

9. DOCELOWE ZASADY FINANSOWANIA PUBLICZNYCH PRZEWOZÓW ZBIOROWYCH

9.1. Planowane źródła finansowania przewozów

Źródła finansowania realizowanych usług w publicznym transporcie zbiorowym będą obejmowały:

- środki własne województwa wielkopolskiego przeznaczone na organizację przewozów,
- dotacje celowe otrzymane z budżetu państwa na zadania bieżące z zakresu administracji rządowej oraz inne zadania zlecone ustawami realizowane przez samorząd województwa.

Inwestycje infrastrukturalne oraz zakup taboru będą mogły być finansowane z następujących źródeł:

- środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego przekazywane w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla województwa wielkopolskiego na lata 2014-2020 – Oś priorytetowa V Transport,
- środki unijne przekazywane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 - Oś priorytetowa III Rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska i ważnej w skali europejskiej,
- środki z innych programów pomocowych Unii Europejskiej oraz z funduszy poszczególnych krajów europejskich,
- dotacje celowe - dotacje otrzymane z na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realizacji inwestycji i zakupów inwestycyjnych jednostek sektora finansów publicznych,
- kontrakty terytorialne,
- środki własne jednostek samorządu terytorialnego, ich związków i stowarzyszeń,
- Fundusz Kolejowy,
- środki pozyskiwane bezpośrednio przez operatorów transportu: kapitały własne (w tym zysk niepodzielony), kredyty bankowe, leasing.

W zakresie finansowania inwestycji infrastrukturalnych oraz zakupu taboru szczególne znaczenie mają środki pochodzące z funduszy unijnych. W Regionalnym Programie Operacyjnym dla Województwa Wielkopolskiego na lata 2014-2020 jako jeden z priorytetów inwestycyjnych wskazano rozwój i rehabilitację kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu. Realizacja tego priorytetu ma na celu poprawę warunków podróżowania na najbardziej zdekapitalizowanych odcinkach linii kolejowych regionu, a poprzez to zwiększenie mobilności mieszkańców Wielkopolski, promowania transportu kolejowego i zmianę proporcji między transportem indywidualnym i zbiorowym oraz polepszenie łączności z siecią TEN-T.

Działania, które mogą być finansowane z Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Wielkopolskiego to:

- budowa, modernizacja i rehabilitacja sieci kolejowej poza siecią TEN-T, mającej znaczenie dla systemu przewozów regionalnych w województwie,
- zakup i modernizacja jednostek taboru kolejowego dla regionalnych przewozów pasażerskich,
- budowa, modernizacja, rehabilitacja kolejowej infrastruktury dworcowej i przystanków kolejowych poza siecią TEN-T,
- infrastruktura obsługi i serwisowania taboru służącego przewozom regionalnym, będącego własnością Samorządu Województwa.

Przewidywany budżet programu w ramach priorytetu V obejmującego działania związane z transportem wynosi 420,5mln euro.

Drugi z programów redystrybuujących środki z funduszy unijnych to Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. W ramach Osi priorytetowej III Rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska i ważnej w skali europejskiej przewiduje on finansowanie wsparcia transportu publicznego, które ma prowadzić do realizacji działań ograniczających emisyjność gospodarki. Ponadto finansowane mogą być projekty, które prowadzą do wzmocnienia roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju przede wszystkim w ramach sieci TEN-T. Inwestycje będą obejmować modernizację i rehabilitację istniejących szlaków kolejowych, w szczególności w sieci TEN-T przy zapewnieniu pełnej zgodności prowadzonych działań z parametrami technicznymi wymaganymi dla infra-

struktury kolejowej. Obok modernizacji i rehabilitacji, przewiduje się również budowę wybranych odcinków linii. Istotnym uzupełnieniem inwestycji na liniach kolejowych będą także inwestycje mające na celu unowocześnienie (modernizacja i zakup) taboru kolejowego.

Przewidywany budżet programu wynosi 15 999,2 mln Euro.

9.2. Planowane koszty i przychody z tytułu realizacji transportu zbiorowego

9.2.1. Przewozy kolejowe

Dotychczas w województwie wielkopolskim obowiązywał system netto finansowania przewozów kolejowych w publicznym transporcie zbiorowym, co oznacza, że organizator transportu, tj. Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, pokrywał różnicę pomiędzy przychodami powiększonymi o ulgi ustawowe a kosztami prowadzonej działalności powiększonymi o tzw. rozsądny zysk.

Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego powierzył świadczenie usług w zbiorowym transporcie kolejowym dwóm przewoźnikom tj. spółce Koleje Wielkopolskie oraz spółce Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Wielkopolski Zakład Przewozów Regionalnych.

Koleje Wielkopolskie to spółka prawa handlowego powołana do wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich, w której 100% udziałów posiada województwo wielkopolskie. Przewozy na terenie województwa spółka prowadzi od czerwca 2011 roku i realizuje zadania zlecone przez Samorząd Województwa Wielkopolskiego. Zgodnie z umową DT/III/70/2012 podpisaną w styczniu 2012 roku Koleje Wielkopolskie świadczą usługi kolejowego transportu publicznego na określonych połączeniach wojewódzkich w latach 2012-2014. Przewozy Regionalne świadczą usługi publiczne na połączeniach regionalnych zgodnie z umową DT/III/88/2013 o świadczenie usług publicznych w zakresie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, podpisaną w czerwcu 2013 roku i obejmującą lata 2013-2015.

W obu przypadkach usługi przewozów są realizowane z wykorzystaniem taboru własnego operatora oraz taboru będącego własnością organizatora, a za świadczone usługi zgodnie z ustalonymi parametrami jakościowymi przysługuje operatorowi rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych.

W zaproponowanych scenariuszach na rok 2025 przyjęto wzrost pracy eksploatacyjnej z 8,77 mln pockm¹⁶ w 2014 roku do:

- 9,87 mln pockm w scenariuszu realistycznym,
- 9,33 mln pockm w scenariuszu zmniejszonej mobilności oraz
- 10,72 mln w scenariuszu zwiększonej mobilności.

W analizie finansowej uwzględniono wszystkie wojewódzkie połączenia kolejowe realizowane w ramach publicznego transportu zbiorowego, których organizatorem jest Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego.

W analizie finansowej przyjęto następujące założenia:

- analiza finansowa została przeprowadzona w cenach stałych bez uwzględnienia wskaźnika inflacyjnego,
- koszt przewozu pasażerów oszacowano dla średniego standardu taboru,
- średni koszt jednostkowy przewozów kolejowych przyjęto w wysokości 30,18 zł/pockm [3],
- uwzględniono przychód z biletów przypadający na 1 paskm na poziomie 0,16 zł [3],
- wielkości przewozów przyjęto zgodnie z założeniami danych prognostycznych dla poszczególnych scenariuszy, opisanymi w rozdziale 7.3.

Prognozowany zakres finansowania usług przewozowych w przewozach kolejowych przedstawiono dla każdej linii kolejowej w Tab. 34 oraz zbiorczo w Tab. 35.

¹⁶ pociągokilometr

Tab. 34. Zestawienie kosztów, przychodów, rentowności oraz dopłat dla poszczególnych linii publicznych przewozów zbiorowych w transporcie kolejowym

Skrócona nazwa (symbol) linii	Roczny koszt realizacji kursów w scenariuszach [mln zł/rok]			Roczny szacunkowy przychód z biletów w scenariuszach [mln zł/rok]			Szacunkowa rentowność linii w scenariuszach [mln zł/rok]			Dopłata z tytułu rekompensaty w scenariuszach [mln zł/rok]		
	realistycznym	zmniejszonej mobilności ponadpowiatowej	zwiększonej mobilności ponadpowiatowej	realistycznym	zmniejszonej mobilności ponadpowiatowej	zwiększonej mobilności ponadpowiatowej	realistycznym	zmniejszonej mobilności ponadpowiatowej	zwiększonej mobilności ponadpowiatowej	realistycznym	zmniejszonej mobilności ponadpowiatowej	zwiększonej mobilności ponadpowiatowej
K01	6,30	6,30	7,56	2,04	1,89	2,26	-4,26	-4,41	-5,30	4,26	4,41	5,30
K02	43,53	40,70	44,47	18,74	17,17	21,10	-24,78	-23,54	-23,37	24,78	23,54	23,37
K03	3,84	3,07	4,60	1,71	1,52	1,97	-2,13	-1,55	-2,63	2,13	1,55	2,63
K04	8,47	7,92	9,83	4,26	3,86	4,83	-4,21	-4,06	-5,00	4,21	4,06	5,00
K05	4,65	4,65	6,98	1,38	1,25	1,57	-3,27	-3,41	-5,41	3,27	3,41	5,41
K06	13,89	13,89	16,57	8,52	7,79	9,60	-5,37	-6,09	-6,97	5,37	6,09	6,97
K07	5,97	5,97	5,97	0,40	0,39	0,42	-5,57	-5,58	-5,55	5,57	5,58	5,55
K08	6,19	6,19	7,43	2,91	2,78	3,11	-3,28	-3,41	-4,31	3,28	3,41	4,31
K09	1,16	0,77	1,16	2,21	2,01	2,52	1,05	1,23	1,36	-1,05	-1,23	-1,36
K10	28,43	27,46	29,98	20,97	22,16	24,40	-7,46	-5,30	-5,58	7,46	5,30	5,58
K11.1	31,86	28,36	33,15	16,91	15,60	18,83	-14,95	-12,76	-14,32	14,95	12,76	14,32
K11.2	9,18	8,31	10,39	3,07	2,81	3,42	-6,11	-5,50	-6,98	6,11	5,50	6,98
K12	15,03	15,03	16,65	8,05	7,46	8,89	-6,98	-7,57	-7,75	6,98	7,57	7,75
K13	31,07	31,07	34,48	22,89	20,43	26,49	-8,19	-10,64	-7,99	8,19	10,64	7,99
K14	20,10	19,50	22,23	10,09	9,52	10,93	-10,00	-9,99	-11,30	10,00	9,99	11,30
K15	15,37	14,27	16,47	6,79	5,94	8,07	-8,58	-8,33	-8,40	8,58	8,33	8,40
K16	15,06	12,55	15,06	5,54	4,86	6,37	-9,52	-7,69	-8,69	9,52	7,69	8,69
K17	15,43	15,43	15,43	10,24	10,12	11,23	-5,19	-5,31	-4,20	5,19	5,31	4,20
K18	2,64	2,26	3,01	1,32	1,14	1,58	-1,32	-1,12	-1,43	1,32	1,12	1,43
K19	4,62	3,96	5,28	2,08	1,80	2,47	-2,55	-2,16	-2,81	2,55	2,16	2,81
K20	8,96	6,72	6,72	1,23	0,95	1,30	-7,72	-5,77	-5,42	7,72	5,77	5,42

