MARSZAŁEK

WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

 Poznań, 15.12.2021 r.

KS-I.O.0003.5.2021

DT-I.ZD-00656/21

**Pani**

**Zofia Itman**

**Radna Sejmiku**

**Województwa Wielkopolskiego**

W odpowiedzi na interpelację złożoną na XXXVI sesji Sejmiku Województwa Wielkopolskiego, która odbyła się 29 listopada 2021 r. informuję, co następuje:

**W sprawie uruchomienia połączeń Poznań – Konin – Koło – Babiak - Zaryń oraz Poznań – Konin – Koło – Ponętów – Dąbie nad Nerem**

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?

Urząd Marszałkowski nie dysponuje badaniami struktury biletowej na odcinku Babiak – Piotrków Kujawski – Inowrocław Rąbinek – Poznań Główny, obsługiwanym przez PKP Intercity SA.

1. Na jakiej podstawie zdecydowano w 2011 o skróceniu i likwidacji pociągów osobowych do Dąbia nad Nerem do Babiaka a następnie likwidacji pociągów do Babiaka?
2. Na jakiej podstawie nie zdecydowano się na wydłużenie pociągów Poznań – Ponętów do Dąbia nad Nerem i zwiększenie oferty z 1 pary do 4 par?

Odnosząc do kwestii rozkładu jazdy pociągów obowiązującego do 10 grudnia 2011 r. wyjaśniam, że kursująca para pociągów na odcinku Inowrocław – Babiak (Dąbie nad Nerem) wykonywana była taborem należącym do Kujawsko-Pomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy, a nie jak Pani błędnie wskazała należącym do Województwa Wielkopolskiego. Należy podkreślić, że godziny kursowania tej pary pociągów zostały określone przez Województwo Kujawsko-Pomorskie, na którego terenie przebiegała dominująca część trasy tego pociągu. Skrócenie relacji w 2011 roku z Dąbia nad Nerem do stacji Babiak wynikało ze znikomej frekwencji na tym odcinku, co potwierdzają badania przeprowadzone przez Przewoźnika. Jednocześnie w trakcie uzgodnień połączeń kolejowych na stykach województw w trakcie prac nad RRJ 2011/2012 Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego poinformował o zaprzestaniu organizowania i dofinansowywania kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich na linii 131 na odcinku od granicy Województwa Wielkopolskiego do stacji Inowrocław, który to odcinek stanowił dominującą część trasy pociągu. Ze względu na zapotrzebowanie uruchomienia pociągów regionalnych na linii kolejowej nr 3 w rozkładzie jazdy pociągów uruchomione zostały pociągu Poznań Gł. – Koło - Poznań Gł. – Kłodawa oraz Poznań Gł. – Kutno. Na stacji Kutno istniała możliwość przesiadki i kontunuowania jazdy w trzech kierunkach tj. do województw: Kujawsko-Pomorskiego, Łódzkiego i Mazowieckiego.

1. Dlaczego nie zdecydowano się na zastąpienie 1 pary pociągów Inowrocław – Babiak do 4 par Poznań - Zaryń?

Odnosząc się do pytania dotyczącego kwestii zastąpienia jednej pary pociągów na trasie Inowrocław-Babiak czterema parami pociągów na trasie Poznań-Zaryń należy zaznaczyć, że mieszkańcy tej części subregionu korzystający z transportu kolejowego byli zainteresowani dojazdem do Inowrocławia, a nie do Poznania.

**W sprawie planu transportowego i ujęcia w nim linii kolejowej nr 131**

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?

Projekt Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (jak również projekt jego aktualizacji) został poddany konsultacjom społecznym, zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, podlegał uzgodnieniom z sąsiednimi województwami oraz został pozytywnie zaopiniowany przez odpowiednie organy państwowe (m.in. RDOŚ, UTK). W planie tym nie została ujęta linia nr 131 z powodów, o których obszernie pisałem w odpowiedzi na Pani interpelację złożoną na poprzedniej, XXXV sesji Sejmiku Województwa Wielkopolskiego (znak pisma: DT.III.ZD-00244/21). Na chwilę obecną, jedynym rozwiązaniem wartym rozważenia jest „autobusowy most komunikacyjny” do stacji/przystanku kolejowego, o którym również pisałem ww. odpowiedzi.

