

## Wykaz uwag i wniosków, zgłoszonych w procesie konsultacji społecznych, opiniowania oraz uzgodnień projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich”

Uzgodnienia					
L.p.	Podmiot	Opinie	Uwagi	Wnioski	Odniesienie do uwag i wniosków
1.	Marszałek Województwa Dolnośląskiego	Mając na względzie zapisy zawarte w Planie transportowym województwa lubuskiego odnoszące się do połączeń stycznych z województwem dolnośląskim pragnę poinformować, iż uzgadniam pozytywnie przedmiotowe opracowanie. Na szczególną uwagę zasługuje tutaj wskazanie obecnego systemu organizacji połączeń stycznych na trasach Żary — Legnica i Żary — Węgliniec jako pożądanego do kontynuacji. Z punktu Samorządu Województwa Dolnośląskiego korzystne jest także wskazanie w opracowaniu linii komunikacyjnej Leszno — Wschowa — Głogów — Szprotawa — Żagań — Żary jako koniecznej do reaktywacji połączeń pasażerskich.	Pragnę jednak zwrócić uwagę na standard jaki został zaproponowany w kwestii połączeń kolejowych na trasach stycznych w województwem dolnośląskim. Oferta opierająca się na mniej niż sześciu parach pociągów nie jest atrakcyjna dla pasażerów. W mojej opinii liczba par pociągów na odcinkach stycznych z województwem dolnośląskim powinna podlegać odrębnemu porozumieniu pomiędzy Organizatorami, a nie wynikać wprost ze ścisłych zapisów planu transportowego. Częstotliwość powinna być dostosowana do ogólnie przyjętych standardów obsługi kolejowej na liniach regionalnych. Przy założeniu 3 par połączeń w dobie na trasie Żary — Węgliniec nie jest możliwe stworzenie akceptowalnej oferty.	Wnoszę zatem o zapis, że częstotliwość kursowania pociągów na liniach stycznych będzie przedmiotem corocznych uzgodnień rozkładu jazdy, oraz że rozwój oferty przewozowej zmierzać będzie do osiągnięcia pożądanego standardu sześciu par kursów na dobę.	Określony w projekcie Planu transportowego wariant minimalny, stanowi utrzymanie co najmniej oferty obowiązującej w ramach rocznego rozkładu jazdy 2013/2014. Wariant rozwojowy uwzględni uzupełnienie połączeń na odcinku Żary — Węgliniec.  <u>Uwzględniono propozycję zapisu</u> w założeniach dotyczących oferty w wariantcie rozwojowym - str. 168:  <i>„Częstotliwość kursowania pociągów na liniach stycznych będzie przedmiotem corocznych uzgodnień rozkładu jazdy, a rozwój oferty przewozowej zmierzać będzie do osiągnięcia standardu sześciu par kursów na dobę.”</i>
2.	Marszałek Województwa Wielkopolskiego	Plan nie koliduje z wynikami dotychczasowych planów, analiz, studiów, koncepcji oraz założeniami do Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego.	-	-	-
3	Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego	Uzgadniam pod warunkiem uwzględnienia w całości poniższych uwag, umożliwiających wywiązanie się ze wzajemnych zobowiązań podjętych w związku z realizacją wspólnego projektu „Zakup pasażerskiego taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich organizowanych przez Województwa: Lubuskie i Zachodniopomorskie”.  Po uwzględnieniu uwag gwarantujących niezakończoną realizację projektu Zachodniej Grupy Zakupowej uzgadniam przedłożony projekt w całości.	Plan nie obejmuje wszystkich połączeń kolejowych, które będą obsługiwane taborem zakupionym w ramach projektu dofinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Nasze Województwa uzyskując dofinansowanie zobowiązały się do zachowania trwałości projektu przez okres pięciu lat, co oznacza m.in. organizowanie przewozów w zakresie określonym w Studium Wykonalności.	Konieczne jest wprowadzenie zmian uwzględniających w szczególności następujące aspekty:  1 Ujęcie w „Planie” odcinka linii kolejowej nr 351 Poznań — Szczecin, przebiegającego przez obszar województwa lubuskiego, stanowiącego fragment połączenia kolejowego Poznań — Krzyż — Szczecin — Świnoujście. Brak zapisów, obejmujących powyższy odcinek linii kolejowej nr 351 uniemożliwiłyby udział Województwa Lubuskiego w finansowaniu kolejowych przewozów pasażerskich na linii Poznań — Dobiegniew - Szczecin - Świnoujście, uniemożliwiając realizację wspólnego projektu zakupu nowoczesnego taboru kolejowego do obsługi połączeń międzyregionalnych w ramach Zachodniej Grupy Zakupowej. W przyszłości mogłoby stać się to przyczyną cofnięcia dofinansowania unijnego do wymienionego zakupu taboru kolejowego.	Odcinek linii kolejowej nr 351 jest ujęty w projekcie Planu transportowego zarówno w analizie technicznej infrastruktury jak również w analizie potoków pasażerskich. Ponadto odcinek ten został uwzględniony wśród relacji planowanych do uzgadniania z Województwem Zachodniopomorskim. Fragment linii kolejowej bez określenia końca i początku nie spełnia kryteriów odrębnej linii komunikacyjnej w rozumieniu organizacji publicznego transportu zbiorowego. Tym niemniej w celu doprecyzowania istniejących zapisów w tym zakresie <u>uwzględniono zgłoszone uwagi i wnioski w całości</u> , ujmując również na rysunkach fragment linii komunikacyjnej Poznań — Szczecin — Świnoujście.

2. Skorygowanie części graficznej „Planu” polegające na:

a. Oznaczeniu na Rysunku 1 linii kolejowej 351 jako linii wojewódzkiej o charakterze międzyregionalnym (tak samo, jak w przypadku linii kolejowych, po których realizowane są objęte projektem przewozy w relacji Nowa Sól — Zielona Góra — Poznań).

b. Oznaczenie na Rysunku 2 linii komunikacyjnej obejmującej lubuski fragment linii kolejowej 351 (analogicznie jak w przypadku objętej projektem linii komunikacyjnej F5).

3. Wprowadzenie korekty na Rysunku 47 części tekstowej — analogicznie jak w pkt. 2a niniejszego pisma.

4. Wprowadzenie korekty na Rysunku 48 części tekstowej („Planowany układ połączeń bezpośrednich na sieci komunikacyjnej wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym”) — analogicznie jak w pkt. 2b niniejszego pisma.

5. Zastąpienie na stronie 151 części tekstowej „Planu” zapisu:

„Jednocześnie z uwagi na tranzytowy przebieg linii kolejowej nr 351 przez teren województwa lubuskiego, na której uruchamiane są pociągi w relacjach Szczecin — Poznań organizatorem publicznego transportu zbiorowego na tej linii będzie województwo zachodniopomorskie w uzgodnieniu z województwem lubuskimi i wielkopolskim.”

zapisem w brzmieniu:

„Jednocześnie z uwagi na tranzytowy przebieg linii kolejowej nr 351 przez teren województwa lubuskiego, na której uruchamiane są pociągi w relacjach Świnoujście -Szczecin — Poznań, przewozy na tej linii organizowane będą po dokonaniu stosownych uzgodnień pomiędzy województwami: lubuskimi, wielkopolskim i zachodniopomorskim.”

## Opiniowanie

L.p.	Podmiot	Opinie	Uwagi	Wnioski	Odniesienie do uwag i wniosków
1.	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	Całość opinii wyrażonej w piśmie DRRK-WR.022.9.2014.2.MR z dnia 13 maja 2014r. dostępna jest w odrębnym pliku.	<p>Ustalenia Planu MTBiGM zakładają dodatkowo koordynację rozkładów jazdy pociągów wojewódzkich i dalekobieżnych w czasie nie krótszym niż 5 min., ale nie dłuższym niż 30 min. Określenie warunków skomunikowania pociągów wyżej wymienionych kategorii powinno być zdaniem Prezesa UTK uwzględnione również w Projekcie Planu, tym bardziej, że Plan MTBiGM wskazał na Marszałków Województw jako podmioty odpowiedzialne za ich dokonanie. W celu realizacji ustaleń Planu MTBiGM, konieczne jest jednak zapewnienie również integracji rozkładowej pociągów dalekobieżnych z regionalnymi.</p>	-	<p><u>Uwaga uwzględniona</u> w rozdziale dotyczącym „Standardu przewozów i parametrów jakościowych usług przewozowych” – str.181.</p> <p>Jako standard planowego skomunikowania pociągów różnych kategorii, a także środków transportu różnego rodzaju, w ramach zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz stacji węzłowych leżących poza obszarem objętym Planem transportowym, przyjmuje się oczekiwanie w czasie nie krótszym niż 5 minut i nie dłuższym niż 30 minut.</p>
			<p>Plan MTBiGM zawiera również wyniki analizy wykorzystania potencjału demograficznego przez transport kolejowy. Część oznaczonych miejscowości na terenie województwa lubuskiego charakteryzuje się niezadowalającym wykorzystaniem potencjału – w Sulechowie jest ono bardzo złe, w Rzepinie, Nowej Soli i Zbąszynku średnie. W ocenie Prezesa UTK informacja ta powinna zostać uwzględniona w Projekcie Planu i wykorzystana w celu podjęcia działań mających na celu poprawę wykorzystania potencjału powyższych miejscowości poprzez określenie szczególnych warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego.</p>	-	<p>Analiza prezentowana w Planie Krajowym odnosi się wyłącznie do połączeń międzywojewódzkich. Niemniej jednak w treści projektu Planu transportowego (str. 112) zawarta jest informacja, że na niekorzyść kolei wpływa peryferyjne usytuowanie dworca kolejowego w Sulechowie, gdzie lokalizacja dworca autobusowego znajduje się w centrum miasta. Ta bariera powinna zostać zniwelowana poprzez skomunikowanie dworców wewnątrz miasta.</p>
			<p>Cele przedłożonego opracowania nie uwzględniają poprawy standardu podróży, przejawiającego się m.in. jej komfortem, a także zapewnieniem odpowiedniej regularności i częstotliwości połączeń.</p>	-	<p><u>Uwaga uwzględniona</u>, poprzez przeredagowanie zdania na str. 7 w sposób następujący:</p> <p><i>„Plan transportowy obejmuje minimalny wariant funkcjonowania tych linii, oparty o dotychczasowe usługi dofinansowane z budżetu samorządu województwa lubuskiego oraz warianty optymalne i rozwojowe, stanowiące docelowe rozszerzenie oferty przewozowej w kierunku poprawy standardu podróży, przejawiającego się m.in. jej komfortem, a także zapewnieniem odpowiedniej regularności i częstotliwości połączeń.”</i></p>
			<p>Wariant minimalny realizowany będzie na sieci kolejowej określonej jako bazowa. Przedstawione w nim rozwiązania, nie gwarantują obsługi wszystkich miejscowości powiatowych, posiadających dostęp do linii kolejowych - Krosna Odrzańskiego, Sulęcina, Wschowy. Linie te zostały zakwalifikowane do sieci połączeń uzupełniających, uruchamianych w zależności od dostępnych środków finansowych. Tymczasem wyżej wymienione miejscowości są stolicami powiatów o najniższej dostępności do stolic województwa. Rozwiązanie takie nie odpowiada zatem na potrzebę poprawy dostępności</p>	-	<p>Wariant minimalny stanowi utrzymanie oferty obowiązującej w ramach edycji rocznego rozkładu jazdy 2013/2014 z uwzględnieniem połączeń wynikających bezpośrednio z realizacji wymogów projektów taborowych, które otrzymały dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej. Reaktywacja trzech dodatkowych połączeń kolejowych do wymienionych miast powiatowych wymaga znacznego zwiększenia nakładów finansowych. Realizacja założeń projektu Planu transportowego jest w dużej mierze uzależniona od przyszłego finansowania. Z tego względu wszelkie reaktywacje połączeń ujęte zostały wyłącznie w wariantcie rozwojowym.</p>

