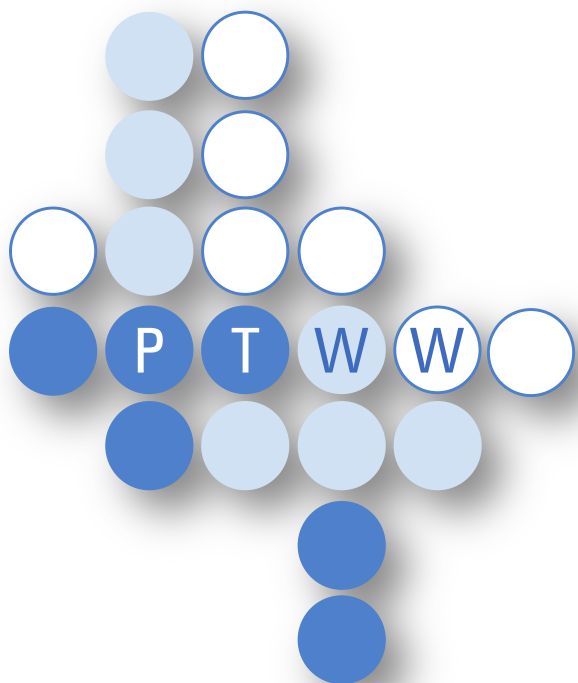




Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego

Raport z konsultacji społecznych

Poznań, 2015

Wykonawca



imagine
advertising

Zamawiający



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

Wprowadzenie

Zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. nr 5, poz. 13 ze zm.) projekt Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (w skr. PZRPTZ-WW) został poddany konsultacjom społecznym. Jednocześnie plan ten został poddany uzgodnieniom z siedmioma sąsiednimi województwami, tj.:

- dolnośląskim,
- kujawsko-pomorskim,
- lubuskim,
- łódzkim,
- opolskim,
- pomorskim,
- zachodniopomorskim.

Informacja o rozpoczęciu konsultacji społecznych została zamieszczona na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego, pod adresem www.bip.umww.pl. Zamieszczono tam elektroniczną wersję PZRPTZ-WW wraz z załącznikami graficznymi, a jego wersja drukowana była udostępniona do wglądu w siedzibie Departamentu Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu, przy ul. Przemysłowej 46.

Konsultacje trwały od 18 lutego 2015 r. do dnia 23 marca 2015 r., a zgłaszane uwagi i wnioski do przedłożonego dokumentu składano w formie listownej lub elektronicznej na adres: plantransportowy@umww.pl. W tym okresie do Marszałka Województwa Wielkopolskiego wpłynęło 31 pism, z czego:

- 7 stanowiły uzgodnienia z sąsiednimi województwami,
- 1 opinia,
- 23 wnioski i uwagi ze strony społeczeństwa i stowarzyszeń.

Niniejszy raport stanowi podsumowanie prac nad wszystkimi uwagami, sugestiami i wnioskami. Przy analizie uwag kierowano się następującymi rozstrzygnięciami:

- uwaga została *uwzględniona*, a w konsekwencji w PZRPTZ-WW wprowadzono odpowiednie zmiany,

- uwaga została *częściowo uwzględniona*, co oznacza, że możliwe było przyjęcie jedynie części zgłaszanego postulatu; w konsekwencji w PZRPTZ-WW wprowadzono odpowiednie zmiany,
- uwaga została *odrzucona*; w tym przypadku argumentacja przemawiająca za odrzuceniem zgłaszanego postulatu została przedstawiona w niniejszym raporcie.

W dalszej części raportu przedstawiono zestawienie wszystkich uwag i postulatów, przedstawionych zarówno w trybie uzgadniania, opiniowania, jak i konsultacji. Zostały one uszeregowane w kolejności napływania.

Spis uwag

1. Wydawnictwo Mercuriusz Polski, "Wieczorna.pl" sp. z o.o.	5
2. Wydawnictwo Mercuriusz Polski, "Wieczorna.pl" sp. z o.o.	5
3. Wydawnictwo Mercuriusz Polski, "Wieczorna.pl" sp. z o.o.	6
4. Wydawnictwo Mercuriusz Polski, "Wieczorna.pl" sp. z o.o.	11
5. Województwo Lubuskie, Alicja Makarska – Członek Zarządu	12
6. Starostwo Powiatowe w Międzychodzie	13
7. Województwo Kujawsko-Pomorskie, Sławomir Kopyść - Członek Zarządu.....	15
8. Burmistrz Gminy Wieleń, mgr Elżbieta Rybarczyk	15
9. Tomasz Cieszyński.....	17
10. Gmina Drawsko, mgr Marek Tchórzka – Wójt.....	18
11. Burmistrz Krzyża Wielkopolskiego, Zygmunt Jasiewicz	19
12. Prezydent Miasta Piły, dr inż. Piotr Głowski	21
13. Mateusz Kaczmarek	25
14. PKS Leszno Sp. z o.o., Tomasz Fabiszak - Prezes Zarządu; PKS Gniezno Sp. z o.o., Krzysztof Gnatowski - Prezes Zarządu; PKS w Pile Sp. z o.o., Ryszard Michałek - Prezes Zarządu; PKS Poznań S.A., Hieronim Urbanek - Prezes Zarządu	26
15. Powiat Wągrowiecki, Wicestarosta – Michał Piechocki	44
16. Burmistrz Gminy Sieraków, mgr Witold Maciołek	44
17. Urząd Gminy Tarnowo Podgórne, Piotr Kaczmarek – Zastępca Wójta.....	45
18. Burmistrz Trzcianki, Krzysztof Czarnecki	46
19. Miasto Gorzów Wielkopolski, Jacek Szymankiewicz – Zastępca Prezydenta.....	48
20. Urząd Transportu Kolejowego, Krzysztof Dyl – Prezes	52
21. Marszałek Województwa Pomorskiego, Mieczysław Struk.....	62
22. Stowarzyszenie „komunikacja.org”, Szymon Mikulski.....	62
23. Województwo Łódzkie - Marszałek	70
24. Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Departament Infrastruktury	71
25. Województwo Zachodniopomorskie, Tomasz Sobieraj – Wicemarszałek	73
26. Piotr Ziółkowski.....	73
27. Instytut Rozwoju i Promocji Kolei	74
28. Powiatowa Rada Rynku Pracy, Ireneusz Lamprecht – Przewodniczący PRRP	75
29. Województwo Opolskie, Andrzej Buła - Marszałek.....	76
30. Wydział Transportu i Zieleni Urzędu Miasta Poznania, Paweł Śledziejowski – Dyrektor Wydziału.....	78
31. Centrum Zrównoważonego Transportu.....	83

Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
1	Wydawnictwo Mercuriusz Polski, "Wieczorna.pl" sp. z o.o. pismo: wiadomość e-mail	24.02.2015 r.	Konsultacje społeczne
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
1.1	Wydawnictwo, dążąc do ożywienia połączenia kolejowego Zielona Góra - Leszno, chciałoby wykorzystać skrócenie czasu podróży kolejną w relacji Sulechów - Zielona Góra. Proponuje: reaktywację i modernizację linii kolejowej w relacji Sulechów - Kargowa - Kopanica - Wolsztyn. Linia byłaby rewitalizowana, wzdłuż linii kolejowej powstałyby ścieżki rowerowe postulowane przez samorządy (wzorem gm. Rewal, ścieżki zbudowano by wzdłuż torowisk, a nie na torowisku).	brak	Uwaga została odrzucona. Decyzja wynika z dwóch przesłanek: 1) PZRPTZ-WW zakłada zapewnienie przewozów jak największej części społeczeństwa Wielkopolski, uwzględniając jednocześnie ograniczone zasoby budżetowe na realizację tych przewozów. W sytuacji braku wystarczającego popytu na przewozy oraz relatywnie wysokich kosztów uruchomienie połączenia kolejowego jego uruchomienie nie jest uzasadnione. 2) Znaczna część torowiska w okolicach Kargowy (linia 357) została rozebrana, co dodatkowo zwiększa poziom niezbędnych inwestycji.
Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
2	Wydawnictwo Mercuriusz Polski, "Wieczorna.pl" sp. z o.o. pismo: wiadomość e-mail	24.02.2015 r.	Konsultacje społeczne
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
2.1	Swego czasu obiecywaliśmy czytelnikom akcję na rzecz połączeń: Konin – Koło – (Barłogi) – Piotrków Kuj. – Inowrocław – Toruń. To środek kraju, a jest tutaj wielka dziura komunikacyjna. Miasto - całkiem spore, nie ma połączeń na północ kraju, znajdując się w relatywnie zamożnej Wielkopolsce. Sprawę będziemy opisywać, niniejszy artykuł jest początkiem tematu.	brak	Uwaga została uwzględniona. W planie PZRPTZ-WW przyjęto, że w przypadku stwierdzenia wystarczającego zapotrzebowania na przewozy oraz przy uzgodnieniu pomiędzy Marszałkami województw wielkopolskiego i kujawsko-pomorskiego należy rozważyć możliwość uruchomienia poł. w relacji Konin-Toruń.

Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
3	Wydawnictwo Mercuriusz Polski, "Wieczorna.pl" sp. z o.o. pismo: wiadomość e-mail	24.02.2015 r.	Konsultacje społeczne
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
3.1	Autor proponuje inne rozwiązanie problemu - wprowadzenie w tej aglomeracji Szybkiej Kolei Miejskiej. Co prawda próbowano to czynić od lat osiemdziesiątych, na przykład budując Poznański Szybki Tramwaj, który miał być początkowo systemem kolejowym włączonym w układ sieci PKP, a nie w tramwajowy. Jednak późniejsza transformacja ustrojowa zmieniła te plany. PST został dokończony jako linia tramwajowa dzięki dotacjom rządu centralnego. Dziś wykorzystanie systemu kolejowego w transporcie miejskim jest znów możliwe.	brak	Uwaga została odrzucona . Proponowane rozwiązanie nie należy do obszaru oddziaływania PZRPTZ-WW (obejmuje obszar Poznania i powiatu poznańskiego, a realizowane podróże nie przekraczają granicy powiatu). Zgłoszone uwagi należy kierować do twórców projektu Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego oraz Poznańskiej Kolei Metropolitalnej.
3.2	Proponuje się w transporcie miejskim w relacji południe-zachód wykorzystać sieć kolejową, jako że ta przebiega na tyle dogodnie, iż pożądanym jest jej wykorzystanie dla transportu miejskiego. Należy tu wprowadzić kursujące z wysoką częstotliwością - co najmniej co 20 minut pociągi podmiejskie. System ten będzie jakby systemem tramwajowym, tylko że wykorzystującym tory kolejowe. Jest to praktykowane w RFN, gdzie funkcjonuje 16 takich systemów. Czasem w takich systemach wykorzystuje się tramwaje dwusystemowe, lecz jest to dopiero nowość.	brak	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 3.1.
3.3	W Poznaniu pociągi kursowałyby z Lubonia przez Dworzec Główny do Swarzędza (Linia S1) co 10 minut w szczycie i co 20 minut poza szczytem. Czas przejazdu wyniesie 26 minut. Dodane zostaną dodatkowe przystanki w celu polepszenia przesiadek na komunikację miejską - przystanek Hetmańska oraz Most Teatralny powinny zostać dobudowane w celu poprawy działania systemu. System biletowy będzie wspólny z miejskim, a autobusy będą skomunikowane z pociągami kolei miejskiej. Część pociągów kursowałaby do Mosiny (oznacze-	brak	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 3.1.

	nie S2) lub (rzadziej) do Osowej Góry (oznaczenie S3). System kolei miejskiej przyczyni się do redukcji ruchu na drogach i powinien przejąć od 5 do 6 procent całości ruchu miejskiego, oczywiście największy procent przejmie w swoich korytarzach transportowych.		
3.4	Z winy monopolu PKP doszło do niezwykle nieefektywnego w skali europejskiej wykorzystania infrastruktury kolejowej w ścisłym obrębie centrum Poznania. W Poznaniu sieć kolejowa przecina w sposób typowy dla wielkich aglomeracji niemieckich centrum miasta (Poznań w okresie do 1919 był jednym z miast Rzeszy Niemieckiej). Niestety, nie natrafimy tutaj na typowe dla tych miast wykorzystanie infrastruktury kolejowej dla transportu miejskiego i podmiejskiego. Nieliczne próby wprowadzenia takich połączeń przez PKP (np. kurs autobusu szynowego do Czerwonaka) były raczej mało atrakcyjne (dodatkowe kursy miały miejsce zaledwie 2-3 razy dziennie) i trudno nazwać je próbą stworzenia zintegrowanego systemu transportowego na terenie miasta.	brak	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 3.1.
3.5	Skandalem jest umieszczenie torów postojowych dla pociągów podmiejskich w obrębie ścisłego centrum miasta (przy samym moście Teatralnym, będącym jednym z głównych punktów przesiadkowych miasta). W ramach marnotrawienia cennych gruntów umieszczono tam nawet myjnię dla pociągów.	brak	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 3.1.
3.6	W związku z niemożnością wykorzystania terenu i infrastruktury PKP dla przedłużenia linii Poznańskiego Szybkiego Tramwaju zakończono ją znacznie wcześniej niż pierwotnie planowano. Sieć tramwajowa biegnąca równolegle do zajmowanych przez PKP myjni i torów odstawczych jest przeciążona do tego stopnia, iż kilka lat temu – skrzyżowanie na wprost MTP przy Dworcu Zachodnim przemierzało ponad 70 tramwajów na godzinę, a więc z częstotliwością jeden na ok. 55 sekund. Równolegle do tego ciągną się tory odstawcze PKP wraz z myjnią. Konieczne jest odebranie tych fragmentów infrastruktury	brak	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 3.1.

z rąk PKP. Wielokrotnie na łamach prasy opisywano perypetie samorządów w zetknięciu z biurokracją PKP: Nie przyniosły one jakichkolwiek rezultatów w wielu przypadkach (Nowe Miasto w Krakowie, linia Kunowice - Cybinka w zachodniej Polsce) i dopiero artykuły w popularnych tygodnikach spowodowały interwencje na poziomie ministerialnym. Stanowisko PKP wobec przekazywania składników majątku innym podmiotom należy określić jako nacechowane wrogością i nieufnością. Przekazania fragmentów infrastruktury w inne ręce były dotychczas precedensem, lecz tutaj jest to kluczowym warunkiem powodzenia inwestycji.

- 3.7 Po przejęciu fragmentów gruntów i infrastruktury kolejowej na terenie miasta będzie możliwe: Przedłużenie linii PST do peronu 6 lub 7 Dworca Zachodniego, w tej chwili niemalże nie używanego (czyli marnotrawionego). W dalszej perspektywie samorząd winien przejąć wykorzystywane jako tory odstawcze i zapasowe torowiska PKP w kierunku ul. Hetmańskiej i przedłużyć linię PST do tamtej ulicy. W dalszej perspektywie, wykorzystując odebrany PKP pas po ongiś inaczej przebiegającej linii kolejowej do Zbąszynka (przebiegała ona po łagodniejszym łuku, bliżej ulicy Głogowskiej niż obecna linia E20). Pas po dawnej linii kolejowej jest częściowo wykorzystywany jako tor odstawczy, częściowo zaś jako bocznica.

Pas ten może zostać przeznaczony od budowę linii PST do pętli tramwajowej Górczyn. Wykorzystanie w tym celu nieużywanej lub używanej w sposób marnotrawny infrastruktury kolejowej pozwoli skrócić około 3-krotnie czas przejazdu na trasie Górczyn – Dworzec Zachodni. Tramwaj szybki powinien na wydzielonej infrastrukturze pokonać ten dystans w około 3-4 minut. Prawdopodobnie powstanie tylko jeden przystanek przesiadkowy na wysokości ul. Hetmańskiej.

- 3.8 Po przejęciu fragmentów gruntów i infrastruktury kolejowej na terenie miasta będzie możliwe: Wykorzystanie torów odstawczych PKP w obrębie Mostu Teatralnego do budowy

brak

Uwaga została **odrzucona**.

Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 3.1.

Uwaga została **odrzucona**.

Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 3.1.

dworca czołowego kolei miejskiej, na którym zakończą swój bieg linie kolei miejskiej do Lubonia i Mosiny (S2 i S3) oraz wagony motorowe w ruchu podmiejskim do Stęszewa i Wolsztyna. Utworzenie dworca czołowego w tym miejscu nie wymaga praktycznie żadnych większych inwestycji poza budową peronów pomiędzy istniejącymi torami odstawczymi oraz dojść dla pieszych z Mostu Teatralnego. Ulokowanie dworca w tym miejscu spowoduje iż stworzony zostanie wyjątkowo atrakcyjny punkt przesiadkowy dla pasażerów kolei podmiejskiej, którzy po pokonaniu kilku stopni dzielących perony dworca czołowego znajdują się na przystanku tramwajowym ulokowanym na Moście Teatralnym i uzyskają możliwość niezwykle wygodnej przesiadki w kierunku Starego Miasta.

- | | | | |
|------|---|------|---|
| 3.9 | <p>Wzorem wielu aglomeracji europejskich władzom Poznania w lipcu roku 2002 zaproponowano stworzenie systemu Szybkiej Kolei Miejskiej z opcją sukcesywnego wprowadzania tramwajów dwu-systemowych zamiast składów ezt po upływie kilkunastu lat. Pierwszym krokiem jaki zaproponowano w koncepcji, było powołanie oddzielnego, niezależnego od Przewo-
zów Regionalnych operatora systemu kolei miejskiej.</p> <p>Spółka przewozowa nosiłaby nazwę „Poznańska Kolej Miejska sp. z o.o.” i w początkowej fazie eksploatacji obsługi-
wałaby linie podmiejskie do Swarzędza, Mosiny i Lubonia wykorzystując przejęte od PR składy podmiejskie ezt. Linie kolei miejskiej kursowałyby z częstotliwością co 10-20 minut. Pierwszym etapem byłoby wykorzystywanie zmodernizowa-
nych składów ezt, lecz w dalszej perspektywie zaproponowano wprowadzenie pojazdów dwusystemowych których gorącym orędownikiem w aglomeracji poznańskiej jest dr. A. Krych.</p> | brak | <p>Uwaga została odrzucona.
Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do
uwagi 3.1</p> |
| 3.10 | <p>Linia S1 – Będzie to główna linia aglomeracji obsługująca korytarze o największym popycie na usługi przewozowe. Połączy z centrum miasta trzy największe ośrodki satelickie: Swarzędz, Luboń i Mosinę. Z uwagi na niewystarczającą</p> | brak | <p>Uwaga została odrzucona.
Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do
uwagi 3.1</p> |

przepustowość infrastruktury zakłada się ruch tylko co 20 minut, co z pewnością będzie niewystarczające w tym korytarzu, ale będzie to wymuszone brakiem dostępnych tras przejazdu. W pierwszym etapie linia S1 będzie obsługiwała tylko relację Most Teatralny-Dw. Główny- Luboń- Mosina, i dopiero w trakcie rozwoju obejmie swoim zasięgiem także Swarzędz.

Problemem jest niewystarczająca przepustowość linii średnicowej (Dw. Główny - Poznań Garbary - Dw. Wschodni), lecz i tu zaproponowano możliwe rozwiązania. Najbardziej pożądana opcja zakłada przeniesienie całego ruchu regionalnego od strony Wrześni i Konina na obwodnicę towarową przez stację Poznań Franowo. Wówczas technicznie możliwe jest wprowadzenie linii S1 w pełnej relacji Mosina - Luboń - Dworzec Główny - Most Teatralny - Dw. Wschodni – Swarzędz, która kursowałaby z częstotliwością co 20 minut z dodatkowymi kursami wzmacniającymi w szczycie (jako linia S2).

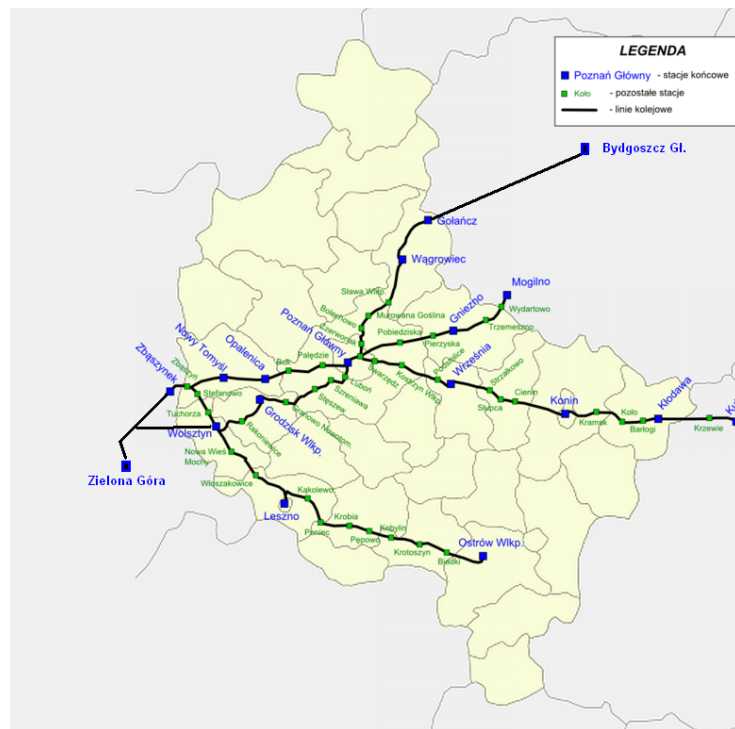
- 3.11 Model Zwickau na linii S6 - Nie ma sensu dłużej zwlekać z wprowadzeniem na linię S6 kolei miejskiej w relacji do Murowanej Gośliny. Brak wydajnych środków transportu prowadzi do spadku atrakcyjności tego fragmentu aglomeracji. Zaproponowano by wprowadzić tutaj model Zwickau i stworzyć linię kolei miejskiej wykorzystującą spalinowe autobusy szynowe, która wjeżdżałaby na sieć tramwajową Poznania, podobnie jak ma to miejsce we wschodnioniemieckim mieście Zwickau, gdzie w ten sposób doprowadzono kursującą co 30 minut linię kolei regionalnej do ścisłego centrum miasta. W Poznaniu należy rozważyć wprowadzenie linii kolei miejskiej na sieć tramwajową w obrębie stacji Poznań Wschód, tak jak zaproponował to A. Krych.

brak

Uwaga została **odrzucona**.

Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 3.1

3.12	Inne możliwości doprowadzenia linii S6 w obręb centrum miasta - Możliwe jest też wykorzystanie istniejących bocznic towarowych, dodatkowego miejsca pod tor kolejowy na moście przez Wartę i niewykorzystanego pasa po torze kolejowym, by wprowadzić linię S6 na dworzec Poznań Garbary bez konieczności budowy dodatkowej przeprawy przez Wartę dla pomieszczenia dodatkowego toru kolei miejskiej. Istnieje ponadto szansa pojawienia się dodatkowych przepustowości po przeniesieniu ruchu regionalnego z kierunku Wrześni i Konina na obwodnicę towarową przebiegającą przez Poznań Franowo. Wówczas S6 kończyłaby bieg na Dworcu Głównym albo kierowałyby się w kierunku Swarzędza. Proponowana częstotliwość linii S6 to 20 minut w szczycie i 30 minut poza szczytem.	brak	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 3.1
3.13	Podsumowanie - Koszty utraconych korzyści, jakie ponosi społeczność miasta Poznania w związku z postawą PKP są tak znaczne, iż należy zmusić koleje państwowe do przekazania tych fragmentów gruntów i infrastruktury. Priorytetem powinna stać się rozbudowa sieci PST, do czego konieczne jest wykorzystanie słabo używanych korytarzy kolejowych. Ich przejęcie od PKP jak dotychczas nie było możliwe, mimo prób ze strony władz miasta.	brak	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 3.1
Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
4	Wydawnictwo Mercuriusz Polski, "Wieczorna.pl" sp. z o.o. pismo: wiadomość e-mail	24.02.2015 r.	Konsultacje społeczne
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
4.1	Właśnie rozmawiam z jakimś samorządowcem który zamierza zlikwidować tory na pewnym odcinku. Nie wiem czy byliby Państwo zainteresowani relacją Kargowa- Wolsztyn - Poznań albo w ogóle Zielona Góra – Wolsztyn – Poznań (przyspieszony na odcinku Wolsztyn - Zielona Góra). Tory jeszcze w ogromnej większości są, jest nieco ubytków.	brak	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 1.1.



Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
5	Województwo Lubuskie, Alicja Makarska – Członek Zarządu pismo: DG.V.8050.2.7.2015	25.02.2015 r.	Uzgodnienia
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
5.1	(...) brak odniesienia w przedmiotowym dokumencie do aktualnie realizowanych połączeń wojewódzkich o charakterze międzyregionalnym na liniach komunikacyjnych Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Krzyż – Poznań Główny oraz Nowa Sól – Zielona Góra – Zbąszynek – Poznań Gł. a także przewidywanych do uruchomienia przez Województwo Lubuskie na liniach Leszno – Głogów (Zielona Góra) oraz Kostrzyn –	Cały dokument	Uwaga została uwzględniona . W planie PZRPTZ-WW przyjęto, że w przypadku stwierdzenia wystarczającego zapotrzebowania na przewozy oraz przy uzgodnieniu pomiędzy Marszałkami odpowiednich województw należy rozważyć możliwość uruchomienia określo-

Gorzów Wlkp. – Krzyż – Piła Gł.

Należy dodać, że wyżej wymienione linie komunikacyjne objęte są organizacją transportu zbiorowego przez Województwo Lubuskie i ujęte są w Planie Zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich Województwa Lubuskiego.

nich połączeń.

Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
6	Starostwo Powiatowe w Międzychodzie pismo: PR.7142.02.2015	10.03.2015 r.	Konsultacje społeczne
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
6.1	W imieniu samorządu powiatowego zwracam się z wnioskiem o uwzględnienie w nowej perspektywie finansowej możliwości reaktywacji przewozów kolejowych z Poznania liniami prowadzącymi do Międzychodu. Międzychód jest jednym z niewielu w województwie, a może nawet jedynym ośrodkiem powiatowym, który nie ma połączeń kolejowych ze stolicą swojego województwa. Najkrótsze połączenia kolejowe mogłyby być przywrócone na nieużytkowanych liniach kolejowych: nr 363 i 368. Linia 363 łączy się z linią Poznań - Szczecin w Rokietnicy i przebiega przez Pniewy i Kwilcz do Międzychodu, a linia 368 łączy się z linią kolejową Poznań - Szczecin w Szamotułach i przebiega przez: Chrzypsko Wielkie, Sieraków do Międzychodu i dalej do Skwierzyny w woj. lubuskim. Od kilku już lat dzięki wspólnemu wysiłkowi miejscowych samorządowców oraz entuzjastów turystyki kolejowej udaje się zorganizować przejazdy o charakterze turystyczno-krajoznawczym. Jest to jednakże każdorazowo realizowane z wykorzystaniem linii w sąsiednim woj. lubuskim, najczęściej trasą z Poznania, Wolsztyna przez Zbąszynek, Międzyrzecz, Wierzbno. Każda impreza turystyczna, a jest ich co roku więcej, cieszy się dużym zainteresowaniem turystów jak również mieszkańców. Do rangi ponadregionalnej rozrasta się organizowana przez Instytut Rozwoju i Promocji Kolei we	brak	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie: PZRPTZ-WW zakłada zapewnienie przewozów jak największej części społeczeństwa Wielkopolski na podstawie zdiagnozowanych potrzeb przewozowych, uwzględniając jednocześnie ograniczone zasoby budżetowe na ich realizację. W sytuacji braku wystarczającego zapotrzebowania na postulowane przewozy, uruchomienie wnioskowanego połączenia nie jest uzasadnione.

współpracy z Powiatem i gminami coroczna Parada Lokomotyw na stacji kolejowej w Międzychodzie. Przyciąga już kilka tysięcy widzów i turystów, będąc przykładem realizacji dostrzeganej również i podkreślanej przez Zarząd Województwa idei turystyki kolejowej po Wielkopolsce. Od zeszłego roku W sezonie letnim uruchomione są również coniedzielne połączenia kolejowe z Wolsztynem, znakomicie uzupełniając i wzbogacając ofertę turystyczną całego regionu.

