

UCHWAŁA NR 940/15
ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

z dnia 24 sierpnia 2015 r.

w sprawie: rozpatrzenia zgłoszonych w trakcie konsultacji społecznych opinii do projektu „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”.

Na podstawie art. 41 ust. 1 i ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 6 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 598 i 645 oraz z 2014 r. poz. 379 i 1072), art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 i Nr 228, poz. 1368 z 2014 r. poz. 423 i 915 oraz z 2015 r. poz. 390) oraz w związku z uchwałą Nr 498/15 Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie: przyjęcia projektu „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” celem przedłożenia do konsultacji społecznych, po rozpatrzeniu zgłoszonych opinii

Zarząd Województwa Łódzkiego uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje za zasadne, zgłoszone w trakcie konsultacji społecznych wnioski zawarte w opiniach do projektu „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” zwanego dalej projektem Planu Transportowego, w brzmieniu stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszej uchwały i dokonuje zmian w projekcie Planu Transportowego.

§ 2. Przyjmuje za niezasadne, zgłoszone w trakcie konsultacji społecznych wnioski zawarte w opiniach do projektu Planu Transportowego w brzmieniu stanowiącym załącznik nr 2 do niniejszej uchwały.

§ 3. Zobowiązuje Dyrektora Departamentu Infrastruktury do podania wyników konsultacji społecznych do publicznej wiadomości za pośrednictwem strony internetowej.

§ 4. Wykonanie uchwały powierza Dyrektorowi Departamentu Infrastruktury.

§ 5. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

1. Witold Stępień

– Marszałek Województwa

..... *mb. uspr.*

2. Artur Bagieński

– Wicemarszałek

..... *mb. uspr.*

3. Dariusz Klimczak

– Wicemarszałek

Dariusz Klimczak

4. Paweł Bejda

– Członek Zarządu

Paweł Bejda

5. Joanna Skrzydlewska

– Członek Zarządu

Joanna Skrzydlewska



Andrzej Kowalek
INSPEKTOR

RADCA PRAWNY
Ld-M/1285

W. Stępień
Witold Stępień

Andrzej Kowalek
Andrzej Kowalek

Magdalena Maskowska

Załącznik nr 1
do uchwały nr 940/15
Zarządu Województwa Łódzkiego
z dnia 24 sierpnia 2015 r.

Wnioski zawarte w opiniach uznane za zasadne, zgłoszone w trakcie konsultacji społecznych do projektu „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”

Lp.	Treść opinii		Stanowisko Zarządu Województwa Łódzkiego
	Wniosek	Uzasadnienie	
1	Opinia/ale zgłoszone/ale przez: Urząd Miasta Bierzliny		
1.1	Wskaz „Stopa bezrobocia (%)” powinien zostać uzupełniony o „Polska =100” lub „woj. łódzkie=100”		Uwzględniono w projekcie Planu Transportowego
2	Opinia/ale zgłoszone/ale przez: Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju		
2.1	Wykreślenie: Polityka Transportowa Państwa 2006-2026*	Dokument uchylony. W dniu 13 marca 2014r. po rozpatrzeniu sprawy w trybie obiegowym, Rada Ministrów przyjęła zapis do protokołu ustaleń z posiedzenia Rady Ministrów dotyczący uznania za nieobowiązujący dokument pn. Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2026.	Uwzględniono w projekcie Planu Transportowego

2.2	<p>Przy punkcie: Strategia Rozwoju Transportu 2020 (z perspektywą do 2030), proponujemy zrobić odniesienie i wpisać poniższą informację:</p> <p>Strategia Rozwoju Transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030r.) (SRT) – przyjęta Uchwałą Rady Ministrów nr 6 w dniu 22 stycznia 2013r. jest średniczasowym dokumentem planistycznym, wskazującym cele oraz kierunki rozwoju transportu tak, aby osiągnąć do 2030r. zamierzone cele osiągnięcia celów założonych w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju (DSRK) oraz Średniczasowej Strategii Rozwoju Kraju (SRK 2020). Transport stanowi jeden z najistotniejszych czynników wpływających na rozwój gospodarki kraju, a dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa, w tym kolejowa, wzmacnia spójność społeczną, ekonomiczną i przestrzenną kraju.</p> <p>http://www.mtr.gov.pl/transport/zrownowazony_transport/SRT/Strony/Start.aspx</p>	<p>Jest to aktualizacja obowiązującej krajowej dokumentacji strategicznej w obszarze transportu, dlatego stosowne jest wprowadzić do niego odniesienie.</p>	<p>Uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p>
3	<p>Opinia zgłoszona przez: Kuba Sikora</p>	<p>Usunąć powtórzenie</p>	<p>Uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p>
3.1	<p>W pkt 3.3.1 dwa razy wpisana ta sama linia łódz - koluszki - łomaszow mazowiecki - dzierzica - granica woj. mazowieckiego</p>	<p>Linia przebiega pierw przez woj. Opolskie</p>	<p>Uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p>
3.2	<p>Linia węglin - granica woj. śląskiego (kierunek tarnowskie gory) zmienić na węglin - granica woj. opolskiego (kierunek tarnowskie gory)</p>	<p>Linia przebiega pierw przez woj. Opolskie</p>	<p>Uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p>
4	<p>Opinia zgłoszona przez: Kacper Pacek</p>	<p>Plan nie zobowiązuje do tego by dążyć do kontynuowania uruchamiania połączeń na tzw. połączeniach stykowych i do tego, by te połączenia rozwinąć. Więcej precyzyjnie, sugerując ich zwołanie, uzależniając w ogóle ich prowadzenie od środków finansowych. Środki finansowe będą przede wszystkim wojewódzkie, natomiast marszałkowskiemu przez sejmik województwa między innymi na podstawie tworzono go teraz planu!</p>	<p>Uwzględniono w projekcie Planu Transportowego W projekcie Planu Transportowego zostanie dodany zapis (...).Umieszczenie przewozów na tych odcinkach zależne jest od zawarcia odpowiednich porozumień z właściwymi województwami i posiadania odpowiednich środków finansowych.</p>
5	<p>Opinia zgłoszona przez: Marcin Kantorek</p>	<p>art.12 ust.2 (poniżej wszystko również z tego art) potrzeba wyznaczyć z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich ocenę i pogodzić potrzebę przewozowych; preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;</p>	<p>Uwzględniono w projekcie Planu Transportowego W projekcie planu transportowego zostanie dodany zapis o roli portu lotniczego im. Reymonta w Łodzi</p>
6	<p>Opinia zgłoszona przez: Artur Łukasik</p>	<p>brak zwrotów uwagi na port lotniczy im. W. Reymonta w Łodzi oraz powiązania jego z innymi formami transportu. Dodatkowo brak działań w kierunku czy ma to być port regionalny z połączeniami do lotnisk przesiadkowych czy raczej lotnisko linii niskokosztowych</p>	<p>Uwzględniono w projekcie Planu Transportowego W projekcie planu transportowego zostanie dodany zapis o roli portu lotniczego im. Reymonta w Łodzi</p>

<p>Chciałabym zaznaczyć otwarcia ważnych kwestii dot. pociągów osobowych kursujących w woj. łódzkim. Odór i problemami są skomunikowania pociągów w Kutnie. Najbardziej zależy mi na skomunikowaniu ŁKA (Łódź-Kielce) z Arna (Kurów-Toruń-Główny) aby móc z Łodzi przemieścić się do Włocławka czy innych mniejszych stacji tj. Czarniewca czy Włocławka. Zależy mi na skomunikowaniu pociągów po godzinie 17 i po 18 w Kutnie. Tabela zaznacza tu, że na linii kolejowej Kutno-Toruń kursują zaledwie 4 pary pociągów obsługiwanych przez AR RP, więc te skomunikowania są bardzo potrzebne ludziom pracującym i dojeżdżającym do szkół/człci wyższych. Il kwestią godną dyskusji jest połączenie bezpośrednie międzywojewódzkie Łódź-Kalisza-Toruń obsługiwana przez Przewozy Regionalne. Jest tylko jeden kurs dziennie po 9 z Łodzi. A przydałby się również po godzinie 15 z Łodzi kiedy to ludzie kończą pracę a studenci wracają do domów. Dwa kursy na tej trasie z pewnością przypalnia do gustu pasażerom. Jak na dwa tak duże miasta Toruń i Łódź potrzebne jest więcej kursów na linii Toruń-Łódź i odwrotnie. Nie ważne czy by miał ten kurs realizować spółka Przewozy Regionalne czy ŁKA. Proszę o zastanowienie się nad tą ważną linią kolejową.</p>	<p>Częściowo uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Zgodnie z ustawą Plan Transportowy dla Województwa Łódzkiego nie może określać wytycznych dla planów transportowych województw ościennych. Organizator wraz z Operatorem dobiera wszelkich starań w celu zapewnienia skomunikowania w węzłach transportowych z pobliskimi innymi Operatorami/Przewoźnikami i będzie to uzależnione od możliwości organizacyjnych, technicznych i finansowych Organizatora oraz potrzeb pasażerów.</p>
<p>7</p> <p>Optimalne zgrupowanie przez: Igor Domagała</p> <p>Witam, wiem, że plan transportowy jest ogólny, ale uważam, że powinno coś się zrobić z linią R w Sieradzu, która została zlikwidowana 1 czerwca. Jeżeli plan transportowy ma być kompletny, to powinna być możliwość dojazdu na dworzec pkp autobusem który powinien być skomunikowany z ŁKA. Użyty numer nawet grupę na facebooku https://www.facebook.com/groups/1639388166275001/ może jest czarnik, ale pasażer nie wie czy autobus nie jeździł pusta i było sporo zainteresowania. Bilet kosztował 1 zł i ludzie także jeździli po mieście. Uważam, że komunikacja miejska powinna być tania i powinna jeździć 7 dni w tygodniu, tak samo jak pociąg, choć się dzieje w Sieradzu i w innych miastach w weekendy, a nie każdy ma możliwość dojazdu z okolicznych wsi, np linia 1 z Kłocza nie jeździ w niedzielę. Od siebie jeszcze dodam-nocny autobus weekendowy w każdym mieście powiatowym, może 1-2 kursy, ale żeby ludzie szybko i bezpiecznie dojechali z centrum miasta czy dystryktów do swoich domów. W Łodzi istnieją nocna autobusy, więc myślę, że zainteresowanie by było, nocne życie przecież istnieje. Pozdrawiam.</p>	<p>Częściowo uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>W planie transportowym w rozdziale kierunki rozwoju zostanie dodany podrozdział "Wytyczne do planów niższego szczebla".</p>
<p>8</p> <p>Optimalne zgrupowanie przez: Centrum Zrównowadzonego Transportu</p>	<p>Częściowo uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p>
<p>8.1</p> <p>Brak ustaleń w zakresie integracji regionalnej</p> <p>Cały rozdział 7.3 jest opisem stanu istniejącego i zachodzących. Brakuje określenia konkretnych zadań do wykonania, wraz z podaniem terminów.</p>	<p>Kierunki rozwoju w zakresie integracji regionalnej znajdują się w rozdziale 10.2. Zostanie również dodany podrozdział w kierunkach rozwoju z wytycznymi do planów niższego szczebla.</p>
<p>8.2</p> <p>Brak określenia standardów co do częstotliwości</p> <p>Plan nie wyznacza minimalnych standardów co do częstotliwości. Oznacza to, że może okazać się, że to co w niniejszych uwagach przedstawiłem jako wadę połączeń konkretnych - brak obsługi w porach porannych może wystąpić także na liniach używających publicznej, których celem istnienia jest właśnie niedoprowadzenie do takiej sytuacji - skoro nie będzie wymogów w tym względzie.</p> <p>W związku z tym wnioskujemy o wprowadzenie standardu minimalnej częstotliwości</p>	<p>Częściowo uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównowadzonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego nie nakłada obowiązku zamieszczania w planie transportowym.</p>

