: zużycie materiałów i energii , koszty wynagrodzeń i usługi obce .

Prognozę kosztów przedstawia tabela poniżej.

Zestawienie 5 Koszty działalności operacyjnej w układzie rodzajowym

| Lp. | Wyszczególnienie | PW 2022 | PLAN 2023 | PLAN 2024 | PLAN 2025 | PLAN 2026 | PLAN 2027 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | tys. zł | | | | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| **I.** | **Koszty działalności operacyjnej, w tym:** | **19 338** | **55 201** | **56 219** | **57 102** | **57 922** | **58 787** |
| 1. | Amortyzacja | 13 546 | 40 584 | 40 584 | 40 584 | 40 584 | 40 584 |
| 2. | Zużycie materiałów i energii | 932 | 3 123 | 3 317 | 3 476 | 3 597 | 3 723 |
| 3. | Usługi obce | 792 | 4 271 | 4 536 | 4 754 | 4 920 | 5 092 |
| 4. | Podatki i opłaty | 64 | 132 | 140 | 145 | 150 | 155 |
| 5. | Koszty wynagrodzeń, w tym: | 3 647 | 6 571 | 7 090 | 7 565 | 8 072 | 8 613 |
| | *- wynagrodzenia osobowe* | *2 152* | *4 181* | *4 511* | *4 814* | *5 136* | *5 480* |
| | *- wynagrodzenia bezosobowe* | *993* | *1 324* | *1 429* | *1 524* | *1 626* | *1 735* |
| | *- świadczenia na rzecz pracowników* | *502* | *1 066* | *1 150* | *1 227* | *1 310* | *1 397* |
| 6. | Pozostałe koszty rodzajowe | 357 | 520 | 552 | 579 | 599 | 620 |
| 7. | Wartość sprzedanych towarów i materiałó | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

W okresie eksploatacji wybudowanej infrastruktury w planowanych wydatkach uwzględniono koszty eksploatacji części tramwajowej, części drogowej oraz koszty zarządzania Spółką.

Zaplanowane coroczne koszty amortyzacji w wysokości 40 584 tys. zł , nie wpływają na przepływy pieniężne. Zostały obliczone od wartości nakładów poniesionych na wybudowaną Trasę Łagiewnicką wg metody liniowej : dla budynków - 2,5%, dla budowli - 4,5% , dla urządzeń technicznych- 10 % oraz pozostałych środków trwałych - 20 %.
W latach 2023 do 2027, zaplanowano znaczny wzrost kosztów działalności operacyjnej ( poza kosztami amortyzacji) wobec wykazanych w Planie Wieloletnim 2021-2025. Wzrost kosztów uzasadniony jest zmieniającymi się warunkami makroekonomicznymi, z tym wzrostem wskaźnika inflacji , który bezpośrednio wpływa na koszty wynagrodzeń , a te w dalszej kolejności na koszty towarów i usług. Kolejnym elementem wzrostu kosztów jest wzrost cen energii elektrycznej oraz gazu. W zakresie kosztów energii elektrycznej , w Planie uwzględniono planowane zużycie energii oraz obowiązujące na 2023 r zagwarantowane ceny , natomiast w kolejnych latach wzrost o planowane wskaźniki wzrostu cen .

Na zaplanowane koszty zużycia materiałów i energii w poszczególnych latach składają się:

| MATERIAŁY I ENERGIA | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
|---|---|---|---|---|---|
| ZUŻYCIE MATERIAŁÓW | 205 | 218 | 228 | 236 | 244 |
| ENERGIA | 2890 | 3069 | 3217 | 3329 | 3446 |
| PALIWO | 8 | 8 | 9 | 9 | 10 |
| MAT BIUROWE | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| **RAZEM** | **3123** | **3317** | **3476** | **3597** | **3723** |

Na zaplanowane koszty usług obcych składają się:

| USŁUGI | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
|---|---|---|---|---|---|
| USŁUGI NOTARIALNE | 25 | 27 | 28 | 29 | 30 |
| TELEFONY | 38 | 40 | 42 | 44 | 45 |
| INTERNET/INF | 85 | 90 | 95 | 98 | 101 |
| SPRZATANIE | 70 | 74 | 78 | 81 | 83 |
| KATERING | 8 | 8 | 9 | 9 | 10 |
| DZIERZAWY URZĄDZEŃ | 28 | 30 | 31 | 32 | 33 |
| LEX | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| AUDYT | 15 | 16 | 17 | 17 | 18 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| KOSZTY UTRZYMANIA | 957 | 1016 | 1065 | 1102 | 1141 |
| TOALETY | 98 | 104 | 109 | 113 | 117 |
| NADZ BR.ELEKT | 70 | 74 | 78 | 81 | 83 |
| REMON | 129 | 137 | 144 | 149 | 154 |
| WINDY | 56 | 59 | 62 | 65 | 67 |
| OZNAKOWANIA | 345 | 366 | 384 | 397 | 411 |
| SYGNALIZACJA | 113 | 120 | 126 | 130 | 135 |
| TUNEL | 1134 | 1204 | 1262 | 1306 | 1352 |
| DROGI | 680 | 722 | 757 | 783 | 811 |
| OŚWIETLENIE ULICZNE | 400 | 425 | 445 | 461 | 477 |
| **RAZEM** | **4271** | **4536** | **4754** | **4920** | **5092** |

Na zaplanowane koszty z tytułu podatków i opłat składają się:

| **PODATKI** | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
|---|---|---|---|---|---|
| PODATEK OD NIERUCHOMOŚCI | 72 | 74 | 76 | 78 | 80 |
| INNE, W TYM PCC | 60 | 66 | 69 | 72 | 75 |
| **RAZEM** | **132** | **140** | **145** | **150** | **155** |

Na zaplanowane koszty z tytułu świadczeń na rzecz pracowników i pozostałe składają się:

| **ŚWIADCZENIA NA RZECZ PRACOWNIKÓW I POZ.** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** |
|---|---|---|---|---|---|
| ZUS PRACODAWCY | 836 | 902 | 962 | 1027 | 1096 |
| ZUS RADA NADZORCZA | 25 | 27 | 29 | 31 | 33 |
| ZUS ZARZAD | 128 | 138 | 147 | 157 | 168 |
| PAKIETY MEDYCZNE | 18 | 19 | 21 | 22 | 24 |
| ZFSS | 59 | 64 | 68 | 72 | 77 |
| **RAZEM** | **1066** | **1150** | **1227** | **1310** | **1397** |

Na zaplanowane pozostałe koszty rodzajowe składają się:

| **POZOSTAŁE KOSZTY** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** |
|---|---|---|---|---|---|
| UBEZPIECZENIE MIENIA | 365 | 388 | 406 | 420 | 435 |
| SZKOLENIA | 32 | 34 | 36 | 37 | 38 |
| DELEGACJE | 36 | 38 | 40 | 41 | 43 |
| BHP | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| UBEZPIECZENIE ZARZĄDU | 67 | 71 | 75 | 77 | 80 |
| RAZEM | **520** | **552** | **579** | **599** | **620** |

Na ujęte w Planie na lata 2023 do 2027 bezpośredni wpływ miała kalkulacja kosztów operacyjnych Trasy Łagiewnickiej S.A, opracowana zgodnie z zał. Nr 4 do Umowy Wykonawczej na rok 2023. Koszty ujęte w kalkulacji skorygowano o zidentyfikowane okoliczności wpływające na koszty energii elektrycznej , z tym planowane zużycie oraz ceny energii obowiązujące w 2023 r., a także koszty utrzymania realizowane przez ZDMK.

Koszty za kolejne lata zostały zaktualizowane o wskaźniki makroekonomiczne wskazanych do wykorzystania przy sporządzaniu planów rocznych oraz aktualizacji planów wieloletnich

### 2.1.2. Działalność pozostała

Działalność pozostała w Spółce nie jest planowana.

### 2.2. Koszty finansowe

Koszty finansowe w latach 2023-2027 obejmować będą przede wszystkim odsetki od zadłużenia zaciągniętego na poczet realizacji inwestycji.

Wydatki na obsługę zadłużenia (raty kapitałowe i odsetki) przyjęto w następującej wysokości:

2023: 83 321 tys. zł, w tym koszty odsetek: 55 735 tys. zł,

2024: 82 500 tys. zł. w tym koszty odsetek: 55 550 tys. zł,

2025: 83 032 tys. zł, w tym koszty odsetek: 55 266 tys. zł,

2026: 76 265 tys. zł, w tym koszty odsetek: 45 604 tys. zł,

2027: 70 603 tys. zł , w tym koszty odsetek 37 254 tys. zł.