Naszym zdaniem reaktywacja linii kolejowych, umożliwiających bezpośredni dojazd pociągiem do i z Poznania - dałaby bezcenny impuls rozwojowy dla naszych terenów. Chodzi nie tylko o wyjątkowe walory turystyczno-krajoznawcze odciętych dzisiaj od kolei terenów Pojezierza Międzychodzko-Sierakowskiego (żeby wymienić choćby: Sieraków, Chrzypsko Wielkie, Kwilcz, Chalin, Prusim, Mniszki), ale także o możliwości rozwoju gospodarczego i pozyskiwanie inwestorów, jak również perspektywy życiowe dla mieszkańców tego chyba trochę zapomnianego zakątka województwa. Nakłady ponoszone na rozwój metropolii - stolicy województwa powinny być naszym zdaniem równoważone poprzez danie mieszkańcom odległej szych regionów takich możliwości komunikacyjnych, żeby mogli w razie potrzeby dotrzeć do głównego ośrodka administracyjnego, akademickiego, gospodarczego, miejsc pracy czy specjalistycznych klinik medycznych. Takim alternatywnym, optymalnym środkiem transportu może się stać transport kolejowy, z wykorzystaniem np. szynobusów. Z tego powodu apelujemy o reaktywację powiązań kolejowych Międzychodu z Poznaniem w ramach nowego programowania WRPO.

Wpłyne to z pewnością pozytywnie na przestrzeń województwa, systemu edukacji, rynku pracy, gospodarki oraz strefy społecznej skutkując wzrostem poziomu życia mieszkańców. Jakość życia mieszkańców jako cel generalny strategii o wymiarze perspektywicznym do roku 2020 jest bowiem warunkowana przez kapitał społeczny, przedsiębiorczość i pra-

cę, wspomagane przez infrastrukturę i edukację (...).			
Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
7	Województwo Kujawsko-Pomorskie, Sławomir Kopyść - Członek Zarządu pismo: NT-II-E.8050.8.2015	13.03.2015 r.	Uzgodnienia
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
7.1	Odpowiadając na pismo znak DT-I.8050.25.8.2013 z dnia 18 lutego 2015 r. w sprawie uzgodnienia przedstawionego projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego” informuję, że zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.) zakres uzgodnienia dotyczy linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach właściwości województw: wielkopolskiego i kujawsko-pomorskiego. Przedstawiony Projekt planu jest komplementarny z „Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”. Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego niniejszym uzgadnia zapisy przedstawionego projektu planu transportowego w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarze województw wielkopolskiego i kujawsko-pomorskiego.	Cały dokument	PZRPTZ-WW uzgodniono; brak uwag.
Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
8	Burmistrz Gminy Wieleń, mgr Elżbieta Rybarczyk pismo: TI.060.3.2015	17.03.2015 r.	Konsultacje społeczne
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
8.1	Nawiązując do zapisów „Planu ...” składamy protest w zakresie marginalnego potraktowania mieszkańców gmin północnej Wielkopolski w zakresie zapewniania dostępu do publicznego transportu kolejowego. Zapisy dotyczące planowanej likwidacji do roku 2025 linii kolejowej Krzyż – Piła powodują, że mieszkańcy miasta i gminy Wieleń, miasta i gminy Krzyż Wielkopolski, miasta i gminy Trzcianka a także miejscowości	rozdz. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona. W odpowiedzi na zgłoszone uwagi w PZRPTZ-WW wprowadzono przewozy kolejowe w relacji Piła - Krzyż Wlkp. (w scenariuszu realistycznym 8 par pociągów w ciągu doby w dzień roboczy), eliminując jednocześnie zaproponowane

ościennych pozbawieni zostaną możliwości dojazdu do Piły, która dla wielu mieszkańców stanowi miejsce pracy, nauki, a także w wielu przypadkach miejsce dostępu do specjalistycznej szpitalnej opieki zdrowotnej. Likwidacja linii spowoduje całkowite odcięcie komunikacyjne tego regionu Wielkopolski od miasta pełniącego niegdyś funkcje miasta wojewódzkiego i do dziś skupiającego wiele instytucji, do których winna zostać zachowana możliwość dojazdu.

w projekcie planu połączenie autobusowe w relacji Piła - Trzcianka.

8.2 W dokumencie jest mowa o wprowadzeniu zastępczej komunikacji autobusowej, ale tylko na trasie Trzcianka – Piła. Zapomniano tu o miejscowościach bardziej oddalonych od Piły – Wieleń, Krzyża Wlkp., którzy każdego dnia dojeżdżają do zakładów pracy, szkół i innych jednostek zlokalizowanych w Pile. Zamyśl likwidacji linii kolejowej Krzyż – Piła jest dla nas tym bardziej niezrozumiały w świetle współpracy Wielkopolski z Brandenburgią w zakresie zacieśniania więzów gospodarczych, infrastrukturalnych oraz turystycznych w tym rozwoju połączeń kolejowych. Odcinek Krzyż Wlkp. – Piła leży w ciągu historycznego traktu kolejowego z Berlina do Królewca.

rozdz. 8.3, str. 83-87

Uwaga została **uwzględniona**.

Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.

8.3 Ponadto w dokumencie zapis o likwidacji linii kolejowej stoi w oczywistej sprzeczności z działaniami podjętymi przez samorządy Polski i Niemiec skupionymi w Europejskim Ugrupowaniu Współpracy Terytorialnej Trans-Oderana. Ugrupowanie ma na celu – uwzględniając wymiar samorządowy polityki regionalnej i centralnej – poszerzenie i pogłębienie polsko-niemieckiej współpracy terytorialnej, z zamiarem wzmocnienia transgranicznej osi komunikacyjnej na obszarze między Berlinem i Piłą, w strefie oddziaływania równoległych połączeń kolejowych i drogowych oraz korespondujących z nimi odcinkami rzek Odry, Warty i Noteci, aby w ten sposób przyczynić się do sukcesu aktualnej Strategii Unii Europejskiej „Europa 2020”. Wysiłek podjęty przez blisko 30 jednostek samorządowych z Polski i Niemiec dążących do wzmocnienia współpracy w oparciu o rozszerzenie połączeń na szlaku kolejowym

rozdz. 8.3, str. 83-87

Uwaga została **uwzględniona**.

Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.

pomiędzy Berlinem a Piłą, modernizację obiektów stacji kolejowych oraz rozszerzenie funkcji tej trasy traktowanej nie tylko jako linii komunikacyjnej, ale również jako atrakcji turystycznej może zostać zniweczony przez absolutnie chybiony zapis „Planu ...”.

Biorąc powyższe pod uwagę zwracamy się z wnioskiem o wykreślenie zapisów dotyczących likwidacji linii kolejowej Krzyż – Piła oraz stanowczo domagamy się wprowadzenia zapisów mówiących o jej zmodernizowaniu, gdyż jest to bardzo ważny szlak komunikacyjny w tej części regionu. Zamknięcie linii spowodowałoby kompletne odcięcie komunikacyjne gmin północnej Wielkopolski w kierunku wschód - zachód. W dalszej perspektywie również brak możliwości rozwoju gmin w tej części województwa.

Wnosimy o przyjęcie powyższych uwag oraz ich uwzględnienie w opracowywanym dokumencie planistycznym.

Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
9	Tomasz Cieszyński pismo: wiadomość e-mail	19.03.2015 r.	Konsultacje społeczne
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
9.1	W związku z projektem „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego” chciałbym zgłosić uwagę dotyczącą zrezygnowania z korzystania z linii kolejowej w relacji Krzyż - Piła. Uważam, że linia ta powinna pozostać. Wprowadzenie linii autobusowej w miejsce linii kolejowej nie jest działaniem ku polepszeniu funkcjonowania transportu zbiorowego w województwie. Likwidacja linii kolejowej jest zawsze krokiem wstecz. Jaka jest racjonalna przesłanka, aby w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego likwidować to, czy jakiegokolwiek inne, połączenie kolejowe?	rozdz. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.

Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
10	Gmina Drawsko, mgr Marek Tchórzka – Wójt pismo: OR.0339.2015.AF	19.03.2015 r.	Konsultacje społeczne
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
10.1	Nawiązując do projektu Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego w perspektywie do roku 2025, chciałbym stanowczo wyrazić sprzeciw, przeciwko założeniom likwidacji połączenia kolejowego na trasie Krzyż Wlkp. - Piła, zawartym w ww. planie. Dla mieszkańców Gminy Drawsko oraz gmin sąsiednich, Krzyż Wlkp. jako miejsce krzyżowania dróg kolejowych, jest szansą szybkiego dotarcia do dawnej „stolicy regionu”, która do dzisiaj, po części, pełni taką rolę z uwagi na umiejscowione tam specjalistyczne służby medyczne, na funkcjonujące placówki oświatowe, czy też z uwagi na możliwości biznesowe lub zatrudnienia naszych mieszkańców.	rozd. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.
10.2	Poprzez likwidację tego połączenia kolejowego znacząco ograniczony zostanie dostęp do miejscowości znajdujących się na trasie, w tym do jednego z miast powiatowych. Jest to tym bardziej istotne, że słabo rozbudowana jest u nas sieć komunikacji autobusowej. W analizowanym planie znajduje się jedynie propozycja wprowadzenia zastępczej komunikacji autobusowej na trasie Trzcianka – Piła, pomijając w tym momencie mieszkańców gminy Drawsko, Krzyż Wlkp., Wieleń. Naszym zdaniem stanie się to także przyczyną do zdecydowanego ograniczenia ruchu turystycznego.	rozd. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.
10.3	Patrząc na mapę określającą „planowany, docelowy układ linii publicznego transportu zbiorowego” widać wyraźnie, że jesteśmy „białą plamą”, zdaną na transport własny.	rozd. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.

10.4	Jest to dla nas niezrozumiałe, tym bardziej, że skoro mówimy o zrównoważonym rozwoju to nie powinniśmy dopuszczać do tego, aby w Wielkopolsce były miejsca, w których oprócz połączenia ze stolicą województwa, inne są dla nas nieosiągalne.	rozd. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.
10.5	Podkreślić należy, że ww. plan jest nieadekwatny do prowadzonych, bardzo szeroko przez samorządy Polski i Niemiec, skupionych w Europejskim ugrupowaniu Współpracy Terytorialnej, starań na rzecz podniesienia znaczenia linii kolejowej „Berlin - Gorzów Wlkp. - Piła”.	rozd. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.
10.6	Rozumiemy względy ekonomiczne, jakie są brane pod uwagę przy planowaniu rozwoju transportu w Wielkopolsce, jednak uważamy, że należy prowadzić działania dla ich optymalizacji, a nie likwidacji niezbędnych dla mieszkańców połączeń kolejowych. Z uwagi na powyższe wnioskuję o wykreślenie zapisu o likwidacji i pozostawienie dotychczasowego połączenia Krzyż Wlkp. - Piła.	rozd. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.
Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
11	Burmistrz Krzyża Wielkopolskiego, Zygmunt Jasiewicz pismo: OA.060.2015	19.03.2015 r.	Konsultacje społeczne
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
11.1	(...) pragnę stanowczo wyrazić sprzeciw przeciwko założeniom likwidacji połączenia kolejowego na trasie Krzyż - Piła, zawartym w przedmiotowym planie. Bezpośrednie połączenie kolejowe pomiędzy Krzyżem i Piłą istnieje od 1851 r. jako częściowa realizacja ówczesnej tzw. Pruskiej Kolei Wschodniej. Stwierdzenie to jednakże nie ma być tylko przytoczeniem faktu historycznego, ale potwierdzeniem słuszności idei jej powstania i funkcjonowania do dnia dzisiejszego. Przez gminę przebiegają krzyżujące się w mieście Krzyż Wlkp. dwie linie kolejowe zaliczane do ponadlokalnego	rozd. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.

systemu transportowego: 1) relacji Warszawa – Poznań – Szczecin, umożliwiająca połączenie z Hamburgiem 2) relacji Piła – Gorzów, umożliwiająca połączenie z Berlinem.		
11.2	Podłożem sprzeciwu jest widoczny brak zrozumienia autorów planu dla roli jaką w obszarze terenu północnej Wielkopolski odgrywa dzisiejsze połączenie kolejowe na trasie Krzyż - Piła. Likwidacja linii spowoduje marginalizację mieszkańców Gminy Krzyż Wlkp. w zakresie zapewnienia dostępu do publicznego transportu zbiorowego. Realizacja zapisów dotyczących planowanej likwidacji do roku 2025 linii kolejowej Krzyż – Piła sprawi, że mieszkańcy Gmin: Krzyż Wlkp., Wieleń, Drawsko i Drezdenko, pozbawieni zostaną możliwości dojazdu publicznym transportem zarówno kolejowym jak i autobusowym do Piły i innych miejscowości na tejże trasie. Likwidacja połączenia pozbawi mieszkańców kontaktu z byłym miastem wojewódzkim i ważną „stolicą” regionu.	rozd. 8.3, str. 83-87 Uwaga została uwzględniona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.
11.3	Dla mieszkańców Krzyża Wlkp. i sąsiednich gmin, Piła jak i znajdujące się na trasie linii kolejowej miejscowości Wieleń i Trzcianka, to przede wszystkim miejsca pracy, nauki, a także dostępu do specjalistycznej opieki zdrowotnej, czy też administracji publicznej. Na dzień dzisiejszy brak jest jakiegokolwiek bezpośredniego połączenia liniami transportu autobusowego na trasie Krzyż Wlkp. - Piła, natomiast w analizowanym planie znajduje się jedynie propozycja wprowadzenia zastępczej komunikacji autobusowej na trasie Trzcianka - Piła, pomijając tym samym potrzeby mieszkańców Gmin: Krzyż Wlkp., Wieleń i Drawsko.	rozd. 8.3, str. 83-87 Uwaga została uwzględniona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.

11.4	W procedowanej aktualnie Strategii Rozwoju Gminy Krzyż Wielkopolski na lata 2015-2022 w analizie SWOT uznano, iż bezsprzecznie mocną stroną Gminy Krzyż Wlkp. jest ważny węzeł kolejowy (krzyżujące się linie kolejowe) i dobre połączenia kolejowe, które są jednocześnie szansą dla rozwoju gminy.	rozd. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.
11.5	Ponadto część analityczna planu pomija całkowicie dotychczasowe działania samorządów Polski i Niemiec skupionych w Europejskim Ugrupowaniu Współpracy Terytorialnej. Począwszy od roku 2006 angażuje się ono na rzecz wzrostu znaczenia linii kolejowej „Berlin, Gorzów Wlkp., Piła”.	rozd. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.
11.6	Biorąc powyższe pod uwagę wnoszę o pozostawienie dotychczasowego połączenia i wykreślenie zapisów dotyczących likwidacji linii kolejowej Krzyż - Piła.	rozd. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.
Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
12	Prezydent Miasta Pily, dr inż. Piotr Głowski pismo: RFE.061.4.2015	19.03.2015 r.	Konsultacje społeczne
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
12.1	Wszystkie aktualne dokumenty strategiczne dla rozwoju regionu, makroregionu i kraju jednoznacznie wskazują wykluczenie komunikacyjne obszaru północnej Wielkopolski, negatywne skutki powyższego oraz konieczność poprawy sytuacji. Nie znajduje to odzwierciedlenia w projekcie „Planu Zrównoważonego ...”	rozd. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.
12.2	Prognoza potrzeb transportowych pomija występujące i rosnące potrzeby mieszkańców północnej Wielkopolski w zakresie poprawy dostępności komunikacyjnej kolejowej z terenami makroregionu Polski Zachodniej.	rozd. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.
12.3	W konsultowanym projekcie „Planu ...” założono likwidację do 2017 roku połączenia kolejowego Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. na trasie Piła - Krzyż. Proponowana likwidacja połączenia kolejowego pogłębi występujące problemy	rozd. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.

	komunikacyjne, skutkować będzie zahamowaniem mobilności mieszkańców oraz istotną barierę rozwojową dla obszaru północnej Wielkopolski.		
12.4	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju wspólnie z samorządami województw opracowało w 2014 roku „Strategię Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020”, aby poszczególne elementy – cele, kierunki, zakres diagnozy, wspólnie odzwierciedlały wyzwania i potrzeby społeczno-ekonomiczne makroregionu Polski Zachodniej. W dokumencie tym wskazany i szeroko omówiony został problem wykluczenia komunikacyjnego Północnej Wielkopolski, w tym również w zakresie infrastruktury kolejowej oraz konieczność uzupełnienia występujących deficytów. Projekt „Planu ...” nie uwzględnia wypracowanych przez Ministerstwo zapisów „Strategii Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020”.	rozdz. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.
12.5	Problemy bardzo niskiej dostępności komunikacyjnej północnej Wielkopolski zostały omówione również w diagnozie i „Zaktualizowanej Strategii rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku”. Proponowany w projekcie „Planu ...” model systemu transportowego dla Wielkopolski, w tym likwidacja połączenia kolejowego Piła - Trzcianka - Krzyż stoi w sprzeczności z zapisami Strategii, pogłębiając problem dostępności komunikacyjnej subregionu pilskiego.	rozdz. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.
12.6	Funkcjonujące obecnie połączenie kolejowe Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. Piła - Trzcianka - Krzyż jest niewystarczające, zbyt rzadkie, nie zapewnia oczekiwanej częstotliwości dojazdów do Krzyża i dalej do Gorzowa, i Berlina. Skutkuje to m.in.: • zahamowaniem rozwoju obszaru północnej Wielkopolski, • spadkiem atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej obszaru, • zahamowaniem mobilności mieszkańców, • pogłębieniem się trudności na rynku pracy, • utrudnieniami w dostępie do usług oświatowych, me-	rozdz. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.

	dycznych i kulturalnych.		
12.7	Piła jest miejskim ośrodkiem subregionalnym lokalizującym wysoce specjalistyczne usługi medyczne skierowane do mieszkańców północnej i zachodniej Wielkopolski. W mieście funkcjonuje m.in. Powiatowy Szpital Specjalistyczny z wieloma oddziałami specjalistycznymi i poradniami oraz Spółka Ars Medica świadcząca także zakontraktowane z NFZ usługi medyczne. W tym roku planowane jest przez Wielkopolskie Centrum Onkologii w Poznaniu (jednostki podległej Marszałkowi Województwa), rozpoczęcie budowy Ośrodka Radioterapii przy szpitalu Specjalistycznym w Pile. Przewiduje się, że Ośrodek będzie obsługiwał do 200 pacjentów dziennie. Regularne przewozy kolejowe Piła - Trzcianka - Krzyż są dla chorych kluczowe dla zapewnienia sprawnej komunikacji i możliwości dojazdu.	rozd. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.
12.8	Mając wiedzę i świadomość występujących deficytów w zakresie połączeń kolejowych na trasie Piła - Krzyż - Gorzów Wlkp. - Berlin, samorządy wielkopolskie wspólnie z samorządami województwa lubuskiego, z udziałem samorządów po stronie niemieckiej, od 2011 roku prowadzą działania mające na celu utworzenie Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej TransOderana. Obszar działania TransOderany obejmuje tereny członków Ugrupowania położone wzdłuż trasy dawnej Kolei Wschodniej. Samorządy zaangażowane w projekt: • strona niemiecka – Gminy: Buckow (Markische Schweiz, Munscheberg, Seelow, Strausberg, Fredersdorf-Vogelsdorf, Hoppegarten, Letschin, Waldsiedersdorf, Neuhardenberg, Rehfelde, Vierlinden; • strona polska – Powiaty: czarnkowsko-trzcieński, gorzowski (ziemski), strzelecko-drezdenecki, walecki; Gminy: Gorzów Wielkopolski, Kostrzyn nad Odrą, Piła, Drezdenko, Krzyż Wielkopolski, Strzelce Krajeńskie, Trzcianka, Wieleń, Witnica, Bogdaniec, Santok, Stare Kurowo, Zwie-	rozd. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.

	ryzn; Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Gorzowie Wielkopolskim. W ramach prac Ugrupowania planowane jest poszerzenie i pogłębienie polsko-niemieckiej współpracy terytorialnej, z zamiarem wzmocnienia transgranicznej osi komunikacyjnej na obszarze między Berlinem i Piłą, w strefie oddziaływania równoległych połączeń kolejowych i drogowych oraz korespondujących z nimi odcinkami rzek Odry, Warty i Noteci. Odtworzenie i intensyfikacja połączeń komunikacyjnych między Piłą a Berlinem, w tym przede wszystkim kolejowych z wykorzystaniem infrastruktury Kolei Wschodniej, jest jednym z podstawowych warunków rozwoju obszaru Ugrupowania. Na końcowym etapie są uzgodnienia z MSZ i międzyresortowe dotyczące dokumentów założycielskich Trans-Oderany EUWT.		
12.9	Rosnący popyt na przewozy kolejowe na trasie Piła - Krzyż potwierdza i znajduje odbicie w zainteresowaniu operatorów transportowych uruchomieniem linii na tym kierunku. Arriva RP Sp. z o.o. analizuje możliwości uruchomienia połączenia Toruń - Bydgoszcz - Nakło n. Notecią - Piła - Krzyż Wielkopolski - Gorzów Wielkopolski - Kostrzyn n. Odrą - Berlin.	rozdz. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.
12.10	Miasto Piła realizuje obecnie projekt budowy strefy przemysłowej „Piła południowo-wschodnia”, strategicznego dla rozwoju Wielkopolski projektu miasta Piły, co stworzy możliwości rozwojowe dla całego subregionu. Pozostawienie potencjalnych terenów inwestycyjnych bez dobrego skomunikowania z innymi miejscowościami subregionu skarże ten projekt na porażkę.	rozdz. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.
12.11	Zgodnie z wytycznymi unijnymi dotyczącymi kreowania polityki rozwoju w oparciu o inwestycje zintegrowane terytorialnie, stanowiącymi jeden z filarów opracowania Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego 2014+, w listopadzie 2014 r. samorząd miasta Piły wspólnie z 6 gminami stanowiącymi obszar funkcjonowania miasta (Trzcianka, Ka-	rozdz. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.

czory, Szydłowo, Wysoka, Krajenka, Ujście) utworzył Pilski Obszar Strategicznej Interwencji.

Proponowana likwidacja połączenia kolejowego Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. na trasie Piła - Krzyż narusza spójność komunikacyjną Pilskiego OSI i spowoduje brak możliwości realizacji wspólnych przedsięwzięć dotyczących integracji transportu zbiorowego.

12.12	Proponowany model transportowy faworyzuje południową część Wielkopolski pogłębiając zaniechania ostatnich dziesięcioleci w zakresie infrastruktury kolejowej na terenie północnej Wielkopolski.	brak	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie - Uwaga nie ma charakteru merytorycznego.
12.13	Proponowany model rozwoju systemu transportowego wskazujący na potrzebę likwidacji połączenia kolejowego Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. na trasie Piła - Krzyż obarczony jest błędem diagnostycznym. Wdrożenie modelu likwidacji przewozów kolejowych na trasie Piła – Krzyż pogłębi wykluczenie komunikacyjne obszaru północnej Wielkopolski, zahamuje rozwój obszaru całego regionu.	rozdz. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.
12.14	Konieczna jest korekta proponowanego modelu rozwoju systemu transportowego, poprzez usunięcie zapisów o likwidacji połączenia kolejowego Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. na trasie Piła – Krzyż i wskazanie potrzeby rozwoju tego kierunku przewozów kolejowych.	rozdz. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.
Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
13	Mateusz Kaczmarek pismo: wiadomość e-mail	19.03.2015 r.	Konsultacje społeczne
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
13.1	W odpowiedzi na głośne doniesienia w sprawie likwidacji linii kolejowej łączącej Piłę z Krzyżem Wielkopolskim, jako pełnoprawny obywatel Piły, a także Rzeczypospolitej Polskiej zgłaszam stanowcze NIE dla takiego rozwiązania i pomysłu! Jest to przede wszystkim linia o charakterze historycznym, a także najszybsze połączenie z wieloma miejscowościami	rozdz. 8.3, str. 83-87	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.

leżącymi na ich szlaku! Dodając do tego fakt, że to jedyne połączenie kolejowe z Krzyżem Wielkopolskim i co za tym idzie wieloma pociągami jeżdżącymi ze Szczecina, Niemiec na południe uważam ten pomysł za chory! Dla wielu ludzi kolej na tym odcinku, to jedyna możliwość dotarcia szybko do i z Piły, a także do i z Krzyża! W Pile wielu pasażerów udaje się w podróż dalej - Bydgoszcz, Warszawa, Olsztyn, Chojnice i dzięki temu połączeniu nie musi objeżdżać pół Polski przez Poznań Główny!

Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
14	PKS Leszno Sp. z o.o., Tomasz Fabiszak - Prezes Zarządu; PKS Gniezno Sp. z o.o., Krzysztof Gnatowski - Prezes Zarządu; PKS w Pile Sp. z o.o., Ryszard Michałek - Prezes Zarządu; PKS Poznań S.A., Hieronim Urbanek - Prezes Zarządu pismo: wiadomość listowna, bez sygnatury	19.03.2015 r.	Konsultacje społeczne
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
14.1	Na stronie 11 projektu nakreślono główne cele rozwoju transportu publicznego, które w świetle później zaproponowanych liczb są praktycznie nie do osiągnięcia. Cele te obejmują m.in.: a) wyeliminowanie nasilającego się zjawiska konkurowania przewozów autobusowych i kolejowych i dążenie do uzyskania w skali województwa spójnej sieci zintegrowanych przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego, b) dostosowanie ilości i jakości usług oferowanych w ramach publicznego transportu zbiorowego do rzeczywistych potrzeb pasażerów, c) zapewnienie warunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego, jako realnej alternatywy transportu indywidualnego, d) zapewnienie efektywności rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej,	str. 11.	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie - Celem rozwiązania zaproponowanego w PZRPTZ-WW było zapewnienie transportu międzypowiatowego w relacjach, na których odnotowano istotne zapotrzebowanie na podróże (popyt). Połączenia komunikacyjne, które nie zostały objęte organizacją przewozów wojewódzkich (międzypowiatowych), ale mogą być istotne z punktu widzenia społeczności lokalnych, powinny być uwzględnione w planach niższego szczebla i stanowić uzupełnienie sieci wojewódzkiej. W obecnym systemie finansowania publicznego transportu zbiorowego konieczne jest uruchamianie wzajemnie

- e) poprawę standardów podróży, postrzeganych zarówno poprzez pryzmat czasu podróży pomiędzy poszczególnymi powiatami, jak i warunków podróżowania.

W ramach projektu, autorzy wyeliminowali z planowanej sieci wszystkie linie pokrywające się z liniami kolejowymi, nie analizując, czy w trakcie dnia są okresy czasowe, w których w zamian za uruchomienie pociągu, nie byłoby bardziej efektywne uruchomienie autobusu, z uwagi na znacznie niższe potoki pasażerskie. Należy z całą mocą podkreślić, że oprócz prędkości komunikacyjnej ważnym determinantem wyboru środka transportu przez mieszkańca jest częstotliwość, co potwierdziły wyniki badań zawarte na str. 36 niniejszego projektu. Liczba kursów realizowanych w ponadpowiatowych, publicznych przewozach pasażerskich w ramach 19 (po rozbudowie sieci 21) linii kolejowych i 24 linii autobusowych, w żaden sposób nie spełnia celu określonego w ppkt. c) zapewnienia warunków rozwoju transportu publicznego jako realnej alternatywy dla transportu indywidualnego.