**W sprawie połączeń autobusowych**

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?

Założeniem Planu Transportowego w celu uniknięcia konkurencji dwóch środków transportu jednego przewoźnika priorytet ruchu nadano liniom kolejowym, a rolę uzupełniającą – liniom autobusowym. Dlatego też w okolicach Konina i Koła zostały zaplanowane dwie trasy autobusowe: A01 Sompolno – Konin – Turek oraz A09 Sompolno – Koło – Turek. Przewozy drogowe obecnie wykonywane w Województwie Wielkopolskim to oferta przewoźników prywatnych lub publiczny transport zbiorowy organizowany zasadniczo przez gminy i powiaty. Marszałek nie jest właściwy do organizowania połączeń autobusowych w wymienionych gminach.

1. 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)?

Urząd Marszałkowski nie dysponuje badaniami frekwencji i struktury biletowej w ww. kursach autobusów. Ponadto kursy Koło – Olszówka oraz Koło – Lipie Góry są wykonywane na podstawie zezwoleń Starosty Kolskiego natomiast Konin – Zaryń – Prezydenta Miasta Konina. Marszałek Województwa Wielkopolskiego nie jest właściwy w sprawie powyższych badań.

**W sprawie modernizacji linii kolejowej 131**

1. Czy projekt modernizacji linii kolejowej nr 131 na obszarze LCS Inowrocław przewiduje remont peronów z dostosowaniem do wymogów bezpieczeństwa?

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 roku zmienionym Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 roku Linia Kolejowa nr 131 Chorzów Batory – Tczew znajduje się z wykazie linii kolejowych o znaczeniu państwowym, w związku z tym za przygotowanie i realizację procesu inwestycyjnego odpowiada zarządca infrastruktury – Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

1. 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”?

Rządowy program rozbudowy/modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025 uchwalony Uchwałą Rady Ministrów nr 63/2021 dnia 19 maja 2021 r. powstał w oparciu o przeprowadzoną rządową diagnozę społeczno–gospodarczą, pod kątem dostępu społeczeństwa do kolei. Lista inwestycji w tym lokalizacje nowych przystanków kolejowych określone zostały na podstawie analiz wykonywanych przez zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A (PKP PLK SA) we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury. Przedmiotowa lista nie była konsultowana z samorządami Województwa Wielkopolskiego.

1. 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?

W kwestii infrastruktury pasażerskiej wyjaśniam, że wymagania dotyczące peronów określone są w Instrukcji PKP PLK „Warunki techniczne budowy i odbioru peronów pasażerskich aspekty: peronowe krawędzie dostępu, nawierzchnie i korpus peronu Id – 22”:

- wg § 1 ust. 2 Instrukcji Id-22 „wymagania dotyczą peronów na stacjach i przystankach osobowych linii kolejowych dla prędkości V max ≤ 200 km/h (dla taboru konwencjonalnego)”,

- wg § 2 ust. 1 Instrukcji Id-22 „Peronowe krawędzie dostępu powinny spełniać wymagania przepisów krajowych i wspólnotowych oraz wymagania przepisów PKP PLK S.A. a w szczególności wymagania niniejszych warunków technicznych”,

- załącznik nr 8 do Instrukcji Id-22 „Informacyjny – klasyfikacja wysokości peronów” określa następujące wysokości peronów: perony niskie: 0,25 m; 0,3 m; 0,38 m; 0,55 m; perony wysokie: 0,76 m; 0,86 m; 0,96 m.

