



RADNA

WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

ZOFIA ITMAN

Poznań, 29 listopada.2021 r.

**Szanowny Pan
Marek Woźniak
Marszałek
Województwa Wielkopolskiego**

INTERPELACJA

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 23 ustawy o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 roku. (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 1668 ze zm.) składam interpelację w sprawie uruchomienia połączeń Poznań – Konin – Koło - Babiak – Zaryń i Poznań – Konin – Koło – Ponętów – Dąbie nad Nerem w rozkładzie jazdy 2021/2022 lub w rozkładzie jazdy 2022/2023. Ze względu na konieczność likwidację wykluczenia komunikacyjnego konieczne jest przywrócenie wyżej wymienionych odcinków do czynnych pasażersko. Jak Pan Marszałek odpowiedział „, na podstawie art. 40 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym samorzady województw zostały zobowiązane do organizowania i dofinansowania kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich, Przedmiotowe badania objęły m.in w październiku 2004 roku pociągi 71520 Poznań Gł. - Ponętów i 17521 Ponętów - Poznań Gł., w których pracownicy UMWW przy udziale drużyny konduktorskiej sprawdzali nie tylko liczbę pasażerów, ale również strukturę biletową dla wyżej wymienionych połączeń. Badanie wykazało, że największa liczba pasażerów w poc. 71520 była na odc. Poznań Gł. (odjazd o godz. 14.26) – Września, po którym następował znaczny spadek liczby pasażerów. Na ostatnim odcinku trasy pociągu tj. pomiędzy Barłogami a Ponętowem, w zależności od dnia tygodnia

liczba pasażerów jadących w pociągu wynosiła od 1 do 10 osób”. Problem w tym, że badanie obejmowało jedynie jedną parę pociągów, uruchamianych po południu, która po postoju w stacji Ponętów wracała do Poznania, brakowało połączeń porannych, dowozowych do Poznania, ponadto to połączenie nie obejmowało stacji Dąbie nad Nerem, przez co gmina Dąbie nad Nerem była wykluczona komunikacyjnie. Jak Pan Marszałek zauważył „w 2005 roku na zlecenie Samorządu Województwa Wielkopolskiego podmiot zewnętrzny przeprowadził badanie zapełnienia pociągów i struktury biletowej na wszystkich liniach kolejowych, w tym również na linii kolejowej nr 131 na terenie Wielkopolski. Potwierdziło to ciśnienie pasażerów w kierunku Inowrocławia i Zduńskiej Woli. W wyniku odstąpienia przez Ministra Infrastruktury od dofinansowania kolejowych przewozów pasażerskich dla relacji Inowrocław-Zduńska Wola spółka PKP Przewozy Regionalne zawiesiła ich kursowanie” (co zakończyło się protestami mieszkańców). Zapomniał Pan dodać, że po zmianie zasad dofinansowania pociągów regionalnych pozostała na linii 131 jedna para pociągów do/z Inowrocławia do/z Babiaka (okresowo wydłużana do stacji Dąbie nad Nerem), wykonywana taborem należącym do Województwa Wielkopolskiego, która przez ułożony rozkład miała udowodnić, że „nikt nią nie jeździ” a mimo to korzystali z niej pasażerowie - ostatecznie zawieszona 10.12.2011 roku. W chwili zawieszenia ostatnim pociągiem jechało 26 osób do Inowrocławia a z Inowrocławia wracało nim 38 osób. 26 kwietnia 2015 roku reaktywowano ruch pasażerski na odcinku Babiak – Inowrocław Rąbinek. Obecnie pociągi na tym odcinku Magistrali Węglowej prowadzony jest odcinkowo z Borysławic do Inowrocławia Rąbinka, pociągami TLK spółki PKP InterCity kursującymi z Warszawy do Poznania.