- 14.2 Także promowanie reaktywowania połączeń kolejowych, str. 11 oraz str. 86 tab. 31
bez względu na występujące potoki pasażerskie stoi w sprzeczności do celu określonego w ppkt. d) zapewnienia efektywności oferty przewozowej.

- 14.3 Opisując determinanty rozwoju publicznego transportu str. 16 oraz str. 82
zbiorowego w skali krajowej, autorzy projektu wskazali na stronie 16 projektu na dwa główne cele zawarte w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), jakimi są:
- stworzenie zintegrowanego systemu transportowego,
 - stworzenie warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych.
- Przy zaproponowanym w skali województwa rozbiciu ponad-

skomunikowanych przewozów gminnych i powiatowych, o znacznie wyższej częstotliwości, niż miałyby to miejsce w przypadku kursowania po danej linii komunikacyjnej pociągu lub autobusu organizowanego przez Marszałka Województwa.

Uwaga została **odrzucona**.

Uzasadnienie - Zgodnie z opracowanym prognostycznym modelem ruchu potok na proponowanych liniach jest wystarczający dla zapewnienia efektywności przewozowej.

Uwaga została **odrzucona**.

Uzasadnienie - por. wyjaśnienia do uwagi 14.1. Dodatkowo, przedmiotowy plan transportowy dotyczy publicznego transportu zbiorowego, stąd pracownice przewozy zamknięte nie stanowią przedmiotu analizy. Ponadto ich funkcjonowanie nie stoi w sprzeczności z przedmiotowym projektem PZRPTZ-WW.

Plan nie dotyczy linii komercyjnych.

	powiatowych przewozów autobusowych na linie o charakterze publicznym i linie komercyjne, z głównym nastawieniem się na tę drugą grupę linii, stworzenie spójnego systemu transportowego z wykorzystaniem wspólnego biletu jest praktycznie niemożliwe.			Uzupełnieniem planu powinny być PZR PTZ samorządów niższego szczebla.
14.4	Proponowany plan nie spełnia także celów szczegółowych SRT 2020 w zakresie budowy racjonalnego modelu inwestycji infrastrukturalnych. Np. w przypadku zaproponowanego reaktywowania linii kolejowych na odcinku Śrem - Czempin i Leszno - Gostyń w ogóle nie przeprowadzono jakiejkolwiek analizy opłacalności takich inwestycji w świetle występujących potoków pasażerskich, czy konkurencyjności czasowej i kosztowej alternatywnych połączeń komunikacyjnych np. połączenie kolejowe Śrem - Czempin - Poznań vs. połączenie autobusowe Śrem - Kórnik - Poznań. Cała rewitalizacja sieci kolejowej w województwie opiera się na maksymalnym wykorzystaniu środków unijnych na lata 2014-2020, bez głębszej analizy kosztów późniejszego utrzymania tej infrastruktury przy planowanych potokach pasażerskich.	str. 86		Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie - UMWW czyni starania o pozyskanie środków na rewitalizację linii. Linie mogą być rewitalizowane przy współpracy zainteresowanych samorządów niższego rzędu. Przykładowo gm. Śrem przejęła dworzec i prowadzi działania promocyjne na rzecz transportu kolejowego. Analiza wartości potoku i konkurencyjności czasowej była wykonana w trakcie tworzenia projektu PZRPTZ-WW. Brano też pod uwagę eliminowanie ruchu kołowego na wlocie do Poznania od strony Kórnika. Planuje się prace badawcze szacujące koszty reaktywacji. Zgodnie z wiedzą pozyskaną średnia cena modernizacji linii niezelektryfikowanej to ok. 2-3 mln zł/km.
14.5	W planie w ogóle nie pochyłono się nad kwestią kosztów budowy lub modernizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych o charakterze wojewódzkim, co będzie zadaniem Wojewódzkiego Zarządu Transportu Publicznego.	str. 79		Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie - Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z 15.12. 2010 r. (Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13) nie nakłada obowiązku wzmiankowanej analizy kosztów budowy lub modernizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych o charakterze wojewódzkim.
14.6	W Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku do słabych stron zaliczono m.in.	str. 18 oraz rys. 30 na str. 88		Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do

• dużą ilość obszarów zagrożonych marginalizacją przestrzenną, • słabe powiązania komunikacyjne, • dysproporcje w rozmieszczeniu infrastruktury, • zróżnicowany wewnętrznie poziom PKB. Zaproponowana w planie sieć komunikacyjna w dalszym ciągu preferuje duże ośrodki miejskie z dostępem do infrastruktury kolejowej, kosztem mniejszych miast i obszarów wiejskich. Takie podejście do tematu cały czas powiększa dysproporcje i nie poprawia dostępu mieszkańców o dużym wskaźniku bezrobocia do nowych miejsc pracy powstających w Poznaniu i powiecie poznańskim, Wrześni i Wągrowcu.	uwagi 14.1.
14.7 Należy przypomnieć, że do celów strategicznych województwa zaliczono m.in. • poprawę dostępności i spójności komunikacyjnej regionu, • zwiększenie spójności województwa, • wzrost zatrudnienia i kompetencji mieszkańców, • zwiększanie zasobów oraz wyrównywanie potencjałów społecznych województwa, • wzrost bezpieczeństwa i sprawności zarządzania regionem. Spełnienie tych celów nie jest możliwe bez sprawnej komunikacji autobusowej dowożącej do dworców kolejowych i uzupełniającej przewozy kolejowe w godzinach pozaszczytowych, z uwagi na fakt, że gęstość sieci kolejowej w województwie to 6,6 km/100 km², natomiast gęstość sieci drogowej obejmującej tylko drogi krajowe i wojewódzkie to 15,03 km/100 km². Przy powiększeniu tego wskaźnika także o drogi powiatowe, gęstość dróg w województwie jest na poziomie 96,3 km/100 km². Wskaźnik te pokazują, że nie można zbudować sprawnego i spójnego systemu transportowego z pominięciem komunikacji autobusowej.	str. 18 Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 14.1.
14.8 Oceniając dotychczasowe potrzeby przewozowe, nie przeprowadzono analizy aktualnego napełnienia środków transportu zarówno w komunikacji kolejowej, jak i autobu-	brak Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie - Badania napełnienia środków transportu były przeprowadzone

sowej, nie wskazano potoków w głównych węzłach przesiadkowych oraz nie określono wskaźnika przesiadkowości w realizowanych podróżach ponadpowiatowych. Brak takich danych nie pozwala się odnieść, co do poprawności zaproponowanego modelu oraz do pełnej analizy preferencji zachowań mieszkańców. Ponadto dziwi fakt, nie przeprowadzenia analizy wskaźnika motoryzacji w podziale na poszczególne powiaty i określenia liczby gospodarstw domowych pozbawionych dostępu do samochodu i to najlepiej w podziale na obszary miejskie i wiejskie w każdym z powiatów. Analiza tych wskaźników pozwoliłaby na jednoznaczne określenie obszarów w największym stopniu narażonych na proces wykluczenia społecznego w przypadku braku dostępu do sieci transportu zbiorowego.

- 14.9 W ramach prac nad planem transportowym nie przeprowadzono analizy wielkości populacji z dysfunkcją narządów ruchu i dysfunkcją narządu wzroku oraz potrzeb tych grup społecznych dojazdu do szpitali specjalistycznych, ośrodków rehabilitacji i zakładów pracy chronionej, co jest sprzeczne z zarówno z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym (Art.12 ust.2. pkt 4.), jak i z Rozporządzeniem Ministra infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (54.1. pkt. 6 ppkt.b).
- str. 78, 80, 98, 100

zarówno w pociągach, jak i autobusach. Na potrzeby przygotowania dokumentu opracowany był model ruchu województwa. Model został przygotowany zgodnie z podejściem czterostadiowym. Należy zaznaczyć, że Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z 15.12. 2010 r. (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13) nie nakłada obowiązku określania obszarów w największym stopniu narażonych na proces wykluczenia społecznego w przypadku braku dostępu do sieci transportu zbiorowego. Ponadto należy zauważyć, że PZRPTZ-WW nie określa pełnej oferty transportu zbiorowego – por. uzasadnienie do uwagi 8.1.

Uwaga została **odrzucona**.

Uzasadnienie - Zarówno w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym jak i w Rozp. MI z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu PZRPTZ (54.1. pkt. 6 ppkt.b) nie ma mowy o konieczności przeprowadzenia *analizy wielkości populacji z dysfunkcją narządów ruchu i dysfunkcją narządu wzroku*. W w/w dokumentach jest mowa o tym, że przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić w szczególności: a) potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych, b) dostępność osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do transportu publicznego poprzez zapewnienie pożądanego standar-

- 14.10 W ocenie aktualnych potrzeb przewozowych (str. 27) określono, że w dzień roboczy z przejazdów ponadgminnych korzysta 796.300 mieszkańców, a z przejazdów ponadpowiatowych 494.600 mieszkańców. Uwzględniając wskaźnik ruchliwości mieszkańcy realizują po około 150.000 podróży dziennie zarówno w relacjach ponadgminnych, jak i w relacjach ponadpowiatowych. Bardzo niepokojącym trendem jest podział modalny podróży pokazany na stronie 33, który przedstawia się następująco:
- Samochód osobowy - kierowca 63%
 - Samochód osobowy - pasażer 21%
 - Autobus regionalny 5%

str. 27

du usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej. Powyższe wymagania zostały spełnione - zapisy zawarte na str. 78, 80, 98, 100 projektu PZRPTZ-WW

Ponadto obiekty takie jak: specjalistyczne szpitale, ośrodki rehabilitacji i zakłady pracy chronionej zostały uwzględnione przy opracowywaniu modelu ruchu, czego potwierdzeniem są zapisy w raporcie częściowym z realizacji projektu (raport z zadania nr 4 w posiadaniu DT UMWW).

Z uwagi na reprezentatywny charakter badań, przeprowadzonych na potrzeby PZRPTZ-WW i losowy dobór próby (gospodarstw domowych), udział osób niepełnosprawnych lub posiadających inne ograniczenia zdolności ruchowej był proporcjonalny do ich rzeczywistego udziału w populacji, z uwzględnieniem ewentualnej ograniczonej dostępności do tych osób.

Uwaga została **uwzględniona**.

Przedmiotowy PZRPTZ-WW podaje minimum jakie musi być zapewnione. Plan oparty jest o szybkie połączenia, które mogłyby konkurować z samochodem. Dokładna liczba par pociągów i autobusów zostanie ustalona na etapie planowania operacyjnego. PZRPTZ-WW dotyczy typowego dnia roboczego.

- Komunikacja miejska 3%
- Minibus 296
- Autobus szkolny lub zakładowy 2%
- Pociąg 7%
- Rower 0,5%
- Motor 0,8%
- Inne 0,3%

W wojewódzkim planie transportowym nie określono, jakie przysły organizator przewozów wojewódzkich podejmie działania, aby zmienić tę niekorzystną tendencję. Nie mniej ustanowienie przewozów z częstotliwościami kursów na poziomi od 1 godziny do 6 godzin na pewno nigdy nie będzie stanowić alternatywy dla transportu indywidualnego. Podział zadań przewozowych pokazuje, że transport autobusowy jest obecnie równie ważny jak transport kolejowy. Autobusy przewożą łącznie 12% podróży, a dla porównania udział przewozów kolejowych w podróżach jest na poziomie 7%. Uwzględniając powyższy podział zastanawia, dlaczego w planie wojewódzkim przyjęto ograniczenie pracy przewozowej w publicznych przewozach autobusowych do 5,9 mln wkm i wzrost pracy przewozowej kolei z obecnych 8,77 mln pockm do 9,07 lub 10,4 mln pockm, w zależności od przyjętego scenariusza.

14.11 Wg obliczeń obecnie pociągi przewożą dziennie w przewozach ponadgminnych i ponadpowiatowych 21.000 podróży przy dopłacie rocznej z budżetu województwa na poziomie 120 mln zł. Autobusy na liniach wojewódzkich przewożą 36.000 pasażerów dziennie, przy dopłacie refundującej ulgi i przejazdu bezpłatne na poziomie 51 mln zł rocznie. To pokazuje, że aby zachować pełną efektywność systemu transportowego trzeba rozwijać kolej w istniejących korytarzach i uzupełnić jej istotne elementy ściśle zintegrowane z komunikacją autobusową zharmonizowaną pod względem częstotliwości z częstotliwością linii kolejowych, co w propono-

str. 93, tab. 33

Uwaga została **odrzucona**.

Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 14.1.

wanym projekcie nie jest spełnione. Przyjęcie założenia, że większość linii autobusowych działać będzie na zasadzie komercyjnej, praktycznie uniemożliwi zharmonizowanie systemu taryfowego.		
14.12 Przyjmując metodologię tworzenia planu, Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego będzie organizatorem połączeń autobusowych o charakterze ponadpowiatowym, cedując organizację połączeń ponadgminnych, w granicach jednego powiatu na starostach. Głównym problemem tworzenia spójnego systemu transportu zbiorowego jest to, że na 31 powiatów ziemskich do tworzenia planów transportowych zobowiązanych jest jedynie 10 powiatów. Są to powiaty poznański (przyjął plan transportowy 18 czerwca 2014 roku), ostrowski, gnieźnieński, pilski, koniński, kolski, szamotulski, czarnkowsko-trzcianecki, turecki i kaliski. Pozostałe 21 powiatów nie jest zobowiązane do tworzenia planów, w związku z czym nie wiadoma będzie ich polityka odnośnie zapewnienia odpowiednich połączeń komunikacyjnych i integracji tych połączeń z liniami o charakterze wojewódzkim. W planie nie określono, co się stanie, jeżeli powiaty odmówią dofinansowania funkcjonowania linii międzygminnych na obszarze jednego powiatu, ani nie przewidziano takiego scenariusza w możliwych zagrożeniach opisanych na str.65. Także sam UMWW nie podjął z powiatami rozmów dotyczących współfinansowania linii ponad gminnych w ramach spójnego systemu transportowego.	str. 76	Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie - Pomimo braku obowiązku przygotowania PZRPTZ samorządy niższego szczebla (gminy, powiaty) winny organizować publiczny transport zbiorowy. Stosowne zapisy znajdują się w ustawach: o samorządzie gminnym (Dz. U. 1990 Nr 16 poz. 95) i o samorządzie powiatowym (Dz. U. 1998 nr 91 poz. 578). Ponadto należy uwzględnić wyjaśnienia do uwagi 14.1.
14.13 Integracja planu wojewódzkiego z planami powiatowymi jest bardzo ważna w kontekście zmian, jakie mają nastąpić na rynku przewozów od 1 stycznia 2017 roku. Obecnie bardzo ważnym elementem jest jak najszybsze uchwalenie planu wojewódzkiego tak, aby w/w powiaty mogły przystąpić do tworzenia własnych planów. Jest to istotne z uwagi na konieczność ogłoszenia na rok przed planowanym uruchomieniem linii o charakterze publicznym, informacji o zamiarze	str. 102	Uwaga została uwzględniona. Wzmiankowane terminy mogą być utrzymane pod warunkiem szybkiego uchwalenie projektu PZRPTZ-WW przez Sejmik Województwa.

wyłonienia operatora lub powierzenia mu zadania w trybie bez przetargowym (tylko mali przewoźnicy przy małej pracy przewozowej lub operatorzy wewnętrzni). Z dotychczasowych doświadczeń widać, iż czas potrzebny na opracowania planu transportowego to czas od 6 do 12 miesięcy, w zależności od szczegółowości badań. Ma to także wpływ na terminy określone w mapie drogowej na stronie 102.

- 14.14 Przy wyznaczaniu więzby ruchu między powiatowego w obrębie województwa wielkopolskiego, przyjęto założenie, że najwięcej podróży wykonywanych jest pomiędzy powiatami grodzkimi (miastami na prawach powiatu), a sąsiadującymi z nimi powiatami. Do najbardziej obciążonych kierunków zaliczono: Kalisz - powiat kaliski, Konin – powiat koniński, Leszno - powiat leszczyński, Poznań - powiat poznański, a także połączenia Piły z gminami powiatu pilskiego oraz powiatu gnieźnieńskiego z powiat wrzesińskim. Pewną niekonsekwencją jest brak na tej liście połączeń pomiędzy:
- Kaliszem, a Ostrowem Wlkp. i pozostałymi miejscowościami powiatu ostrowskiego.
 - Leszmem i Rawiczem.

str. 43, rys. 13

Uwaga została **częściowo uwzględniona**.

Wprowadzono korektę edycyjną. Przedstawiona więzba ruchu opiera się na przeprowadzonych badaniach i wykonanych obliczeniach. Zwiększona liczba podróży, między wspomnianymi jednostkami terytorialnymi, nie wynika z przyjętych przez autorów założeń, lecz stanowi wynik zrealizowanych badań na sieci transportowej i w gospodarstwach domowych (wyniki badań zostały opracowane i przedstawione w postaci raportu do DT UMWW).

Istotnie, opis więzby ruchu (str. 43) przedstawionej na rys.13, nie uwzględniał wszystkich miejsc w województwie, gdzie występowała większa liczba podróży. Jest to jednak czysto redakcyjne uchybienie, które nie miało żadnych konsekwencji w pracach nad projektem PZRPTZ-WW. W związku z powyższym opis rysunku został uzupełniony.

- 14.15 W zakresie preferencji podróży nie przebadano, jaka jest graniczna liczba przesiadek, która powoduje rezygnację z korzystania z transportu publicznego. Również nie doprecyzowano, co respondenci mieli na myśli w zakresie

str. 35-37, rozdz. 3.2

Uwaga została **odrzucona**.

Uzasadnienie - Zaproponowana siatka opiera się na założeniu, że połączenia ponadpowiatowe są najczęściej bezpo-

		rednie. Godziny kursowania stanowią kwestię operacyjną, która nie mieści się w zakresie PZRPTZ-WW.
zmiany godzin kursowania. Czy potencjalnym pasażerom chodziło o lepszą koordynację godzin odjazdów pod kątem rozpoczynania pracy, czy nauki lub czy chodziło o wydłużenie funkcjonowania komunikacji na wczesne godziny ranne lub późne wieczorne.		
14.16 (...) Nie mniej ważnym elementem podnoszonym przez 73% podróżnych jest zwiększenie częstotliwości, co nie ma przełożenia na późniejsze propozycje zawarte na stronach od 83 do 87. Jak widać z przeprowadzonej ankiety inne czynniki jak zmniejszenie cen biletów (24%), skrócenie czasu przejazdu (19%) i poprawa jakości taboru (15%) mają drugorzędne znaczenie, w związku z czym wpisywanie na str. 98 wymagań wprowadzenia autobusów z klimatyzacją nawet na krótkie połączenia nie wynika z preferencji pasażerów.	str. 83-87 oraz str. 98	Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie - Chcąc zapewnić jak najwyższy standard usług, wszystkie środki transportu, w tym autobusy, muszą spełniać coraz wyższe wymagania, osiągalne już w taborze kolejowym.
14.17 Na stronie 45 określono, iż obecnie na terenie województwa wielkopolskiego, na liniach, których przebieg przekracza przynajmniej jedną granicę powiatu, realizowana jest przez blisko 60 przewoźników na 1350 liniach, na których każdego dnia realizowanych jest ponad 4 000 kursów. Dziwi więc fakt, że sieć wojewódzkich połączeń autobusowych obejmuje jedynie 24 linie autobusowe, na których realizowanych jest 174 kursy dziennie. Stanowi to odpowiednio 1,78% obecnie obsługiwanych linii i 4,35% realizowanych kursów. W zakresie pracy przewozowej planowane linie obsługują ok. 10% aktualnie realizowanej pracy przewozowej.	str. 45	Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 14.1.
14.18 Autorzy nie policzyli tzw. wozobiegów czyli potrzeb taborowych na realizację zakładanych zadań przewozowych. Nie określili także, czy przy tak małej częstotliwości autobusy obsługujące linie o charakterze publicznym, mogą być wykorzystywane na liniach komercyjnych. Jeżeli tak to czy podczas pracy na linii o charakterze komercyjnym będą musiały być zastępowane elementy wizualne Województwa Wielkopolskiego zgodnie z wymaganiami określonymi na str. 96.	str. 96	Uwaga została częściowo uwzględniona. W dokumencie PZRPTZ-WW uwzględniono rekomendację do opracowania systemu informacji wizualnej (SIW). Zakres projektu PZRPTZ-WW nie obejmuje kwestii rozwiązania problemu kompozycji taboru. Leży ona po stronie operatorów.

14.19	Obsługa blisko 90% dzisiejszych połączeń autobusowych jako połączeń komercyjnych uniemożliwi wprowadzenie wspólnej taryfy, zwłaszcza kolejowo-autobusowej. Ponadto brak regulacji w sprawie refundacji ulg po 1 stycznia 2017 roku spowoduje, że najbardziej poszkodowaną grupą staną się uczniowie i studenci, nie posiadający własnych dochodów, co będzie poważną barierą w dostępie do edukacji i będzie niezgodne z jednym z celów strategicznych zawartych w Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r.	str. 18, str. 46-47, tab. 16, str. 82	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 14.1.
14.20	W planie zgodnie z tabelą nr 18 str. 55 przewidziano likwidację 158 linii pokrywających się z liniami kolejowymi. Stanowią one 11,7% dzisiejszych połączeń. Przy wyborze tych linii nie przeprowadzono jednak analizy: a. które z tych połączeń obsługują także miejscowości znacznie oddalone od dzisiejszych stacji kolejowych (np. Budzyń lub Wyrzysk), b. które z połączeń są bardziej atrakcyjne czasowo dla pasażera, c. które z połączeń minimalizują liczbę przesiadek, d. która z linii autobusowych może stanowić istotne uzupełnienie linii kolejowej w okresach pozaszczytowych.	str. 55, tab. 55	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie - Dojazd do stacji jest kwestią organizacji transportu przez gminy. Kwestią zależną od gmin jest także polityka przestrzenna, obejmująca m.in. lokalizację stacji. Ponadto, polityka transportowa zakłada stały rozwój kolei, w tym budowania przyzwyczajania do tego środka transportu.
14.21	Nie można zapominać, że głównym elementem związanym z wyborem preferowanego środka podróży jest czas podróży. Łączny czas przeciętnej podróży wewnątrz granic jednego powiatu, wynosi obecnie 29 minut, a w podróżach ponadpowiatowych (ale realizowane wewnątrz województwa) tylko 49 minut. Każda przesiadka to niepotrzebne wydłużenie czasu przejazdu, a przy obecnym poziomie informacji pasażerskiej stanowi dodatkową barierę z uwagi na brak systemu zabezpieczenia połączeń przesiadkowych.	str. 36, tab. 4 str. 96	Uwaga została uwzględniona . Istotnie trzeba wprowadzić wzmiankowany system (informacji o możliwych przesiadkach) w węzłach przesiadkowych.
14.22	Na stronie 64 charakteryzując słabe strony obecnego systemu transportowego, wskazano dużą wrażliwość autobusowego publicznego transportu zbiorowego na zatłoczenie komunikacyjne - zwłaszcza w centralnej części miast i na	str. 64, tab. 21	Uwaga została odrzucona . Dworce zintegrowane nie są usytuowane przy obwodnicach. Należy również zaznaczyć, że realizacja wielu obwodnic

	trasach wlotowych i wylotowych do tych miast. Nie można jednak zapominać, że realizacja w ostatnim czasie wielu obwodnic miast w ciągu dróg krajowych powoduje, że duża część ruchu tranzytowego uwolniła centra miast, zmniejszając zjawisko kongestii.		miast w ciągu dróg krajowych faktycznie powoduje przeniesienie części ruchu tranzytowego z centrów miast, nie zmienia to jednak sytuacji zatłoczenia związanego z trasami wlotowymi do tych miast.
14.23	(...) W ramach słabych stron wymieniono także brak koordynacji zarówno miejskiego i gminnego transportu zbiorowego z publicznym wojewódzkim transportem pasażerskim. Taka koordynacja jest potrzebna w przypadku, gdy częstotliwość połączeń autobusowych jest powyżej 10 minut. W pozostałych przypadkach obok koordynacji ważne jest także wprowadzenie systemu zabezpieczającego pewność połączeń przesiadkowych w przypadku zakłóceń w realizacji rozkładu jazdy.	str. 64, tab. 21	Uwaga została uwzględniona . Potrzeba koordynacji pomiędzy planem wojewódzkim a planami niższego szczebla została zapisana w PZRPT-WW, jako standard.
14.24	Na stronie 64 charakteryzując mocne strony obecnego systemu transportowego, wskazano, że tabor kolejowy w dużym stopniu dopasowany jest do przewozu osób niepełnosprawnych w porównaniu z tarem autobusowym. Nie wskazano jednak, że na wielu stacjach infrastruktura peronowa, podjazdy i przejścia przez tory nie zapewniają swobodnego przejazdu osoby niepełnosprawnej. Wiele z pociągów wraz z modernizowanymi EZT nie jest wyposażonych w windę umożliwiającą wjazd wózka z peronu o wysokości 55 cm, nawet na dworcu Poznań Główny.	str.64, tab. 22	Uwaga została uwzględniona . PZRPTZ-WW zostanie uzupełniony o dodatkowe słabe strony systemu publicznego transportu zbiorowego.
14.25	Tabelę nr 22 należy uzupełnić o zapis, że najwięksi przewoźnicy autobusowi dysponują nowoczesnym tarem o zróżnicowanej pojemności, który można łatwo dopasować do występujących potoków pasażerskich. W ostatnim czasie na drogach województwa pojawiają się komfortowe autobusy wyposażone w klimatyzację i elektroniczne systemy informacji pasażerskiej oraz autobusy niskopodłogowe i niskowejściowe.	str. 64, tab. 22	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie - Standard i nowoczesność taboru autobusowego ma stanowić jeden z elementów wyboru przewoźnika do realizacji wojewódzkiego PTZ.
14.26	W tabeli nr. 23 poz. 3. na str.65 pokazującym zestawienie zagrożeń związanych z funkcjonowaniem publicznego trans-	str. 65, tab. 23	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie - W PZRPTZ-WW

		uwzględniono zapis, że przy organizacji przetargów, w specyfikacji istotnych warunków zamówienia należy określić minimalną pojemność pojazdów.
14.27 Tabele nr 23 należy uzupełnić o zapis, że zagrożeniem dla zwiększania ilości połączeń kolejowych jest także brak systemu zabezpieczenia połączeń przesiadkowych na stacjach, na których pociągi skomunikowane są z liniami autobusowymi o malej częstotliwości kursowania. Przeciwdziałaniem temu zjawisku jest uruchomienie takiego systemu, skorelowanego z systemem dynamicznej informacji pasażerskiej w pociągu oraz takie zapisy w umowie, które dopuszczają większą tolerancję kursowania na skomunikowanych z pociągami liniach autobusowych.	str. 65, tab. 23	Uwaga została uwzględniona. Wprowadzono zapis o konieczności integracji systemów informowania w przypadku połączeń autobusowych i kolejowych.
14.28 Kolejnym zagrożeniem jest także budowa systemu połączeń autobusowych, bazujących na liniach komercyjnych, co poważnie ograniczy możliwość budowy spójnego systemu taryfowego na całym obszarze.	tab. 65, tab. 23	Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 14.1.
14.29 W ramach kryterium kształtowania rozwiązania transportowego na str. 75 określono, że uruchomienie nieczynnej infrastruktury torowej było nadrzędne w stosunku do wprowadzenia linii autobusowej. Należy uznać to za błędne założenie. Uruchomienie nieczynnej infrastruktury kolejowej może być zasadne tylko w przypadku, gdy 1 pociąg jest w stanie wyeliminować z drogi, co najmniej 5 autobusów, przy jednoczesnym zachowaniu częstotliwości kursowania akceptowalnej dla pasażera. Kryterium mniejszej szkodliwości oddziaływania na środowisko w przypadku niezelektryfikowanej linii kolejowej jest pomijalne.	str. 75	Uwaga została odrzucona. Właśnie takimi kryteriami się kierowano przy decyzji o reaktywacji linii. Rewitalizacja jest uzasadniona wielkością potoków, a zapis w projekcie PZRPTZ-WW stanowi podstawę o ubieganiu się o środki na realizację tego przedsięwzięcia.
14.30 W ramach integracji infrastrukturalnej, autorzy planu zaproponowali 33 zintegrowane węzły przesiadkowe (ZPW), ściśle powiązane z dworcami kolejowymi. W planie brakuje	str. 80	Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie – Motywacją dla powstawania ZWP jest krzyżowanie się

uzasadnienia dla wskazanych lokalizacji (np. dzienna liczba pasażerów korzystających z danego ZPW, układ drogowy, istnienie lub możliwość budowy parkingu P+R, sąsiedztwo dworca autobusowego komunikacji regionalnej lub przystanków komunikacji miejskiej i gminnej, standardy ZPW określone na str. 80 są już spełnione czy wymagają modernizacji obiektów dworcowych). W większości przypadków ZPW są siedzibami powiatów za wyjątkiem Złotowa, Słupcy, Ostrzeszowa, Szamotuł i Rawicza. W powiecie poznańskim wyznaczono aż 3 ZPW m.in. w Kórniku (zbyt odległy od miasta i z linią kolejową przegrywającą konkurencję z drogą 5-11), Dopiewie i Pobiedziskach.		linii komunikacyjnych, głównie autobusowych i kolejowych. Z uwagi na ustalenia w UMWW, P+R nie były rozważane w projekcie PZRPTZ-WW. Linia kolejowa 272 jest obecnie modernizowana do standardu 120km/h dla pociągów pasażerskich, w konsekwencji prędkość handlowa na tej linii będzie konkurencyjna.
14.31 (...) Nie określono, kto będzie odpowiedzialny za budowę wojewódzkich węzłów przesiadkowych (np. WZTP czy gmina, na której zlokalizowany jest ZWP).	str. 79	Uwaga została uwzględniona . W PZRPTZ-WW przyjęto założenie, że odpowiedzialność za budowę wojewódzkich węzłów przesiadkowych zależy od linii, które mają korzystać z węzła. Przykładowo: jeśli dany ZWP będzie obsługiwany przez linie gminne i powiatowe, należy podjąć rozmowy z samorządami niższego szczebla w celu ich partycypacji w kosztach inwestycji.
14.32 W planie w pkt. 8.2.2. (str. 82) określono, że w ramach integracji taryfowej należy wprowadzić zintegrowaną taryfę za korzystanie z przejazdów na liniach o charakterze użyteczności publicznej (zarówno kolejowych jak i autobusowych). Nie mniej nie określono czy jest to obowiązek organizatora, czy operatorów.	str. 82, rozdz. 8.2.2.	Uwaga została uwzględniona . Według PZRPTZ-WW wprowadzenie taryfy leży po stronie organizatora. Taka uwaga została zapisana w finalnej wersji planu.
14.33 Czy integracja ma obejmować jedynie operatorów, czy także przewoźników, którzy na podstawie zaświadczeń wykonują przewozy na własne ryzyko? W przypadku próby integracji taryfowej przez przewoźników i operatorów należy uważać, aby UOKiK nie uznał tego za zmonopolizowaną cenę i stosowanie praktyk monopolistycznych.	str. 82, rozdz. 8.2.1.3	Uwaga została uwzględniona . Projekt PZRPTZ-WW został uzupełniony o zapis, że integracja taryfowa obejmuje wyłącznie PTZ. Ponadto, w związku ze zmianami jakie wynikają z ustawy o PTZ, od 1.01.2017 r.