Środki na spłatę będą pochodzić z dokapitalizowań uwzględnionych w Wieloletniej Prognozie Finansowej GMK.

Spłaty rat kapitałowych wynikają z harmonogramów spłat uzgodnionych z Instytucjami Finansującymi.

Planowane na lata 2023 do 2027 koszty finansowe są znacznie wyższe od wykazanych w Planie Wieloletnim 2021-2025. Bezpośredni wpływ na tak znaczący wzrost kosztów finansowych ma wzrost wskaźnika WIBOR6M , w oparciu o który ustalane są zmienne stopy oprocentowania kredytów bankowych.

### 2.3. Pozostałe koszty operacyjne

Pozostałe koszty operacyjne zaplanowane na lata 2023 do 2027 obejmują koszty ewentualnych szkód oraz strat w składnikach majątkowych spowodowanych aktami wandalizmu itp.

## 3. Wynik finansowy

W całym okresie objętym planem, Spółka generować będzie ujemne wyniki finansowe albowiem otrzymywane od 2022 r rekompensaty pokrywają wyłącznie koszty działalności operacyjnej, tj. koszty zarządzania Spółki oraz koszty utrzymania wybudowanej infrastruktury. Pokrycie strat na działalności Spółki wynikających z ponoszonych kosztów finansowych zaplanowano w formie dokapitalizowań z wykorzystaniem agio emisyjnego. Kalkulację planowanych wyników finansowych przedstawia tabela nr 4 w części tabelarycznej Planu.

Wyniki netto dla poszczególnych lat zaplanowano w kwotach:

2023 r - minus 90 762 tys. zł,

2024 r. - minus 90 721 tys. zł,

2025 r. - minus 90 596 tys. zł,

2026 r. - minus 81 204 tys. zł,

2027 r. - minus 73 149 tys. zł,

| Lp. | Wyszczególnienie | PLAN 2023 | PLAN 2024 | PLAN 2025 | PLAN 2026 | PLAN 2027 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | tys. zł | | | | |
| | 1 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1. | **Zysk / strata na działalności, z tego:** | **-90 762** | **-90 721** | **-90 596** | **-81 204** | **-73 149** |
| | *- operacyjnej* | *-40 656* | *-40 772* | *-40 914* | *-41 168* | *-41 446* |
| | *- pozostałej operacyjnej* | *4 403* | *4 398* | *4 393* | *4 388* | *4 383* |
| | *- finansowej* | *-54 509* | *-54 347* | *-54 075* | *-44 424* | *-36 086* |
| | *w tym: zysk (strata) z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych wg MPW* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| 2. | **Podatek dochodowy** | | | | | |
| 3. | **Zysk / strata netto** | **-90 762** | **-90 721** | **-90 596** | **-81 204** | **-73 149** |

## 4. Bilans

### 4.1. Aktywa

Wartości aktywów trwałych w latach 2023-2027 przedstawia się następująco:

Zestawienie 6 Wartość aktywów trwałych

| Lp. | Wyszczególnienie | PLAN 2023 | PLAN 2024 | PLAN 2025 | PLAN 2026 | PLAN 2027 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | tys. zł | | | | |
| | 1 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| **A.** | **Aktywa trwałe** | **806 432** | **768 676** | **728 090** | **687 504** | **646 918** |
| 1. | Wartości niematerialne i prawne | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2. | Rzeczowe aktywa trwałe, w tym: | 806 419 | 768 676 | 728 090 | 687 504 | 646 918 |
| A. | *nakłady Trasa Łagiewnicka* | *793 936* | *754 205* | *714 301* | *674 397* | *634 493* |
| B. | *nakłady Pychowicka Zwierzyniecka* | *7 811* | *10 161* | *9 683* | *9 205* | *8 727* |
| C. | *nakłady Zawrotka Witosa* | *4 500* | *4 298* | *4 096* | *3 894* | *3 692* |
| D. | *pozostałe środki trwałe* | *172* | *12* | *10* | *8* | *6* |

Wartość aktywów stanowią środki trwałe wytworzone w ramach zrealizowanej inwestycji: „Budowa Trasy Łagiewnickiej", a także majątek wytworzony w ramach nakładów na prace planistyczne związane z Trasą Pychowicką i Zwierzyniecką oraz budową zawrotki na ul. Witosa.

Na aktywa obrotowe składają się środki finansowe na bieżących rachunkach bankowych, służące bieżącej obsłudze finansowej Spółki.

Ponadto w ramach zabezpieczeń ustanowionych na rzecz instytucji finansujących ( PFR, BGK oraz EBI) Spółka została zobowiązana do zgromadzenia środków finansowych jako:

- rezerwy na przyszłe remonty wybudowanej infrastruktury oraz

- rezerwy na obsługę długu ,

których zagwarantowanie wynika z zawartych umów o finansowanie i ma stanowić zabezpieczenie spłaty kredytów przypadających w kolejnym terminie spłaty oraz zabezpieczenie środków na przyszłe naprawy i remonty.

Struktura środków pieniężnych przedstawia się następująco:

- Rachunek Rezerwy na Obsługę Długu - w latach 2023 do 2027 od 42 mln zł do 33 mln zł ( tendencja spadkowa)

- Rachunek Rezerwy Remontowej – w latach 2023 do 2027 od 2,9 mln zł do 14,8 mln zł ( tendencja wzrostowa)

-pozostałe środki na rachunku bieżącej obsługi oraz Rachunku Funduszu świadczeń Socjalnych.

### 4.2. Pasywa

Zmiany w kapitałach własnych w latach 2023-2027 prezentują się następująco:

Zestawienie 7 Zmiany w kapitałach własnych

| Lp. | Wyszczególnienie | PLAN 2023 | PLAN 2024 | PLAN 2025 | PLAN 2026 | PLAN 2027 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | tys. zł | | | | |
| | 1 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| **A.** | **Kapitał własny** | **43 558** | **34 032** | **24 634** | **19 152** | **18 322** |
| 1. | Kapitał podstawowy | 38 516 | 38 988 | 41 018 | 42 911 | 44 719 |
| 2. | Kapitał zapasowy | 197 660 | 278 383 | 357 551 | 431 380 | 501 891 |
| 3. | Kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4. | Zysk/strata z lat ubiegłych | -101 856 | -192 618 | -283 339 | -373 935 | -455 139 |
| 5. | Zysk/strata netto | -90 762 | -90 721 | -90 596 | -81 204 | -73 149 |

Wzrost kapitału podstawowego oraz zapasowego nastąpi z zaplanowanych w Wieloletniej Prognozie Finansowej dokapitalizowań Spółki.

W pozycji zobowiązań dominującą wartość stanowią zmiany w zakresie kredytów i pożyczek.

W związku z zewnętrznym finansowaniem budowy Trasy Łagiewnickiej realizowanej w latach 2017-2022, w pozycji zobowiązania długoterminowe wykazano stan zadłużenia wobec instytucji finansujących tj. Banku Gospodarstwa Krajowego , Europejskiego Banku Inwestycyjnego oraz Polskiego Funduszu Rozwoju , przypadające do spłaty w dalszych latach obrotowych tj. w okresie dłuższym niż 12 miesięcy od dnia bilansowego. Spłaty kredytów przypadające w ciągu kolejnych 12 miesięcy od dnia bilansowego wykazano w zobowiązaniach krótkoterminowych.

Spłaty kredytów będą finansowane z dokapitalizowań Spółki zgodnie z Wieloletnia Prognozą Finansową Gminy Miejskiej Kraków.