	<p>informatacji o częstotliwości przewozów - częstotliwość będzie uzależniona od możliwości organizacyjnych, technicznych i finansowych Organizatora - Województera</p>	<p>informatacji o częstotliwości przewozów - częstotliwość będzie uzależniona od możliwości organizacyjnych, technicznych i finansowych Organizatora - Województera</p>	<p>informatacji o częstotliwości przewozów - częstotliwość będzie uzależniona od możliwości organizacyjnych, technicznych i finansowych Organizatora - Województera</p>
<p>8.3</p>	<p>Blak określa standardów co do częstotliwości rozkładu jazdy Plan nie określa wymogu określania rozkładów jazdy w sposób cykliczny (stałe krótkie interwały w każdej godzinie) w oparciu o taki. Wnioskujemy o wprowadzenie takiego wymogu. Cykliczny rozkład jazdy to duże ułatwienie dla pasażera, który pamiętając dwie liczby zna cały rozkład jazdy. Jest to wygodna dla pasażera, a jednocześnie sposób pozyskania nowych, gdyż kiedyś nie muszę ani sprawdzać rozkładu jazdy przed podróżą mają większą szansę zdecydować się na ten rodzaj transportu ("pojadę samochodem bo zanim dowiem się o której mam podróż to mi uszkie i tylko będą stał godzinę"). Jednocześnie pozwala on lepiej dopracować rozkład jazdy z systemem sintonizowania w stacjach węzłowych. Przy cyklicznym rozkładzie jazdy wystarczy zrobić rozkład jazdy tak naprawdę tylko dla jednej godziny, a później go powielić Dziełki temu można się skupić na dopracowaniu tego rozkładu jazdy w przedziale godzinowym, z zapewnieniem wszędzie krótkich przesiadek.</p>	<p>Plan nie określa standardów co do częstotliwości rozkładu jazdy. Plan nie określa wymogu określania rozkładów jazdy w sposób cykliczny (stałe krótkie interwały w każdej godzinie) w oparciu o taki. Wnioskujemy o wprowadzenie takiego wymogu. Cykliczny rozkład jazdy to duże ułatwienie dla pasażera, który pamiętając dwie liczby zna cały rozkład jazdy. Jest to wygodna dla pasażera, a jednocześnie sposób pozyskania nowych, gdyż kiedyś nie muszę ani sprawdzać rozkładu jazdy przed podróżą mają większą szansę zdecydować się na ten rodzaj transportu ("pojadę samochodem bo zanim dowiem się o której mam podróż to mi uszkie i tylko będą stał godzinę"). Jednocześnie pozwala on lepiej dopracować rozkład jazdy z systemem sintonizowania w stacjach węzłowych. Przy cyklicznym rozkładzie jazdy wystarczy zrobić rozkład jazdy tak naprawdę tylko dla jednej godziny, a później go powielić Dziełki temu można się skupić na dopracowaniu tego rozkładu jazdy w przedziale godzinowym, z zapewnieniem wszędzie krótkich przesiadek.</p>	<p>Blak określa standardów co do częstotliwości rozkładu jazdy. Plan nie określa wymogu określania rozkładów jazdy w sposób cykliczny (stałe krótkie interwały w każdej godzinie) w oparciu o taki. Wnioskujemy o wprowadzenie takiego wymogu. Cykliczny rozkład jazdy to duże ułatwienie dla pasażera, który pamiętając dwie liczby zna cały rozkład jazdy. Jest to wygodna dla pasażera, a jednocześnie sposób pozyskania nowych, gdyż kiedyś nie muszę ani sprawdzać rozkładu jazdy przed podróżą mają większą szansę zdecydować się na ten rodzaj transportu ("pojadę samochodem bo zanim dowiem się o której mam podróż to mi uszkie i tylko będą stał godzinę"). Jednocześnie pozwala on lepiej dopracować rozkład jazdy z systemem sintonizowania w stacjach węzłowych. Przy cyklicznym rozkładzie jazdy wystarczy zrobić rozkład jazdy tak naprawdę tylko dla jednej godziny, a później go powielić Dziełki temu można się skupić na dopracowaniu tego rozkładu jazdy w przedziale godzinowym, z zapewnieniem wszędzie krótkich przesiadek.</p>
<p>8.4</p>	<p>Standardy dostępności dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Popieramy decyzję o wprowadzeniu wymogu dostępności dla osób o ograniczonej mobilności całego taboru.</p> <p>10.1. Natomiast uważamy, że to wymaganie powinno odnosić się do wszystkich linii w przewozach wojewódzkich, a nie tylko tych do 50 km. Dlaczego niepełnosprawni mają być wykluczeni tylko dlatego, że np. linia połączenia jest w dłuższą relację? Przewoźcy wojewódzkie to są przewoźcy wojewódzkie, nie chodził przecież o autoklasy dla tras dalekobieżnych - cała morza, czy wprost międzynarodowych. W województwie pomorskim już dziś praktycznie cały tablor autobusowy jest dostosowany do osób o ograniczonej mobilności, bez względu na długość tras.</p> <p>10.2. Zapis powinien wymagać dostępności dla osób o ograniczonej mobilności, nie należy dokładać tego opisywać, bo to ma być szarek - wymagane są np. wystarczająco szerokie drzwi - dwustronny drzwi lub odeskotkowo-przesuwne. Zwiększa wymagać pojazdów o częstotliwości</p> <p>10.3. Odpowiednie infrastruktury kolejowej wnioskujemy o wprowadzenie zapisu. W przypadku nowych inwestycji infrastruktury kolejowej, w tym perony muszą spełniać wymagania TSI PRM, m.in. w zakresie wysokości peronu dostosowanej do taboru (750 mm dla taboru elektrycznego, 550 mm dla spalinalnego) oraz normy PN-EN 15273-3 w zakresie odległości krawędzi peronu od osi toru (1650 mm). TSI PRM obowiązujące od stycznia 2015 r. decyzją Komisji Europejskiej. Normy PN-EN 15273-3 pozwala</p>	<p>Częściowo uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Ze względu na konieczność zachowania elastyczności decyzyjnej, szczegóły oferty porostawia się do działań bieżących organizatora transportu, z możliwością zmian parametrów na bieżąco stosownie do możliwości i potrzeb - bez konieczności uchwalania zmian w planie transportowym.</p> <p>Na kolejowy rozkład jazdy wpływa wiele czynników, a jego ostateczny kształt jest wynikiem prac zarządcy infrastruktury. W rozdziale 3.1 zostanie dodany zapis mówiący iż intencją organizatora jest dążyć do rozkładu jazdy były cykliczne.</p> <p>Częściowo uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Ad. 1. Zmiana zapisu na „W przypadku uruchomienia przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej Organizator będzie dążył żeby wszystkie kursy obsługiwane były taborem co najmniej częściowo niskopodłogowym z oznakowanym wejściem i miejscami podłóży dla osób na wózkach inwalidzkich, jednak w przypadku braku odpowiednich środków finansowych dopuszcza się nie stosowanie wyżej wymienionych pojazdów na trasach o długości powyżej 50 km”.</p> <p>Ad. 2. Pojazdy o całkowite niskiej podłodze mogą być dopuszczone, ponieważ jest to standard wyższy od określonego.</p> <p>W planie transportowym zamieszczony zostanie zapis, że dopuszczone są pojazdy co najmniej niskowysokowe.</p>	<p>Częściowo uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Ad. 1. Zmiana zapisu na „W przypadku uruchomienia przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej Organizator będzie dążył żeby wszystkie kursy obsługiwane były taborem co najmniej częściowo niskopodłogowym z oznakowanym wejściem i miejscami podłóży dla osób na wózkach inwalidzkich, jednak w przypadku braku odpowiednich środków finansowych dopuszcza się nie stosowanie wyżej wymienionych pojazdów na trasach o długości powyżej 50 km”.</p> <p>Ad. 2. Pojazdy o całkowite niskiej podłodze mogą być dopuszczone, ponieważ jest to standard wyższy od określonego.</p> <p>W planie transportowym zamieszczony zostanie zapis, że dopuszczone są pojazdy co najmniej niskowysokowe.</p>

	<p>lokalizować krawędź paronową bliżej toru (zgodnie ze skrajnią europejską, a nie radziecką) co zmniejsza szerszość między peronem i pojazdem.</p>	<p>Ad. 3. Marszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej i nie prowadzi na niej inwestycji.</p>
<p>8.5</p>	<p>Wykazane do planów niższego szczebla 12.1. Projekt Planu Transportowego nie zawiera wytycznych do planów niższych szczebli (powiatowych, gminnych). Możliwość określenia takich wytycznych wynika z art. 11.1 ustawy p.lz. Mówi on o tym, że w projekcie planów niższego szczebla uwzględnia się ogłoszone plany transportowe wyższego szczebla. Skoro tak, to znaczy, że w planach wyższego szczebla mogą znajdować się zapisy konieczne do uwzględnienia w planach niższych szczebli.</p> <p>12.2. Wynioskujemy, aby główną wytyczną powinien być obowiązek wytworzenia w planach niższego szczebla zasad korzystania z dyweroów i przystanków autobusowych w postaci danego saramarządu - analogicznych do tych postawionych w pkt. 11.2 (oczywiście z wymogiem spełniania normy Euro 4).</p> <p>12.3. Oczywiście wśród wytycznych do innych planów transportowych na obszarze województwa łódzkiego znalazłyby również wytyczne do koordynowania rozkładów jazdy linii użyteczności publicznej z liniami użyteczności publicznej realizowanymi na podstawie planu wojewódzkiego z zapewnieniem krótkiego czasu oczekiwania na przystanku w węzłach przesiadkowych określonych w planie wojewódzkim.</p>	<p>Częściowo uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Ad.13.1. W przytoczonym punkcie przedstawiony został obraz kierunek działań.</p> <p>Ad. 13.2. Uwzględnicie, jednocześnie zastanie poprawiona tabela 6</p> <p>Ad. 13.3. Uwzględnić, zostanie zmienione: dalszowania na nieodwołania</p> <p>Ad. 13.4. Wskazany aspekt znajduje odzwierciedlenie w kolejnym akapicie: „Dopuszczenie możliwości zastąpienia linii komunikacyjnych liniami komunikacyjnej (...) w transporcie kolejowym powinno być poprzedzone analizą potrzeb podrozdział, infrastruktury kolejowej, obiegów taboru, rozkładów jazdy oraz czasów przejazdów, a także możliwością zachowania skomunikowań pociągów w węzłach kolejowych i wojewódzkich oraz związanych z tym kosztami własnymi i zewnętrznymi.” Zapis ten gwarantuje wzięcie pod uwagę wielu czynników, w tym częstotliwości.</p>
<p>8.6</p>	<p>Uwagi drobne</p> <p>13.1. Punkt 8.3 zawiera jedynie opis stanu obecnego. Należy sformułować konkretne wymagania z podaniem terminów realizacji.</p> <p>13.2. Mapa w rozdziale 3 i część graficzna - nie należą do miasta powiatowego Łask.</p> <p>13.3. W punkcie 5.1 w zdaniu "stwierdzenie zasady dublowania się pociągów autobusowych i kolejowych nie jest przesadzaniem przez prywatnych przewoźników..." prawidłowo odnosi się do "zasady niedublowania się pociągów"</p> <p>13.4. Część rozdziału 5.1, dotycząca możliwości zastępowania linii kolejowych autobusowymi przy spadku natężenia do 50 osób nie uwzględnia częstotliwości na linii. Jazda na linii kursowałyby 2 pary pociągów to taki spadek może wystąpić, ale mogłoby się okazać, że gdyby zamiast zastąpić linie autobusową zwiększyć częstotliwość do 6-7 par to problem by znikł. Uwaga braku rangę by w przypadku określenia minimalnych częstotliwości na liniach (uwaga 6).</p>	<p>Częściowo uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Ad.13.1. W przytoczonym punkcie przedstawiony został obraz kierunek działań.</p> <p>Ad. 13.2. Uwzględnicie, jednocześnie zastanie poprawiona tabela 6</p> <p>Ad. 13.3. Uwzględnić, zostanie zmienione: dalszowania na nieodwołania</p> <p>Ad. 13.4. Wskazany aspekt znajduje odzwierciedlenie w kolejnym akapicie: „Dopuszczenie możliwości zastąpienia linii komunikacyjnych liniami komunikacyjnej (...) w transporcie kolejowym powinno być poprzedzone analizą potrzeb podrozdział, infrastruktury kolejowej, obiegów taboru, rozkładów jazdy oraz czasów przejazdów, a także możliwością zachowania skomunikowań pociągów w węzłach kolejowych i wojewódzkich oraz związanych z tym kosztami własnymi i zewnętrznymi.” Zapis ten gwarantuje wzięcie pod uwagę wielu czynników, w tym częstotliwości.</p>
<p>9</p>	<p>Opinie zgłoszone przez Starostwo Powiatowe w Opatowie</p>	<p>Uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p>

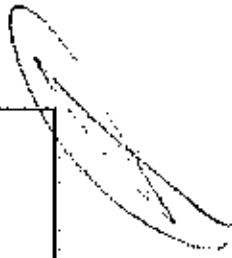
	vnosi úrag do jajo tréšci.		
--	----------------------------	--	--

Załącznik nr 2
do uchwały nr 940/15
Zarządu Województwa Łódzkiego
z dnia 24 stycznia 2015 r.

Wnioski zawarte w opiniach uznane za niezasadne, zgłoszone w trakcie konsultacji społecznych do projektu „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”

Lp.	Treść opinii		Stawisko Zarządu Województwa Łódzkiego
	Wniosek	Uzasadnienie	
1	Opinie zgłoszone przez: Urząd Miasta Brzeziny		
1.1	W podstawowym węźle sieci nie uwzględniono przewozów o charakterze użyteczności publicznej na linii Łódź – Brzeziny Na tej trasie odbywają się aktualnie połączenia autobusowe linią nr 53 i 90 jak również połączenia zapewniane przez przewoźników prywatnych.		Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Wymienione linie autobusowe zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym stanowią komunikację miejską. Nie jest rolą Województwa ingerowanie w organizację przewozów na tych liniach, są one jednak pośrednio wspierane dzięki porozumieniom dotyczącym Wspólnego Bilietu Aglomeracyjnego.
1.2	W ujęciu graficznym nie uwzględniono przewozów o charakterze użyteczności publicznej na linii Łódź – Brzeziny		Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Część graficzna wynika i jest spójna z częścią tekstową. Istniejące linie 53 i 90 realizowane przez MPK Łódź są przewożami o charakterze użyteczności publicznej organizowanymi na podstawie porozumień międzyinstytucyj, a nie przez Województwo Łódzkie zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym stanowią komunikację miejską.
1.3	Wartość budżetu nie uwzględnienie w tab. 6 potencjalnego węzła przesiadkowego w Brzezinach		Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Węzeł Brzeziny został uwzględniony w wymienionej tabeli jako węzeł sieci wojewódzkiej, nie został wskazany w kolumnie „Węzły wskazane w planie krajowym jako potencjalne węzły przesiadkowe” ponieważ węzeł Brzeziny nie został wskazany w krajowym planie transportowym
1.4	W tab. 8 suma procentów w danym wierszu nie w każdym przypadku wynosi 100		Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Cele podróży sumują się do ponad 100%, ponieważ ambulatoryni mogli przysłać podróży więcej niż jeden

1.5	W pkt 6.1 należy rozważyć czy oprócz preferowania, tara odzie infrastruktury na to przeważa, transportu kolejowego nie warto uwzględnić transportu drogowego wykorzystującego odnawialne źródła energii.		cel.
			<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Zgodnie z przytoczonym punktem preferencja transportu kolejowego (tara, gdzie infrastruktura na to przeważa) wynika nie tylko ze względu na wpływ na środowisko, ale również ze względu na niezawodność, bezpieczeństwo i wskazania krajowych dokumentów strategicznych. Transport drogowy może być wykorzystywany, standard w zakresie odnawialnych źródeł energii został określony w punkcie 8.2.2 planu transportowego i jest to standard minimalny, tzn. mogą być wykorzystywane pojazdy o wyższym standardzie, np. wykorzystujące odnawialne źródła energii.</p>
2	Opinia/ze zgłoszone/przez: Marcin Bętkowski		
2.1	Linia Łódź - Drzewica (Radom?) powinna być przeniesiona do wariantu podstawowego. Proszę o wszczęcie rozmów dot. elektryfikacji linii kolejowej nr 25	<p>Szanowni Państwo, jako obecnie były, ale i przyszły student łódzkich uczelni, mieszkaniec Drzewicy nalegam na przywrócenie bezpośrednich połączeń z Łodzią. Kiedy w 2011 roku zacytowałem studia pociąg do Łodzi był, i to o w miarę dobrej godzinie - około 5.30. Dzisiaj jest to godzina 4.21, mimo iż po obecnej modernizacji odcinka Drzewica-Tomaszów Mazowiecki podróż może się odbyć w 1.30h. Między Drzewicą a Radomiem kursuje w ciągu dnia 5 pociągów Kolei Mazowieckich - czemu przynajmniej mają trafić do Warszawy, czemu nie zrobić dla nich konkurencji? Widzę Państwo znikomy odsetek transportu kolejowego w powiecie opoczyńskim - 0,8%. Większość podróży z Drzewicy czy Opoczna do Łodzi odbywa się przez Półkiów Trybunalski, podróż trwa nawet 3 godziny! Wygodnie narokuję do podjęcia współpracy z województwem świętokrzyskim i podkarpackim, w których też (poza odcinkiem Opoczno-Tomaszów) nie jest zelektryfikowana linia kolejowa nr 25. To jest dobra droga na wschód Przeszć Państwa, do współpracy!</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Propozycja sieci połączeń wynika z przeprowadzonych analiz pociągów i prognoz ruchu w zestawieniu z możliwościami finansowymi Organizatora.</p> <p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bezuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Mieszalek nie jest właścicielem ani zarządzającą infrastrukturą kolejową.</p>