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 35. Zestawienie prognozowanych wielkości przewozów, kosztów oraz dopłat do publicznych przewozów zbiorowych w transporcie kolejowym

Wielkość ¹⁷	Scenariusz na rok 2025		
	realistyczny	zmniejszonej mobilności ponadpowiatowej	zwiększonej mobilności ponadpowiatowej
Prognozowana praca eksploatacyjna [mln pockm]	9,87	9,33	10,72
Prognozowana praca przewozowa w [mln paskm]	945,92	834,57	1071,09
Przychody całkowite z tytułu świadczenia usług przewozowych [mln zł/rok]	151,35	141,45	171,37
Koszty całkowite świadczenia usług przewozowych [mln zł/rok]	291,74	274,40	313,43
Dopłata z tytułu rekompensaty do przewozów kolejowych [mln zł/rok]	140,39	132,96	142,06

Źródło: Opracowanie własne

¹⁷ dane na podstawie modelu symulacyjnego

9.2.2. Przewozy autobusowe

W analizie finansowej uwzględniono wszystkie wojewódzkie połączenia autobusowe realizowane w ramach publicznego transportu zbiorowego, których organizatorem jest Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego.

Przewozy autobusowe stanowią uzupełnienie przewozów kolejowych. Zgodnie z przyjętymi założeniami, w publicznym transporcie zbiorowym (zarówno kolejowym jak i autobusowym) obowiązuje jednolita zintegrowana taryfa przewozowa.

W przeprowadzonej analizie przyjęto następujące założenia:

- analiza finansowa została przeprowadzona w cenach stałych bez uwzględnienia wskaźnika inflacyjnego,
- koszt przewozu pasażerów oszacowano dla średniego standardu taboru,
- koszt jednostkowy przewozów autobusowych wynosi 6,89 zł/wkm¹⁸,
- w związku z założoną integracją taryfową, przyjęto minimalny przychód z biletów przypadający na 1 paskm¹⁹ taki sam jak w przypadku przewozów kolejowych - na poziomie 0,16 zł [3],
- maksymalny przychód z biletów przypadający na 1 paskm przyjęto na poziomie pokrywającym koszty realizacji przewozów; ostateczna wielkość przychodów będzie uzależniona od ujednoczonej taryfy przewozowej dla przewozów organizowanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego,
- rozsądny zysk ustalono na poziomie 6% [55],
- wielkości przewozów przyjęto zgodnie z założeniami danych prognostycznych dla poszczególnych scenariuszy, opisanymi w rozdziale 7.3.

Prognozowany zakres finansowania usług przewozowych w publicznych przewozach autobusowych przedstawiono zbiorczo w Tab. 36 i osobno dla każdej linii w Tab. 37.

Tab. 36. Zestawienie prognozowanych wielkości przewozów, kosztów oraz dopłat do publicznych przewozów zbiorowych w transporcie autobusowym

Wielkość	Scenariusz na rok 2025		
	realistyczny	zmniejszenie mobilności ponadpowiatowej	zwiększenie mobilności ponadpowiatowej
Prognozowana praca eksploatacyjna [mln wkm]	5,82	5,20	6,50
Prognozowana praca przewozowa w [mln paskm]	161,83	143,99	188,41
Przychody całkowite z tytułu świadczenia usług przewozowych ²⁰			
minimalne [mln zł/rok]	25,89	23,04	30,15
maksymalne [mln zł/rok]	40,09	35,81	44,74
Prognozowane koszty całkowite świadczenia usług przewozowych autobusowych [mln zł/rok]	40,09	35,81	44,74
Dopłata z tytułu rekompensaty do przewozów autobusowych ²⁰			
maksymalna [mln zł/rok]	16,60	14,92	17,28
minimalna [mln zł/rok]	0,00	0,00	0,00

Źródło: Opracowanie własne

¹⁸ wozokilometr

¹⁹ pasażerokilometr

²⁰ zależnie od przyjętej taryfy przewozowej

Tab. 37. Zestawienie kosztów, przychodów, rentowności oraz dopłat dla poszczególnych linii publicznych przewozów zbiorowych w transporcie autobusowym

Skrócona nazwa (symbol) linii	Koszt funkcjonowania linii w scenariuszach [mln zł/rok]			Roczny szacunkowy przychód z biletów w scenariuszach [mln zł/rok]			Szacunkowa rentowność linii w scenariuszach [mln zł/rok]			Dopłata z tytułu rekompensaty w scenariuszach [mln zł/rok]		
	realistycznym	zmniejszonej mobilności ponadpowiatowej	zwiększonej mobilności ponadpowiatowej	realistycznym	zmniejszonej mobilności ponadpowiatowej	zwiększonej mobilności ponadpowiatowej	realistycznym	zmniejszonej mobilności ponadpowiatowej	zwiększonej mobilności ponadpowiatowej	realistycznym	zmniejszonej mobilności ponadpowiatowej	zwiększonej mobilności ponadpowiatowej
A01	5,65	5,28	6,03	3,75	3,31	4,43	-1,90	-1,97	-1,60	2,24	2,28	1,96
A02	3,70	3,40	4,32	2,83	2,57	3,19	-0,88	-0,82	-1,13	1,10	1,02	1,39
A03	0,55	0,37	0,55	0,32	0,29	0,38	-0,23	-0,08	-0,17	0,26	0,10	0,21
A04	0,27	0,27	0,27	0,10	0,09	0,12	-0,17	-0,18	-0,15	0,19	0,20	0,17
A05	1,07	1,07	1,24	0,79	0,70	0,91	-0,28	-0,37	-0,33	0,34	0,43	0,41
A06	1,52	1,27	1,52	0,77	0,71	0,86	-0,75	-0,56	-0,66	0,84	0,63	0,75
A07	0,64	0,64	0,77	0,43	0,37	0,51	-0,21	-0,27	-0,26	0,25	0,31	0,31
A08	2,84	2,55	3,12	2,01	1,77	2,36	-0,83	-0,79	-0,76	1,00	0,94	0,95
A09	1,46	1,46	1,83	1,01	0,90	1,15	-0,45	-0,57	-0,68	0,54	0,65	0,79
A10	4,49	4,04	4,94	1,97	1,74	2,33	-2,52	-2,30	-2,61	2,79	2,54	2,90
A11	3,02	2,75	3,30	2,14	1,94	2,46	-0,88	-0,81	-0,83	1,06	0,97	1,03
A12	2,63	2,33	2,92	1,61	1,46	1,83	-1,02	-0,88	-1,09	1,17	1,02	1,26
A13	0,39	0,39	0,52	0,20	0,18	0,23	-0,19	-0,21	-0,30	0,21	0,24	0,33
A14	2,12	1,84	2,40	1,66	1,45	1,97	-0,46	-0,39	-0,43	0,59	0,50	0,58
A15	1,25	1,00	1,25	0,76	0,68	0,89	-0,48	-0,31	-0,36	0,56	0,37	0,44
A16	0,57	0,43	0,57	0,40	0,36	0,45	-0,17	-0,06	-0,12	0,21	0,09	0,16
A17	1,39	1,20	1,59	1,00	0,86	1,20	-0,39	-0,33	-0,39	0,48	0,41	0,49
A18	1,47	1,26	1,68	0,98	0,86	1,14	-0,49	-0,39	-0,54	0,58	0,47	0,64
A19	0,22	0,22	0,22	0,16	0,15	0,17	-0,06	-0,08	-0,05	0,08	0,09	0,07
A20	0,93	0,75	1,12	0,61	0,53	0,73	-0,32	-0,21	-0,39	0,38	0,26	0,46
A21	1,48	1,27	1,69	0,65	0,58	0,75	-0,83	-0,68	-0,94	0,92	0,76	1,04
A22	0,19	0,19	0,28	0,12	0,11	0,14	-0,07	-0,08	-0,14	0,08	0,09	0,16
A23	5,65	5,28	6,03	3,75	3,31	4,43	-1,90	-1,97	-1,60	2,24	2,28	1,96

Źródło: Opracowanie własne

10. DOCELOWE STANDARDY ŚWIADCZENIA USŁUG PRZEWOZOWYCH

10.1. Standardy dotyczące rozwiązań organizacyjnych

10.1.1. System informacji pasażerskiej

System informacji pasażerskiej powinien być przygotowany zgodnie z zasadami znajdującymi się w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym [63].

10.1.1.1. Zarządzanie informacją

Docelowo zaleca się wprowadzenie spójnego systemu nadzoru nad transportem publicznym w województwie wielkopolskim. Jeden z jego modułów powinien stanowić podsystem zawierający całość systemu informacji pasażerskiej. Należy tutaj dążyć do stworzenia systemu, który będzie obejmował wszystkie dostępne obecnie środki przekazu. Zaleca się powołanie wojewódzkiej jednostki zajmującej się zbieraniem i dostarczeniem informacji o przewozach poprzez witrynę internetową. Dane prezentowane na witrynie powinny pochodzić z centralnego systemu organizatora przewozów. Zaleca się umieszczenie z wyprzedzeniem wszelkich informacji o zmianach rozkładu i linii. Strona powinna posiadać również swój odpowiednik umożliwiający wygodne korzystanie na urządzeniach mobilnych. Zaleca się również wykorzystanie popularnych mediów społecznościowych do przekazywania wszelkich bieżących informacji dotyczących np. spóźnień środków transportu. Projekt graficzny witryny internetowej powinien być spójny z systemem informacji wizualnej obejmującym tabliczki na przystankach, tablice ze zmienną treścią czy tablice znajdujące się w środkach transportu. Zaleca się wypracowanie standardu graficzno-kolorystycznego, który byłby jednolity dla całego województwa.