Do obliczenia kosztów obsługi zadłużenia , do Planu przyjęto stawki WIBOR6M w wysokości:

2023 r. – 7,36%

2024 r. – 6,11 %

2025 r. – 6,11 %

2026 r. – 4,94 %

2027 r. – 3,96 %

Zestawienie 8 Harmonogram pobrań i spłat kredytów w zł.

| Rok | Spłata | z tego :kapitał | odsetki |
|---|---|---|---|
| 2023 | 83 321 412,77 | 27 586 412,77 | 55 735 000,00 |
| 2024 | 82 500 011,64 | 26 950 011,64 | 55 550 000,00 |
| 2025 | 83 031 905,33 | 27 765 905,33 | 55 266 000,00 |
| 2026 | 76 265 374,87 | 30 661 374,87 | 45 604 000,00 |
| 2027 | 70 603 553,98 | 33 349 553,98 | 37 254 000,00 |

Zaplanowane raty kapitałowo-odsetkowe dostosowane do zaplanowanych dokapitalizowań. Ostateczna wysokość spłat rat kapitałowo-odsetkowych będzie uwarunkowana obowiązującą w danym okresie odsetkowym stopą WIBOR 6M i wynikającą z tego faktu wysokością należnych odsetek.
Spłaty rat kapitałowych wynikają z obowiązujących harmonogramów spłat.

Harmonogram spłat rat kapitałowych przedstawia się następująco:

| | EBI | BGK | PFR FINAZ |
|---|---|---|---|
| cze.23 | 6 409,68 | 4 327,70 | 2 929,00 |
| gru.23 | 6 505,99 | 4 412,03 | 3 002,00 |
| cze.24 | 6 810,92 | 4 650,15 | 1 870,19 |
| gru.24 | 6 920,91 | 4 746,33 | 1 951,52 |
| cze.25 | 7 043,66 | 4 652,03 | 2 036,39 |
| gru.25 | 7 155,97 | 4 752,90 | 2 124,95 |
| cze.26 | 7 498,40 | 5 213,21 | 2 455,00 |
| gru.26 | 7 619,45 | 5 327,88 | 2 547,43 |
| cze.27 | 7 911,44 | 5 734,62 | 2 855,98 |
| gru.27 | 8 040,35 | 5 857,64 | 2 949,54 |
| cze.28 | 8 252,46 | 6 123,39 | 3 155,92 |
| gru.28 | 8 386,81 | 6 251,67 | 3 251,56 |
| cze.29 | 8 646,50 | 6 595,49 | 3 527,26 |
| gru.29 | 8 785,26 | 6 728,69 | 3 620,26 |
| cze.30 | 8 926,34 | 6 864,18 | 3 715,71 |
| gru.30 | 9 069,79 | 7 002,73 | 3 813,68 |
| cze.31 | 9 215,66 | 7 143,61 | 3 914,23 |
| gru.31 | 9 363,98 | 7 287,59 | 4 017,43 |
| cze.32 | 9 514,79 | 7 433,93 | 4 123,36 |
| gru.32 | 9 668,15 | 7 584,15 | 4 232,07 |
| cze.33 | 9 824,10 | 7 736,78 | 4 343,66 |
| gru.33 | 9 982,68 | 7 892,59 | 4 458,18 |
| cze.34 | 10 143,94 | 8 051,58 | 4 575,72 |
| gru.34 | 10 307,92 | 8 213,78 | 4 696,37 |
| cze.35 | 10 474,69 | 8 379,22 | 4 820,19 |
| gru.35 | 10 644,28 | 8 547,91 | 4 947,28 |
| cze.36 | 10 816,75 | 8 720,63 | 5 077,72 |
| gru.36 | 10 992,14 | 8 895,89 | 5 211,60 |
| cze.37 | 11 170,52 | 9 075,22 | 5 350,01 |
| gru.37 | 11 351,93 | 9 257,89 | 5 491,06 |
| cze.38 | 11 536,43 | 9 444,68 | 5 635,84 |
| gru.38 | 11 724,08 | 9 634,86 | 5 784,44 |
| cze.39 | 11 914,93 | 9 829,20 | 5 936,95 |
| gru.39 | 12 109,03 | 10 026,98 | 6 093,48 |
| cze.40 | 12 308,45 | 10 233,47 | 6 253,78 |
| gru.40 | 12 624,17 | 10 729,79 | 6 418,68 |
| cze.41 | - | - | 6 588,46 |

Wartość rozliczeń międzyokresowych wynika z rozliczeń przyznanej dotacji ze środków funduszy europejskich na sfinansowanie budowy linii tramwajowej wzdłuż Trasy Łagiewnickiej.

## 5. Przepływy pieniężne

Przepływy pieniężne przedstawiają wpływy i wydatki środków pieniężnych w podziale na działalność operacyjną, inwestycyjną i finansową.

W działalności inwestycyjnej wykazano po stronie wpływów - wpływy z lokat długoterminowych , po stronie wydatków : w latach 2023 i 2024 wydatki inwestycyjne na wybudowanie zawrotki ul Witosa oraz dokończenie prac planistycznych Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej .

W działalności finansowej wykazano po stronie wpływów kwoty dokapitalizowań, po stronie wydatków kwoty rat kapitałowo-odsetkowych.

Wpływy z dokapitalizowań zaplanowano zgodnie z WPF w wysokości:

W 2023 r. - 87 909 tyś zł

W 2024 r. - 81 195 tyś zł

W 2025 r. - 81 198 tyś zł

W 2026 r. - 75 722 tyś zł

W 2027 r. - 72 319 tyś zł.

Spłaty rat kapitałowo- odsetkowych :

w 2023r. - 83 321 tyś zł

w 2024 r. - 82 500 tyś zł

w 2025 r. - 83 031 tyś zł

w 2026 r. - 76 265 tyś zł

w 2027 r. 70 603 tyś zł

Wysoki stan środków pieniężnych w poszczególnych latach :

| Lp. | Wyszczególnienie | PLAN 2023 | PLAN 2024 | PLAN 2025 | PLAN 2026 | PLAN 2027 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | tys. zł | | | | |
| | *- środki pieniężne* | *50 988* | *54 936* | *53 870* | *53 830* | *55 763* |

wynika z zawartych umów o finansowanie i ma stanowić zabezpieczenie spłaty kredytów przypadających w kolejnym terminie spłaty oraz zabezpieczenie środków na przyszłe naprawy i remonty.

Struktura środków pieniężnych przedstawia się następująco:

- na Rachunku Rezerwy na Obsługę Długu - w latach 2023 do 2027 powinno być zgromadzone od 42 mln zł do 33 mln zł ( tendencja spadkowa)

- na Rachunku Rezerwy Remontowej – w latach 2023 do 2027 powinno być zgromadzone od 2,9 mln zł do 14,8 mln zł ( tendencja wzrostowa)

-pozostałe środki na rachunku bieżącej obsługi oraz Rachunku Funduszu świadczeń Socjalnych służyć powinny działalności bieżącej.

## 6. Wskaźniki finansowe

Zadanie własne Gminy Miejskiej Kraków, do realizacji którego została powołana Spółka, w założeniach nie dopuszcza prowadzenia działalności gospodarczej, **w tym uzyskiwania przychodów w celach zarobkowych**. Z tego względu, nie wszystkie pomiary efektywności ekonomicznej, przy zastosowaniu ogólnych wskaźników mikroekonomicznych można było wykazać.
Plan finansowy Spółki zakłada finansowanie Spółki z:
- rekompensat GMK z tytułu prac utrzymaniowych,
- dokapitalizowań , z przeznaczeniem na finansowanie zadań inwestycyjnych ( Prace Planistyczne Trasa Pychowicka i Zwierzyniecka oraz Zawrotka przy ul.Witosa) oraz obsługę zobowiązań finansowych Spółki, zaciągniętych na budowę Trasy Łagiewnickiej.

Zaplanowane wpływy i wydatki Spółki pozwalają zachować zdolność Spółki do terminowego regulowania zaciągniętych zobowiązań.
Kluczowymi wskaźnikami są:
-wskaźnik płynności oraz
-wskaźnik stopnia zadłużenia.
Zachowanie płynności finansowej obrazują wskaźniki płynności , których wysokość w latach 2023 do 2027 kształtuje się na bezpiecznym poziomie od 2 do 1,6.
Zapewnienie pokrycia zobowiązań finansowych z zaplanowanych dokapitalizowań , pozwala na utrzymanie wskaźnika zadłużenia na poziomie od 94,81 do 97,4 % w 2027 .
Plan finansowy Spółki zakłada generowanie strat bilansowych w całym okresie objętym Planem. Straty w kolejnych latach wynikają z niepełnego pokrycia kosztów przychodami uzyskiwanymi z Gminy Miejskiej Kraków (brak pokrycia kosztów amortyzacji). Obsługa zadłużenia odbywać się będzie poprzez dokapitalizowania, w ramach których na pokrycie generowanych strat założono agio emisyjne.