2.2	Szanowni Państwo, jeszcze suplement do mojej wcześniejszej opinii. Jeśli nie dąłoby rady stworzyć bezpośrednich połączeń z Drzewicy do Łodzi, stworzony je do Tomaszowa, chociaż dwa pociągi, żeby móc jeszcze jakos do tej Łodzi dotrzeć. I skrócony połączenie do Opoczna, wszak komunikacja autobusowa nie jest tak jak podługowa wygodna. Pociągi są ekologiczne!		Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Zgodnie z opisem w rozdziale 3.1 oferta zapisa na w planie transportowym stanowi minimum usługi z możliwością fakultatywnego zwiększenia jej parametrów. Z powyższego wynika także specyfika opisu oferty (sieć linii bez wyznaczania konkretnych tras, brak określenia liczby kursów). Ze względu na konieczność zachowania elastyczności decyzyjnej, szczegóły oferty pozostawia się do działań bieżących organizatora transportu. Z możliwością zmian parametrów na bieżąco stosownie do możliwości i potrzeb - bez konieczności uchwalania zmian w planie transportowym. Rozkłady jazdy nie są elementem rozpatrywanym w planie transportowym.
3	Opinię zgłoszoną przez: Adam Fularz, Wydawnictwo Merkuriusz Polski, "Wieszama.pl" sp. z o.o.		
3.1	Błędna mapa sieci kolejowej. promiennie linie kolejowe istniejące, nie będące w zarządzie PKP PLK	Linia Ozorków- Krzewie- Kroszów, Rogów- Biela Rawska etc. są pominięte, podobnie jak linie kolejowe do Żelowa czy innych miejscowości, które SA poza zarządkiem PKP PLK. Autorzy nie mieli wiedzy o sieci komunikacyjnej, korzystali ze złych źródeł.	Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Mapa sieci kolejowej przedstawia linie będące w zarządzie PKP PLK SA, Węgrowożwo Łobżos nie planuje organizowania przewozów kolejowych na liniach nie zarządzanych przez PKP PLK SA.
3.2	Linia do Drzewicy i Radomia już istnieje, po co ją tworzyć? Kusiują nią pociągi pasażerskie, 2 dobiegni.	Mapa proponowanych połączeń jest w całości błędna, bazuje na niekompletnej mapie infrastruktury, pomija mosty, wykorzystania linii CiMK np., w połączeniach do Kielc p. Włoszczową.	Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Sformułowanie „Istnienie linii” nie odnosi się do stanu obecnego, ale do wariantu podstawowego opisanego w punkcie 3.2 Propozycja sieć połączeń wynika z przeprowadzonych analiz pociągów i prognoz ruchu w zastawianiu z możliwościami finansowymi Organizatora. Obecnie nie ma możliwości prowadzenia ruchu w relacji Włoszczowa Ptn. - Kielce również ze względu na brak łącznicy Włoszczowa Ptn. - Czarnca.
3.3	Cały dokument jest błędny, nie jest w żadnym wyrażeniu planera transportowym, nie bazuje na żadnych mierzalnych wskaźnikach, jest jedynie próbą opisaną aktualnej sytuacji, z licznymi błędami. Dokument należy odrzucić, jako że nie ma cech planu transportowego.	Gdzie są analizy ruchu? Analizy pociągów pasażerskich? Na jakiej podstawie ktoś proponuje połączenia, bez badania pociągów pasażerskich? Przewiez są dostępne szczegółowe badania dot. SDR na sieci drogowej czy dane o pociągach w ruchu pasażerskim, są możliwe też inne źródła danych.	Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Badania pociągów pasażerskich w komunikacji kolejowej i autobusowej oraz badania natężenia ruchu drogowego (nie przyjęto jako podstawy generalnego pomiaru ruchu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, ponieważ od ostatniego pomiaru w 2010 roku znacznie zmieniła się sieć dróg woj. łódzkiego) oraz analizy i prognozy ruchu zostały przeprowadzone we wcześniejszych etapach prac jako podstawa do planu transportowego
4	Opinia zgłoszona przez: Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju		
4.1	Proponujemy podział tabeli 9 - Schemat gałęziowa przewozów na dwie części	Materiał będzie bardziej precyzyjny i umożliwi	Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego

	<p>poprzez wyodrębnienie tabeli dotyczącej województw i uzupełnienie o zaginione dane dot. woj. łódzkiego.</p>	<p>przedstawienie struktury gęstości woj. łódzkiego na tle województw ościennych.</p>	<p>Dane w tabeli 9, przedstawiają ruch w województwie łódzkim sprawowane przez poszczególne rejonowe komunikacyjne Rejonami komunikacyjnymi generującymi w województwie łódzkim są powiaty województwa łódzkiego oraz obszar zewnętrzny (ruch napływający do województwa łódzkiego spoza województwa). Wiersze dotyczące województw ościennych nie są więc tem, ale składowym danych o ruchu.</p>
4.2	<p>Podrozdział 4.4.1 i 4.4.2 stanowią część "prognozy" powinny zostać doprecyzowane co znaczy "będzie następował wzrost". Ocena taka została zapewniona na podstawie wyliczeń/szacunków. Proponuję się podanie tych wartości.</p>	<p>Dane dotyczące prognozy stanowią punkt odniesienia do działań zaplanowanych w Planie transportowym. Z założenia Plan transportowy powinien służyć "poprawie" organizatora transportu publicznego na prognozowany wzrost mobilności. Stąd informacja odnośnie przewidywanego wzrostu jest tu podstawowa.</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Plan transportowy jest dokumentem strategicznym stanowiącym akt prawa miejscowego. Z tego względu bardziej opisywanie w nim danych o charakterze operacyjnym jest pozbowione podstaw prawnych i faktycznych.</p>
5	<p>Opinia zgłoszona przez: Urząd Miejski w Pabianicach</p>		
	<p>Niżej wymieniany zapis eliminuje refundację ulg we wszystkich kursach międzypowiatowych.</p> <p>„Obecnie nie planuje się organizowania przewozów użyteczności publicznej w transportie drogowym o charakterze wojewódzkim. W przypadku niewystarczającego stopnia nasycenia rynku komercyjnymi przewozami drogowymi transportu pasażerskiego, zasadna będzie dodatkowa analiza konieczności uruchomienia połączeń drogowych organizowanych przez województwo łódzkie”.</p> <p>Wnioskuje o wykreślenie w/w zapisu i zaprojektowanie przewozów użyteczności publicznej w transportie drogowym o charakterze wojewódzkim.</p>	<p>Przewozy o charakterze użyteczności publicznej mogą uruchomić także powiaty – na zasadzie porozumień międzypowiatowych. Ponieważ zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, plany transportowe powinny być przyjęte do 1 marca 2014 r. (trzy lata od wejścia w życie ustawy) i uwzględniać plany wyższego szczebla, taki zapis publikowany dopiero przez trudniła skuteczną reakcję na szczeblu powiatów.</p> <p>Aby możliwe było zorganizowanie powiatowych przewozów pasażerskich w granicach powiatów sąsiadujących (wykraczających poza granice jednego powiatu), niezbędne jest zawarcie porozumień międzygminnych lub stworzenie związku powiatów, następnie zlecenie opracowania planu transportowego dla przedmiotowego obszaru (dopiero po uchwaleniu planu szczebla wojewódzkiego) i uchwalenie go. W przypadku określenia stajki połączeń międzypowiatowych użyteczności publicznej, konieczne jest z minimum rocznym wyprzedzeniem opublikowanie ogłoszenia o zamierzeniu przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt ustawy o piz lub bezpośrednio zawarcia umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1-3 ustawy o piz. Dopiero po tym czasie można rozpocząć procedury wyłonienia operatora i zawarcie z</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku, art. 11 w projekcie planu transportowego opracowanego przez starostę lub zarząd związku powiatów – uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa. Brak planu wojewódzkiego nie uniemożliwia prac nad planami powiatowym – niektóre powiaty przystąpiły do opracowania planu i uchwały go bez uwzględnienia ogłoszonego planu wojewódzkiego, bo ten nie został jeszcze ogłoszony. Uwzględnienie planu wyższego szczebla może zostać przeprowadzone w drodze aktualizacji, wg zapisów przytoczonego artykułu.</p> <p>Proponowana sieć, połączeń wynika z przeprowadzonych analiz potoków i prognoz ruchu w zestawieniu z możliwościami finansowymi Organizatora. Połączenia łączące powiaty, na których nie zostały zaplanowane linie wojewódzkie, mogą być tworzone na podstawie porozumień międzypowiatowych, poprzez wprowadzenie odlinka „sąsiedniego” na zasadzie analogicznej, jak połączenia kolejowe między sąsiednimi województwami.</p>

nim umowy.

Gdyby województwo kosztuje wywiązano się z ustawowego terminu przyjęcia planu transportowego (1.03.2014), możliwa byłaby realizowanie wyżej wskazanych procedur. Obecnie, z uwagi na krótki czas pozostały do 1.01.2017 r., jest to niemożliwe.

Miasto Patrykice stoi na stanowisku, że w zamian za uchylenie w dotrzymaniu ustawowego terminu przyjęcia planu transportowego (i w konsekwencji brak możliwości zorganizowania od 2017 r. połączeń międzypowiatowych przez powiaty na podstawie porozumień lub przez związki powiatów), powinna zostać przedstawiona w planie transportowym pełna siatka połączeń, zbliżona do obecnie realizowanej, podlegającej refundacji ulg ustawowych. Tymczasem jedynie w wariancie uzupełniającym II projektuje się zaliczenie 4 linii autobusowe na całe województwo, odwołując szereg mniejszych miejscowości od przewozów użyteczności publicznej.

Ograniczenie możliwości refundacji ulg w kursach międzypowiatowych godzi bezpośrednio w mieszkańców. Dzieci i młodzież niepełnosprawna oraz opiekunowie dzieci niepełnosprawnych korzystają obecnie z ulgi 78%. Przewoźnicy otrzymują refundacje ulgi z budżetu państwa. Zgodnie z zaplanowaną treścią planu transportowego, od 2017 roku przewozy wykonywane będą wyłącznie komercyjnie. Dla dzieci niepełnosprawnych oznacza to blisko pięciokrotny wzrost kosztów dojazdu np. do szpitala czy na rehabilitację. Dla studentów koszt biletów miesięcznych w komunikacji autobusowej regionalnej wzrośnie dwukrotnie.

Niestety nie do wszystkich miejscowości dociera kolej, organizowana przez województwo. Dla mieszkańców wielu miejscowości, zwłaszcza tych mniejszych, oknem na świat jest oferta przewoźników autobusowych, często z grupy PKS. Należy zakładać społeczeństwu, w którym dla wielu grup społecznych korzystających dojazd z ulgi, po wprowadzeniu przewozów na zasadach spółdzielczych, bardziej uzasadnione stanie się

konstatacie z komunikacji indywidualnej, np. z samochodów. Wpłynięto nie tylko negatywnie na zrównoważoną mobilność, ale i na zmniejszenie liczby pasażerów przewoźników komercyjnych, a w konsekwencji – likwidacja wybranych kursów bądź nawet całych linii. Już wiele linii balansuje na granicy progu rentowności, a dla wielu przewoźników około jedną trzecią przychodów stanowi refundacje ulg ustawowych.

Zdaniem Miasta Fabianica, wyłomawca planu transportowego nie przeanalizował możliwych scenariuszy zachowania możliwości refundacji ulg ustawowych od 2017 roku ani nie podjął się nakreślenia pełnej, satysfakcjonującej siatki połączeń wojewódzkich. Nie zawsze organizowanie wojewódzkich przewoźców pasażerskich wymaga zawierania z operatorem takiej umowy, która skutkowałaby poniesieniem kosztów eksploatacji na wojewódzkich liniach. Operator może być wybrany również w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (zgodnie z art. 19 ust. 1 pkt 2 ustawy o ptt). Właśnie taki wariant (i to określony jako „J” – zachowawczy) przyjęło w planie transportowym dla województwa lubuskiego. Zakłada się w nim, że wojewódzkie linie komunikacyjne będą uruchamiane na podstawie ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi, a operatorom będzie przysługiwać tylko rekompensata z tytułu stosowania otrzymanych przychodów w związku z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznych transportie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione.

W planie transportowym województwa lubuskiego czytamy, że „województwo lubuskie może odstąpić od organizowania linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym, jeśli ustanowienie prawa do przewożenia komercyjnym prawem do przewożenia rekompensaty w związku ze stosowaniem ulgowych uprawnień do przejazdów w

			publicznym transporcie zbiorowym". Tymczasem w projekcie planu transportowego województwa łódzkiego zakłada się wprost, że nie planuje się organizowanie przewozów użytkowości publicznej w transporcie drogowym o charakterze wojewódzkim. Zdaniem Miasta Pabianice jest to uchylenie się do pełnej i satysfakcjonującej realizacji zadania własnego województwa, jakim jest organizowanie wojewódzkich przewozów pasażerskich.		
6	Opinie zgłoszone przez Fundację Polskich Kolei Wąskotorowych				
6.1	W opracowaniu wykazano że na terenie powiatu rawskiego nie jest dostępna kolej pasażerska. Proponuje się ujęcie istniejącej i eksploatowanej linii kolejowej wąskotorowej Rogów Osob. Wąsk. - Rawa Maz. - Biała Rawska.	Na terenie powiatu rawskiego czynna jest linia kolejowa wąskotorowa prowadząca rozkładowe kursy pasażerskie obecnie w zakresie pasażerskich przewozów turystycznych. Działająca infrastruktura kolei jest sprawna i czynna oraz jest zarządzana przez zarządcę infrastruktury (FPKM) pod nadzorem UTK. Na linii ruch prowadzi biencjonowany przewoźnik kolejowy (FPKM) działający pod nadzorem UTK.	W opisie nie uwzględniono czynnej linii kolejowej w projekcie Planu Transportowego	Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego	Zgodnie z treścią opinii na wskazanej linii prowadzony jest ruch turystyczny, a nie przewozy wojewódzkie o charakterze użytkowości publicznej.
6.2	Prośba o ujęcie na mapie linii kolejowej wąskotorowej Rogów Osob. Wąsk. - Rawa Maz. - Biała Rawska.	J.W. pomieścić należy zawrzeć ze na przedmiotowej mapie zawarto także linie kolejowe do potencjalnego wykorzystania w ruchu planowym, tj. Tomaszów Maz. - Spela oraz Piotrków Tryb. - Bełtaliów.	J.W.	Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego	Mapa sieci kolejowej przedstawia linie będące w zarządzie PKP PLK SA. Województwo Łódzkie nie planuje organizowania przewozów kolejowych na liniach nie zarządzanych przez PKP PLK SA.
6.3	W opisie nie uwzględniono czynnej linii kolejowej wąskotorowej Rogów Osob. Wąsk. - Rawa Maz. - Biała Rawska. Prośba o dopisanie.	J.W.	J.W.	Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego	Opis sieci kolejowej przedstawia linie będące w zarządzie PKP PLK SA. Województwo Łódzkie nie planuje organizowania przewozów kolejowych na liniach nie zarządzanych przez PKP PLK SA.
6.4	W opisie nie uwzględniono czynnej linii kolejowej wąskotorowej Rogów Osob. Wąsk. - Rawa Maz. - Biała Rawska. Prośba o dopisanie jako przewozy pasażerskie (aktualnie o dominującym charakterze turystycznym) oraz jako potencjalnej lokalnej linii kolejowej do regionalnego ruchu pasażerskiego.	J.W.	J.W.	Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego	Opis sieci kolejowej przedstawia linie będące w zarządzie PKP PLK SA. Województwo Łódzkie nie planuje organizowania przewozów kolejowych na liniach nie zarządzanych przez PKP PLK SA.
6.5	Prośba o uwzględnienie w opisie i mapie wariantu uzupełniającego tj przewozów pasażerskich na linii lokalnej, wąskotorowej Rogów Osob. Wąsk. - Rawa Maz. - Biała Rawska.	Wykazane w piśmie FPKM d.30.2015 z dnia 03.06.2015 do Marszałka Województwa Łódzkiego.		Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego	Województwo Łódzkie nie planuje organizowania