10.1.1.2. Informacja na przystankach

Zaleca się, aby informacja z nazwą przystanku była umieszczona na wiacie przystankowej lub dodatkowej tablicy. Nazwa powinna być możliwa do przeczytania dla pasażera podróżującego środkiem transportu. Zakres informacji dostępnych na tabliczkach przystankowych powinien zależeć od rodzaju przystanku, co przedstawiono poniżej w Tab. 38.

W zintegrowanych węzłach przesiadkowych zaleca się stosowanie tablic informacyjnych o zmiennej treści uwzględniające potrzeby osób o ograniczonej mobilności i fotoreceptywności. Zaleca się również umieszczenie podstawowych treści w języku angielskim i/lub niemieckim.

Ponadto w zintegrowanych węzłach przesiadkowych należy zapewnić dostępność informacji o możliwych przesiadkach na stacjach / przystankach, przez które przebiegają linie komunikacyjne obsługujące dany węzeł.

10.1.1.3. Informacja w środkach transportu

Każdy środek transportu powinien być wyposażony w odpowiednie informacje widoczne zarówno z zewnątrz pojazdu jak i wewnątrz. 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.). Ponadto należy dążyć do wyróżnienia wszystkich pojazdów wykonujących przewozy wojewódzkie tym samym piktogramem np. logiem województwa wielkopolskiego. Z kolei wewnątrz pojazdu zaleca się umieszczenie informacji o przebiegu linii, czasie przejazdu pomiędzy poszczególnymi przystankami/stacjami, obowiązującymi zniżkami oraz wyciągiem z regulaminu przewozu. Zaleca się również wyposażenie środków transportu w system informacji głosowej oraz tablice zmiennej treści wskazujące aktualne położenie oraz możliwe przesiadki.

Tab. 38. Zakres informacji na przystankach

Rodzaj przystanku	Informacje wymagane	Informacje opcjonalne
Przystanek znajdujący się przy linii, ale nie usytuowany w węźle przesiadkowym	<ul style="list-style-type: none"> – linie obsługujące przystanek – rozkłady jazdy – data obowiązywania rozkładów jazdy – oznaczenie kursów obsługiwanych taborem niskopodłogowy – adres witryny internetowej oraz numer telefonu umożliwiające otrzymanie dodatkowych informacji 	<ul style="list-style-type: none"> – system taryfowy (również obowiązujące zniżki) – schemat sieci komunikacyjnej – wyciąg z regulaminu przewozów – informacje o możliwości przewozu rowerów – QR-kod zawierający tabliczkę – informacje o biletach elektronicznych – informacje o możliwości zakupu biletu wewnątrz środka transportu
Przystanek znajdujący się w węźle sieci lub węźle przesiadkowym	<ul style="list-style-type: none"> – linie obsługujące przystanek, – rozkłady jazdy – możliwości przesiadek – data obowiązywania rozkładów jazdy – oznaczenie kursów obsługiwanych taborem niskopodłogowy – adres witryny internetowej oraz numer telefonu umożliwiające otrzymanie dodatkowych informacji – system taryfowy (również obowiązujące zniżki) – schemat sieci komunikacyjnej – wyciąg z regulaminu przewozów 	<ul style="list-style-type: none"> – informacje o możliwości przewozu rowerów – QR-kod zawierający tabliczkę – informacje o biletach elektronicznych – informacje o możliwości zakupu biletu wewnątrz środka transportu

Źródło: Opracowanie własne

10.1.1.4. Informacja o taryfach przewozowych i ustawowych ulgach

W okresie obowiązywania planu transportowego należy podjąć działania prowadzące do ujednoczenia systemu opłat w wojewódzkim transporcie zbiorowym. Najważniejszym wymaganiem, które powinna spełniać struktura opłat, jest jej przejrzystość. Pozwala ona na przyciągnięcie stałych klientów. Zbyt skomplikowane systemy wielokrotnie, mimo występujących obiektywnych korzyści dla pasażerów, nie sprawdzają się. Stawki powinny być przekazywane pasażerowi w sposób jasny. Struktura opłat powinna być możliwie najprostsza. Stąd też graficzno-kolorystyczny schemat opłat musi uwzględniać strefowy system opłat, w którym za kryterium wysokości ceny biletu przyjęto długość przebytej trasy publicznym transportem zbiorowym (jednolita stawka dla kolei i autobusu). Osoby korzystające z transportu zbiorowego okazjonalnie powinny mieć możliwość łatwego zidentyfikowania przysługujących im zniżek oraz określenia ceny biletu.

Pasażer powinien być informowany, że podróżuje transportem finansowanym przez Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego.

10.1.1.5. Informacja o węzłach przesiadkowych

W latach obowiązywania planu należy podjąć działania prowadzące do ujednoczenia systemu informacji o węzłach przesiadkowych. Zakłada się, że informacja o węzłach i możliwościach przesiadek powinna być dostępna w środkach transportu. Ponadto w każdym węźle przesiadkowym powinna być przedstawiana sieć połączeń z zaznaczonymi innymi węzłami przesiadkowymi. W węzłach przesiadkowych powinno obowiązywać czytelne oznaczenie wskazujące jak dojść do przystanku poszczególnych linii.

10.1.1.6. Informacja o regulaminie przewozu

Regulamin przewozów powinien być dostępny w całości na witrynie internetowej organizatora transportu. Wyciągi z regulaminu przewozów powinny być dostępne w węzłach przesiadkowych i środkach transportu. Pasażer musi mieć możliwość szybkiego zapoznania się z najbardziej interesującymi go kwe-

stiami, dlatego zaleca się opracowanie graficznego skrótu regulaminu, co ułatwi również korzystanie z systemu osobom niepolskojęzycznym.

10.2. Standardy dotyczące rozwiązań technicznych

10.2.1. Standardy dotyczące taboru autobusowego

Realizacja zadań publicznego transportu autobusowego w ramach niniejszego planu transportowego wymaga stosowania określonych, jednolitych standardów dotyczących taboru. W przypadku taboru autobusowego do najistotniejszych elementów zaliczyć można:

- wiek taboru,
- norma emisji spalin,
- poziom hałasu,
- wyposażenie dodatkowe, np. klimatyzacja, mocowania dla wózków inwalidzkich,
- oznakowanie zewnętrzne autobusu,
- możliwość przewozu roweru (niekoniecznie wewnątrz pojazdu).

Zapewnienie określonego minimalnego wieku taboru pozwoli na zwiększenie komfortu podróżowania pasażerów, jak również obniżenie wielkości zanieczyszczeń powietrza oraz gleby. Powyższe cechy wpłyną na obniżenie poziomu hałasu emitowanego przez autobusy. Sam problem poziomu dopuszczalnej emisji spalin przez określone środki transportu jest coraz częściej normowany na obszarach miejskich, czego odzwierciedlenie widoczne jest w tzw. Białej Księdze Komisji Europejskiej [34]. Państwom członkowskim postawiono cel wyeliminowania połowy autobusów spalinowych w transporcie miejskim do 2030 roku i wszystkich autobusów tego typu do 2050 roku. Mając na uwadze kierunek działań w transporcie miejskim, również w przypadku przewozów regionalnych województwa wielkopolskiego należy dążyć do następujących standardów w zakresie dopuszczalnej emisji spalin dla autobusów:

- Do 2017 r. – minimum 20% całkowitej pracy przewozowej realizowanej na publicznych regionalnych liniach autobusowych powinno być wykonywana z wykorzystaniem autobusów spełniających normę min. Euro 5. Jednocześnie liczba autobusów nie spełniających normy emisji spalin poniżej Euro 1 nie powinna przekraczać 5%.
- Do 2020 r. – wszystkie autobusy realizujące przewozy w ramach publicznych linii regionalnych powinny spełniać normę co najmniej Euro 3.
- Do 2025 r. – minimum 75% całkowitej pracy przewozowej realizowanej na publicznych liniach autobusowych powinno być wykonywana z wykorzystaniem autobusów spełniających normę co najmniej Euro 5.

Należy zaznaczyć, że wprowadzone ograniczenia co do normy emisji spalin jednocześnie wpływają na wiek taboru wykorzystywanego w transporcie regionalnym w województwie wielkopolskim, jak również na poziom hałasu. Oprócz tego, tam gdzie jest to technicznie możliwe oraz ekonomicznie uzasadnione wskazane jest wykorzystywanie autobusów napędzanych alternatywnymi źródłami energii (np. CNG).

Biorąc pod uwagę komfort podróżowania należy uwzględnić następujące elementy w regionalnym transporcie autobusowym:

- wzrost udziału autobusów z możliwością transportu osób niepełnosprawnych²¹, w tym uwzględnienie sytuacji, w których osoby poruszające się na wózku inwalidzkim preferują (przy odległościach powyżej 50 km) zajęcie miejsca w normalnym fotelu, sukcesywne zwiększanie udziału autobusów wyposażonych w klimatyzację, ze szczególnym uwzględnieniem tych, które realizują przewozy na większe odległości,
- właściwe dopasowanie pojemności autobusów do zmieniających się potoków pasażerskich,
- w przypadku krótszych odcinków linii regionalnych (do 50 km) możliwość realizacji zadań przez autobusy niskopodłogowe lub niskowejściowe.

Ponadto wskazane jest, by wszystkie autobusy realizujące przewozy publiczne w ramach niniejszego planu transportowego były jednolicie oznakowane np. logiem województwa wielkopolskiego.