<p>komunikacyjnej regionu, nie gwarantuje również zapewnienia odpowiednich warunków do integracji transportu organizowanego na szczeblu powiatowym i gminnym z wojewódzkim systemem transportowym.</p>		<p>Poza tym trudno się zgodzić z oceną dotyczącą niskiej dostępności do stolicy województwa dla Krosna Odrzańskiego, które posiada ponad 30 połączeń autobusowych do Zielonej Góry. Sulęcín posiada w dni robocze 9 połączeń autobusowych z Gorzowem Wlkp. Natomiast uruchomienie połączenia kolejowego ze Wschową przed wykonaniem remontu infrastruktury będzie, z powodu niskiej prędkości handlowej, mało atrakcyjne.</p>
<p>Zdaniem Prezesa UTK, warto rozważyć dodanie do uzupełniającej sieci objętej użytecznością publiczną połączenia kolejowego pomiędzy przedstawionymi ośrodkami z wykorzystaniem nieczynnej obecnie linii kolejowej nr 415. Jej reaktywacja wpisywałaby się w Strategię Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego, wskazującą na potrzebę reaktywacji połączeń na lokalnych liniach kolejowych, na których <i>przywrócenie ruchu pasażerskiego wymaga nieznacznych nakładów finansowych</i>. Prędkość w chwili wyłączenia szlaku z eksploatacji wynosiła 60 km/h, dlatego w ocenie Prezesa UTK, wskazane jest przeanalizowanie możliwości przywrócenia ruchu oraz podjęcie współpracy z lokalnymi samorządami w celu reaktywacji połączenia.</p>		<p>Linia kolejowa nr 415 została wykreślona z ewidencji PKP PLK SA i jest obecnie zdewastowana oraz odcięta od publicznej sieci, co opisano w diagnozie stanu infrastruktury ujętej w projekcie Planu transportowego.</p> <p>Określona w Planie transportowym województwa zachodniopomorskiego możliwość zawarcia porozumienia na organizację połączenia międzywojewódzkiego Szczecin - Gorzów Wlkp. przez Myślibórz dotyczy transportu drogowego.</p>
<p>Projekt Planu nie prezentuje szczegółowych relacji kursowania pociągów, a określa jedynie standardy dla poszczególnych odcinków przyjętych w planie linii komunikacyjnych. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. (Dz. U nr 117, poz. 684) w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwanym dalej „Rozporządzeniem”, część tekstowa określa sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej poprzez określenie linii komunikacyjnych na danym obszarze. Celowa rezygnacja z wyznaczenia konkretnych relacji wynika z trudności ułożenia odpowiedniego rozkładu jazdy, a także braków taborowych, stąd Organizator podjął decyzję o zwiększeniu elastyczności kształtowania połączeń, pozostawiając operatorowi większe możliwości decyzyjne. Rozwiązanie to budzi wątpliwości Prezesa UTK, gdyż pomimo zachowania standardów określonych w Projekcie Planu, może dochodzić do dzielenia relacji i niekorzystnego kształtowania oferty.</p>		<p>Projekt Planu transportowego określa zarówno poszczególne linie komunikacyjne jak również całą sieć linii komunikacyjnych, zatem jest w tym zakresie zgodny z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. (Dz. U nr 117, poz. 684).</p> <p>W przypadku nanoszenia każdej relacji pociągu jako odrębnej linii komunikacyjnej, schemat sieci byłby mniej czytelny. Poza tym, operator nie ma żadnych możliwości decyzyjnych w zakresie tworzenia relacji, gdyż to organizator w ramach zawartej umowy określi relacje pociągów w ramach linii komunikacyjnych. Operator bez zgody organizatora nie ma możliwości dzielenia relacji i swobodnego kształtowania oferty.</p>
<p>W ocenie Prezesa UTK, ustalona w Projekcie Planu liczba par połączeń, może uniemożliwić realizację polityki transportowej Unii Europejskiej, zakładającej znaczący wzrost znaczenia transportu publicznego w podróżach na średnie odległości. Zawarta w dokumencie analiza wskazuje, że linie na których uruchamiane są 2-4 par pociągów w ciągu doby, nie są w stanie realizować potrzeb przewozowych</p>		<p>Należy zwrócić uwagę, że przebieg części linii komunikacyjnych pokrywa się, gdyż połączenia realizowane są z wykorzystaniem tych samych odcinków linii kolejowych.</p> <p>Ustalenia projektu Planu transportowego należy zatem odczytywać w skali całej sieci, na której kursują pociągi w różnych relacjach ujętych formalnie w ramy linii</p>

<p>społeczeństwa oraz zapewnić przychodów z biletów na odpowiednim poziomie. Niekorzystnym rozwiązaniem jest zatem planowanie połączeń obsługiwanych przez tak niską liczbę połączeń (np. Nowa Sól - Zielona Góra - Sulechów -Zbąszynek lub Zielona Góra - Rzepin - Frankfurt w wariantach minimalnych). Ponadto, zgodnie z wytycznymi Białej Księgi 2013 <i>{Kolej na działania - mapa problemów polskiego kolejnictwa}</i>, dla połączeń regionalnych wskazane jest zapewnienie częstotliwości w takcie 30-60 minut. Tymczasem proponowane częstotliwości są w wielu przypadkach znacznie niższe, co nie pozwala zapewnić atrakcyjnej, konkurencyjnej w stosunku do transportu samochodowego oferty przewozowej.</p>		<p>komunikacyjnych. Rzeczywista ilość połączeń na danych odcinkach linii kolejowych jest większa.</p> <p>W przypadku linii komunikacyjnych, na których ilość połączeń jest mniejsza od sześciu par pociągów, warianty rozwojowe uwzględniają ich uzupełnienie.</p>
<p>Wątpliwości budzi również oferta przewozowa w relacjach transgranicznych, wykorzystujących linie kolejowe nr 273 i 3 oraz 358, na których przewidziano jedynie dwie pary pociągów w ciągu doby. Dokumenty strategiczne stawiają jako cel sprawne połączenie komunikacyjne Berlina z Zieloną Górą, a także Berlina z Gorzowem Wielkopolskim, w tym utworzenie relacji bezpośredniej. Ponadto, zaproponowana oferta znacząco odbiega od określonej w Projekcie Planu optymalnej ilości połączeń, wynoszącej sześć par pociągów w ciągu doby.</p>		<p>Wobec dotychczasowego niuregulowania kwestii finansowania z budżetu państwa przewozów w strefie transgranicznej, możliwości rozwoju oferty w tym zakresie są ograniczone. Problem omówiono w rozdziale „Finansowanie przewozów w strefie transgranicznej” na str. 201.</p>
<p>Biorąc pod uwagę fakt, że na wybranych trasach konieczne może być wykorzystanie również taboru należącego do operatora, zdaniem Prezesa UTK konieczne jest uzupełnienie dokumentu o wymogi w stosunku do takich pojazdów. W ocenie Prezesa UTK, wskazane jest również określenie wymagań dla nowo zakupowanego taboru kolejowego.</p>		<p><u>Uwaga uwzględniona.</u> Wymogi w stosunku do taboru określono w zakresie ilości miejsc siedzących. Ponadto rozszerzono zapisy na str. 176 obligujące operatora do wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych w posiadanych środkach transportu, w szczególności w zakresie ich dostosowania do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W przypadku pozyskania taboru przez operatora, musi on być wyposażony w wymienione udogodnienia.</p>
<p>Wskazane jest określenie konkretnych rozwiązań na rzecz poprawy bezpieczeństwa podróży, a także ustalenie wzoru oznakowania taboru świadczącego usługi przewozowe na terenie województwa lubuskiego. Zdaniem Prezesa UTK, oprócz obowiązku utrzymania w sprawności istniejących elementów wyposażenia taboru, konieczne jest również wprowadzenie obowiązku zapewnienia przez operatora odpowiedniego wyposażenia, gwarantującego wysoki standard podróży. Wskazane zatem wydaje się wprowadzenie dodatkowych ustaleń, dotyczących zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc siedzących dla pasażerów, miejsca na bagaż, na rowery, a także na wózki dziecięce i inwalidzkie.</p>		<p>Operatorem publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym może być wyłącznie licencjonowany przewoźnik, który spełnia wszelkie wymogi bezpieczeństwa i przepisy obowiązujące na kolei. Kwestia ilości miejsc siedzących została doprecyzowana w planach obsługi taborowej. Z uwagi na szeroki zakres stosowania i wykorzystywania miejsc dla rowerów, wózków i bagaży w pojazdach kolejowych różnego typu, odstąpiono od ustalania limitów w tym zakresie.</p>