			<p>przewozów kolejowych na liniach nie zarządzanych przez PKP PLK SA.</p> <p>Ponadto w celu wprowadzenia racjonalnej oferty konieczny byłby gruntowny remont linii, a plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym (w szczególności względem linii zarządzanych przez Fundację), plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych.</p> <p>Wskazanie wymienionego połączenia w wariancie uzupelniającym II skutkowałoby zduńskowaniem na znacznym odcinku przebiegu linii autobusowej Rawa Mazowiecka – Bieżuń – Koluźki, bądź wymusiłaby rezygnację z połączenia autobusowego, przez co odciecie od sieci zostałoby miasto powiatowe Bieżuń, a Rawa Maz. zostałaby połączona z Rogożem zamiast z wielokierunkowym węzłem Koluźki.</p>
6.6	<p>Prośba o uwzględnienie w opisie i mapie Węzłów transportowych węzła przesiadkowego Rogów - kolej 1435750, oraz węzła przesiadkowego Rawa Maz. - kolej 750/busy.</p>	<p>Wykazane w piśmie FPKW.d.39.2015 z dnia 03.06.2015 do Marszałka Województwa Łódzkiego.</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Zgodnie z odpowiedzią na opinię powyżej.</p>
6.7	<p>Prośba o uwzględnienie na mapie przewozów pasażerskich na linii lokalnej, wąskotorowej Rogów Osob. Wąsk. - Rawa Maz. - Biała Rawska.</p>	<p>Wykazane w piśmie FPKW.d.39.2015 z dnia 03.06.2015 do Marszałka Województwa Łódzkiego.</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Zgodnie z odpowiedzią na opinię powyżej.</p>
6.8	<p>Szanowny Panie Marszałku,</p> <p>Z przyjemnością przyjęliśmy nowe inicjatywy Zarządu Województwa Łódzkiego dążące do uporządkowania i zapewnienia rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla naszego województwa. Podjęte przedsięwzięcia i tworzenie w ramach ich realizacji dokumenty określające najbliższe 5 lat oraz perspektywę dalszych 10 lat rozwoju tej gałęzi życia społeczno-gospodarczego regionu. Opracowanie, przyjęcie i konsekwentna realizacja tak przygotowanej strategii konkurencyjności Łódzkiego względem pozostałych regionów. Odpowiednio prowadzona, świadoma polityka transportowa jest z sukcesem od lat realizowana w innych krajach europejskich, w tym m.in. w krajach najbliższych Polsce, m.in. w Niemczech, Czechach, czy nieco bardziej oddalonej Austrii. Przykład tych krajów jasno pokazuje korzyści płynące z realizacji takich inicjatyw.</p> <p>Analizując opublikowany projekt Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 zauważyliśmy, że wykonano analizę w każdym aspekcie nie uwzględnia istniejącej linii kolejowej Rogów - Rawa Mazowiecka - Biała Rawska. Fakt ten tym bardziej dąży, że w dokumencie zawarto połączenie Rawy Mazowieckiej z linią kolejową łączącą Łódź, Koluźki, Sieniawicę i Warszawę za pośrednictwem połączenia autobusowego Koluźki - Bieżuń - Rogów - Rawa Mazowiecka. W opisie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu (rozdział 6, str. 51), wyraźnie wskazano że „Intencją organizatora będzie stopniowa zmiana przyszytych komunikacyjnych mieszkańców poprzez wzrost roli transportu kolejowego”. Przedmiotowe założenie jest w pełni zgodne z polityką transportową Unii Europejskiej oraz jest w szerokim zakresie realizowane w</p>		<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Kolej wskotobowa ma charakter turystyczny, przez co nie jest uwzględniana w opracowanym dokumencie, który dotyczy regularnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej.</p>

krajach sąsiedzkich, jednakże nie w pełni realizowane w przedmiotowym dokumencie. W omawianych koncepcjach zrealizowano funkcjonującą do dziś Kolej Wąskotorowa Rogów - Rawa - Bralin, linię kolejową łączącą miejscowości leżące na terenie 3 powiatów z jedną z najważniejszych normalnotorowych linii kolejowych kraju, jak i również wąskotorową kółkową - tj. linię kolejową Łódź - Warszawa.

Przedmiotowa linia wąskotorowa stanowi przykład kolei lokalnej kłóra, niezależnie od swego historycznego i turystycznego charakteru, z powodzeniem może przejąć na siebie rolę publicznego środka transportu. Dla porównania zestawiamy poniżej podobnie działające wąskotorowe koleje lokalne (10 wybranych przykładów), funkcjonujące w uprzednio przytoczonych krajach, jako pełnoprawny środek transportu publicznego który działa w ścisłej kooperacji z regionalnymi, komunalnymi przedsiębiorstwami transportowymi lub nawet w ramach tych przedsiębiorstw. Po nazwie kolei, w nawiasie, wymieniono szerokość toru oraz prędkość techniczną na szlaku. Pod nazwą kolei wymieniono wybrane miejscowości wraz z szacunkową liczbą mieszkańców. Należy nadmienić, że część tych linii obsługuje także ruch towarowy.

Czechy

1. Jindřichohradecké místní dráhy (760 mm, 50 km/h)
łącząca m.in. miejscowości Jindřichuv Hradec (20 tys.), Nova Bystřice (3 tys.), Obratán (1 tys.).
2. Tramséna ve Slezsku - Osoblaha (760 mm, 40 km/h)
łącząca m.in. miejscowości Trzebnica w Slesku (1 tys.), Bohusov (0,5 tys.), Slezské Rudoltice (0,5 tys.), Osoblaha (1 tys.).

Austria

3. Martztalbahn (760 mm, 70 km/h)
łącząca m.in. miejscowości Urzmarkt-Franzenburg (1,5 tys.), Tamsweg (6 tys.), Stadl an der Mur (1 tys.), Thumtatal (5 tys.), Mariapfar (5 tys.), Mauterndorf (2 tys.).
4. Marzellerbahn (760 mm, 80 km/h)
łącząca m.in. miejscowości St. Pölten (53 tys.), Kirchberg an der Pielach (3 tys.), Mariazell (4 tys.).
5. Pinzgauer Lokalbahn (760 mm, 80 km/h)
łącząca m.in. miejscowości Zell am See (10 tys.), Niedermühl (2,5 tys.), Neudiechen am Großvenediger (2,5 tys.), Wild im Pinzgau (1 tys.), Vorderkinnml (0,5 tys.).
6. Zillertalbahn (760 mm, 70 km/h)
łącząca m.in. miejscowości Jenbach (7 tys.), Hart im Zillertal (1,5 tys.), Ramsau im Zillertal (1,5 tys.), Mayrhofen (5,5 tys.).

Niemcy

7. Fichtelbergbahn (750 mm, 30 km/h)
łącząca m.in. miejscowości Gutzahn (2 tys.), Neudorf (2 tys.), Oberwiesenthal (2 tys.).
8. Loßnitzgrundbahn (750 mm, 30 km/h)
łącząca m.in. miejscowości Raddebeul (33 tys.), Moritzburg (8 tys.), Raddeburg (7 tys.).
9. Weißeritzbahn (750 mm, 30 km/h)
łącząca m.in. miejscowości Freital (35 tys.), Spechtitz (0,5 tys.), Dippoldiswalde (14 tys.).

10. Zttauer Schmalspurbahn (750 mm, 30 km/h) łącząca m.in. miejscowość Zittau (25 tys.), Bartsdorf-Hornitz (2 tys.), Oybin (1,5 tys.), Jonsdorf (1,5 tys.).

Dla porównania zarządzana przez nas linia kolejowa przedstawia się następująco:
Kolej Wąskotorowa Rogów - Rawa i Biała (750 mm, obecnie 33 km/h, po remoncie do 60 km/h) w skrócie KWRRB łącząca m.in. miejscowości Rogów (1,5 tys.), Jezów (1,5 tys.), Głuchów (1 tys.), Rawa Mazowiecka (16 tys.), Biała Rawska (3,5 tys.).

Wyżej wymienione koleje lokalne (w tym także KWRRB) można podsumować następująco:

- **Stacje styczne i przystanki intermodalne.**

Ww. koleje lokalne posiadają na swych liniach stacje styczne z siecią normalnotorową, a część stacji i przystanków rozwiązana jest intermodalnie dla zapewnienia wygodnego oraz sprawnego przesiadania się z lokalnych pociągów wąskotorowych do busów obsługujących mniejsze miejscowości. Na KWRRB działającą stacją styczną jest Rogów (położony między Koluszkami a Skieniewicami), potencjalnym kolejnym punktem stycznym jest przystanek Pągów pokazony przy skrzyżowaniu KWRRB z Centralną Magistralą Kolejową. Ponadto w zakresie intermodalności należy nadmienić, że obecnie prowadzone są prace przy projekcie budowlanym i ewaluacji budynku dworzecowego, a także układu torowego stacji Rawa Mazowiecka, finansowane za środków Samorządowego Stowarzyszenia Rozwoju Ziemi Rawskiej. Obecnie dyskutowana koncepcja projektu zakłada przebudowę części terenu i utworzenie przystanku intermodalnego kolej wąskotorowa - busy.

- **Tabor kolejowy.**

Niektóre z ww. kolei wykorzystują w ruchu pasażerskim sprawzone, jak również lanie w eksploatacji autobusy szynowe. Nie są to tylko pojazdy zabytkowe. Część z przedmiotowych linii posiada budowane wspólnie szynobusy, które ze względu na stosunkowo niewielką masę i mniejsze oddziaływanie dynamiczne na tor mogą osiągać wyższe prędkości (najlepiej widoczne na liniach austriackich - do 80 km/h). Obecnie nawet polski przemysł (zakłady NEMAC Nowy Sącz) produkuje nowoczesne wąskotorowe autobusy szynowe dla kolei zagranicy. Na KWRRB również istnieje techniczna możliwość i zasadność wprowadzenie takich pojazdów

- **Autonomizacja systemy kolejowe.**

Powyżej wymienione wąskotorowe koleje lokalne stanowią wydzielone systemy kolejowe. W związku z tym obowiązują na nich uproszczone przepisy eksploatacyjno-ruchowe wymiennie przekładające się na obniżenie kosztów eksploatacji. Zaproponowane przez Prezesa UTK i aktualnie obowiązujące na KWRRB przepisy eksploatacyjne również wypełniają powyższe uwarunkowania,

- **Koszty inwestycyjne i eksploatacyjne.**

Wąskotorowa infrastruktura torowa z uwagi na znacznie ograniczenie stosowania złożeń i kosztownych systemów sterowania ruchem kolejowym oraz większy pas terenu kolejowego i krótsze podkłady charakteryzują się wymiarami niższymi kosztami inwestycji nawalczających i utrzymania.

- **Obsługiwany obszar.**

Opisane powyżej linie wąskotorowe obsługują obszar terenu odpowiadający od kilku do kilkunastu tysięcy mieszkańców, a także mniejsze kilkunastkowe miejscowości.

	<p>Analogiczna struktura występuje w przypadku linii KWRRB, która przebiega przez teren 3 powiatów: brzeskiego, skrzemiewieckiego i rawskiego.</p> <ul style="list-style-type: none"> Wąskotorowe linie lokalne posiadają charakterystykę tożsamą ze swoimi normalnotorowymi odpowiednikami. Stąd wszystkie zalety względem transportu indywidualnego i autobusowego są takie same. Poziomym usług świadczonych przez wąskotorową linię lokalną może być tożsamy z poziomem usług świadczonych przez przewoźników normalnotorowych takich jak np. Przewozy Regionalne, czy Łódzka Kolej Aglomeracyjna. Zgodność z polityką transportową UE. Polityka transportowa Unii Europejskiej kładzie wzmoczony nacisk na zwiększanie udziału transportu kolejowego w systemach transportowych krajów i regionów. Praktyczne realizacja powyższego odzwierciedla się także poprzez wykorzystywanie wąskotorowych linii lokalnych i znajduje szerokie zastosowanie w świecie ww. przykładów w krajach sąsiadujących z Polską. <p>Biorąc pod uwagę ww. aspekty i przykłady, wykorzystanie istniejącej i wciąż czynnej (obecnie głównie w ruchu turystycznym) wąskotorowej kolei lokalnej łączącej Rogów / Rawa Mazowiecka i Biela Rawska powinno znaleźć odpowiednie miejsce w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030. Łódzkie jako województwo nowoczesne i innowacyjne w odniesieniu do pozostałych regionów kraju nierzadko z sukcesem wdraża ciekawe i skuteczne rozwiązania bazujące na sprawdzonych wzorcach krajów zachodnich. W związku z tym prosimy o uwzględnienie w omawianym dokumencie szerszego udziału Kolei Wąskotorowej Rogów - Rawa " Biela w systemie transportowym województwa oraz uwzględnienie wykorzystania tej lokalnej linii kolejowej w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030.</p> <p>Przedmiotowe stanowisko przedstawiamy jako przewoźnik kolejowy (świadcstwo bezpieczeństwa UTK nr 139/PK/2011) i zarządca infrastruktury (świadcstwo bezpieczeństwa UTK nr 138/ZJ/2011) Unii kolejowej Rogów Osobowy Wąsk - Rawa Mazowiecka - Biela Rawska.</p> <p>Do niniejszego pisma załączamy stanowiska samorządów leżących na trasie KWRRB oraz formularz konsultacyjny.</p>		
7	<p>Opinie zgłoszone przez: Starostwo Powiatowe w Rawie Mazowieckiej</p> <p>Szanowny Panie Marszałku,</p> <p>Przekazujemy na Pana ręce wyrazy poparcia dla inicjatywy przedstawionej w piśmie Fundacji Polskich Kolei Wąskotorowych z dnia 03.06.2015 r. (znak pisma: FPKW.d.39.2015) w sprawie włączenia wąskotorowej, lokalnej linii kolejowej Rogów Osobowy Wąsk - Rawa Maz. - Biela Rawska do Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030.</p> <p>Mieszkańcy powiatu rawskiego przez ostatnich niespełna 100 lat posiadali możliwość kolejowego skomunikowania z normalnotorową siecią krajową za pośrednictwem lokalnej wąskotorowej linii kolejowej. Zmiany w polskim kolejnictwie rozpoczęte na początku bieżącego wieku doprowadziły do likwidacji lokalnych połączeń kolejowych. Dzisiaj realizując politykę unijną połączenia te są reaktywowane. W odniesieniu do wymienionych w piśmie fundacji podobnych przypadków na terenie parafii europejskich pragniemy podkreślić że linia kolejowa</p>		<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Kolej wąskotorowa ma charakter turystyczny, przez co nie jest uwzględniana w opisywanym dokumencie. Który dotyczy regularnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej.</p>

