

Wykaz uwag i wniosków wniesionych do wyłożonego do publicznego wglądu w dniach od 1 września 2015 r. do 21 września 2015 r. projektu aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich”

Lp.	Data wpływu uwagi / wniosek	Nazwisko i imię, nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagi /wnioski	Treść uwagi / wniosku	Uzasadnienie treści uwagi / wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Lubuskiego			Uwagi
					Uwaga / wniosek uwzględniony	Uwaga / wniosek częściowo uwzględniona wraz z uzasadnieniem	Uwaga / wniosek nieuwzględniona wraz z uzasadnieniem	
1.	17.09.2015	Urząd Gminy Trzebieł	Wprowadzenie do planu połączenia w transporcie drogowym publicznym na trasie Zielona Góra - Żary - Łęknica.	Wprowadzenie transportu drogowego, który jest jedynym transportem publicznym na terenie gminy Trzebieł zapewni połączenia komunikacyjne pomiędzy strategicznymi dla rozwoju województwa miastami Łęknica, Żary i Zielona Góra. Znaczącym atutem naszego regionu jest znajdujący się na terenie m.in. gminy Trzebieł i Łęknicy Geopark - Łuk Mużakowa, leżący na terenie Parku Krajobrazowego w sąsiedztwie parku światowej klasy dziedzictwa narodowego - Parku Mużakowskiego uznanego jako jedynego w Województwie Lubuskim za dobro Światowego Dziedzictwa narodowego UNESCO, dlatego też wprowadzenie transportu drogowego publicznego w tak atrakcyjnym regionie umożliwi procesy rozwojowe na obszarach słabiej rozwiniętych pod względem turystycznym i gospodarczym. Uwzględnienie w planie połączenia komunikacyjnego zapewni dowóz dzieci do szkół, w szczególności do ośrodka uniwersyteckiego w Zielonej Górze oraz do szkół średnich i wyższych w Żarach. Zwiększenie mobilności przestrzennej poprzez zwiększenie dostępu do edukacji wpłynie na poprawę kapitału ludzkiego mieszkańców naszego powiatu. Okolice położone są w malowniczym, atrakcyjnym turystycznie regionie. Stworzenie bezpośredniego połączenia sieci transportowej publicznej na wnioskowanej sieci umożliwi rozwój transgraniczny powiatu żarskiego będącego w bezpośrednim sąsiedztwie z Niemcami. Władze samorządowe wiążą duże nadzieje z tym, iż wprowadzenie transportu wpłynie bezpośrednio na rozwój gospodarki i turystyki transgranicznej, która bezpośrednio przyczyni się do ożywienia naszego regionu, poprawę prestiżu i atrakcyjności obszarów transgranicznych.			Głównym założeniem PT jest łączenie stolic powiatów ze stolicami województwa, natomiast wydłużanie połączeń o dodatkowe miejscowości (w tym przypadku o m. Łęknica) pozostawia się dla samorządów niższego szczebla tj., powiatów i gmin.	
2.	17.09.2015	Burmistrz Międzyrzecza	Zgłaszam wniosek o uwzględnienie n/w linii komunikacyjnych przebiegających przez gminę Międzyrzecz i wykraczające poza jego granice w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich stanowiącego Zał. do Uchwały nr 252/2996/14 Zarządu Województwa Lubuskiego z dnia 15.04.2014 r. Linie: 1. Nr 146002 Międzyrzecz-Kuligowo przez Obrzyce nż 23/36, Żłówin, Kuligowo, 2. Nr 146007 Międzyrzecz - Kęszycza Leśna przez Nietoperek, Kęszycza, Kęszycza Leśna, 3. Nr 146014 Międzyrzecz-Gimnazjum Nr 1 przez Obrzyce, Bobowicko, 4. Nr 146017 Międzyrzecz-Pieski przez Nietoperek, Kaława, szumiąca, Pniewo, Wysoka, 5. Nr 146021 Międzyrzecz-Bobowicko przez Obrzyce, Bobowicko, 6. Nr 146074 Międzyrzecz-Wyszanowo przez Wyszanowo, Bukowiec, Czarny Bocian, Kuźnik, Skoki, 7. Nr 146075 Wyszanowo-Międzyrzecz przez Wyszanowo, Skoki, 8. Nr 146081 Międzyrzecz-Kalsko przez Lubosinek, Kalsko, 9. Nr 146082 Międzyrzecz-Międzyrzecz przez Kaława przez Nietoperek, Kęszycza, Kęszycza Leśna, Kaława, Pniewo, Wysoka, Szumiąca, 10. Nr 146083 Międzyrzecz-Pieski, Gorzyca przez Pieski, Gorzyca, 11. Nr 146085 Międzyrzecz-Międzyrzecz przez Kursko przez Pieski, Kursko,	Zgodnie z art.7 ust.1 ustawy z dnia 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011, Nr 5, poz.13)-gmina jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich. Na liniach komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich organizatorem transportu zbiorowego jest województwo. Samorządy są-zgodnie z ww/ ustawą-zobligowane do określenia linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej i wyboru przewoźnika, który Świadczy usługi przewozowe na tych liniach. Co jest istotne z punktu widzenia społecznego i rozwoju regionalnego tylko i wyłącznie na takich liniach przewoźnik będzie zobowiązany do honorowania ulg ustawowych dla uprawnionych pasażerów i wyłącznie na takich liniach będzie można uzyskać dopłaty z budżetu państwa. Co do zasady przewozy użyteczności publicznej powinny być realizowane na trasach deficytowych, gdzie rentowność transportu jest niska, a działalność firm orzewozowchw - nieopłacalna. Taki status moaa też mieć konkretne kursy.			Głównym założeniem PT jest łączenie stolic powiatów ze stolicami województwa, natomiast wydłużanie połączeń o dodatkowe miejscowości pozostawia się dla samorządów niższego szczebla tj., powiatów i gmin.	

			<p>12. Nr 146086 Międzyrzecz-Kęszycza Leśna-Wysoka k/Międzyrzeczka przez Nietoperek, Kęszycza, Kęszycza Leśna, Kalawa, Pniewo, Wysoka, 13. Nr 146087 Międzyrzecz-Międzyrzecz przez Szumiąca przez Nietoperek, Kęszycza, Kęszycza Leśna, Kalawa, Szumiąca, 14. Nr 146088 Międzyrzecz-Międzyrzecz przez Wysoka przez Nietoperek, Kęszycza, Kęszycza Leśna, Kalawa, Pniewo, Szumiąca, 15. Nr 146089 Międzyrzecz-Międzyrzecz przez Kęszycza Leśna przez Nietoperek, Kęszycza, Kęszycza Leśna, 16. Nr 146090 Wysoka/ k Międzyrzecz - Międzyrzecz przez Pniewo, Kalawa, 17. Nr 146091 Międzyrzecz-Pieski przez Pieski, Kursko, Gorzyca, 18. Nr 146092 Międzyrzecz-Kursko przez Pieski, Kursko, Gorzyca, 19. Nr 146303 Międzyrzecz-Międzyrzecz przez Rojewo przez Głębokie, Rojewo, 20. Nr 150001 Międzyrzecz-Międzyrzecz Jagielnik, cmentarz komunalny przez Obrzyce, Plac Powst. Włkp., 30 Stycznia, Bol. Chrobrego, Świerczewskiego, Wojska Polskiego, Krasińskiego, Wojska Polskiego, Jagielnik, cmentarz komunalny.</p>	<p>realizowane co prawda na dochodowych trasach, ale w porach, gdy jeżdżą mało pasażerów. Kursy o charakterze użyteczności publicznej-a więc dotowane- powinny być realizowane zarówno na trasach dochodowych, jak i deficytowych. Pasażerowie, którym przysługują bilety ulgowe, nie będą mogli korzystać, jak obecnie, z każdego autobusu. Ulgi będą honorowane jedynie w autobusach tzw. operatorów. Będą nimi przedsiębiorcy, z którymi samorząd zawarł umowę na świadczenie usług. reszta przewoźników będzie mogła działać wyłącznie na zasadzie komercyjnych.</p>			
		<p>Widnieje błąd: „Linia nr 283 na odcinku Węgliniec – Żary – Jasień”, powinno być „Linia nr 282”, Str. 40, wykaz linii</p>	<p>Drobna, merytoryczna, do korekty.</p>	<p>Uwzględniono</p>			
		<p>W założeniu oferty w wariancie minimalnym dla połączeń Zielona Góra – Węgliniec - Jelenia Góra zwiększenie liczby par połączeń do czterech. W założeniu oferty w wariancie rozwojowym dla połączeń Zielona Góra – Węgliniec - Jelenia Góra zwiększenie liczby par połączeń do sześciu.</p>	<p>Biorąc pod uwagę wyniki badań potoków podróźnych na linii Żary – Węgliniec, funkcjonująca liczba w rozkładzie trzech par pociągów w dni robocze jest wysoce niesatysfakcjonująca. Jest to zdecydowanie poniżej potrzeb, zwłaszcza na odcinku Żary – Iłowa Żagańska. Wyniki badań potoków mówią same za siebie. Według wspomnianego w dokumencie raportu dot. procentowego udziału ilości podróźnych na poszczególnych liniach w roku 2014, na linii Żary-Węgliniec jest on ponad dwukrotnie wyższy niż na linii Zielona Góra-Żary. Dodatkowo różnica między rentownością a średnią liczbą par pociągów w dobie pokazuje wyższy stosunek braku rentowności do ilości pociągów na linii Żary – Legnica niż na linii Żary – Węgliniec. Tymczasem liczba par na linii Żary – Legnica jest dwukrotnie wyższa(!) niż na linii Żary – Węgliniec. Obrazuje to jak linia ta jest zaniedbywana przez organizatora przewozów tj. UMWL. Należy też poruszyć zmniejszenie liczby połączeń bądź ich brak (!) na tej linii w okresie świątecznym. Gdy przewoźnicy na innych liniach wzmacniają swoje składy, to na Żary-Węgliniec nie ma prawie żadnego pociągu, uniemożliwiając wyjazd/powrót. Podobnie kiepska sytuacja jest w weekendy.</p>			<p>Aktualizacja nie zmienia ustaleń PT uchwalonego w dniu 17.09.2014r. w zakresie minimalnej ilości połączeń kolejowych. Rzeczywista ilość połączeń na odcinku Żary - Węgliniec obejmuje obecnie 4 pary pociągów. Warianty rozwojowe PT nie zawężają maksymalnej ilości pociągów.</p>	
3.	17.09.2015	<p>Lukasz Ziegler St. Petersburger Str. 26 (203) 01069 Dresden Niemcy (lukasz.ziegler@g mail.com)</p>	<p>Części dokumentu poświęcone ciagowi komunikacyjnemu Zielona Góra – Żary – Węgliniec – Zgorzelec – Jelenia Góra. Należy przyjrzeć się temu ciagowi pod kątem ratyfikacji umowy kolejowej, umożliwiającej wpuszczenie polskich pojazdów do Görlitz. Przy kształtowaniu rozkładu jazdy należy trasować pociągi Zielona Góra – Zgorzelec / Görlitz – Jelenia Góra.</p>	<p>Dzięki staraniom dolnośląskiego samorządu, Kolejom Dolnośląskim oraz strony społecznej (Inicjatywa Polsko-Niemieckiej Kolei Pasażerskiej) udało się doprowadzić do podpisania dwustronnej umowy o wjazdu polskich pociągów na stację przygraniczną. Jest to ważne zwłaszcza w kontekście wjazdu do Görlitz, który do tej pory był niemożliwy dla polskich szynobusów/SZT. Należy nadmienić w Planie transportowym potrzebę układania rozkładu dla pociągów Zielona Góra – Jelenia Góra z w kalkulowanym wjazdem do Görlitz. Dzięki temu Zielona Góra uzyska bezpośrednie połączenie z kolejnym niemieckim miastem i zarazem węzłem przesiadkowym (w kierunku Drezna i Zittau), zaś Niemcy uzyskają lepszy dojazd kolejowy na północ i wschód (kierunek Szczecin i Poznań) w Zielonej Górze. W przypadku braku możliwości formalnych/technicznych wjazdu PR Zielona Góra, wszystkie połączenia na trasie Zielona Góra – Görlitz – Jelenia Góra należałoby wówczas przekazać Kolejom Dolnośląskim.</p>			<p>Wniosek dotyczy organizatora właściwego dla obszaru Województwa Dolnośląskiego. Kwestia wjazdu pociągów relacji Zielona Góra - Jelenia Góra do Gorlitz będzie przedmiotem roboczych ustaleń organizatorów.</p>

			Do listy wdrażania bezpośrednich połączeń realizowanych w kierunku Niemiec dodać relację: - Zielona Góra – Görlitz (– Jelenia Góra), str. 226	Uzasadnienie j.w. Uzgadnianie ze związkiem komunikacyjnym ZVON / UMWD.			Wniosek dotyczy organizatora właściwego dla obszaru Województwa Dolnośląskiego. Kwestia wjazdu pociągów relacji Zielona Góra - Jelenia Góra do Gorlitz będzie przedmiotem roboczych ustaleń organizatorów.	
			Odmiana nazwy miejscowości Iłowa. Piszemy w Iłowej, nie w Iłowie, całość dokumentu.	Słownik ortograficzny.	Uwzględniono			
4.	18.09.2015	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Uzgodnienie pozytywne.					
5.	14.09.2015	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	Uzgodnienie pozytywne.					
6.	21.10.2015	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego	Uzgodnienie pozytywne.	W przypadku linii komunikacyjnych w transporcie drogowym: - Gorzów Wlkp. - Międzychód - Zielona Góra - Wolsztyn Nowa Sól - Wolsztyn Zielona Góra - Poznań nie uzgodniono zapisów w projekcie Aktualizacji Planu z uwagi na brak zgodności z projektem Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego.	Uwzględniono			
7.	07.10.2015	Urząd Transportu Kolejowego	Poddane konsultacjom społecznym zmiany do Planu Transportowego obejmują przede wszystkim określenie zasad organizacji połączeń autobusowych na terenie województwa lubuskiego, a więc nie podlegają opiniowaniu przez Prezesa UTK.	W zakresie transportu kolejowego należy zwrócić uwagę na zapisy dotyczące kalkulacji stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, zawarte w punkcie "Współczesny układ sieci kolejowej" w projekcie aktualizacji PT. Zawarte w nim zdanie "Do kalkulacji stawek dostępu do infrastruktury kolejowej zarządca przyjmuje koszty bezpośrednie obejmujące koszty utrzymania, prowadzenia ruchu kolejowego i amortyzacji oraz koszty pośrednie, na które składają się pozostałe koszty zarządcy" jest niezgodne ze stanem faktycznym oraz prawnym.	Uwzględniono			
			Wnoszę o uwzględnienie w planie wojewódzkim miejscowości Brody jako punktu pośredniego na linii Żary - Gubin	W przedstawionym do zaopiniowania projekcie na stronie 188 w tabeli nr 24 - Linie komunikacyjne użyteczności publicznej, na których planowane jest udzielenie rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów, w poz. 18 wykazana jest linia Żary - Gubin. Natomiast w części graficznej Planu str. 22 - Rysunek 20 jej planowany przebieg wyznaczono przez miejscowość Biecz. Tym samym pozbawiono możliwości bezpośredniego skomunikowania stolicę gminy - Brody z dwoma największymi ośrodkami szkolnymi na poziomie ponadgimnazjalnym (Gubin, Lubsko). Młodzież szkolna stanowi najliczniejszą grupę korzystającą z publicznego Transportu Zbiorowego. Kolejną grupą są osoby udające się do lekarskich poradni specjalistycznych w Lubsku i Żarach.	Uwzględniono			