<p>W części dotyczącej finansowania usług przewozowych, Projekt Planu zawiera charakterystykę źródeł i mechanizmów finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w której opisane zostały również zasady ustalania rozsądnego zysku. Dokument odnosi się także do prac legislacyjnych nad rozporządzeniem regulującym sposób naliczania rozsądnego zysku. Biorąc jednak pod uwagę przedstawiane obecnie propozycje rezygnacji z określenia sposobu jego naliczania w drodze rozporządzenia (wykreślenie art. 52 ust. 4 z Ustawy PTZ), nieuzasadnione jest zamieszczanie informacji na ten temat w Projekcie Planu, gdyż może to prowadzić do szybkiej dezaktualizacji treści dokumentu.</p>	-	<p><u>Uwaga uwzględniona</u></p>
<p>Projekt Planu nie określił jednak szczegółowego zakresu informacji udostępnianej na stronie internetowej, co zdaniem Prezesa UTK wymaga uzupełnienia przynajmniej o zagadnienia określone w §4 ust. 1 pkt 7 Rozporządzenia.</p>	-	<p>Zagadnienia są ujęte na str. 187</p>
<p>Określając przewidywane sposoby organizacji systemu informacji dla pasażera w zakresie informacji na temat rozkładów jazdy, regulaminów, opłat za przewozy, uprawnień do ulg oraz zintegrowanych węzłów przesiadkowych, Projekt Planu zawiera znaczną ilość powtórzeń ustaleń zawartych w obowiązujących aktach prawnych. Pomimo faktu, że zapisy Projektu Planu zawierają cenne informacje z punktu widzenia organizacji rynku przewozów regionalnych, to w ocenie Prezesa UTK konieczne jest określenie bardziej szczegółowych wytycznych, dostosowanych do specyfiki województwa.</p>	-	<p>Specyfiką województwa jest jego przygraniczne położenie, co uwzględniono w planowanym systemie informacji transgranicznej. Zagadnienia określone w §4 ust. 1 pkt 7 Rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zostały uwzględnione w projekcie Planu, jako wytyczne do tworzenia systemu wojewódzkiego i nie wymagają naszym zdaniem większego precyzowania.</p>
<p>Ponadto, w części dotyczącej sposobu organizacji systemu informacji pasażerskiej w zakresie węzłów przesiadkowych, scharakteryzowano jedynie pożądaną organizację obiektu oraz potencjalną lokalizację zintegrowanych węzłów przesiadkowych na terenie województwa. W ocenie Prezesa UTK, niniejsza część dokumentu powinna jednak przedstawiać pożądaną przez Organizatora rozwiązania w zakresie organizacji systemu informacji pasażerskiej w węzłach, jak np. plany obiektu, drogi dojścia do poszczególnych środków transportu, informacje w zakresie koordynacji połączeń, rozkładu jazdy itp</p>	-	<p>Ogólne zasady rozmieszczania informacji dla pasażerów na obszarach kolejowych, uwzględniające również wizualizację obowiązującą na terenie dworców, a przede wszystkim zapisy Karty UIC nr 413 „Działania usprawniające podróż koleją” zostały opracowane i są wdrażane przez PKP PLK SA.</p> <p>Planowany do wdrożenia system dynamicznej informacji pasażerskiej będzie obejmował również zintegrowane węzły przesiadkowe.</p>
<p>Projekt Planu nie zawiera również rozstrzygnięć dotyczących organizacji systemu informacji pasażerskiej w zakresie koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu, co wymaga uzupełnienia.</p>	-	<p>W projekcie Planu transportowego określono, że przewoźnik zobowiązany jest do przekazania rozkładu jazdy organizatorowi, na którego obszarze wykonuje przewozy. Ma to na celu podanie do publicznej wiadomości odpowiedniej informacji w ramach administrowania systemem informacji dla pasażera.</p>

<p>W Projekcie Planu zabrakło także ustaleń gwarantujących bieżące pozyskiwanie przez pasażerów informacji na temat podróży w trakcie jej trwania. Obowiązek i zakres informacji udostępnianych w trakcie podróży określony został w art. 8 Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Zgodnie z powyższymi przepisami informacja taka powinna dotyczyć co najmniej: usług świadczonych w pociągu, następnej stacji, opóźnień, głównych możliwości przesiadki oraz kwestii bezpieczeństwa i ochrony.</p>	-	<p>Ustalenia w tym zakresie określono poprzez planowane wdrożenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, który spełnia określone funkcje.</p>
<p>Zgodnie z Projektem Planu, w przypadku taboru będącego w posiadaniu województwa lubuskiego, istnieje możliwość udzielania informacji głosowej, nie określono jednak jej zakresu. Wskazane jest zatem ustalenie gwarantowanego zakresu wygłaszanych, bądź wyświetlanych na wyświetlaczach elektronicznych informacji.</p>	-	<p><u>Uwaga uwzględniona</u> w rozdziale „Standard przewozów i parametry jakościowe usług przewozowych” – str. 182, poprzez określenie wymogu zapewnienia wygłaszania dla podróżnych informacji o najbliższym miejscu planowego zatrzymania pociągu oraz wyświetlania informacji o stacji docelowej, trasie przejazdu i najbliższym miejscu planowego zatrzymania.</p>
<p>Konieczne jest określenie warunków skomunikowania pociągów regionalnych z dalekobieżnymi, uwzględniając zasady określone przez Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej w zakresie zapewnienia odpowiedniego czasu koordynacji połączeń regionalnych z ponadregionalnymi, z uwzględnieniem kierunków określonych w Planie MTBiGM. W ocenie Prezesa UTK, koniecznym warunkiem dla zapewnienia sprawnej koordynacji połączeń jest określenie minimalnego i maksymalnego czasu oczekiwania na przesiadkę, dlatego wskazane jest uzupełnienie zapisów Projektu Planu o niniejsze treści.</p>	-	<p><u>Uwaga uwzględniona</u> w rozdziale dotyczącym „Standardu przewozów i parametrów jakościowych usług przewozowych” – str. 181. Jako standard planowego skomunikowania pociągów różnych kategorii, a także środków transportu różnego rodzaju, w ramach zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz stacji węzłowych leżących poza obszarem objętym Planem transportowym, przyjmuje się oczekiwanie w czasie nie krótszym niż 5 minut i nie dłuższym niż 30 minut.</p>
<p>Dodatkowo, biorąc pod uwagę planowane stworzenie warunków do integracji transportu publicznego, organizowanego na różnych szczeblach, zdaniem Prezesa UTK, poza określeniem potencjalnej lokalizacji węzłów przesiadkowych, wskazane jest określenie wytycznych do koordynacji rozkładu jazdy autobusów uruchamianych przez organizatorów niższego szczebla z pociągami regionalnymi.</p>	-	<p>Koordynacja rozkładów jazdy będzie realizowana na podstawie założonego standardu dotyczącego planowych skomunikowań środków transportu różnego rodzaju.</p>
<p>W ocenie Prezesa UTK, istotnym brakiem, utrudniającym integrację systemu transportowego jest nieuwzględnienie w Projekcie Planu zasad organizacji systemu informacji pasażerskiej w zakresie koordynacji połączeń różnych środków transportu oraz w zintegrowanych węzłach przesiadkowych.</p>	-	<p>W projekcie Planu transportowego określono, że przewoźnik zobowiązany jest do przekazania rozkładu jazdy organizatorowi, na którego obszarze wykonuje przewozy. Jest to podstawowa zasada niezbędna do zbudowania wojewódzkiej bazy danych, umożliwiającej funkcjonowanie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w różnych środkach transportu.</p>

		<p>W ocenie Prezesa UTK, wskazane jest również zamieszczenie w Projekcie Planu dodatkowych informacji, określających zasady zawierania umów o świadczenie usług publicznych. Powinny one obejmować m.in. przewidywany okres, na jaki będą one zawierane, zasady rozliczenia z operatorem, a także określenie, czy zamówienia będą dotyczyły wszystkich linii o charakterze użyteczności publicznej na terenie województwa, pakietów linii, czy wybranej linii. Wprowadzenie takich regulacji stanowi w ocenie Prezesa UTK istotną informację dla potencjalnych operatorów i pozwala przygotować odpowiednią ofertę.</p>	-	<p>Zasady zawierania umów o świadczenie usług publicznych określają w szczególności przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011r. nr 5 poz. 13). Informacja dla potencjalnych operatorów zawierana jest ponadto w ogłoszeniu o zamiarze przeprowadzenia takiego postępowania.</p>
		<p>Żaden z dołączonych rysunków nie spełnia jednak jednocześnie wszystkich kryteriów określonych w §5 Rozporządzenia, zatem Projekt Planu jest w tym zakresie niezgodny z obowiązującymi przepisami. W ocenie Prezesa UTK konieczne jest zatem stworzenie dodatkowego rysunku, zawierającego linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej, oznaczone (również w legendzie) granice województwa, oznaczenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych na terenie województwa, a także skalę w formie liczbowej i liniowej oraz objaśnienie użytych symboli.</p>	-	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u> Wszystkie elementy obligatoryjne zawarte zostały na rysunku „Planowany układ linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym” (odpowiednio Rys. nr 48 w części tekstowej projektu Planu transportowego oraz Rys. nr 1 w części graficznej).</p>



## Konsultacje społeczne

L.p.	Podmiot	Opinie	Uwagi	Wnioski	Odniesienie do uwag i wniosków
1.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Dziękujemy za bardzo obszerną i szczegółową część dokumentu dotyczącą transportu kolejowego, wskazującą na ważną rolę tej gałęzi transportu w funkcjonowaniu województwa lubuskiego.	Dotyczy całego dokumentu. Uwaga ogólna w dokumencie stosowany jest skrót Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., tj. „PKP PLK”	Zwracamy się z prośbą o zastosowanie poprawnego i obowiązującego skrótu Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. tj. PKP PLK S.A.	<u>Uwaga uwzględniona</u>
			Współczesny układ sieci kolejowej str. 43  W ostatnim akapicie wyszczególnione zostały inwestycje w infrastrukturę kolejową realizowane w perspektywie finansowej UE na lata 2007 – 2013 ze środków pochodzących z Regionalnego programu Operacyjnego.  Cyt.: „W ramach LRPO zmodernizowane zostały trzy kluczowe dla województwa lubuskiego odcinki oraz wybudowana nowa linia kolejowa, w tym: - Modernizacja odcinka linii nr 203 Gorzów Wlkp. - Kostrzyn - Modernizacja linii nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp. - Modernizacja odcinka linii nr 358 Zbąszynek – Czerwieńsk - Budowa linii nr 436 Czerwieńsk Południe – Czerwieńsk Wschód.”	Aby zapewnić spójność z nazwami projektów ujętych w dokumencie, wspomnianym również w opracowaniu, tj.: Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2015, należy zmienić nazwy projektów, tzn.: - Modernizacja linii kolejowej nr 203 Tczew – Kostrzyn na odcinku Krzyż – Kostrzyn (od km 297,000 do km 343,453) - Modernizacja linii kolejowej nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.  Ponadto, ujęte w PT projekty: „Modernizacja odcinka linii nr 358 Zbąszynek – Czerwieńsk” oraz „Budowa linii nr 436 Czerwieńsk Południe – Czerwieńsk Wschód” znajdują się w WPIK pod nazwą „Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek – Gubin na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk wraz z budową łącznicy Pomorsko Przylep omijającej stację Czerwieńsk, etap I”	<u>Uwaga uwzględniona</u>
			Str. 45 Cyt.: „Wśród kluczowych dla województwa inwestycji w infrastrukturze kolejowej wskazano: - (...) - Rozbudowa i modernizacja infrastruktury linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż - Gorzów Wlkp. – Kostrzyn.”  Na str. 43 ujęto zrealizowane w ramach RPO 2007 – 2013 projekty. Wśród nich znalazła się inwestycja pn.: „Modernizacja odcinka linii nr 203 Gorzów Wlkp. – Kostrzyn”. Z uwagi na powyższe oraz na dotychczasowe ustalenia prowadzone między UM i PKP PLK S.A. wśród priorytetowych dla województwa inwestycji o charakterze regionalnym rozpatruje się realizację inwestycji na linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wielkopolski.		<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Rozbudowa i modernizacja infrastruktury linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż - Gorzów Wlkp. – Kostrzyn jest kluczowym zadaniem ujętym w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020 i nie należy tego utożsamiać i zawężać do nazwy konkretnego projektu realizowanego odcinkowo przez PKP PLK SA.
			Str. 45 Cyt.: „W ramach Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020, który konsultowany był jeszcze na początku 2014 roku, określono że do priorytetów najbliższej perspektywy zalicza się między innymi dostosowanie do wymagań sieci TEN-T korytarza północ – południe (C-E 59		<u>Uwaga uwzględniona</u>