**Prognoza finansowa Spółki przedstawiona została w części tabelarycznej Planu (tabele 1-11).**

## VI. OPIS ISTOTNYCH CZYNNIKÓW RYZYKA I ZAGROŻEŃ KONTYNUOWANIA DZIAŁALNOŚCI

Mianem ryzyka określa się w Spółce prawdopodobieństwo wystąpienia określonych zdarzeń istotnych z punktu widzenia wartości Spółki, realizowanych wyników lub możliwości kontynuowania poszczególnych działalności. Analiza prawdopodobieństwa ich wystąpienia stanowi istotny element procesu decyzyjnego realizowanego przez Zarząd Spółki. Spółka zarządza ryzykiem w sposób aktywny, polegający na podejmowaniu decyzji i realizacji działań prowadzących do osiągnięcia akceptowalnego poziomu ryzyka. Identyfikacja ryzyka polega na określeniu stanu faktycznego Spółki i jej otoczenia, wyodrębnieniu potencjalnych zagrożeń, a następnie poddanie ich analizie oraz ich zdefiniowaniu i usystematyzowaniu. Dokonywana jest zarówno analiza polegająca na ocenie istotności ryzyka oraz analiza obejmująca pomiary prawdopodobieństwa wystąpienia poszczególnych czynników ryzyka oraz możliwości ich uniknięcia. Następnie dokonywane jest szacowanie ryzyk i analiza. Na tej podstawie Spółka określa sposób postępowania, działania zapobiegawcze, sposób reagowania (działania korygujące i naprawcze) oraz sposób monitorowania i kontroli ryzyka.

**Analiza ryzyka Trasa Łagiewnicka**

1. **Ryzyko operacyjne na etapie eksploatacji, w tym związane z ekstremalnymi warunkami atmosferycznymi.**

W tej grupie ryzyk mogą zaistnieć sytuacje powodujące:
- awarie zrealizowanej infrastruktury. Pomimo, iż realizacja prowadzona była przez profesjonalne podmioty, istnieje możliwość zaistnienia awarii elementów realizowanego przedmiotu zamówienia. Awaria może nastąpić z przyczyn wad ukrytych elementów; jak również z przyczyn wystąpienia czynników zewnętrznych powodujących wystąpienie awarii.
W ocenie Spółki stosowane zasady przeciwdziałania ryzyku pozwalają na jego kontrolowanie w wystarczającym stopniu, w związku z czym przedmiotowe ryzyko zostało określone jako „niskie". W celu zminimalizowania ewentualnego ryzyka prowadzony jest szczegółowy nadzór nad bieżącym stanem technicznych zrealizowanych elementów infrastruktury w celu bieżącego usuwania ewentualnych nieprawidłowości poprzez zgłaszanie w trybie gwarancji bądź usuwanie w ramach bieżącego utrzymania.
- wystąpienie zdarzeń losowych uniemożliwiających użytkowanie zrealizowanej infrastruktury. Brak możliwości korzystania może nastąpić z przyczyn klimatycznych (np. opady śniegu, gołoledź, powódź) oraz z przyczyn zdarzeń losowych (np. wypadki, pożar, zamachy terrorystyczne). W ocenie Spółki przedmiotowe ryzyko zostało określone na poziomie „niskim".
W związku z tym prowadzony będzie szczegółowy nadzór nad prawidłowością zachowań uczestników ruchu drogowego za pośrednictwem Centrum Zarządzania Trzecią Obwodnicą.
W przypadku zaistnienia zdarzeń klimatycznych bądź losowych uruchomione zostaną specjalne procedury w celu likwidacji zdarzenia bądź zapobieżeniu rozprzestrzenienia się zdarzenia.

**2. Ryzyko zdarzeń spowodowanych działaniem osób 3 lub zdarzeń losowych (kradzieże , akty wandali, wypadki i pożary).**

Mimo dołożenia należytej staranności w zakresie nadzoru nad zrealizowaną infrastrukturą istnieje możliwość zaistnienia zdarzeń losowych mogących wpłynąć na użytkowanie obiektu prawdopodobieństwo wystąpienia „średnie".
Przeciwdziałanie ryzyku

- Całość inwestycji objęta monitoringiem który ma na celu zabezpieczeniem przed aktami wandalizmu a w przypadku zdarzeń przez uczestników ruchu drogowego ich identyfikację i dochodzenie odszkodowań od sprawców.
- Całość inwestycji została ubezpieczona od w/w zdarzeń które w przypadku zaistnienia i braku możliwości uzyskania odszkodowania od sprawców pokryte zostanie z ubezpieczenia.

**3. Ryzyko stopy procentowej.**

Ryzyko negatywnego wpływu poziomu rynkowych stóp procentowych wynika z posiadanych przez Spółkę kredytów inwestycyjnych oraz pożyczki podporządkowanej , których transze kredytowe oprocentowane są według zmiennej stopy referencyjnej: WIBOR 6M. Powoduje to zwiększone koszty oraz zwiększone wypływy środków pieniężnych w przypadku wzrostu stóp procentowych, co miało miejsce w 2022 r. Wzrost stóp procentowych polskiego rynku międzybankowego jest ściśle związany z polityką Rady Polityki Pieniężnej, a ta zapowiada że w 2023 stopy procentowe mogą ulegać stopniowemu obniżeniu. Na moment sporządzania niniejszego Planu stopa WIBOR 6 wynosi 7,05% . Ryzyko to jest częściowo eliminowane poprzez wpływy z lokowania wolnych środków pieniężnych na rynku bankowym, jednakże oprocentowanie instrumentów lokacyjnych nie podąża za zmianą stóp procentowych, do których odnosi się oprocentowanie kredytów. Oprocentowanie kredytów ustalane jest w okresach półrocznych na 20 czerwca oraz 20 grudnia każdego roku . Dlatego ważne dla wyniku finansowego Spółki będą dane o stawce WIBOR6M na każdy dzień 20 czerwca i 20 grudnia poszczególnych lat.

**4. Ryzyko inflacji oraz wzrostu kosztów eksploatacyjnych**

Kształtowanie się cen surowców i żywności, reakcja konsumentów na wysoką inflację wpływa na obecną sytuację gospodarczą. Przekroczenie budżetów zaplanowanych na koszty eksploatacyjne w poszczególnych latach, spowodowane znacznym (możliwe ponad zakładany wskaźnik inflacji) wzrostem cen zamawianych usług. Wysoka inflacja wywołuje presje płacowe i podwyżki cen materiałów oraz usług. W Spółce na bieżąco prowadzona będzie analiza i kontrola połączona z procesem podejmowania decyzji reagujących na sytuację na rynku. Prawdopodobieństwo wystąpienia „średnie". Sposób działania na wystąpienie ryzyka to monitorowanie realizowanych kontraktów. Stosowanie odpowiednich klauzul umownych. Stosowanie ostrożnych założeń w zakresie szacowania kosztów i terminów.

**5. Ryzyko prawne (braku zgodności)**

Ryzyko wynikające z niestabilności uregulowań prawnych lub zmian w orzecznictwie, a także z niekorzystnych dla prowadzonej przez Spółkę działalności zmian w prawie, przygotowywanych i uchwalonych zarówno przez polskiego, jak i wspólnotowego prawodawcę w krótkim czasie wprowadzenia przepisów w życie, wątpliwości interpretacyjnych, błędnego lub zbyt późnego opracowania lub uchwalenia regulacji prawnych wewnątrz Spółki, mogące polegać na niedostosowaniu stanu faktycznego Spółki do obowiązujących wzorców, regulacji i przepisów oraz związanych z tym sankcjami prawnymi.

W celu minimalizacji skutków tego ryzyka Spółka na bieżąco będzie śledzić zmiany obowiązujących przepisów oraz uwzględniać wprowadzane zmiany poprzez bieżące decyzje zarządcze.

### 6. Ryzyko związane z realizacją prac planistycznych Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej.

- Ryzyka administracyjne dotyczące opóźnienia w uzyskaniu opinii i decyzji, co będzie miało wpływ na wydłużenie procedur administracyjnych, co w konsekwencji będzie skutkować koniecznością poniesienia dodatkowych kosztów oraz ewentualnym wydłużeniem czasu realizacji projektu.