		nie będzie zaświadczeń wydawanych przez DT UMWW. Zostaną one zastąpione obowiązkiem zawiadomienia organizatora przez przewoźnika o fakcie realizowania przewozów pasażerskich na danym obszarze.
14.34	Już dziś, większość przewoźników oferuje bilet elektroniczny, ale jego integracja z kartą PEKA, jest zależna od warunków, na jakiej zostaną udostępnione protokoły przez operatora systemu PEKA. Podobnie jak w przypadku pkt. 22. nie określono, kto jest odpowiedzialny za rozszerzenie systemu PEKA: organizator czy operatorzy.	str. 82, rozdz. 8.2.1.3 Uwaga została uwzględniona . Dokument PZRPTZ-WW został doprecyzowany o zapis, że integracja z kartą PEKA leży po stronie organizatora. Ponadto integracja ma dotyczyć nie całego systemu PEKA tylko biletu PEKA.
14.35	Należy podkreślić, że wprowadzenie systemu PEKA jako warunku startu w postępowaniach na wyłonienie operatora może być kolejną barierą wejścia na rynek przewozowy, zwłaszcza przy przetargach na krótki okres. Bardziej optymalnym rozwiązaniem wydaje się być wprowadzenie przez WZTP własnego systemu, który będzie mógł odczytywać karty PEKA w granicach aglomeracji poznańskiej. Należy pamiętać, że rozszerzenie systemu PEKA wiąże się nie tylko z zakupem wyposażenia do autobusów i pociągów, lecz także z wyposażeniem punktów kasowych, kontrolerów, dodatkowych serwerów i znacznym zwiększeniem kosztów funkcjonowania systemu (przesył danych) z uwagi na rozległość województwa.	str. 82, rozdz. 8.2.1.3 Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 14.34
14.36	Przy określeniu planowanego układu linii publicznego transportu zbiorowego (str. 83), należy w słowniku (rozdział 1.3) jednoznacznie zdefiniować, co rozumiemy pod pojęciem kurs (przejazd z A do B, czy przejazd z A do B i powrót do A). Na stronie 87 zawarto tabelę 31 z proponowanymi liniami autobusowymi. Mnożąc długość linii przez liczbę kursów i 314 dni pracy, roczna wielkość pracy przewozowej wyniosła 2.755.036 wkm podczas gdy w tabeli 34 na stronie 94 prognozowana praca przewozowa w komunikacji autobusowej	str. 13-16, rozdz. 1.3 str. 83, str. 87, tab. 31, str. 94, tab. 34 Uwaga została częściowo uwzględniona . Uzasadnienie - PZRPTZ-WW zostanie uzupełniony w tym zakresie. W zakresie linii autobusowych na „pominiętych relacjach” uwagę odrzucono. Linie nie zostały pominięte lecz popyt na przewozy na wspomnianych relacjach jest w skali Województwa znikomy. Oznacza to,

w scenariuszu realistycznym wyniosła 5,94 mln wkm. Wydaje się, że należy dokładnie zdefiniować pojęcia tak, aby końcowe wyniki nie były rozbieżne w takim stopniu. (...) Należy podkreślić, że w proponowanym układzie autobusowym pominięto takie relacje, jak Rawicz - Krotoszyn i Rawicz - Gostyń oraz linie międzywojewódzkie takie, jak Rawicz - Milicz.		że zaproponowane rozwiązanie może być uzupełnione na poziomie powiatowym i gminnym, co leży w ustawowej gestii samorządów tego szczebla.
14.37 Należy podkreślić, że w planie transportowym nie przewidziano możliwość odnowy taboru autobusowego w komunikacji regionalnej w ramach środków unijnych. Analizując obecne zapisy WRPO, operatorzy i przewoźnicy obsługujący linie wojewódzkie i powiatowe są jawnie dyskryminowani w porównaniu z komunikacją miejską, nawet ci którzy w całości lub części należą do j.s.t.	brak	Uwaga została uwzględniona. W PZRPTZ-WW wprowadzono zapis, że zadaniem Województwa jest zapewnienie jak najwyższego standardu realizacji przewozów pasażerskich. Oznacza to, że przewozy autobusowe realizowane na zlecenie Marszałka Województwa powinny być realizowane nowoczesnym taborem, a zatem możliwość systematycznej wymiany pojazdów w trakcie ich eksploatacji jest możliwa i konieczna, głównie w kontekście ochrony środowiska.
14.38 Przy określeniu kosztów (str. 94) funkcjonowania wojewódzkich linii autobusowych zbyt optymistycznie przyjęto wskaźnik pokrycia kosztów wpływami na poziomie 64%. Aby osiągnąć taki wskaźnik, średnie napełnienie w pojeździe powinno się mieścić w granicach 28 pasażerów, co wydaje się mało prawdopodobne, nawet przy tak niskich częstotliwościach.	str. 94	Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie - Do wyliczeń przyjęto wartości średnie, na podstawie informacji uzyskanych od przewoźników.
14.39 W punkcie 10.1.1.2. (str.96), poświęconym standardom informacji pasażerskiej napisano, że nazwa przystanku powinna być możliwa do przeczytania dla pasażera podróżującego środkiem transportu. Jesteśmy na stanowisku, że jest to dublowanie informacji, skoro w punkcie 10.1.1.3 zapisano, że zaleca się również wyposażenie środków transportu w system	str. 96, rozdz. 10.1.1.2 i 10.1.1.3	Uwaga została odrzucona. Informacje będą pomocne nie tylko dla pasażerów ale również innych użytkowników systemu transportowego. Ponadto w przypadku awarii systemu informacji w autobusie będą dobrą alternatywą.

	informacji głosowej oraz tablice zmiennej treści wskazujące aktualne położenie i możliwe przesiadki.		
14.40	W punkcie 10.2. poświęconym standardom technicznym zapisano, że autobus powinien być wyposażony m.in. w klimatyzację, stanowisko do mocowania wózków inwalidzkich i możliwość przewozu roweru. Należy podkreślić, że osoby poruszające się na wózku inwalidzkim przy przejazdach powyżej 50 km preferują zajęcie miejsca na normalnym fotelu i przypięcie się pasem bezpieczeństwa, niż przejazd na własnym wózku.	str. 98-101, rozdz. 10.2	Uwaga została uwzględniona .
14.41	(...) Możliwość przewozu roweru we wnętrzu pojazdu, będzie wymagała wymontowania, co najmniej 3 rzędów siedzeń i przygotowania specjalnych zaczepów, tak aby rower nie zagrażał bezpieczeństwu innym pasażerom. Należy z całą mocą podkreślić, że możliwość przewozu rowerów będzie wymagała zmiany regulaminów przewozów, dodatkowego ubezpieczenia i może wydłużyć czas postoju na przystanku.	str. 98, rozdz. 10.2.1	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie. Zapisana w PZRPTZ-WW możliwość przewozu roweru nie oznacza, że musi to być możliwe we wnętrzu pojazdu (istnieją obecnie rozwiązania techniczne umożliwiające przewóz w przestrzeni bagażowej lub na tylnej ścianie pojazdu).
14.42	W zapisie regulującym wymagania autobusów co spełnienia normy czystości spalin proponujemy zmienić zapis, aby do 2017 r. - minimum 20% całkowitej pracy przewozowej realizowanej na publicznych regionalnych liniach autobusowych powinno być wykonywana z wykorzystaniem autobusów spełniających normę czystości spalin Euro 5. Mówienie o normie wyższej niż Euro 6 jest nieporozumieniem, gdyż jak na razie nie ma w planach zaostrzenia norm czystości spalin. Kolejnym krokiem jest wprowadzenie obowiązku w autobusach systemu OBD od 2017 roku, który uniemożliwia dalszą jazdę autobusu np. z niesprawnym filtrem DPF lub ze zbyt niskim poziomem Ad-Blue.	str. 98, rozdz. 10.2.1	Uwaga została uwzględniona . PZRPTZ-WW zostanie skorygowany poprzez zapis że chodzi o normę czystości spalin minimum EURO 5.
14.43	Proponuje się doprecyzować zapis na stronie 98. „- W przypadku linii regionalnych nie przekraczających 50 km, możliwość realizacji zadań przez autobusy niskopodłogowe lub niskowejściowe”. Autobusy niskowejściowe, lepiej nadają się	str. 98	Uwaga została uwzględniona .

	do obsługi linii pozamiejskich (typowy most hipoidalny w miejsce portalowego i większa liczba miejsc siedzących).		
14.44	W tabeli nr 37 z harmonogramem działań należy wpisać pkt. 4a „Publikacja ogłoszenia o zamiarze zawarcia umowy lub umów na obsługę wojewódzkich linii autobusowych o charakterze publicznym niezwłocznie po uchwaleniu planu, jednak nie później niż na rok przed uruchomieniem danej linii czyli do 31.12.2015”, zgodnie z Art.23 ust.1. ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.	str. 102, tab. 37	Uwaga została uwzględniona .
14.45	W tabeli nr 37 należy także zmienić terminy realizacji transferu wiedzy o planie transportowym województwa wielkopolskiego do samorządów niższego szczebla - „niezwłocznie po uchwaleniu planu, jednak nie później niż do 31 lipca 2015 roku”, w związku z koniecznością zachowania rocznego okresu publikacji przed zawarciem umowy.	str. 102, tab. 37	Uwaga została uwzględniona
14.46	W tabeli nr 37 z harmonogramem działań należy wpisać pkt. 11a „wprowadzenie zastępczego połączenia autobusowe w miejsce połączeni kolejowych, których uruchomienie wiąże się z remontem linii kolejowej Poznań - Piła”.	str. 102, tab. 37	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie - PZRPTZ-WW nie dotyczy planów remontowych i okresowych włączeń z eksploatacji.
14.47	W związku z powyższymi uwagami zwracamy się z prośbą o: a. Uzupełnienie badań w zakresie potrzeb przewozowych na obszarze województwa; b. Kolejną weryfikację wojewódzkiej sieci autobusowej tak, aby stanowiła spójny system z siecią kolejową i była z nią zharmonizowana pod względem częstotliwości (nawet kosztem wprowadzenia autobusów o mniejszej pojemności). c. Uszczegółowienie zapisów w zakresie wyłaniania przewoźników autobusowych w trybie przetargowym, na poszczególne linie lub wiązki linii. d. Prosimy równolegle do prac nad wojewódzkim planem transportowym o podjęcie rozmów z przedstawicielami		Patrz odpowiedzi na uwagi 14.1 - 14.46

powiatów w zakresie organizacji linii o charakterze ponad-gminnym, w granicach jednego powiatu tak, aby zapewnić spójność systemu transportowego na całym obszarze województwa.

Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
15	Powiat Wągrowiecki, Wicestarosta – Michał Piechocki pismo: ER.066.1.2015.2	19.03.2015 r.	Opinia
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
15.1	Wnioskujemy o dodanie do katalogu inwestycji drogowych uwzględnionych w modelu prognostycznym następujących zadań: • budowa obwodnicy Rogoźna i Obornik w ciągu drogi krajowej nr 11. Obecnie przejazd przez te miejscowości stanowi „wąskie gardła” drogi nr 11. Ich budowa wpłynie na obniżenie czasu przejazdów transportem publicznym. • dodanie do nazwy „Obwodnica Wągrowca” frazy „odcinek Kaliska – Durowo”.	str. 82, punkt 8.2.2.1., tab. 27	Uwaga została częściowo uwzględniona . Obwodnica Rogoźna i Obornik w ciągu drogi krajowej 11 nie znajduje potwierdzenia realizacji do 2025 w dokumentach planistycznych. W PZRPTZ-WW dodano do nazwy „Obwodnica Wągrowca” frazy „odcinek Kaliska – Durowo”.
15.2	Propozycja wprowadzenia zapisu o podjęciu starań w perspektywie najbliższych lat o przeznaczeniu do ruchu pasażerskiego linii kolejowej nr 206 na odcinku Wągrowiec – Rogoźno, nr 281 na odcinku Gniezno – Nakło nad Notecią oraz nr 356 na odcinku Gołańcz – granica województwa i docelowo Kcynia.	str. 84, punkt 8.2.3.	Uwaga została uwzględniona . Proponuje się podjęcie starań i rozmów z sąsiednimi województwami o reaktywowaniu linii na styku województw. Nie rozważa się przywrócenia ruchu pasażerskiego na linii 206 ze względu na zbyt mały potok.
15.3	Propozycja zwiększenia częstotliwości dobowej w scenariuszu realistycznym do 20 par pociągów na odcinku Poznań - Wągrowiec i 8 par na odcinku Poznań - Gołańcz.	str. 86, tab. 30, poz. 15	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie - Autorzy uwagi proponują dwukrotne zwiększenie liczby kursów, co nie ma swojego odzwierciedlenia w popycie, który mimo wszystko jest znaczny na tej linii.
Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
16	Burmistrz Gminy Sieraków, mgr Witold Maciolek	20.03.2015 r.	Konsultacje społeczne

pismo: ROO.434.04.3015.PR			
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
16.1	W nawiązaniu do projektu „Planu ...” udostępnionego na stronie BIP UMWW, zwracamy się z prośbą o włączenie ww. dokumencie informacji dotyczącej przywrócenia połączenia kolejowego z Poznania przez Sieraków do Międzychodu przy wykorzystaniu linii kolejowej nr 368 Szamotuły – Międzychód.	str. 88, rys. 30	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie - Popyt występujący na przedmiotowej relacji jest niewystarczający do uruchomienia linii komunikacyjnej przy obecnych ograniczeniach budżetowych. Ponadto, PZRPTZ-WW nie obejmuje przewozów turystycznych (okazjonalnych).
16.2	Gmina Sieraków przy współpracy z Instytutem Rozwoju i Promocji Kolei od lat aktywnie promuje i wspiera turystykę kolejową na terenie Krainy Stu Jezior. Można zauważyć, iż z każdym kolejnym wydarzeniem związanym z pociągami przybywa sympatyków, turystów i osób zainteresowanych tego typu turystyką na naszym regionie. W odpowiedzi na liczne zapytania związane z przywróceniem ruchu kolejowego na terenie gminy Sieraków wnosimy o uwzględnienie w swoich planach kluczowej dla naszej turystyki linii kolejowej nr 368, która z roku na rok cieszy się coraz większym zainteresowaniem. Poza walorami turystycznymi, linia ma też ważny dla rozwoju aspekt gospodarczy i społeczny dla całego powiatu międzychodzkiego, odciętego obecnie od regularnej komunikacji kolejowej i połączenia ze stolicą województwa.	str. 88, rys. 30	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie - por. wyjaśnienia do uwagi 16.1.
Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
17	Urząd Gminy Tarnowo Podgórne, Piotr Kaczmarek – Zastępca Wójta pismo: wiadomość e-mail	20.03.2015 r.	Konsultacje społeczne
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
17.1	(...) w imieniu Gminy Tarnowo Podgórne, wnoszę o uwzględnienie połączenia szynowego gminy Tarnowo Podgórne z miastem Poznaniem.	str. 88, rys. 30	Uwaga została częściowo uwzględniona . W perspektywie do 2025 r. nie jest

Gmina Tarnowo Podgórne jest drugim co do wielkości rynkiem pracy w woj. Wielkopolskim - za miastem Poznaniem, ale większym niż Kalisz, Piła czy np. Konin (badania przeprowadzone przez dr Radosława Bula z Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza).

Szacujemy, że aktualnie w gminie jest ponad 30 000 miejsc pracy (ok. 1/3 w ramach powiatu). Tarnowo Podgórne jest gminą, która notuje większe przepływy mieszkańców do pracy z terenu m. Poznania, niż z gminy jadących do pracy i placówek oświatowych do Poznania.

Realizując politykę rozwoju kolei metropolitalnych, przy dobrze rozwiniętej sieci połączeń, umożliwiłoby to korzystanie z tej formy transportu zbiorowego do gminy Tarnowo Podgórne, także mieszkańcom innych gmin, którzy mają tutaj swoje miejsce pracy.

Obecnie za korzystne połączenia kolejowe uważa się takie, które przewożą kilka tysięcy pasażerów dziennie (np. linia Wągrowiec - Poznań). Oceniamy, że osiągnięcie dużo lepszego wyniku na trasie Tarnowo Podgórne – Poznań jest wielce prawdopodobne (biorąc pod uwagę chociażby przewozy pasażerów naszego przewoźnika TP-BUS).

Powyższa inicjatywa pojawia się także w strategicznych dokumentach m. Poznania – w studium uwarunkowań i kierunków rozwoju miasta przewiduje się transport szynowy w kierunku naszej Gminy.

Biorąc powyższe pod uwagę, wprowadzenie takiego rozwiązania, z pewnością miałooby bardzo pozytywny wpływ, co najmniej w skali obszaru metropolitalnego miasta Poznania.

planowana budowa połączenia szynowego gminy Tarnowo Podgórne z miastem Poznaniem z budżetu Województwa. W PZRPTZ-WW przyjęto jednak rozwiązanie wspólnej realizacji takiego przedsięwzięcia, na zasadzie porozumienia, w którym gmina buduje linie, kolejową, natomiast Marszałek Województwa zapewnia realizację przewozów.

Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
18	Burmistrz Trzcianki, Krzysztof Czarnecki pismo: list bez sygnatury	20.03.2015 r.	Konsultacje społeczne
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
18.1	Zgłaszam stanowczy protest w związku z zamiarem likwidacji połączenia kolejowego Krzyż – Piła wrażonym w projekcie „Planu ...” Załączam projekt stanowiska Rady	str. 84 str. 88, rys. 30	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.

Miejskiej Trzcianki, które zostanie podjęte na sesji Rady 26 marca bieżącego roku.

- 18.2 Jednocześnie ubolewam, że o ważnych dla Trzcianki projektach dowiadujemy się w ostatniej chwili i tylko ze strony internetowej Urzędu. Działania DT są co prawda zgodne z prawem, należy się jednak zastanowić, czy zgodne z zasadami dobrej współpracy pomiędzy jednostkami samorządowymi. Brak konsultacji w trakcie opracowywania projektu, a szczególnie brak dodatkowej informacji do urzędów gmin, może być przez nas poczytane jako część ukrycia planowanych rozwiązań, w szczególności tak bardzo niekorzystnych dla Gminy Trzcianka, Wieleń i Krzyż, jak likwidacja połączenia kolejowego Krzyż – Piła.

Proszę o ponowne przeanalizowanie projektu Planu, także pod kątem niepozbawienia tej części Wielkopolski szansy wyrównywania różnic w rozwoju poszczególnych regionów.

- 18.3 (...) Mając na uwadze dobro wspólnoty samorządowej Gminy Trzcianka oraz Wieleń i Gminy Krzyż, zdecydowanie jesteśmy przeciwni zamiarowi likwidacji połączenia kolejowego Krzyż - Piła wyrażonemu w projekcie „Planu ...”

Nie zgadzamy się na wprowadzenie kolejowych niedogodności dla naszych mieszkańców. Połączenie kolejowe Krzyż – Piła jest ważnym elementem mającym wpływ na rozwój tej części województwa wielkopolskiego. Umożliwia szeroki dostęp do szkół i uczelni zlokalizowanych w Pile. Zdecydowanie poszerza rynek pracy dla mieszkańców gmin położonych przy tej linii kolejowej. Połączenie kolejowe Krzyż – Piła jest w chwili obecnej jedyną linią kolejową na terenie powiatu czarnkowsko – trzcianeckiego i stanowi ważny łącznik komunikacyjny dla podróżujących, w tym osób studiujących lub pracujących także w innych ośrodkach miejskich, np. w Poznaniu, Bydgoszczy, Szczecinie czy Gdańsku.

Uwaga została **uwzględniona**.

Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.

Uwaga została **uwzględniona**.

Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.

18.4	Dlaczego realizowana od lat aktywna polityka rozwoju regionalnego nie jest realizowana przez samorząd Województwa Wielkopolskiego akurat w tym przypadku? Likwidacja połączenia Krzyż – Piła z całą pewnością nie prowadzi do niwelowania różnic w rozwoju regionów Wielkopolski. Nie chcemy być ciągle biedniejszą częścią województwa, dlatego zdecydowanie protestujemy przeciwko zabieraniu nam szansy rozwoju społeczno-gospodarczego.	str. 84 str. 88, rys. 30	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.
------	---	-----------------------------	--

Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
19	Miasto Gorzów Wielkopolski, Jacek Szymankiewicz – Zastępca Prezydenta pismo: WKG-VI.0722.4.2015.JM	20.03.2015 r.	Konsultacje społeczne
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
19.1	Brak w Planie powiązania z terenami ościennymi. Proponowany tekst „Planu ...” w ocenie aktualnych potrzeb przewozowych pomija istnienie obszarów ościennych (województw, powiatów, gmin), sąsiadujących z województwem Wielkopolskim. Autorzy traktują Wielkopolskę jako samotną wyspę, nie uwzględniają przepływów podróży przez granice województwa (zarówno w jedną, jak i drugą stronę). Uznajemy to za bardzo istotny mankament, podważający jakość dokonywanych analiz. Dla przykładu przy przedstawianiu kierunków ciążenia Piły pomija się istnienie tuż za granicą województwa wielkopolskiego Wąlcza - 26 tys. miasta powiatowego, które przed reformą administracyjną należało do województwa pilskiego i jest silnie powiązanego z Piłą gospodarczo i komunikacyjnie. Krzyż w powiecie czarnkowsko-trzcianeckim jest w projekcie Planu tylko niewielką miejscowością, która nie generuje dużego ruchu. Tymczasem Krzyż jest znaczącą stacją węzłową, zbierającą ruch kolejowy z kierunku Szczecina, Stargardu Szczecińskiego oraz Gorzowa Wlkp. w stronę Poznania oraz Piły - Bydgoszczy i odwrotnie. Nie uwzględnienie przez PTWW takich powiązań (for-	str. 44, rys. 13 str. 88, rys. 30	Uwaga została uwzględniona . W planie PZRPTZ-WW przyjęto, że w przypadku stwierdzenia wystarczających zapotrzebowania na przewozy oraz przy uzgodnieniu pomiędzy Marszałkami odpowiednich województw należy rozważyć możliwość uruchomienia określonych połączeń.

malnie transwojewódzkich, faktycznie najczęściej międzypowiatowych) uniemożliwia objęcie dofinansowaniem tych połączeń na odcinkach położonych po wielkopolskiej stronie granicy.

PTWW nie odnosi się również w żaden sposób do uchwalonych lub przygotowywanych przez sąsiadujące z województwem wielkopolskim samorządy dokumentów planistycznych.

Oprócz Województwa Łódzkiego i Województwa Pomorskiego wszystkie sąsiadujące z Wielkopolską województwa mają już uchwalone plany transportowe a Województwo Pomorskie taki plan opracowuje. Są również plany transportowe graniczących z Wielkopolską powiatów. Plany te najczęściej zakładają, że omawiane linie komunikacyjne mają swoją kontynuację na terenie województwa Wielkopolskiego. Nie uwzględnienie tych planów przez PTWW powoduje spore trudności z uzgodnieniem dużej części z tych linii, które w związku z tym będą musiały kończyć bieg na granicy województw, ze szkodą dla mieszkańców po obu stronach granicy.

Uważamy, że pominięcie w PTWW problemu połączeń transgranicznych spowoduje szkody nie tylko dla mieszkańców terenów sąsiadujących z Wielkopolską, ale również dla samych Wielkopolan: brak połączeń lokalnych powoduje omijanie znacznych obszarów województwa przez podróżnych, turystów i inwestorów, co przekłada się na spowolnienie rozwoju tych terenów.

- | | | |
|------|---|-----------------------------|
| 19.2 | Brak uzasadnienia reaktywacji połączeń kolejowych. Autorzy projektu PTWW postulują wznowienie przewozów na liniach: Gniezno - Września - Jarocin, Gostyń - Kąkolewo (- Leszno) oraz Śrem - Czempiń. | str. 84
str. 88, rys. 30 |
| | Zamierzenia te nie są w tekście PTWW uzasadniane (lub słabo uzasadniane), trudno więc odnosić się do przesłanek, którymi twórcy Planu się kierowali. | |
| | Można jednak wskazać również inne linie, których | |

Uwaga została **odrzucona**.