		<p><i>Chałupki – Opole – Wrocław – Szczecin – Świnoujście).</i>”</p> <p>Należy poprawić zacytowany błąd w nazwie korytarza i uściślić do postaci:</p> <p>„W ramach Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020, który konsultowany był jeszcze na początku 2014 roku, określono że do priorytetów najbliższej perspektywy zalicza się między innymi dostosowanie do wymagań sieci TEN-T korytarza północ – południe (C-E 59 Międzylesie – Wrocław – Zielona Góra – Szczecin na odcinku Wrocław – Szczecin).”</p>		
2.	Prezydent Miasta Zielona Góra		<p>Zwracam się z prośbą o zamieszczenie w przedmiotowym dokumencie, w części dotyczącej „planowanej oferty przewozowej na poszczególnych liniach komunikacyjnych” zapisów dotyczących konieczności utworzenia „Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej obszaru Lubuskiego Trójmiasta”, oraz uwzględnienie przedmiotowej inwestycji na załączniku do opracowania.</p> <p>Z dokumentów strategicznych na szczeblu krajowym, w tym między innymi z Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, wynika że dla zwiększenia mobilności przestrzennej mieszkańców niezbędne jest skoordynowanie planowania rozwoju infrastruktury transportowej na szczeblu regionalnym, powiatowym i gminnym. W dokumencie tym wskazuję się wprost na utrzymanie oraz tworzenie nowych połączeń kolejowych (pomiędzy powiatami w województwach lub powiatów z najbliższym obszarem metropolitalnym). Planowane połączenie przebiegać będzie przez obszar miasta Zielona Góra na prawach powiatu, powiatu zielonogórskiego oraz powiatu nowosolskiego, znajdujących się na terenie województwa lubuskiego.</p> <p>Dynamiczny rozwój społeczno-gospodarczy obszaru Lubuskiego Trójmiasta oraz otaczających go miejscowości, narzuca konieczność zaspokojenia ciągle rosnących potrzeb przewozowych wynikających z naturalnej mobilności mieszkańców (w celach zarobkowych, edukacyjnych, rekreacyjnych, towarzyskich itp.).</p> <p>Szybka Kolej Aglomeracyjna obszaru Lubuskiego Trójmiasta (SKALT) z założenia powinna służyć obsłudze potoków podróży między miejscowościami zarówno Lubuskiego Trójmiasta jak i jednostek osadniczych znajdujących się w jego sąsiedztwie. Utworzenie przedmiotowego połączenia przyczyni się do zwiększenia ilości osób korzystających z usług przewozowych kolei, które z racji swojej specyfiki są szybkim, bezpiecznym i ekologicznym środkiem transportu, przez co mogą stanowić alternatywę dla innych środków transportu, zarówno</p>	<p>Wniosek jest zbieżny z założeniami projektu Planu transportowego, gdyż możliwość uruchomienia dodatkowych kursów wyłącznie w obrębie Lubuskiego Trójmiasta została ujęta w ramach linii komunikacyjnej Nowa Sól – Zielona Góra – Sulechów– Zbąszynek (-Poznań). Istniejące zapisy są w tym zakresie wystarczające. Zagadnienie dodatkowych kursów w obrębie Lubuskiego Trójmiasta jest poruszane na str 160, 165 i 166 projektu Planu transportowego.</p> <p>Oczekiwania dotyczące infrastruktury pokrywają się z założeniami określonymi już w projekcie Planu transportowego dla tych samych odcinków linii kolejowych.</p>

				<p>indywidualnego jak i zbiorowego.</p> <p>Za utworzeniem połączenia przemawiają silne powiązania funkcjonalne Lubuskiego Trójmiasta, gdzie migracje ludności pomiędzy poszczególnymi jednostkami osadniczymi są jednymi z największych w województwie.</p> <p>Planowane połączenie komunikacyjne SKALT, stanowić ma uzupełnienie istniejącej sieci połączeń na terenie subregionu Lubuskiego Trójmiasta. Dodatkowo, przy prawidłowo wyznaczonym rozkładzie jazdy połączenia uatrakcyjnią obecną ofertę oraz będą bodźcem zwiększającym potok podróżnych korzystających z usług kolei. W celu optymalizacji oferty, konieczne jest zintegrowanie rozkładu jazdy SKALT z innymi środkami transportu zbiorowego.</p> <p>Do właściwej obsługi linii komunikacyjnej operator powinien zapewnić tabor przystosowany do obsługi osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Przewiduje się lokalizację zintegrowanego węzła przesiadkowego w Zielonej Górze (węzeł regionalny) oraz w Sulechowie i Nowej Soli (węzły lokalne). W związku z powyższym najważniejszymi zadaniami dotyczącymi infrastruktury kolejowej są: - podwyższenie prędkości przejazdowej, - zapewnienie standardowego wyposażenia obsługi podróżnych na każdej stacji lub przystanku (zadaszenia, wiaty, ławki, gabloty do umieszczania informacji, dynamiczny system informacji pasażerskiej, informacji na temat nazwy oraz oznaczeń peronów), - poprawy estetyki i wizerunku stacji i przystanków oraz ich bezpośredniego otoczenia, dostosowanie stacji i przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Najważniejsza wytyczną dla przewoźnika i zarządcy w zakresie konstrukcji rozkładu jazdy jest dostosowanie taktu odjazdu i przyjazdu do oczekiwań i potrzeb mieszkańców.</p>	
3.	Prezydent Miasta Gorzowa Wlkp.	W związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich” pragnę pogratulować Pani Marszałek przygotowania dokumentu o wysokiej wartości merytorycznej, który bez wątpienia wpłynie pozytywnie na jakość transportu zbiorowego w naszym województwie i jednocześnie przekazuję moje wnioski.		<p>Po zapoznaniu się z przedmiotowym planem proszę o uwzględnienie w nim następujących zmian:</p> <p>Podtrzymując swoje stanowisko, przedstawiane w dotychczasowej korespondencji z Zarządem Województwa, a dotyczące konieczności rozszerzenia oferty transportowej na linii kolejowej 203, zwracam się z prośbą o zwiększenie wariantu minimalnego oferty połączeń na powyższej trasie do 10 par pociągów w relacji Kostrzyn - Gorzów Wlkp. — Krzyż z przedłużeniem trzech z nich do stacji Poznań Główny i jednego do Piły (str. 156 Planu). Jednocześnie proszę o zmodyfikowanie wariantu rozwojowego tak, aby uwzględnił dwie kolejne pary pociągów na trasie Kostrzyn - Gorzów Wlkp. — Krzyż z których jeden przedłuży swój bieg do Poznania, a drugi do stacji Piła</p>	<p><u>Wniosek częściowo uwzględniony</u>, poprzez dodanie relacji/linii komunikacyjnej [F6] Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Piła uzgadnianej z Województwem Wielkopolskim. W planie rozwoju połączeń uwzględniono wydłużenie relacji do stacji Poznań Główny dla co najmniej czterech par pociągów osobowych, a także dwóch par do stacji Piła. Należy wyjaśnić, że wariant minimalny stanowi utrzymanie oferty obowiązującej w ramach rocznego rozkładu jazdy 2013/2014 z uwzględnieniem połączeń wynikających bezpośrednio z realizacji wymogów projektów taborowych, które otrzymały dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej.</p> <p>Warianty rozwojowe nie ograniczają terminu wdrażania oraz ilości przyszłych połączeń, które będą uruchamiane w zależności od dostępnych środków finansowych.</p>