		<p>łącząca miejscowości powiatu rawskiego z siecią normalnotorową byłaby w stanie zapewnić wywiązanie się ze stawianych przed nią zadań w zakresie obsługi komunikacyjnej regionu adekwatnie do lokalnych potrzeb. Reaktywacja tego połączenia, uwzględniająca priorytetowy udział transportu kolejowego, z wykorzystaniem zachowanej linii kolejowej jest w pełni zgodna z jednym z filarów polityki wspólnotowarowej.</p> <p>Podsumowując powyższe zwracamy się z prośbą o rozszerzenie analiz i uwzględnienie wykorzystania przedmiotowej linii kolejowej w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030.</p>	
8	<p>Opiniaile zgłoszone na przeze: Urząd Miasta Rawa Mazowiecka</p>	<p>Szanowny Panie Marszałku, Nawiązując do pisma Fundacji Polskich Kolei Wąskotorowych z dnia 03.06.2015 r. (znak pisma: FPKW.d.39.2015) w sprawie włączenia wąskotorowej, lokalnej linii kolejowej Rogów Osobowy Wąsk. - Rawa Maz. - Biała Rawska do Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 pragniemy poprzeć ww. wystąpienie fundacji.</p> <p>Miasto Rawa Mazowiecka przez prawie ostatnie 100 lat posiadało skomunikowanie z normalnotorową siecią krajową za pośrednictwem przedmiotowej linii kolejowej. Przeobrażenia polskiej kolei prowadzone ok. 15 lat temu spowodowały wyłączenie wielu lokalnych linii kolejowych w tym linię wąskotorową Rogów Osob. Wąsk. - Rawa Maz. - Biała Rawska. Zmiany spowodowały regres transportu kolejowego w naszym kraju. Znana analogiczne przypadki w sąsiednich krajach europejskich pokazują, że kolejowy transport lokalny (także wąskotorowy) doskonale wyróżza się ze stawianych mu zadań w zakresie obsługi komunikacyjnej regionu. Należy podkreślić, że polityka transportowa wykorzystująca transport kolejowy jest jednym z filarów polityki wspólnotowej. W związku z tym, mając na uwadze znaczenie linii kolejki wąskotorowej dla rozwoju gospodarczego Rawy Mazowieckiej w zakresie ruchu turystycznego i produkcji przemysłowej, przyczylamy się do powstającego stanowiska fundacji i zwracamy się z prośbą o przeprowadzenie stosownych analiz, a w konsekwencji uwzględnienie wykorzystania i rozwoju lokalnej wąskotorowej linii kolejowej przylegającej przez Rawę Mazowiecką w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030.</p> <p>Ponoc Pana Marszałka w tym względzie traktujemy jako praktyczną realizację wyrażanej uprzednio troski o zrównoważony rozwój periferyjnych obszarów województwa, w szczególności ziemi rawskiej. Bez Pańskiej pomocy realizacja wyżej określonych planów rozwojowych byłaby bardzo trudna, o ile w ogóle możliwa.</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Kolej wąskotorowa ma charakter turystyczny, przez co nie jest uwzględniana w opracowanym dokumencie, który dotyczy regularnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej.</p>
9	<p>Opiniaile zgłoszone na przeze: Urząd Miasta i Gminy w Białej Rawskiej</p>	<p>Szanowny Panie Marszałku, Zwracamy się z prośbą o uwzględnienie złożonych przez Fundację Polskich Kolei Wąskotorowych (pismo znak: FPKW.d.39.2015 z dnia: 03.06.2015 r.) uwag dotyczących rozszerzenia Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 o analizę i uwzględnienie istniejącej kolejowej linii lokalnej</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Kolej wąskotorowa ma charakter turystyczny, przez co nie jest uwzględniana w opracowanym dokumencie, który dotyczy regularnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej.</p>

	<p>(wąskotorowej) łączącej Białą Rawską z siecią normalnotorową. Mieszkańcy miasta Biała Rawska, a także mieszkańcy innych okolicznych miejscowości, przez od 1915 roku posiadali możliwość kolejowego skomunikowania z normalnotorową siecią Krajową za pośrednictwem lokalnej wąskotorowej linii kolejowej. W latach 2000 - 2002 zmiany prowadzone w zakresie polityki transportu kolejowego doprowadziły do likwidacji wielu lokalnych połączeń kolejowych. Połączenia te są dziś często reaktywowane w ramach realizacji polityki unijnej. Pragniemy zwrócić uwagę na przytoczone w piśmie fundacji przykłady z państw takich jak Austria, Czechy czy Niemcy, gdzie regiony o zabudowanej strukturze demograficznej - gospodarczej posiadają do dziś czynne wąskotorowe linie kolejowe zapewniające transport regionalny i połączenie z siecią normalnotorową. Linie te (podobnie jak wąskotorowa lokalna linia kolejowa łącząca Białą Rawską z Rawą Mazowiecką i Rogowem, a dalej z całym województwem i krajem) zapewniają wywiązanie się ze stawianych przed nimi zadań komunikacyjnych.</p> <p>Reaktywacja przedmiotowego połączenia, względnie priorytetowy udział transportu kolejowego, z wykorzystaniem zaktwowanej linii kolejowej, przez co wypada zakładać jednego z filarów polityki wspólnotowej.</p> <p>Reasumując prosimy o rozszerzenie analiz i uwzględnienie w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 linii kolejowej wąskotorowej Rogów Osób Wąsk. - Rawa Maz. - Biała Rawska.</p>		
10	<p>Opiniacie zgłoszone/a przez: Urząd Gminy w Rogowie</p>		<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Kolej wąskotorowa ma charakter turystyczny, przez co nie jest uwzględniana w opracowanym dokumencie, który dotyczy regularnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej.</p>
11	<p>Szanowny Panie Marszałku,</p> <p>W odniesieniu do pisma Fundacji Polskich Kolei Wąskotorowych z dnia 03.06.2015 r. (znak pisma: FPKW.4.99.20.15) dotyczącego uwzględnienia wąskotorowej, lokalnej linii kolejowej Rogów Osobowy Wąsk. - Rawa Maz. - Biała Rawska w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 pragnę wyrazić poparcie stanowisko fundacji w przedmiotowym zakresie.</p> <p>Przedmiotowa linia kolejowa przez ostatnie blisko 100 lat była wykorzystywana w transporcie lokalnym wschodniej części województwa. Zmiany restrykcyjne na polskiej kolei zapoczątkowane w latach 2000-2002 wyłączyły wiele lokalnych linii kolejowych przesiadując je samorządom bez pomysłu dalszego funkcjonowania i zapewnieniu finansowania. Przedmiotowe zmiany bardzo niekorzystnie odbiły się na sieci transportu kolejowego w naszym kraju. Inaczej postąpienie w krajach ośmiennymy w których lokalne linie kolejowe (w tym także wąskotorowe) funkcjonują nadal.</p> <p>Dzisiaj, realizując politykę wspólnotową, z sukcesem przywracamy w naszym kraju kolejne lokalne połączenia kolejowe. Mamy nadzieję że będzie to możliwe także dla lokalnej, wąskotorowej linii kolejowej łączącej Rawę Mazowiecką i Białą Rawską z siecią normalnotorową obsługiwana m.in. przez Przewozy Regionalne i Łódzką Kolej Aglomeracyjną. Połączenie takie może funkcjonować dzięki znajdującej się w Rogowie stacji stycznej (kolej 1435/750) będącej intermodalnym węzłem przesiadkowym.</p>		<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p>
11	<p>Opiniacie zgłoszone/a przez: Stowarzyszenie Powiatów i Gmin Dorzecza Bzury</p>		<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p>

12	<p>Opinia iale zgłoszone przez Starostwo Powiatowe w Piotrkowie Trybunalskim</p>		<p>Kolej wąskotorowa ma charakter turystyczny, przez co nie jest uwzględniana w opracowywanym dokumencie, który dotyczy regularnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej.</p>
12.1	<p>Brak uwzględnionych w projekcie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Piotrkowskiego</p>	<p>Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym województwo jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego m. in. na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w województwie przewożą pasażerskie to Wojevodztwa przewozy pasażerskie to przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granicę jednego województwa. W projekcie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego nie zostały umieszczone przewozy realizowane autobusami na terenie powiatu przez operatorów. Nie będzie to sprzyjać zapewnieniu pełnej mobilności mieszkańcom oraz spójności na obszarze powiatu oraz integracji ze szczeblami lokalnymi - gminnymi.</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Proponowana sieć połączeń wynika z przeprowadzonych analiz potrzeb i prognoz ruchu w zestawieniu z możliwościami finansowymi Organizatora. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Piotrkowskiego zostały zaplanowane w formie przewozów kolejowych i będą one dostępne za wszystkich stacji i przystanków kolejowych znajdujących się na tej linii oraz z miasta powiatowego (formalnie leżącego poza powiatem piotrkowskim). Nie jest rolę Województwa zapewnianie komunikacji integrującej obszar powiatu ze szczeblami gminnymi.</p>
12.2	<p>Oparte transportu na liniach kolejowych</p>	<p>Wskazana w projekcie sieć komunikacyjna oparta głównie na transporcie kolejowym. W wariancie podstawowym oraz uzupełniającym i nie uwzględniono połączeń autobusowych. Zostały one uwzględnione dopiero w wariancie</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Wariant uzupełniający II wynika z potrzeby połączenia komunikacją o charakterze użyteczności publicznej (pod warunkami zapisanymi w pkt 3.3.2) powiatów nie objętych</p>

		<p>uzupełniającym II - dotyczy jednak przewozów wykonywanych poza terenem Powiatu Piotrkowskiego. Ogranicza to znaczenie komunikację z uwagi na słabo rozwinięte połączenia kolejowe na terenie Powiatu Piotrkowskiego.</p>	<p>połączeniami kolejowymi z siedzibą województwa - Łódź. Nie jest rolę Województwa zapewnianie komunikacji inlegrującej obszar powiatu ze sąsiednimi gminnymi.</p>
12.3	<p>Oparcie komunikacji na przewozach komercyjnych w odniesieniu do powiatu piotrkowskiego</p>	<p>Brak przewozów o charakterze użyteczności publicznej realizowanych przez operatora spowoduje świadczenie usług komunikacyjnych na podstawie zgłoszeń przewoźców. Doprowadzić to może w efekcie do ograniczenia komunikacji w określonych godzinach, dniach lub na mniej rentownych liniach komunikacyjnych. Powyższe zaprzecza zapisowi Rozdziału I str. 9-10 projektu, który stawia na bezpośredniość połączeń komunikacyjnych, wyższą efektywność i mniejszą szkodliwość transportu zbiorowego niż indywidualnego, itp. Nie odpowiada to również zapewnieniu spójnej sieci transportowej umożliwiającej m. in. prowadzenie obsługi jak największych pokonów podróży oraz zapewnienie osobom niepełnosprawnym i ograniczonym ruchowo do publicznego transportu zbiorowego.</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Nie jest rolę Województwa organizowanie przewozów w odniesieniu do obszaru jednego powiatu. Takie przewozy powinien organizować powiat lub gminy w ramach porozumień. Należy przyznać także, iż powiaty mają możliwość wspólnej organizacji przewozów międzypowiatowych w oparciu o porozumienia powiatowe lub związek powiatów.</p>
13	<p>Opiniarę zgłoszoną przez Urząd Miejski w Koluszkach</p> <p>Wskazanie węzła kolejowego w Koluszkach jako najważniejszego węzła komunikacyjnego na wschód od Łodzi i nadanie mu rangi przystanku przeseidkowego dla podróży ponad-wojewódzkich.</p>	<p>Węzeł komunikacyjny Koluszki, wraz z jego zapleczem technicznym jest doskonałe przygotowany do obsługi ruchu pasażerskiego. W perspektywie finansowej 2014-2020 Gmina Koluszki planuje budowę centrum przeseidkowego dla podróży (parkingi dla aut i rowerów). Zapisy podkreślające rolę węzła w Koluszkach pomogą w uzyskaniu środków zewnętrznych dla tej inwestycji jako komplementarnej z planem. Koluszki to również prężnie rozwijające się centrum przemysłu poprzez podstrefę Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Prognozuje się, że w ciągu najbliższych 3 lat ilość nowotworzonych miejsc pracy w samych Koluszkach przekroczy 3000. Tak duża liczba potrzebnych pracowników sprawi że Koluszki staną się ważnym centrum codziennych podróży mieszkańców województwa podlegających tu pracę.</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Węzeł transportowy (jako węzeł sieci wojewódzkiej) w Koluszkach został wskazany w rozdziale 3.4. Nie jest rolę Województwa wskazywanie węzłów przeseidkowych dla podróży ponad-wojewódzkich - to zostało uchyłone w krajowym planie transportowym i powołane w planie wojewódzkim w pkt 3.4</p>
14	<p>Opiniarę zgłoszoną przez: Marek Śmigaj</p>		

15	W opracowaniu nie uwzględniono w transporcie kolejowym znaczenia, jakie dla planu transportu zbiorowego może mieć nowo powstały przystanek kolejowy na Centralnej Magistrali Kolejowej - Opoczno Południe (np. pozwala to określić Opoczno jako węzeł przesładkowy sieci krajowej str. 34) chociaż w obrębie dwóch linii kolejowych.	Brak w opracowaniu określenia znaczenia przystanku Opoczno Południe.	Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Przystanek Opoczno Południe znajduje się na centralnej magistrali kolejowej, która nie ma znaczenia w przypadku wojewódzkich przewoźców pasażerskich
15.1	Opiniacie zgłoszone przez Kacper Pacek „Codziennie wykonywanych jest...” zmienić na „Zezwolenia pozwalają na wykonywanie...”	Obliczenia liczba kursów autobusów przewoźników prywatnych, obecnych w rozkładach jazdy stacjonujących załączniki do zezwoleń, nie jest w praktyce wykonywana. Urząd marszałkowski nie panuje nad tą sytuacją.	Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Opinia w części nie dotyczy planu transportowego. Kwestię zezwoleń, zmiany lub cofnięcia regulują przepisy ustawy o transporcie drogowym.
15.2	Dopisać na końcu tytułu „...zgodnie z zezwoleniami”.	j.w.	Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Opinia nie dotyczy planu transportowego. Kwestię zezwoleń, zmiany lub cofnięcia regulują przepisy ustawy o transporcie drogowym.
15.3	Wykreślić fragment: „Oznacza to, że labor województwa...” do końca akapitu.	Zmodyfikowane podlegi EN57 nie spełniają wymagań w zakresie dostępności osób niepełnosprawnych, mają wysokie wejścia.	Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Wyssokie wejścia nie eliminują tych pojazdów z grupy spełniających wymagania w zakresie dostępności. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się określa tolerancję różnicy wysokości między peronem a pierwszym stopniem w zależności od wysokości peronu oraz ogranicza liczbę stopni do czterech. Wykazane rozporządzenia określa urządzenie wspomagające wsiadanie – np. rampy, które są montowane w modernizowanych jednostkach.
15.4	Z wariantu proponowanego jako podstawowy należy bezwzględnie zrezygnować. Wariantem podstawowym stać się powinno połączenie proponowanych wariantów uzupełniających z dotychczasowymi zmianami.	Proponowany wariant podstawowy zachowuje praktycznie bez zmian obecnie istniejącą sieć komunikacyjną województwa, mimo że jest wiele rzeczy, które można w niej poprawić. Przeczy się to kompletnie z ideą planu – jest to plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego w województwie. Tymczasem proponowany plan nie przewiduje żadnego rozwoju w sieci transportowej województwa, a ponadto trudno proponowane rozwiązania określić mianem zrównoważonego transportu w sytuacji, gdy plan preferuje tylko i wyłącznie kolej, a kompletnie odrzuca transport autobusowy.	Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Propozycja sieci połączeń wynika z przeprowadzonych analiz potrzeb i program ruchu w zastawieniu z możliwościami finansowymi Organizatora. Nie jest możliwa rezygnacja z wariantu podstawowego, ponieważ wariant uzupełniający jest zbudowany z połączeń z sąsiednimi województwami, a Województwo Łódzkie nie ma bezpośredniego wpływu na decyzje innych województw. Nie jest prawdą, że plan „kompletnie odrzuca transport autobusowy”, ponieważ został on przewidziany w wariantach uzupełniających m.