²¹ zagadnienie transportu osób niepełnosprawnych opisano dokładniej w rozdziale 10.2.3 Udogodnienia dla osób o ograniczonej mobilności

10.2.2. Standardy dotyczące taboru kolejowego

Kolejowy ruch pasażerski odbywa się w trzech charakteryzujących się odmienną specyfiką segmentach przewozowych:

- międzyregionalny – przewozy nie są ograniczone terytorialnym podziałem administracyjnym; przewozy te realizowane są taborem rozwijającym najwyższe prędkości maksymalne (160 km/h i więcej), tabor powinien zapewniać wysoki komfort podróży,
- regionalny – przewozy wykonywane w ramach jednego regionu administracyjnego bądź geograficznego lub wykraczające poza ten obszar w niewielkim zakresie; ze względu na częste zatrzymania i rozruchy wynikające z gęstości punktów eksploatacyjnych (co kilka lub kilkanaście kilometrów) prędkości są niższe niż w ruchu międzyregionalnym, tabor wykorzystywany w tych przewozach może zapewniać niższy komfort podróży ze względu na krótszą drogę (i czas) przejazdu,
- aglomeracyjny – powinien być zintegrowany taryfowo i rozkładowo z systemem komunikacji miejskiej obszarów silnie zurbanizowanych; tabor zapewniający najniższy komfort przejazdu, dopuszcza się miejsca stojące ze względu na bardzo duże potoki pasażerów i krótkie odległości ich przemieszczania się, konieczna jest większa liczba drzwi umożliwiająca szybszą wymianę pasażerów.

W ramach niniejszego planu transportowego skupiono się na wymaganiach dotyczących taboru i realizacji przewozów regionalnych i w niewielkim zakresie przewozów międzyregionalnych ze względu na opisaną w rozdziale 4 specyfikę rynku przewozów.

Tabor i realizowane nim usługi przewozowe powinny być dostosowane do wymagań pasażerów. Najważniejsze wymagania podróży w zakresie transportu publicznego są związane z:

- bezpieczeństwem podróży,
- regularnością i punktualnością,
- czasem przejazdu,
- wygodą i komfortem w trakcie przejazdu,
- dostępnością do transportu publicznego,
- kosztami realizacji usługi przewozowej (cenami biletów),
- niezawodnością realizacji zadania,
- systemem informacji pasażerskiej.

Na podstawie wymagań opracowywane są miary i kryteria oceny, uwzględniane przy doborze taboru i przygotowaniu oferty przewozowej w poszczególnych segmentach przewozowych rynku kolejowego. Można wyróżnić następujące grupy kryteriów:

- *techniczne*, dotyczące parametrów technicznych taboru; nieprawidłowe decyzje o ich przyjęciu mogą powodować trudności w przyszłej eksploatacji; elementy techniczne taboru kolejowego obejmują:
 - pojemność pojazdu (liczba miejsc siedzących i ewentualnych stojących),
 - prędkość maksymalną,
 - komfort jazdy,
 - dostosowanie do osób o ograniczonej mobilności oraz przewóz wózków dziecięcych i inwalidzkich,
 - możliwość przewozu większego bagażu przez pasażerów,
 - możliwość przewozu rowerów (zapewnienie odpowiednich miejsc w wagonach, gdzie można zabezpieczyć rowery) ze względu na rozwój ścieżek rowerowych na obszarach zurbanizowanych,
 - wyposażenie dodatkowe (klimatyzacja, system toalet zamkniętych),
 - trwałość i niezawodność, współczynnik gotowości, deklarowaną awaryjność taboru, także na poziomie podzespołów,
 - system informacji pasażerskiej,
 - zgodność techniczną z eksploatowanymi systemami i pojazdami.
- *ekonomiczne*, które można sprowadzić do analizy kosztów cyklu życia pojazdu (LCC – life cycle costs) – konstrukcji, inwestycji, użytkowania, wycofania z eksploatacji, energochłonność, system zaopatrzenia w części zamienne (dostępność, czas oczekiwania, koszty zakupu, okresy gwarancyjne),
- *organizacyjne* – jest to zespół ograniczeń wewnętrznych (np. przyjętych przez organizatora przewozów lub przewoźnika) i zewnętrznych (np. system prawny), które określają wynik końcowy decyzji

podjętej na podstawie kryteriów ekonomicznych i technicznych, a dodatkowo organizacja procesu utrzymania taboru.

Czynniki, które wpływają na koszty utrzymania pojazdów i ich obsługę techniczną to [60]:

- zamawianie taboru w dużych jednolitych konstrukcyjnie seriach,
- lokalizacja zakładów utrzymania, w przypadkach gdzie jest to możliwe, w regionach o niskich kosztach gruntu czy robocizny,
- koncentracja utrzymania w jak najmniejszej liczbie zakładów, a także prowadzenie tzw. serwisów mobilnych do napraw drobnych uszkodzeń poza zakładem macierzystym,
- zcentralizowana gospodarka magazynowa.

W związku z działaniami proekologicznymi istotne jest zmniejszenie oddziaływania taboru kolejowego na środowisko, dopuszczalne poziomy hałasu emitowanego przez tabor i emisja zanieczyszczeń emitowanych przez silniki spalinowe. Zauważa się stały wzrost tych wymagań. Bardzo istotnym czynnikiem, mającym wpływ na decyzję o zakupie taboru lub modernizacji taboru, jest jego późniejsza eksploatacja przez długi okres czasu. Zauważa się również podnoszenie prędkości maksymalnych na modernizowanych i nowo budowanych liniach kolejowych co może mieć duży wpływ na charakterystyki techniczne taboru.

10.2.3. Udogodnienia dla osób o ograniczonej mobilności

Osoby o ograniczonej mobilności stanowią znaczny odsetek społeczeństwa. Dotyczy to zarówno dzieci, osób w wieku szkolnym, osób wieku produkcyjnym jak i osób starszych. Uwzględnienie potrzeb mobilności tych osób jest spójne ze Strategią Rozwoju Transportu [47] oraz z realizacją działań na rzecz osób starszych podejmowaną przez Ministerstwo Pracy i Polityki Socjalnej [49].

Osoby o ograniczonej mobilności, w tym osoby starsze, to stosunkowo duża część społeczeństwa. W ramach wyrównywania szans dostępu do usług publicznego transportu zbiorowego, należy podjąć działania zmierzające do dostosowania zarówno infrastruktury transportowej jak i środków transportowych do pojawiających się potrzeb.

Wymagane udogodnienia (standard) dla osób o ograniczonej mobilności winien być realizowany poprzez:

- eliminację barier architektonicznych na przystankach i dworcach: budowa ramp, schodów ruchomych, platform oraz poręczy i montaż podnośników (dźwigów),
- likwidację fizycznych przeszkód (śmiećniki, słupy, lampy oświetleniowe, ławki) na ciągach komunikacyjnych na przystankach, dworcach oraz węzłach przesiadkowych, jak również dojściach do nich,
- oznakowanie przystanków oraz dworców i węzłów przesiadkowych w kolorach dobrze widocznych i kontrastujących z otoczeniem, ale nie pogarszających estetykę otoczenia; nazwa przystanku dworca oraz numeracja linii obsługujących powinny znajdować się w widocznym miejscu nie przysłonięte np. na froncie wiaty przystankowej oraz na słupku informacyjnym,
- zapewnienie odpowiedniej wysokości peronu / krawędzi przystankowych oraz na dworcach, aby jak najbardziej zminimalizować różnicę wysokości. Zaleca się ścisłą współpracę między kolejowym operatorem PTZ (względnie innym dysponentem taboru np. organizatorem PTZ) w celu ustalenia standardów wysokości peronów,
- właściwe oznakowanie krawędzi peronów i przystanków oraz schodów np. kolory kontrastujące (np. żółty, pomarańczowy), zastosowanie tzw. groszków czy szyn prowadzących,
- przystosowanie w miarę możliwości taboru do przewozu osób o ograniczonej mobilności,
- wyposażenie pojazdów publicznego transportu zbiorowego w jednakowy wyświetlacz (widoczny z wewnątrz i na zewnątrz pojazdu), umożliwiający zidentyfikowanie numeru linii oraz kierunku jazdy;
- dostosowanie stron internetowych na potrzeby osób o ograniczonej mobilności np.: zamieszczenie informacji dot. dostępności taboru na danych liniach dla osób o ograniczonej mobilności, dostępności dworców i przystanków dla osób o ograniczonej mobilności, wprowadzenie możliwości wyświetlania stron o zwiększonym kontraście wyświetlania informacji,
- wprowadzenie na przystankach i dworcach ujednoliconych graficznie rozkładów jazdy; zastosowanie systemów głosowej informacji o odjazdach przeznaczonych dla osób niedowidzących,

- na kluczowych trasach wprowadzenie środków transportu przeznaczonych do przewozu min. 1 wózka inwalidzkiego²².

10.2.4. Standardy w zakresie lokalizacji przystanków

Z uwagi na zmiany zachodzące w zagospodarowaniu przestrzennym obszarów znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących czynnych linii kolejowych należy podjąć działania zmierzające do dostosowania zarówno infrastruktury transportowej jak i środków transportowych do pojawiających się potrzeb.

Działania te, w związku z pojawiającymi się potrzebami winny być realizowane poprzez:

- zmianę lokalizacji przystanków/dworców kolejowych,
- tworzeniem nowych przystanków/dworców kolejowych w miejscach, gdzie uzasadnione to jest występującymi potencjalnymi potokami pasażerskimi.

Jedną z pierwszych rozważanych nowych lokalizacji mógłby być przystanek w Koninku na linii kolejowej 272, gdzie realizowane są połączenia Poznań – Jarocin oraz Poznań – Ostrów Wlkp. (Tab. 29).

Każde tego rodzaju działanie winno być poprzedzone szczegółowymi badaniami, jak również analizą zasadności wprowadzania zmian w infrastrukturze kolejowej. Podobne działania winny być realizowane w odniesieniu do lokalizacji przystanków wojewódzkiego transportu autobusowego.