Jak wspomniałem w odpowiedzi na interpelację złożoną na poprzedniej, XXXV sesji Sejmiku Województwa Wielkopolskiego (znak pisma: DT.III.ZD-00244/21) na stacji Lipie Góry peron nr 2 znajduje się na poziomie główki szyny toru nr 2, a tym samym wysokość tego peronu jest niezgodna z wymaganiami określonymi w Instrukcji Id-22. Należy zaznaczyć, że wg sieciowego rozkładu jazdy pociągów zamieszczonego przez PKP PLK S.A. na stronie portalpasazera.pl na stacji Lipie Góry nie zatrzymują się jakiekolwiek pociągi pasażerskie.

**W sprawie zakupu i wykorzystywania odpowiedniego taboru**

1. Czy Województwo Wielkopolskie przewiduje w przyszłości zakup jednostek EN81 do obsługi połączeń o mniejszych potokach podróżnych?

Z dotychczasowego doświadczenia związanego z realizacją pasażerskich przewozów kolejowych na liniach zelektryfikowanych wynika, że realizowane na terenie województwa wielkopolskiego połączenia charakteryzują się dość wysokim wskaźnikiem potoków pasażerskich. Wynika to nie tylko z faktu dopasowania rozkładu jazdy do potrzeb pasażerów lecz także z tego, iż w ostatnich latach zakupy elektrycznych zespołów trakcyjnych dokonywane były w kierunku zwiększenia ich pojemności. W latach 2011-2014 Województwo Wielkopolskie realizowało zakup nowoczesnych czteroczłonowych pojazdów posiadając na stanie jedynie jednostki trzyczłonowe, z kolei w latach 2017-2021 elektryczne zespoły trakcyjne zakupione przez Województwo posiadały już po 5 członów każdy. Mając na uwadze dotychczasową konieczność zwiększania pojemności pojazdów realizujących transport publiczny w Wielkopolsce informuję, że nie jest planowany zakup jednostek EN81. Zwracam również uwagę na fakt, iż przedmiotowe pojazdy nie są produkowane od kilkunastu już lat, zatem ich zakup dotyczyłby pojazdów częściowo wyeksploatowanych. Wskazana w interpelacji linia numer 131 przebiega przez województwo wielkopolskie zaledwie na 41 kilometrach, stąd uruchamianie oraz kończenie relacji powinno się odbywać w województwach sąsiednich. Z informacji przekazanych przez Województwo Kujawsko-Pomorskie jak i Województwo Łódzkie nie są one zainteresowane uruchomieniem połączeń na tej linii, stąd też linia ta nie została również uwzględniona w planie transportowym Województwa Wielkopolskiego.

1. 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?

Obsługa połączeń z wykorzystaniem pojazdów serii EN96A realizowana jest przez przewoźnika POLREGIO S.A. Województwo Wielkopolskie wydzierżawia przewoźnikom a więc Kolejom Wielkopolskim sp. z o.o. oraz POLREGIO S.A. tabor kolejowy , którego jest bezpośrednim właścicielem i dotyczy to zarówno spalinowych jak i elektrycznych pojazdów kolejowych. Przywołane w interpelacji pojazdy EN96A nie są własnością Województwa lecz spółki POLREGIO S.A., zatem ewentualne decyzje związane z przypisaniem i przemieszczeniem taboru pomiędzy oddziałami wojewódzkimi spółki POLREGIO S.A. należy do decyzji na szczeblu zarządu samego przewoźnika.

**W sprawie węzłów przesiadkowych, wspólnej taryfy kolejowo-autobusowej, wspólnej komunikacji kolejowo autobusowej**

1. Jakie działania zamierza uczynić Urząd Marszałkowski, by zbudować małe modułowe węzły przesiadkowe w Barłogach i Kłodawie, połączone z parkingami Park and Ride?

Budowa węzłów przesiadkowych leży w gestii gmin, na terenie których mają one być zlokalizowane. Działania tego typu były w przeszłości podejmowane przez gminy z Wielkopolski działające w charakterze inwestorów. Środki finansowe na realizację tych działań pochodziły ze środków własnych gmin jak i dostępnych programów pomocowych.

1. Czy Urząd Marszałkowski przewiduje budowę wspólnej kolejowo-autobusowej taryfy, umożliwiającej honorowanie taryfy Kolei Wielkopolskich w autobusach PKS dla obsługi Wielkopolski Wschodniej na węzłach komunikacyjnych?