W związku z tym mam pytania:

- 1) Czy w ostatnim czasie były przeprowadzane badania struktury biletowej na odcinku Babiak – Piotrków Kujawski – Inowrocław Rąbinek – Poznań Główny po uruchomieniu pociągów TLK w 2015 w porozumieniu z PKP InterCity?
- 2) Na jakiej podstawie zdecydowano w 2011 o skróceniu i likwidacji pociągów osobowych do Dąbia nad Nerem do Babiaka a następnie likwidacji pociągów do Babiaka?
- 3) Na jakiej podstawie nie zdecydowano się na wydłużenie pociągów Poznań – Ponętów do Dąbia nad Nerem i zwiększenie oferty z 1 pary do 4 par?
- 4) Dlaczego nie zdecydowano się na zastąpienie 1 pary pociągów Inowrocław – Babiak do 4 par Poznań - Zaryń?

Jak Pan marszałek zauważył „sprawa uruchomienia pociągów do miejscowości leżących na obszarze województwa wielkopolskiego przy linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, tj. Babiak, Lipie Góry, Zaryń była już analizowana w trakcie prac nad poprzednimi rozkładami jazdy pociągów. Analiza wykazała, że na obszarach gmin Babiak, Olszówka, Wierzbinek istniejąca zabudowa mieszkaniowa jest rozproszona na znacznym terenie i jest oddalona od istniejących stacji kolejowych i przystanków osobowych zlokalizowanych na linii nr 131”. Problem w tym, że obecnie następuje rozrost miejscowości w kierunku stacji kolejowych – w Babiaku stacja znajduje się 1,3 km od centrum miejscowości Babiak, niedaleko wsi Polonisz (w gminie Babiak), do tego obok stacji znajduje się przystanek PKS Konin umożliwiający dojazd autobusem między innymi w kierunku Brdowa, Izbicy Kujawskiej i Sompolna (w dni szkolne i wolne od nauki szkolnej od poniedziałku do piątku). Stacja w Zaryniu znajduje się w samym centrum miejscowości Zaryń i obok wsi Goczki Polskie (gmina Wierzbinek), obok której znajduje się przystanek PKS Konin/KPTS Inowrocław umożliwiający dojazd autobusem w kierunku Wierzbinka (w dni szkolne). Stacja Ponętów znajduje się pomiędzy miejscowościami Ponętów Górny Drugi i Ponętów Górny Pierwszy, niedaleko znajduje się miejscowość Tarnówka i Olszówka (siedziba gminy Olszówka). Stacja Dąbie nad Nerem znajduje się pomiędzy miejscowościami Kupinin i Wiesiołów i znajduje się niedaleko siedziby gminy Dąbie – i samej miejscowości Dąbie nad Nerem. W związku z tym mam pytanie:

- 1) Czy Urząd Marszałkowski zamierza zaktualizować Plan Transportowy o linię kolejową nr 131 na odcinku Dąbie nad Nerem – Zaryń?
- 2) Czy należycie powiadomiono wszystkie zainteresowane strony o konsultacjach planu transportowego?
- 3) Co Urząd Marszałkowski zamierza zrobić aby poprawić sytuację mieszkańców gmin Olszówka, Dąbie, Babiak, Wierzbinek, mieszkających w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej nr 131, by zlikwidować wykluczenie komunikacyjne?

Pan marszałek napisał, że „Rezultatem przedmiotowych prac był Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Plan Transportowy) przyjęty Uchwałą Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 25 października 2015 roku. W przedmiotowym dokumencie linia kolejowa nr 131 nie została wskazana jako linia komunikacyjna, na której Województwo Wielkopolskie jako organizator publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (ustawa ptz), będzie organizowało kolejowe przewozy wojewódzkie. Również aktualizacja ww. dokumentu przyjęta Uchwałą Sejmiku Województwa

Wielkopolskiego w listopadzie 2020 roku nie wprowadziła zmian dotyczących przedmiotowej linii kolejowej”. Aby szerzej się odnieść do kontekstu należy przyjąć nowe zmienne czyli:

- a) Strukturę biletową i frekwencję z kursów autobusów PKS Konin na odcinkach: Zaryń – Konin i pociągów Kolei Wielkopolskich z Konina do Poznania
- b) Strukturę biletową i frekwencję z kursów autobusów PKS Konin na odcinku Babiak – Konin – Koło i pociągów Kolei Wielkopolskich i PKP Intercity z Koła do Poznania oraz z Babiaka do Poznania
- c) Strukturę biletową i frekwencję z kursów autobusów PKS Konin/Majer Bus/NKA Kruszwica na odcinku Dąbie – Koło oraz Kupinin – Koło oraz pociągów Kolei Wielkopolskich i PKP Intercity z Koła do Poznania
- d) Strukturę biletową i frekwencję z kursów autobusów PKS Konin na odcinku Olszówka – Ponętów – Koło oraz pociągów Kolei Wielkopolskich i PKP Intercity z Koła do Poznania
- e) Ofertę autobusów PKS na w/w odcinkach