²² uwzględnienie sytuacji, w których osoby poruszające się na wózku inwalidzkim preferują (przy odległościach powyżej 50 km) zajęcie miejsca w normalnym fotelu

11. WNIOSKI KOŃCOWE I REKOMENDACJE

11.1. Wnioski i podsumowanie

Niniejszy dokument stanowi podsumowanie prac zrealizowanych przez konsorcjum naukowo-przemysłowe złożone z: *Politechniki Poznańskiej* – lidera konsorcjum, *Instytutu Logistyki i Magazynowania* z Poznania – partnera konsorcjum oraz firmy badawczej *Imagine Advertising* – partnera konsorcjum. Efektem prac jest opracowane rozwiązanie transportowe stanowiące zrównoważone podejście do kształtowania publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa wielkopolskiego. Zrównoważone podejście oznacza takie ukształtowanie tego rozwiązania, które z jednej strony gwarantuje jak największej liczbie mieszkańców Wielkopolski dostęp do publicznych usług transportowych, z drugiej zaś pozwala na ukształtowanie strony podażowej, czyli oferty przewozowej, która wykorzystuje zarówno transport kolejowy, jak i autobusowy w najbardziej efektywny sposób.

W wyniku realizacji prac przygotowawczych zauważono szereg symptomów, których eliminację postawiono sobie za cel przy tworzeniu docelowego rozwiązania transportowego. Kierowano się przede wszystkim:

- eliminacją wzajemnego konkutowania przewoźników kolejowych i autobusowych w obsłudze publicznych przewozów pasażerskich, kierując się jednocześnie zasadą maksymalnego wykorzystania potencjału przewozowego przewoźników kolejowych (jednostkowy koszt przewozu pasażera przy właściwym wykorzystaniu potencjału jest znacznie korzystniejszy w przypadku przewozów kolejowych niż samochodowych),
- stworzeniem takiej sieci transportowej, która gwarantuje mieszkańcom tych rejonów Wielkopolski, w których dostęp do infrastruktury kolejowej jest ograniczony, zapewnienie porównywalnej oferty przewozowej bazującej na sieci połączeń autobusowych,
- zaproponowaniem kompleksowej sieci zintegrowanych węzłów przesiadkowych (ZWP), których zadaniem jest osiągnięcie elastyczności oferty przewozowej, w rozumieniu zapewnienia warunków sprawnej zamiany publicznych środków transportowych w realizacji celu podróży,
- stworzeniem niezbędnych warunków dla dotychczasowych użytkowników transportu indywidualnego do skorzystania (zamiany) z oferty publicznych przewozów zbiorowych, głównie poprzez zaproponowanie sieci punktów „parkuj i jedź” (P&R), w których kierowcy mogą pozostawić pojazdy i skorzystać z oferty transportu zbiorowego,
- dostosowaniu strony podażowej - oferty przewozowej, do intensywności realnych potoków pasażerskich zidentyfikowanych na terenie województwa wielkopolskiego (potoki pasażerskie zostały zidentyfikowane w oparciu o przeprowadzone badania zarówno: w gospodarstwach domowych, środkach publicznego transportu zbiorowego – kolejowych i autobusowych, jak i charakteryzujących transport indywidualny),
- utrzymaniu podobnego poziomu kosztów realizacji publicznych przewozów zbiorowych jak w dotychczasowym rozwiązaniu, jednak realizując większą liczbę zadań przewozowych.

Aby opracowane rozwiązanie transportowe mogło spełnić stawiane przed nim zadania konieczne jest wdrożenie szeregu rozwiązań, które stwarzają właściwe warunki do ich osiągnięcia. W kolejnych podrozdziałach przedstawiono zestaw rekomendowanych rozwiązań, dotyczących:

- zarządzania przewoźnikami i dostępem do rynku publicznych przewozów zbiorowych,
- integracji transportu,
- informacji pasażerskiej itp.

11.2. Rekomendacje zapewniające warunki do zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego w Wielkopolsce

11.2.1. Mapa drogowa doprowadzenia do rozwiązania docelowego

Wobec ograniczeń finansowych oraz obostrzeń związanych z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym proponuje się żeby zmiany proponowane w docelowym systemie transportu zbiorowego wprowadzane były stopniowo. W związku z tym zaleca się realizację 19 kluczowych etapów przedstawionych w Tab. 39.

Tab. 39. Harmonogram działań wdrażania docelowego wariantu planu transportowego województwa wielkopolskiego

Lp.	Opis działania	Data
1	Powołanie organizatora wielkopolskiego transportu publicznego (na początkowym etapie jednostka powołana w ramach DT UMWW)	do końca 2015 r.
2	Analiza efektywności publicznego wojewódzkiego transportu zbiorowego	corocznie
3	Przygotowanie szczegółowej specyfikacji dotyczącej wielkopolskiego publicznego transportu zbiorowego uwzględniającej transport kolejowy i transport autobusowy	do 11.2015 r.
4.1	Publikacja ogłoszenia o zamiarze bezpośredniego zawarcia umowy w zakresie kolejowego publicznego transportu zbiorowego	do 11.2015 r.
4.2	Publikacja ogłoszenia o zamiarze zawarcia umowy lub umów na obsługę wojewódzkich linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej	do końca 2015 r.
5	Przeprowadzenie procedur przetargowych związanych z wojewódzkim publicznym transportem autobusowym	do 11.2016 r.
6	Wypracowanie harmonogramu transferu wiedzy o planie transportowym województwa wielkopolskiego do samorządów niższego rzędu	do 31 lipca 2015 r.
7	Pozyskanie środków unijnych i zaprojektowanie systemu informatycznego dla wielkopolskiego organizatora publicznego transportu	do końca 2016 r.
8	Realizacja harmonogramu transferu wiedzy o planie transportowym województwa wielkopolskiego do samorządów niższego rzędu	do końca 2016 r.
9	Podpisanie umów z operatorami na świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego	do końca 2016 r.
10	Realizacja przewozów zgodnie z założeniami okresu przejściowego w PTWW i wprowadzenie jednolitej taryfy transportowej na całym obszarze działania	od 1 stycznia 2017 r.
11	Wprowadzenie zastępczego połączenia autobusowe w miejsce połączeń kolejowych, których uruchomienie wiąże się z remontem linii kolejowych (K19 i K20 - odpowiednio Śrem-Czempiń oraz Gostyń-Leszno); przebieg linii ma odpowiadać docelowemu przebiegowi linii kolejowych	od 1 stycznia 2017 r.
12	Powołanie organizatora wielkopolskiego transportu publicznego – wyłonienie jednostki poza DT UMWW	od 1 stycznia 2018 r.
13	Implementacja i testy systemu informatycznego dla wielkopolskiego organizatora publicznego transportu	do końca 2020 r.
14	Wdrożenie systemu informatycznego dla wielkopolskiego organizatora publicznego transportu zbiorowego	do końca 2025 r.
15	Opracowanie kampanii promującej publiczny transport regionalny w Wielkopolsce	do końca 2017 r.
16	Powołanie Wielkopolskiego Zarządu Transportu Wojewódzkiego	do końca 2018 r.
17	Pierwsza aktualizacja założeń planu transportowego województwa wielkopolskiego	do końca 2018 r.
18	Druga aktualizacja założeń planu transportowego województwa wielkopolskiego	do końca 2024 r.
19	Pełne wdrożenie wszystkich rozwiązań objętych PTWW	do końca 2025 r.

Źródło: Opracowanie własne

11.2.2. Planowany system publicznego transportu zbiorowego w tzw. okresie przejściowym (po 2017 roku)

Zaplanowany i opisany w rozdziale 8.2.3 układ linii publicznego transportu zbiorowego wymaga inwestycji, które nie będą możliwe do zrealizowania przed 2017 rokiem, kiedy w życie wchodzi zapisy usta-

wy o publicznym transporcie zbiorowym. W związku z tym istnieje konieczność wprowadzenia rozwiązań o charakterze przejściowym. Rozwiązania te dotyczą dwóch połączeń kolejowych, które w docelowym układzie wymagają remontu linii kolejowych – są to połączenia Śrem – Czempin oraz Gostyń – Leszno. Rozwiązanie przejściowe polegać ma na utworzeniu zastępczych linii autobusowych przebiegających wzdłuż wspomnianych linii kolejowych. Cały układ linii PTZ opisują Tab. 40 - Tab. 42 oraz Rys. 40.

Tab. 40. Zestawienie parametrów linii kolejowego publicznego transportu zbiorowego w województwie wielkopolskim w okresie przejściowym

Lp.	Nr tablicy wg SRJ ²³	Nr linii kolejowej w Wlkp. ²⁴	Trasa kolejowa	Połączenie ²⁵	Dystans ²⁶ [km]
1	321	281	Gniezno – Września – Jarocin	Gniezno – Września – Jarocin	66
2	300	3, 807, 808	Poznań – Kutno	Poznań – Krzewie Poznań – Kłodawa Poznań – Konin Poznań – Września	166 147 100 49
3	321	281, 143	Jarocin – Krotoszyn	Jarocin – Cieszków	40
4	350	14	Leszno – Ostrów Wlkp.	Leszno – Ostrów Wlkp. Leszno - Krotoszyn	100 71
5	328	359	Leszno – Zbąszynek	Leszno – Zbąszynek Leszno – Wolsztyn	75 46
6	200	14, 355	Sieradz – Ostrów Wlkp. – Wrocław	Skalmierz – Międzybórz Skalmierz – Ostrów Wlkp. Skalmierz – Kalisz Ostrów Wlkp. – Międzybórz	87 51 27 32
7	425	18	Piła – Bydgoszcz	Piła – Jadwizyn	44
8	426	203	Piła – Chojnice	Piła – Bukowo	64
9	365	403	Piła – Wałcz – Kalisz Pom. – Szczecin	Piła – Dobino Waleckie	20
10	430	353	Poznań – Mogilno	Poznań – Mogilno Poznań – Gniezno	81 50
11	320	272	Poznań – Kluczbork	Poznań – Ostrów Wlkp. Poznań – Jarocin Ostrów Wlkp. – Kostów Ostrów Wlkp. – Kępno	115 68 63 45
12	360	351	Poznań – Krzyż – Stargard	Poznań – Drawiny Poznań – Krzyż Poznań – Wronki Poznań – Szamotuły	90 84 51 33

²³ wg Sieciowego Rozkładu Jazdy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 15.12.2013 - 13.12.2014 r.