8.	18.09.2015	Wójt Gminy Brody Pan Ryszard Kowalczyk	<p>Wnoszę o uwzględnienie w planie wojewódzkim możliwości skomunikowania przystanku PKP w miejscowości Zasięki z transportem drogowym.</p>	<p>Przystanek kolejowy w miejscowości Zasięki jest pierwszym po przekroczeniu granicy z Niemcami (z kierunku zachodniego) i ostatnim przed granicą (z kierunku wschodniego). Ze względu na ceny biletów oraz układ komunikacyjny jest on wykorzystywany przez młodzież akademicką do dojazdów do ośrodków akademickich we Wrocławiu, Legnicy. Jednak problemem pozostaje skomunikowanie tego przystanku z komunikacją drogową. Fakt ten stanowi barierę w turystycznym rozwoju gminy. Osoby pragnące dotrzeć do nas transportem kolejowym nie mają możliwości przemieszczania się do centrum gminy oraz dalej w stronę Lubuska czy Gubina.</p>			<p>Głównym założeniem PT jest łączenie stolic powiatów ze stolicami województwa, natomiast wydłużanie połączeń o dodatkowe miejscowości pozostawia się dla samorządów niższego szczebla tj., powiatów i gmin.</p>	
			<p>Pragne zwrócić uwagę, że na wniosek PKP, Rada Gminy Gubin podjęła Uchwałę o wyrażeniu zgody na likwidację linii, a sama gmina wystąpiła do PKP z wnioskiem o przejęcie tych gruntów na cele turystyczne (budowa ścieżki rowerowej).</p>	<p>Na kilku stronach opracowania i załącznikach graficznych pojawia się linia nr 275 jako fragment historycznej magistrali kolejowej Berlin - Wrocław.</p>			<p>Decyzja o likwidacji linii nr 275 nie została podjęta</p>	
			<p><u>Uwaga ogólna:</u> Plan Transportowy w obecnej wersji nie zawiera prognozy potrzeb przewozowych, co jest niezgodne z art. 12 ust. 1 pkt. 2 Ustawy PTZ i art. 4 ust. 1 pkt. 2 Rozporządzenia. Wnioskujemy o uzupełnienie Planu w tym zakresie.</p>	<p>Zwracamy przy tym uwagę, że powinny być to prognozy raczej optymistyczne, a zatem zakładające zwiększenie popytu na usługi transportu zbiorowego. W obecnej chwili popyt ten jest silnie stłamszony, gdyż uboga i niedopasowana oferta (a na wielu terenach faktyczny brak jakiegokolwiek oferty) uniemożliwia mieszkańcom korzystanie z komunikacji publicznej. Tymczasem mobilność społeczeństwa ciągle rośnie i tam, gdzie tylko pojawia się sensowna oferta przewozowa, liczba pasażerów wzrasta lawinowo.</p>			<p>Ocena i prognozy potrzeb przewozowych zostały zawarte w rozdziale o tym samym tytule.</p>	
			<p>Uwagi do planowanej sieci linii komunikacyjnych użyteczności publicznej w transporcie drogowym: * Na wstępie warto poczynić uwagę, że przewidywana Planem Transportowym sieć linii komunikacyjnych w transporcie drogowym nie może ograniczyć się do kursów dochodowych, które uruchamiają przewoźnicy na zasadach komercyjnych – w takim bowiem przypadku nie jest to służba publiczna. Rolą samorządu, jako organizatora przewozów, jest zapewnienie funkcjonowania połączeń tam, gdzie są one potrzebne (a także w porach dnia, tygodnia i roku, kiedy są potrzebne), nawet jeśli nie bilansują się ekonomicznie i wymagają dofinansowania. * Uznajemy za właściwe założenie, aby organizator wojewódzki odpowiadał przede wszystkim za funkcjonowanie połączeń stolic powiatów ze stolicami regionu oraz linie dodatkowe, które uznano za niezbędne ze względu na zapotrzebowanie społeczne i stanowią uzupełnienie do istniejących połączeń kolejowych. Jednak realizacja tego postulatu w Planie Transportowym jest bardzo niekonsekwentna. Nasze poniższe uwagi mają na celu zniwelowanie tej niekonsekwencji.</p>					
			<p>Wnioskujemy o dopisanie następujących linii komunikacyjnych użyteczności publicznej, na których planowane jest udzielanie rekompensaty z tytułu do ulgowych przejazdów (tab. 24 na str. 188 oraz rys. 20 na str. 189 Planu): 1. Międzyrzecz – Świebodzin; 2. Sulęcín – Świebodzin.</p>	<p>Wojewódzka sieć linii komunikacyjnych musi obejmować połączenia między stolicami sąsiadujących ze sobą powiatów – o ile istnieje na nie zapotrzebowanie, przejawiające się funkcjonowaniem stosownej linii w chwili obecnej. Połączenia te bez żadnych wątpliwości spełniają definicję wojewódzkich przewozów pasażerskich (w myśl art. 4 ust. 1 pkt 25 Ustawy PTZ), są potrzebne ze względów społecznych i dla zachowania spójności komunikacyjnej województwa, zaś – stwierdzając na podstawie dotychczasowej praktyki – jest mało prawdopodobne, aby zostały one uruchomione na podstawie porozumień między odpowiednimi powiatami. Koszt ujęcia tych linii w planie transportowym dla budżetu województwa nie będzie znaczący, gdyż planowane dofinansowanie dla operatorów obejmować będzie wyłącznie refundację ulg ustawowych.</p>			<p>Wnioskowane połączenia w zależności od potrzeb są przewidziane jako linie komercyjne.</p>	

<p>Wnioskujemy o wydłużenie linii komunikacyjnej 1. Gorzów Wlkp. – Strzelce Krajeńskie do Dobiegniewa.</p>	<p>Oprócz linii łączących ośrodki powiatowe, Plan Transportowy przewiduje szereg bezpośrednich połączeń do miast o niższej randze administracyjnej ale stosunkowo dużej wielkości, takich jak: Gubin, Lubsko, Jasień, Nowogród Bobrzański, Koźuchów, Szprotawa i Slawa. Tymczasem 3,2-tysięczny Dobiegniew połączenie ze stolicą województwa (Gorzowem) otrzymał tylko drogą okrężną i to z przesiadką w Krzyżu. Wnioskowana zmiana ma na celu zniwelowanie tej niekonsekwencji.</p>			<p>Głównym założeniem PT jest łączenie stolic powiatów ze stolicami województwa, natomiast wydłużanie połączeń o dodatkowe miejscowości (w tym przypadku o m. Dobiegniew) pozostawia się dla samorządów niższego szczebla tj., powiatów i gmin.</p>
<p>Wnioskujemy o nieplanowanie linii autobusowych w relacjach, w których Plan Transportowy przewiduje funkcjonowanie połączeń kolejowych. W szczególności wnioskujemy o wykreślenie linii komunikacyjnych:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ 2. Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz; ◦ 12. Zielona Góra – Żary; ◦ 15. Zielona Góra – Nowa Sól; ◦ 20. Zielona Góra – Poznań; ◦ 22. Żary – Żagań – Świętoszów. 	<p>Dublowanie linii kolejowych autobusowymi jest niedopuszczalne i z miejsca nakazuje postawić zarzut niegospodarności! W takim przypadku województwo organizuje de facto konkurencję dla swoich własnych połączeń, pogarszając ich ekonomikę, co w konsekwencji prowadzić będzie do wzrostu wydatków z budżetu samorządu. W obecnej chwili duża liczba kursów przewoźników autobusowych na wymienionych wyżej liniach wynika ze słabości oferty kolejowej, która nie odpowiada potrzebom mieszkańców. Dla przykładu z Żar do Zielonej Góry autobusy odjeżdżają 18 razy w dobie, pociągi – tylko 4 (w dodatku, z powodu układania rozkładu jazdy pod dyktando kolejarzy, żaden z nich nie oferuje dojazdu na godz. 8, tym samym pozbawiając się obsługi największego pasażerskiego potoku szkolnego). Z Międzyrzecza w stronę Gorzowa przewoźnicy autobusowi oferują aż 28 kursów, kolej – zaledwie 5. Oczywistym jest zatem wybór przez mieszkańców tego środka transportu, który oferuje większą elastyczność planowania podróży, nie zmuszając ich do wielogodzinnego czekania na połączenie powrotne po załatwieniu swoich spraw w stolicy województwa. Dzieje się tak, mimo że we wszystkich wskazanych relacjach pociąg oferuje krótszy czas przejazdu niż autobus, jest też wygodniejszy i bezpieczniejszy. Właściwym działaniem organizatora, pragnącego zapewnić mieszkańcom możliwość transportu, jest zwiększenie liczby połączeń kolejowych na wskazanych trasach, o co wnioskujemy w dalszej części niniejszych uwag.</p> <p>Argumentem przeciwko takiemu rozwiązaniu nie jest zwiększenie obciążeń dla budżetu województwa, gdyż: (1) samorząd i tak musiałby ponieść koszty refundacji ulg ustawowych dla operatorów autobusowych, (2) jak obliczyło stowarzyszenie „Zielone Mazowsze”, można zwiększyć pracę eksploatacyjną w woj. lubuskim o ok. 30% przy wzroście dopłaty z budżetu samorządu o zaledwie 2-3%¹. Jedyny przypadek, w którym można, a nawet należy zaplanować linie autobusowe równoległe do kolejowych opisujemy w następnej uwadze.</p>			<p>Zgodnie z założeniami PT proponowane linie autobusowe na relacjach w których występują połączenia kolejowe mają być jedynie ich dopełnieniem w przypadku gdy niemożliwe jest zwiększenie ilości kursów pociągów.</p>

9. 21.09.2015

Szymon Mikulski
ul. Papuszy 23/6
66-400 Gorzów
Wlkp.
sz.mikulski@op.pl

<p>Wnoskujemy o dopisanie następujących linii komunikacyjnych użyteczności publicznej, na których planowane jest udzielanie rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów: ◦ Rzepin – Osno Lubuskie – Sulęcín – Międzyrzecz; ◦ Wschowa – Zielona Góra.</p>	<p>Na powyższych liniach rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów powinna być udzielana do momentu wznowienia przewozów na liniach odpowiednio: Rzepin – Międzyrzecz [F14] oraz Leszno – Wschowa – Głogów [F10]. W aktualnej wersji projekt Planu Transportowego nie przewiduje połączeń autobusowych na ww. liniach, mimo iż obsługa tych tras transportem kolejowym planowana jest wyłącznie w wariantcie rozwojowym, przez co do czasu wznowienia przewozów obszary te pozostaną bez obsługi komunikacyjnej. Szczególnie bulwersujące jest to w przypadku Wschowy, która pozostawałaby jedynym miastem powiatowym bez połączenia ze stolicą województwa.</p>			<p>Głównym założeniem PT jest łączenie stolic powiatów ze stolicami województwa, jednakże w obecnie istniejącej siatce połączeń komunikacyjnych nie funkcjonuje linia komunikacyjna Wschowa - Zielona Góra, ponieważ nie ma takiego zapotrzebowania społecznego. jednocześnie Wschowa jest bardzo dobrze skomunikowana ze Sławą w ramach zezwoleń udzielonych przez starostę wschowskiego a dalej Sława jest skomunikowana z Zieloną Górą i Nową Solą przez co odstępiono od ujęcia w PT bezpośredniego połączenia Wschowa - Zielona Góra.</p>	
<p>Wnoskujemy o poprawienie zdania „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 (...)” (str. 33).</p>	<p>Zdanie to jest nieprawdziwe. Przedstawione na znajdującym się powyżej Rys. 4 elektryczne zespoły trakcyjne zawierają się w przedziale masowym 120-150 t, dla których cennik stawek dostępu do infrastruktury kolejowej PKP PLK przewiduje wyższe opłaty niż, niż dla przedziału 60-120 t, w którym zawierają się dwuczłonowe spalinowe zespoły trakcyjne. Dla przykładu prowadzenie przewozów zamiast przestarzałymi skądinąd EN57 lżejszymi szynobusami spalinowymi na linii Zbąszynek – Rzepin dałoby w ciągu roku oszczędność rzędu 117 tys. zł z tytułu samych tylko stawek dostępu.</p>	Uwzględniono			<p>Ileokroć mowa jest o: • Planie Transportowym lub Planie — chodzi o zrezygnowany Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich; • Ustawie PTZ — chodzi o Ustawę z dn. 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.); • Rozporządzeniu — chodzi o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. Nr 117 poz. 684).</p>
<p>Domagamy się poprawienia danych, podających ogólną pojemność dwuczłonowych spalinowych zespołów trakcyjnych serii SA133/134/137/139, która w rzeczywistości wynosi ok. 260 osób (str. 34 i 170).</p>	<p>Podawanie w kontekście pojemności tych pojazdów liczby 300 pasażerów jest niedopuszczalne. Liczba ta przekracza wartości podawane przez producentów; takie napelnienie powoduje zagrożenie bezpieczeństwa podróźnych, nie mówiąc o obniżeniu do zera komfortu podróźowania. Dziwnym trafem, omawiając plan obsługi taborowej na linii komunikacyjnej Nowa Sól – Zielona Góra – Sulechów – Zbąszynek (-Poznań) (str. 179) podana jest prawidłowa pojemność pojazdów serii „Impuls” (450 osób), choć stosując proporcjonalny przelicznik autorzy bez kozery mogliby napisać „pięćset”.</p>	Uwzględniono			
<p>Prosimy o podanie w tekście na str. 110 przy omawianiu najczęściej wybieranych relacji podróży na linii Krzyż – Kostrzyn informacji, podającej liczbę pasażerów udających się w kierunku Piły i Bydgoszczy.</p>	<p>Stosowna informacja znajduje się w aktualnie obowiązującej wersji Planu Transportowego (wnioskowaliśmy o nią zresztą jako stowarzyszenie „komunikacja.org” podczas poprzednich konsultacji). Z tabeli 8 w jej obecnej formie nie da się wywnioskować, czy relacje z północnej części woj. lubuskiego w kierunku Piły i Bydgoszczy cieszą się popularnością wśród podróźnych, a w związku z tym, czy zasadne jest przedłużenie do tych dwóch miast wybranych kursów na linii Kostrzyn – Krzyż. Tymczasem podawana w aktualnie obowiązującej wersji Planu Transportowego liczba ta wynosi aż 26 tys. pasażerów. Zauważamy, że w innym miejscu Planu transportowego autorzy postawili tezę o potrzebie rozwijania przewozów w relacji Kostrzyn – Wrocław Gł. na podstawie 4,4 tys. przejazdów (str. 125).</p>			<p>Informacja dotycząca ilości pasażerów udających się w kierunku Piły i Bydgoszczy nie została ujęta w PT, ponieważ relacje te nie należą do najczęściej wybieranych kierunków podróży w porównaniu z innymi relacjami.</p>	