			<p>Główna. W związku z dużą aktywnością samorządu województwa lubuskiego związaną z możliwością wprowadzenia połączenia na trasie Gorzów - Berlin oraz zakupem i trwającym procesem homologacji nowych szynobusów, postuluję również o przeniesienie zapisów dotyczących przewozów na odcinku Gorzów - Berlin z wariantu rozwojowego do minimalnego.</p> <p>W ślad za postulowanymi zmianami, wnioskuję o adekwatne zmiany rysunku nr 2 (str. 4 części graficznej Planu), przedstawiającego układ połączeń bezpośrednich w transporcie kolejowym. U uruchomienie wyżej wymienionych połączeń będzie wyjściem naprzeciw oczekiwaniom studentów oraz młodzieży dojeżdżającej do szkół średnich oraz osób korzystających z transportu zbiorowego w codziennych dojazdach do pracy. Jestem przekonany, że korzystając z doświadczeń zdobytych podczas uruchamiania połączeń w porozumieniu z władzami województw wielkopolskiego i dolnośląskiego, możliwym stanie się analogiczny consensus w kwestii rozszerzenia oferty dla północy naszego województwa.</p> <p>Ponadto wnioskuję o uzupełnienie rysunku nr 23 (str. 97 Planu), przedstawiającego ruch pojazdów samochodowych na tle sieci linii kolejowych, o drogę krajową nr 22. Na mapie znalazły się dane dotyczące wielkości ruchu na wspomnianej drodze, jednak jej samej tam nie ma.</p> <p>Licząc na przychylnie potraktowanie moich wniosków, pozostaję z wyrazami szacunku</p>	<p><u>Wniosek uwzględniony</u>. Zmiany uwzględniono również na innych rysunkach.</p> <p><u>Uwaga nieuwzględniona</u>, gdyż na rysunku naniesiono wyłącznie wybrane drogi biegnące wzdłuż linii kolejowych, niezależnie od danych na temat natężenia ruchu na pozostałych drogach.</p>
4.	Grzegorz Kuźniar Żagań	<p>Na stronie 187 jest zawarta informacja że można płacić kartą płatniczą za bilety na stacji Żagań - informacja ta nie znajduje odzwierciedlenia w rzeczywistości, ponieważ od kilku lat nie ma możliwości płacenia kartą na ww. stacji.</p> <p>Brak jest założeń dot. połączenia południowej części województwa (region żarsko-żagański) z północną częścią województwa (tj. Gorzów, Krzyż, Kostrzyn), co wpływa niekorzystnie na ostateczny kształt. We wstępnej części dokumentu wspomniano o społecznej niechęci do przesiadek gdzie rozwiązaniem powinno być wprowadzenie długich, bezpośrednich relacji które jest nawet przez pasażerów przekładane ponad bezpieczeństwo podróży</p> <p>Wspomniana powyżej kwestia dotyczy się również przesiadek w Żarach od strony Żagania w związku z dojazdem w kierunku Węglińca. W przypadku punktu obsługi taboru zlokalizowanego w Żaganianiu, dużego potencjału pasażerskiego w związku z powiazaniami społeczno-gospodarczymi takich miejscowości jak Iłowa czy Jankowa Żagańska z Żaganiem, wskazane byłoby rozpoczynanie i kończenie kursów w Żaganianiu a nie w Żarach - co mogłoby wpłynąć korzystnie na frekwencję.</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona</u>, poprzez uogólnienie zapisu.</p> <p><u>Uwaga uwzględniona</u> w wytycznych dla przewoźnika i zarządcy w zakresie konstrukcji rozkładu jazdy – str. 168. Tworzenie relacji bezpośrednich jest uzależnione od planu obiegu taboru, z tego względu dodano zapis w planie obsługi taborowej – str. 168: „<i>W celu optymalizacji wykorzystania pojazdów spalinowych, dopuszcza się powiązanie z obiegiem dla linii Zielona Góra – Gorzów Wlkp.</i>”.</p> <p>Ustalenia projektu Planu transportowego nie wykluczają takich rozwiązań, gdyż w treści dokumentu zapisano, że z uwagi na powiązanie linii komunikacyjnych należy dążyć do łączenia relacji pociągów w celu uzyskania maksymalnej ilości połączeń bezpośrednich. Będzie to zatem kwestią konstrukcji kolejnych rozkładów jazdy.</p>

5.	Stowarzyszenie "komunikacja.org"	<p>Nasza ogólna opinia nt. projektu lubuskiego Planu transportowego jest pozytywna. Z zadowoleniem witamy przede wszystkim dostrzeganie przez autorów Planu i cały Urząd Marszałkowski ważnej roli publicznego transportu zbiorowego, uzasadnionej bilansem kosztów zewnętrznych. Cieszy także, że Plan, nawet w wariantach minimalnym realizacji, zakłada nie pogarszanie oferty przewozowej względem stanu obecnego. Wyznaczane cele i kierunki działań są sensowne, realistyczne i – jak się wydaje – odpowiadające potrzebom mieszkańców i pasażerów. Na plus należy zaliczyć również dużą zwięźłość, a zarazem treściwość opracowania: pomimo znacznej długości (ponad 200 stron tekstu, wykresów i rysunków) Plan nie jest przegadany, informacje i dane statystyczne przytaczane są sensownie, wyciągane są z nich wnioski. Na podkreślenie zasługuje fakt, że Plan nie został opracowany przez firmę zewnętrzną, ale wysiłkiem pracowników Departamentu Infrastruktury i Komunikacji, co z jednej strony oszczędza pieniądze lubuskiego podatnika, a z drugiej daje gwarancję, że zapisy Planu będą rzeczywiście realizowane.</p> <p>Jeśli chodzi o wady, rzuca się przede wszystkim w oczy nieujęcie w Planie połączeń autobusowych. Autorzy odsyłają wprawdzie do będącej jeszcze w opracowaniu „autobusowej” części Planu transportowego, jednak wyrażony w Planie ich sposób myślenia, (ponieważ obecnie przewozy autobusowe są wykonywane na zasadach komercyjnych, to znaczy, że są dochodowe, to znaczy, że nie pełnią służby publicznej, czyli nie potrzebują dofinansowania ani teraz, ani do roku 2020) budzi poważne wątpliwości. Taki sposób myślenia jest pochodną podejścia autorów Planu bardziej od strony dostępnej sieci komunikacyjnej (kolejowej), bez refleksji nad sensownością prowadzenia przewozów właśnie tymi trasami, niż od strony potrzeb przewozowych, które dopiero determinują wybór odpowiedniego środka transportu. Sygnalizując problem, nie zamierzamy jednak dokonywać pod tym względem żadnych ocen, uznając, że autorzy Planu mieli swoje powody takiego sposobu postępowania.</p>	<p>Przechodząc już do konkretnych zapisów Planu transportowego, dostrzegamy poważne błędy w planowanym sposobie obsługi taborowej linii Kostrzyn – Krzyż oraz linii zelektryfikowanych w województwie. Ponieważ rzecz wymaga dłuższego omówienia, dokonamy jego tutaj, przed przejściem do konkretnych propozycji zmian.</p> <p>Wprowadzenie – plan obsługi taborowej Plan obsługi taborowej poszczególnych linii wykazuje dużą niekonsekwencję. W przypadku linii Kostrzyn – Krzyż autorzy poświęcają dużo miejsca próbie wykazania, że dwuczłonowe szynobusy, posiadające ok. 120-130 miejsc siedzących, wystarczą do obsługi przeciętnych potoków pasażerskich na tej trasie (str. 100-101 i 156-157). Jednak uzasadniając tę tezę, autorzy popełniają rażące błędy, m.in.:</p>		Odniesienie do konkretnych uwag znajduje się poniżej.
			- Maksymalna pojemność dwuczłonowego szynobusu to ok. 260 osób (a nie 300, jak podają autorzy – str. 157).		- Sformułowane w projekcie Planu zdanie stanowi uogólnienie i nie odnosi się ściśle do parametrów konkretnego pojazdu. Pojemność dwuczłonowego pojazdu jest zróżnicowana w zależności od typu/ serii i obejmuje od 132 do 146 miejsc siedzących oraz od 264 do 290 miejsc łącznie. W przedmiotowym zdaniu zmieniono zapis na: „około 300 osób”

			<p>- Osobliwe jest w ogóle podawanie w przypadku tej jednej linii maksymalnej pojemności pojazdów, podczas gdy w przypadku wszystkich innych linii operuje się wyłącznie liczbą miejsc siedzących (str. 159, 161, 163, 166).</p>		<p>- Operowanie maksymalną ilością miejsc wynika z faktu, że głównie w przypadku tej linii obłożenie pociągów przekracza standardowo dostępną ilość miejsc siedzących w pojazdach. Tym niemniej <u>doprecyzowano zapisy</u> również przy innych liniach określając pożądaną łączną ilość miejsc w pojazdach.</p>
			<p>- Popołudniowy potok pasażerski nie rozkłada się na kilka kursów uruchamianych w godzinach 14:00 – 16:00 (str. 157). W obecnym rozkładzie jazdy (maj 2014) w tych godzinach nie odjeżdża w kierunku Krzyża ani jeden pociąg (kursy wykonywane są o 13:44 i 16:04)! Trzy duże potoki pasażerskie: szkolny, pracowniczy i osób udających się do Poznania, upychane są w jednym 130-miejscowym szynobusie.</p>		<p>- Obecny rozkład jazdy jest wynikiem ograniczeń i zmian wprowadzanych przez zarządcę infrastruktury PKP PLK SA, na które organizator nie ma dostatecznego wpływu.</p>
			<p>- Choć skrajne wartości napelnienia pojazdów zawyżają wskaźnik średniego maksymalnego zapelnienia (str. 101), to jednak należy pamiętać, że jednocześnie jest on zaniżany przez kursy późnowieczorne i w dni wolne od pracy, prawdopodobnie więc bilans wychodzi na zero. Oczywiście, pociąg to nie samolot, może wejść do niego więcej osób, niż wynosi tylko liczba foteli. Jednak czy konieczność stania w ścisiku przez ponad dwie (z Gorzowa do Poznania) lub prawie trzy godziny (z Kostrzyna) można nazwać podróżowaniem w komfortowych, czy nawet znośnych warunkach? Przy zbyt dużym napelnieniu pojazdu klimatyzacja się nie wyrabia, nie da się przejść nawet kilku metrów, aby skorzystać z toalety, wejście do pojazdu z wózkiem dziecięcym czy rowerem graniczy z cudem. Napelniania przekraczające maksymalną pojemność pojazdu zagrażają w ogóle bezpieczeństwu. Wiemy o zdarzających się przypadkach omdleń i zasłabnięć, pociągach łapiących opóźnienia i z trudem zamykających drzwi z powodu wielkiej liczby pasażerów; podróżnych z ważnym biletem, zostawianych na peronie...</p>		<p>- Zdanie odnosi się do pojedynczego kursu, dla którego większe obłożenie w piątki i niedziele zawyża średnią całotygodniową.</p>
			<p>Pełna zgoda co do tego, że przy standardowym napelnieniu szynobusu w ciągu dnia, liczba 120-130 miejsc siedzących jest i będzie zupełnie wystarczająca. Jednak w godzinach szczytu i w przypadku kursów do Poznania łączenie pojazdów w trakcji podwójnej powinno być nie sugestią (ograniczoną w dodatku tylko do dwóch dni w tygodniu), ale regułą. Alternatywą może być zwiększenie liczby kursów lub nawet ich dublowanie, np. na odcinku Poznań – Krzyż przez pociągi z/do Szczecina.</p>		<p>- Już obecnie łączenie pojazdów w trakcję podwójną jest planowo ujęte w rozkładzie jazdy w dni o zwiększonych potokach pasażerskich. Problem został ujęty w planowanie obsługi taborowej - str. 157.</p>