²⁴ numeracja wg: Załącznik do zarządzenia Nr 1/2009 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 8. lutego 2009 r.: Wykaz linii Id-12 (D29) – stan na 12. listopada 2013 r.

²⁵ w przypadku przekraczania granicy województwa podano pierwszą stację, na której może nastąpić zmiana kierunku jazdy pociągu

²⁶ w obrębie województwa wielkopolskiego

Tab. 40. Zestawienie parametrów linii kolejowego publicznego transportu zbiorowego w województwie wielkopolskim w okresie przejściowym (cd.)

Lp.	Nr tablicy wg SRJ ²³	Nr linii kolejowej w Wlkp. ²⁴	Trasa kolejowa	Połączenie ²⁵	Dystans ²⁶ [km]
13	330	271	Poznań – Leszno – Żmigród	Poznań – Korzeńsko	109
				Poznań - Leszno	69
				Leszno – Rawicz	33
				Leszno - Korzeńsko	36
14	340	354, 405	Poznań – Piła – Szczecinek	Poznań – Turkowo	160
				Poznań – Piła	95
				Poznań – Oborniki Wlkp.	31
15	390	356	Poznań – Wągrowiec – Gołańcz	Poznań – Gołańcz	77
				Poznań – Wągrowiec	57
16	332	357	Poznań – Wolsztyn	Poznań – Wolsztyn	80
				Poznań – Grodzisk Wlkp.	51
17	300a	3	Poznań – Zbąszynek	Poznań – Zbąszynek	81
				Poznań – Opalenica	39
18	345	203	Piła - Krzyż	Piła – Stare Bielice	65

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 41. Zestawienie standardów linii kolejowego publicznego transportu zbiorowego w województwie wielkopolskim w okresie przejściowym (po roku 2017)

Lp.	Nr tablicy wg SRJ ²³	Nr linii kolejowej w Wlkp. ²⁴	Trasa kolejowa	Połączenie ²⁵	Częstotliwość dobową w scenariuszu ²⁷			Nazwa skrócona ²⁸
					Re	ZmM	ZwM	
1	321	281	Gniezno – Września – Jarocin	Gniezno – Września – Jarocin	5	5	6	K01
2	300	3, 807, 808	Poznań – Kutno (Warszawa)	Poznań – Krzewie	2	2	2	K02
				Poznań – Kłodawa	4	3	4	
				Poznań – Konin	9	9	9	
				Poznań – Września	9	9	10	
3	321	281, 143	Jarocin – Krotoszyn (Wrocław)	Jarocin – Cieszków	5	4	6	K03
4	350	14	Leszno – Ostrów Wlkp.	Leszno – Ostrów Wlkp.	3	2	3	K04
				Leszno – Krotoszyn	2	3	3	
5	328	359	Leszno – Zbąszynek	Leszno – Zbąszynek	2	2	3	K05
				Leszno – Wolsztyn	2	2	3	
6	200	14, 355	Sieradz – Ostrów Wlkp. – Wrocław	Skalmierz – Międzybórz	4	4	5	K06
				Skalmierz – Ostrów Wlkp.	4	4	5	
				Skalmierz – Kalisz	1	1	1	
				Ostrów Wlkp. – Międzybórz	4	4	4	
7	425	18	Piła – Bydgoszcz	Piła – Jadwiżyn	7	7	7	K07
8	426	203	Piła – Chojnice	Piła – Bukowo	5	5	6	K08

²⁷ liczba par połączeń w dobie w scenariuszach: Re – realistycznym, ZmM- zmniejszonej mobilności, ZwM – zwiększonej mobilności²⁸ na potrzeby planu transportowego

Tab. 41. Zestawienie standardów linii kolejowego publicznego transportu zbiorowego w województwie wielkopolskim w okresie przejściowym (po roku 2017) (cd.)

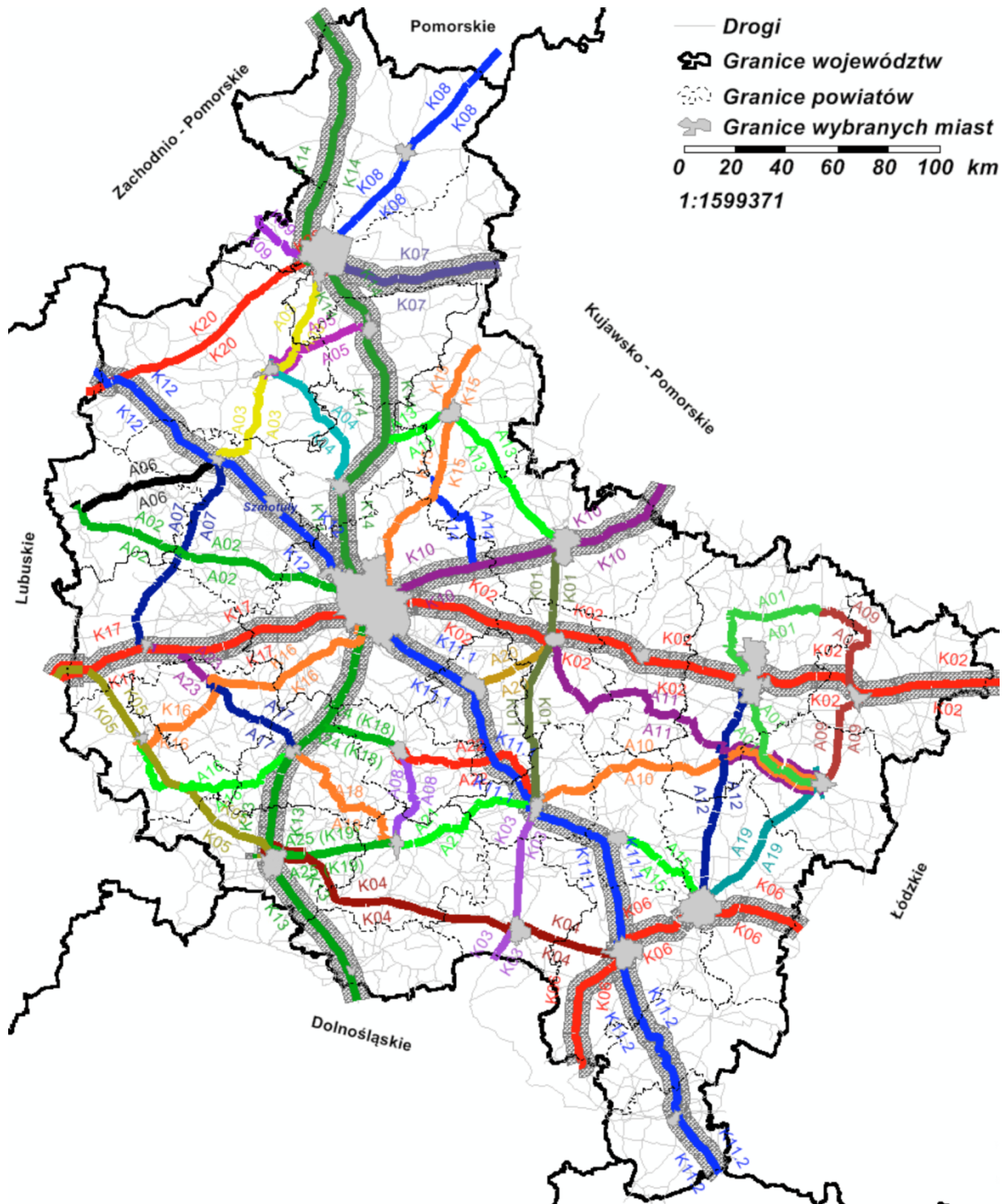
Lp.	Nr tablicy wg SRJ ²³	Nr linii kolejowej w Wlkp. ²⁴	Trasa kolejowa	Połączenie ²⁵	Częstotliwość dobową w scenariuszu ²⁷			Nazwa skrócona ²⁸
9	365	403	Piła – Wałcz – Kalisz Pom. – Szczecin	Piła – Dobino Waleckie	3	2	3	K09
10	430	353	Poznań – Mogilno	Poznań – Mogilno	9	9	10	K10
				Poznań – Gniezno	15	14	15	
11	320	272	Poznań – Kluczbork	Poznań – Ostrów Wlkp.	8	7	8	K11.1
				Poznań – Jarocin	11	10	12	K11.2
				Ostrów Wlkp. – Kępno	5	4	5	
				Ostrów Wlkp. – Kostów	4	4	5	
12	360	351	Poznań – Krzyż – Stargard Szczeciński	Poznań – Drawiny	2	2	2	K12
				Poznań – Krzyż	4	4	4	
				Poznań – Wronki	2	2	3	
				Poznań – Szamotuły	5	5	6	
13	330	271	Poznań – Leszno – Żmigród (Wrocław)	Poznań – Korzeńsko	4	4	5	K13
				Poznań - Leszno	15	15	16	
				Leszno – Rawicz	1	1	1	
				Leszno - Korzeńsko	3	3	3	
14	340	354, 405	Poznań – Piła – Szczecinek	Poznań – Turkowo	4	4	5	K14
				Poznań – Piła	5	5	5	
				Poznań – Oborniki Wlkp.	8	7	9	
15	390	356	Poznań – Wągrowiec – Gołańcz	Poznań – Gołańcz	3	3	3	K15
				Poznań – Wągrowiec	10	9	11	
16	332	357	Poznań – Wolsztyn	Poznań – Wolsztyn	6	5	6	K16
				Poznań – Grodzisk Wlkp.	6	5	6	
17	300a	3	Poznań – Zbąszynek	Poznań – Zbąszynek	8	8	8	K17
				Poznań – Opalenica	4	4	4	
20	345	203	Piła - Krzyż	Piła – Stare Bielice	8	7	8	K20