Obecnie na odcinkach:

- a) Koło – Olszówka przez Ponętów kursuje 5 par autobusów w dni szkolne, 3 pary w wakacje, 0 w dni świąteczne
- b) Koło – Brdów – Izbica Kujawska przez Babiak kursuje 7 par autobusów w dni szkolne, z czego 1 w dni robocze, kursuje także 1 dodatkowa para w dni szkolne z Koła do Babiaka. W dni świąteczne kursuje 0 autobusów.
- c) Koło – Dąbie nad Nerem - kursuje 8 par autobusów w dni szkolne, 3 pary w dni robocze, 2 pary w dni świąteczne, do Kupinina kursują 2 pary w dni szkolne, 1 para w dni robocze i 1 para w dni świąteczne.
- d) Koło – Lipie Góry – kursują 4 pary autobusów w dni szkolne, 0 par w dni robocze, świąteczne.
- e) Konin – Zaryń – kursuje 1 para autobusów w dni szkolne, 0 par w dni robocze i świąteczne

W związku z tym mam pytania:

- 1) Co Urząd Marszałkowski zamierza zrobić by poprawić ofertę połączeń autobusowych w gminach Babiak, Olszówka, Zaryń, Dąbie i w miejscowościach położonych przy linii kolejowej nr 131?
- 2) Czy zostały przeprowadzane badania frekwencji i struktury biletowej w w/w kursach autobusów (obsługiwanych przez PKS Konin, NKA Kruszwica i Majer Bus) i relacjach pociągów z Koła/Babiaka/Konina do Poznania (KW/PKP IC)?

Pan marszałek pisze „Dodatkowo informuję, że prowadzone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prace inwestycyjne na linii kolejowej nr 131 na obszarze województwa wielkopolskiego objęły nawierzchnię kolejową (tory), natomiast w przypadku uruchomienia pociągów pasażerskich kluczowy jest stan infrastruktury pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych: stan peronów i ich dostępność dla osób o ograniczonej mobilności, stan urządzeń informacji pasażerskiej, zapewnienie przez PKP PLK wiat peronowych, ławek, itd. Z informacji posiadanych przez Departament Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego wynika, że infrastruktura ta nie była objęta pracami inwestycyjnymi stąd też istniejące rozwiązania pochodzą z lat 60 - 70 XX wieku i nie odpowiadają aktualnym oczekiwaniom pasażerów korzystających z komunikacji kolejowej. W niektórych przypadkach przeprowadzone prace rewitalizacyjne torów kolejowych doprowadziły do pogorszenia możliwości wsiadania/wysiadania pasażerów na niektórych stacjach, czego przykładem jest stacja Lipie Góry, gdzie po wymianie toru nr 2 istniejący peron wyspowy nr 2 jest równy z poziomem główki szyny toru nr 2, co utrudnia bezpieczne wsiadanie do pociągów pasażerskich”. Należy tu jednak zwrócić uwagę na przeprowadzone prace naprawcze peronów i wyposażenie peronów stacji w Babiaku w elementy małej architektury – ławki, kosze na śmieci, WC (toi-toi), gabloty na rozkłady jazdy, stojaki na rowery w związku z kursowaniem pociągów. Planowana modernizacja linii kolejowej nr 131 może przynieść poprawę obsługi podróżnych. W związku z tym mam pytania:

- 1) Czy projekt modernizacji linii kolejowej nr 131 na obszarze LCS Inowrocław przewiduje remont peronów z dostosowaniem do wymogów bezpieczeństwa?
- 2) Jeśli projekt modernizacji nie przewiduje remontu peronów to dlaczego Urząd Marszałkowski nie wnioskował o ujęcie remontu peronów na linii 131 na obszarze Województwa Wielkopolskiego w rządowym tzw „programie przystankowym”?
- 3) Wysokość peronów od główki szyny na linii 131 wynosi dokładnie 300 mm od główki szyny. Nie stanowi to przeszkody w zatrzymywaniu się TLK na stacji Babiak. Porównywalną wielkość mają perony w stacji Barłogi czy na przystanku Kawnice na linii kolejowej nr 3, na której również zatrzymują się pociągi Kolei Wielkopolskich. W związku z tym mam pytanie – od czego zależy problem w nie zatrzymywaniu pociągów na Magistrali Węglowej (KW) skoro na Magistrali E20 występują te same wielkości peronów a jednak pociągi KW się zatrzymują?

Jak Pan Marszałek zauważył „analizując obecne rozproszenie zabudowań i osiedli potencjalnych klientów kolei na wielkopolskim odcinku linii nr 131 i ich prognozowaną liczbę, nie możemy znaleźć uzasadnienia dla zastosowania tam taboru (Elektryczny Zespół Trakcyjny), który dysponuje co najmniej 200 miejscami siedzącymi. Natomiast specjalne dedykowanie taboru o mniejszej liczbie dostępnych miejsc np. autobusu szynowego (Spalinowe Zespoły Trakcyjne) jest zabiegiem sprzecznym z zasadami eksploatacji i serwisowania takich pojazdów”. Problem w tym, że takie EZT, przeznaczone do małych potoków pasażerskich istnieją – seria PESA 308B (EN81), zbudowane w latach 2005-2007. 6 sztuk tych pojazdów zostało sprzedanych. Dodatkowo zbudowano serię PESA Elf II EN96A, mogącą obsługiwać linie o mniejszym potoku podróżnych. Obsługa takich linii jak 131 w granicach województwa nie stoi w sprzeczności z zasadami eksploatacji. W związku tym mam pytania:

- 1) Czy Województwo Wielkopolskie przewiduje w przyszłości zakup jednostek EN81 do obsługi połączeń o mniejszych potokach podróżnych?
- 2) Czy przewiduje się obsługę taborem małopotokowym (EN96A) większej ilości połączeń w rozkładzie jazdy 2021/2022, z ewentualnym przebazowaniem tych jednostek z Oddziału Kujawsko-Pomorskiego do Oddziału Wielkopolskiego?

Pan marszałek raczył zauważyć, że „W omawianym przypadku takim węzłem integrującym różne rodzaje transportu zbiorowego mogłyby być stacje Barłogi czy Kłodawa”. Stacja Barłogi ze względu na oddalenie od przystanku autobusowego i małą ilość połączeń (zarówno kolejowych jak i autobusowych) oraz brak parkingu Park and Ride nie spełnia żadnych wymagań węzła przesiadkowego. Ponadto stacja Kłodawa ze względu na oddalenie od miasta w Kłodawie (Pomarzany Fabryczne) także nie spełnia funkcji węzła komunikacyjnego, do tego z okolic stacji kursuje 1 para autobusów w dni szkolne, pozostałe autobusy kursują z centrum miasta. W związku z tym, podsumowując mam ostatnie pytanie:

- 1) Jakie działania zamierza uczynić Urząd Marszałkowski, by zbudować małe modułowe węzły przesiadkowe w Barłogach i Kłodawie, połączone z parkingami Park and Ride?
- 2) Czy Urząd Marszałkowski przewiduje budowę wspólnej kolejowo-autobusowej taryfy, umożliwiającej honorowanie taryfy Kolei Wielkopolskich w autobusach PKS dla obsługi Wielkopolski Wschodniej na węzłach komunikacyjnych?
- 3) Czy Urząd Marszałkowski przewiduje komunikowanie autobusów PKS z pociągami Kolei Wielkopolskich, z jednoczesnym rozszerzeniem ilości autobusów?

- 4) Czy Urząd Marszałkowski zamierza wystąpić o dofinansowanie z FRPA celem uruchomienia wspólnej komunikacji kolejowo-autobusowej? Przykładem dobrych praktyk jest Województwo Łódzkie, gdzie takie połączenia uruchomiono.

Z wyrazami szacunku

Zofia Itman