<p>Wnioskujemy o przeformułowanie akapitu opisującego założenia dotyczące oferty w wariantcie rozwojowym na linii komunikacyjnej Zielona Góra – Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski (str. 167) w następujący sposób: „W celu zwiększenia konkurencyjności połączeń kolejowych i efektywności wykorzystania taboru, wskazane jest uzupełnienie ilości pociągów o dodatkowe co najmniej trzy pary pociągów, kursujących w relacji Zbąszynek – Gorzów Wlkp. lub Zielona Góra – Gorzów Wlkp. Dodatkowe połączenia powinny polepszyć dojazdy do szkół w Międzyrzeczu oraz do zakładów pracy w Gorzowie Wlkp. i umożliwić dogodny powrót, bez konieczności długiego oczekiwania na przejazd. Rozwój oferty przewozowej zmierzać będzie do osiągnięcia na odcinku Zbąszynek – Gorzów Wlkp. standardu ośmiu-dziewięciu par pociągów na dobę, kursujących według rozkładu cyklicznego w takcie dwugodzinnym, z ewentualnym zagęszczeniem w porach szczytów przewozowych.”</p>	<p>Zwiększenie liczby połączeń i uregulowanie rozkładów jazdy jest niezbędne dla zapewnienia mieszkańcom regionu obsługi komunikacyjnej, zwiększenia liczby pasażerów oraz poprawienia ekonomiki i zmniejszenia deficytu przewozów pasażerskich w województwie lubuskim. Tylko rozbudowana oferta przewozowa, odpowiadająca zróżnicowanym potrzebom mieszkańcom regionu, zapewniająca im dogodny dojazd i powrót do/z celów swoich podróży w różnych porach doby, jest w stanie przyciągnąć Lubuszan do korzystania z usług transportu publicznego, sprostać stojącym przed województwem wyzwaniom cywilizacyjnym, przeciwdziałać wykluczeniu społecznemu i degradacji środowiska, stanowić odpowiedź na wzrastające z każdym rokiem zakorkowanie dróg i ulic oraz zatrważające statystyki wypadków drogowych, a także zniwelować ponoszone przez budżet państwa, samorządy i całe społeczeństwo wielomiliardowe koszty niekontrolowanego wzrostu motoryzacji indywidualnej. Z tego wszystkiego zdają sobie sprawę autorzy Planu, którzy w rozdziale pt. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu (str. 25nn) obszernie wyjaśniają potrzebę rozwoju i promocji transportu publicznego, a także dostrzegają wartość rozbudowanej i regularnej oferty przewozowej (na przykładzie linii Żary – Forst: str. 132, dla rentowności połączeń: str. 156, dla całości przewozów: str. 159). Kiedy przychodzi jednak do szczegółowego zaplanowania oferty na poszczególnych liniach komunikacyjnych, wycofują się do bezpiecznych pozycji aktualnej minimalistycznej liczby połączeń, zasłaniając się spodziewanym wzrostem kosztów. Jest to podejście błędne, powielające schematy myślowe nie mające nic wspólnego z rzeczywistością i wielokrotnie obalone w praktyce. Przede wszystkim koszt uruchomienia nowych połączeń wynosi tylko najwyżej 40% stawki dla dotychczas kursujących pociągów 2, gdyż kolej charakteryzuje się wysokim udziałem kosztów stałych, ponoszonych przez przewoźnika niezależnie od wielkości wykonywanej pracy eksploatacyjnej i przewozowej. Ponadto rozbudowa oferty powoduje przyciągnięcie nowych pasażerów, i jest to wzrost proporcjonalnie większy, niż wynosi zwiększenie liczby wykonywanych pociągokilometrów. Dla przykładu dwukrotne zwiększenie częstotliwości kursowania SKR Tychy dało efekt w postaci 180-procentowego wzrostu liczby podróży 3; podobne korelacje zaobserwowano również w woj. lubelskim, na Mazowszu, w Wielkopolsce (linia Poznań – Wągrowiec), a także w innych krajach europejskich (Niemcy: kolej uznamska – 3-krotny wzrost liczby połączeń zaowocował 10-krotnym wzrostem liczby pasażerów). Do tego nowi podróżni korzystają z droższych w przeliczeniu biletów jednorazowych, rzadziej korzystają z ulg, także relacje na biletach są zwykle dłuższe, w rezultacie zapewniając nawet jeszcze wyższy wzrost przychodów dla przewoźnika / organizatora. Wzrost przewozów jest widoczny także w woj. lubuskim na linii Zbąszynek – Gorzów. Po wprowadzeniu bezpośrednich połączeń do Zielonej Góry, dobowa liczba pasażerów na tym odcinku zwiększyła się ponad dwukrotnie (z 215 do 456 osób). Ponieważ łączna liczba kursów nie uległa zmianie, można przypuszczać, że za wzrost ten odpowiadają osoby podróżujące w pełnej relacji (w przeciwieństwie do przewozów strictly regionalnych, oferta 4 par w dobie w relacji długości 127 km</p>			<p>Aktualizacja nie zmienia ustaleń PT uchwalonego w dniu 17.09.2014r. w zakresie ilości połączeń kolejowych. Warianty rozwojowe PT nie zawężają maksymalnej ilości pociągów możliwej do uruchomienia.</p>
<p>Wnioskujemy o zwiększenie maksymalnej przewidzianej w Planie w wariantcie rozwojowym liczby połączeń na linii Kostrzyn – Krzyż (str. 169) poprzez dodanie następującego zapisu: „Rozwój oferty przewozowej zmierzać będzie do osiągnięcia standardu osiemnastu par pociągów na dobę, kursujących według rozkładu cyklicznego w takcie jednogodzinnym.”</p>	<p>Wzrost przewozów jest widoczny także w woj. lubuskim na linii Zbąszynek – Gorzów. Po wprowadzeniu bezpośrednich połączeń do Zielonej Góry, dobowa liczba pasażerów na tym odcinku zwiększyła się ponad dwukrotnie (z 215 do 456 osób). Ponieważ łączna liczba kursów nie uległa zmianie, można przypuszczać, że za wzrost ten odpowiadają osoby podróżujące w pełnej relacji (w przeciwieństwie do przewozów strictly regionalnych, oferta 4 par w dobie w relacji długości 127 km</p>			<p>Aktualizacja nie zmienia ustaleń PT uchwalonego w dniu 17.09.2014r. w zakresie ilości połączeń kolejowych. Warianty rozwojowe PT nie zawężają maksymalnej ilości pociągów możliwej do uruchomienia.</p>
<p>Wnioskujemy o zwiększenie maksymalnej przewidzianej w Planie w wariantcie rozwojowym liczby połączeń na linii Zielona Góra – Rzepin – Kostrzyn (- Szczecin) (str. 171) poprzez dodanie następującego zapisu: „Rozwój oferty przewozowej zmierzać będzie do osiągnięcia, komplementarnie z linią komunikacyjną Zielona Góra – Frankfurt (Oder), na odcinku Zielona Góra – Rzepin standardu ośmiu-dziewięciu par pociągów na dobę, kursujących według rozkładu cyklicznego w takcie dwugodzinnym, z ewentualnym zagęszczeniem w porach szczytów</p>	<p>Do tego nowi podróżni korzystają z droższych w przeliczeniu biletów jednorazowych, rzadziej korzystają z ulg, także relacje na biletach są zwykle dłuższe, w rezultacie zapewniając nawet jeszcze wyższy wzrost przychodów dla przewoźnika / organizatora. Wzrost przewozów jest widoczny także w woj. lubuskim na linii Zbąszynek – Gorzów. Po wprowadzeniu bezpośrednich połączeń do Zielonej Góry, dobowa liczba pasażerów na tym odcinku zwiększyła się ponad dwukrotnie (z 215 do 456 osób). Ponieważ łączna liczba kursów nie uległa zmianie, można przypuszczać, że za wzrost ten odpowiadają osoby podróżujące w pełnej relacji (w przeciwieństwie do przewozów strictly regionalnych, oferta 4 par w dobie w relacji długości 127 km</p>			<p>Aktualizacja nie zmienia ustaleń PT uchwalonego w dniu 17.09.2014r. w zakresie ilości połączeń kolejowych. Warianty rozwojowe PT nie zawężają maksymalnej ilości pociągów możliwej do uruchomienia.</p>
<p>Wnioskujemy o zwiększenie maksymalnej przewidzianej w Planie w wariantcie rozwojowym liczby połączeń na linii komunikacyjnej Zbąszynek – Świebodzin – Rzepin (str. 175-176) poprzez dodanie następującego zapisu: „Rozwój oferty przewozowej zmierzać będzie do osiągnięcia standardu ośmiu-dziewięciu par pociągów na dobę, kursujących według rozkładu cyklicznego w takcie dwugodzinnym, z ewentualnym zagęszczeniem w porach szczytów przewozowych.”</p>	<p>Do tego nowi podróżni korzystają z droższych w przeliczeniu biletów jednorazowych, rzadziej korzystają z ulg, także relacje na biletach są zwykle dłuższe, w rezultacie zapewniając nawet jeszcze wyższy wzrost przychodów dla przewoźnika / organizatora. Wzrost przewozów jest widoczny także w woj. lubuskim na linii Zbąszynek – Gorzów. Po wprowadzeniu bezpośrednich połączeń do Zielonej Góry, dobowa liczba pasażerów na tym odcinku zwiększyła się ponad dwukrotnie (z 215 do 456 osób). Ponieważ łączna liczba kursów nie uległa zmianie, można przypuszczać, że za wzrost ten odpowiadają osoby podróżujące w pełnej relacji (w przeciwieństwie do przewozów strictly regionalnych, oferta 4 par w dobie w relacji długości 127 km</p>			<p>Aktualizacja nie zmienia ustaleń PT uchwalonego w dniu 17.09.2014r. w zakresie ilości połączeń kolejowych. Warianty rozwojowe PT nie zawężają maksymalnej ilości pociągów możliwej do uruchomienia.</p>

Wnioskujemy o przeformułowanie akapitu opisującego założenia dotyczące oferty w wariantcie rozwojowym na linii komunikacyjnej Nowa Sól – Zielona Góra – Sulechów – Zbąszynek (-Poznań) (str. 178-179) w następujący sposób: „W celu wdrożenia kompleksowej oferty, opierającej się na koncepcji szybkiej kolei aglomeracyjnej, ilość połączeń powinna ulec uzupełnieniu. Plan rozwoju uwzględni zwiększenie liczby bezpośrednich połączeń Nowa Sól – Poznań do co najmniej pięciu par w dobie oraz zwiększenie liczby bezpośrednich połączeń do Gorzowa Wlkp., co opisano przy omawianiu planowanej obsługi linii komunikacyjnej Zielona Góra – Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski. Rozwój oferty obejmował będzie również wypełnienie luk pomiędzy kursami do Zbąszynka, Gorzowa i Poznania połączeniami Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Lubuskiego Trójmiasta dla uzyskania na odcinku Nowa Sól – Sulechów cyklicznego rozkładu jazdy z taktem godzinowym, z ewentualnym zagęszczeniem w porach szczytów przewozowych. Zarówno wzrost ilości połączeń jak również przedsięwzięcia dotyczące infrastruktury i taboru w obszarze funkcjonalnym Zielonej Góry (Lubuskie Trójmiasto) będzie wymagało współpracy podmiotów sektora publicznego i prywatnego, w tym również bezpośrednio zainteresowanych samorządów i przewoźników.”

Wnioskujemy o zwiększenie maksymalnej przewidzianej w Planie w wariantcie rozwojowym liczby połączeń na sieci komunikacyjnej węzła Żagań – Żary (str. 181) poprzez dodanie następującego zapisu: „Rozwój oferty przewozowej zmierza będzie do osiągnięcia na odcinkach Zielona Góra – Żary i Żary – Legnica standardu ośmiu-dziewięciu par pociągów na dobę, kursujących według rozkładu cyklicznego w takcie dwugodzinnym, z ewentualnym zagęszczeniem w porach szczytów przewozowych, zaś na odcinkach Żary – Węglińiec oraz Żary – Forst standardu czterech-pięciu par pociągów na dobę, kursujących według rozkładu cyklicznego w takcie czterogodzinnym.”

Wnioskujemy o zwiększenie przewidzianej w Planie liczby połączeń na planowanych do reaktywacji liniach: Zielona Góra – Gubin – Guben – Cottbus (str. 182) oraz Rzepin – Międzyrzecz (str. 184) w wariantach minimalnych do czterech par w dobie.

ma szansę zainteresować podróżnych). Staro się tak mimo silnej konkurencji ze strony otwartej w tym samym czasie drogi ekspresowej S-3. To oznacza, że mieszkańcy chcą korzystać z transportu publicznego, jeśli tylko się im to umożliwi.