<p>Z kolei w przypadku innych linii komunikacyjnych, o mniejszych potokach pasażerskich, autorzy nakazują stosowanie taboru o 180 fotelach. Taka wielkość wynika oczywiście z pojemności jednostek EN57, będących podstawą kolejowej komunikacji regionalnej w całej Polsce i użytkowanych przez obecnego operatora. Jednak wielkość ta nie jest w żaden sposób uzasadniona wielkością potoków pasażerskich – np. na linii Rzepin – Zbąszynek średnie maksymalne napelnienie pojazdu wynosi ok. 60 osób (dla porównania: na linii Kostrzyn – Krzyż ok. 89 osób). Zauważmy, że chociaż obecnie obsługę zelektryfikowanych linii w województwie obsługuje przewoźnik, dla którego EN57 to podstawa parku taborowego, nie można wykluczyć, że do roku 2020 w którymś postępowaniu przetargowym wyłoniony zostanie inny przewoźnik, dysponujący innym taborem. Wymóg zapewnienia aż 180 miejsc siedzących drastycznie ogranicza możliwości zastosowania pojazdów innych niż przestarzałe EN57 – nowszych, bardziej ekonomicznych i komfortowych – i praktycznie wyklucza możliwość pozyskania taboru fabrycznie nowego. Ze względu na pewne rozwiązania konstrukcyjne, współcześnie produkowane składy trzyczłonowe mają tylko 170 foteli. Przewoźnik, który ewentualnie chciałby kupować nowe pociągi, musiałby zatem kupować składy czteroczłonowe, mając pełną świadomość, że będą one wozily głównie powietrze (średnio 60 osób na ponad 200 miejsc siedzących i 430-450 miejsc ogółem!), a zatem wycofa się z zakupów. Ustalenie tak wysokiego limitu praktycznie uniemożliwia również obsługę tych połączeń taborem spalinowym, co np. w przypadku linii Zbąszynek – Rzepin pozwoliłoby na wydłużenie kursów do Frankfurtu nad Odrą. Zatem w przypadku linii Zielona Góra – Rzepin – Kostrzyn (- Szczecin), Zielona Góra – Nowa Sól – Głogów (-Wrocław) oraz Zbąszynek – Świebodzin – Rzepin wskazane jest ustalenie wymogu zapewnienia przez operatora pojazdów o ilości miejsc siedzących co najmniej 120.</p>		<p>- Uwaga dotycząca minimalnej pojemności taboru na liniach zelektryfikowanych <u>została częściowo uwzględniona</u> dla linii Zbąszynek – Rzepin o relatywnie mniejszym potoku pasażerskim.</p> <p>W przypadku pozostałych linii, które prowadzą w kierunku sąsiednich województw, ograniczenie liczby miejsc siedzących do 120 pogorszyłoby istniejący obecnie standard podróżowania. Należy mieć na uwadze, że obieg taboru wewnątrz województwa lubuskiego są również powiązane z relacjami do Szczecina, Poznania i Wrocławia. Uwzględniając oferty krajowych producentów obejmujące różne konfiguracje członów i miejsc siedzących a także możliwe modernizacje starego taboru, wymóg dotyczący minimalnej ilości stałych miejsc siedzących zostaje zmieniony na 170.</p>
	<p>Str. 32-33. „Kategorie masowe stosowane w cenniku 2012/2013 obejmowały przedział do 60 ton włącznie oraz przedział powyżej 60 ton do 150 ton włącznie.”  <i>„Wszystkie pozostałe dwuczłonowe pojazdy spalinowe pięciu różnych serii (potocznie również często nazywane szynobusami), zawierają się w tym samym przedziale masowym co trzyczłonowe elektryczne zespoły trakcyjne. Zatem koszt dostępu do infrastruktury dla większości pojazdów jest obecnie zbliżony, a różnice w cenie dotyczące odcinków linii kolejowych, na których są dostępne urządzenia elektrycznej sieci trakcyjnej dotyczą wszystkich pojazdów, niezależnie od rodzaju napędu.”</i>  Obecnie (cennik na 2014 r.) cennik stawek dostępu do</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona</u></p>

<p>infrastruktury kolejowej PKP PLK różnicuje następujące przedziały masowe: poniżej 60 t, 60-120 t oraz 120-180 t (oraz wyższe). Tak więc koszt uruchomienia dwuczłonowego autobusu szynowego jest mniejszy od elektrycznego zespołu trakcyjnego. Prosimy o poprawienie powyższych fragmentów tekstu w celu dostosowania ich do sytuacji obecnej.</p>	
<p>Str. 52. Prosimy o uzupełnienie wykazu linii, dla których nie wyklucza się ponownego rozważenia możliwości wykorzystania tych linii w ruchu pasażerskim o odcinek linii nr 364 Wierzbno – Rzepin na odcinku Międzychód – Wierzbno – Międzyrzecz. Linia ta jest przywoływana w kontekście możliwej reaktywacji przewozów w innych miejscach Planu transportowego (m.in. str. 171). Przypuszczamy, że pominięcie jej w wykazie na str. 52 wynika ze zwykłego przeoczenia. Linia ta jest przejezdna, wykorzystywana w ruchu towarowym, ma również duże znaczenie turystyczne (jeżdżą tędy pociągi turystyczne od strony Poznania).</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona</u></p>
<p>Str. 100-125. Prosimy o podanie na wykresach przedstawiających sumaryczne potoki podróźnych na poszczególnych liniach kolejowych w roku 2012 bądź w treści opracowania informacji o potoku podróźnych w przeliczeniu na jeden kurs (średniej liczba pasażerów w pociągu na najbardziej obłożonym odcinku trasy, np. w przypadku linii Kostrzyn – Krzyż na stacji Santok). Dane prezentujące sumaryczne potoki pasażerskie mogą być mylące, gdyż wielkość tych potoków jest w dużej mierze uzależniona od oferty przewozowej (liczby połączeń) na danej linii. Doświadczenia z innych regionów Polski (<i>Pasażerskie przewozy kolejowe na tle Europy - casus województwa śląskiego w kontekście Kolei Śląskich</i>. Centrum Zrównoważonego Transportu. Warszawa – Katowice 2013) wskazują, że wraz ze rozbudowywaniem lub ograniczaniu oferty połączeń kolejowych na danej linii, analogicznie zwiększa się lub zmniejsza sumaryczny potok pasażerski na tej trasie, przy czym liczba pasażerów przypadająca na jeden kurs pozostaje z grubsza <i>constans</i> (w rzeczywistości jest nawet skorelowana dodatnio: ograniczenie oferty o 50% – np. wycięcie 4 z 8 kursów na danej trasie – w ciągu 1 roku skutkuje utratą 60-70% pasażerów; odwrotnie: dwukrotne zwiększenie częstotliwości kursowania SKR Tychy dało efekt w postaci 180-procentowego wzrostu liczby podróźnych; podobne korelacje zaobserwowano również w woj. lubelskim).</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u>. Zależność pomiędzy ofertą a ilością podróźnych wykazano w rozdziale „Rentowność linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym” - str. 140 – 146.</p>
<p>Str. 101. Prosimy o uzupełnienie Tabeli 6 (Najczęściej wybierane relacje w obu kierunkach na odcinku Krzyż – Kostrzyn) o pozycję podającą liczbę pasażerów udających się w kierunku Piły i Bydgoszczy. Alternatywnie można też stosowną informację, dotyczącą sumarycznej liczby podróźnych w tych kierunkach, zamieścić w treści opracowania. Z tabeli 6 w jej obecnej formie nie da się wywnioskować, czy</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona</u> poprzez umieszczenie dodatkowej informacji w treści opracowania, nad Tabelą nr 6. Uwzględnienie w tabeli nr 6 samej relacji do Piły wymagałoby jej zwiększenia o kolejne pięć wierszy, gdyż udział pasażerów z Gorzowa Wlkp. wynosił ok. 13,5 tys.</p>



<p>relacje z północnej części woj. lubuskiego w kierunku Pily i Bydgoszczy cieszą się popularnością wśród podróżnych, a w związku z tym, czy zasadne jest przedłużenie do tych dwóch miast wybranych kursów na linii Kostrzyn – Krzyż. Tabela pomija ponad 360 tys. pasażerów, zaś najniższa przytaczana wartość to ponad 21 tys. osób. Możliwe zatem, że dane, o których przytoczenie wnioskujemy, zaginęły gdzieś na dalszych miejscach tabeli, pomimo iż mogły być nawet dość duże. Zauważmy, że w innym miejscu Planu transportowego autorzy postawili tezę o dużym znaczeniu przewozów w relacji Nowa Sól – Poznań na postawie zaledwie 3,0 tys. przejazdów (str. 116), a także Kostrzyn/Rzepin – Wrocław Gł. na podstawie odpowiednio 8,2 i 4,3 tys. przejazdów (str. 114).</p>	
<p>Str. 101. Proponujemy całkowicie przeformułować akapit: „W roku 2013 napełnienie składów często przekraczało dostępną ilość miejsc siedzących, choć nie przekraczało maksymalnej pojemności pojazdu. W skrajnych przypadkach ilość pasażerów przekraczała maksymalną ilość miejsc w pociągu, a sytuacje te dotyczyły wyłącznie relacji bezpośrednio przedłużonych do Poznania. Ekstremalne wartości występują w tych pociągach wyłącznie w piątki i w niedziele, gdzie na stacji w Gorzowie Wlkp. częstokroć wsiada ponad 200 osób, przy istniejącym już zapełnieniu miejsc siedzących na stacji początkowej w Kostrzynie. Choć skrajne wartości występują dwa dni w tygodniu i zawiązują wskaźnik średniego maksymalnego zapełnienia, to w celu zapewnienia komfortu podróżowania należy brać pod uwagę konieczność zwiększenia w tych dniach pojemności składu poprzez łączenie pojazdów w trakcji podwójnej.” Akapit zawiera błędne obserwacje i naciągane wnioski, co opisano we wprowadzeniu do niniejszych uwag.</p> <p>Proponujemy następującą redakcję (pogrubiono fragmenty dodane): „W roku 2013 napełnienie składów często przekraczało dostępną ilość miejsc siedzących. W skrajnych przypadkach ilość pasażerów przekraczała maksymalną ilość miejsc w pociągu. Sytuacje te dotyczyły <b>przede wszystkim</b> relacji bezpośrednio przedłużonych do Poznania, <b>a zapełnienie składów występowało szczególnie na odcinku Krzyż – Poznań</b>). Ekstremalne wartości występują w tych pociągach <b>zwłaszcza</b> w piątki i w niedziele, gdzie na stacji w Gorzowie Wlkp. częstokroć wsiada ponad 200 osób, przy istniejącym już zapełnieniu miejsc siedzących na stacji początkowej w Kostrzynie. <b>Na wystąpienie takich sytuacji wpływ miał także nieszczęśliwie ułożony rozkład jazdy, zgodnie z którym po odjeździe pociągu w kierunku Krzyża ok. godz. 13:45-13:50, następny pociąg odjeżdżał dopiero ok. godz. 15:50-16:00, kumulując trzy bardzo duże potoki podróżnych: szkolny, pracowniczy i osób udających się do Poznania. W</b></p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona</u> w treści dokumentu. Większość zaproponowanych zapisów nie wnosi nowej treści do sprawy, a jedynie uwypukla problem dużego obłożenia pociągów na trasie Kostrzyn – Krzyż. Dostępne wyniki kontroli zapełnienia w 2013 roku nie dają podstaw do formułowania tezy o notorycznym przepełnieniu wszystkich składów.</p> <p>Problem ten został uwzględniony w planowanej ofercie przewozowej dla tego odcinka.</p>