Ryzyko zostało określone na poziomie „średnim".
Spółka zabezpiecza się przed takim ryzykiem poprzez ciągłe monitorowane ryzyka do czasu uzyskania ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Dodatkowo w przypadku zaistnienia zdarzeń związanych z ryzykiem podejmowane będą niezwłoczne reakcje.

- Ryzyka operacyjne związane z realizacją projektu, mające związek z opóźnieniami w realizacji projektu na etapie projektowania. Pomimo iż szczegółowo oszacowano czasokres realizacji prac projektowych, może się zdarzyć, że nastąpią opóźnienia w realizacji projektu:

- z winy wykonawcy prac projektowych,
- ze względu na procedury administracyjne, uzyskiwanie uzgodnień, rozpatrywanie wniosków mieszkańców,
- protesty społeczne.

Spółka prowadzi w sposób ciągły poprzez nadzór procesu opracowania i uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

- Ryzyka społeczne, odnoszące się do protestów społecznych związanych z przedmiotem zadania w związku z realizacją inwestycji infrastrukturalnej w obszarze terenów zielonych o charakterze rekreacyjnym i mieszkaniowym.

Ryzyko będzie monitorowane do czasu zakończenia opracowania w zakresie konsultacji społecznych. Będzie prowadzony dialog z uczestnikami postępowania w celu eliminacji elementów mogących stanowić przedmiot protestów lub odwołań.
Z przeprowadzonej analizy ryzyka dla przygotowania realizacji Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej wynikają następujące wnioski:
W Zadaniu zidentyfikowano i przeanalizowano kluczowe aktywne ryzyka związane z fazą realizacji. W celu minimalizacji zidentyfikowanych ryzyk konieczne jest monitorowanie statusu zadania przez cały okres realizacji oraz natychmiastowe i prawidłowe reagowanie na wszelkie nieprawidłowości i potencjalne zagrożenia.

## VII. ROZWÓJ ELEKTROMOBILNOŚCI W SPÓŁCE

Zgodnie z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych ustawodawca zobowiązuje jednostki wykonujące zadania publiczne do posiadania co najmniej 10% od 1 stycznia 2022 roku oraz przynajmniej 30% do dnia 1 stycznia 2025 roku pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym.
Spółka planuje posiadanie w swojej flocie 1 pojazdu samochodowego o napędzie elektrycznym.
Przy budynku technicznym CZTO przy ul Zbrojarzy 78 zainstalowano punkt ładowania pojazdów elektrycznych.
W planie na 2023 rok w w/w obszarze przewidziano działania:

- uczestnictwo w przetargu organizowanym przez Krakowski Holding Komunalny S.A. w Krakowie, dotyczącym najmu samochodów elektrycznych.

## VIII. KLUCZOWE ZADANIA LUB PROJEKTY

Podstawowymi zadaniami Spółki są:

- Utrzymanie wybudowanej w latach 2017 do 2022 r infrastruktury tj. Trasy Łagiewnickiej od skrzyżowania z ul. Grota Roweckiego do skrzyżowania z ul. Beskidzką i z ul. Halszki wraz z budową odcinka linii tramwajowej od istniejącej pętli tramwajowej os. Kurdwanów do ul. Zakopiańskiej w Krakowie,.
- Przeprowadzenie konsultacji społecznych, opracowanie koncepcji, pozyskanie decyzji środowiskowej oraz pozyskanie innych stosownych zgód, pozwoleń, warunków, decyzji i opracowań w tym warunków Programu Funkcjonalno-Użytkowego w celu przygotowania udzielenia zamówienia publicznego na usługi projektowe i realizację robót budowlanych w zakresie inwestycji Trasa Pychowicka oraz Trasa Zwierzyniecka.

Zgodnie z uzyskaną Decyzją o Środowiskowych Uwarunkowaniach Zgody na Realizację Przedsięwzięcia z dnia 2011-09-05 (znak OO.4200.11.2011.ASu), planowane przedsięwzięcie inwestycyjne nie będzie powodować ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska.
Na etapie eksploatacji, emitowane będą typowe zanieczyszczenia komunikacyjne, związane z ruchem pojazdów samochodowych napędzanych silnikami spalinowymi, tj.: dwutlenek siarki, tlenki azotu, tlenek węgla, węglowodory alifatyczne i aromatyczne oraz pył. Największy udział w emisji z komunikacyjnych źródeł mają dwutlenek azotu i tlenek węgla.
Gazem cieplarnianym, emitowanym w związku z realizacją i eksploatacją inwestycji będzie dwutlenek węgla. Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja dwutlenku węgla w wyniku spalania paliw w silnikach samochodów i maszyn wykorzystywanych do prowadzenia robót. Wielkość emisji zależeć będzie od ilości sprzętu zaangażowanego do prac i ich parametrów. Emisja ta będzie stosunkowo niewielka i krótkotrwała, stąd oddziaływanie etapu budowy na klimat będzie minimalne.
Na etapie eksploatacji infrastruktury powstałej w wyniku realizacji inwestycji źródłem emisji gazów cieplarnianych do atmosfery będzie głównie ruch pojazdów spalinowych. Oczekuje się, że ruch na analizowanych drogach będzie odbywał się płynnie, co będzie wynikać z projektowanej rozbudowy, obejmującej m.in. wykonanie nowej nawierzchni jezdni i przebudowę skrzyżowań oraz przebudowę wiaduktów (poszerzenie przejazdów pod wiaduktami kolejowymi). W związku z tym, można oczekiwać, że pojazdy będą spalały znacznie mniej paliwa niż gdyby poruszały się ulicami o złym stanie technicznym nawierzchni oraz tworzyły zatory na skrzyżowaniach, a tym samym emitowane będą mniejsze ilości gazu do atmosfery.
Ponadto, oddziaływanie drogi ma zwykle znaczenie dla mikroklimatu najbliższego otoczenia oraz jej szczególnych elementów, takich jak stoki nasypów i wykopów, co może skutkować zwiększonym nagrzewaniem, a tym samym różnicami w lokalnej temperaturze gruntu, wielkości parowania czy długości zalegania pokrywy śnieżnej. Różnice te są jednak niewielkie i w ogólnym rozrachunku bilansują się, nie wpływając w istotny sposób na zmiany lokalnego klimatu.
Z punktu widzenia efektu skumulowanego, uwzględniającego powiązania projektowanego przedsięwzięcia z całościowym systemem komunikacyjnym Miasta i ogólny (w skali całego miasta) efekt środowiskowy, wynikający z realizacji przedsięwzięcia, należy stwierdzić, że przedsięwzięcie będzie miało pozytywny wpływ na jakość powietrza w skali Miasta.
Przejawi się to przede wszystkim, w zmniejszeniu, w skali całego Miasta, emisji do powietrza zanieczyszczeń motoryzacyjnych, w związku z:

- zwiększeniem udziału w transporcie miejskim ekologicznego tramwaju, a co za tym idzie, zmniejszeniem emisji zarówno z pojazdów komunikacji miejskiej (autobusów), jak i pojazdów indywidualnych,

- poprawą warunków ruchu w rejonie przedsięwzięcia, w związku z budową nowych połączeń drogowych, co skutkować będzie usprawnieniem ruchu pojazdów samochodowych na terenie Miasta - konsekwencją poprawy parametrów ruchu jest spadek emisji zanieczyszczeń.

Wybudowana Trasa Łagiewnicka przyczyni się do realizacji celów i założeń określonych w Osi priorytetowej VI „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach", którymi są większe wykorzystanie niskoemisyjnego transportu miejskiego poprzez rozwój i integrację systemów publicznego transportu zbiorowego w miastach. Dzięki podejmowanym działaniom nastąpi poprawa płynności ruchu i ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w Krakowie i na jego obszarach funkcjonalnych. Projekt wpisuje się w cele i działania Strategii poprzez inwestycje w usprawnienie niskoemisyjnego transportu miejskiego.

Strategicznymi projektami Spółki są:

- Zapewnienie zdatności do użytku wybudowanej infrastruktury Trasy Łagiewnickiej do 31.12.2042 r.,
- Przygotowanie do realizacji w zakresie inwestycji Trasa Pychowicka oraz Trasa Zwierzyniecka,
- Budowa zawrotki w ciągu ul. Witosa.