Szczególnie kuriozalny jest przypadek linii Zielona Góra – Żary. Na trasie tej, łączącej czwarte i piąte pod względem wielkości miasto w województwie (łącznie 65 tys. mieszkańców) ze stolicą regionu (138 tys. mieszkańców) notuje się dobowe potoki pasażerskie niższe (154 osoby), niż na lokalnej linii Żary – Węglińiec (237 osób)! Jest to wina wyłącznie skrajnie ubogiej i niedopasowanej oferty przewozowej, która w 2014 r. mogła służyć wyłącznie dojeżdżającym do pracy kolejarzom (brak przyjazdu do Zielonej Góry na godz. 8, za to połączenie o 6:04). Tuż za naszą zachodnią granicą niewielki Forst (19 tys. mieszkańców łączyło z Cottbus (100 tys.) 17 par pociągów, kursujących w regularnym takcie godzinowym. I – podczas gdy na linii Żary – Zielona Góra podróżni mieli się w najmniejszym jednoczynowym szynobusie – tam potoki pasażerskie wymagały stosowania pojazdów dwuczłonowych. W literaturze przedmiotu4 przyjmuje się minimalny poziom akceptowalnej dla pasażerów oferty w ruchu regionalnym na 6-7 par w dobie. Te kryteria spełniają

w regionie tylko trasy Kostrzyn – Krzyż, Rzepin – Zielona Góra oraz Zbąszynek – Zielona Góra – Głogów. W tzw. krajach zachodnich (Niemcy, ale również m.in. Czechy czy Węgry) standardem na liniach lokalnych jest rozkład stałocykliczny, prowadzony w takcie godzinowym; na liniach o wyjątkowo małych przewozach – dwugodzinnym. Zwracamy uwagę, że zgodnie z regulaminem PKP PLK pierwszeństwo w przydzielaniu tras mają pociągi kursujące według rozkładu cyklicznego. Rzadki, nieregularny rozkład jazdy nie sprzyja również optymalnemu wykorzystaniu

taboru, zakupionym za grube miliony złotych przez organizatora. Każdy z lubuskich szynobusów przejeżdża rozkładowo niecałe 450 km dziennie, podczas gdy dopuszczany przez producentów dobowy przebieg wynosi ok. 700 km. Liczby te nie uwzględniają gigantycznej rezerwy taborowej, która dla pojazdów spalinowych wynosi ponad 40% (rozkład jazdy wymaga 12 obiegów, zaś w dyspozycji Lubuskiego Zakładu Przewozów Regionalnych pozostawało 17 pojazdów). Rozkład jazdy na trasie Zielona Góra – Zbąszynek – Gorzów wymagał 3 sztuk taboru, wykonujących w dobie ok. 1270 pockm, podczas gdy mogłyby co najmniej 2000. Na linii Zbąszynek – Rzepin autorzy Planu do obsługi 5 par połączeń dziennie (750 pockm) wymagają zastosowania co najmniej trzech pojazdów w obiegu – taką pracę eksploacyjną mógłby wykonać w dobie jeden nowy elektryczny zespół trakcyjny typu „EIF” lub „Impuls”, zaś 3 pojazdy wystarczyłyby do obsługi 13-18 par połączeń! W rezultacie Urząd Marszałkowski, jako właściciel pojazdów, płaci nie za wykonywane przez nie przewozy, lecz za postój taboru w przysłowiowych krzakach, gdyż pokrywa koszty przeglądów i napraw (zwłaszcza PU4-PU5) wymaganych w określonych odstępach czasu niezależnie od liczby przejechanych kilometrów. Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze” obliczyło5, że w województwie lubuskim możliwe jest zwiększenie pracy eksploacyjnej o ok. 30% przy wzroście dopłaty ze strony Urzędu Marszałkowskiego o zaledwie 2-3%! Koszty nie są zatem przeszkodą dla poprawy możliwości podróżowania setkom tysięcy mieszkańców regionu. Zaproponowane przez nas zmiany treści Planu nie narzucają natychmiastowego zwiększenia liczby połączeń, gdyż dotyczą wariantów rozwojowych. Jednocześnie umożliwiają dostosowanie oferty przewozowej do standardów europejskich, wyznaczając jednocześnie kierunek rozwoju oferty.

Aktualizacja nie zmienia ustaleń PT uchwalonego w dniu 17.09.2014r. w zakresie ilości połączeń kolejowych. Warianty rozwojowe PT nie zawężają maksymalnej ilości pociągów możliwej do uruchomienia.

Aktualizacja nie zmienia ustaleń PT uchwalonego w dniu 17.09.2014r. w zakresie ilości połączeń kolejowych. Warianty rozwojowe PT nie zawężają maksymalnej ilości pociągów możliwej do uruchomienia.

Aktualizacja nie zmienia ustaleń PT uchwalonego w dniu 17.09.2014r. w zakresie ilości połączeń kolejowych. Warianty rozwojowe PT nie zawężają maksymalnej ilości pociągów możliwej do uruchomienia.

10.	21.09.2015	Leszek Stodolniak stodi.fm@poczta.fm	<p>Dublowanie połączeń użyteczności publicznej autobusowych i kolejowych Zielona Góra - Żary; Zielona Góra - Poznań (poza teren województwa i pominięte w rysunku nr 20 część graficzna w części opisowej Tab. 20 poz.20); Zielona Góra - Nowa Sól; Gorzów Wlkp. - Międzyrzecz</p>				Zgodnie z założeniami PT proponowane linie autobusowe na relacjach w których występują połączenia kolejowe mają być jedynie ich dopełnieniem w przypadku gdy niemożliwe jest zwiększenie ilości kursów pociągów.	
			<p>Skoro połączenie autobusowe Zielona Góra - Poznań ma być połączeniem użyteczności publicznej (rekompensata) wnioskuję by takim samym było połączenie Gorzów Wlkp. - Szczecin</p>				Połączenie Zielona Góra - Poznań zostanie usunięte z wykazu zawierającego linie komunikacyjne użyteczności publicznej.	
			<p>Wnioskuję o elektryfikację linii kolejowej nr 203 Krzyż -Kostrzyn;</p>				Ta kwestia nie jest przedmiotem rozstrzygnięć PT	
			<p>Wnioskuję o ujęcie w PT połączenia Berlin- Gorzów - Piła - Bydgoszcz - Toruń jako połączenia z Berlinem (ośrodkiem europejskim skąd można dotrzeć najszybciej do reszty stolic europejskich zarówno koleją jak i samolotem) Połączenie z Toruniem umożliwi skomunikowanie z północną częścią Polski (Koszalin i Kołobrzegu z Piły, Trójmiasto z Bydgoszczy oraz Olsztyn z Torunia)</p>				Jest to połączenie międzynarodowe, którego organizatorem jest minister właściwy ds. Transportu	
11.	21.09.2015	Gmina Łęknica	<p>Zgłaszam ujęcie w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru województwa lubuskiego linii komunikacyjnej w transporcie autobusowym od miejscowości Żary do miejscowości Łęknica.</p>	<p>Wskazane powyżej połączenie transportowe jest niezbędne dla dostępności mieszkańców Gminy Łęknica do miasta Żary, w którym zlokalizowane są organy i instytucje szczebla powiatowego oraz większość okolicznych szkół ponadgimnazjalnych. Połączenie to pozwoli na uzyskanie dostępu do miasta Zielona Góra, które stanowi regionalny ośrodek szkolnictwa wyższego oraz usług publicznych szczebla wojewódzkiego. Jednocześnie połączenie to pozwoli mieszkańcom województwa lubuskiego na korzystanie z parku Mużakowskiego uznanego za dobro Światowego dziedzictwa UNESCO.</p>			<p>Głównym założeniem PT jest łączenie stolic powiatów ze stolicami województwa, natomiast wydłużanie połączeń o dodatkowe miejscowości (w tym przypadku o m. Łęknica) pozostawia się dla samorządów niższego szczebla tj., powiatów i gmin.</p>	

<p>Uzupełnienie dokumentu o prognozę potrzeb transportowych.</p>	<p>Brak prognozy potrzeb transportowych jest rażącym naruszeniem art. art. 12.1. 2) Ustawy. W dokumencie znajduje się wprawdzie rozdział Ocena i prognozy potrzeb transportowych, jednak nie zawiera on żadnego podrozdziału, który dotyczyłby prognozy potrzeb transportowych ani też żadna partia tekstu w tym, ani w innych rozdziałach, nie zawiera takiej prognozy.</p>			<p>Ustawa nie precyzuje metodologii i formy opracowania potrzeb przewozowych. W PT przyjęto m.in., dane Głównego Urzędu Statystycznego oraz wyniki analiz Instytutu Sokratesa. Na potrzeby ustaleń PT założono, że prognozowane zmiany demograficzne nie spowodują wzrostu zapotrzebowania na przewozy pasażerskie, jednakże utrzymanie, a nawet wzrost pracy przewozowej środkami publicznego transportu zbiorowego uzasadniony będzie możliwością przejęcia jak największej ilości pasażerów podróżujących transportem indywidualnym.</p>
<p>Uzupełnienie oceny potrzeb transportowych o dane z badań potoków pasażerskich w komunikacji drogowej.</p>	<p>Konieczność zawarcia w dokumencie oceny potrzeb transportowych wynika z art. 12.1. 2) Ustawy. W naszym przekonaniu nie jest możliwe wykonanie rzetelnej oceny potrzeb transportowych bez przedstawienia wielkości istniejących lub prognozowanych potoków pasażerskich na wszystkich liniach istniejących lub planowanych, uzyskanych przez pomiary, dane z kas biletowych lub ankiety i modelowanie komputerowe. Dokument zawiera analizę tego typu danych dla transportu kolejowego, natomiast nie zawiera dla transportu drogowego. W szczególności bez danych o potokach autobusowych na liniach równoległych do nieczynnych linii kolejowych nie ma możliwości rzetelnego odpowiedzenia na pytanie czy uzasadnione jest wznawianie przewozów kolejowych w tych relacjach.</p>			<p>Ocena i prognozy potrzeb przewozowych zostały zawarte w rozdziale o tym samym tytule. Natomiast uzyskanie danych z kas biletowych, w przeciwieństwie do przewoźnika kolejowego który jest tylko jeden, jest trudne do wyegzekwowania gdyż przewoźnicy nie chcą udostępniać takich danych zasłaniając się tajemnicą handlową przedsiębiorstwa.</p>
<p>Uzupełnienie dokumentu o wymóg skomunikowań na/z pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych w węzłach określonych w Planie krajowym.</p>	<p>Plan wskazuje węzły przesiadkowe, w tym wszystkie określone w Planie krajowym, jednak nie obliguje do koordynacji rozkładów jazdy pod pociągi szczebla krajowego w tych węzłach. Brak wymogu w/w skomunikowań jest niezgodny z rozporządzeniem o Planie krajowym, a co za tym idzie także z art. 11. Pkt. 1 Ustawy. W Planie krajowym na str. 62-63 czytamy: „Dla usprawnienia połączeń kolejowych pomiędzy miastami wojewódzkimi, innymi większymi miastami (powyżej 20 tys. mieszkańców) oraz rejonami atrakcyjnymi turystycznie, niezależnie od wariantu prognostycznego, pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego powinni zapewnić skomunikowania na następujących stacjach” i tu wymieniono 4 stacje z terenu województwa lubuskiego:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▣ Kostrzyn (kierunek Gorzów Wlkp.), ▣ Krzyż (kierunki: Gorzów Wielkopolski, Piła), ▣ Zbąszynek (kierunki: Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra, Rzepin), ▣ Zielona Góra (kierunki: Głogów, Żary). <p>W związku z tym wnoskujemy, aby w rozdziale Planowana oferta przewozowa na liniach komunikacyjnych w transporcie kolejowym, w częściach dla poszczególnych linii, w działach Wytyczne dla przewoźnika i zarządcy w zakresie konstrukcji rozkładu jazdy, znalazły się stosowne zapisy o obowiązku skomunikowań w czasie nie dłuższym niż 30 min (czas ten wynika z zapisu na str. 62 Planu krajowego). Analogiczne zapisy dla linii autobusowych należy wprowadzić w rozdziale Sieć linii komunikacyjnych użyteczności publicznej w transporcie drogowym.</p>		<p>Wytyczne dotyczą pociągów wszystkich kategorii. Dodatkowy zapis uwzględniono w przypadku stacji Zbąszynek, gdzie oferta połączeń międzynarodowych jest bardziej rozbudowana.</p>	

<p>Uzupełnienie oceny potrzeb transportowych o ocenę dostępności dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.</p>	<p>Zgodnie z § 4. 1.2) c) Rozporządzenia plan transportowy powinien zawierać ocenę i prognozę potrzeb transportowych z uwzględnieniem m.in. zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Konsultowany dokument w części diagnostycznej nie zawiera analizy tego problemu. Dlatego wnioskujemy o stosowne uzupełnienie.</p>			<p>PT w wielu miejscach porusza kwestię dostępności środków transportu i punktów odprawy dla osób niepełnosprawnych z jednoznaczną konkluzją i wytycznymi na ten temat. Tworzenie odrębnej analizy tego problemu nie wydaje się zasadne.</p>
<p>Uzupełnienie dokumentu o przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera w zakresie koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu.</p>	<p>Wymóg zawarcia w dokumencie przewidywanego sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera w zakresie koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu wynika z § 4. 1.7) c) Rozporządzenia. W dokumencie na str. 203 zapisano jedynie, że funkcjonowanie systemu informacji dla pasażera musi spełniać ten warunek. Nie zapisano natomiast konkretnie, w jaki sposób. Wnioskujemy, aby były wymagane przynajmniej dwa środki:</p> <ul style="list-style-type: none"> - podawanie w systemie informacji pasażerskiej w pojazdach (wyświetlacze i system rozgłoszeniowy) po nazwie przystanku przesiadkowego, do którego pojazd dojeżdża godzin odjazdów najbliższych połączeń zbiorowego transportu publicznego z tego przystanku. - umieszczanie na tabelarycznych i plakatowych rozkładach jazdy także połączeń z przesiadką (oznaczonych odrębnie od bezpośrednich – np. innym kolorem) dla najbardziej typowych relacji z przesiadką (np. połączenia z Zielonej Góry do Poznania z przesiadką w Zbąszynku). 			<p>Propozycja zbyt szczegółowych zapisów. Konkretnie rozwiązania będą rozważane na etapie projektowania systemu.</p>
<p>Dostosowanie taboru autobusowego do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych.</p>	<p>Zgodnie z § 4. 1.6) b) zdefiniowany w planie transportowym pożądany standard musi uwzględniać potrzebę zapewnienia dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. W związku z tym wnioskujemy o zapisanie wymogu dostępności także całego taboru autobusowego do w/w grup pasażerów.</p>			<p>Dostosowanie taboru autobusowego do przewozu osób niepełnosprawnych lub ograniczonych ruchowo występuje w komunikacji miejskiej natomiast w komunikacji międzymiastowej nie praktykuje się takich rozwiązań lub występują one sporadycznie, ponieważ nie stosuje się do nich autobusów niskopokładowych lub z miejscami na wózki inwalidzkie.</p>