Uzasadnienie - Zgodnie z opracowanym prognostycznym modelem ruchu (bazujących na szczegółowych badaniach obecnego popytu), w relacjach do których odnoszą się linie kolejowe, na których proponuje się wznowić ruch, występuje stosunkowo wysoki popyt.

reaktywację można byłoby rozważyć. Do takich linii należy połączenie Skwierzyna - Międzychód - Zbąszyń. Połączenie takie na pewno poprawiłoby dostępność z Gorzowa do Międzychodu i Sierakowa, których znaczny potencjał turystyczny jest nie jest w pełni wykorzystany.

Ponadto linie te mogą być rewitalizowane przy współpracy zainteresowanych samorządów niższego szczebla. Przykładowo gm. Śrem przejęła dworzec i prowadzi działania promocyjne na rzecz transportu kolejowego.

- 19.3 Brak uzasadnienia planów likwidacji połączenia kolejowego Krzyż - Piła. str. 84
str. 88, rys. 30

Projekt Planu zakłada likwidację jednego połączenia kolejowego, tj. połączenia Krzyż - Piła, które miałyby być zastąpione liniami autobusowymi. Postulat ten jest niezrozumiały i niczym nieuzasadniony. Stoi on w sprzeczności z wcześniejszymi zapisami PTWW (str. 83-84), stwierdzających, że linie autobusowe planuje się tam, gdzie brak jest odpowiednich warunków infrastrukturalnych dla połączenia kolejowego, a uruchomienie autobusu pozwala na znaczne skrócenie czasu przejazdu. Tymczasem odcinek Krzyż - Piła (linia kolejowa nr 203 Tczew - Kostrzyn) jest kolejową drogą dwutorową w dobrym stanie technicznym (z reguły prędkość maksymalna 100 km/h, brak większej ilości zwolnień punktowych). W planach rozwoju linii kolejowych do roku 2030 planowany jest remont i elektryfikacja tego odcinka.

Linia ta jest najkrótszym połączeniem komunikacyjnym pomiędzy miejscowościami północnej części woj. wielkopolskiego. Dużą część pasażerów na tej linii stanowią osoby udające się do Berlina. Jest to naturalna droga przejazdów kolejowych z Gorzowa Wlkp. do Piły, Bydgoszczy i Trójmiasta (lub w przeciwnym kierunku) oraz ze Szczecina, Stargardu i Choszczna do Piły, Bydgoszczy i Torunia.

Należy zauważyć, że zamiar likwidacji połączenia kolejowego na odcinku Trzcianka – Piła i zastąpienia go linią autobusową jest niczym nie uzasadniony. Obłożenie tego odcinka jest znaczne, porównywalne z obłożeniem linii Poznań - Wągrowiec. Dlatego dla zapewnienia odpowiedniego komfortu podróży pojazdy obsługujące tą linię powinny mieć

Uwaga została **uwzględniona**.
Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.

zwiększoną pojemność, co może zapewnić jedynie tabor kolejowy. Oceniając możliwy czas przejazdu trzeba stwierdzić, że trasę Trzcianka - Piła pociągi pokonują w 20-21 minut a autobusy i busy, które miałyby zastąpić kolej, potrzebują na to co najmniej 40 minut! Transport kolejowy na tym odcinku jest konkurencyjny czasowo nawet z indywidualnym transportem samochodowym (ok. 20 minut, nie uwzględniając korków).

Postulat likwidacji kolejowego połączenia Trzcianka - Piła jest bardzo dziwny przy porównaniu przewozów pasażerskich na tym odcinku z notowanymi przewozami pomiędzy Śremem a Czempiniem, gdzie autorzy PTWW planują reaktywować trasie przewozy kolejowe.

Dlatego usilnie nalegamy na wykreślenie z PTWW propozycji likwidacji połączenia kolejowego Piła - Krzyż. Transport na tym odcinku powinno obsługiwać minimum 8 par pociągów (kursów) na dobę.

19.4 Obniżenie przewidywanych standardów obsługi pasażerskiej.

Projekt PTWW znacząco obniża ilość kursów na poszczególnych liniach. Tymczasem zasadniczo każdą linię powinno obsługiwać minimum 7 par pociągów (kursów), rozłożonych w miarę równo w ciągu dnia. Takie zorganizowanie przejazdów wzbudza zaufanie pasażerów do określonego środka przejazdów, przekładając się na większą frekwencję i wzrost wpływów budżetowych. Wielkość składów powinna być też dostosowana do spodziewanej liczby pasażerów, zmiennej w ciągu doby.

Nowych pasażerów przyciągnie też prawidłowe skorelowanie pociągów na poszczególnych odcinkach. Nie może być tak, że na stację węzłową pociąg wjeżdża 10 minut po tym, jak inny pociąg lokalny odjeżdża z tej stacji w dalszym kierunku a pasażerowie zainteresowani kontynuacją podróży na przesiadkę muszą czekać godzinę, dwie lub więcej.

Jest to właśnie przypadek linii Krzyż - Piła, gdzie brak

str. 84
str. 86, tab. 30
str. 88, rys. 30

Uwaga została **częściowo uwzględniona**.

Wprowadzono w PZRPTZ-WW zapis że wskazane liczby kursów kolejowych i autobusowych to przy realnym budżecie minimum jakie musi zostać zagwarantowane. W sytuacji pozyskania dodatkowych środków należy zwiększyć częstotliwość na określonych liniach komunikacyjnych, zależnie od bieżącego popytu.

korelacji doprowadził do znacznego obniżenia liczby pasażerów. Jeżeli podróż z Gorzowa Wlkp. do Bydgoszczy, w dogodnych dla pasażera godzinach, trwa 7-8 godzin, to siłą rzeczy pasażer szuka innych środków transportu omijając koleje szerokim łukiem.

Wiedząc o tym PTWW powinien tak zaplanować połączenia na poszczególnych liniach, aby nie tylko nie zniechęcać pasażerów jeszcze korzystających z transportu publicznego, ale jeszcze przyciągnąć nowych pasażerów. W przeciwnym wypadku Samorząd Województwa niewiele zaoszczędzi (organizowanie transportu zbiorowego jest obowiązkiem Samorządu, w związku z tym wydatków na ten transport nie da się sprowadzić do zera) a za to będzie zobligowany ponosić zwiększone nakłady na drogi w związku z wygenerowanym przez ten Samorząd zwiększoną ilością przejazdów samochodowych.

Oczywiście uwagi dotyczące właściwych standardów obsługi nie dotyczą tylko linii Krzyż - Piła, ale i innych połączeń zewnętrznych województwa, np. Zbąszynek - Zbąszyń - Wolsztyn - Leszno, z możliwością kontynuowania podróży do Jarocina i Wrocławia. Zwracamy też uwagę na pobieżne potraktowanie w projekcie Planu połączenia Gorzów Wlkp. - Krzyż - Poznań, ze znaczącą szkodą dla poprawienia komunikacji między stolicami obu województw. Uważamy, że należy zwiększyć ilość kursów obsługujących to połączenie tak, aby przejazdy były jak najkrótsze i odbywały się w godzinach dogodnych dla różnych grup pasażerów.

Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
20	Urząd Transportu Kolejowego, Krzysztof Dyl – Prezes pismo: DRRK-WR.720.2.2015.2.MR	16.03.2015 r.	Opiniowanie
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
20.1	Jednym z istotniejszych ustaleń Planu MTBiGM, mających wpływ na zapisy planów transportowych sporządzanych na szczeblu regionalnym jest określenie miast, w których należy	str. 84 str. 88, rys. 30	Uwaga została częściowo uwzględniona . Uzupełniono projekt PZRPTZ-WW o

zapewnić skomunikowania z pociągami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi, wraz z określonymi kierunkami tych skomunikowań. Na terenie województwa wielkopolskiego są to następujące miejscowości: Gniezno (kierunki: Września, Jarocin, Krotoszyn, Nakło n. Notecią). Krzyż (Gorzów Wielkopolski, Piła), Leszno (Krotoszyn, Głogów). Ostrów Wlkp. (kierunki: Poznań, Leszno, Kluczbork), Piła Główna (kierunki: Nakło n. Notecią, Chojnice). Poznań (kierunki: Piła, Konin, Ostrów Wlkp., Leszno, Gniezno) oraz Września (kierunki: Jarocin, Gniezno). Zaproponowana w Projekcie Planu sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej pozwala zrealizować większość z wymienionych połączeń, nie przewidziano jednak uruchomienia linii regionalnych na wybranych kierunkach. Należą do nich: Gniezno - Nakło nad Notecią, gdzie Projekt Planu nie przewiduje możliwości obsługi połączenia nawet po zawarciu stosownego porozumienia z województwem kujawsko - pomorskim oraz Leszno - Głogów, gdzie również nie przewidziano współpracy z województwem dolnośląskim, mającej na celu uruchomienie niniejszego połączenia. Należy przy tym wskazać, że w jednym z wariantów plan transportowy województwa dolnośląskiego przewiduje obsługę linii komunikacyjnej Leszno - Głogów, samorząd ten jest zatem zainteresowany obsługą niniejszej linii.

W odniesieniu do przewidzianej w Projekcie Planu rezygnacji z połączenia kolejowego Krzyż - Piła należy zauważyć, że propozycja ta jest niezgodna z zapisami Planu MTBiGM, dotyczącymi obowiązku skomunikowania tych stacji przez pozostałych organizatorów. Przewidziane w dokumencie uruchomienie w zamian połączenia autobusowego w relacji Piła - Trzcianka nie umożliwia realizacji postanowień Planu MTBiGM.

zapis, że przewiduje się możliwości obsługi dodatkowych połączeń z sąsiednimi województwami pod warunkiem zawarcia stosownego porozumienia.

W przypadku połączenia Piła – Krzyż Wlkp., uwaga została uwzględniona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.

20.2 Rozdział 3.3 Planu MTBiGM nakłada na województwa obowiązek zapewnienia koordynacji rozkładów jazdy pociągów regionalnych z pociągami dalekobieżnym. Zgodnie z tymi

brak

Uwaga została **uwzględniona**.

Uzupełniono projekt PZRPTZ-WW o zapis, że w zakresie koordynacji rozkła-

	zapisami, czas oczekiwania na przesiadkę powinien wynosić nie mniej niż 5 min, ale nie przekraczać 30 min. W celu poprawy dostępności komunikacyjnej województwa wielkopolskiego do innych miast w kraju konieczne jest uzupełnienie Projektu Planu o obowiązek koordynacji połączeń wojewódzkich z międzywojewódzkimi i międzynarodowymi na powyższych zasadach.		dów jazdy pociągów, należy zapewnić rozwiązania zgodne z wymaganiami MTBiGM tj. czas oczekiwania na przesiadkę powinien wynosić nie mniej niż 5 min, ale nie przekraczać 30 min.
20.3	Jak wskazuje art. 12 ust. 2 pkt 1 ustawy PTZ projekt planu transportowego powinien uwzględniać m.in. plan zagospodarowania przestrzennego województwa. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego, zwany dalej: „PZPWW” określił kluczowe połączenia komunikacyjne w transporcie kolejowym. Projekt Planu w większości przypadków uwzględnia te ustalenia, nie przewidziano w nim jednak organizacji połączeń na liniach kolejowych nr 131, 181 oraz na linii 203. Konieczne jest zatem odniesienie się w Projekcie Planu do zaistniałej niezgodności oraz uzasadnienie przyjętego rozwiązania. Należy przy tym wskazać, że linie kolejowe nr 181 i 203 zostały dodatkowo wyszczególnione w PZPWW jako istotne połączeniu o znaczeniu lokalnym. Biorąc dodatkowo pod uwagę zapisy Planu MTBiGM zakładające skomunikowanie Krzyża i Piły, rezygnację ze świadczenia usług na linii 203 można ocenić jako niezgodną z dokumentami, które należy uwzględnić w Projekcie Planu.	str. 84 str. 88, rys. 30	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.
20.4	Szczególnie istotną kwestią, która powinna podlegać ustaleniu w planach transportowych jest zapewnienie połączeń kolejowych z sąsiednimi województwami. Zgodnie z definicją „wojewódzkich przewozów pasażerskich”, zawartą w art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy PTZ jest to „przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym - także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożli-	str. 84 str. 88, rys. 30	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie - Przewozy kolejowe międzywojewódzkie zgodnie z ustawą o PTZ leżą w gestii ministra właściwego do spraw transportu i są one zawarte w Planie MTBiGM. Cytowana definicja „wojewódzkich przewozów pasażerskich”, zawartą w art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy o PTZ w przypadku przewozów kolejowych nie wyklu-

wiającym przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie". Projekt Planu przewiduje w tym zakresie korzystne rozwiązania, zapewniające obsługę połączeń do ośrodków miejskich lub stacji węzłowych na terenie sąsiednich województw. Odstępstwem od tej zasady jest linia komunikacyjna K15, która kończy się na przedostatniej stacji na terenie województwa wielkopolskiego. Rozwiązanie takie jest niezgodne z definicją wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, zgodnie z którą linia powinna zostać przedłużona do najbliższej stacji na terenie sąsiedniego województwa, w celu umożliwienia przesiadek. Należy przy tym wskazać, że zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 2 Ustawy PTZ. Projekt Planu powinien zostać uzgodniony z Marszałkami sąsiednich województw w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających przez obszar ich właściwości.

- 20.5 W nawiązaniu do zawartych w Projekcie Planu informacji str. 94 dotyczących rozsądnego zysku pragnę wskazać, że dotychczas w procesie legislacyjnym proponowane były różne rozwiązania dotyczące sposobu jego określania. Zapis Projektu Planu, wskazujący na określenie wysokości stopy zwrotu na poziomie 6% odnosi się do projektu rozporządzenia Ministra Finansów z 22 lutego 2012 r. Tymczasem dnia 18 stycznia 2013 r. ukazał się kolejny projekt rozporządzenia w sprawie sposobu określania rozsądnego zysku przysługującego operatorowi publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z którym wysokość stopy zwrotu zwartości bieżącej zaangażowanego kapitału miałyby być ustalana pomiędzy organizatorem a operatorem z uwzględnieniem rodzaju usługi publicznej realizowanej przez operatora. W toku prac legislacyjnych pojawiały się również propozycje rezygnacji z określenia sposobu naliczania rozsądnego zysku w drodze rozporządzenia (wykreślenie art. 52 ust. 4 z Ustawy PTZ). Nieuzasadnione jest zatem zamieszczanie w Projekcie Planu informacji na temat

cza sytuacji, w których stacja końcowa znajduje się na terenie województwa, bowiem użyto w zapisie słowo „także”. Należy zaznaczyć, że powyższa definicja uwzględnia sytuację, w której jedno z województw na tej samej linii kolejowej organizuje przewozy w obrębie województwa, a drugie do najbliższej stacji na terenie sąsiedniego województwa, w celu umożliwienia przesiadek.

Pozostawiono zapisy w PZRPTZ-WW.

Uwaga została **uwzględniona**.

Usunięto odwołanie do projektu rozporządzenia.

proponowanych w projekcie rozporządzenia ustaleń w tym zakresie, gdyż może to prowadzić do dezaktualizacji treści dokumentu po przyjęciu określonych rozwiązań.		
20.6 Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 11 Ustawy PTZ, organizator zawierający umowy o świadczenie usług o charakterze użyteczności publicznej, powinien ustalić sposób dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora publicznego transportu zbiorowego. Projekt Planu odnosi się do tej kwestii, określając w zasadach integracji taryfowej możliwość zakupu biletu w obrębie wszystkich stacji kolejowych oraz węzłów przesiadkowych. Zaproponowany zakres sprzedaży jest jednak wąski, gdyż nie uwzględnia możliwości zakupu biletu w pojeździe, a także wykorzystania nowoczesnych form dystrybucji biletów poprzez internet czy telefon. Proponowane jest zatem przeanalizowanie możliwości uwzględnienia powyższych rozwiązań.	str. 82	Uwaga została uwzględniona.
20.7 §4 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia ws. planów precyzuje, że określając zasady organizacji rynku przewozów należy w szczególności odnieść się do przewidywanego trybu wyboru operatora. Projekt Planu rozstrzyga tę kwestię, wskazując bezpośrednio zawarcie umowy jako tryb docelowy dla transportu kolejowego. Z zapisów nie wynika jednak jednoznacznie, czy w okresie obowiązywania planu transportowego będzie możliwy wybór operatora w innym trybie (przed wdrożeniem modelu docelowego). Konieczne zatem wydaje się rozstrzygnięcie niniejszego zagadnienia, w szczególności ze względu na istnienie również umów krótkoterminowych w obszarze województwa wielkopolskiego.	str. 77	Uwaga została uwzględniona. Dokument uzupełniono o możliwość udostępnienia taboru przez Województwo.
20.8 W ocenie Prezesa UTK wskazane jest również zamieszczenie w Projekcie Planu dodatkowych informacji, określających zasady współpracy pomiędzy właściwymi organizatorami, dotyczących zawierania porozumień w sprawie organizacji przewozów wybiegających poza województwo wielkopolskie. Wprowadzenie takich zapisów byłoby uzasad-	str. 75	Uwaga została uwzględniona. W PZRPTZ-WW przyjęto, że w przypadku stwierdzenia wystarczających zapotrzebowania na przewozy oraz przy uzgodnieniu pomiędzy Marszałkami odpowiednich województw należy rozwa-

		żyć możliwość uruchomienia określonych połączeń.
20.9 Zgodnie z art. 12 ust. 1, pkt 6 Ustawy PTZ w planie transportowym należy określić pożądany standard usług o charakterze użyteczności publicznej. Zakres ustaleń, zawartych w Projekcie Planu, z zakresu tej tematyki, jest jednak niewielki. W dokumencie scharakteryzowane zostały m.in. grupy kryteriów umożliwiających ocenę jakości transportu kolejowego oraz najważniejsze obszary, wymagające poprawy standardów jakości (Rozdział 10.2.2.). Jak wskazuje rozporządzenie ws. planu, w planie transportowym należy określić standard przewozów i jakość usług przewozowych z uwzględnieniem potrzeb ochrony środowiska, potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się, a także dostępności do infrastruktury komunikacyjnej. Wyszczególnienie kryteriów oceny oraz obszarów interwencji jest zatem niewystarczające, gdyż zgodnie z przytoczonymi przepisami, wymagane jest przyjęcie określonych standardów. W ocenie Prezesa UTK mogą one dotyczyć poszczególnych obszarów wymienionych w rozdziale 10.2.2 Projektu Planu. Wskazane jest jednak przyjęcie określonego poziomu świadczonych usług np.: w zakresie pojemności pojazdu - określenie zasad wykorzystania taboru w zależności od wielkości potoków podróży, w zakresie komfortu jazdy - określenie wymaganego wyposażenia taboru, zapewniającego wysoki komfort podróżowania, w zakresie dostosowania przewozów do osób o określonej mobilności oraz do przewozu wózków dziecięcych i inwalidzkich - obowiązek stosowania urządzeń ułatwiających wsiadanie i wysiadanie osobom poruszającym się na wózkach, określenie wymaganej liczby miejsc dla wózków, określenie sposobu oznakowania miejsc dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności do poruszania się.	str. 99-100, rozdz.. 10.2.2	Uwaga została uwzględniona .

20.10	W zakresie dostosowania transportu do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności do poruszania się Projekt Planu przewiduje m.in. zapewnienie odpowiedniej wysokości peronu tak, aby maksymalnie zminimalizować różnicę wysokości podczas wsiadania i wysiadania z pojazdu. Ze względu na możliwość określenia wymogów w stosunku do taboru przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego, konieczne wydaje się przede wszystkim dostosowanie wysokości podłogi w taborze do określonej wysokości peronów tak, aby zminimalizować istniejące niedogodności. Wskazane byłoby zatem wprowadzenie zapisów w tym zakresie do Projektu Planu. Współpraca z zarządcami infrastruktury, mająca na celu realizację inwestycji obejmujących standaryzację wysokości peronów jest jednak jak najbardziej wskazana.	str. 100	Uwaga została uwzględniona .
20.11	Korzystnym rozwiązaniem zawartym w Projekcie Planu jest określenie wymaganej liczby połączeń w ciągu doby na poszczególnych liniach komunikacyjnych. Należy jednak zauważyć, że zaproponowane zapisy ograniczają możliwość Organizatora w zakresie rozwoju oferty przewozowej w okresie obowiązywania uchwalonego planu transportowego. Prezes UTK sugeruje zatem rozważyć wprowadzenie rozwiązania polegającego na określeniu gwarantowanej liczby połączeń, która mogłaby jednak zostać zwiększona w przypadku wzrostu zapotrzebowania na usługi transportu publicznego.	str. 85-86, tab. 30	Uwaga została uwzględniona . Uwzględniono propozycję zmiany wprowadzając zapis o minimalnej liczbie połączeń.
20.12	Wskazane jest również określenie takich parametrów jak przewidywana pora w ciągu doby, w której będzie funkcjonował transport publiczny, określenie godzin szczytu przewozowego w celu uruchomienia w tym czasie zwiększonej liczby połączeń, czy ewentualne zróżnicowanie liczby połączeń ze względu na dni robocze i wolne od pracy w celu lepszego dostosowania oferty do potrzeb przewozowych społeczeństwa.	str. 85-86, tab. 30	Uwaga została uwzględniona . Liczba kursów w dni wolne od pracy czy wakacyjne jest do ustalenia na poziomie operacyjnym, proporcjonalnie do wielkości potoku. Liczba kursów w dni robocze została określona i umieszczona w projekcie PZRPTZ-WW.
20.13	Dodatkowo, ze względu na możliwość niejednoznacznej	cały PZRPTZ-WW	Uwaga została uwzględniona .

interpretacji pojęcia „liczba kursów”, wskazane byłoby również zastąpienie go określeniem „liczba par pociągów”.

- 20.14 Poważne wątpliwości budzi natomiast sposób określenia str. 104, tab. 39
liczby połączeń w podziale na poszczególne odcinki. Z zapisów zawartych w Tabeli 39 nie wynika jednoznacznie, ile połączeń będzie funkcjonowało na poszczególnych odcinkach linii komunikacyjnych. Przykładowo, dla odcinka Poznań - Września na linii komunikacyjnej K02 przewidziana częstotliwość wynosi 9 połączeń. Na kolejnych odcinkach, łączących bardziej odległe miejscowości, liczba ta maleje (Poznań – Kłodawa: 4 połączenia, Poznań - Konin: 2 połączenia). Z zapisów nie wynika jednoznacznie, czy na krótszych odcinkach będą funkcjonowały jedynie połączenia w liczbie wskazanej w Tabeli 39 (co stanowiłoby znaczne ograniczenie oferty w stosunku do stanu obecnego), czy liczba ta będzie powiększona o wszystkie połączenia uruchamiane na dłuższych odcinkach tej samej linii komunikacyjnej (dla odcinka Poznań - Konin liczba połączeń w wariantcie realistycznym wyniosłaby wówczas 24). Konieczne jest zatem rozstrzygnięcie tej kwestii w sposób pozwalający jednoznacznie określić liczbę połączeń na poszczególnych odcinkach linii komunikacyjnych.

Uwaga została **uwzględniona**.

Projekt PZRPTZ-WW o infografikę przedstawiającą liczbę kursów w każdą stronę na poszczególnych odcinkach zarówno linii kolejowych, jak i autobusowych.

- 20.15 Wśród rekomendacji w zakresie integracji transportu str. 99
publicznego zawartych w Projekcie Planu przewidziano rozwiązanie, polegające na zapewnieniu możliwości przewozu rowerów. Tymczasem, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23.10.2007 r., dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007. str. 14), zwanym dalej: „rozporządzeniem 1371”, przedsiębiorstwa kolejowe umożliwiają pasażerom przewóz rowerów w pociągu, jeśli są one łatwe do przemieszczania, nie zakłócają świadczenia usługi i jeśli umożliwia to tabor. Wskazane jest zatem określenie takich standardów, dotyczących taboru, aby pasażerowie transportu kolejowego mogli bez przeszkód przewozić

Uwaga została **uwzględniona**.

	rowery.		
20.16	Zgodnie z art. 12 ust. 2 pkt 7 Ustawy PTZ opracowując plan transportowy, w zakresie transportu kolejowego należy uwzględnić w szczególności dane dotyczące przepustowości infrastruktury oraz standard jakości dostępu otrzymane od zarządcy infrastruktury kolejowej. W przekazanych materiałach nie przedstawiono jednak informacji, o których mowa w przytoczonym przepisie Ustawy PTZ. Ponadto Projekt Planu nie zawiera również żadnej analizy związanej z zapotrzebowaniem na zdolność przepustową infrastruktury kolejowej w województwie wielkopolskim oraz z jej ewentualnymi ograniczeniami. Biorąc pod uwagę fakt przebiegu II Paneuropejskiego korytarza transportowego przez teren województwa oraz związane z nim potencjalne znaczne zapotrzebowanie na przewozy transportem kolejowym, wskazane jest uzupełnienie opracowania w tym zakresie. Konieczność uzupełnienia Projektu Planu o zagadnienia z zakresu niniejszej tematyki jest szczególnie istotna również w kontekście przepisów Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22.09.2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, art. 14 tego rozporządzenia wskazuje na podstawowe zasady alokacji zdolności przepustowej dla pociągów towarowych, zakładające pierwszeństwo przydzielania tras dla określonych pociągów towarowych, co może skutkować ograniczeniami w przydzielaniu tras pociągów wojewódzkich. Konieczne jest więc uwzględnienie powyższych warunków w Projekcie Planu.	brak	Uwaga została uwzględniona Uzupełniono projektu PZRPTZ-WW o informację o przepustowości sieci.
20.17	Sprawną informacją pasażerską jest jednym z elementów składających się na wysoką jakość transportu kolejowego. Zgodnie z §4 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia ws. planów, plan transportowy powinien określać przewidywany sposób organizacji systemu informacji pasażerskiej z uwzględnieniem określonych potrzeb pasażerów. Obejmują one uzyskanie informacji dotyczących: węzłów przesiadkowych, koordynacji	str. 96	Uwaga została uwzględniona .

połączeń różnych rodzajów środków transportu, godzin przyjazdów i odjazdów środków transportu, regulaminu przewozów, obowiązujących opłat za przejazd oraz obowiązujących uprawnień do przejazdów ulgowych. Sposób udostępnienia wszystkich rodzajów informacji z powyższego zakresu został uwzględniony w Projekcie Planu. W zakresie udzielanych informacji należy również mieć na uwadze. Ze zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia 1371, przedsiębiorstwa kolejowe są zobowiązane do udzielania przed podróżą, na żądanie pasażera, informacji dotyczących m.in.: warunków odbycia najszybszej podróży, warunków najniższych opłat za przewóz, dostępności, warunków dostępu i dostosowania pociągów do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej i innych. Konieczne jest zatem uwzględnienie w Projekcie Planu powyższych obowiązków, wynikających z rozporządzenia 1371 w zakresie regionalnych kolejowych przewozów osób.

20.18 Jednym z elementów systemu informacji pasażerskiej, str. 96 określonych w Projekcie Planu jest obowiązek stosowania wyświetlacza zawierającego informację o przebiegu linii co najmniej z przodu pojazdu. Tymczasem, należy wskazać, że dokładne określenie sposobu rozmieszczenia tablic kierunkowych powinno być zgodne z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2013 r., poz. 211 ze zm.). Zgodnie z §26 ust. 1 tego rozporządzenia, tablice kierunkowe umieszcza się zarówno na ścianie czołowej pojazdu, jak i na ścianie bocznej wagonu - w przypadku nowego lub modernizowanego taboru tablice należy umieścić w świetliku w pobliżu każdego wejścia do wagonu, w taborze eksploatowanym - przy jednym z wejść po każdej stronie wagonu, natomiast w taborze ze stałą obsługą - co najmniej przy wejściu do wagonu znajdującym się w pobliżu przedziału konduktorskiego. Projekt Planu powinien zatem uwzględniać niniejsze

Uwaga została **uwzględniona**.

przepisy.