Województwo Wielkopolskie w 2016 roku zleciło przeprowadzenie analizy możliwości stworzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, rozumianego jako rozwiązanie polegające na umożliwieniu pasażerowi korzystania z różnych środków transportu, organizowanych przez Samorząd Województwa na sieci komunikacyjnej określonej Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego. Należy zatem przyjąć, że co do zasady Województwo Wielkopolskie przygotowane jest do dalszej integracji transportu kolejowego z autobusowym. Główną przeszkodą we wdrożeniu wspólnego systemu taryfowo-biletowego jest konieczność respektowania różnych wysokości ulg ustawowych i co za tym idzie, kwestia otrzymywania rekompensaty z tytułu ich stosowania. Czynnikiem, bez którego budowa wspólnej kolejowo-autobusowej taryfy przewozowej Województwa Wielkopolskiego nie będzie możliwa w zakładanym, komfortowym dla podróżnego kształcie, jest dokonanie uporządkowania przepisów prawa na poziomie krajowym, mających wpływ na funkcjonowanie wojewódzkich przewozów pasażerskich. Konieczne jest bowiem ukończenie prac nad pełną nowelizacją Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1371), jak również modyfikacja ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 295) poprzez np. wyrównanie ulg ustawowych dla poszczególnych grup interesariuszy. Mając na uwadze bieżący stan prawny, działania w zakresie integracji taryfowo-biletowej podejmowane aktualnie przez Województwo Wielkopolskie mają ograniczony charakter i skupiają się przede wszystkim na wspólnych inicjatywach z samorządami, które organizują przewozy w ramach komunikacji miejskiej. Przykładem takiej współpracy jest oferta Bus-Tramwaj-Kolej, realizowana przez Samorząd Województwa wspólnie z Zarządem Transportu Miejskiego w Poznaniu, Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Gnieźnie, a także z operatorami kolejowymi – POLREGIO S.A. oraz Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.

1. Czy Urząd Marszałkowski przewiduje komunikowanie autobusów PKS z pociągami Kolei Wielkopolskich, z jednoczesnym rozszerzeniem ilości autobusów?

Obecnie przewóz osób wykonywany przez przewoźników komercyjnych jakim jest np. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Koninie S.A. to przewozy nastawione zasadniczo na zysk. Samorządy nie mają wpływu na ich ofertę przewozową. Docelowo w przypadku przewozów wojewódzkich na terenie Województwa Wielkopolskiego organizowanie obejmie wyłącznie linie komunikacyjne ujęte w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego tj. 25 linii, na których zaplanowano świadczenie usług publicznych w zakresie wojewódzkich autobusowych przewozów pasażerskich. Jednak prace nad nowelizacją zapisów obowiązującej ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym trwają już bardzo długo, a od ich efektów zależy jaką rolę finalnie będą pełniły województwa w organizacji drogowego publicznego transportu zbiorowego. W wyniku tej niepewności legislacyjnej prace nad organizacją transportu autobusowego nadal są w stadium projektowym.

1. 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.

Zgodnie z założeniami ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dofinansowanie obejmuje wyłącznie przewozy o charakterze użyteczności publicznej i wymaga uruchomienia danego połączenia przez organizatora publicznego transportu zbiorowego m.in. poprzez wybranie operatora. Środki Funduszu przeznaczone są bowiem na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przez dopłatę do ceny usługi. Dofinansowanie obejmuje wyłącznie połączenia nowe lub zlikwidowane na co najmniej 3 miesiące przed wejściem w życie ustawy powołującej fundusz. W związku z powyższym nie zamierzamy aktualnie występować o dofinansowanie z FRPA.

 Z poważaniem

 Z up. Marszałka Województwa

 Wojciech Jankowiak

 Wicemarszałek

Otrzymują:

1. KS x 2 egz.
2. a/a x 1 egz.

Do wiadomości:

1. DO x 1 egz.