## IX. PODSUMOWANIE

Wykonanie przedstawionego Planu rzeczowo - finansowego na lata 2023 do 2027 zapewni prawidłową eksploatację powstałej infrastruktury drogowej i tramwajowej Trasy Łagiewnickiej, spłatę rat kapitałowych z tytułu zaciągniętych kredytów inwestycyjnych oraz odsetek od tych kredytów. Ponadto przyjęte założenia gwarantują utrzymanie płynności finansowej oraz pozwolą na kontynuację swojej działalności statutowej przez następne lata.

| Prezes Zarządu | Wiceprezes Zarządu | Członek Zarządu |
|---|---|---|
| ..... | ..... | ..... |
| Mariusz Piątkowski | Marcin Korusiewicz | Krzysztof Migdał |

## X. CZĘŚĆ TABELARYCZNA

Tabela 1 Przychody i koszty według rodzajów działalności

| Lp. | Wyszczególnienie | PW 2022 | PLAN 2023 | PLAN 2024 | PLAN 2025 | PLAN 2026 | PLAN 2027 | Dynamika 7/2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | tys. zł | | | | | | % |
| | *1* | *2* | *3* | *4* | *5* | *6* | *7* | *8* |
| | - przychody finansowe | 1 392 | 1 226 | 1 203 | 1 191 | 1 180 | 1 168 | 84% |
| | w tym: zysk z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych wg MPW | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| **2.** | **KOSZTY OGÓŁEM, z tego:** | **90 559** | **110 996** | **111 834** | **112 438** | **103 601** | **96 121** | **106%** |
| | - koszty operacyjne | 19 338 | 55 201 | 56 219 | 57 102 | 57 922 | 58 787 | 304% |
| | - pozostałe koszty operacyjne** | 46 102 | 60 | 65 | 70 | 75 | 80 | 17% |
| | - koszty finansowe | 25 119 | 55 735 | 55 550 | 55 266 | 45 604 | 37 254 | 148% |
| | w tym: strata z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych wg MPW | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% |

Tabela 2 Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi

| Lp. | Wyszczególnienie | PW 2022 | PLAN 2023 | PLAN 2024 | PLAN 2025 | PLAN 2026 | PLAN 2027 | Dynamika 7/2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | tys. zł | | | | | | % |
| | *1* | *2* | *3* | *4* | *5* | *6* | *7* | *8* |
| **I.** | **Przychody ze sprzedaży usług i zrównane z nimi, z tego:** | **3 670** | **14 545** | **15 447** | **16 188** | **16 755** | **17 341** | **473%** |
| 1. | *przychody z tytułu utrzymania wybudowanej infrastruktury* | 3 670 | 14 545 | 15 447 | 16 188 | 16 755 | 17 341 | 473% |
| 2. | | | | | | | | |
| 3. | | | | | | | | |
| 4. | | | | | | | | |
| 5. | | | | | | | | |
| 6. | | | | | | | | |

** zgodnie ze założonym okresem planistycznym*

Tabela 3 Koszty działalności operacyjnej w układzie rodzajowym

| Lp. | Wyszczególnienie | PW 2022 | PLAN 2023 | PLAN 2024 | PLAN 2025 | PLAN 2026 | PLAN 2027 | Dynamika 7/2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | tys. zł | | | | | | % |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| **I.** | **Koszty działalności operacyjnej, w tym:** | **19 338** | **55 201** | **56 219** | **57 102** | **57 922** | **58 787** | **304%** |
| 1. | Amortyzacja | 13 546 | 40 584 | 40 584 | 40 584 | 40 584 | 40 584 | 300% |
| 2. | Zużycie materiałów i energii | 932 | 3 123 | 3 317 | 3 476 | 3 597 | 3 723 | 400% |
| 3. | Usługi obce | 792 | 4 271 | 4 536 | 4 754 | 4 920 | 5 092 | 643% |
| 4. | Podatki i opłaty | 64 | 132 | 140 | 145 | 150 | 155 | 242% |
| 5. | Koszty wynagrodzeń, w tym: | 3 647 | 6 571 | 7 090 | 7 565 | 8 072 | 8 613 | 236% |
| | *- wynagrodzenia osobowe* | *2 152* | *4 181* | *4 511* | *4 814* | *5 136* | *5 480* | 255% |
| | *- wynagrodzenia bezosobowe* | *993* | *1 324* | *1 429* | *1 524* | *1 626* | *1 735* | 175% |
| | *- świadczenia na rzecz pracowników* | *502* | *1 066* | *1 150* | *1 227* | *1 310* | *1 397* | 278% |
| 6. | Pozostałe koszty rodzajowe | 357 | 520 | 552 | 579 | 599 | 620 | 174% |
| 7. | Wartość sprzedanych towarów i materiałów | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% |

** zgodnie ze założonym okresem planistycznym*

Tabela 4 Wynik finansowy

| Lp. | Wyszczególnienie | PW 2022 | PLAN 2023 | PLAN 2024 | PLAN 2025 | PLAN 2026 | PLAN 2027 | Dynamika 7/2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | tys. zł | | | | | | % |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| **1.** | **Zysk / strata na działalności, z tego:** | **-82 061** | **-90 762** | **-90 721** | **-90 596** | **-81 204** | **-73 149** | **89%** |
| | *- operacyjnej* | *-15 668* | *-40 656* | *-40 772* | *-40 914* | *-41 168* | *-41 446* | *265%* |
| | *- pozostałej operacyjnej* | *-42 666* | *4 403* | *4 398* | *4 393* | *4 388* | *4 383* | *-10%* |
| | *- finansowej* | *-23 727* | *-54 509* | *-54 347* | *-54 075* | *-44 424* | *-36 086* | *152%* |
| | *w tym: zysk (strata) z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych wg MPW* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0%* |
| **2.** | **Podatek dochodowy** | | | | | | | |
| **3.** | **Zysk / strata netto** | **-82 061** | **-90 762** | **-90 721** | **-90 596** | **-81 204** | **-73 149** | **89%** |

Tabela 5 Zatrudnienie i płace

| Lp. | Wyszczególnienie | PW 2022 | PLAN 2023 | PLAN 2024 | PLAN 2025 | PLAN 2026 | PLAN 2027 | Dynamika 7/2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | tys. zł | | | | | | % |
| | *1* | *2* | *3* | *4* | *5* | *6* | *7* | *8* |
| **I** | **Zatrudnienie i płace** | | | | | | | |
| **1.** | **Średnioroczna liczba zatrudnionych** *(etaty)* | **23** | **35** | **35** | **35** | **35** | **35** | **152,17%** |
| **2.** | **Średnioroczna liczba zatrudnionych** *(osoby)* | **25** | **35** | **35** | **35** | **35** | **35** | **140,00%** |
| **3.** | **Liczba zatrudnionych na koniec roku** *(etaty)* | **31** | **32** | **35** | **35** | **35** | **35** | **112,90%** |
| **4.** | Wynagrodzenia pracowników ogółem *(tys. zł)* ** | 2 861 | 4 181 | 4 511 | 4 814 | 5 136 | 5 480 | 191,55% |
| | *w tym: nagrody* | *160* | *201* | *228* | *220* | *297* | *322* | *201,25%* |
| | *odprawy i ekwiwalenty* | *0* | *0* | *16* | *39* | *46* | *0* | *0,00%* |
| **5.** | **Przeciętne wynagrodzenie ogółem (zł/etat/m-c)** | **10 321** | **10 026** | **10 741** | **11 461** | **12 229** | **13 048** | **126,42%** |
| **6.** | **Przeciętne wynagrodzenie bez nagród, odpraw i ekwiwalentów (zł/etat/m-c)** | **9744** | **9544** | **10 160** | **10 844** | **11 412** | **12 281** | *126,04%* |
| **II** | **Koszty organów spółki** | *1295* | *1477* | *1594* | *1700* | *1814* | *1936* | *149,49%* |