<p>Należy przewidzieć obsługę linii kolejowej Bełchatów-Wielka, której budowa jest w planach, oraz istniejącej nielicznej linii kolejowej do Bełchatowa.</p>	<p>Plan nie jest w żaden sposób innowacyjny, nie zakłada w ogóle tworzenia nowych połączeń kolejowych nawet na planowanych liniach i na liniach istniejących, ale niewykorzystywanych.</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Obsługa wymiennych linii kolejowych została przewidziana w rozdziale 10.4 Perspektywa rozwoju pasażerskich połączeń kolejowych o charakterze użyteczności publicznej</p>
<p>Należy uwzględnić w planie istniejące linie tramwajowe Łódź-Zajezd-Ozorków oraz Łódź-Konstantynów Łódź-Kłobucki-Łutomiersk z planem przebudowy ich do standardu lekkiej kolei lub tramwaju o standardzie zbliżonym do lekkiej kolei (możliwość osiągnięcia wysokich prędkości między przystankami). Trzeba przewidzieć obsługę tej linii przynajmniej na zasadzie wzięcia udziału w porozumieniach między gminami które te linie uruchamiają</p>	<p>Plan omija całkowicie kwestię istniejących linii tramwajowych z Łodzi do Łutomierska i Ozorkowa. Linie te mają charakter zaliczania międzykolejowych. Za utrzymanie takich linii komunikacyjnych – bez względu na to, czy pojazdów, czy trolej – kursujących będzie podjąć, czy tramwaj – odpowiada województwo. Ustawa o transporcie zbiorowym nie wskazuje w żaden sposób, że gminy czy związki gmin powinny zajmować się komunikacją autobusową czy tramwajową, a województwo kolejową. Wręcz przeciwnie, traktuje równo wszystkie środki transportu Obecnie wspomniane linie tramwajowe funkcjonują na podstawie porozumień międzygminnych. Nieproporcjonalnie wysoki wkład w ich funkcjonowanie ma miasto Łódź, co jest skutkiem tego, że małych gmin nie stać na utrzymanie tramwaju. Dokładnie tak samo, jak nie byłoby ich stać na utrzymanie kolei</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Wymienione linie tramwajowe zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym stanowią komunikację miejską. Nie jest rolę Województwa ingerowanie w organizację przewozów na tych liniach, są one jednak pośrednio wspierane dzięki porozumieniom dotyczącym Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego.</p>
<p>Obsługa linii autobusowych okręgowych w obecnym wariantcie uzupełniającym 2 (zgodnie z moją opinią byłby to wariant podstawowy) nie może zależeć od zawieszenia kursowania na tych trasach przez obecnych przewoźników i pojawienia się dodatkowych możliwości finansowych w budżecie województwa.</p>	<p>Jeśli chodzi o obsługę linii autobusowych – już wspomnianą, że ustawa na podstawie której powstaje plan traktuje wszystkie środki transportu po równo. Nie może być tak, że plan zakłada organizowanie połączeń kolejowych przez województwo we własnym zakresie, ale już pasażerów autobusów pozostawiać dla tasce prywatnych przewoźników, którzy nie zapewniają odpowiedniego standardu przewozu. Dotyczy to szczególnie tras, na których nie jest dostępna kolej.</p> <p>Szczególnie istotny jest tu fakt, że na liniach nie mających charakteru użyteczności publicznej, a więc nieuwzględnionych w planie transportowym od 2017 roku nie będą mogły być honorowane uługi ustawowej jest to radykalna zmiana w stosunku do sytuacji obecnej, i uwzględnienie jej w planie jest konieczne. W relacjach, gdzie nie dochodzi do kolej nieorganizowanie połączeń autobusowych przez województwo będzie za</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Intencją Organizatora nie jest ingerencja w finansujący się rynek pasażerskich przewozów drogowych. Nie jest zasadne równoległe prowadzenie usługi o charakterze użyteczności publicznej i usługi komercyjnej na tej samej trasie.</p> <p>Zadaniem województwa nie jest organizacja wszystkich przewozów o charakterze użyteczności publicznej, ale jedynie wojewódzkich. Za przewozy powiatowe i gminne (np. możliwość dojazdu do szkoły) odpowiadają odpowiednio powiaty i gminy, które również są zobligowane (z pewnymi wyjątkami) do uchwalenia planów transportowych określających sieć komunikacyjną, na której planowane będzie wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na ich obszarze.</p> <p>Integracja taryfowa może obejmować przewozy różnych organizatorów (tak, jak obecnie ma to miejsce w przypadku Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego), a także może obejmować przewoźników prywatnych, jeśli wyrażą taką wolę. Województwo Łódzkie nie ma jednak</p>

	<p>strony urzędu marszałkowskiego skrajnie nieuczciwa, bo uniemożliwił kamijszym mieszkańcom korzystanie z ulg ustawowych i całkowite. Dotyczy to m.in. uczniów i studentów dojeżdżających do szkół z wykorzystaniem biletów miesięcznych, ale także osób niepełnosprawnych.</p> <p>Inną kwestią jest to, że zgodnie z dotychczas zapisami planu, województwo ma dążyć do integracji taryfowej na obszarze całego województwa, a jeśli nie obejmie się połączeń autobusowych planem, w ich przypadku po prostu nie będzie to możliwe.</p> <p>Inną kwestią jest to, że objęcie planem autobusów nie będzie wcale wymagać dużych nakładów finansowych ze strony budżetu województwa. Jeśli obecnie połączenia autobusowe – co prawda o niskim standardzie – są w stanie same się finansować, to organizacja tych połączeń przez województwo nie może kosztować dużo. Jeśli założymy utrzymanie obecnego poziomu usług, sprowadzi się ona w zasadzie tylko do zwrócenia przewoźnikom ulg ustawowych, co przecież jest także czynione obecnie. Taką możliwość przewiduje art. 50. Ustawy.</p>	<p>bezpośredniego wpływa na decyzje taryfowe (biznesowe) prywatnych przewoźników.</p>
<p>Należy zmienić trasę proponowanej linii autobusowej Koluśki-Brzeziny-Rawa Mazowiecka na Łódź-Brzeziny-Rawa Mazowiecka z węzłem multimodalnym autobus-koła w Rogowie.</p>	<p>Jazda z Rawy Mazowieckiej do Łodzi najpierw przez Brzeziny do Koluśek, by tam przesiąść się w pociąg do Łodzi, jest bez sensu. W czasie, w którym autobus miałby dojechać z Brzeziny do Koluśek, mógłby on dojechać do Łodzi. A jeśli już gdzieś przesiadać się na pociąg – to w Rogowie.</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Linia autobusowe zaplanowane w wariancie uzupełniającym II stanowią połączenia dowozowe do sieci kolejowej. Wskazana linia łączy miasta powiatowe Brzeziny i Rawę Maz. z wielokierunkowym węzłem Koluśki.</p>
<p>Należy przewidzieć linię autobusową łączącą ze sobą powiaty wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich przynajmniej na tych trasach, gdzie nie mają one alternatywy w postaci kolei. Należy przewidzieć uruchomienie międzywojewódzkich „stykowych” połączeń autobusowych w ramach proponowanych w wariancie uzupełniającym I połączeń kolejowych. Przykładowo wydłużenie linii autobusowej Łódź-Rawa Mazowiecka (według planu Koluśki-Rawa Mazowiecka) do Nowego Miasta nad Pilicą.</p>	<p>Nie można dyskryminować pasażerów pod względem ulg ustawowych, tak jak już wspomnieliśmy wcześniej. Wystarczającą dyskryminacją jest już katalog ulg ustawowych w autobusach ograniczony względem tego obowiązującego w pociągach.</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Propozycja sieci połączeń wynika z przeprowadzonych analiz potrzeb i prognoz ruchu w zestawieniu z możliwościami finansowymi Organizatora. Połączenia łącznie powiaty, na których nie zostały zaplanowane linie wojewódzkie, mogą być tworzone na podstawie porozumień międzypowiatowych, poprzez wprowadzenie odnika „stykowego” na zasadzie analogicznej, jak połączenia kolejowe między sąsiednimi województwami. Zgodnie z propozycją Wykonawcy</p>

	<p>Jako warianty uzupełniające przewidziet należy budowa nowych linii kolejowych (lub lektowej kolei bądź tamszego zbliżonego do niej z użytkowego punktu widzenia szybkiego tramwaju) na trasach, gdzie w komunikacji autobusowej obserwuje się największy ruch pasażerów.</p>	<p>Plan powinien zakładać rozwój sieci publicznego transportu zbiorowego w województwie.</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego inwestycji, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Plan może zostać zaktualizowany w przypadku udostępnienia nowej infrastruktury lub opublikowania nowych dokumentów inwestycyjnych.</p>
	<p>Jako warianty uzupełniające przewidziet należy uruchomienie połączeń autobusowych po drogach krajowych i wojewódzkich na odcinkach równoległych do kolei – obsługujących jednak inne miejscowości niż kolej.</p>	<p>Linie kolejowe nie są w stanie w dostateczny sposób zaspokoić potrzeb wszystkich pasażerów. Dajazd 2. wielu mocno zaludnionych miejscowości pokazanych przy drogach równoległych do linii kolejowych na zasadzie przesiadki z autobusu na pociąg zajmie znacznie więcej czasu niż bezpośrednio autobusem.</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Nie jest zasadne prowadzenie bezpośrednich przewozów we wszystkich relacjach oraz nie jest zasadne wprowadzanie konkurencji dla własnych przewozów. Skomunikowanie miejscowości nie leżących na sieci wojewódzkiej z siecią wojewódzką poprzez wspólne węzły przesiadkowe łączy w gęstą jednolity sieć szerszą (powiatów i gmin), które również są zobilgowane (z pewnymi wyjątkami) do uchwalenia planów transportowych określających sieć komunikacyjną, na której planowana będzie wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na ich obszarze.</p>
15.5	<p>Należy też przewidzieć (jako wariant, uzupełniający) rozbudowę linii tramwajowej z koda do Ozorkowa dalej do Łęczycy i Kroszawic śladem nieczynnej wąskotorowej linii kolejowej, także na zasadzie lekkiej kolejiszynkowego tramwaju.</p>	<p>Były to barzo innowacyjny projekt, dobra wpisujący się w to, że plan powinien zakładać rozwój sieci. Grupy na których znajdują lub znajdowały się tory dawnej Kojawskiej Kolei Dojazdowej nadal stanowią własność publiczną, co pozwoliłoby w znaczący sposób obniżyć koszty takiej inwestycji.</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Plan może zostać zaktualizowany w przypadku udostępnienia nowej infrastruktury lub opublikowania nowych dokumentów inwestycyjnych.</p>
15.5	<p>W akapicie „Obecnie zasada dublowania...” dopisać na końcu: „Świadczy to o tym, że istniejąca połączenia kolejowe nie spełniają potrzeb wielu pasażerów, którzy preferują połączenia autobusowe – nawet mimo dostępności wygodniejszych i często tańszych połączeń kolejowych”.</p>	<p>Nie wyodrębniono prostego i logicznego wniosku.</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Przytoczony fragment znajduje się w rozdziale dotyczącym rentowności regionalnego transportu zbiorowego, stąd wnioski dotyczą negatywnego wpływu prowadzenia tras równoległych, która dzielią potok podłożnych na i tak deficytowych liniach.</p>
15.6	<p>Wykreślić podane słowo akapit („Obecnie nie planuje się...”).</p>	<p>Zmiany proponowane w punkcie 4.</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego intencją Organizatora nie jest ingerencja w bilansujący się rynek pasażerskich przewozów drogowych. Nie jest zasadne równoległe prowadzenie usługi o charakterze użyteczności publicznej i uskiej komercyjnej na tej samej trasie. Pasażerskie przewozy drogowe o charakterze użyteczności publicznej zostaną uregulowane w wypadku zaistnienia warunków określonych w punkcie 3.3.2</p>
15.7	<p>W akapicie „Operatorzy będą zobowiązani...” należy uzależnić tolerancję opóźnień</p>	<p>Nie wyobrażam sobie na przykład 10-</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p>

	od długości tras i częstotliwości kursowania.	mimołownego opóźnienia na krótkiej linii autobusowej o charakterze zbliżonym do komunikacji miejskiej.	Wartości określone w rozdziale 8.1 stanowią minimalny standard, podczas ogłaszania przetargu na realizację usług przewozowych i w umowie mogą zostać określone wyższe standardy.
15.5	Od przewoźników funkcjonujących na zasadach konkurencyjnych należy bezwzględnie wymagać, by aktualny rozkład jazdy udośćniony był na wszystkich przystankach i w wojewódzkim systemie informacji dla pasażera, a także na stronach WWW przewoźników i ich profilach w portalach społecznościowych, jeśli ci takie prowadzą. Ponadto należy pilnować realizacji wszystkich kursów określonych w rozkładzie jazdy.	Obecnie jedno i drugie stanowi olbrzymi problem. Przewoźnicy funkcjonujący na zasadach konkurencyjnych nie publikują aktualnych rozkładów, często w ogóle, a nawet jeśli rozkład jest udośćniony, często regulamin nie pomija widniejącego w rozkładzie kursu.	Nie dotyczy projektu Planu Transportowego Obowiązek publikacji rozkładów jazdy reguluje rozporządzenie ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej z dnia 10 kwietnia 2012r w sprawie rozkładów jazdy.
16	Opinia/ale zgłoszone/ale przez: Marcin Kantorek		
16.1	Brak wzmianki o nowych liniach kolejowych. Powinno się zwrócić na to uwagę zwłaszcza po studium na węzłach. Należy określić czy są/będą jakieś plany i kiedy będzie przygotowywana dokumentacja realizacja Tyczy to również tunelu śródlinowego i KDP.	preferencje dotyczące wyboru środków transportu; zasady organizacji rynku przewozów;	Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Ze względu na metodykę przeprowadzenia analizy i prognozowania ruchu wybudowanie tuneli średnicowego nie wpływa na treść planu transportowego. Zaplanowana sieć transportowa łączy rejon komunikacyjny, gdzie miasto Łódź jest jedynym rejonem i zmianą układu torowego wewnątrz Łodzi nie wpływa na sieć ścieżki określonej w planie transportowym. Wybudowanie trasy KDP również nie będzie wpływać na zaplanowaną sieć, ponieważ trasa to nie będzie wykorzystywana w ruchu wojewódzkim, jedynym punktem styku będzie węzeł przelazowski.
16.2	Brak wspomnienia o tramwajach podmiejskich oraz ich roli. Niegdyś nazywano je Łódzką Wąskotorową Elektryczną koleją dojazdową. Do dziś pełnią tę funkcję. Powinny być umieszczone w planie transportowym województwa. Zasadą marszałek województwa kiedyś wspominał o tym że przejmie i utrzyma podmiejskie jak linie kolejowe, bo i są pełnią funkcję.	w zakresie transportu kolejowego – dane dotyczące przepustowości infrastruktury	Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Wymienione linie tramwajowe zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym stanowią komunikację miejską. Nie jest rolą Województwa ingerowanie w organizację przewozów na tych liniach, są one jednak pośrednio wspierane dzięki porozumieniom dotyczącym Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego.
16.3	Brak wspomnienia o integracji różnego rodzaju transportów, parkingach park&ride, rozwoju stacji kolejowej i o przepustowości (mają powstać gdzieś miajniki? dworzony?) wspólnej taryfy wojewódzkiej (na wzór VB3 w Berlinie) to wszystko musi się znaleźć w planie transportowym. P&R co ten plan nie przedstawia ZADNEJ WARTOŚCI. Po uzupełnieniu o te punkty można dopiero przedstawić go do konsultacji i MERYTORYCZNEJ dyskusji.	zasady organizacji rynku przewozów; w zakresie transportu kolejowego – dane dotyczące przepustowości infrastruktury	Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Integracja różnych gałęzi transportu (w tym poprzez parkingi park&ride) została opisana w rozdziale 10.3. Integracja taryfowa została opisana w punktach 7.3 oraz 10.2.
17	Opinia/ale zgłoszone/ale przez: Wojciech Stępień		
	Projekt Planu Transportowego nie zawiera wzmianki na temat linii kolei	Powyższa linia kolejowa fizycznie istnieje	Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego

<p>wskazanej pomiędzy Rogowem a Białą Rawką. Autorzy planu być może nie zdają sobie sprawy z jej istnienia co mogłoby tłumaczyć brak propozycji jej wykorzystania. Skoro kolej ma być filarem transportu publicznego w województwie powinny zostać wykonane odpowiednie badania sondażowe zaadresowane przywrócenia połączenia kolejowego na tej linii (teleodczytanie związanego z modernizacją infrastruktury i laboru), a być może nawet zmiany formatu linii na kolej szynokolejową (co w porównaniu z budową nowej linii byłoby dużo łatwiejsze ze względu na brak konieczności wykupu gruntów).</p>	<p>łącznik pomiędzy linią niegdyśjszej kolei Warszawsko-Wiedeńskiej (w Rogowie), a Centralną Magistralą Kolejową (od Białej Rawki). W latach swojego funkcjonowania, nieprzerwanie od 1915 r. w. kolej rogowski obsługiwała ruch pasażerski oraz towarowy o zasięgu lokalnym. Przywrócenie jej do życia mogłoby być szansą rozwojową dla obszaru województwa najbardziej wysuniętego na wschód, który w tej chwili ciąży w stronę Warszawy i województwa mazowieckiego. W regionie istnieje ogromne zapotrzebowanie na komunikację publiczną w zakresie transportu pasażerskiego (który w chwili obecnej praktycznie nie istnieje, obsługiwany w większości rzadką siatką kursów prywatnych firm przewozowych) oraz w zakresie transportu towarów z obszaru intensywniej produkcji rolniczej w okolicach Białej Rawki. W związku z powyższym bardzo proszę o wzięcie pod uwagę utworzenia połączenia kolejowego pomiędzy stolicą województwa, a jego wschodnimi krańcami. Pozdrawiam!</p>	<p>Województwo Łódzkie nie planuje organizowania przewozów kolejowych na liniach nie zarządzanych przez PKP PLK SA.</p> <p>Poradko w celu wprowadzenia racjonalnej oferty konkretny byłby gruntowny remont linii, a plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym (w szczególności względem linii zarządzanych przez Fundację), plan bazuje na istniejącej infrastruktura oraz planach inwestycyjnych.</p> <p>Wskazania wymiarowego połączenia w wariantcie czepiniającym II skutkowałyby zdublowaniem na znacznym odcinku przebiegu linii autobusowej Rawa Mazowiecka - Brzeziny - Koluszki, bądź wymusząby rezygnację z połączenia autobusowego, przez co odcięte od sieci zostałyby miasto powiatowe Brzeziny, a Rawa Maz. została by połączona z Rogowem zamiast z wielokierunkowym węzłem Koluszki.</p>
<p>18</p> <p>Opinia zgłoszona przez: Urząd Miasta Piotrkowa Trybunalskiego</p> <p>Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego negatywnie opiniuje zaproponowaną sieć wojewódzkich przewozów użyteczności publicznej opartej (w przypadku powiatu Piotrków Trybunalski oraz powiatu piotrkowskiego ziemskiego) wyłącznie na komunikacji szynowej. Poradko w zapisach planu transportowego nie wskazano standardów częstotliwości (liczby połączeń) realizowanych na linii kolejowej przebiegającej przez Piotrków Trybunalski.</p> <p>Prezydent Miasta wnioskuję o wprowadzenie zmian w rozdziale dotyczącym sieci komunikacyjnej, na której planowane będzie wykonywanie połączeń o charakterze użyteczności publicznej oraz rozdziale dotyczącym wymagań co do środków transportu, polegających na:</p> <ul style="list-style-type: none"> • uwzględnieniu w planowanej sieci użyteczności publicznej połączeń autobusowych łączących Miasto Piotrków Trybunalski z granicami powiatu piotrkowskiego o trasach zbliżonych do obecne funkcjonujących połączeń komunikacyjnych dla których Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego sprawujący funkcję Starosty jest organem wydającym zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. • uwzględnieniu w planowanej sieci użyteczności publicznej połączeń autobusowych łączących Miasto Piotrków Trybunalski z Miastami Tomaszów Mazowiecki (przez Wolbórz), Bełchatów (przez Gornalini) oraz Łódź; • wskazania rodzajów dni tygodnia (powzedni, sobota, niedziela i święto) oraz obowiązujących w te dni minimalnych standardów częstotliwości lub minimalnej liczby kursów wykonywanych na poszczególnych odcinkach; • określenia bardziej szczegółowych wymagań technicznych i funkcjonalnych dotyczących środków transportu, którymi połączenia te mają być realizowane (pojemność pasażerska, miejsca na wózek dziecięcy lub inwalidzki, wysokość podłogi, liczba drzwi dla pasażerów, wymagania co do systemu informacji 	<p>Jednym z głównych zamysłów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym było powołanie silnych organizatorów zarządzających instytucjonalnie i funkcjonalnie transportem zbiorowym. Funkcjonowanie tegoż transportu opierać się ma o zasady konkurencyjnego regulowanej, co należy rozumieć, że to wskazany w ustawie organizator zleca wykonywanie usług na określonych przez siebie zasadach wybranemu operatorowi (lub operatorom), natomiast przewoźnicy (czyli przedsiębiorcy wykonujący usługi publicznego transportu zbiorowego na zasadach komercyjnych) są jedynie uczestnikami systemu transportowego w granicach powiatu czy województwa.</p> <p>W i rozdziale opracowanego projektu planu transportowego czytamy, że wskazane w planie transportowym kierunki działań prowadzić będą do poprawy dostępności, efektywności funkcjonowania oraz bezpieczeństwa użytkowników transportu, co w konsekwencji ma się przełożyć na wzrost konkurencyjności gospodarki obszaru objętego planem transportowym i na jakość życia mieszkańców województwa łódzkiego. W</p>	<p>Nie uwzględnione w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Ad. 1. i 2. Proponowana sieć połączeń wynika z przeprowadzonych analiz potrzeb i prognoz ruchu w zestawieniu z możliwościami finansowymi Organizatora. Połączenia łączące powiaty (także powiaty grodzkie z ziemskimi) mogą być tworzone na podstawie porozumień międzypowiatowych, poprzez wprowadzenie odcinka „składowego” na zasadzie analogicznej, jak połączenia kolejowe między sąsiednimi województwami. Jest to szczególnie czasochłonne w przytoczonym przykładzie, gdzie połączenia te będą łączyły granicę powiatu piotrkowskiego z siecią powiatu piotrkowskiego.</p> <p>Ad. 3. i 5. Ze względu na konieczność zachowania elastyczności decyzyjnej, szczegóły oferty pozostawia się do działań bieżących organizatora transportu, z możliwością zmian parametrów na bieżąco stosownie do możliwości i potrzeb - bez konieczności uchwalania zmian w planie transportowym.</p> <p>Ad. 4. Opisane parametry wymagań technicznych są standardami minimalnymi, w przypadku ogłoszenia zamówienia mogą zostać wskazane standardy wyższe - stosownie do potrzeb. Plan transportowy nie wyeliminuje (ani nie ograniczy) wykorzystania konkretnego typu</p>

liniowej itp.), w zakresie, który wyeliminuje wykonywanie przewozów tzw. minibusami;

- określenie minimalnej liczby par pociągów kursujących na linii kolejowej przebiegającej przez Piotrków Trybunalski.

rozdziałe X można ponadto przeczytać, że kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego powinny skutkować stworzeniem wspólnej sieci powiązań transportowych obszaru województwa łódzkiego przeciwdziałając tworzeniu obszarów wykluczonych komunikacyjnie. Następnie jako zasadniczy kierunek rozwoju transportu publicznego w województwie wskazuje się konieczność modernizacji i rozbudowy sieci kolejowej.

Zestawiając ze sobą powyższe tezy oraz założenia ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z zapisami planu transportowego należy odnieść wrażenie, że są one sprzeczne.

Spśród 11 gmin wchodzących w skład powiatu piotrkowskiego jedynie przez 4 przebiega sieć kolejowa (wskazana w planie transportowym jako ta, na której będą wykonywane przewozy użyteczności publicznej w uwarunkowaniach). Dodac należy, że na terenie powiatu piotrkowskiego funkcjonuje zaledwie 9 stacji lub przystanków kolejowych, które ponadto położone są w znacznej odległości od centrów miejscowości (np. Rozprza) lub na ich peryferiach (Mioszczenica, Czarnocin). Dlatego też należy zauważać stwierdzenie, że kolej w powiecie piotrkowskim nie odgrywa znaczącej roli w przewozach pasażerskich. Uruchamianie natomiast linii dowozowych do stacji kolejowych kłóci się z interesami pasażerów (kilkakrotnie wymienianymi w planie transportowym) jakimi są bezpośrednio i czas podróży. Odrębną kwestią jest to, czy gminy będzie stać na uruchamianie wewnątrzgminnych połączeń dowozowych do stacji kolejowych, tym bardziej, że przedsięwzięcie takie może nie cieszyć się zainteresowaniem przez mieszkańców, którzy wybiorą zapewne transport indywidualny.

Linie komunikacyjne łączące Piotrków Trybunalski z miejscowościami leżącymi w powiecie piotrkowskim z datem 1 stycznia 2017 r staną się połączeniami wojewódzki. co oznacza, że organizatorem dla tych połączeń, wskazanym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, będzie Marszałek Województwa Łódzkiego. Brak zamiaru uruchomienia wojewódzkich przewozów

pojazdów w obsłudze połączeń komercyjnych, ani nie wykliczy możliwości wykorzystania komercyjnego typu pojazdów w obsłudze połączeń o charakterze użyteczności publicznej.

autobusowych o charakterze użyteczności publicznej i oparcie funkcjonowania transportu zbiorowego wyłącznie o przewozy komercyjne spowodują zmarginalizowanie roli transportu zbiorowego w podróżach pomiędzy Piotrkowem Trybunalskim a miejscowościami powiatu piotrkowskiego. Wzrostnie natomiast rola samochodu osobowego jako głównego środka transportu. Głównym zadaniem przedsiębiorcy jest maksymalizacja zysku. Zatem przewoźnik działający komercyjnie, bez wsparcia finansowego ze strony organizatora (nie trzeba wspominać, że transport zbiorowy musi być dotowany) będzie wykonywał przewozy tylko w określonych dniach tygodnia i określonych porach doby. Brak dofinansowania skutkować będzie także podwyżkami cen biletów lub brakiem stosowania ulg i zwolnień w opłatach za usługi. Rejonowi powiatu, które nie wygenerują wystarczającej wielkości popytu na usługi, która to wielkość będzie w stanie zbilansować koszty funkcjonowania połączenia zostaną pozbowione usługi publicznego transportu zbiorowego, tym samym będziemy mieć do czynienia ze zjawiskiem wyłączenia transportowego, któremu to zjawisku, zgodnie z założeniami planu transportowego, województwo ma przeciwdziałać, czy nie dopuścić do jego wystąpienia.

Obecnie teren powiatu piotrkowskiego obsługiwany jest przez ponad 60 linii komunikacji lokalnej. Coraz bardziej zauważalne jest nasilone zjawisko ograniczania podaży usług w godzinach poranne-popołudniowych, wieczornych w dniu powszednim oraz w weekendy. Ponadto przewoźnicy obecnie funkcjonujący na rynku zapowiadają, że strata refundacji ulg i zwolnień w opłatach za przewozy skutkować będzie likwidacją linii.

Zapis zaplanowany w projekcie planu transportowego zakładający uruchomienie autobusowych przewozów użyteczności publicznej w momencie wycofania się z rynku przewoźników komercyjnych nie jest do zaakceptowania. Przepisy wyłaniania operatorów obligują organizatora m.in. do bezpośredniego zawarcia umowy lub przeprowadzeniu postępowania o udzielenie zamówienia z co najmniej sześciomiesięcznym

wyprzedzeniem. Tym samym może okazać się, że okres od likwidacji połączenia komercyjnego do uruchomienia połączenia użyteczności publicznej może wynieść nawet 2 lata. Istnieje także możliwość bezpośredniego zawarcia umowy w przypadku wystąpienia zależenia w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego bez konieczności publikacji ogłoszenia, jednakże wbrew pozorom takie przedsięwzięcie może być trudne do wykonania. Przede wszystkim organizator musi dysponować odpowiednimi środkami finansowymi oraz posiadać dane na temat wielkości (najlepiej także i struktury) popytu na takie połączenie w celu dopasowania liczby kursów, tras do potrzeb pasażerów a także w celu wynegocjowania z operatorem odpowiedniej stawki za wozokilometr (w przypadku umowy typu brutto) albo też dopłaty do wozokilometra lub kwoty refundacji (w przypadku umowy typu netto). Wspomniac realia, że informacja dotycząca wielkości popytu organizator winien posiadać niezależnie od trybu wyłonienia operatora. Ponadto wątpliwym jest sytuacja, w której środki finansowe będą "zamrożone" w budżecie województwa na wypadek, gdyby zaistniała konieczność nagłego uruchomienia połączenia.

W projekcie planu transportowego wskazuje się także na potrzebę integracji (głównie taryfowej) transportu zbiorowego na terenie całego województwa. Pozostawienie przewoźów autobusowych w sferze usług komercyjnych uniemożliwi integrację taryfową przewoźników i operatorów. Każdy z nich obecnie dowolnie kształtuje cenę pełnopłatnego biletu jednorazowego. W tym zakresie w przyszłości nie ulegnie zmianie. Na terenie powiatu piotrkowskiego funkcjonuje ok. 40 przewoźników i Przewoźnik Piotrkowa Tytułistkiego nie widać możliwości zawarcia porozumienia taryfowego, które obowiązywałoby wszystkie te podmioty oraz przewoźy kolejowe organizowane przez Marszałka Województwa. Zupełnie inaczej sytuacja wyglądałaby, gdyby siecią transportu zbiorowego zarządzał silny organizator, który ustaliłby taryfę opłat, układ tras, rozkłady jazdy, wyznaczenia co do taboru i zatrudniałby operatorów. Model ten znakomicie sprawdza się w komunikacji miejskiej, czego przykładem

54. m.in. zarządy transportu miejskiego w Warszawie czy Trójmieście i z pewnością należałoby go powielić w komunikacji lokalnej. Deregulacja i liberalizacja rynku usług transportu zbiorowego prowadzi do ograniczania liczby połączeń, spadku jakości usług, czy w skrajnych przypadkach do wzrostu cen za te usługi. Z projektu planu transportowego można wywnioskować, że organizacją linii o wprowadzenie których do planu wojewódzkiego wykończył Prezydent Miasta Płocka Trybunałskiego powieści zajął się związek powiatów. Taka wizja przedstawiona przez twórców planu nie znajduje uzasadnienia w zapisach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która jako głównego organizatora wskazała właśnie marszałka województwa. Na terenie województwa torzkiego nie funkcjonuje obecnie żadne związki powiatów, powiaty nie posiadają doświadczenia w zakresie organizacji transportu zbiorowego wynikającego z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, jak też nie dysponują odpowiednimi środkami finansowymi na prowadzenie takich zadań. Wspominać należy, że plan transportowy dla województwa łódzkiego został przygotowany za późno, by powiaty grodzki i ziemski mogły sprawnie zorganizować wspólny transport zbiorowy już od 2017 r. Wiele miast, gmin a nawet powiatów i województw uchwalilo swe plany transportowe znacznie wcześniej (Płotków Trybunałski zrobił to w 2012 r.) natomiast województwo łódzkie jest jednym z ostatnich.