<p>celu zapewnienia komfortu podróżowania <b>w godzinach szczytu przewozowego</b> (zwłaszcza w piątki i w niedziele) <b>niezbędne jest</b> zwiększenie pojemności składów poprzez łączenie pojazdów w trakcji podwójnej, <b>a także modyfikacja rozkładu jazdy w celu zwiększenia liczby kursów w tych godzinach.</b>"</p>	
<p>Str. 139. Prosimy o uzupełnienie wykresu na rysunku 42 o wartości procentowe.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona</u></p>
<p>Str. 140. W rozdziale dotyczącym rentowności linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym całkowicie pomięto fakt, że na komercyjnych zasadach wykonują przewozy także pociągi interREGIO. Pociągi te kursują także w woj. lubuskim (IR Mewa i IR Portowiec ze Szczecina do Warszawy, weekendowy IR Starosta/Rusalka z Warszawy do Zielonej Góry i z Zielonej Góry do Poznania). Dodatkowo ceny biletów w taryfie interREGIO (31,90 zł na odległość do 140 km) są niższe od cen biletów na pociągi TLK, wykonujących służbę publiczną i objętych dofinansowaniem Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Połączenia interREGIO cieszą się także dużą popularnością wśród pasażerów, m.in. ze względu na możliwość obliczenia ceny na podstawie łącznej odległości taryfowej. Niezależnie od intencji autorów Planu transportowego, pominięcie tego ważnego elementu rynku kolejowych przewozów pasażerskich wydaje nam się poważnym błędem, domagając się odpowiedniego uzupełnienia i omówienia.</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona</u>, poprzez uwzględnienie w Tabeli nr 19 ceny za przejazd pociągiem InterREGIO. Poza tym zawarte w Planie transportowym analizy rentowności odnoszą się do pociągów o charakterze służby publicznej, dla których organizatorem jest Marszałek Województwa.</p>
<p>Str. 150-152. Proponujemy zmianę numeracji linii komunikacyjnych: linia Zielona Góra – Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski powinna otrzymać numer [F1]. Zmiana ma charakter drobny, ale bardzo znaczący. Określenie jako pierwszej linii w województwie trasy łączącej obie stolicy, będzie wyraźnym wskazaniem na dostrzeżenie równej wartości każdej z nich, manifestacją integralności województwa oraz ukierunkowaniem na to, co łączy, a nie na to, co dzieli.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p>
<p>Str. 150-151. Prosimy o uzupełnienie linii i możliwych relacji pociągów o połączenia z Kostrzyna do Piły. W sieci bazowej:  2. (Berlin-) Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Krzyż (- Poznań/Piła)  W relacjach/liniach uzgadnianych z województwem wielkopolskim:  1. Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Poznań [F4]  2. Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Piła [F2]  (dalsze relacje zgodnie z kolejnymi numerami)  Połączenia do Piły mogą odbywać się w ramach planowanych linii F2 lub F4, lub tworzyć nową linię, np. F6 (wtedy połączenie Międzyrzecz – Sulęcín – Rzepin otrzyma numer F14). Brak ujęcia możliwości wydłużania połączeń do Piły i Bydgoszczy w tym miejscu Planu transportowego, może stanowić poważną przeszkodę w ich uruchomieniu w przyszłości w przypadku</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p>

<p>stwierdzonego dużego zainteresowania pasażerów. Zapis o bezpośrednich połączeniach Gorzów – Piła pojawia się w innych miejscach Planu transportowego (m.in. str. 156, 209), zatem przypuszczamy, że pominięcie jej w wykazie na str. 150-151 wynika ze zwykłego przeoczenia.</p>	
<p>Str. 156. Prosimy o dopisanie w wariantie rozwojowym oferty na linii Kostrzyn – Krzyż postulatu wydłużenia do stacji Piła Główna co najmniej 2 par pociągów (oczywiście po uzgodnieniu z organizatorem przewozów na obszarze województwa wielkopolskiego). Dodanie stosownego zapisu będzie spełnieniem postulatu wyrażanego m.in. na str. 156 i 209 Planu transportowego.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p>
<p>Str. 157. Zgodnie z tym, co opisano we wprowadzeniu do niniejszych uwag, wnioskujemy o przeformułowanie akapitu: <i>„Przeciętne zapotrzebowanie na przewóz osób na tej trasie wymaga zastosowania taboru z ilością co najmniej 130 miejsc siedzących i łącznej pojemności do 300 osób. Należy jednak brać pod uwagę zwiększone obłożenie, które występuje na kursach porannych, dowożących pasażerów na godzinę 8:00 do Gorzowa Wlkp. zarówno od strony Krzyża jak i Kostrzyna. Analogiczna sytuacja występuje w godzinach popołudniowych, choć w tym czasie potok rozkłada się na kilka kursów uruchamianych w godzinach 14:00 – 16:00. Rozłożenie ilości pasażerów w czasie wynika z różnych godzin, o których kończą się zajęcia szkolne, w przeciwieństwie do stałej godziny rozpoczęcia tych zajęć. Kumulacja przewozów następuje w piątki i niedziele, z przewagą na odcinku w kierunku Krzyża. W piątki i dni przedświąteczne celem podróży jest Gorzów Wlkp. a w niedziele i ostatnie dni świąt kierunkiem docelowym jest Poznań. Wzmożony ruch jest w tych przypadkach generowany głównie przez studentów poznańskich uczelni. W celu zabezpieczenia prawidłowej obsługi tego potoku planuje się obsługę w trakcji wielokrotnej do dwóch pojazdów. Łączna ilość miejsc siedzących uzyskana poprzez połączenie dwóch pojazdów dwuczłonowych zapewni jednorazowo 260 miejsc siedzących oraz umożliwi przewiezienie łącznie w danej chwili ok. 520 pasażerów.”</i></p> <p>Proponujemy następującą redakcję (pogrubiono fragmenty dodane):</p> <p><i>Przeciętne zapotrzebowanie na przewóz osób na tej trasie wymaga zastosowania taboru z ilością co najmniej 130 miejsc siedzących. Należy jednak brać pod uwagę zwiększone obłożenie, które występuje na kursach porannych, dowożących pasażerów na godzinę 8:00 do Gorzowa Wlkp. zarówno od strony Krzyża jak i Kostrzyna. Analogiczna sytuacja występuje w godzinach popołudniowych, choć w tym czasie <b>należy dążyć do rozłożenia potoku pasażerskiego</b> na kilka</i></p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona</u> poprzez preredagowanie treści dokumentu.</p>

				<p>kursów uruchamianych w godzinach 14:00 – 16:00. Rozłożenie ilości pasażerów w czasie wynika z różnych godzin, o których kończą się zajęcia szkolne, w przeciwieństwie do stałej godziny rozpoczęcia tych zajęć. <b>Z dużym obłożeniem należy się też liczyć w przypadku kursów przedłużonych do Poznania (zwłaszcza na odcinku Krzyż – Poznań).</b> Kumulacja przewozów następuje w piątki i niedziele. Aby zapewnić niezbędny komfort podróży, <b>w przypadku kursów, dla których średnia frekwencja na całej trasie regularnie będzie przekraczać 100% miejsc siedzących w pojeździe, wybrany operator zobowiązany jest użyć pojazdów o większej pojemności bądź łączyć pojazdy w trakcji wielokrotnej, w celu uzyskania odpowiedniej podaży miejsc siedzących.</b></p>	
			<p>Str. 159, 161, 163. Prosimy o obniżenie wymogu liczby miejsc siedzących do 120 oraz o dopuszczenie obsługi połączeń pojazdami innymi, niż elektryczne zespoły trakcyjne. Proponujemy zastąpienie fragmentów: „Do obsługi linii (...) wybrany operator musi zapewnić standardowe elektryczne zespoły trakcyjne o ilości miejsc siedzących co najmniej 180. W przypadku zwiększonych potoków pasażerskich na obszarze województwa zachodniopomorskiego, w relacjach bezpośrednio wydłużonych do Szczecina (odpowiednio: Wrocławia), możliwe będzie wzmocnienie składów o dodatkowe jednostki na stacji Kostrzyn (odpowiednio: Głogów).” następującymi sformułowaniami: „Do obsługi linii (...) wybrany operator musi zapewnić pojazdy o ilości miejsc siedzących co najmniej 120. Preferowanym typem taboru są elektryczne zespoły trakcyjne. Aby zapewnić niezbędny komfort podróży, w przypadku kursów, dla których średnia frekwencja na całej trasie regularnie będzie przekraczać 100% miejsc siedzących w pojeździe, wybrany operator zobowiązany jest użyć pojazdów o większej pojemności bądź łączyć pojazdy w trakcji wielokrotnej, w celu uzyskania odpowiedniej podaży miejsc siedzących.”</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo poprzez ograniczenie wymogu liczby miejsc do 120 na linii Zbąszynek – Rzepin o relatywnie mniejszym potoku pasażerskim, oraz do 170 na pozostałych liniach zelektryfikowanych. W przypadku linii, które prowadzą w kierunku sąsiednich województw, ograniczenie liczby miejsc siedzących do 120 pogorszyłoby istniejący obecnie standard podróżowania.</p> <p>Z uwagi na możliwość zwiększenia konkurencyjności na rynku przewozów kolejowych, przy zachowaniu standardu jakości podróży, wymóg stosowania elektrycznych zespołów trakcyjnych został zmieniony na wymóg stosowania zespołów trakcyjnych ze wskazaniem preferowanego napędu elektrycznego.</p>	
			<p>Str. 164. Prosimy o zwiększenie w wariantcie rozwojowym liczby planowanych połączeń na linii Zielona Góra – Rzepin – Frankfurt (Oder) do 4 par pociągów. W obecnej wersji wariant rozwojowy zakłada wyłącznie wydłużenie relacji obecnych pociągów do Berlina. Będzie to jednak trudne pod względem technicznym z wykorzystaniem obecnie dostępnego taboru: dwuczłonowe szynobusy mają zbyt małą pojemność, aby kursować po najważniejszej linii kolejowej w całej Brandenburgii (obecnie linię RE1 z Frankfurtu do Brandenburga/Magdeburga obsługują 5-wago-nowe piętrowe pociągi push-pull). Mało prawdopodobne, aby strona niemiecka w ogóle zgodziła się na takie rozwiązanie. Natomiast zwiększenie liczby połączeń Zielonej Góry z</p>	<p>Uwaga uwzględniona poprzez prerעדagowanie zdania - str. 164: „Wariant rozwojowy obejmuje możliwość zwiększenia częstotliwości kursów do Frankfurtu (Oder) z ewentualnym wydłużeniem relacji do Berlina, co jednak jest uzależnione od organizatora po stronie niemieckiej oraz uregulowania kwestii właściwego organizatora po stronie polskiej.”</p>	