** zgodnie z założonym okresem planistycznym*

Tabela 6 Przepływy pieniężne

| Lp. | Wyszczególnienie | PW 2022 | PLAN 2023 | PLAN 2024 | PLAN 2025 | PLAN 2026 | PLAN 2027 | Dynamika 7/2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | tys. zł | | | | | | % |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| **A.** | **PRZEPŁYWY Z DZIAŁNOŚCI OPERACYJNEJ** | **-3 079** | **301** | **303** | **-425** | **-679** | **-952** | **31%** |
| 1. | Zysk netto | **-82 061** | **-90 762** | **-90 721** | **-90 596** | **-81 204** | **-73 149** | 89% |
| 2. | Korekty o pozycje | **78 982** | **91 063** | **91 024** | **90 171** | **80 525** | **72 197** | 91% |
| | *- amortyzacja* | *13 546* | *40 584* | *40 584* | *40 584* | *40 584* | *40 584* | 300% |
| | *- odsetki i udziały w zyskach (dywidendy)* | *24 984* | *55 735* | *55 550* | *55 266* | *45 604* | *37 254* | 149% |
| | *- zysk (strata) z tytułu różnic kursowych* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | 0% |
| | *- zysk (strata) z działalności inwestycyjnej* | *-1 391* | *-1 226* | *-1 203* | *-1 191* | *-1 180* | *-1 168* | 84% |
| | *- zmiana stanu rezerw* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | 0% |
| | *- zmiana stanu należności* | *-889* | *-706* | *-100* | *-35* | *-40* | *-30* | 3% |
| | *- zmiana stanu zobowiązań* | *446* | *1 150* | *-823* | *20* | *30* | *20* | 4% |
| | *- zmiana stanu rozliczeń miedzyokresowych* | *-508* | *-9* | *0* | *-10* | *-10* | *0* | 0% |
| | *- pozostałe korekty(prow.od zaangaż.k.fin., w 2022 r odpis akt.)* | *42 794* | *-4 465* | *-2 984* | *-4 463* | *-4 463* | *-4 463* | -10% |
| 3. | Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej razem ( 1 + 2) | **-3 079** | **301** | **303** | **-425** | **-679** | **-952** | 31% |
| **B.** | **PRZEPŁYWY Z DZIAŁNOŚCI INWESTYCYJNEJ** | **-126 567** | **2 861** | **4 950** | **1 191** | **1 180** | **1 168** | **-92%** |
| 1. | Wpływy | 11 699 | 18 876 | 7 778 | 1 191 | 1 180 | 1 168 | 10% |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2. | Wydatki | 138 266 | 16 015 | 2 828 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 3. | Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej razem ( 1 + 2) | **-126 567** | **2 861** | **4 950** | **1 191** | **1 180** | **1 168** | -92% |
| **C.** | **PRZEPŁYWY Z DZIAŁNOŚCI FINANSOWEJ** | **133 140** | **9 676** | **-1 305** | **-1 832** | **-541** | **1 717** | **1%** |
| 1. | Wpływy | 203 147 | 92 997 | 81 195 | 81 198 | 75 722 | 72 319 | 36% |
| 2. | Wydatki | 70 007 | 83 321 | 82 500 | 83 030 | 76 263 | 70 602 | 101% |
| 3. | Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej razem ( 1 + 2) | **133 140** | **9 676** | **-1 305** | **-1 832** | **-541** | **1 717** | 1% |
| **D.** | **PRZEPŁYWY PIENIEŻNE RAZEM (A+B+C)** | **3 494** | **12 838** | **3 948** | **-1 066** | **-40** | **1 933** | **55%** |
| **E.** | **BILANSOWA ZMIANA STANU ŚRODKÓW** | **132 785** | **21 111** | **-1 748** | **-8 207** | **-4 302** | **338** | **0%** |
| | **- zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | 0% |
| **F.** | **ŚRODKI PIENIĘŻNE NA POCZĄTEK OKRESU** | **34 656** | **38 150** | **50 988** | **54 936** | **53 870** | **53 830** | **155%** |
| **G.** | **ŚRODKI PIENIĘŻNE NA KONIEC OKRESU (D+F)** | **38 150** | **50 988** | **54 936** | **53 870** | **53 830** | **55 763** | **146%** |

** zgodnie ze założonym okresem planistycznym*

Tabela 7 Bilans – Aktywa

| Lp. | Wyszczególnienie | PW 2022 | PLAN 2023 | PLAN 2024 | PLAN 2025 | PLAN 2026 | PLAN 2027 | Dynamika 7/2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | tys. zł | | | | | | % |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| **A.** | **Aktywa trwałe** | **837 576** | **806 432** | **768 676** | **728 090** | **687 504** | **646 918** | **77%** |
| 1. | Wartości niematerialne i prawne | 17 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 2. | Rzeczowe aktywa trwałe, w tym: | 837 559 | 806 419 | 768 676 | 728 090 | 687 504 | 646 918 | 77% |
| A. | *nakłady Trasa Łagiewnicka* | *834 520* | *793 936* | *754 205* | *714 301* | *674 397* | *634 493* | 76% |
| B. | *nakłady Pychowicka Zwierzyniecka* | *2 965* | *7 811* | *10 161* | *9 683* | *9 205* | *8 727* | 294% |
| C. | *nakłady Zawrotka Witosa* | *0* | *4 500* | *4 298* | *4 096* | *3 894* | *3 692* | 0% |
| D. | *pozostałe środki trwałe* | *74* | *172* | *12* | *10* | *8* | *6* | *811%* |
| 3. | Należności długoterminowe | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 4. | Inwestycje długoterminowe | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 5. | Długoterminowe rozl. międzyokres. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| **B.** | **Aktywa obrotowe** | **57 449** | **59 928** | **57 401** | **56 380** | **56 390** | **58 353** | **102%** |
| 1. | Zapasy | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 2. | Należności krótkoterminowe, w tym: | 1 139 | 1 845 | 1 945 | 1 980 | 2 020 | 2 050 | 180% |
| | *- z tyt. robót, dostaw i usług* | *1 089* | *1 845* | *1 945* | *1 980* | *2 020* | *2 050* | 188% |
| 3. | Inwestycje krótkoterminowe, w tym: | 55 799 | 57 563 | 54 936 | 53 870 | 53 830 | 55 763 | 100% |
| | *- środki pieniężne* | *38 150* | *50 988* | *54 936* | *53 870* | *53 830* | *55 763* | *146%* |
| 4. | Krótkoterminowe rozl. międzyokres. | *511* | *520* | *520* | *530* | *540* | *540* | 106% |
| **C.** | **Należne wpłaty na kapitał (fundusz) podstawowy** | | | | | | | |
| **D.** | **Udziały (akcje) własne** | | | | | | | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **SUMA AKTYWÓW** | **895 025** | **866 360** | **826 077** | **784 470** | **743 894** | **705 271** | **79%** |

** zgodnie ze założonym okresem planistycznym*

Tabela 8 Bilans – Pasywa

| Lp. | Wyszczególnienie | PW 2022 | PLAN 2023 | PLAN 2024 | PLAN 2025 | PLAN 2026 | PLAN 2027 | Dynamika 7/2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | tys. zł | | | | | | % |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| **A.** | **Kapitał własny** | **46 411** | **43 558** | **34 032** | **24 634** | **19 152** | **18 322** | **39%** |
| 1. | Kapitał podstawowy | 30 041 | 38 516 | 38 988 | 41 018 | 42 911 | 44 719 | 149% |
| 2. | Kapitał zapasowy | 118 226 | 197 660 | 278 383 | 357 551 | 431 380 | 501 891 | 425% |
| 3. | Kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 4. | Zysk/strata z lat ubiegłych | -19 795 | -101 856 | -192 618 | -283 339 | -373 935 | -455 139 | 2299% |
| 5. | Zysk/strata netto | -82 061 | -90 762 | -90 721 | -90 596 | -81 204 | -73 149 | 89% |
| 6. | Odpisy zysku netto w ciągu roku obrotowego (wielkość ujemna) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| **B.** | **Zobowiązania i rezerwy na zobow.** | **848 614** | **822 802** | **792 045** | **759 836** | **724 742** | **686 949** | **81%** |
| 1. | Rezerwy na zobowiązania | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 2. | Zobowiązania długoterminowe, w tym: | 728 859 | 702 273 | 674 508 | 643 846 | 610 497 | 575 075 | 79% |
| | *- z tyt. kredytów i pożyczek* | *728 859* | *702 273* | *674 508* | *643 846* | *610 497* | *575 075* | 79% |
| 3. | Zobowiązania krótkoterminowe, w tym: | 28 903 | 29 053 | 29 045 | 31 961 | 34 679 | 36 771 | 127% |
| | *- z tyt. dostaw i usług* | *307* | *700* | 730 | 750 | 780 | 800 | 261% |
| | *- z tyt. kredytów i pożyczek* | *27 950* | *26 950* | *27 765* | *30 661* | *33 349* | *35 421* | 127% |
| 4. | Rozliczenia międzyokresowe | 90 852 | 91 476 | 88 492 | 84 029 | 79 566 | 75 103 | 83% |
| | **SUMA PASYWÓW** | **895 025** | **866 360** | **826 077** | **784 470** | **743 894** | **705 271** | **79%** |