<p>Wykluczenie dublowania linii kolejowych autobusowymi. Wnioskujemy o wykreślenie z dokumentu planowanych linii autobusowych na odcinkach, na których dublowałyby one linie kolejowe. W szczególności wnioskujemy o usunięcie następujących odcinków linii:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▣ Międzyrzecz – Gorzów Wlkp. i Międzychód – Gorzów Wlkp. (pozostawienie tylko odcinka Międzychód – Skwierzyna); ▣ Gorzów Wlkp. – Strzelce Krajeńskie; ▣ Zielona Góra – Nowogród Bobrzański – Żary (pozostawienie odcinków Nowogród Bobrzański – Lubsko i Żary – Lubsko – Gubin); ▣ Żary – Żagań; ▣ Zielona Góra – Nowa Sól; <p>Natomiast dla linii:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▣ Gorzów Wlkp. – Słubice i Gorzów Wlkp. – Sulęcín <p>wpisanie ich uruchamiania w ramach użyteczności publicznej tylko w latach, w których nie będą uruchamiane przewozy kolejowe na linii Rzepin – Międzyrzecz.</p>	<p>Funkcjonowanie linii autobusowych równoległych do linii kolejowych powoduje obniżanie rentowności tych ostatnich.</p>			<p>Zgodnie z założeniami PT proponowane linie autobusowe na relacjach w których występują połączenia kolejowe mają być jedynie ich dopełnieniem w przypadku gdy niemożliwe jest zwiększenie ilości kursów pociągów.</p>
<p>Wymóg spełniania norm Euro przez autobusy. Wnioskujemy o skonkretyzowanie standardów w zakresie ochrony środowiska przez wpisane obowiązku spełniania przez tabor autobusowy norm emisji spalin co najmniej Euro 4, a od roku 2020 min. Euro 5.</p>	<p>Obecnie określone w dokumencie wymogi w zakresie ochrony środowiska (str. 191) są niekonkretne. Wnioskujemy o wprowadzenie rzeczywistych standardów dla komunikacji użyteczności publicznej. Postulowane wymagania nie są wyrubowane, gdyż normę Euro 4 muszą spełniać wszystkie pojazdy wyprodukowane od 2005 roku włącznie, a normę Euro 5 od roku 2009. Postulowane wymogi będą zatem spełniały już pojazdy 10-letnie, a w miarę kolejnych lat po 2015 i 2020 roku także odpowiednio starsze.</p>			<p>Firmy przewozowe w miarę potrzeb i możliwości finansowych cyklicznie wymieniają tabor na coraz młodszy a więc spełniający coraz wyższe normy czystości spalin. Ewentualne wymagania dotyczące konkretnych wskaźników norm emisji spalin będą ujmowane w SIWZ.</p>
<p>Wymóg ruchu cyklicznego. Wnioskujemy, aby do standardów usług przewozowych wprowadzić wymóg kursowania pojazdów wg cyklicznych rozkładów jazdy (ze stałymi końcówkami minutowymi).</p>	<p>Ruch cykliczny jest standardem w komunikacji publicznej niemal we wszystkich krajach poza Polską, ułatwia korzystanie z niej, a więc także przyciąga pasażerów, pozwala ułożyć bardziej dopracowane rozkłady jazdy (wystarczy dobrze opracować rozkład jazdy dla jednej godziny, a następnie się go powieli). Wymóg taki wpisano do planów transportowych m.in. województw: dolnośląskiego, lubelskiego, opolskiego podlaskiego, świętokrzyskiego i zachodniopomorskiego – tam należy szukać wzorców.</p>			<p>Cykliczny rozkład jazdy planowany jest w wariantach rozwojowych PT. Określenie takiego wymogu przy obecnej ilości połączeń nie ma uzasadnienia.</p>
<p>Wymóg informacji pasażerskiej wizualnej i dźwiękowej w pojazdach. Wnioskujemy, aby w rozdziale Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera wpisać wymóg wyposażenia wszystkich pojazdów wykonujących przewozy użyteczności publicznej w systemy pokładowej informacji pasażerskiej – wyświetlacze diodowe wewnętrzne (pokazujące nr linii, stację docelową, trasę najbliższy przystanek) i zewnętrzne (nr linii i stacja docelowa, czas do odjazdu w czasie postoju na stacji początkowej) oraz informację audio wewnętrzną, informującą o nazwie najbliższego przystanku.</p>	<p>Jest to w chwili obecnej konieczny standard informacji w komunikacji publicznej, już funkcjonujący w wielu częściach kraju, także w transporcie drogowym. Tego typu wymogi znajdują się w planach transportowych wielu województw, np. kujawsko-pomorskiego, małopolskiego – tam należy szukać wzorców.</p>			<p>Kwestia ujęta w opisie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej oraz standardzie przewozów i parametrach jakościowych usług przewozowych</p>
<p>Wprowadzenie wspólnego biletu. Wnioskujemy, aby zapisać integrację taryfową pomiędzy operatorami (autobusowymi i kolejowymi w przewozach regionalnych a docelowo także z operatorami innych organizatorów), choćby w jakiejś perspektywie czasowej.</p>	<p>Integracja taryfowa ułatwia korzystanie z komunikacji publicznej, a więc także przyciąga pasażerów. Zachęca do połączeń z przesiadką, której duża część pasażerów nie lubi, umożliwienie podróżowania na jednym bilecie i tworzenie węzłów przesiadkowych eliminują dużą część niedogodności. Tworzenie wspólnego biletu przewidują plany transportowe m.in. województw: dolnośląskiego, kujawsko-pomorskiego, lubelskiego, małopolskiego, opolskiego, pomorskiego i zachodniopomorskiego – tam należy szukać wzorców.</p>			<p>Ta kwestia jest opisana w rozdziale "System dystrybucji biletów "</p>

Wnioski wynikające z niezgodności konsultowanego dokumentu z przepisami prawa, t.j:

- ▣ Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (dalej: Ustawa)
- ▣ Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (dalej: Rozporządzeniem)
- ▣ Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (dalej: Planem krajowym)

P. Nisiewicz
(pnisiewicz@interia.pl)
Michał Obiegło
Prezes Zachodniego Ośrodka Polityki Regionalnej
Tomasz Drost
Prezes Stowarzyszenia "komunikacja.org"

12. 21.09.2015

<p>Wprowadzenie zarządu przewozów wojewódzkich. Wnioskujemy, aby do standardów usług przewozowych wpisać minimalne wskaźniki punktualności i niezawodności wykonywanych przewozów – z poziomami punktualności: 95% w transporcie kolejowym i 90% drogowym, niezawodności: 99,0%.</p>	<p>W dokumencie zapisano jedynie standardy co do dopuszczalnych wielkości opóźnień. Nie wpisano natomiast jaka część wykonywanych kursów może te standardy przekroczyć, oraz jaka część może nie zostać wykonana z przyczyn technicznych – co świadczy o pominięciu lub oderwaniu od rzeczywistości.</p>	<p>Uwzględniono 95% poziom punktualności</p>		
<p>Dodanie do sieć komunikacyjnej linii Gorzów Wlkp. - Skwierzyna – Międzychód (- Poznań). Wnioskujemy, aby do sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów kolejowych użyteczności publicznej, dodać trasę Gorzów Wlkp. - Skwierzyna – Międzychód (- Poznań) i w wariantcie minimalnym objąć 2 pary połączeń na ww. linii. Natomiast oczekiwania w stosunku do infrastruktury kolejowej to wymiana nawierzchni na całej długości, modernizacja peronów ze skróceniem do długości 100 m i podniesieniem do wysokości 55 cm, remont obiektów inżynierskich, wymiana oświetlenia peronów, modernizacja przejazdów, modernizacja systemów sterowania tylko w minimalnym zakresie.</p>	<p>Stworzenie połączenia Poznań – Gorzów najkrótszą trasą, ze skomunikowaniem po drodze kilku miast województwa lubuskiego i wielkopolskiego (Skwierzyna, Międzychód, Pniewy). Alternatywa połączenia przez Krzyż. Linia przebiegałaby przez teren o wyjątkowych walorach przyrodniczych. Stymulowałaby rozwój turystyki i dostępność gospodarczą tego terenu.</p>			<p>Aktualizacja nie zmienia ustaleń PT uchwalonego w dniu 17.09.2014r. w zakresie ustalenia linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym.</p>
<p>Ujednoczenie wysokości peronów na linii Zielona Góra - Gorzów Wielkopolski. Wnioskujemy, aby do oczekiwań w stosunku do infrastruktury kolejowej na linii Zielona Góra - Gorzów Wielkopolski dopisać ujednoczenie peronów do wysokości 55 cm.</p>	<p>Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie przewiduje w art. 98 ust 8 iż "Wysokość peronu powinna wynosić 0,76 m albo 0,55 m nad główkę szyny w zależności od typu pojazdu kolejowego zatrzymującego się przy peronie".</p>			<p>Propozycja zawęży możliwości modernizacji peronów do innych standardów.</p>
<p>W wariantcie minimalnym wprowadzić 4 pary połączeń Krzyż - Gorzów Wlkp. – Berlin Lichtenberg. Wnioskujemy, aby w wariantcie minimalnym wprowadzić 4 pary transgranicznych bezpośrednich połączeń kolejowych z Krzyża przez Gorzów Wlkp. do Berlina Lichtenberg.</p>	<p>Pisemne poparcie petycji przez 5 tysięcy pasażerów kolei dla połączenia Gorzowa z Berlinem z możliwością wydłużenia do Torunia ukazuje ogromne zapotrzebowanie. Już dzisiaj linia kolejowa nr 203 jest najbardziej obciążoną trasą kolejową w województwie lubuskim, a granicę w Kostrzynie nad Odrą przekracza ponad 1.000 pasażerów dziennie. U uruchomienie transgranicznych połączeń kolejowych jest niezwykle ułatwieniem dla mieszkańców i silnym bodźcem rozwojowym dla województwa. Koszty uruchomienia bezpośrednich połączeń są relatywnie niewielkie w stosunku do możliwych korzyści społeczno-gospodarczych w całym pasie oddziaływania. Uważamy, że 10 lat od wejścia Polski do Unii Europejskiej jest wystarczająco długim czasem, aby pokonać wszelkie przeszkody natury technicznej i formalnej dla uruchomienia takich połączeń. Dlatego realizacja bezpośrednich transgranicznych połączeń kolejowych do Berlina w ilości co najmniej 4 par będzie pierwszym krokiem do unormowania sytuacji pasażerskich połączeń kolejowych.</p>			<p>Aktualizacja nie zmienia ustaleń PT uchwalonego w dniu 17.09.2014r. w zakresie ilości połączeń kolejowych. Warianty rozwojowe PT nie zawężają maksymalnej ilości pociągów możliwej do uruchomienia.</p>
<p>W wariantcie minimalnym wprowadzić 4 pary połączeń Kostrzyn - Gorzów Wlkp. – Poznań. Wnioskujemy, aby w wariantcie minimalnym wprowadzić 4 pary transgranicznych bezpośrednich połączeń kolejowych z Kostrzyna przez Gorzów Wlkp. do Poznania.</p>	<p>Największe potoki pasażerskie w woj. lubuskim na linii 203 wskazują na potrzebę zwiększenia ilości połączeń oraz wykazują możliwości województwa w realizacji połączeń z Poznaniem miasta Zielona Góra o mniejszym obłożeniu a dysponującym 4 połączeniami.</p>			<p>Aktualizacja nie zmienia ustaleń PT uchwalonego w dniu 17.09.2014r. w zakresie ilości połączeń kolejowych. Warianty rozwojowe PT nie zawężają maksymalnej ilości pociągów możliwej do uruchomienia.</p>
<p>W wariantcie minimalnym wprowadzić 2 pary połączeń Kostrzyn - Gorzów Wlkp. – Piła. Wnioskujemy, aby w wariantcie minimalnym wprowadzić 4 pary transgranicznych bezpośrednich połączeń kolejowych z Kostrzyna przez Gorzów Wlkp. do Piły.</p>	<p>Mając na uwadze ograniczoną do minimum ofertę w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych, która jest określona w Planie krajowym do realizacji przez pociągi wyższych kategorii, oferta regionalna uwzględniać powinna możliwości wydłużania relacji poza stacje węzłowe, w tym do Piły (Bydgoszczy i Torunia). Zapewniając połączenie z innymi stolicami województw.</p>			<p>Aktualizacja nie zmienia ustaleń PT uchwalonego w dniu 17.09.2014r. w zakresie ilości połączeń kolejowych. Warianty rozwojowe PT nie zawężają maksymalnej ilości pociągów możliwej do uruchomienia.</p>

<p>Dopuszczenie możliwości własnego taboru przewoźnika. Wnioskujemy, aby w planie obsługi taborowej dla trasy (Berlin-) Kostrzyn –Gorzów Wlkp. –Krzyż (-Poznań) dopuścić możliwość własnego taboru przewoźnika dla umożliwienia wjazdów na odcinek transgraniczny. Do obsługi linii w strefie transgranicznej niezbędny jest tabor posiadający dopuszczenie do poruszania się po sieci kolei niemieckich (DB Netz) oraz po sieci kolei polskich (PKP PLK SA). Z uwagi na ograniczoną ilość pojazdów spełniających te wymogi przewidzieć również wykorzystywanie, przez operatora, taboru własnego lub niemieckiego dopuszczonego do ruchu w Polsce.</p>	<p>Obecnie województwo nie posiada własnego taboru z niezbędnymi dopuszczeniami. Dlatego należy otworzyć możliwości świadczenia tych usług przez innych przewoźników.</p>			<p>PT nie wyklucza takiej możliwości</p>
<p>Zmiana oczekiwań w stosunku do infrastruktury kolejowej na linii Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Krzyż. Wnioskujemy, aby do oczekiwań w stosunku do infrastruktury kolejowej na linii Kostrzyn –Gorzów Wlkp. – Krzyż dopisać ujednoczenie peronów do wysokości 55 cm, podwyższenie prędkości do 160 km/h i elektryfikacja linii.</p>	<p>Linia kolejowa Krzyż - Kostrzyn ma największe potoki pasażerów w województwie. Linia 203 z punktu widzenia strategicznego jest bardzo istotna. Jest to otwarcie się na Europę i namacalny tego konkret. Ważny aspekt gospodarczy. Obecnie Gorzów jest jedynym miastem wojewódzkim bez elektryfikacji. Należy połączyć Gorzów z resztą Polski. Niemiecka strona planuje już elektryfikację na odcinku Kostrzyn – Berlin. Po wykonaniu pełnego zadania linia 203 odciążą magistralę przez Rzepin. Przejmie część ruchu towarowego i pasażerskiego. Elektryfikacja pozwoli na użycie bardziej pojemnego taboru na co wskazują statystyki potoków pasażerów. Elektryfikacja pozwoli na zwiększenie liczby połączeń dalekobieżnych. Obecnie zmiana lokomotywy jest bardzo niedogodna, co zauważają pasażerowie i przewoźnik PKP Intercity. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie przewiduje w art. 98 ust 8 iż "Wysokość peronu powinna wynosić 0,76 m albo 0,55 m nad główkę szyny w zależności od typu pojazdu kolejowego zatrzymującego się przy peronie".</p>			<p>Propozycja zaważy możliwości modernizacji peronów do innych standardów. PT nie wykracza poza ustalenia dokumentów krajowych.</p>
<p>Remont węzła Gorzów Wlkp. Wnioskujemy, aby zaplanować remont węzła Gorzów Wlkp. obejmujący centrum przesiadkowe z remontem peronów autobusowych i kolejowych, dostosowanie do osób niepełnosprawnych, montaż wyświetlaczy z dynamiczną informacją pasażerską.</p>	<p>Gorzów, jako główny ośrodek, wymaga zabezpieczenia sprawnego powiązania go z miejscowościami jego aglomeracji.</p>			<p>PT nie dotyczy projektów inwestycyjnych</p>
<p>Dodanie do sieć komunikacyjnej linii Gorzów Wlkp. – Rzepin. Wnioskujemy, aby do sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów kolejowych użyteczności publicznej, dodać trasę Gorzów Wlkp. – Rzepin.</p>	<p>Projekt umożliwi stworzenie bezpośrednich pociągów Gorzów Wielkopolski – Rzepin – Frankfurt nad Odrą. Trasa będzie stymulatorem rozwoju gospodarczego i turystycznego tej części województwa, stając się osią rozwoju powiatu sulęcińskiego oraz ważnym elementem aglomeracji gorzowskiej. Połączy dwa największe miasta euroregionu Pro-Europa-Viadrina Gorzów i Frankfurt n/O. Linia ułatwi kontakty i przepływ ludności między tymi ośrodkami, a także między Gorzowem i Sulęcinem oraz Rzepinem. Skomunikuje uczniów, studentów, pracowników i turystów ze znajdującymi się na trasie miejscowościami, podnosząc ich atrakcyjność dla zamieszkania, wypoczynku i inwestycji.</p>			<p>Aktualizacja nie zmienia ustaleń PT uchwalonego w dniu 17.09.2014r. w zakresie ustalenia linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym.</p>