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 42. Zestawienie parametrów i standardów linii drogowego, publicznego transportu zbiorowego w okresie przejściowym

Lp.	Relacja	Dystans [km]	Częstotliwość dobową w scenariuszu ²⁷			Nazwa skrótowa ²⁸
			Re	ZmM	ZwM	
1	Sompolno - Konin - Turek	81	15	14	16	A01
2	Międzychód - Poznań	80	6	5	7	A02
3	Piła - Czarnków - Wronki	66	12	11	14	A03
4	Czarnków - Oborniki	39	3	2	3	A04
5	Chodzież - Czarnków	29	2	2	2	A05
6	Międzychód - Wronki	38	6	6	7	A06
7	Nowy Tomyśl - Pniewy - Wronki	54	6	5	6	A07
8	Gostyń - Śrem	28	5	5	6	A08
9	Sompolno - Koło - Turek	61	10	9	11	A09
10	Jarocin - Turek	78	4	4	5	A10
11	Turek - Września	96	10	9	11	A11
12	Kalisz - Konin	59	11	10	12	A12
13	Gniezno - Wągrowiec - Rogoźno	62	9	8	10	A13
14	Pobiedziska - Skoki	28	3	3	4	A14
15	Kalisz - Pleszew	30	15	13	17	A15
16	Kościan - Wolsztyn	54	5	4	5	A16
17	Grodzisk - Kościan	31	4	3	4	A17
18	Gostyń - Kościan	43	7	6	8	A18
19	Kalisz - Turek	45	7	6	8	A19
20	Września - Środa Wlkp.	24	2	2	2	A20
21	Gostyń - Jarocin	40	5	4	6	A21
22	Jarocin - Śrem	45	7	6	8	A22
23	Grodzisk - Nowy Tomyśl	20	2	2	3	A23
24	Śrem – Czempień	20	15	12	16	A24 (K18)
25	Gostyń – Leszno	39	15	12	16	A25 (K19)

Źródło: Opracowanie własne



Rys. 40. Planowany, przejściowy układ linii publicznego transportu zbiorowego
Źródło: Opracowanie własne

11.2.3. Rekomendacje w zakresie zarządzania przewoźnikami i dostępem do rynku publicznych przewozów zbiorowych

W celu pełnego zarządzania informacją o funkcjonowaniu systemu transportu publicznego, zarówno w odniesieniu do transportu kolejowego, jak i autobusowego należy wdrożyć następujący zestaw reguł:

- Nazewnictwo przystanków autobusowych należy ujednoczyć w skali całego województwa, jak również w porozumieniu z sąsiednimi województwami, zgodnie z zaleceniami i wymaganiami określonymi w Rozporządzeniu MTBiGM [44].
- Przewoźnik zgłaszający (po 31 grudnia 2016 r.) realizację przewozów pasażerskich użyteczności publicznej powinien mieć możliwość skorzystania z oprogramowania, które pozwoli przygotować załącznik do zgłoszenia w sposób ustandaryzowany (w zakresie nazewnictwa przystanków, ich lokalizacji – geokodowania, nazywania linii autobusowej i sposobu określania rozkładu jazdy).
- Administratorem aplikacji, jak również powstałej za jej pośrednictwem bazy danych o przewoźnikach i zgłoszeniach, powinien być organizator wojewódzkich przewozów publicznych.
- Aplikacja o której mowa powyżej powinna zostać opracowana i udostępniona przewoźnikom realizującym przewozy pasażerskie na terenie województwa wielkopolskiego; aplikacja ta powinna być udostępniana poprzez stronę internetową, a każdy użytkownik otrzymuje unikatowe dane do logowania.
- Aplikacja powinna zapewniać funkcjonalność pozwalającą na aktualizację rozkładów jazdy zgodnie z informacjami zawartymi w zgłoszeniach; dzięki temu administrator bazy zgłoszeń będzie dysponował aktualną informacją o faktycznie realizowanych publicznych i przewozach pasażerskich.

11.2.4. Rekomendacje w zakresie integracji transportu

Integrację transportu w województwie wielkopolskim powinien koordynować organizator publicznego transportu zbiorowego.

W celu integracji transportu w województwie wielkopolskim należy podjąć następujące działania:

- wprowadzić jednolity system płatności oraz taryfę przewozową,
- węzły transportowe pełniące rolę zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz P&R (patrz rozdział 8.2.1.1) należy stopniowo, w miarę możliwości, dostosowywać do opisanych w dokumencie standardów,
- ujednoczyć system informacji wizualnej związanej z infrastrukturą i suprastrukturą wszystkich przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- wprowadzić bezpłatny system umożliwiający zaplanowanie podróży (tzw. *planer* podróży), dostępny zarówno przez stronę internetową jak i przez platformy mobilne
- zapewnić możliwość przewozu rowerów w przewozach kolejowych poprzez wydzielenie miejsc i wyposażenie ich w urządzenia umożliwiające bezpieczne przymocowanie (unieruchomienie) rowerów,
- w zakresie koordynacji rozkładów jazdy pociągów, należy zapewnić rozwiązania zgodne z wymaganiami MTBiGM [43].

11.2.5. Rekomendacje w zakresie informacji pasażerskiej

System informacji pasażerskiej powinien koordynować organizator publicznego transportu zbiorowego.

W celu stworzenia spójnego systemu informacji pasażerskiej należy podjąć następujące działania:

- opracować jednolity system graficzny, który będzie obowiązywać zarówno na przystankach, punktach przesiadkowych, środkach transportu jak i na witrynie sieci Internet,
- opracować platformę internetową integrującą całość informacji dostarczanej pasażerom w postaci planera podróży,
- opracować wersję platformy działającej na urządzeniach mobilnych,
- uruchomić infolinię telefoniczną celem dostarczenia informacji dotyczących 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.),
- wykorzystać potencjał mediów społecznościowych,

- prowadzić stosowną politykę informacyjną dotyczącą zmian w funkcjonowaniu transportu zbiorowego umożliwiającą możliwie wczesne informowanie pasażerów o planowanych zmianach, w tym poprzez urządzenia mobilne (planery podróży, media społecznościowe),
- dostarczać wersje angielską/niemiecką systemu.

11.2.6. Inne rozwiązania

W ramach innych rekomendacji należy rozważyć podjęcie takich inicjatyw jak:

- zajęcia w szkołach podstawowych i gimnazjach propagujące korzystanie z transportu zbiorowego,
- udział organizatora z przedsięwzięciach, które mogłyby mieć charakter promujący transport zbiorowy np. piknikach kolejowych,
- planowanie przyszłych badań w transporcie kolejowym i autobusowym pod kątem wykorzystania wyników do uaktualniania modelu ruchu i PTWW,
- zacieśnianie współpracy pomiędzy departamentami UMWW celem zgromadzenia danych do prowadzenia bieżącej aktualizacji PTWW,
- wprowadzenie projektów studenckich np. dla studentów architektury, plastyków, studentów zagranicznych celem dostarczania twórczego wkładu umożliwiającego rozwój transportu.

BIBLIOGRAFIA

1. Bosiacki S. (red.), *Rozwój rynku turystycznego Poznania w latach 2000-2030*. Akademia Wychowania Fizycznego w Poznaniu, Poznań 2010.
2. Ceder A., *Public transit planning and operation. Theory, modelling and practice*. Elsevier 2007.
3. CMT Advisory spółka z o.o. *Raport z audytu poziomu rekompensaty za wykonywanie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od dnia 09.12.2012 r. do dnia 14.12.2013 r. przekazanej operatorowi Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.*. Poznań 2014.
4. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, *Generalny pomiar ruchu w 2010*. <http://www.gddkia.gov.pl/pl/1231/generalny-pomiar-ruchu> [dostęp: 24.07.2013 r.]
5. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, http://www.gdos.gov.pl/Articles/view/2053/System_OOS [dostęp: 24.07.2013 r.]
6. Gheribi E., *Uwarunkowania rozwoju przedsiębiorstw gastronomicznych w Polsce*. Marketing i Rynek, nr 4, 2013.
7. Główny Urząd Statystyczny, *Bank Danych Lokalnych*. Dostęp: <http://stat.gov.pl>
8. Główny Urząd Statystyczny, *Regiony Polski*. Warszawa 2015 (dostęp: www.stat.gov.pl).
9. Główny Urząd Statystyczny, *Rocznik Statystyczny Województwa Wielkopolskiego 2013*. Urząd Statystyczny w Poznaniu, styczeń 2014.
10. Główny Urząd Statystyczny, *Słownik pojęć*. http://old.stat.gov.pl/gus/definicje_PLK_HTML.htm?id=POJ-523.htm
11. Główny Urząd Statystyczny, *Słownik pojęć*. http://old.stat.gov.pl/gus/definicje_PLK_HTML.htm?id=POJ-742.htm
12. Główny Urząd Statystyczny, *Transport – Wyniki działalności w 2013 r.* Warszawa, 2014 (dostępne na: <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2013-r-9,13.html>)
13. Główny Urząd Statystyczny, *Województwo Wielkopolskie 2013 Podregiony – Powiaty – Gminy*. Poznań, 2013
14. GUS, Bank Danych Lokalnych, http://stat.gov.pl/bdl/app/strona.html?p_name=indeks
15. Hensher D.A., Button K., J. (red.), *Handbook of Transport Modelling*. Elsevier, Oxford 2000.
16. <http://inwestpark.pila.pl/pilski-inkubator-przedsiębiorczosci/>
17. <http://koleje-wielkopolskie.com.pl>
18. http://poznan.gazeta.pl/poznan/1,36037,15645240,Radosc_we_Wrzesni_po_decyzji_Volkswagena__Bedzie_praca_.html
19. <http://poznan.uw.gov.pl/wydarzenia-biezace/nowe-miejsca-pracy-w-wagrowcu>
20. <http://rogalowemuzeum.pl/>
21. http://stat.gov.pl/download/cps/rde/xbcr/gus/e_not_nt_szkol_wyzszych_w_Polsce.pdf
22. <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/edukacja/edukacja/szkoly-wyzsze-i-ich-finanse-w-2012-r-,2,9.html>
23. <http://turystyka.gov.pl/cwoh/index>
24. <http://www.gloswielkopolski.pl/artykul/1083662,wielkopolska-z-najmniejszym-bezrobociem-utrzymamy-te-pozycje,3,id,t,sa.html>
25. <http://www.invest-park.com.pl/owse#lokalizacja>
26. <http://www.poznan.pl/mim/studia/news/hala-sportowa-politechniki-poznanskiej,70794.html>
27. <http://www.przewozyregionalne.pl>
28. <http://www.pulshr.pl/rekrutacja/w-poznaniu-powstanie-tysiac-nowych-miejsc-pracy,19310.html>
29. <http://www.pulshr.pl/rekrutacja/w-poznaniu-powstanie-tysiac-nowych-miejsc-pracy,19310.html>
30. <http://www.regionalna.tvp.pl/13596614/nowe-miejsca-pracy-w-ostrowie-wielkopolskim>
31. <http://www.regionalna.tvp.pl/13596614/nowe-miejsca-pracy-w-ostrowie-wielkopolskim>
32. <http://www.zyciekalisza.pl/?str=194&id=167295>
33. Koleje Wielkopolskie spółka z o.o. *Taryfa przewozowa (KW-TP) Tekst jednolity*. Poznań 2014, dostęp: http://koleje-wielkopolskie.com.pl/wp-content/uploads/2014/06/4-Taryfa-KW_ZM_-8.pdf