** zgodnie ze założonym okresem planistycznym*

Tabela 9 Wydatki inwestycyjne i źródła ich finansowania

| Lp. | Wyszczególnienie | PW 2022 | PLAN 2023 | PLAN 2024 | PLAN 2025 | PLAN 2026 | PLAN 2027 | Dynamika 7/2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | tys. zł | | | | | | % |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| **1.** | **Wydatki na inwestycje, w tym:** | **130 991** | **9 440** | **2 828** | **0** | **0** | **0** | **0%** |
| | *wypełnić wg specyfiki działalności spółki* | | | | | | | |
| 1.1 | *Trasa Łagiewnicka :* | | | | | | | |
| | *Koszt wykonawcy inwestycji (BUDIMEX)* | *116 791* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0%* |
| | *Koszty Spółki zaliczone do nakładów inwestycyjnychTŁ* | *962* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0%* |
| | *Koszty nadzorów ponoszone przez Spółkę* | *102* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0%* |
| | *Koszty doradcy technicznego* | *254* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0%* |
| | *Koszty finansowe ( odsetki EBI, BGK, PFR)* | *10 395* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0%* |
| 1.2 | *Trasa Pychowicka i Zwierzyniecka* | *2 342* | *4 864* | *2 756* | *0* | *0* | *0* | *0%* |
| | *Koszy Spółki zaliczone do nakładów inwestycyjnych TP-Z* | *72* | *76* | *72* | *0* | *0* | *0* | *0%* |
| | *Koszty pomocy prawnej* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0%* |
| 1.3 | *Budowa zawrotki w ciągu ul.Witosa na odcinku za skrzyżowaniemz ul. Beskidzką a drogą wewnetrzną przy budynku nr 29* | *73* | *4 500* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0%* |

| 2. | **Źródła sfinansowania nakładów inwestycyjnych** | **130 991** | **9 440** | **2 828** | **0** | **0** | **0** | **0%** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2.1 | - amortyzacja | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 2.2 | - zysk | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 2.3 | - inne środki własne - w tym: | 2 414 | 9 440 | 2 828 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| | *w tym: dokapitalizowanie* | *2 414* | 9 440 | *2 828* | *0* | *0* | *0* | 0% |
| | *pozostałe aktywa własne* | *0* | 0 | *0* | *0* | *0* | | 0% |
| 2.4 | - środki obce w tym: | 128 577 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | *0%* |
| | *- kredyty i pożyczki* | *127 319* | 0 | *0* | *0* | *0* | *0* | 0% |
| | *- dotacje i subwencje i śr. UE* | *1 258* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | 0% |

** zgodnie ze założonym okresem planistycznym*

Tabela 10 Wskaźniki (1)

| L.p. | WYSZCZEGÓLNIENIE | DEFINICJA | j.m. | PW 2022 | Plan 2023 | Plan 2024 | Plan 2025 | Plan 2026 | Plan 2027 | Dynamika 10/5 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | % |
| **I.** | **Ocena rentowności Spółki** | | | | | | | | | |
| 1. | Rentowność netto sprzedaży | (wynik finansowy netto** / przychody netto ze sprzedaży produktów towarów i materiałów) x 100% | % | -2236,0% | -624,0% | -587,3% | -559,6% | -484,7% | -421,8% | 18,9% |
| 2. | Rentowność brutto sprzedaży | (wynik na sprzedaży / przychody netto ze sprzedaży produktów towarów i materiałów) x 100% | % | -426,9% | -279,5% | -264,0% | -252,7% | -245,7% | -239,0% | 56,0% |
| 3. | Zyskowność majątku ogółem (stopa zwrotu ROA) | (wynik finansowy netto** / aktywa ogółem) x 100 | % | -9,17% | -10,48% | -10,98% | -11,55% | -10,92% | -10,37% | 113,1% |
| 4. | Zyskowność kapitału własnego (stopa zwrotu ROE) | (wynik finansowy netto** / kapitał własny) x 100 | % | -176,81% | -208,37% | -266,58% | -367,76% | -423,99% | -399,23% | 225,8% |
| **II.** | **Ocena sprawności działania** | | | | | | | | | |
| 1. | Szybkość obrotu należnościami | (przeciętny[1)] stan należności z tytułu dostaw i usług / przychody ze sprzedaży produktów towarów i materiałów) x 365 | dni | 108 | 46 | 46 | 45 | 44 | 43 | 0,0% |
| 2. | Szybkość obrotu zobowiązaniami | (przeciętny[1)] stan zobowiązań z tytułu dostaw i usług / wartość sprzedanych towarów i materiałów + koszt wytworzenia sprzedanych produktów) x 365 | dni | b/p | b/p | b/p | b/p | b/p | b/p | 0,0% |
| 3. | Szybkość obrotu zapasami | (przeciętny[1)] stan zapasów / wartość sprzedanych towarów i materiałów + koszt wytworzenia sprzedanych produktów) x 365 | dni | b/p | b/p | b/p | b/p | b/p | b/p | 0,0% |

* *zgodnie z założonym okresem planistycznym*

** *wskaźniki nie uwzględniają pozycji "zysk (strata) z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych metodą praw własności"*

[1] *Przy obliczaniu wskaźników sprawności działania w celu właściwego porównania zasobów jakimi są zapasy, należności, zobowiązania ze strumieniami (przychody, koszty), wielkość zasobów powinna zostać uśredniona [(wartość na początek roku+ wartość na koniec roku)/2]*

Tabela 11 Wskaźniki (2)

| WYSZCZEGÓLNIENIE | DEFINICJA | j.m. | PW 2022 | Plan 2023 | Plan 2024 | Plan 2025 | Plan 2026 | Plan 2027 | Dynamika 10/5 % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wskaźnik płynności I | aktywa obrotowe [2] / zobowiązania krótkoterminowe | - | 2,0 | 2,1 | 2,0 | 1,8 | 1,6 | 1,6 | 79,8% |
| Wskaźnik płynności II | aktywa obrotowe [2] - zapasy / zobowiązania krótkoterminowe | - | 2,0 | 2,1 | 2,0 | 1,8 | 1,6 | 1,6 | 79,8% |
| Średnioroczny wskaźnik płynności III - szybki | (przeciętny [1] stan środków pieniężnych i innych aktywów pieniężnych / przeciętny [1] stan zobowiązań krótkoterminowych) | - | 1,3 | 1,8 | 1,9 | 1,7 | 1,6 | 1,5 | 114,9% |
| **Ocena stopnia zadłużenia** | | | | | | | | | **0,0%** |
| Stopa zadłużenia | (zobowiązania i rezerwy na zobowiązania / pasywa ogółem) x 100 | % | 94,81% | 94,97% | 95,88% | 96,86% | 97,43% | 97,40% | 102,7% |
| Stopa zadłużenia z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek | (zobowiązania z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek / pasywa ogółem) x 100 | % | 84,6% | 84,2% | 85,0% | 86,0% | 86,6% | 86,6% | 102,4% |
| Finansowanie majątku trwałego kapitałem własnym | (kapitał własny + rezerwy na zobowiązania / aktywa trwałe) x 100 | % | 6% | 5% | 4% | 3% | 3% | 3% | 51,1% |
| **Pozostałe wskaźniki** | | | | | | | | | **0,0%** |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wydajność pracy na zatrudnionego ogółem | (przychody ze sprzedaży produktów towarów i materiałów / liczba etatów) | *tys.zł /etat* | 159,6 | 415,6 | 441,3 | 462,5 | 478,7 | 495,5 | 310,5% |
| Stopień zużycia majątku trwałego | (wartość brutto aktywów trwałych - wartość netto aktywów trwałych / wartość brutto aktywów trwałych) | *%* | 1,52% | 6,07% | 10,61% | 15,16% | 19,71% | 24,26% | 1598,0% |

*Przy obliczaniu wskaźnika płynności w celu właściwego porównania zasobów jakimi są zapasy, należności, zobowiązania ze strumieniami (przychody, koszty), wielkość zasobów powinna zostać uśredniona [(wartość na początek roku+ wartość na koniec roku)/2]*

*Bez „z tytułu dostaw i usług powyżej 12 miesięcy"*