20.19	Zasady sporządzania części rysunkowej opracowania zostały określone w §5 rozporządzenia ws. planu. Jako obowiązkowe elementy części graficznej wskazano: określenie skali rysunku w formie liczbowej i liniowej, granice administracyjne jednostki objętej planem, objaśnienia użytych oznaczeń i symboli oraz oznaczenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych. W części graficznej przedłożonego Projektu Planu nie została zawarta skala w formie liczbowej oraz oznaczenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych. W celu zapewnienia zgodności tej części opracowania z obowiązującymi przepisami, konieczne jest uzupełnienie rysunku o brakujące elementy.	Załączniki graficzne	Uwaga została uwzględniona . Uzupełniono załączniki graficzne o wzmiankowane elementy
-------	--	----------------------	---

Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
21	Marszałek Województwa Pomorskiego, Mieczysław Struk pismo: DIF-TK.8050.9.2015	16.03.2015 r.	Uzgodnienia
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
21.1	W związku z art. 13 ust. 1. pkt. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., nr 5. poz. 13 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku (pismo nr DT-I.8050.25.14.2013 z dnia 18 lutego 2015 roku <i>uzgadniam</i> przedstawiony projekt „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego” w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach stycznych. Plan nie koliduje z wynikami dotychczasowych planów, analiz, studiów, koncepcji oraz założeniami „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”.	Cały PZRPTZ-WW	PZRPTZ-WW uzgodniono.
Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
22	Stowarzyszenie „komunikacja.org”, Szymon Mikulski pismo: brak sygnatury	20.03.2015 r.	Konsultacje społeczne
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi

22.1	Założenia i ogólny opis Planu są poprawne i zgodne z polityką UE i Białą Księgą, zakładają zwiększenie udziału komunikacji szynowej w przewozach. Jednak w dalszej części, gdy przychodzi do podania konkretnych liczb i konkretnych rozwiązań komunikacyjnych (a to jest główną rolą planu transportowego) okazują się one przynosić stagnację, a miejscami regres przewozów kolejowych – wbrew poprawnie określonym w pierwszej części opracowania wizjom rozwoju oraz pomimo priorytetowego traktowania komunikacji szynowej.	cały PZRPTZ-WW	Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 6.1, 14.1 oraz 19.4
22.2	Str. 34: Istotnym jest również, iż podróże wykonywane w celach fakultatywnych (inne niż praca i nauka) przeważają wśród podróży wykonywanych samochodem, podczas gdy w komunikacji zbiorowej są zdecydowanie rzadziej spotykane. Autorzy PTWW nie uwzględniają wpływu zróżnicowania oferty przewozowej transportu publicznego w ciągu dnia (podaży) na liczbę wykonywanych podróży (popyt). Na większości, jeśli nie wszystkich, liniach publicznego transportu zbiorowego w Wielkopolsce liczba kursów w szczytach przewozowych jest zdecydowanie wyższa, niż poza nimi, co pokazuje przykład stacji kolejowej Poznań Główny (...). Na liniach lokalnych, gdzie oferta przewozowa ogranicza się do kilku par pociągów w dobie, mieszkańcy często nie mają nawet możliwości podróżowania w międzyszczytce (kiedy to, jak stwierdzają w innym miejscu autorzy, rozpoczyna się gros podróży fakultatywnych), np. po odjeździe z Ostrowa Wlkp. pociągu w kierunku Leszna o 7:40, następny jedzie dopiero o 14:49. Dla przykładu w Niemczech oferta przewozowa jest rozłożona znacznie równomierniej w ciągu doby (...). Wynika to z wprowadzenia na wszystkich liniach rozkładu cyklicznego, w którym pociągi i autobusy kursują przez całą dobę co godzinę lub dwie, z zachowaniem stałej końcówki minutowej przyjazdów i odjazdów z poszczególnych stacji.	str. 34	Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 6.1 oraz 19.4
22.3	W ocenie aktualnych potrzeb przewozowych PTWW cał-	str. 88, rys. 30	Uwaga została uwzględniona .

kowicie pomija istnienie obszarów (województw, powiatów, gmin) ościennych, sąsiadujących z województwem wielkopolskim. Autorzy traktują Wielkopolskę jako samotną wyspę, nie uwzględniają przepływów podróży przez granicę województwa (zarówno w jedną, jak i drugą stronę). Uznajemy to za bardzo istotny mankament, podważający jakość dokonywanych analiz.

Dla przykładu przy przedstawianiu obszarów ciężenia Piły pomija się istnienie tuż za granicą powiatowego Wałcza (26 tys. mieszkańców), przed reformą administracyjną należące -go do województwa pilskiego, silnie powiązanego z Piłą gospodarczo i komunikacyjnie (serwis e-podróżnik.pl pokazuje na 16 marca br. aż 42-43 połączenia autobusowe, busowe i kolejowe między tymi miastami). Analogicznie w przypadku Leszna pomija się istnienie tuż za granicą z woj. dolnośląskim miasta Góry (12,5 tys. mieszkańców, 19 połączeń). Krzyż (powiat czarnkowsko-trzcianecki) jest typową stacją węzłową, zbierającą ruch kolejowy z kierunku Szczecina, Stargardu Szczecińskiego oraz Gorzowa Wlkp. w stronę Poznania i Piły (i dalej Bydgoszczy). Według autorów jest jednak niewielką miejscinką, nie generującą (samoistnie) dużego ruchu. Takich przykładów można podać znacznie więcej.

Nie uwzględnienie przez PTWW takich powiązań (formalnie transwojewódzkich, jednak faktycznie najczęściej międzypowiatowych) uniemożliwia objęcie dofinansowaniem tych połączeń na odcinkach położonych po wielkopolskiej stronie granicy. Np. w przypadku linii Góra – Leszno odcinek ten ma długość ok. 9 km, co daje ponad 80 tys. wozokm rocznie, zmuszając przewoźnika do pełnego pokrycia kosztów w szacunkowej wysokości ponad 0,5 mln zł.

Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 19.1

- 22.4 PTWW nie odnosi się również w żaden sposób do uchwalonych lub przygotowywanych dokumentów planistycznych ościennych jednostek samorządowych – uchwalone są już plany transportowe wszystkich sąsiadujących z Wielkopolską województw, oprócz pomorskiego (istnieje pro-

brak

Uwaga została **odrzucona**.

Uzasadnienie - Podczas opracowania PZRPTZ-WW brano pod uwagę plany sąsiednich województw, które były wówczas przyjęte.

jekt) i łódzkiego; wiemy także m.in. o planie transportowym powiatu kutnowskiego. Dokumenty te często zakładają przedłużanie „swoich” linii komunikacyjnych na terenie Wielkopolski, po uzgodnieniu z miejscowym organizatorem przewozów. Nie uwzględnienie tych planów przez PTWW powoduje spore trudności z uzgodnieniem dużej części z tych linii, które w związku z tym będą musiały kończyć bieg na granicy województw, ze szkodą dla mieszkańców po oby stronach granicy.

Zdajemy sobie sprawę, że konsultowana wersja PTWW jest produktem końcowym kilku stopni badań i analiz, w związku z czym uzupełnienie danych w zakresie sąsiadujących z woj. wielkopolskim gmin, powiatów i województw może być problematyczne. Uważamy jednak, że zignorowanie istnienia tych obszarów jest niedopuszczalne.

- 22.5 Zwracamy uwagę na brak zamieszczenia w treści PTWW danych o aktualnej ofercie przewozowej (liczbie wykonywanych kursów lub – jak chcą autorzy – „częstotliwości dobowej”) na liniach komunikacyjnych w województwie wielkopolskim. Wskazane wydaje się rozróżnienie między ofertą w dni robocze oraz wolne, jak również podanie wykonywanej obecnie pracy eksploatacyjnej i przewozowej.

- 22.6 W PTWW nieprecyzyjnie określono długość linii komunikacyjnych (tab. 29 i 30). Teoretycznie w przypadku przekraczania granicy województwa podano pierwszą stację, na której może nastąpić zmiana kierunku jazdy pociągu, stąd zapewne pojawiły się takie relacje, jak Jarocin – Cieszków, Poznań – Mogilno oraz Poznań – Stargard Szczeciński (ta ostatnia jednak nieprawidłowo, ponieważ po drodze są stacje w Dobiegniewie i Choszczynie). Z drugiej jednak strony autorzy wydłużają linię Sieradz - Ostrów Wlkp. aż do Wrocławia, linię Piła – Wyrzysk/Osiek do Bydgoszczy, linię Piła – Wałcz aż do Szczecina (mimo że po drodze jest Stargard Szczeciński, który w przypadku linii Poznań – Krzyż został potraktowany jako

Ponadto w efekcie uwag zgłoszonych podczas konsultacji społecznych, przyjęto w planie zapis, że w przypadku stwierdzenia wystarczających zapotrzebowania na przewozy oraz przy uzgodnieniu pomiędzy Marszałkami odpowiednich województw należy rozważyć możliwość uruchomienia określonych połączeń.

Uwaga została **częściowo uwzględniona**.

PZRPTZ-WW dotyczy typowego dnia roboczego.

Ponadto uzasadnienie por. – wyjaśnienia do uwagi 20.12

Uwaga została **uwzględniona**.

Usunięto zapis „W przypadku przekraczania granicy województwa podano pierwszą stację, na której może nastąpić zmiana kierunku jazdy pociągu”.

koniec trasy), itd.		
22.7 Przewidywany standard obsługi linii komunikacyjnych jest określony bardzo nieprecyzyjnie. Wyrażenie „częstotliwość dobową” jest mylące i raczej niespotykane w literaturze. Bardziej przejrzyste byłoby określenie „liczba par pociągów / autobusów / kursów w ciągu doby”, najlepiej wraz z dookreśleniem „minimalna”. Brakuje też rozróżnienia na dni robocze i wolne.	str. 85-86, tab. 30	Uwaga została uwzględniona. Ponadto uzasadnienie por. – wyjaśnienia do uwagi 20.12
22.8 Jedynymi zmianami, jakie PTWW wprowadza w sieci połączeń kolejowych w woj. wielkopolskim jest likwidacja połączenia Krzyż - Piła Gł. oraz reaktywacji przewozów na liniach: Gniezno - Września - Jarocin, Gostyń - Kąkolewo (- Leszno) oraz Śrem – Czempin. Autorzy nie podają jednak uzasadnienia proponowanych zmian. Nie wiadomo, dlaczego z długiej listy linii kolejowych nieczynnych w ruchu pasażerskim (np. Leszno - Wschowa - Głogów, Rogoźno Wlkp. - Wągrowiec, Rokietnica - Pniewy - Skwierzyna, Szamotuły - Międzychód) wybrano akurat te trzy podane wyżej trasy.	str. 84 - 88, rys. 30	Uwaga została odrzucona. W PZRPTZ-WW zawarto zapisy że podstawą do funkcjonowania linii komunikacyjnych jest występowanie odpowiedniego popytu na podróże w konkretnych relacjach.
22.9 Popieramy pomysł reaktywacji wszystkich wyszczególnionych w PTWW linii. Postulujemy wydłużenie linii Leszno – Gostyń do Jarocina (i jednocześnie usunięcie z PTWW linii autobusowej A22). Pociągi jeździły na trasie Leszno - Jarocin aż do grudnia 2011 r. Jarocin jest wymieniony na mapie węzłów, jednak nie jest zaplanowana rewitalizacja linii na odcinku Gostyń - Jarocin. Sądzymy, że linia ta ma spory lokalny potencjał przewozowy.	str. 84 str. 88, rys. 30	Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 6.1
22.10 Zasadne jest także rozważenie rewitalizacji i reaktywacji przewozów na następujących odcinkach linii kolejowych: • nr 14: Leszno - Wschowa (- Głogów); • nr 363: Rokietnica - Pniewy - Międzychód (- Skwierzyna / Gorzów Wlkp.) i/lub nr 368: Szamotuły - Międzychód (- Skwierzyna / Gorzów Wlkp.) – likwidacja obszaru o niskiej dostępności komunikacją publiczną do Poznania;	str. 84 str. 88, rys. 30	Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 6.1

	zarazem linie te charakteryzują się potencjałem przewozowym, uzasadniającym przywrócenie ich eksploatacji; • nr 356: Gołańcz - Kcynia (- Nakło/Szubin - Bydgoszcz); w porozumieniu z województwami – odpowiednio – lubuskim i kujawsko-pomorskim.		
22.11	Brak jest uzasadnienia dla planów likwidacji połączenia kolejowego Krzyż - Piła Gł. Pomysł ten stoi w sprzeczności z wcześniejszymi zapisami PTWW (str. 83-84), stwierdzających, że linie autobusowe planuje się tam, gdzie brak jest odpowiednich warunków infrastrukturalnych dla połączenia kolejowego, a uruchomienie autobusu pozwala na znaczne skrócenie czasu przejazdu. Odcinek Krzyż - Piła jest fragmentem linii kolejowej nr 203 Tczew - Kostrzyn. Jest to trasa dwutorowa, w dobrym stanie technicznym (prędkość maksymalna 100 km/h, jedynie od Stobna do Piły na jednym torze 60 km/h, brak większej ilości zwolnień punktowych). Do roku 2030 planowany jest jej remont, podniesienie prędkości do 120 km/h i elektryfikacja. Linia jest użytkowana w ruchu lokalnym, kursuje tu w dni robocze 8 par pociągów, cieszących się przyzwoitą frekwencją. Linia ta jest najkrótszym połączeniem kolejowym północnej części woj. Wielkopolskiego z Berlinem. Dużą część pasażerów na tej trasie stanowią osoby udające się właśnie do stolicy Niemiec, a także podróżujący z Gorzowa Wlkp. do Piły, Bydgoszczy i Trójmiasta (lub w przeciwnym kierunku). Na linii istotny udział mają zatem podróże ponadregionalne, nie uwzględniane przez autorów PTWW, którzy – jak już zwracaliśmy uwagę – nie analizowali wcale przepływów podróży przez granicę województwa. Stąd, mimo iż prezentowane w PTWW na str. 44 lokalne potoki pasażerskie między Krzyżem a Trzcianką są niewielkie, frekwencję w pociągach ratuje wspomniany wcześniej, nieuwzględniany przez PTWW udział osób podróżujących w dłuższych relacjach. Należy zauważyć, że nawet przychyłając się do wniosków autorów nt. niewielkich potoków między Krzyżem a Trzcian-	str. 83-84	Uwaga została uwzględniona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.

ką, nie sposób uzasadnić likwidacji połączenia kolejowego i zastąpienia go linią autobusową także na odcinku Trzcianka – Piła. Potoki na tym odcinku są znaczne, porównywalne z potokami między Poznaniem a Wągrowcem. Wskazane jest zatem używać pojazdów o większej pojemności, a taką zapewnia tabor kolejowy. Dodatkowo pociąg pokonuje trasę Trzcianka – Piła w 20-21 minut – jest to czas konkurencyjny nawet wobec indywidualnego transportu samochodowego (ok. 20 minut, bez uwzględnienia korków), nie mówiąc o komunikacji autobusowej i busowej, która na pokonanie tego odcinka potrzebuje co najmniej 40 minut (2 razy więcej niż pociąg!).

22.12 Największe zastrzeżenia zgłaszamy jednak do przewidy- str. 84 - 88, tab. 29, tab. 30, rys. 30

wanych Planem Transportowym Województwa Wielkopolskiego standardów obsługi poszczególnych linii komunikacyjnych. Uważamy, że dla znaczącej części tras PTWW przewiduje zbyt niski poziom oferty, nie przystający do potrzeb przewoźowych mieszkańców województwa, a w związku z czym nie przyciągający nowych pasażerów (zwłaszcza z indywidualnego transportu samochodowego), co powinno charakteryzować plan rozwoju transportu publicznego.

W przypadku aż 20 z planowanych 44 połączeń kolejowych PTWW zakłada w scenariuszu „realistycznym” mniejszą liczbę połączeń, niż jest ich wykonywane w aktualnie obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów (... stan na 26.02.2015 r.). W scenariuszu „zwiększonej mobilności” takich połączeń jest 18 (dla kolejnych pięciu standard obsługi będzie równy obecnemu). To nie jest plan rozwoju, tylko regresu transportu publicznego!

Rzecz dotyczy linii z dużymi potokami pasażerskimi, np. trasy Poznań – Wągrowiec, na której po przeprowadzonej w latach 2011-2013 rewitalizacji nastąpił boom przewoźowy: liczba pasażerów zwiększyła się trzykrotnie, obsługujące trasę Koleje Wielkopolskie uruchomiły dodatkowe kursy (m.in. w porze porannego szczytu przewoźowego po godz. 7) i

Uwaga została **odrzucona**.

Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 6.1

zmuszone były do zakupu 4 dodatkowych szynobusów, gdyż podróźni przestają się mieścić w połączonych dwóch dwuczłonowych jednostkach (ok. 500 miejsc).		
22.13 PTWW ogranicza też liczbę pociągów przekraczających granicę woj. wielkopolskiego, m.in. kursujących z Poznania do Szczecina, Wrocławia, Mogilna (Bydgoszczy/Torunia), Kutna, Zbąszynka (z możliwym przedłużeniem do Zielonej Góry lub Świebodzina i Frankfurtu n. Odrą), pomija też całkowicie połączenia z Poznania do Gorzowa Wlkp. i Kostrzyna.	str. 84 - 88, tab. 29, tab. 30, rys. 30	Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 6.1
22.14 Na plus należy zaliczyć zwiększenie liczby połączeń w obszarze ciężenia Poznania (kolej aglomeracyjna), ale bez konsekwencji, np. Poznań – Szamotuły i Poznań – Opalenica (nie wspominając o przytoczonym już Poznań – Wągrowiec), a na linii K13 zakłada się prowadzenie wszystkich kursów do Leszna, mimo iż obszar ciężenia Poznania wyraźnie kończy się w Kościanie (rys. 19).	str. 56, rys. 19	Uwaga została odrzucona. Naturalnym jest że w miarę oddalania się od Poznania, ciężenie miasta jest coraz mniejsze, jednakże za Kościanem zaczyna wzrastać ciężenie Leszna.
22.15 Wątpliwości budzi sposób ustalania przez autorów PTWW planowanej liczby połączeń na poszczególnych liniach. Metodologia nie jest opisana, przypuszczamy jednak, że liczba ta powstała jako wynik podzielenia spodziewanych potoków podróźnych przez pojemność (maksymalną?) pojazdu przewidywanego do obsługi linii. Wady takiego podejścia są oczywiste: pasażerowie nie rozkładają się równo pomiędzy kursami, a przewidzenie do obsługi zbyt dużego pojazdu (np. EN57 na trasie na której wystarczałyby dwu- lub nawet jednoczłonowy szynobus) powoduje, że aby zapełnić pojazd ogranicza się liczbę kursów.	str. 84 - 85, tab. 29, tab. 30	Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 6.1 oraz 14.18
22.16 W literaturze przedmiotu przyjmuje się poziom 7 par pociągów w dobie jako minimalną akceptowalną ofertę dla pasażera. Poniżej tego poziomu kolej przestaje być środkiem transportu, staje się tylko atrapą i przedmiotem dotacji. Jak słusznie zauważają autorzy PTWW, niska częstotliwość kursowania jest jednym z czynników zniechęcających do wyboru	str. 84 - 85, tab. 29, tab. 30	Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 6.1

transportu publicznego, a jej zwiększenia oczekuje trzech na czterech ankietowanych mieszkańców Wielkopolski. Tymczasem według zapisów PTWW warunek 7 par połączeń dziennie nie jest spełniony (w wariantcie „realistycznym”) na całości lub części 12 linii kolejowych i 13 linii autobusowych.

22.17 Autorzy PTWW nie analizują także możliwości wprowadzenia rozkładu cyklicznego (pociągi kursujące co 1 lub 2 godziny ze stałymi końcówkami minutowymi przyjazdów / odjazdów z poszczególnych stacji) i wpływu wprowadzenia takiego rozkładu na popyt i zmianę preferencji wyboru środka transportu przez podróżnych. Przykłady z Niemiec (Uzamska Kolej Nadmorska – Usedomer Bäderbahn) i Polski (Tyska Szybka Kolej Regionalna) wskazują, że taka uderzeniowa poprawa oferty wywołuje lawinowy napływ pasażerów oraz głęboką i trwałą zmianę przyzwyczajeń komunikacyjnych mieszkańców.

str. 84 - 85, tab. 29 - 30

Uwaga została **odrzucona**.

Uzasadnienie - W PZRPTZ-WW nie podano konkretnych godzin kursów, które powinny być określone na poziomie operacyjnym. Jednocześnie Autorzy określili zalecane interwały kursowania w poszczególnych przedziałach czasowych, jako wymagany standard jakościowy.

22.18 PTWW nie przewiduje też możliwości zwiększenia liczby połączeń w razie, gdyby popyt na przewozy przekroczył oczekiwania.

str. 84 - 85, tab. 29, tab. 30,

Uwaga została **uwzględniona**.

Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 19.4

Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
23	Województwo Łódzkie - Marszałek pismo: IFIV.8060.82.2015	20.03.2015 r.	Uzgodnienia
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
23.1	(Linia komunikacyjna Łódź – Poznań) Uzupełnić aktualny układ linii kolejowego publicznego transportu pasażerskiego w pkt 4.3.4. w tabeli nr 17 (str. 52) - Przewoźnicy realizujący publiczne przewozy pasażerskie na terenie województwa wielkopolskiego, o linię komunikacyjną Łódź Kaliska - Ostrów Wlkp. / Poznań. W rozkładzie jazdy pociągów edycji 2014/2015 operator "Przewozy Regionalne" Sp. z o.o., na zlecenie Województwa Łódzkiego i Województwa Wielkopolskiego uruchamia w dobie 2 połączenia relacji Łódź Kaliska - Ostrów Wlkp. - Łódź Kaliska i 7	str. 52, tab. 17	Uwaga została uwzględniona .

połączeń relacji Łódź Kaliska - Poznań - Łódź Kaliska.			
23.2	(Linia komunikacyjna Łódź - Poznań) Proponujemy uzupełnić planowany układ linii publicznego transportu zbiorowego w pkt 8.2.3. w tabeli 29 (str. 84 - 85) - Zestawienie standardów linii kolejowego w województwie wielkopolskim i tabeli 30 (str. 85 - 86) - Zestawienie standardów linii kolejowego publicznego transportu zbiorowego w województwie wielkopolskim o linię komunikacyjną Łódź – Poznań, z zastrzeżeniem, że realizacja tych przewozów możliwa będzie w przypadku uzgodnienia / zawarcia porozumienia z Województwem Łódzkim.	str. 84 - 85, rozdz. 8.2.3	Uwaga została uwzględniona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 19.1
23.3	(Linia komunikacyjna Kępno - granica województwa łódzkiego (kierunek Wieluń)) Proponujemy uzupełnić planowany układ linii publicznego transportu zbiorowego w pkt 8.2.3. w tabeli 29 (str. 84 - 85) - Zestawienie standardów linii kolejowego publicznego transportu zbiorowego w województwie wielkopolskim i tabeli 30 (str. 85 - 86) - Zestawienie standardów linii kolejowego publicznego transportu zbiorowego w województwie wielkopolskim o linię komunikacyjną Kępno - granica województwa łódzkiego (kierunek Wieluń), z zastrzeżeniem, że realizacja tych przewozów możliwa będzie w przypadku uzgodnienia / zawarcia porozumienia z województwem łódzkim.	str. 84 – 85, rozdz. 8.2.3	Uwaga została uwzględniona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 19.1
Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
24	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Departament Infrastruktury pismo: DT-D-V.80.50.002.2015, L.dz. 2014/03/2015	17.03.2015	Uzgodnienia
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
24.1	Ze względu na konieczność zachowania spójności opracowań (Planów Transportowych) na obszarach stycznych pomiędzy sąsiednimi województwami wnioskujemy o uwzględnienie w Planie Transportowym Województwa Wielkopolskiego	cały PZRPTZ-WW	Uwaga została uwzględniona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 19.1

skiego standardów połączeń (minimalną liczbę par połączeń) dla linii stycznych jakie wskazane zostały w uchwalonym „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego”. Informuję tym samym, iż standard minimalny określony został następująco dla kolejnych scenariuszy rozwojowych:

	Scenariusz I		Scenariusz II		Scenariusz II	
Szacowany termin realizacji:	obecnie		po 2020r.		po 2025r.	
Linia komunikacyjna	robocze	wolne	robocze	wolne	robocze	wolne
Wrocław – Rawicz – (Leszno – Poznań)	12	8	16	12	16	12
Wrocław – Oleśnica – (Ostrów Wlkp.)	4	4	4	4	4	4
Wrocław – Oleśnica – (Krotoszyn)	0	0	0	0	8	8

24.2 Ponadto w Planie Transportowym Województwa Dolnośląskiego znajduje się zapis, iż jest to pożądanym minimalny standard połączeń dla linii stycznych z punktu widzenia obsługi pasażerów dojeżdżających w kierunku Wrocławia. Ostateczny kształt oferty ponadregionalnej (stycznej z sąsiednim województwem) uzależniony będzie od poczynionych uzgodnień podczas prac nad ofertą połączeń i podpisywanych okresowo porozumień.

str. 83, rozdz. 8.2.3

Uwaga została **uwzględniona**.

Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 19.1

24.3 Plan Transportowy Województwa Dolnośląskiego zakłada w Scenariuszu III (do realizacji po 2025 roku) reaktywację przewozów pasażerskich na szeregu linii kolejowych o charakterze regionalnym i ponadregionalnym (stycznych z sąsiednimi województwami) charakteryzujących się istotnym potencjałem w ruchu pasażerskim.

str. 83, rozdz. 8.2.3

Uwaga została **uwzględniona**.

Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 19.1

W przypadku sieci komunikacyjnej stycznej z Województwem Wielkopolskim mowa tutaj o liniach:

- Wrocław - Rawicz - (Bojanowo) - Góra; 8 par połączeń w dni robocze i 6 par
- połączeń w dni wolne o Oleśnica - Syców - Kępno; 6 par połączeń w dni robocze i dni wolne.

24.4 Mając na względzie spójność sieci komunikacyjnej na styku

str. 83, rozdz. 8.2.3

Uwaga została **uwzględniona**.

województw dolnośląskiego i wielkopolskiego zwracam się z uprzejmą prośbą o uwzględnienie powyższych linii w Planie Transportowym Województwa Wielkopolskiego jako istotnych z punktu obsługi obszarów ciężących komunikacyjnie w kierunku Wrocławia.

Uwzględniając powyższe uwarunkowania oraz konieczność organizacji spójnej sieci komunikacyjnej w obszarze styku obu województw, liczę na pozytywne rozpatrzenie przedstawionych uwag oraz ich zastosowanie w ostatecznej wersji opracowania.

Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 19.1

Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
25	Województwo Zachodniopomorskie, Tomasz Sobieraj – Wicemarszałek pismo: WLiT.II.8070.1.17.2015.GZ	17.03.2015 r.	Uzgodnienia
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
25.1	W związku z art. 13 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku (pismo Nr DT-I.8050.25.13.2013 z dnia 18 lutego 2015 rok <i>uzgadniam</i> przedstawiony projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego” w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach stycznych. Plan nie koliduje z wynikami dotychczasowych planów, analiz, studiów oraz koncepcji oraz programów opracowanych przez Województwo Zachodniopomorskie w celu określenia polityki transportowej.	Cały PZRPTZ-WW	PZRPTZ-WW uzgodniono.
Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
26	Piotr Ziółkowski pismo: wiadomość e-mail	20.03.2015 r.	Konsultacje
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
26.1	Zachowanie połączeń kolejowych Piła-Krzyż Wlkp. Prze-	str. 84,	Uwaga została uwzględniona .

	siadki w Krzyżu stanowią często alternatywę wobec przesiadek w Poznaniu np. na pociągi jadące w kierunku Warszawy. Niekiedy stanowią wręcz alternatywę połączenia Piły z Poznaniem wobec połączenia przez Chodzież i Rogoźno. Przesiadki w Krzyżu stanowią także wzbogacenie połączeń Piły ze Szczecinem oraz umożliwiają podróż do Gorzowa Wlkp.	str. 88, rys. 30	Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 8.1.
26.2	Nawiązanie współpracy z Województwem Kujawsko-Pomorskim i uruchomienie połączeń do Bydgoszczy przez Gołańcz, a w dalszej perspektywie przywrócenie połączeń kolejowych z Chodzieży do Gołańczy.	str. 88, rys. 30	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 19.1
26.3	Zwiększenie liczby przystanków kolejowych na terenie Piły w części zachodniej tego miasta, np. poprzez budowę przystanku wraz z centrum przesiadkowym w okolicy osiedla Gładyszewo lub Alei Wojska Polskiego na linii prowadzącej w kierunku Szczecinka. Od czasu wybudowania tej linii, w części zachodniej miasta Piły znacznie rozwinęło się budownictwo mieszkaniowe. Budownictwo mieszkaniowe rozwinęło się również w sąsiedniej Gminie Szydłowo. Wybudowanie tego przystanku odciążałoby ruch uliczny w centrum miasta i zachęciło do korzystania z kolei.	brak	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 3.1
26.4	Przywrócenie możliwości połączeń kolejowych Czarnkowa od stron wschodniej poprzez Ujście w kierunku Piły.	brak	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 6.1
Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
27	Instytut Rozwoju i Promocji Kolei pismo: IRiPK - 54 - SAW - 18/15	20.03.2015 r.	Konsultacje
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi

27.1	(...) wnosimy o uwzględnienie w planie konieczności przywrócenia połączenia kolejowego Poznania z powiatem międzychodzkiem przy wykorzystaniu linii kolejowych nr 363 Rokietnica - Międzychód oraz nr 368 Szamotuły – Międzychód. Działając wspólnie na przestrzeni ostatnich lat, Instytut Rozwoju i Promocji Kolei wraz z samorządem województwa wielkopolskiego oraz samorządami powiatu międzychodzkiego zrealizowały już szereg wspólnych inicjatyw mających na celu zwiększenie atrakcyjności turystycznej regionu, poprzez organizację pociągów turystycznych i sezonowych. Od 2013 roku na dworcu w Międzychodzie odbywa się również Parada Lokomotyw, która z roku na rok cieszy się coraz większym zainteresowaniem mieszkańców i turystów. Linie kolejowe nr 363 i 368 charakteryzują się potencjałem przewozowym, uzasadniającym przywrócenie ich eksploatacji. Mają one również duże znaczenie dla rozwoju gospodarczego i społecznego powiatu międzychodzkiego, pozbawionego w chwili obecnej regularnej komunikacji kolejowej i połączeń ze stolicą województwa.	str. 84 str. 88, rys. 30	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 6.1
Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
28	Powiatowa Rada Rynku Pracy, Ireneusz Lamprecht – Przewodniczący PRRP pismo: brak sygnatury	20.03.2015 r.	Konsultacje
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
28.1	PRRP w Jarocinie zwraca się do Marszałka Województwa Wielkopolskiego o przywrócenie linii kolejowej na trasie Jarocin-Września-Gniezno. Członkowie PRRP w Jarocinie po konsultacjach z osobami, które dojeżdżają do pracy i szkół w miastach, w których kursował pociąg jadący z Jarocina do Gniezna przez Wrześnię, wyrażają swój stanowczy sprzeciw wobec odbierania obywatelom możliwości dotarcia do pracy i/lub szkoły. Uważamy, że działania podjęte w celu likwidacji omawianego kursu pociągu były zbyt pośpieszne i nie uwzględniały, że	str. 88, rys. 30	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie - Linia ta znalazła się wśród planowanych w PZRPTZ-WW linii komunikacyjnych.

w najbliższym czasie we Wrześni może powstać zakład pracy dający szansę zatrudnienia wielu ludziom pozostającym bez pracy. Nie godzimy się z likwidacją pociągu kursującego na trasie Jarocin-Września-Gniezno oraz apelujemy o jego przywrócenie oraz o stworzenie dzięki temu godnych warunków dojazdu do miejscowości docelowych, w tym co najważniejsze do pracy oraz szkół mieszkańcom naszego Powiatu i nie tylko. Szanowny Panie Marszałku Województwa Wielkopolskiego apelujemy do Pana o zrozumienie i podjęcie kroków w celu przywrócenia pociągu kursującego na trasie Jarocin-Gniezno przez Wrześnię.

Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
29	Województwo Opolskie, Andrzej Buła - Marszałek pismo: DIG-II.8050.4.2015	23.03.2015 r.	Uzgodnienia
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
29.1	(...) Działając na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm.) Marszałek Województwa Opolskiego <i>uzgadnia</i> projekt dokumentu o nazwie „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego”. Jednocześnie, w celu ujednolicenia zapisów ujętych w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego, który został uchwalony przez Sejmik Województwa Opolskiego w dniu 22 lipca 2014 r., zwracam się z prośbą o wprowadzenie następujących zmian w wykazie linii użyteczności publicznej:	Cały PZRPTZ-WW	PZRPTZ-WW <i>uzgodniono</i> .
29.2	1. W tabeli nr 29, na str. 83-84, proponuję do proponowanych połączeń w lp. 11 na linii Poznań - Kluczbork dopisać połączenie Kępno - Kluczbork o długości 17 km oraz poprawić w połączeniu Ostrów Wielkopolski - Kluczbork dystans z 63 km na 62 km (w rzeczywistości linia ma długość 61,999 km).	str. 83-84, tab. 29	Uwaga w części dot. połączenia Kępno - Kluczbork została odrzucona . Uzasadnienie: PZRPTZ-WW zakłada zapewnienie przewozów jak największej części społeczności Wielkopolski na podstawie zdiagnozowanych potrzeb przewo-

			zowych, uwzględniając jednocześnie ograniczone zasoby budżetowe na realizację tych przewozów. Stąd też tworzenie dodatkowych połączeń Kępno-Kluczbork nie jest zasadne. Poza tym relacja ta jest częścią połączenia Ostrów Wlkp.-Kluczbork.
			Uwaga w części dot. odległości została uwzględniona.
29.3	2. W tabeli nr 30 na str. 85-86, proponuję dopisać połączenie Kępno - Kluczbork, a w kolumnach częstotliwość dobową Re, ZmM i ZwM wpisać 1.	str. 85-86, tab. 30	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 29.2
29.4	3. W tabeli nr 31, na str. 87, proponuję dodać dwie linie autobusowe: Namysłów - Proszów i Kluczbork - Kępno.	str. 87, tab. 31	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie - w tab. 31 przedstawiono wojewódzkie przewozy autobusowe. Przewozy autobusowe międzywojewódzkie zostały uwzględnione w ramach zgłoszonej uwagi 29.7.
29.5	4. W tabeli nr 38, na str. 103-104, w lp. 11 linia Poznań - Kluczbork, proponuję dopisać połączenie Kępno - Kluczbork o długości 17 km, poprawić w połączeniu Ostrów Wielkopolski - Kluczbork dystans z 45 km na 62 km oraz poprawić w połączeniu Ostrów Wielkopolski - Kępno dystans z 63 km na 45 km.	str. 103-104, tab. 38	Uwaga została częściowo uwzględniona . Uwaga w części dotyczącej odległości została uwzględniona; w części dotyczącej połączenia Kępno - Kluczbork została odrzucona, co wynika z wyjaśnienia do uwagi 29.2.
29.6	5. W tabeli nr 39, na str. 104, w lp. 11 linia Poznań – Kluczbork, proponuję dopisać połączenie Kępno - Kluczbork, a w kolumnach częstotliwość dobową Re, ZmM i ZwM wpisać 1.	str. 104, tab. 39	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 29.2.
29.7	6. Ponadto, pod tabelami z połączeniami autobusowymi i kolejowymi wybiegającymi poza Województwo Wielkopolskie, proponujemy wprowadzenie następującego zapisu:	str. 83, rozdz. 8.2.3	Uwaga została uwzględniona . Wprowadzano stosowny zapis.

„Szczegółowy zakres i ilość obsługiwanych połączeń na liniach wybiegających poza teren województwa wielkopolskiego może być korygowany na mocy porozumień między właściwymi województwami (zgodnie z porozumieniem stron)”.

Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
30	Wydział Transportu i Zieleni Urzędu Miasta Poznania, Paweł Śledziejowski – Dyrektor Wydziału pismo: TZ-II.7226.6.17.2015	03.2015 r.	Opiniowanie
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
30.1	W nawiązaniu do informacji zawartych w części I.1, w roz. 2 pt. "Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym - województwa wielkopolskiego" (str. 23-26) uprzejmie informujemy, że na stronie internetowej GUS (www.stat.gov.pl, zakładka: Bank Danych Lokalnych) dostępne są dane za rok 2013. Prosimy o zaktualizowanie danych statystycznych zawartych w niniejszym rozdziale, w tym danych dotyczących liczby ludności.	rozdz. 2.	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie - W chwili opracowywania projektu PTWW (początek projektu to VII 2013) dane były niedostępne. W celu zachowania spójności pomiędzy różnego rodzaju danymi całość wykorzystanych informacji uwzględniała stan na chwilę rozpoczęcia projektu.
30.2	Prosimy o zweryfikowanie informacji w roz. 3.3.1 na str. 37 dot. liczby studiujących na terenie województwa wielkopolskiego. Zgodnie z danymi zamieszczonymi w tab. 8 na str. 38 liczba studentów w województwie wielkopolskim wynosi 101.114 os. Ponadto prosimy o wyjaśnienie na jakiej podstawie określona została liczba studentów na terenie miasta Poznania, bowiem zdaniem tut. Wydziału wątpliwość budzi wartość podana w tab. 8.	str. 37, rozdz. 3.3.1	Uwaga została uwzględniona . Uzasadnienie - Zapis na str. 37 jest błędem edycyjnym. Liczba studentów w poszczególnych powiatach i m. Poznaniu została oszacowana na podstawie danych GUS dotyczących liczby mieszkańców w wieku 18-24 lat oraz współczynnika skolaryzacji. Liczba osób studiujących w Poznaniu jest większa z uwagi na codzienne dojazdy studentów z okolicznych powiatów.
30.3	W nawiązaniu do informacji zawartych w roz. 4.3.1. na str. 47 uprzejmie informujemy, że na stronie internetowej GUS	str. 47, rozdz. 4.3.1	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do

(www.stat.gov.pl) dostępne są dane dotyczące dróg publicznych za 2013 rok. Prosimy o zaktualizowanie danych statystycznych.		uwagi 30.1.
30.4 Zwracamy się z prośbą o zaktualizowanie informacji zawartych w roz. 5.2 na str. 60-62., bowiem w dniu 26 stycznia 2015 roku Sejmik Województwa Wielkopolskiego zatwierdził uchwałą Nr III/44/15 budżet Województwa Wielkopolskiego na 2015 rok, a uchwała Nr III/43/15 przyjął Wieloletnią Prognozę Finansową Województwa Wielkopolskiego na 2015 rok i lata następne. Ponadto w dniu 27 stycznia 2015 r. Zarząd Województwa Wielkopolskiego zmienił uchwałami Nr 186/2015 i 187/2015 budżet Województwa Wielkopolskiego.	str. 60-62, rozdz. 5.2	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 30.1.
30.5 Wskazane jest zaktualizowanie zapisu zawartego w roz. 7.2.2. na str. 69 dot. oczekiwanego wzrostu liczby miejsc pracy, bowiem część inwestycji (np. centrum logistyczne Amazon w Sadach) została już zrealizowana.	str. 69, rozdz. 7.2.2	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 30.1.
30.6 W nawiązaniu do rysunków przedstawionych na str. 44, 56, 57, 74, 89 i 90 dot. obecnego i prognozowanego rozkładu przestrzennego podróży w województwie wielkopolskim oraz obszarów ciężenia ośrodków miejskich prosimy o uzupełnienie map o legendy umożliwiające odczytanie wielkości przedstawionych zjawisk.	str. 44, 56-57, 74, 89-90	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – przedstawione więźby mają charakter jedynie pogładowy.
30.7 Prosimy o rozszerzenie informacji zawartej w roz. 7.4. na str. 73 dot. niewielkich zmian wielkości podróży pomiędzy głównymi punktami ciężenia. Złożoność przedstawionych powiązań i brak legend do map przedstawionych na rys. 13 i 26 (str. 44 i 74) uniemożliwia jakąkolwiek identyfikację zmian.	str. 73, rozdz. 7.4; s. 44 i 74 (rys. 13 i 26)	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 30.6. Szczegółowe informacje z uwagi na obszerność dostępne są w raportach częściowych związanych z opracowaniem PZRPTZ-WW (dostępnych w DT UMWW).
30.8 Biorąc pod obecny i prognozowany na 2025 r. rozkład przestrzenny podróży w obrębie województwa wielkopolskiego (str. 44 i 74), wymagający zapewnienia sprawnego obsługi bardzo dużej ilości podróżujących, w tym umożli-	str. 44 i 74	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – uwzględnione ZWP zakładają obsługę połączeń regionalnych, których linie nie przebiegają przez

wienia im dokonywania licznych przesiadek pomiędzy różnymi środkami transportu konieczne jest uwzględnienie większej ilości zintegrowanych węzłów przesiadkowych na terenie miasta Poznania. Warto podkreślić, że zgodnie z wynikami badań realizowanych na potrzeby opracowania „Spójnej Polityki Parkingowej dla Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Poznańskiej” (dostępny na stronie internetowej www.politykaparkingowa.pl) przy zapewnieniu dużej częstotliwości kursowania transportu publicznego oraz bezpośrednich połączeń z celem podróży respondenci są skłonni korzystać z transportu publicznego.

wszystkie planowane przez powiat i miasto węzły przesiadkowe. Stąd ich ograniczona liczba na terenie Poznania.

30.9 W nawiązaniu do zapisów zawartych w roz. 8.2.1.1. prosimy o uwzględnienie w wykazie Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych również: str. 79, rozdz. 8.2.1.

- a. istniejących węzłów, obsługujące publiczny transport zbiorowy o charakterze regionalnym i międzyregionalnym, np. Poznań Górczyn, dworzec autobusowy Rondo Rataje,
- b. kluczowych węzłów przesiadkowych mających zapewnić maksymalne zintegrowanie szynowego transportu pasażerskiego tramwajowego i kolejowego: Poznań Wschód, Poznań Franowo, Poznań Uniwersytet (Dworzec Jana III Sobieskiego, w przypadku uruchomienia kolei aglomeracyjnej), ujętych w „Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego Miasta Poznania na lata 2014-2025” (dokument przyjęty przez Radę Miasta Poznania uchwałą Nr LXIV/101ONI/2014 w dniu 18 marca 2014 r.),
- c. istniejących i projektowanych węzłów przesiadkowych o charakterze aglomeracyjnym, do których zalicza się dworce miejskie skupiające linie transportu zbiorowego o zróżnicowanym zasięgu (również regionalne) i częstotliwości kursowania, pozwalające na dogodną zamianę środka transportu w ramach systemu autobusowego, tramwajowego i w większości przypadków również kolejowego: Poznań „Al. Polska”, Poznań Garbary, Poznań Górczyn, Poznań Grudzieniec, Poznań „Klin Dębiecki”,

Uwaga została **odrzucona**.

Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 30.8.

Poznań Franowo, Poznań Junikowo, Poznań Naramowice, Poznań Rataje, Poznań Starołęka, Poznań Śródka, Poznań Wschód oraz Poznań Uniwersytet (os. Jana III Sobieskiego), ujętych w „Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego Miasta Poznania na lata 2014-2025”,

- d. istniejących i proponowanych metropolitarnych węzłów przesiadkowych: Poznań Dębiec, Poznań Franowo, Poznań Garbary, Poznań Główny, Poznań Górczyn, Poznań Hetmańska, Poznań Lotnisko Ławica, Poznań Naramowice, Poznań Nowowiejskiego, Poznań Starołęka, Poznań Strzeszyn, Poznań Uniwersytet, Poznań Wola, Poznań Wschód, ujętych projekcie „Koncepcji kierunków rozwoju przestrzennego Metropolii Poznań” (dostępny na stronie internetowej www.planowanie.metropoliapoznan.pl) oraz w „Koncepcji Zintegrowanego Transportu Publicznego w oparciu o linie Poznańskiego Węzła Kolejowego” (dostępny na stronie internetowej www.aglomeracja.poznan.pl).

30.10 W nawiązaniu do zapisów zawartych w roz. 8.2.2.1. na str. str. 82-83, rozdz. 8.2.2.1

82-83 zwracamy się z uprzejmą prośbą o ujęcie w wykazie inwestycji uwzględnionych w modelu prognostycznym (tab. 27) również ciągów dróg, które straciły (zarówno w granicach miasta Poznania jak i innych gmin) status drogi „krajowej” na rzecz „gminnej”, celem dążenia do nadania im kategorii drogi „wojewódzkiej”. Dotychczasowe drogi krajowe z racji posiadanych przekrojów i wynikającej z tego atrakcyjności dla potencjalnych użytkowników, niezależnie od dokumentów administracyjnych nadal przenoszą znaczne potoki ruchu. Są to np. w mieście Poznaniu odcinki dróg odchodzące od węzłów autostradowych (ul. Głogowska - DK5, ul. Dolna Wilda - DW430, ul. Bolesława Krzywoustego - DK11), odcinek drogi od tzw. Zachodniej Obwodnicy miasta Poznania Bukowska - DW307 oraz z kierunku Wągrowca - DW196 (z uwagi na brak północno-wschodniej obwodnicy miasta Poznania jest to naturalne i jedyne połączenie między miastami, mające

Uwaga została **odrzucona**.

Uzasadnienie – w planie PZRPTZ - WW bazowano na dokumentach istniejących i dostępnych, a więc m.in. wykazach kategorii poszczególnych dróg.

	znaczenie dla województwa). Dla zapewnienia ciągłości układu drogowego pozostałego po dawnych drogach krajowych konieczne jest utrzymanie statusu drogi „wojewódzkiej” dla tzw. II ramy komunikacyjnej (ciąg ulic: Solidarności, Serbska, Lechicka, Hłonda, Podwale, Jana Pawła II, Zamenhofa, Hetmańska, Reymonta, Przybyszewskiego, Żeromskiego, Niestachowska, Witosza). Pomimo obowiązku utrzymywania wszystkich dróg publicznych w granicach miasta na prawach powiatu przez Prezydenta Miasta Poznania oraz z uwagi na przenoszenie znacznych potoków ruchu na ww. ciągach dróg nie należy pozbawiać zarządcy możliwości zorganizowania np. usług transportu publicznego na wydzielonych pasach autobusowych i ich powiązania z systemem węzłów przesiadkowych.		
30.11	W tab. 28 na str. 83, w kolumnie „Odcinek na terenie Wielkopolski” prosimy o zastosowanie jednoznacznego określenia „Poznań Główny” zamiast „Poznań”.	str. 83, tab. 28	Uwaga została uwzględniona .
30.12	W nawiązaniu do informacji zawartych w tab. 30 na str. 85 dot. trasy kolejowej Leszno - Ostrów Wlkp. zwracamy się z prośbą o podanie przyczyny mniejszej częstotliwości dobowej w scenariuszu realistycznym w stosunku do scenariusza zmniejszonej mobilności.	str. 85, tab. 30	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie - Wprowadzone zmiany wynikają z tego, że zmniejszenie częstotliwości połączeń dla wariantu zmniejszonej mobilności Leszno - Ostrów Wlkp. przy zwiększeniu Leszno - Krotoszyn skutkuje zmniejszeniem pracy przewozowej (pociągokilometrów).
30.13	Prosimy o zaktualizowanie treści dokumentu (str. 41 i 92) w zakresie informacji dot. usług przewozowych świadczonych przez Koleje Wielkopolski Sp. z o.o. w obecnym 2015 r.	str. 41 i 92	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 30.1.
30.14	Zwracamy się z uprzejmą prośbą o ujednolicenie przedstawiania na mapach załączonych do przedmiotowego projektu dokumentu, w szczególności zał. 2-4, graficznej prezentacji sieci dróg. Taka sama sieć dróg, oznaczona tym samym kolorem o takim samym natężeniu, zwiększy czytelność	załączniki graficzne 2 - 4	Uwaga została odrzucona .

projektowanych zmian w zakresie organizacji sieci linii publicznego transportu zbiorowego.

Nr.	Zgłaszający uwagi	Data zgłoszenia:	Tryb zgłoszenia uwag:
31	Centrum Zrównoważonego Transportu pismo: CZT-2032-1-KR	20.03.2015 r.	Konsultacje społeczne
Lp.	Treść uwagi	Fragment PZRPTZ, którego dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie uwagi
31.1	Założenia i ogólny opis Planu jest poprawny i zgodny z polityką UE i Białą Księgą, zakłada zwiększenie udziału komunikacji szynowej w przewozach. Jednak w dalszej części, gdy przychodzi do podania konkretnych liczb i konkretnych rozwiązań komunikacyjnych (a to jest główną rolą planu transportowego) okazują się one przynosić stagnację, a miejscami regres przewozów kolejowych. Wbrew poprawnie określonym w pierwszej części opracowania planom i wizjom rozwoju oraz priorytetowego traktowania komunikacji szynowej. Przykładowo planowana jest całkowita likwidacja przewozów kolejowych na części magistrali Tczew – Kostrzyn – Berlin (tj. na odcinku łączącym miasta powiatowe Piła i Trzcianka do Krzyża). Spowoduje to przerwanie ciągów komunikacyjnych Toruń – Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Berlin oraz Tczew – Starogard Gdański – Chojnice – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Berlin. Przy jednoczesnym zaplanowaniu ograniczenia liczby połączeń na częściowo wyremontowanej z RPO woj. zachodniopomorskiego linii Piła – Wałcz – Szczecin marginalizacji ulegnie także ciąg Toruń – Piła – Szczecin. Z Piły do Szczecina przejazd możliwy albo przez Wałcz, albo przez Krzyż. Zapisy takie są niedopuszczalne w świetle wymogów dotyczących tworzenia planów zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Linia komunikacyjna obecnie funkcjonująca nie może być w ramach rozwoju komunikacji publicznego zawieszona, tym bardziej, że oferuje niedostępne w transporcie drogowym prędkości komunikacyjne rzędu	str. 83, rozdz. 8.2.3	Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie – Zgłoszone elementy, na jakie należy zwrócić uwagę są trafne. Nie mniej celem rozwiązania zaproponowanego w PTWW było zapewnienie transportu ponadpowiatowego w relacjach, na których odnotowano istotne zapotrzebowanie na podróże (popyt). Należy podkreślić, że jednym z kluczowych warunków był ograniczony budżet województwa wielkopolskiego na publiczny transport zbiorowy. Proponowane linie i ich częstotliwości stanowią minimum, co oznacza, że w przypadku posiadania większego środków sieć ta zostanie dostosowana.

ponad 71 km/h, czyli wyższe niż maksymalna dopuszczalna prędkość autobusu na drodze. Plan transportowy zakłada odcięcie Piły od połączenia z Niemcami. Pomysł ten nakłada się na obraz Polski w Europie jako kraju, który odcinając się od powiązań międzynarodowych z resztą krajów Unii Europejskiej tworzy nową żelazną kurtynę. Tym razem w zakresie ograniczonej dostępności transportu publicznego. Zwracamy uwagę, że samorząd wielkopolski zakupił taką liczbę pojazdów spalinowych, która umożliwia szerszy niż zaplanowany w Planie zasięg i dostępność kolei regionalnej na liniach niezelektryfikowanych. Np. tylko na linii Krzyż-chojnice planowane jest ograniczenia ilości taboru do wykonywania przewozów z 7 do 2 sztuk. Plany reaktywacji zakładają wykorzystanie tylko 2 z 5 odzyskanych pojazdów.

31.2	Wg autorów Planu celem jego jest: – wyeliminowanie nasilającego się zjawiska konkurowania przewozów autobusowych i kolejowych i dążenie do uzyskania w skali województwa spójnej sieci zintegrowanych przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego, – dostosowanie ilości i jakości usług oferowanych w ramach publicznego transportu zbiorowego do rzeczywistych potrzeb pasażerów, – zapewnienie warunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego, jako realnej alternatywy dla transportu indywidualnego, – zapewnienie efektywności rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej, – poprawę standardów podróży, postrzeganych zarówno poprzez pryzmat czasu podróży pomiędzy poszczególnymi powiatami, jak i warunków podróżowania	str. 11, str. 83, rozdz. 8.2.3	Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 31.1.
Polska obok Litwy przoduje we wstydlwych statystykach niskiego udziału komunikacji publicznej w przewozach. Oznacza to, że w Polsce krytycznie mało pasażerów korzysta z komunikacji publicznej ze względu na jej niską jakość, słabą			

dostępność, brak jednolitego systemu, „dziki zachód” zamiast współdziałania transportu publicznego.

Inny kraj do niedawna najgorszy w tym zestawieniu, Norwegia, od 2011 r. wprowadził rozwiązania w celu wzrostu udziału kolei w przewozach. W ciągu kilku lat pociągi przewiozły o ¼ paskm więcej, czemu towarzyszyło wprowadzenie nowego taboru i zwiększenie częstotliwości pociągów. Wielkopolska na tle Polski obok Mazowsza także na poziomie faktycznej organizacji przewozów jest liderem zmian i poprawy konkurencyjności kolei. Pociągi kursują częściej, kupowany jest nowy tabor. Dlatego ze zdziwieniem widzimy, że plan przewiduje zwrot w drugą stronę, mimo deklaratywnie głoszonego rozwoju. Realna alternatywa komunikacyjna to jest w aglomeracji ruch pociągów co minimum 30 minut, w ruchu regionalnym co godzinę, na drugorzędnych liniach co 2 godziny. A częstotliwość pociągów na linii kolejowej w mieście powiatowym od 0 (Trzcianka) poprzez 2-4, do 5 par (Koło, Złotów, Krotoszyn itd.) to nie jest „zapewnienie warunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego, jako realnej alternatywy dla transportu indywidualnego”.

- 31.3 Dobre praktyki w zakresie rozwoju transportu publicznego pokazują, że użytkownik komunikacji indywidualnej jest w stanie zrezygnować z niej na rzecz transportu publicznego tylko na rzecz transportu szynowego, gdy jest on dostępny w zakresie czasu jazdy i częstotliwości. W ruchu regionalnym tylko pociąg może mieć krótszy czas jazdy niż samochód, w odróżnieniu od autobusu. A casus Polski anno domini 2015 r. to jest marginalizacja komunikacji publicznej i uzależnienie mieszkańców kraju od transportu indywidualnego, wobec niskiej atrakcyjności komunikacji publicznej. Plan transportowy musi przedstawić metody zmiany tego stanu rzeczy, a nie kontynuacji trendu spadkowego. Komisja Europejska w swoim stanowisku z lutego br. zwróciła uwagę na negatywne trendy w tym zakresie w Polsce, które powodują, że obecny model transportowy kraju jest niewydolny i nieefektywny z

brak

Uwaga została **odrzucona**.

Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 31.1.

	powodu swojej energochłonności. Po prostu nas na taki model nie stać z powodu generowanych kosztów jego utrzymania i kosztów zewnętrznych jak koszty wypadków, zatory drogowe, skażenie środowiska pyłami zawieszonymi etc.		
31.4	Na str. 19 zidentyfikowano problemy Wielkopolski obok niewątpliwych jej mocnych stron. Za kluczowe uznano poprawę dostępności i spójności komunikacyjnej regionu. Gdy porównamy to z Brandenburgią, gdzie jest dużo niższa gęstość zaludnienia, a komunikacja kolejowa zapewnia pociągi co 30-60 minut, jako narzędzie utrzymania spójności regionu, widzimy jaki poziom dostępności transportu publicznego stanowi tu odniesienie.	str. 19	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 31.1.
31.5	Wg analiz na str. 27 średnio mieszkańcy miast wykonują rocznie 146 podróży, co daje w skali roku 280 mln podróży tylko mieszkańców miast, gdzie transport publiczny powinien być łatwo dostępny. To pokazuje potencjał rynku transportu publicznego, który jest bardzo wysoki i wynosi 600 mln podróży ponadgminnych w regionie rocznie. Kolej z tego obsługuje wg rys. 10 str. 34 tylko ok. 7%. Jest to mniej niż średnia unijna, choć dużo więcej niż średnia w Polsce. Jest to szalenie niski wskaźnik.	str. 27, 34 (rys. 10)	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 31.1.
31.6	Dobrze zaplanowany transport publiczny ma ogromny potencjał rozwoju. Bylejakość paradoksalnie też ma spory potencjał dalszego spadku. Kluczowy jest wniosek ze str. 29, że osoby bez prawa jazdy podróżują znacznie rzadziej - poza powiat prawie 3-krotnie rzadziej niż zmotoryzowani. Pokazuje to, że słaba jakość transportu publicznego nosi znamiona dyskryminacji społecznej, a nawet wykluczenia. I Plan ma obowiązek tę sytuację w tym zakresie zmienić!	str. 29	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 31.1.
31.7	Tabela 2 na str. 31 pokazuje, że w podziale agregowanych podróży, największą liczbę stanowią podróże fakultatywne 49,1%, wobec 44,2% związanych z pracą i np. 6,9% w celu nauki. To jest informacja o kapitalnym znaczeniu dla plano-	str. 31, tab. 2	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 31.1.

	wania oferty przewozowej transportu publicznego. Jak pokazuje rys. 12 na str. 35 w pociągach i autobusach te podróże stanowią tylko 30% z racji na niską dostępność m.in. w czasie.		
31.8	Połowa podróży jest fakultatywna w regionie i aby transport publiczny objął ten (największy) segment swoją ofertą konieczne jest zapewnienie równomiernie rozłożonej w dobie oferty, czyli nie 3-5 razy w dobie ale minimum 8-9 par (co dwie godziny - jako minimum dla liniach lokalnych). Szkoda, że po uzyskaniu na podstawie analiz takich informacji, autorzy planu nie byli konsekwentni w planowaniu konkurencyjnej sieci transportu publicznego. Rys. 9 dokładnie ilustruje ten proces. O ile dojazdy do/z pracy to podróże zaczynające się od 4 do 8 i od 13 do 17-tej, to porównywalne ilościowo podróże fakultatywne zaczynają się od 6 do 20 (wtedy ich liczba jest wyższa niż 10 tys.).	str. 36, rys. 9	Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 31.1.
31.9	Tab. 5 na str. 36 pokazuje, że średni czas jazdy pociągiem jest o 50 minut dłuższy niż samochodem dla podróży między-powiatowych, a wewnątrz powiatu dłuższy o 23 minuty z tym, że takich zbadanych relacji był 1% tego co aut. Pokazuje to, że z powodu słabej częstotliwości kursowania praktycznie nikt nie korzysta z kolei w takich relacjach, a w ruchu międzypowiatowym kolej obsługuje dłuższe relacje, na krótszych z racji na niską dostępność nie jest traktowana jako konkurencyjna.	str. 36, rys. 9	Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 31.1.
31.10	Zgodnie z badaniami kluczowe w Wielkopolsce dla mieszkańców nieakceptujących jakości komunikacji zbiorowej jest zwiększenie częstotliwości kursowania (73%) i zmiana godzin kursowania (58%). Z tym, że drugi element jest związany z pierwszym – zbyt mało połączeń oznacza złe godziny kursowania.	str. 37 str. 83, rozdz. 8.2.3	Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 31.1.
31.11	Na str. 67-74 określono prognozy potrzeb przewozowych. Bardzo ma wzrosnąć do 2025 r. liczba osób w wieku ponad 68 lat. Do ok. ¼ ludności. I potrzeby tej grupy ludności muszą stać	str. 67-74	Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 31.1.

	się (jak np. w Szwajcarii) podstawowym zadaniem organizacji przewozów.		
31.12	Uważamy, że powinny być rozbudowane zapisy dotyczące integracji taryfowej. Jest to kluczowy dla atrakcyjności transportu publicznego w regionie zapis zawarty w Planie. Zamykanie tematu kilkoma punktami jest zbyt ograniczone z racji na znaczenie tego obszaru dla dostępności komunikacji publicznej np. w zakresie wspólnego systemu taryfowego i rozwiązania jego wdrażania pomiędzy różnymi operatorami. Jaki model może być wprowadzony, jaki jest preferowany, czy ulgi ustawowe będą obejmowały różne środki transportu etc.	str. 82	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – niezbędne informacje zostały uwzględnione w PZRPTZ-WW. Kwestie uprawnień do przejazdów reguluje Ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 1992 Nr 54 poz. 254). W tym przypadku, Ustawy tej nie stosuje się do komunikacji miejskiej.
31.13	Zwracamy uwagę, że jest widoczna dalsza marginalizacja obszarów peryferyjnych regionu. Negatywne skutki likwidacji linii Piła - Krzyż nawet nie są ukrywane - widać je na rysunku 32 (porównując z rysunkiem 20). W roku 2025 Plan w ramach rozwoju transportu zakłada 2-4 godzinną dostępność z Krzyża do Piły (obecnie pociąg osobowy pokonuje ten odcinek poniżej godziny). Podobnie zamiast skracać czas jazdy, projekt Planu zrównoważonego rozwoju transportu zawiera znaczne pogorszenie dostępności nie tylko tej, ale i innych miejscowości, położonych zazwyczaj peryferyjnie względem centrum regionu. Takie potraktowanie wielu miejscowości spowoduje wykluczenie społeczne części mieszkańców, a drugą część mieszkańców skieruje do samochodów. Które wjadą do miast, do których obecnie możliwy jest dojazd pociągiem lub połączeniem pociąg-autobus.	str. 89, rys. 32	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 31.1.
31.14	Liczba planowanych par pociągów na większości linii jest nieakceptowalna. Poniżej zamieszczono wykaz linii z całkowitą liczbą pociągów poniżej 8 par (czyli tak naprawdę nieistniejącą w świadomości podróżnych i wykorzystywaną tylko przez pewną niewielką grupę osób, której przypadkowo takie godziny pasują. Generalnie linia z takim ruchem nie rozwiązuje problemów transportowych województwa w	str. 83, rozdz. 8.2.3	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 31.1.

wariancie realistycznym (wariant optymistyczny zazwyczaj różni się minimalnie):

- Gniezno – Września – Jarocin (5 par)
 - Piła – Trzcianka – Krzyż (0 par, obecnie 8 par)
 - Konin – Kłodawa – Kutno (4 pary, od Kłodawy 2 pary, obecnie są to 2 i 4 pary)
 - Piła – Bydgoszcz (7 par)
 - Piła – Chojnice (5 par, obecnie 6 par)
 - Piła – Wałcz – Szczecin (3 pary, obecnie są to 4 pary)
 - Wronki – Krzyż (6 par, gdy obecnie jest 15 par, czyli 2,5 raza więcej)
 - Piła – Szczecinek (4 pary)
 - Grodzisk Wielkopolski – Wolsztyn (6 par, obecnie jest to 7 par)
 - Jarocin – Krotoszyn - Cieszków (5 par)
 - Leszno – Krotoszyn (5 par)
 - Krotoszyn – Ostrów Wlkp. (3 pary, obecnie jest to 5)
 - Leszno – Wolsztyn (4 pary, obecnie jest to 6 par)
 - Sieradz – Ostrów Wlkp. (4 pary, zapis sprzeczny z projektem do POiLiŚ na modernizację EN57, do obsługi linii Sieradz – Poznań).
 - Poznań – Ostrów Wlkp. (8 par, obecnie 11 par), a to jest także połączenie największego miasta w Wielkopolsce z Poznaniem, gdy Konin ma takich połączeń 15 (i słusznie!).
 - Wg planu jest relacja Sieradz – Kalisz, a nie ma Ostrów Wlkp. – Kalisz, mimo, że więźby ruchu na tym drugim odcinku są kilkanaście razy większe niż na pierwszym.
 - Poznań – Stargard Szcz. (2 pary, gdy obecnie są to 4 pary objęte projektem taborowym POiLiŚ, liczba ta nie może być niższa niż stan obecny)
 - Poznań – Wrocław (4 pary), (gdy obecnie jest to 6 par objętych projektem taborowym POiLiŚ, liczba ta nie może być niższa niż stan obecny)
-

- Poznań – Piła (9 par), zachowanie takiej samej liczby par w 2025 r. jak obecnie stawia pod znakiem zapytania sens modernizacji linii z RPO – minimum pociągów powinno być 12-14 w dobie.
- Poznań – Gołańcz (3 pary) (obecnie są 4 pary).
- Poznań – Zbąszynek (8 par) (obecnie jest ich 15, w tym 4 pary objętego POliŚ relacji Zielona Góra – Poznań

Niestety pokazane wyżej błędy planu nie wyczerpują całości błędów dotyczących pogorszenia oferty w planie rozwoju transportu publicznego względem stanu obecnego.

Wariant „realistyczny” nie może zakładać pogorszenia oferty względem stanu istniejącego lub zachowania status quo przy planowanych poważnych inwestycjach kolejowych. Plan ma mieć charakter zrównoważonego rozwoju, a nie kompleksowego ograniczania.

Plan transportowy musi być w tym zakresie poprawiony. A przecież wariant zmniejszonej mobilności oferuje jeszcze niższe wskaźniki oferty, kompletnie niekonkurencyjne. Wydaje się na podstawie tych ww. 21 przykładów, że autorzy planu nie zapoznali się wcale ze stanem istniejącym oferty kolejowej. Jak w takim razie mogli przygotować poprawne modele ruchu? Jest to w takim wypadku niemożliwe, skoro stan wyjściowy nie został poprawnie zidentyfikowany.

Zwracamy uwagę, że w planie rozwoju transportu publicznego nie można zakładać pogorszenia obecnej oferty, gdyż stanowi to zaprzeczenia procesu rozwoju transportu publicznego. A oferta w ilości poniżej 6 par stanowi o utracie konkurencyjności i znaczenia transportu publicznego w danym korytarzu komunikacyjnym.

31.15 Całkiem chybione jest założenie w optymistycznym nawet str. 83, rozdz. 8.2.3
wariancie liczby pociągów na zrewitalizowanej właśnie linii Poznań-Wągrowiec-Gołańcz dużego spadku liczby pociągów, podczas gdy na linii właśnie dokonano skokowego jej wzrostu oraz odnotowano rekordowy wzrost liczby pasażerów.

Autorzy Planu proponują na tej linii 12-14 par (w

Uwaga została **odrzucona**.

Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 31.1.

	zależności od wariantu), gdy obecnie jest to 18 par w dzień roboczy.		
31.16	Analogiczna sytuacja występuje na linii Piła – Wałcz – Szczecin, na której również planowane jest zmniejszenie przewozów.	str. 83, rozdz. 8.2.3	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 31.1.
31.17	Podobnie zaproponowana jest rewitalizacja dwóch odcinków oraz uruchomienie na nich minimalnej liczby par, która praktycznie wyklucza uzyskanie liczby pasażerów uzasadniającej poniesienie kosztów na remont infrastruktury. Są to następujące odcinki: – Czempin – Śrem (rewitalizacja jest słuszna i popierana przez CZT) oraz – Kąkolewo – Gostyń (proponowane byłoby przedłużenie zrewitalizowanego odcinka do węzła kolejowego – Jarocin (węzeł ten jest wymieniony na mapie węzłów, jednak nie jest zaplanowana rewitalizacja linii na odcinku Gostyń – Jarocin). Zwłaszcza w przypadku odcinka Czempin – Śrem proponowana liczba par pociągów (6-8) jest kilka razy za niska. Niewielka odległość powoduje, że przy wykorzystaniu nawet tylko 1 składu możliwe jest uruchomienie pociągów w takcie godzinnym, dowożących do odpowiednio skomunikowanych z nimi pociągów w kierunku Poznania (linia Wrocław – Poznań). Daje to 17-18 par pociągów. Dzięki temu możliwe będzie powstanie całościowej oferty regularnych dojazdów do Poznania, co dzięki konkurencyjnemu czasowi dojazdu wyremontowanymi liniami kolejowymi przyciągnie odpowiednią liczbę pasażerów. Jedynie taka reaktywacja – gdy podróżni będą mieli pewny środek transportu przez cały dzień, odniesie zamierzony skutek i w realnej części przejmie pasażerów z transportu drogowego. Jedynie planowane duże przewozy są w stanie uzasadnić środki poniesione na rewitalizację linii kolejowej.	str. 83, rozdz. 8.2.3	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 31.1.

31.18	Zakładane w Planie wielkości pracy eksploatacyjnej w 2025 r. kompletnie nie przystają do dobrych praktyk w tym zakresie w innych regionach Europy. W latach 1995-2006 w Niemczech wzrostowi pracy eksploatacyjnej o 23% towarzyszył ponad 46% wzrost przewozów. Przy czym punkt wyjściowy tych zmian była znacznie wyższy niż w Wielkopolsce, gdzie na mieszkańca przypadają obecnie tylko 2,5 pockm rocznie. W Niemczech te wskaźniki są w landach 4 razy wyższe (i zwykle przekraczają 10 pockm na mieszkańca rocznie). Podobne wskaźniki (czasem nieznacznie niższe, a czasem nawet wyższe niż w Niemczech) dotyczą takich krajów jak Austria, Czechy, Belgia, Holandia, Dania, Norwegia, Szwecja, Wlk. Brytania etc. Istnieje silna korelacja między liczbą paskm a realizowaną liczbą pockm. Jeśli ten drugi wskaźnik nie rośnie, pasażerowie także nie pojawiają się w systemie. Daje to przez porównanie rocznie 34-35 mln pockm, a nie 9,07-10,42 mln pockm w zależności od wariantu. Tak nowoczesnego systemu transportu publicznego stworzyć się nie da. Tak niszowa oferta przewozowa w kontekście dobrych praktyk nie może zapewnić konkurencyjności względem komunikacji indywidualnej.	str. 83, tab. 33	Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 31.1.
31.19	Plan transportowy nie może zakładać niekonkurencyjnego modelu komunikacji zbiorowej, gdyż taki defetystyczny wariant oznacza szybki spadek znaczenia transportu publicznego, w tym kolejowego, zamiast rozwoju - jego marginalizację. Na żadnej trasie mimo planowanego wzrostu liczby mieszkańców wokół Poznania o 22% nie jest planowany wzrost oferty do 30 par, które jest traktowany jako minimum w ruchu aglomeracyjnym (takt 30 minut). Na wielu liniach pociągów ma być mniej niż było np. kilka lat temu lub jest obecnie (kierunki Leszno, Wągrowiec, Nowy Tomyśl). Kalisz ma być odcięty od Poznania. To są błędy wymagające	str. 83, rozdz. 8.2.3	Uwaga została odrzucona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 31.1.

poważnej korekty dokumentu.		
31.20	Z 24 linii autobusowych w ramach systemu, aż 10 zakłada zaledwie do 5 par autobusów, w tym 5 2-3 pary na trasie ok. 20 km. To stanowczo za mało, aby zakup pojazdu i jego eksploatacja miały ekonomiczne uzasadnienia na krótkich trasach. To stanowczo za mało, aby pasażerowie korzystali z tak dziurawej oferty. Autorzy planu powinni skorzystać z doświadczeń z zakresu dobrych praktyk transportu autobusowego zawartych w podręczniku wydanym pod patronatem Komisarjatu Energetyki i Transportu w 2011r.	str. 83, rozdz. 8.2.3
		Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 31.1.
31.21	Na mapach wyraźnie widać różnice w czasie dojazdu do gmin (miejscowości gminnych) z połączeniem kolejowym i bez niego. Aby zminimalizować marginalizację miejscowości położonych z dala od szlaków kolejowych należałoby do każdego pociągu uruchamiać jednolity taryfowo i skomunikowany autobus. Np. Wyrzysk – Osiek – Wysokie – Łobżenica. Dzięki temu poprawi się dostępność transportem zbiorowym do tych miejscowości, a jednocześnie przez to zmniejszy się liczba samochodów z tych gmin, które wjeżdżają do centrów głównych miast. Dzięki dowozowi na pociąg możliwe będzie ekonomicznie uzasadnione zwiększenie liczby połączeń kolejowych na głównych liniach, a także możliwe będzie (obecny plan nijak ku temu nie zmierza) zwiększenie udziału transportu kolejowego.	str. 83, rozdz. 8.2.3
		Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 31.1.
31.22	Analiza map dostępności pokazuje, że Plan rozwoju transportu z prognozą na 2025 rok zawiera minimalne częstotliwości i prawdopodobnie kilkugodzinne (!) rozkomunikowania środków transportu na węzłach (czas dostępności wskazuje, że muszą być długie przerwy w podróży), co powoduje wykluczenie społeczne mieszkańców danych gmin i inne negatywne skutki.	str. 89 – 90, rys. 31 – 36
		Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 31.1.
31.23	Brakuje w zestawieniu miejscowości powiatowych, np. Złotów oraz Słupca. Plan transportowy województwa musi	str. 79 – 80
		Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do

	zakładać tworzenie węzłów przesiadkowych w miastach powiatowych, w innym wypadku komunikacja powiatowa nie będzie mogła stanowić zunifikowanej części transportu w regionie. Z okolicznych miejscowości ekonomicznie i czasowo uzasadnione jest dowożenie transportem kołowym właśnie do tych stacji. Dlatego pasażer raczej wybierze już całościowy przejazd transportem kołowym do końca trasy, niż dojazd np. do Konina.		uwagi 31.1.
31.24	W przypadku Słupcy uzasadnione jest wydłużenie linii PKS z dworca autobusowego do dworca kolejowego – wtedy poza zapewnieniem lokalnych potrzeb dowozu do centrum Słupcy będą spełniały także rolę dowozową do linii Warszawa – Poznań, co ze względu na bardzo atrakcyjną prędkość na linii kolejowej (zmodernizowana linia, nowoczesny tabor Kolei Wielkopolskich) poprawi znacznie czas dojazdu do stolicy województwa i innych miast z miejscowości w okolicach Słupcy. Alternatywne węzły znajdują się zbyt daleko.	str. 83, rozdz. 8.2.3	Uwaga została odrzucona . Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwagi 31.1.
31.25	<i>Linia Września - Gniezno</i> Bardzo interesujący jest fakt, że w rozdziale Planu dotyczącym kosztów i strat linia Jarocin – Września – Gniezno jest dochodowa przy planowanych 5 parach pociągów (wpływy z biletów są większe, niż koszty). A linia ta jest obecnie nieczynna w ruchu pasażerskim, bo została zawieszona jako... bardzo nierentowna. Zakładanie przychodów na poziomie ponad 6 mln zł rocznie, co wymaga przewiezienia w dobie szacunkowo 3,5 tys. pasażerów jest niemożliwe przy 5 parach, gdy obecnie po modernizacji linii niższe przewozy są przy 18 parach pociągów na linii Poznań Wągrowiec! W każdym z tych 10 pociągów musiałoby jechać ponad 400 osób! Realnie przy 5 parach można założyć przychody 10 razy niższe.	str. 93, tab. 32	Uwaga została uwzględniona .
31.26	<i>Linia Piła - Chojnice</i> Podobnie rentowna jest linia Piła – Chojnice przy 5 parach	str. 93, tab. 32	Uwaga została uwzględniona .

pociągów. Byłby to szczególny wypadek, gdy oferta na linii w ilości zaledwie 5 par, miałyby cieszyć się zainteresowaniem pasażerów, którzy przy tak słabej ofercie nie mogą zapewnić sobie kolejną realizację podstawowych potrzeb przewozowych. Wynika to z faktu założenia kosztu 1 pociągu na poziomie... 6 zł. Niestety koszty samego paliwa i dostępu do torów są wyższe. A dla tej linii same koszty odtworzeniowe taboru przy 2 pojazdach (z tego tylko 1 w ruchu) wynoszą kolejne 15 zł/km.		
31.27 Wydaje się, że wykonawca nie miał dokładnych danych o kosztach energii trakcyjnej, dostępu do torów, kosztów pozyskania taboru, stąd dane w tabeli są obciążone dużym marginesem błędu. Ten przykład pokazuje, że dane finansowe są opracowane dość beztrąsko. Zwracamy się, aby cała tab. 32 została ponownie przejrzana pod kątem rzetelności przyjętych danych. Pozostałe linie są nierentowne, w tym linia Poznań – Gołańcz, która po rewitalizacji cieszy się rosnącym zainteresowaniem pasażerów. W planie po zmniejszeniu liczby par pociągów wpływy z biletów pokrywają jedynie 44% kosztów.	str. 93, tab. 32	Uwaga została uwzględniona .
31.28 Generalnie te 3 przykłady (przypis Wykonawcy: 31.25-31.27) pokazują, że materiał jest niespójny i wymaga dokładnej analizy i ponownego przygotowania.	str. 93, tab. 32	Uwaga została uwzględniona
31.29 Wnosimy o dokonanie korekt treści zrównoważonego planu rozwoju transportu zbiorowego w woj. wielkopolskim w celu zapewnienia zgodnych z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym funkcji zaspokojenia potrzeb przewozowych zwłaszcza między miastami powiatowymi i stolicą regionu. 1). Dokonanie korekt w dokumencie zgodnie ze zgłoszonymi powyżej uwagami. 2). Utrzymanie przewozów na linii Kolejowej Piła - Krzyż minimum w wielkości z obecnego rozkładu jazdy. W celu	Cały PZRPTZ-WW	Uwaga została uwzględniona. Uzasadnienie – por. wyjaśnienia do uwag od 31.1 do 31.28.

poprawy wyników finansowych i zapewnienia pociągów wskazane jest utworzenie w porozumieniu z sąsiednimi samorządami połączenia Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Berlin lub Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Szczecin. Dzięki temu łącząc lokalny potok pasażerski z potokiem międzymiastowym możliwe będzie uzyskanie akceptowalnego wyniku finansowego. Sytuacja, w której wyliczenia planu zakładają rentowność linii z ofertą 5 par, która wymaga zaangażowania zasobów tylko do obsługi tej linii oznacza, że założenia finansowe zostały zrobione w oderwaniu od stanu faktycznego (1 pojazd w rezerwie na 1 pojazd kursujący w żadnym modelu komunikacyjnym nie może się opłacać).

- 3). Aktualizację liczby par pociągów jako minimalny wariant według stanu aktualnego.
 - 4). W tab. 29 podać inne relacje możliwe do uruchomienia na danej linii, aby nie ograniczać możliwego rozwoju połączeń kolejowych np. Ostrów Wlkp. – Kalisz, Poznań – Rogoźno Wlkp., Poznań – Nowy Tomyśl, Poznań – Kostrzyn Wlkp., Poznań – Kościan. Obecne zapisy planu wykluczają stworzenie w aglomeracji poznańskiej kolei aglomeracyjnej jako SKM. W sytuacji relacji Śrem – Czempin, jak autorzy planu wyobrażają sobie utrzymanie jednej jednostki taboru, gdy brak jest relacji Czempin – Poznań? W takim wypadku koszty linii będą wyższe o długie przebiegi technologiczne (celem zjazdu taboru do bazy na przeglądy, np. do Poznania lub Leszna, bez możliwości włączenia ich do oferty przewozowej).
 - 5). Uwzględnić przedłużenie linii Poznań – Gołańcz w porozumieniu z Województwem Kujawsko-Pomorskim o odcinek Gołańcz – Kcynia – (Nakło/Szubin) – Bydgoszcz.
 - 6). Wpisanie możliwości przywrócenia w przyszłości połączeń kolejowych użyteczności publicznej na linii kolejowej Leszno – Wschowa – Głogów
-

-
- 7). Wpisanie możliwości przywrócenia w przyszłości połączeń kolejowych użyteczności publicznej w relacji Rokietnica – Pniewy Szamotulskie – Międzychód (– Skwierzyna / Górzów Wklp.) i/lub Szamotuły – Międzychód (– Skwierzyna / Górzów Wklp.) – likwidacja obszaru o niskiej dostępności komunikacją publiczną do Poznania.
 - 8). Wydłużenie linii kolejowej planowanej do przywrócenia z odcinka Leszno – Gostyń do odcinka Leszno – Jarocin
 - 9). Weryfikacja planowanej liczby połączeń kolejowych, zwłaszcza na liniach modernizowanych, w celu zwiększenia potoków pasażerskich, co bez większej liczby, niż założona w planie, nie będzie możliwe. Dotyczy to linii:
 - Poznań – Wągrowiec – Gołańcz,
 - Czempiń – Śrem,
 - Leszno – Gostyń (Jarocin),
 - Piła – Wałcz – Szczecin
 - Grodzisk Wielkopolski – Wolsztyn.
 - 10). Dołączenie Słupcy i Złotowa do listy zintegrowanych węzłów przesiadkowych, a także utworzenie innych, mniejszych punktów przesiadkowych pociąg – autobus, które pozwolą na dojazd do stacji z okolicznych gmin tworząc spójny i atrakcyjny system komunikacyjny.
 - 11). Weryfikacja linii kolejowej Jarocin – Krotoszyn - Cieszków. W takiej postaci linia nie ma sensu – proponowane wydłużenie do Wrocławia (po wyremontowaniu infrastruktury).
 - 12). Uwzględnić możliwość wykorzystania linii wąskotorowej Śmigiel – Stare Bojanowo jako połączenie Śmigla z magistralą kolejową Poznań – Wrocław po modernizacji torowiska i podniesieniu parametrów technicznych linii.
 - 13). Utworzenie połączeń autobusowych dowożących bezpośrednio do głównych punktów ciężenia w województwie, albo do skomunikowanych pociągów,
-

którymi można wygodnie do nich dojechać w celu wyeliminowania 4-6 godzinnej dostępności do peryferyjnych części województwa – liczba takich obszarów znacznie wzrasta w porównaniu z obecną sytuacją, co jest niedopuszczalne i powoduje, że plan w obecnej formie jest nie do przyjęcia.

- 14). Strona 98 – „w przypadku krótszych odcinków linii regularnych możliwość realizacji zadań przez autobusy niskopodłogowe”. Wnioskujemy aby przyjąć takie pojazdy jako standard na liniach, na których nie ma alternatywy w postaci pociągu lub innej linii obsługiwanej pojazdami niskopodłogowymi. Taki wymóg jest np. w Planie transportowym woj. pomorskiego, przez pojazdy spółki Pomorska Komunikacja Samochodowa spełniane już obecnie.
 - 15). Rys. 16 str. 51 - źle zaznaczone linie jednotorowe np. odcinki Cieszków – Krotoszyn – Jarocin jako linia dwutorowa (nigdy taka nie była) i odcinek Leszno – Wschowa – brak przewozów pasażerskich.
 - 16). Wpisanie do planu minimalnych standardów taboru kolejowego i autobusowego. W przypadku autobusów muszą to być: wyposażenie w silnika spełniający wymogi minimum Euro 4 i tabor niskopodłogowy dostosowany do potrzeb osób o ograniczonej sprawności. Polska ma poważne problemy z emisją spalin samochodowych i pyłów zawieszonych, tabor autobusowy musi spełniać pewne wymogi. W XXI wieku należy oczekiwać od autobusów standardu dostępności, która jest jednakowa nie tylko w miastach, ale i w regionie.
-