<p>Dodanie do sieć komunikacyjnej linii Gorzów Wlkp. – Myślibórz (– Szczecin). Wnioskujemy, aby do sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów kolejowych użyteczności publicznej, dodać trasę Gorzów Wlkp. – Myślibórz (– Szczecin) wraz z rewitalizacją linii nr 415 Gorzów Wlkp. – granica województwa (Myślibórz).</p>	<p>Rewitalizacja linii nr 415 pozwoli na przywrócenie połączeń pasażerskich, w tym turystycznych. Duże znaczenie turystyczne obszaru tzw. "Szwajcarii gorzowskiej". Potencjał dla ruchu towarowego - zakłady Faurencia, TPV. Linia Gorzów Wlkp. – Myślibórz może być wykorzystywana na wiele sposobów: •gospodarczo - przy linii jest umiejscowiona Kostrzyńsko - Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna z licznymi zakładami pracy, •komunikacyjnie - przy rewitalizacji jeszcze dodatkowo ok. 7 km innej linii (odcinek Myślibórz - Głazów w woj. Zachodniopomorskim) Gorzów Wielkopolski będzie posiadać bardzo dogodne i dochodowe połączenie z miastem portowym Szczecin., •turystyczno-rekreacyjnie - linia ma bardzo ciekawy przebieg. Liczne serpentyny, łuki (czasem blisko 360o), gwałtowne wzniesienia i spadki. Ponadto połączenie ze Szczecinem daje łatwe połączenie z nad morzem po linii, której już niedługo będą jeździć pociągi nawet 160 km/h. Trzeba zauważyć, że obecnie Gorzów nie ma żadnego połączenia kolejowego z miastami w górach i nad morzem, a również Gorzowianie i mieszkańcy okolic chcą jeździć do miast typowo turystycznych i trzeba dać im tą możliwość.</p>		<p>Aktualizacja nie zmienia ustaleń PT uchwalonego w dniu 17.09.2014r. w zakresie ustalenia linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym.</p>
<p>Uzupełnienie dokumentu o prognozę potrzeb transportowych.</p>	<p>Brak prognozy potrzeb transportowych jest rażącym naruszeniem art. art. 12.1. 2) Ustawy. W dokumencie znajduje się wprawdzie rozdział Ocena i prognozy potrzeb transportowych, jednak nie zawiera on żadnego podrozdziału, który dotyczyłby prognozy potrzeb transportowych ani też żadna partia tekstu w tym, ani w innych rozdziałach, nie zawiera takiej prognozy.</p>		<p>Ustawa nie precyzuje metodologii i formy opracowania potrzeb przewozowych. W PT przyjęto m.in., dane Głównego Urzędu Statystycznego oraz wyniki analiz Instytutu Sokratesa. Na potrzeby ustaleń PT założono, że prognozowane zmiany demograficzne nie spowodują wzrostu zapotrzebowania na przewozy pasażerskie, jednakże utrzymanie, a nawet wzrost pracy przewozowej środkami publicznego transportu zbiorowego uzasadniony będzie możliwością przejęcia jak największej ilości pasażerów podróżujących transportem indywidualnym.</p>
<p>Uzupełnienie oceny potrzeb transportowych o dane z badań potoków pasażerskich w komunikacji drogowej.</p>	<p>Konieczność zawarcia w dokumencie oceny potrzeb transportowych wynika z art. 12.1. 2) Ustawy. W naszym przekonaniu nie jest możliwe wykonanie rzetelnej oceny potrzeb transportowych bez przedstawienia wielkości istniejących lub prognozowanych potoków pasażerskich na wszystkich liniach istniejących lub planowanych, uzyskanych przez pomiary, dane z kas biletowych lub ankiety i modelowanie komputerowe. Dokument zawiera analizę tego typu danych dla transportu kolejowego, natomiast nie zawiera dla transportu drogowego. W szczególności bez danych o potokach autobusowych na liniach równoległych do nieczynnych linii kolejowych nie ma możliwości rzetelnego odpowiedzenia na pytanie czy uzasadnione jest wznawianie przewozów kolejowych w tych relacjach.</p>		<p>Ocena i prognozy potrzeb przewozowych zostały zawarte w rozdziale o tym samym tytule. Natomiast uzyskanie danych z kas biletowych, w przeciwieństwie do przewoźnika kolejowego który jest tylko jeden, jest trudne do wyegzekwowania gdyż przewoźnicy nie chcą udostępniać takich danych zasłaniając się tajemnicą handlową przedsiębiorstwa.</p>

<p>Uzupełnienie dokumentu o wymóg skomunikowań na/z pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych w węzłach określonych w Planie krajowym.</p>	<p>Plan wskazuje węzły przesiadkowe, w tym wszystkie określone w Planie krajowym, jednak nie obowiązuje do koordynacji rozkładów jazdy pod pociągi szczebla krajowego w tych węzłach. Brak wymogu w/w skomunikowań jest niezgodny z rozporządzeniem o Planie krajowym, a co za tym idzie także z art. 11. Pkt. 1 Ustawy. W Planie krajowym na str. 62-63 czytamy: „Dla usprawnienia połączeń kolejowych pomiędzy miastami wojewódzkimi, innymi większymi miastami (powyżej 20 tys. mieszkańców) oraz rejonami atrakcyjnymi turystycznie, niezależnie od wariantu prognostycznego, pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego powinni zapewnić skomunikowania na następujących stacjach” i tu wymieniono 4 stacje z terenu województwa lubuskiego:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Kostrzyn (kierunek Gorzów Wlkp.), · Krzyż (kierunki: Gorzów Wielkopolski, Piła), · Zbąszynek (kierunki: Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra, Rzepin), · Zielona Góra (kierunki: Głogów, Żary). <p>W związku z tym wnioskujemy, aby w rozdziale Planowana oferta przewoźowa na liniach komunikacyjnych w transporcie kolejowym, w częściach dla poszczególnych linii, w działach. Wytyczne dla przewoźnika i zarządcy w zakresie konstrukcji rozkładu jazdy, znalazły się stosowne zapisy o obowiązku skomunikowań w czasie nie dłuższym niż 30 min (czas ten wynika z zapisu na str. 62 Planu krajowego). Analogiczne zapisy dla linii autobusowych należy wprowadzić w rozdziale Sieć linii komunikacyjnych użyteczności publicznej w transporcie drogowym.</p>		<p>Wytyczne dotyczą pociągów wszystkich kategorii. Dodatkowy zapis uwzględniono w przypadku stacji Zbąszynek, gdzie oferta połączeń międzynarodowych jest bardziej rozbudowana.</p>	
<p>Uzupełnienie oceny potrzeb transportowych o ocenę dostępności dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.</p>	<p>Zgodnie z § 4. 1.2) c) Rozporządzenia plan transportowy powinien zawierać ocenę i prognozę potrzeb transportowych z uwzględnieniem m.in. zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Konsultowany dokument w części diagnostycznej nie zawiera analizy tego problemu. Dlatego wnioskujemy o stosowne uzupełnienie.</p>			<p>PT w wielu miejscach porusza kwestię dostępności środków transportu i punktów odprawy dla osób niepełnosprawnych z jednoznacznie konkluzją i wytycznymi na ten temat. Tworzenie odrębnej analizy tego problemu nie wydaje się zasadne.</p>
<p>Uzupełnienie dokumentu o przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera w zakresie koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu.</p>	<p>Wymóg zawarcia w dokumencie przewidywanego sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera w zakresie koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu wynika z § 4. 1.7) c) Rozporządzenia. W dokumencie na str. 203 zapisano jedynie, że funkcjonowanie systemu informacji dla pasażera musi spełniać ten warunek. Nie zapisano natomiast konkretnie w jaki sposób. Wnioskujemy, aby były wymagane przynajmniej dwa środki:</p> <ul style="list-style-type: none"> - podawanie w systemie informacji pasażerskiej w pojazdach (wyświetlacze i system rozgłoszeniowy) po nazwie przystanku przesiadkowego do którego pojazd dojeżdża godzin odjazdów najbliższych połączeń zbiorowego transportu publicznego z tego przystanku; - umieszczanie na tabelarycznych i plakatowych rozkładach jazdy także połączeń z przesiadką (oznaczonych odrębnie od bezpośrednich – np. innym kolorem) dla najbardziej typowych relacji z przesiadką (np. połączenia z Zielonej Góry do Poznania z przesiadką w Zbąszynku). 			<p>Propozycja zbyt szczegółowych zapisów. Konkretnie rozwiązania będą rozważane na etapie projektowania systemu.</p>

<p>Dostosowanie taboru autobusowego do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych.</p>	<p>Zgodnie z § 4. 1.6) b) zdefiniowany w planie transportowym pożądaný standard musi uwzględniać potrzebę zapewnienia dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. W związku z tym wnioskujemy o zapisanie wymogu dostępności także całego taboru autobusowego do w/w grup pasażerów.</p>			<p>Dostosowanie taboru autobusowego do przewozu osób niepełnosprawnych lub ograniczonych ruchowo występuje w komunikacji miejskiej natomiast w komunikacji międzymiastowej nie praktykuje się takich rozwiązań lub występują one sporadycznie, ponieważ nie stosuje się do nich autobusów niskopokładowych lub z miejscami na wózki inwalidzkie.</p>
<p><u>Wykluczenie dublowania linii kolejowych autobusowymi.</u> Wnioskujemy o wykreślenie z dokumentu planowanych linii autobusowych na odcinkach, na których dublowałyby one linie kolejowe. W szczególności wnioskujemy o usunięcie następujących odcinków linii:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Międzyrzecz – Gorzów Wlkp. i Międzychód – Gorzów Wlkp. (pozostawienie tylko odcinka Międzychód – Skwierzyna); • Gorzów Wlkp. – Strzelce Krajeńskie; • Zielona Góra – Nowogród Bobrzański – Żary (pozostawienie odcinków Nowogród Bobrzański – Lubsko i Żary – Lubsko – Gubin); • Żary – Żagań; • Zielona Góra – Nowa Sól; <p>Natomiast dla linii:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gorzów Wlkp. – Stubice i Gorzów Wlkp. – Sulęcín <p>wpisanie ich uruchamiania w ramach użyteczności publicznej tylko w latach, w których nie będą uruchamiane przewozy kolejowe na linii Rzepin – Międzyrzecz.</p>	<p>Funkcjonowanie linii autobusowych równoległych do linii kolejowych powoduje obniżanie rentowności tych ostatnich. W efekcie niewielkie rekompensaty do biletów ulgowych dla operatorów autobusowych skutkują koniecznością daleko wyższego zwiększenia rekompensat dla operator kolejowego. Niezależnie od sprzeczności z celem planu transportowego, jakim jest rozwój najbardziej przyjaznych środowisku form mobilności, będzie to działanie na szkodę budżetu województwa. Przykładowo dla relacji Zielona Góra – Żary brak konkurencji autobusowej o przywilejach wynikających ze statusu użyteczności publicznej mógłby spowodować racjonalność ekonomiczną zwiększenia liczby połączeń do 6 par na dobę – co pozwoliłoby przekroczyć próg funkcjonalności dla pasażerów.</p>			<p>Zgodnie z założeniami PT proponowane linie autobusowe na relacjach w których występują połączenia kolejowe mają być jedynie ich dopełnieniem w przypadku gdy niemożliwe jest zwiększenie ilości kursów pociągów.</p>
<p><u>Zwiększenie efektywności przewozów.</u> Dla niektórych linii wskazano zapotrzebowanie na tabor. Jest ono w większości przypadków zbyt duże. Dla linii Kostrzyn – Krzyż w wariantcie podstawowym wymieniono zapotrzebowanie na 5 szt. Pojazdów bez rezerwy, podczas gdy dla wykonania 7 par pociągów dziennie w tej relacji można wystarczą 3 pojazdy (zakładamy, że z 2 par połączeń Gorzów – Poznań, jedną wykonuje tabor lubuski a drugą wielkopolski). Dla węzła Żagańsko – Żarskiego w wariantcie podstawowym przyjęto 6 pojazdów bez rezerwy, podczas gdy wystarczą 3 szt. (1 do Zielonej Góry, 1 do Węglińca i 1 do Forst, zakładamy obsługę linii do Legnicy w całości przez Dolnośląskie w zamian za linie do Węglińca i Głogowa). Wnioskujemy o zmianę powyższych liczb w tekście. Ponadto wnioskujemy o wpisanie w dokumencie, że dzienne obbiegi taboru nie mogą średnio wynosić mniej niż 450 km.</p>	<p>Ograniczenie liczby obiegów ma decydujące znaczenie dla wysokości deficytu operatora i co za tym idzie rekompensaty. Z dokumentacji technicznej (DSU) pojazdów wynika, że są one przeznaczone do wykonywania minimum ok. 500 km dziennie (przy tym poziomie częstotliwości przeglądów zaczyna zależeć od przejechanych kilometrów, a nie od upłyniętego czasu od poprzedniego przeglądu). Koszt przeglądów P3 i P4 na jeden rok to 120 tys. zł na jeden pojazd. Dodatkowe obbiegi to także dodatkowe zatrudnienie personelu, który jest opłacany mimo, że np. połowę czasu pracy oczekuje między kursami. Z nieefektywności obiegowania bierze się gigantyczne zwiększenie deficytu przewozów.</p>			<p>Eksplotacja taboru jest zadaniem operatora a nie organizatora przewozów.</p>

Wnioski wynikające z niezgodności konsultowanego dokumentu z przepisami prawa, tj.: • Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (dalej: Ustawą)
• Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (dalej: Rozporządzeniem)
• Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (dalej: Planem krajowym)