34. Komisja Europejska, *Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu: dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobo-oszczędnego systemu transportu*. DOI: 10.2832/34321, Bruksela 2011.
35. Komisja Europejska, *Komunikat komisji w sprawie wytycznych interpretacyjnych w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego*. Komunikat 2014/ C 92/01. Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej C 92 z 29 marca 2014 r.
36. Konsorcjum naukowo-badawcze PP – IliM – IAŁD, *Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego, Etap I – Metodyka realizacji badań*. Poznań, sierpień 2013.
37. Konsorcjum naukowo-badawcze PP – IliM – IAŁD, *Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego, Etap II, Zadanie 2 – Badanie mieszkańców województwa*. Poznań, grudzień 2013.
38. Konsorcjum naukowo-badawcze PP – IliM – IAŁD, *Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego, Etap II, Zadanie 3 – Badania na sieci transportowej*. Poznań, styczeń 2014.
39. Konsorcjum naukowo-badawcze PP – IliM – IAŁD, *Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego, Etap II, Zadanie 4 – Model ruchu*. Poznań, kwiecień 2014.
40. Krych A., *Słownictwo kompleksowych badań i modelowania potoków ruchu*. Materiały konferencyjne II Ogólnopolskiej Konferencji Naukowo-Technicznej Modelowanie podróży i prognozowanie ruchu Kraków, 18-19 listopada 2010, s. 1-43.
41. Mikiel P, Rozkosz M.: *Publiczny transport zbiorowy. Wybrane zagadnienia w pytaniach i odpowiedziach*. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa, 2012.
42. Minister Infrastruktury, *Rozporządzenie z dnia 28 kwietnia 2011 r. w sprawie trybu, sposobu i warunków finansowania lub współfinansowania zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do wykonywania przewozów pasażerskich*. D.U. z 2011 r. Nr 104, poz. 605 z późniejszymi zmianami.
43. Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, *Rozporządzenie z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym*. Dz. U. 2012 r. poz. 1151.
44. Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, *Rozporządzenie z dnia 10 kwietnia 2012 roku, w sprawie rozkładów jazdy*. Dz.U. 2012 poz. 451, Warszawa, 2012
45. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*. Warszawa 2013 (dostęp: <http://www.mir.gov.pl>).
46. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. *Krajowa Polityka Miejska – możliwości rozwoju miast i ich obszarów funkcjonalnych*. Warszawa 2014 (dostęp: <http://www.mir.gov.pl>).
47. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*. Warszawa 2013 (dostęp: <http://www.mir.gov.pl>).
48. Ministerstwo Infrastruktury, *Rozporządzenie z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*. Dz. U. 2011 r. Nr 117 poz. 684.
49. Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej, *Informacja na temat podejmowanych w Polsce działań na rzecz osób starszych – realizacja Madryckiego planu działania na rzecz osób starszych*. Warszawa, 2012
50. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym*. Warszawa, 22 maja 2012 r.
51. Parlament Europejski *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy*.
52. Parlament Europejski, *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE*.
53. Parlament Europejski, *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/ 24/UE w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE*.
54. Parlament Europejski, *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE w sprawie udzielania koncesji*.
55. Parlament Europejski, *Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 z dnia 23 października 2007 r. w sprawie usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego*.
56. Praca zbiorowa, *Raport o stanie sportu w województwie wielkopolskim*. Departament Sportu i Turystyki UMWW, Poznań, 2013

57. Prezes Rady Ministrów, *Stanowisko wobec poselskiego projektu ustawy - o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (druk nr 2117)*. Pismo nr DKRM-140-26(7)/14 z 30 maja 2014 r.
58. *Prognoza dla powiatów i miast na prawie powiatu oraz podregionów na lata 2011 – 2035*. <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/prognoza-ludnosc/prognoza-dla-powiatow-i-miast-na-prawie-powiatu-oraz-pod-regionow-na-lata-2011-2035,2,1.html>
59. *Program rozwoju bazy obiektów sportowych Województwa Wielkopolskiego*. http://www.umww.pl/departamenty_departament-sportu-i-turystyki_program-rozwoju-bazy-obiektow-sportowych-wojewodztwa-wielkopolskiego
60. Raczyński J., *Czynniki decyzyjne w procesie zakupu taboru kolejowego*. TTS, 4/2007, s. 38-45.
61. Sejm RP, *Ustawa z dnia 10 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym*. Dz.U. 1997 r. Nr 98 poz. 602 z późn. zm.
62. Sejm RP, *Ustawa z dnia 15 listopada 1984 roku – Prawo Przewozowe*. Dz. U. 1984 r. Nr 53, poz. 272 z późn. zm.
63. Sejm RP, *Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym*. Dz. U. 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.
64. Sejm RP, *Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*. Dz.U. 2003 r. Nr 86 poz. 789.
65. Sejm RP, *Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*. Dz. U. 2008 r. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.
66. Sejm RP, *Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa*, Dz.U. 1998 nr 91 poz. 576.
67. Sejm RP, *Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*. Dz.U. 2001 r. Nr 125 poz. 1371.
68. Sejm RP, *Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi*. Dz.U. 2009 nr 19 poz. 101.
69. Sejm RP, *Ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tekst jednolity)*. Dz.U. 2012 poz. 1138.
70. Sejm RP, *Ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych*, Dz.U. 2004 nr 19 poz. 117.
71. Sejmik Województwa Wielkopolskiego, *Budżet Województwa Wielkopolskiego na 2010 rok*. Uchwała nr XLII/590/09, Poznań, 2009, dostęp: <http://www.bip.umww.pl>
72. Sejmik Województwa Wielkopolskiego, *Budżet Województwa Wielkopolskiego na 2011 rok*. Uchwała nr IV/46/11, Poznań, 2011, dostęp: <http://www.bip.umww.pl>
73. Sejmik Województwa Wielkopolskiego, *Budżet Województwa Wielkopolskiego na 2012 rok*. Uchwała nr XVII/281/11, Poznań, 2011, dostęp: <http://www.bip.umww.pl>
74. Sejmik Województwa Wielkopolskiego, *Budżet Województwa Wielkopolskiego na 2013 rok*. Uchwała nr XXIX/540/12, Poznań, 2012, dostęp: <http://www.bip.umww.pl>
75. Sejmik Województwa Wielkopolskiego, *Budżet Województwa Wielkopolskiego na 2014 rok*. Uchwała nr XL/785/13, Poznań, 2013, dostęp: <http://www.bip.umww.pl>
76. Sejmik Województwa Wielkopolskiego, *Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Wielkopolskiego na 2014 rok i lata następne*. Uchwała nr XLVII/879/14, Poznań, 2014, dostęp: <http://www.bip.umww.pl>
77. TRANSPLUS – TRANSport Planning, Land Use and Sustainability, *Final Report of the European Union 5th Framework Programme*. Brussels, 2003.
78. Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, *Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do 2020 roku*. Wielkopolska 2020, Poznań, 2012, dostęp: <http://www.umww.pl>
79. Urząd Statystyczny w Poznaniu, *Stan i ruch naturalny ludności w Województwie Wielkopolskim w 2014 r.*, Poznań, 2015.
80. Urząd Statystyczny, *Dojazdy do pracy w Polsce – Wyniki narodowego spisu powszechnego ludności i mieszkań*. Dostęp: <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/narodowy-spis-powszechny-ludnosc-i-mieszkan-2011/dojazdy-do-pracy-w-polsce-wyniki-nsp-2011,24,1.html>
81. Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego, *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego*. Poznań, 2010, dostęp: <http://www.wbpp.poznan.pl/plan/tekstplan.pdf>

CZEŚĆ II

CZEŚĆ GRAFICZNA

WYKAZ ELEMENTÓW GRAFICZNYCH PTWW

- Załącznik 1 – sieć transportowa województwa wielkopolskiego – stan obecny (2014 rok).
- Załącznik 2 – sieć linii publicznego transportu zbiorowego – stan obecny (2014 rok).
- Załącznik 3 – sieć linii publicznego transportu zbiorowego – stan przejściowy (2017 rok).
- Załącznik 4 – sieć transportowa województwa wielkopolskiego – stan docelowy (2025 rok).
- Załącznik 5 – sieć linii publicznego transportu zbiorowego – stan docelowy (2025 rok).