				<p>samym Frankfurtem (gdzie jest możliwa szybka i nieuciążliwa przesiadka), jak najbardziej leży w zasięgu możliwości i kompetencjach naszego województwa. Będzie także z większą korzyścią dla pasażerów, umożliwiając im swobodniejsze i elastyczniejsze planowanie swoich podróży. Sami zresztą autorzy Planu kilkakrotnie przypominają (str. 30, 121, 144, 146), że linie, na których oferta ograniczona została do minimum (do 1-3 par tzw. alibi-zug'ów) nie są w stanie zrealizować potrzeb przewozowych wynikających ze struktury przewozów. W rzeczywistości zwiększenie liczby połączeń o przynajmniej jedną parę (kursującą według rozkładu: Zielona Góra 12:00 – FFO 13:55 oraz FFO 14:05 – Zielona Góra 16:00) jest możliwe już teraz praktycznie od ręki, z wykorzystaniem kursującego na tej trasie pojazdu Kolei Niemieckich (DB) serii VT646.</p>	
				<p>Str. 166. Prosimy o wykreślenie słów: „<i>Impulsy wyposażone będą w klimatyzację, monitoring, gniazdka pozwalające podłączyć zasilacz do laptopa lub telefonu komórkowego, toalety w systemie zamkniętym, przystosowane dla osób niepełnosprawnych, z ograniczoną możliwością poruszania się oraz matek z dziećmi.</i>” Zdanie to jest całkowicie niepotrzebne. Podobne sformułowania nie pojawiają się przy omawianiu żadnego innego typu pojazdów ani linii komunikacyjnej. Nie ma zatem powodu, aby pojawiały się i w tym miejscu.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona</u> poprzez preredagowanie zdania.</p>
				<p>Prosimy o uwzględnienie naszych uwag w ostatecznej redakcji Planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich.</p>	<p><u>Większość uwag uwzględniono.</u></p>
6.	<p>Patryk Nisiewicz Witold Dopierała Gorzów Wielkopolski</p>			<p>1. Monitorowanie realizacji remontu estakady w Gorzowie Wielkopolskim.</p>	<p>Określone w projekcie Planu transportowego oczekiwania w stosunku do infrastruktury kolejowej, obejmują likwidację stałych ograniczeń prędkości na całym odcinku linii nr 203. Odtworzenie parametrów technicznych tej linii nie będzie możliwe bez remontu estakady kolejowej w Gorzowie Wlkp. Mając jednak na uwadze, iż jest to newralgiczny element infrastruktury tego odcinka <u>uwzględniono wniosek</u> poprzez rozszerzenie zapisu w sposób akcentujący remont estakady. – str. 157.</p>
7.	<p>Michał Obiegło Prezes Stowarzyszenia Zachodni Ośrodek Polityki Regionalnej</p>			<p>2. Wprowadzić w minimalnym wariantie wraz z organizatorem przewozów kolejowych na terenie województwa wielkopolskiego ofertę przewozową służącą jak najszerzej grupie podróżnych poprzez wydłużanie relacji Kostrzyn – Krzyż do Pily i Poznania.</p>	<p><u>Wniosek zbieżny z zapisami projektu Planu</u>, gdyż połączenia do Poznania są ujęte w wariantcie minimalnym, natomiast połączenia do Pily po dodatkowym przeanalizowaniu zostaną ujęte w wariantcie rozwojowym.</p>

				<p>3. Uwzględnić w minimalnym wariantcie połączenie Gorzów Wlkp. - Berlin.</p>	<p><u>Wniosek nieuwzględniony</u>, gdyż wariant minimalny stanowi utrzymanie oferty obowiązującej w ramach edycji rocznego rozkładu jazdy 2013/2014 z uwzględnieniem połączeń wynikających bezpośrednio z realizacji wymagań projektów taborowych, które otrzymały dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej.</p> <p>Warianty rozwojowe nie ograniczają terminu wdrażania oraz ilości przyszłych połączeń, które będą uruchamiane w zależności od dostępnych środków finansowych.</p>
				<p>4. W wytycznych dla przewoźników i zarządcy do konstrukcji rozkładu jazdy w połączeniu Gorzów Wlkp. – Zielona Góra uwzględnić poniższe priorytety:</p> <p>a. podstawowym zadaniem jest obsługa potoków pasażerskich z Zielonej Góry, Międzyrzecza i Skwierzyny, które występują w godzinach porannych oraz w kierunkach przeciwnych w szczycie popołudniowym. Istotne jest zapewnienie dojazdów do Gorzowa Wlkp. na godzinę 7.00 i 8.00 oraz umożliwienie powrotów w dogodnych godzinach popołudniowych. Odjazdy z Gorzowa Wlkp. powinny umożliwiać powrót młodzieży szkolnej najwcześniej po zakończeniu siódmej godziny lekcyjnej oraz po ośmiu godzinach pracy rozpoczętej pomiędzy 7.00 i 8.00. Rozkład jazdy powinien uwzględniać również dwunastogodzinny tryb pracy w godzinach 7.00–19.00.</p> <p>b. oczekiwane przez mieszkańców Gorzowa Wlkp., Skwierzyny, Międzyrzecza i okolic jest skomunikowanie w Zbąszynku z pociągami do pozostałych regionów Polski.</p>	<p>Ad. a: <u>Wniosek zbieżny z zapisami projektu Planu</u>, w którym określono, że w wariantcie minimalnym oferta uwzględnia obsługę potoku szkolnego i części pracowniczego w kierunku Gorzowa Wlkp. co wymaga uruchomienia w dni robocze dodatkowej pary pociągów relacji Zbąszynek – Gorzów Wlkp. W wariantcie rozwojowym wskazano uzupełnienie ilości pociągów o dodatkowe dwie pary pociągów na odcinku Zbąszynek – Gorzów Wlkp. Dodatkowe połączenia powinny polepszyć dojazdy do szkół w Międzyrzeczu oraz do zakładów pracy w Gorzowie Wlkp. i umożliwiać dogodny powrót, bez konieczności długiego oczekiwania na przejazd.</p> <p>Ad. b: <u>Wniosek zbieżny z zapisami projektu Planu</u>, gdzie określono skomunikowanie w Zbąszynku z pociągami w kierunku Poznania, przez który musi przejechać każdy pociąg jadący dalej w głąb Polski.</p>
				<p>5. W wytycznych dla przewoźników i zarządcy do konstrukcji rozkładu jazdy połączeń Kostrzyn – Krzyż uwzględnienie skomunikowania w Krzyżu z pociągami dalekobieżnymi do Warszawy, Bydgoszczy, Gdańska, Wrocławia, Katowic i Krakowa, tak aby czas przeznaczony czas przesiadki nie przekraczał 10 – 15 minut.</p>	<p><u>Wniosek częściowo uwzględniony</u> w rozdziale dotyczącym „Standardu przewoźników i parametrów jakościowych usług przewozowych”. Jako standard planowego skomunikowania pociągów różnych kategorii, a także środków transportu różnego rodzaju, w ramach zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz stacji węzłowych leżących poza obszarem objętym Planem transportowym, przyjmuje się oczekiwanie w czasie nie krótszym niż 5 minut i nie dłuższym niż 30 minut.</p>
			<p>6. Nieadekwatne jest planowanie zakupów taboru o odpowiedniej pojemności do obsługi konkretnych połączeń. Na najbardziej obciążonej linii kolejowej w województwie lubuskim Kostrzyn - Krzyż, gdzie średnio dziennie podróżuje 1600 pasażerów, planowane jest uruchamianie pociągów dwuczłonowymi szynobusami, które wyposażone są w 108 miejsc siedzących. Uwzględniając liczbę pociągów kursujących na tej trasie średnio pojazd zabiera 177 osób, w szczytowych porach jest ich znacznie więcej. Brak komfortu podróży jest</p>	<p>Plan transportowy uwzględnia obsługę taborem już posiadanym z uwzględnieniem łączenia ze sobą jednostek w trakcji wielokrotnej.</p>	

			ewidentny (1600:9=177 > 108). Natomiast planowany jest zakup nawet sześcioczłonowych elektrycznych pojazdów trakcyjnych przeznaczonych na ograniczoną liczbę linii, na których zdecydowanie jest mniejszy potok pasażerów.		
				7. Uwzględniając parametry produkowanych obecnie lokomotyw spalinowych Gama dla PKP Intercity przeznaczonych na trasę Gorzów Wlkp. – Krzyż oczekujemy ich efektywnego wykorzystania poprzez podwyższenie prędkości obowiązującej na tej linii do 140km/h	<u>Wniosek nieuwzględniony</u> , gdyż docelowe prędkości na linii kolejowej nr 203 określono w Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce. Projekt Planu transportowego nie wykracza poza ustalenia krajowych dokumentów strategicznych. Tym niemniej nie jest wykluczone, że zarządca infrastruktury po uwzględnieniu lokalnych uwarunkowań ustali wyższe prędkości na tym odcinku.
				8. Wyposażyć regionalne centrum przesiadkowe w Gorzowie Wielkopolskim w system dynamicznej informacji pasażerskiej. Głównie opierać się ma na wyświetlaczach LED umieszczonych na peronach informujących o najbliższych pociągach korzystając z GSM wskazując ewentualne opóźnienia. Konieczne jest także umieszczenie elektronicznej tablicy z rozkładem jazdy na dworcu. Należy także udostępnić darmowy internet WiFi Hotspot.	<u>Wniosek jest zbieżny z założeniami projektu Planu transportowego</u> , w którym opisano potrzebę wdrożenia systemu dynamicznej informacji pasażerskiej. Projekt Planu transportowego nie obejmuje szczegółowego wyposażenia węzłów przesiadkowych w zakresie usług niezwiązanych bezpośrednio z przewozami.