13. 21.09.2015

Marcin Adam
Wróbel Centrum
Zrównoważonego
Transportu
m.wrobel@czt.org
.pl

<p><u>Dodanie przewozów kolejowych na liniach Nowa Sól – Żagań oraz Żary – Lubsko (wariant rozwojowy).</u> Zwracamy się o przewidzenie uruchomienia przewozów na linii Nowa Sól – Żagań w wariancie rozwojowym z częstotliwością min. 5 par pociągów dziennie, w przypadku rewitalizacji linii kolejowej.</p>	<p>Dużą zaletą dokumentu jest określenie wariantu rozwojowego, co pozwoli w przyszłości na zwiększenie oferty ponad stan obecny bez konieczności zmiany Planu. Wnioskujemy o umożliwienie wznowienia przewozów także na w/w liniach.</p> <p>Byłoby to możliwe po optymalizacji rozkładów jazdy pod kątem zwiększenia efektywności i ograniczenia liczby obiegów (patrz uwaga 8). Uważamy, że przewozy na tych liniach wiodących przez tereny o stosunkowo wysokiej gęstości zaludnione są dużo bardziej uzasadnione niż na linii na linii do Forst prowadzącej przez lasy, bez żadnych miast. Linia nr 371 na odc. Żagań – Nowa Sól jest linią znaczenia państwowego, łączy jedne z kilku największych miast województwa (Żagań i Nowa Sól) oraz mniejsze miasto Kożuchów. Uzupełnienie sieci o tę linię pozwoliłoby uzyskanie połączeń na pętli łączącej największe miasta południowej części województwa (Zielona Góra – Nowa Sól – Żagań – Żary).</p>			<p>Aktualizacja nie zmienia ustaleń PT uchwalonego w dniu 17.09.2014r. w zakresie ustalenia linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym.</p>
<p><u>Wymóg spełniania norm Euro przez autobusy.</u> Wnioskujemy o skonkretyzowanie standardów w zakresie ochrony środowiska przez wpisane obowiązku spełniania przez tabor autobusowy norm emisji spalin co najmniej Euro 4, a od roku 2020 min. Euro 5.</p>	<p>Obecnie określone w dokumencie wymogi w zakresie ochrony środowiska (str. 191) są niekonkretne. Wnioskujemy o wprowadzenie rzeczywistych standardów dla komunikacji użyteczności publicznej. Postulowane wymagania nie są wyśrubowane, gdyż normę Euro 4 muszą spełniać wszystkie pojazdy wyprodukowane od 2005 roku włącznie, a normę Euro 5 od roku 2009. Postulowane wymogi będą zatem spełniały już pojazdy 10-letnie, a w miarę kolejnych lat po 2015 i 2020 roku także odpowiednio starsze.</p>			<p>Firmy przewozowe w miarę potrzeb i możliwości finansowych cyklicznie wymieniają tabor na coraz młodszy a więc spełniający coraz wyższe normy czystości spalin. Ewentualne wymagania dotyczące konkretnych wskaźników norm emisji spalin będą ujmowane w SIWZ.</p>
<p><u>Korzystanie z przystanków tylko przez pojazdy spełniające normy Euro.</u> Wnioskujemy aby do listy warunków jakie muszą spełnić operatorzy i przewoźnicy, aby uzyskać zgodę na korzystanie z przystanków zarządzanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich (str. 194) dodać następujące wymogi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • korzystanie z przystanków jest możliwe wyłącznie przez tabor spełniający normy emisji spalin minimum Euro 4, a od roku 2020 minimum Euro 5; • od roku 2020 korzystanie z przystanków będzie możliwe wyłącznie przez tabor dostosowany do przewozu osób o ograniczonych możliwościach ruchowych. 	<p>Warunki udzielenia zgody na korzystanie z przystanków jest jedynym narzędziem poprzez jaki samorząd ma możliwość oddziaływania na przewoźników komercyjnych. Jest to jedyna możliwość narzucenia zasad realizacji strategii ochrony środowiska województwa, której słuszne zapisy szeroko przytoczono na str. 191, a także wpłynięcia na dostępność taboru przewoźników dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych. Zaproponowane wymagania nie są wyśrubowane, gdyż normę Euro 4 muszą spełniać wszystkie pojazdy wyprodukowane od 2005 roku włącznie, a normę Euro 5 od roku 2009. Postulowane wymogi będą zatem spełniały już pojazdy 10-letnie, a w miarę kolejnych lat po 2015 i 2020 roku także odpowiednio starsze.</p>			<p>Firmy przewozowe w miarę potrzeb i możliwości finansowych cyklicznie wymieniają tabor na coraz młodszy a więc spełniający coraz wyższe normy czystości spalin. Ewentualne wymagania dotyczące konkretnych wskaźników norm emisji spalin będą ujmowane w SIWZ.</p>
<p>Wnioskujemy aby do listy warunków jakie muszą spełnić operatorzy i przewoźnicy, aby uzyskać zgodę na korzystanie z przystanków zarządzanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich (str. 194) dodać następujące wymogi:</p>				
<p><u>Wymóg ruchu cyklicznego.</u> Wnioskujemy aby do standardów usług przewozowych wprowadzić wymóg kursowania pojazdów wg cyklicznych rozkładów jazdy (ze stałymi końcówkami minutowymi).</p>	<p>Ruch cykliczny jest standardem w komunikacji publicznej niemal we wszystkich krajach poza Polską, ułatwia korzystanie z niej, a więc także przyciąga pasażerów, pozwala ułożyć bardziej dopracowane rozkłady jazdy (wystarczy dobrze opracować rozkład jazdy dla jednej godziny, a następnie się go powieli). Wymóg taki wpisano do planów transportowych m.in. województw: dolnośląskiego, lubelskiego, opolskiego podlaskiego, świętokrzyskiego i zachodniopomorskiego – tam należy szukać wzorców.</p>			<p>Ta kwestia nie jest przedmiotem rozstrzygnięć PT.</p>

<p><u>Wymóg informacji pasażerskiej wizualnej i dźwiękowej w pojazdach.</u> Wnioskujemy aby w rozdziale Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera wpisać wymóg wyposażenia wszystkich pojazdów wykonujących przewozy użyteczności publicznej w systemy pokładowej informacji pasażerskiej – wyświetlacze diodowe wewnętrzne (pokazujące nr linii, stację docelową, trasę najbliższy przystanek) i zewnętrzne (nr linii i stacja docelowa, czas do odjazdu w czasie postoju na stacji początkowej) oraz informację audio wewnętrzną, informującą o nazwie najbliższego przystanku.</p>	<p>Jest to w chwili obecnej konieczny standard informacji w komunikacji publicznej, już funkcjonujący w wielu częściach kraju, także w transporcie drogowym. Tego typu wymogi znajdują się w planach transportowych wielu województw, np. kujawsko-pomorskiego, małopolskiego – tam należy szukać wzorców.</p>			<p>Na chwilę obecną ta kwestia nie może być ujęta w aktualizacji PT jako wymóg konieczny.</p>
<p><u>Wprowadzenie wspólnego biletu.</u> Wnioskujemy aby zapisać integrację taryfową pomiędzy operatorami (autobusowymi i kolejowymi w przewozach regionalnych a docelowo także z operatorami innych organizatorów), choćby w jakiejś perspektywie czasowej.</p>	<p>Integracja taryfowa ułatwia korzystanie z komunikacji publicznej, a więc także przyciąga pasażerów. Zachęca do połączeń z przesiadką, której duża część pasażerów nie lubi, umożliwienie podróżowania na jednym bilecie i tworzenie węzłów przesiadkowych eliminują dużą część niedogodności. Tworzenie wspólnego biletu przewidują plany transportowe m.in. województw: dolnośląskiego, kujawsko-pomorskiego, lubelskiego, małopolskiego, opolskiego, pomorskiego i zachodniopomorskiego – tam należy szukać wzorców.</p>			<p>Ta kwestia nie jest przedmiotem rozstrzygnięcia PT.</p>
<p><u>Wprowadzenie zarządu przewozów wojewódzkich.</u> Wnioskujemy aby do standardów usług przewozowych wpisać minimalne wskaźniki punktualności i niezawodności wykonywanych przewozów – z poziomami punktualności: 95% w transporcie kolejowym i 90% drogowym, niezawodności: 99,0%.</p>	<p>W dokumencie zapisano jedynie standardy co do dopuszczalnych wielkości opóźnień. Nie wpisano natomiast jaka część wykonywanych kursów może te standardy przekroczyć, oraz jaka część może nie zostać wykonana z przyczyn technicznych – co świadczy o pominięciu lub oderwaniu od rzeczywistości.</p>	<p>Uwzględniono 95% poziom punktualności</p>		
<p><u>Wpisanie wskaźników minimalnych punktualności i niezawodności.</u> Wnioskujemy aby wpisać perspektywę utworzenia zarządu przewozów wojewódzkich.</p>				<p>Utworzenie zarządu przewozów pasażerskich nie jest przedmiotem aktualizacji PT.</p>
<p>Uwagi drobne: 1. W całym tekście: zamienić pojęcie „służba publiczna” na: „użyteczność publiczna”. Taki termin jest używany zarówno w polskiej wersji językowej rozporządzenia 1370 jak i w Ustawie. Termin „służba publiczna” prawdopodobnie wziął się z nieautoryzowanego tłumaczenia pojęcia „public service”, z dyrektywy 1370, które jednak jest tłumaczone w oficjalnej wersji polskiej jak powyżej. 2. Str. 94 na górze – Usunąć zdanie „Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.” 3. Zdanie na str. 194 w ramce: „Z przystanków komunikacyjnych, zlokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich zarządzanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze, mogą korzystać operatorzy oraz przewoźnicy w ramach wykonywania publicznego transportu zbiorowego, po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wydanego przez odpowiedni organ.” należy przeredagować. Przewoźnicy nie wykonują publicznego transportu zbiorowego, a operatorzy nie potrzebują zezwoleń na wykonywanie przewozów. 4. Str. 200, pkt. 8 listy dworców: „Kostrzyn – planowane zakończenie modernizacji w 2014 roku”. Czy w połowie 2015 r. nie wiadomo jeszcze czy zakończyła się modernizacja planowana do</p>			<p>Uwzględniono uwagi za wyjątkiem punktu 5 - PT nie wyklucza zastosowania dodatkowych kanałów dystrybucji biletów przez operatorów</p>	

			<p>zakończenia w 2014 r.?</p> <p>5. Str. 201. System dystrybucji biletów – dodać jeszcze jeden kanał sprzedaży (nieobowiązkowy): urzędzenia mobilne. To nie jest to samo co Internet, gdyż np. sprzedaż za pomocą sms-ów odbywa się poza Internetem.</p> <p>6. str. 107 – dokończyć lub usunąć zdanie „Analiza struktury biletów posłużyła do określenia” (zdanie urwane).</p>					
14.	21.09.2015	Marek Pogorzelec ul. Lipowa 59 66-415 Chwałęcice (marek.pogorzelec@wp.pl)	Wnioskuje o bezpośrednie połączenie Gorzowa z Berlinem we wczesnych godzinach rannych, około południa oraz wieczorem (3 połączenia).				Aktualizacja nie zmienia ustaleń PT uchwalonego w dniu 17.09.2014r. w zakresie ilości połączeń kolejowych.	
			uważam za konieczne uruchomienie z Gorzowa większej liczby połączeń bezpośrednich z innymi miastami wojewódzkimi - z Bydgoszczą, Gdańskiem, Wrocławiem i Krakowem.	Oczywiście w skądzie powinny być również wagony sypialne.			Organizatorem połączeń międzywojewódzkich jest minister właściwy ds. Transportu.	
			Nie wyobrażam sobie, żeby linia kolejowa o największych w województwie potokach pasażerskich (Krzyż - Gorzów - Kostrzyn) była w dalszym ciągu niezelektryfikowana.				PT nie dotyczy projektów inwestycyjnych	
15.	21.09.2015	Patryk Nisiewicz (pnisiewicz@interia.pl) Jerzy Bartosz (bjurek87@wp.pl)	Wnioskuje, aby w wariantcie minimalnym wprowadzić 4 pary transgranicznych bezpośrednich połączeń kolejowych z Krzyża przez Gorzów Wlkp. do Berlina Lichtenberg.	Pisemne poparcie petycji przez 5 tysięcy pasażerów kolei dla połączenia Gorzowa z Berlinem z możliwością wydłużenia do Torunia ukazuje ogromne zapotrzebowanie. Już dzisiaj linia kolejowa nr 203 jest najbardziej obciążoną trasą kolejową w województwie lubuskim, a granicę w Kostrzynie nad Odrą przekracza ponad 1 000 pasażerów dziennie. Uruchomienie transgranicznych połączeń kolejowych jest niezwykle ułatwieniem dla mieszkańców i silnym bodźcem rozwojowym dla województwa. Koszty uruchomienia bezpośrednich połączeń są relatywnie niewielkie w stosunku do możliwych korzyści społeczno - gospodarczych w całym pasie oddziaływania. Uważamy, że 10 lat od wejścia Polski do Unii Europejskiej jest wystarczająco długim czasem, aby pokonać wszelkie przeszkody natury technicznej i formalnej dla uruchomienia takich połączeń. Dlatego realizacja bezpośrednich transgranicznych połączeń kolejowych do Berlina w ilości co najmniej 4 par będzie pierwszym krokiem do unormowania sytuacji pasażerskich połączeń kolejowych.			Aktualizacja nie zmienia ustaleń PT uchwalonego w dniu 17.09.2014r. w zakresie ilości połączeń kolejowych.	
16.	21.09.2015	Remigiusz Batura (rbatura@o2.pl) Mieszkaniec Gorzowa Wlkp.	Trasa Gorzów - Zbąszynek W wariantcie minimalnym dopasowanie liczby i czasu połączeń do Pociągów BWE w kierunku Warszawy.	Zaniedbano to a połączenia te są najszybszym połączeniem ze stolicą chętnie wykorzystywanym w celach biznesowych i turystycznych.			Aktualizacja nie zmienia ustaleń PT uchwalonego w dniu 17.09.2014r. w zakresie ilości połączeń kolejowych.	
			Na Trasach Poznań , Zielona Góra w kierunku Gorzowa wprowadzenie późnych połączeń powrotnych w weekendy.	Pozwoli to na zwiększoną dostępność do dóbr kultury (spektakle, festiwale itp) w innych miastach, wymianę kulturową oraz większą integrację regionu .			Aktualizacja nie zmienia ustaleń PT uchwalonego w dniu 17.09.2014r. w zakresie ilości połączeń kolejowych.	
			Trasa Krzyż - Gorzów - Kostrzyn - Berlin w wariantcie rozwojowym wprowadzenie połączeń bezpośrednich a w wariantcie minimalnym. Zwiększenie par połączeń i poprawa ich zsynchronizowania z pociągami niemieckimi.				Aktualizacja nie zmienia ustaleń PT uchwalonego w dniu 17.09.2014r. w zakresie ilości połączeń kolejowych.	

17.	22.09.2015	Urząd Gminy Brzeźnica	<p>W dotychczasowej sieci wojewódzkich linii autobusowych, trasa Zielona Góra - Żagań, jedna z tras przebiega przez Ochłę, Niwiska, Kotowice, Przybymierz, Stanów, Brzeźnicę, Karczówkę (ewentualnie Jabłonów), Dietrzyuchowcie.</p>	<p>* Bardzo prosimy o utrzymanie dotychczasowego przebiegu trasy, ponieważ w planowanym układzie linii komunikacyjnych nie uwzględniono miejscowości Stanów. Połączenie to jest bardzo istotne dla mieszkańców pobliża połączenie z Żaganiem i Zieloną Górą służy przede wszystkim młodzieży dojeżdżającej do szkół oraz pracującym w tych miejscowościach. szczególnie ważne są połączenia w godzinach porannych i popołudniowych.</p> <p>* W planowanym układzie linii komunikacyjnych w transporcie autobusowym (w części graficznej) pominięto miejscowość Brzeźnica, siedzibę gminy, szkół ośrodka zdrowia i innych bardzo ważnych dla mieszkańców instytucji. Bardzo prosimy o sprostowanie niedopatrzenia.</p> <p>* W związku z tym, że pominięto Brzeźnicę sądzimy również, że pominięto również połączenie na trasie Zielona Góra - Żagań przez Brzeźnicę miejscowość Jabłonów (funkcjonuje w dotychczasowej sieci wojewódzkich linii autobusowych).</p>			<p>Głównym założeniem PT jest łączenie stolic powiatów ze stolicami województwa, natomiast wydłużanie połączeń o dodatkowe miejscowości pozostawia się dla samorządów niższego szczebla tj., powiatów i gmin. Szczegółowy przebieg tras pomiędzy Żaganiem a Zieloną Górą będzie dopiero ustalany i część wnioskowanych miejscowości będzie w nim ujętych. Natomiast skomunikowanie miejscowości leżących na obszarze gminy Brzeźnica z Żaganiem, powinno zostać ujęte w Planie transportowym Starosty żagańskiego.</p>	<p>Wniosek wpłynął po ustalonym terminie konsultacji społecznych.</p>
			<p>Utrzymanie dotychczasowej sieci wojewódzkich linii autobusowych na terenie gminy Brzeźnica.</p>	<p>Gmina Brzeźnica, jedna z najuboższych w województwie, posiada także wysoki wskaźnik bezrobocia, znajduje się w obszarze o niskiej sile nabywczej ludności. Bardzo dużo młodzieży kształci się w Żaganinie jak i Zielonej Górze, mieszkańcy gminy korzystają z możliwości dojazdu do zakładów pracy, wielu mieszkańców z poza gminy dojeżdża do pracy do firm na terenie naszej gminy, w związku z tym należy utrzymać dotychczasową sieć wojewódzkich linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej i zapewnić pasażerom możliwość korzystania z ustawowych ulg na przejazdy.</p>				
			<p>Przedłużenie relacji Poznań-Nowa Sól do Głogowa, przy najmniej do czasu uruchomienia bezpośrednich relacji Zielona Góra - Głogów - Leszno Na odcinku Nowa Sól - Głogów może funkcjonować jako relacja przyspieszona. Wprowadzenie połączeń przyspieszonych (Nowa Sól-) Zielona Góra - Poznań.</p>				<p>Wniosek wpłynął po ustalonym terminie konsultacji społecznych.</p>	
			<p>Przedłużenie relacji Zielona Góra - Żagań naprzemiennie do Szprotawy i Malomicy(-Leszna Górnego).</p>	<p>Możliwe do powiązania ze składem Zielona Góra - Gorzów</p>				
			<p>Przedłużenie (wybranych) relacji Zielona Góra - Gorzów do Kostrzyna lub wprowadzenie dodatkowych połączeń przyspieszonych na tej trasie</p>					
			<p>Przedłużenie (wybranych) relacji Wrocław-Żary do Zielonej Góry (Żary-Zielona Góra może funkcjonować jako relacja przyspieszona) lub wprowadzenie dodatkowych połączeń przyspieszonych na tej trasie</p>					
			<p>Przedłużenie relacji Zielona Góra - Jelenia Góra sezonowo do Szklarskiej Poręby, - a w przyszłości także (naprzemiennie) do Karpacza</p>					
			<p>Ponadto: - skomunikowanie pociągów regionalnych i przyspieszonych z pociągami dalekobieżnymi, - wprowadzenie rozkładów jazdy przy najmniej na stacjach węzłowych (przesiadkowych) w układzie funkcjonalnym, - wprowadzenie inteligentnego systemu informacji (ITS) w technologii ICT, w tym aplikacji oraz oznakowania QR rozkładów jazdy.</p>					

18.	22.09.2015	Damian Hajduk (damian.hajduk@plusnet.pl)	<p>Przedłużenie (wybranych) relacji Zielona Góra-Świebodzin (łącznie lub naprzemiennie) do Międzyrzecza oraz do Sulęcina (sezonowo IV-X przez Łagów)</p> <p>Przedłużenie relacji Zielona Góra - Krosno Odrzańskie do Gubina</p> <p>Przedłużanie innych (wybranych) relacji np. Zielona Góra - Nowa Sól do Nowego Miasteczka (Niegosławic), Zielona Góra-Szprotawa do Malomic (Świętoszowa)</p> <p>Ponadto: - skomunikowanie autobusów z pociągami (w tym kursy pociągowo-autobusowe) - wprowadzenie rozkładów jazdy przy najmniej na stacjach węzłowych (przesiadkowych) w układzie funkcjonalnym - wprowadzenie inteligentnego systemu informacji (ITS) w technologii ICT, w tym aplikacji oraz oznakowania QR rozkładów jazdy.</p>					
19.	30.09.2015	Gmina Lubniewice	<p>Wniosek o utrzymanie n/w linii komunikacyjnych przebiegający przez powiat sulęciński i powiat międzyrzecki: Glisno-Lubniewice (146457), Lubniewice-Lubniewice przez Trzciance (146463).</p>	<p>Aktualne trasy (146457, 146463) są liniami otwartymi z pierszeństwem przejazdu dla uczniów. Obecnie korzysta z niej 45-ciuo dzieci szkolnych oraz mieszkańcy Osiecka i Pniew, którzy chcą dojechać do lekarza lub instytucji. Warto zaznaczyć, że są to jedyne funkcjonujące połączenia łączące te dwie miejscowości z powiatu międzyrzeckiego, a z uwagi na dużą ilość uczniów dojeżdżających do Zespołu Szkół Samorządowych w Lubniewicach utrzymanie linii jest jak najbardziej zasadne. W celu utrzymania oraz rentowności kursów Gmina Lubniewice przy ustalaniu tras komunikacyjnych planuje zmodyfikować i połączyć istniejące linie z innymi miejscowościami powiatu sulęcińskiego.</p>				Wniosek wpłynął po ustalonym terminie konsultacji społecznych.
20.	01.10.2015	Gmina Bojadła	<p>Wniosuję o ujęcie w planie linii komunikacyjnej Sulechów-Konotop lub Sulechów-Bojadła.</p>	<p>Linia ta jest jedyną drogą kmunikacyjną z Bojadł do Zielonaje Góry, Sulechowa i Nowej Soli, z której korzystają mieszkańcy w celu dojazdu do szkół, pracy. Na terenie gminy nie ma linii kolejowych, z których mogliby korzystać mieszkańcy.</p>				Wniosek wpłynął po ustalonym terminie konsultacji społecznych.

21.	30.07.2015	Powiat Sulęciński	<p>Zgłaszam wniosek o uwzględnienie n/w linii komunikacyjnych przebiegających przez gminę Międzyrzecz i wykraczające poza jego granice w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na siweci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich stanowiącego Zał. do Uchwały nr 252/2996/14 Zarządu Województwa Lubuskiego z dnia 15.04.2014 r.</p> <p>Linie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Słońsk-Gorzów Wlkp, nr linii 146544, 2. Zaszczutowo-Gorzów Wlkp. nr linii 146545, 3. Gorzów Wlkp.- Stubice nr linii 146574, 4. Sulęcín-Międzychód nr linii 146157, 5. Wystok-Sulęcín nr linii 146413, 6. Sulęcín-Osno Lubuskie nr linii 146454, 7. Radów-Sulęcín nr linii 146436, 8. Słońsk-Osno-Sulęcín nr linii 146432, 9. Rzepin-Sulęcín nr linii 146419, 10. Sulęcín-Lubniewice-Gortzów Wlkp. nr linii 146444, 11. Sulęcín-Zielona Góra nr linii 146464, 12. Kostrzyn n/O.-Słońsk-Kostrzyn n/O. nr linii 08147107, 13. Międzyrzecz-Trzemeszno-Sulęcín nr linii 08146430, 14. Gorzów Wlkp.-Lubniewice-Stubice nr linii 08141250, 15. Gorzów Wlkp.-Krzeszyce-Stubice nr linii 08141248, 16. Sulęcín-Świebodzin/Zielona Góra nr linii 08146476, 17. Świebodzin-Lubrza-Zarzyń nr linii 08171139. 	<p>Zgodnie z art.7 ust.1 ustawy z dnia 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011, Nr 5, poz.13)-gmina jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich. Na liniach komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich organizatorem transportu zbiorowego jest województwo. Samorządy są-zgodnie z ww/ ustawą-zobligowane do określenia linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej i wyboru przewoźnika, który Świadczy usługi przewozowe na tych liniach. Co jest istotne z punktu widzenia społecznego i rozwoju regionalnego tylko i wyłącznie na takich liniach przewoźnik będzie zobowiązany do honorowania ulg ustawowych dla uprawnionych pasażerów i wyłącznie na takich liniach będzie można uzyskać dopłaty z budżetu państwa. Co do zasady przewozy użyteczności publicznej powinny być realizowane na trasach deficytowych, gdzie rentowność transportu jest niska, a działalność firm przewozowych - nieopłacalna. Taki status mogą też mieć konkretne kursy, realizowane co prawda na dochodowych trasach, ale w porach, gdy jeździ mało pasażerów. Kursy o charakterze użyteczności publicznej-a więc dotowane- powinny być realizowane zarówno na trasach dochodowych, jak i deficytowych. Pasażerowie, którym przysługują bilety ulgowe, nie będą mogli korzystać, jak obecnie, z każdego autobusu. Ulgi będą honorowane jedynie w autobusach tzw. operatorów. Będą nimi przedsiębiorcy, z którymi samorząd zawrze umowę na świadczenie usług. reszta przewoźników będzie mogła działać wyłącznie na zasadzie komercyjnych.</p>				Wniosek wpłynął poza ustalonym terminem konsultacji społecznych.
22.	10.08.2015	Starostwo Powiatowe w Międzyrzeczu	<p>Zgłaszam wniosek o uwzględnienie n/w linii komunikacyjnych przebiegających przez gminę Międzyrzecz i wykraczające poza jego granice w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na siweci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich stanowiącego Zał. do Uchwały nr 252/2996/14 Zarządu Województwa Lubuskiego z dnia 15.04.2014 r.</p> <p>Linie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Trzciel-Chociszewo-Międzyrzecz nr linii 146050, 2. Gorzów Wlkp.-Skwierzyna-Międzyrzecz nr linii 146053, 3. Międzyrzecz-Zbąszynek-Trzciel nr linii 146056, 4. Międzyrzecz-Zbąszynek-Trzciel nr linii 146073, 5. Międzyrzecz-Trzemeszno-Sulęcín nr linii 146430, 6. Brójce-Zbąszynek-Trzciel nr linii 146057. 	<p>Zgodnie z art.7 ust.1 ustawy z dnia 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011, Nr 5, poz.13)-gmina jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich. Na liniach komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich organizatorem transportu zbiorowego jest województwo. Samorządy są-zgodnie z ww/ ustawą-zobligowane do określenia linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej i wyboru przewoźnika, który Świadczy usługi przewozowe na tych liniach. Co jest istotne z punktu widzenia społecznego i rozwoju regionalnego tylko i wyłącznie na takich liniach przewoźnik będzie zobowiązany do honorowania ulg ustawowych dla uprawnionych pasażerów i wyłącznie na takich liniach będzie można uzyskać dopłaty z budżetu państwa. Co do zasady przewozy użyteczności publicznej powinny być realizowane na trasach deficytowych, gdzie rentowność transportu jest niska, a działalność firm przewozowych - nieopłacalna. Taki status mogą też mieć konkretne kursy, realizowane co prawda na dochodowych trasach, ale w porach, gdy jeździ mało pasażerów. Kursy o charakterze użyteczności publicznej-a więc dotowane- powinny być realizowane zarówno na trasach dochodowych, jak i deficytowych. Pasażerowie, którym przysługują bilety ulgowe, nie będą mogli korzystać, jak obecnie, z każdego autobusu. Ulgi będą honorowane jedynie w autobusach tzw. operatorów. Będą nimi przedsiębiorcy, z którymi samorząd zawrze umowę na świadczenie usług. reszta przewoźników będzie mogła działać wyłącznie na zasadzie komercyjnych.</p>				Wniosek wpłynął poza ustalonym terminie konsultacji społecznych.

23.	11.09.2015	Starosta Strzelecko- Drezdenecki	<p>Zgłaszam wniosek o uwzględnienie n/w linii komunikacyjnych przebiegających przez gminę Międzyrzecz i wykraczające poza jego granice w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na siweci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich stanowiącego Zał. do Uchwały nr 252/2996/14 Zarządu Województwa Lubuskiego z dnia 15.04.2014 r.</p> <p>Linie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Strzelce-Zdroisko-Gorzów Wlkp. nr linii 146333, 2. Drezdenko-Strzelece Kraj.-Gorzów Wlkp. nr linii 146341, 3. Gorzów Wlkp.-Strzelce Kraj.-Gilów nr linii 142002, 4. Radęcin-Strzelece Kraj.-Gorzów Wlkp. nr linii 146568, 5. Gorzów Wlkp.-Strzelce Kraj.-Dobiegiew nr linii 146357, 6. Lipki Wielkie-Goszczanowiec-Lipki Wielkie nr linii 146502, 7. Drezdenko-Gościm-Gorzów Wlkp. nr linii 146566, 8. Strzelce Kraj.-Zdroisko-Gorzów Wlkp. nr linii 146336, 9. Gorzów Wlkp.-Zdroisko-Strzelce Kraj. nr linii 0007, 10. Gorzów Wlkp.-Strzelce Kraj.-Tuczno nr linii 142004, 11. Lubicz-Strzelce Kraj.-Gorzów Wlkp. nr linii 0006, 12. Gorzów-Santok-Goszczanowo nr linii 146751. 	<p>Zgodnie z art.7 ust.1 ustawy z dnia 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011, Nr 5, poz.13)-gmina jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich. Na liniach komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich organizatorem transportu zbiorowego jest województwo. Samorządy są-zgodnie z ww/ ustawą-zobligowane do określenia linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej i wyboru przewoźnika, który świadczy usługi przewozowe na tych liniach. Co jest istotne z punktu widzenia społecznego i rozwoju regionalnego tylko i wyłącznie na takich liniach przewoźnik będzie zobowiązany do honorowania ulg ustawowych dla uprawnionych pasażerów i wyłącznie na takich liniach będzie można uzyskać dopłaty z budżetu państwa. Co do zasady przewozy użyteczności publicznej powinny być realizowane na trasach deficytowych, gdzie rentowność transportu jest niska, a działalność firm przewozowych - nieopłacalna. Taki status mogą też mieć konkretne kursy, realizowane co prawda na dochodowych trasach, ale w porach, gdy jeździ mało pasażerów. Kursy o charakterze użyteczności publicznej-a więc dotowane- powinny być realizowane zarówno na trasach dochodowych, jak i deficytowych. Pasażerowie, którym przysługują bilety ulgowe, nie będą mogli korzystać, jak obecnie, z każdego autobusu. Ulgi będą honorowane jedynie w autobusach tzw. operatorów. Będą nimi przedsiębiorcy, z którymi samorząd zawrze umowę na świadczenie usług. reszta przewoźników będzie mogła działać wyłącznie na zasadzie komercyjnych.</p>		<p>Głównym założeniem PT jest łączenie stolic powiatów ze stolicami województwa, natomiast wydłużanie połączeń o dodatkowe miejscowości pozostawia się dla samorządów niższego szczebla tj., powiatów i gmin.</p>	
-----	------------	--	---	--	--	---	--