Co gorsza nic nie wskazywało na to, że w naszym województwie w trakcie opracowywania sieci połączeń użyteczności publicznej postawi się wyłączenie na kolej, tym bardziej, że np. w województwie pomorskim zaplanowano ok. 40 wojewódzkich linii autobusowych, w kujawsko-pomorskim przeszło 40, a w warmińsko-mazurskim przeszło 100.

Jeśli chodzi o wpisanie bardziej szczegółowych wymagań dotyczących autobusów główną ideą takiej sugestii jest wprowadzenie do obsługi linii wyłączenie pojazdów wygodnych i przelaznych pasażerom, w tym osobom niepełnosprawnym. Należy eliminować powszechnie dziś zjawisko wykonywania

	<p>przewozów tzw. minibusami, które są mało wygodne, mało pojemne a często nie spełniają podstawowych wymogów bezpieczeństwa sławianych takim pojazdem.</p>		
19	Opinia zgłoszona przez: Tomasz Jaworski		
19.1	<p>To co się dzieje na tych kolejkach wąskotorowych, jeśli chodzi o młodzież która w czynie społecznym remontuje te tory to trzeba to zobaczyc na dole tej strony internetowej http://skiz.pl/planina.com/wydarzenia</p> <p>Oferuje na swojej stronie z Cdn www.autobuswyszynowe750mm.pl: wąskotorowy tabor kolejowy, tanie szyny, cogatki i szlabany urządzenia sygnalizacyjne na przystankach, urządzenia do produkcji podkładów strunobetonowych na tor 750mm i formy, wagony i lokomotywy pasażerskie na tor 750mm, wagony do przewozu kontenerów w transporcie intermodalnym na tor 750mm, oraz wagony do przewozu samochodów, wagony pasażerskie, lokomotywy spalinowe dwukabinowe o mocy 700KM na tor 750mm, DMU – nowoczesne spalinowe zespoły trakcyjne na tor 750mm. Zapraszamy na naszą stronę: www.autobuswyszynowe750mm.pl</p> <p>Uwagi jakie mam do planu transportowego to kolej wąskotorowa widzę że ma większy popyt wśród młodych ludzi naszego kraju niż normalnotorowa, bo widzę 16-20 osób na przystanku chętnych w Opolekowie i Łęczycy na tego typu nawet starsi pociąg.</p> <p>Jeśli chodzi o modernizację linii to chciałbym aby modernizacja była z Łodzi do Kutna na szynach S60 a nie na S49 gdyż jest to linia wyłotowa główna z Łodzi i przynajmniej te 120km trasy z Łodzi do Zduńskiej Woli, np. Łódź Lubliniec na tej stacji wysiada 1-3 osób i zaden pociąg się nie mijie który z Łodzi wyjeżdża do Zduńskiej Woli na tym odcinku od poczarka do końca już obecnie kiedy są jeszcze aż 2 tory to Marszałek powinien pomyslec aby jeden tor zlikwidować bo jest niepotrzebny, dlatego że ludzi chętnych na ten pociąg jest coraz mniej z roku na rok, wystarczyłyby gdyby postawili na 1 porzedny tor na grubych szynach S60 na tym odcinku i mijanki co jakiś czas nie sąże aby pociagi przy obecnym ruchu nawet z tych meljanek korzystały bo widzę że ludzie jaosy jeżdżą tymi pociągami ale jest ich coraz mniej a ponadto ruchu nie ma praktycznie wcale na tej linii do Zduńskiej Woli twarowego a TLK praktycznie nie istnieje i Warszawa sobie wybudowała do Wrocławia okrężną trasą pendolino przez Częstochowe linie dlatego nie sąże aby nagie po modernie Łódzkiej trasy na Wrocław przez Zduńską Wola przybyło chętnych na pociagi upadłe jeszcze więcej.</p>	<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p> <p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Marszałek Województwa Łódzkiego nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>	
19.2	<p>Drugi wniosek jaki chciałem zrobić to jest odnośnie remontu linii kolejowej Łódź Kaliska-Dejica nr25 chodzi mi o połączenie Łodzi z takimi miejscowościami jak Kielce czy Rzeszów. Obecnie na tym odcinku z Łodzi do Tomaszowa Mazowieckiego nie ma większego ruchu to jest ruch puzi którym spokojnie mogliby wystarczyć 1 tor tylko uważam że powinno się ten jeden tor razem ze słupami zwinąć na odcinku z Koluszek do Tomaszowa Mazowieckiego i wyremontować z tych materiałów dalszy odcinek z Tomaszowa Maz. do Skarżyska i 1 tor nam spokojnie by wystarczył widziałem że jest jeszcze w dość dobrym stanie bo nie po nim nie jeżdżą już obecnie i najprawdopodobniej będzie taki sam za kilka lat miznalby go spokojnie wykozystać na tanią modernie bo nie mamy z Łodzi</p>	<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p> <p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych.</p> <p>Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku, art. 9, plan opiewający przez województwo dotyczy sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewoźcach pasażerskich, w zakresie</p>	

	<p>zadnego polecenia ani z Kiełcani ani z Rzeszowem i osobiscie uwazam za nieporozumienie tabowanie tak ogromnej kasy w glupie 2 tory na tej trasie jak ludzi juz obecnie nie ma za wiele i pociagow jak ocarzcie nie przybywa. Pofaczenie powinno byc zachowanie szczegolnie na zimie kiedy auta i PKSy szaja na tej trasie jak snieg tylko popada i mroz i kilka pociagow powinno byc na dzien ale bez przesady bo lepiej kase wiadowac w waskotorowke niz przyklad na ktorej setki mlodych ludzi moze misc prace i napewno bedzie rentowna bo to widac ze ludzi chetnych jest jeszcze najwiecej na tej stronie pod kazdym menu sa zdjecia ile jest zainteresowanych koleja waskatorowa w woj.lodzkiem http://skibow.mazowiec.com/wydarzenie.</p>		<p>międzywojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym plan ogłasza minister właściwy do spraw transportu.</p>
<p>19.3</p>	<p>To co chciałbym jeszcze dodać odnośnie obu linii z Łodzi do Zduńskiej Woli i z Łodzi do Kiełcz-Rzeszowa na odc. Koluśki-Tomaszów Maz i dalej do Skarżyska Kamiennej to fakt że na pewnych odcinkach są 2 tory, od Koluśka do Tomaszowa Maz. i z Łodzi Kalskiej do Zduńskiej Woli i ruchu ani nie przybywa z roku na rok 2 zainteresowanych jest coraz mniej tymi pociągami dlatego że zeby skrócić czas pociągu to najlepiej trzeba mieć rodzinny i swoje dzieci a przyrost naturalny mamy najniższy od stułeci dlatego opłtuje o zlikwidowanie jednego toru na tych liniach i zlikwidowanie nastawni w których uzuechnik kolejowy siedzi i patrzy się tylko na pociąg bo jest nieproduktywny jak ma na takiej stacji Łódź Lubinek kilka torow po których od dziesięcioleci nie nie jezozilo i nie nie bedzie jezozilo z tego co nie ma w Polsce jaz ani tyle tabonu ani pociagow i nawet gdyby te pociagi wrzucic do rozkladu to wiecej ludzi niz obecnie nimi nie pojedzie a obecnie ludzi z tego co wiecej jest tylko na 1 tor na tych odcinkach i nie wykonywala PKP nawet potencjalnie na ten 1 tor dlatego ze ludzi im ubywa z kazdym rokiem bo w kraju nie ma twardej polityki pro-Rodzina i Ludzie mlodzi wyjezdzaja masowo za granice pracowac za najniższe stawki a ci którzy zostaja w kraju nie decyduja sie na dzieci bo nie maja z czego zyc jak pracuja na emigracji smiaciowych od dziesięcioleci. Uwazam ze 1 tor przy takiej biedzie jaka jest i nas w woj.lodzkiem bo chodziliby kiedys jako specjalista sprzadzacy bezposredniej i wiem jaka jest bieda w Łodzi mniej wiecej zakonserwowana w domach wiekszosci ludzi na poziomie lat 70 komunizmu nic sie nie zmieniło to spokojnie powinno wystarczyc nam wszystkim, i te stare nastawnie powinny zastapic nowoczesne zbornice komputerowe LCS centra sterowania a stare rozchodzace sie perony powinny zastapic 1 peron ktoreś na którym sie zatrzyma 1 tylko jednociebo wiecej nas nie przybedzie tylko zacznie jeszcze bardziej ubywac w nastepnych latach i to o co moze opowiac to jeszcze aby ze Zgierz do Kutna i dalej do Plocka gdzie obecnie są szyny z krotkich wstawek podlane starymi złączkami śniegowymi jak w Rosji zeby Panstwo zalozilo w Koncu porządne tory na grubych szynach S80 bezstykowych takich samych jak Warszawa ma u siebie zeby tych linii nie trzeba bylo remontowac w przyszlosci bo moze juz nie byc komu albo moze nie byc na to pieniedzy i na linii z Łodzi do Zduńskiej Woli to samo proponuje.</p>		<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p> <p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Mareszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>
<p>19.4</p>	<p>Osobiscie uwazam ze jezeli polityke Rabuszkowa tego kraju sie nie zmieni na prawidlowa Unii Europejskiej gdzie sa zasady po 500euro co miesiac na kazde dziecko i gdzie ZUS w UK wynosi 25 funtow na miesiac z czego jest emerytura na poziomie 600funtow po 25 latach pracy i klos kto nie pracowal legalnie moze sobie w kazdym kraju UE dokupic lat pracy np. moja kolezanka zaplacila za 9 lat pracy zeby sobie dokupic do Emerytury 3000funtow w UK to nawet jak na tych liniach kolejowych beda 2 tory wyremontowane to le koleji i tak spadnie albo bedzie za darmo powialze wzroc bo nikt wam dzialec do niej za darmo nie zrobi z powietrza i ci którzy jeszcze zija i to szybko pcjda do ziemi ze smutkow sie najszyciej emiera.</p>		<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p> <p>Zgodnie z Ustawą o pobierzym transportu zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku plan transportowy nie reguluje wysokości zasadów na dziedz, składki ZUS ani wysokości emerytury.</p>

Z 13.10.13

19.5	<p>a Bieda jaką widziałem w Łodzi chcąc po domach jako przedstawiciel sprzedazy bezpośrednio przekracza moje wyobrazenia a co dopiero takich urzędników.</p>	<p>Jazali to Pansstwo ma być normalnie to zyczyłbym sobie tylko jeden tor z Łodzi do Zduńskiej Woli i z Łodzi przez Słotwiny, Tomaszów Mazowiecki i Skarżysko Kamienna do Kiełc i dalej w kierunku po normalnej linii przesił na Lublin i na Rzeszów i też powinien być tylko jeden tor tylko w całości zelektryfikowany i uważam że więcej nam nie potrzeba robić kosztów w tym kraju bo nie będzie nawet z czego tego jednego utrzymać jak znam życie aby nie dotacje z UE to by kolejarze dzisiaj zjedli z głodu a jak dotacje się skończą to lewko znajdą się pieniądze na opryski tego jednego toru nawet bo jak było z Linią z Łodzi do Łowicza którą porastała już pol metrowa trawa. Dlatego uważam że jeden tor i powinno się zainicjować wszystkie niezwykłe nastawienie w których sięca ludzie i jeszcze na coś liczyć wybudować lokalne centra sterowania LCS i sdnagnac te dodatkowe niezwykłe tory na tych zapylanych stacjach można tam zrobić ładne mijanki i jeden person po stroku bo na dwa nie zarobimy napewno jak w kraju jest taka bieda jak z komunizmu z lat 70 jeszcze ludzie w większości w Łodzi w domach mają bo tak chodzilem jak papież jak pracowałem w sprzedazy bezpośrednio kilka lat temu w Łodzi i taką biedę zastałem u 99% ludzi w Łodzi.</p>	<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p> <p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Marszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej, nie odpowiada również za system sterowania ruchem kolejowym.</p>
19.6	<p>Jak PLK zrobi jeden tor na odcinku z Łodzi do Zduńskiej Woli na porządnym szynach S60 i bezcie on porządnie utrzymany nie tak jak teraz ze w wielu miejscach są wychłapy których nie ma konna nawet usunąć bo ich nie stac, a stac ich żeby dziesiątki ludzi zatrudnić na tych stacjach nastawiacz na tym odcinku z których nie ma bo zadymnym ruchem nie sterczą którego nie ma i proszą się o nowy tor, to jak jeden UE wyremontuje na swój koszt i się okazuje że przepustowości brakuje i będzie wyglądał za 10 lat na swierzo użycymany bez traw i szyn nieużywanych z pol metrową trawą gdzie w tym kraju nie ma nawet na podstarzawo opryski, to dopiero będzie można zwiększyć dotacje na tą koleję.</p>	<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p> <p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Marszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej, nie odpowiada również za system sterowania ruchem kolejowym.</p>	<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p> <p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Marszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej, nie odpowiada również za system sterowania ruchem kolejowym.</p>
19.7	<p>Jak ci starzy dyżurni ruchu na tej trasie z Łodzi do Zduńskiej Woli pilnują tego całego majątku na stacjach po których nie już nie jedzie od dziesięcioleci i szyny porastają trawą bo to już jest wrak to szczerze wzdycham tym urzędnikom bo za drugi tor i tyle milionów które dają jakimś kapownikom można uratować w tym kraju tysiące mieszkań które mają albo mogą jeszcze mieć dzieci które sami zasną tą koleją na tyle żeby się rozwinięła i jeszcze 3 tory były.</p>	<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p> <p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Marszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej, nie odpowiada również za system sterowania ruchem kolejowym.</p>	<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p> <p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Marszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej, nie odpowiada również za system sterowania ruchem kolejowym.</p>
19.8	<p>Jak PKP PLK nie ma co z planiećmi robić to może sobie remontować na 2 tory takie linie jak Magistrale węgielowa bo ja już widać że tam jedzie jeden pociąg kilka razy na dzień i jeden tor to byłoby za dużo trochę żeby się nawet minac dlatego dla mnie to są chorzy ludzie albo ludzie którzy chcą się dorobic jak się okazuje że jakiś czas polska z czasem linii nie jest remontowa i można to zająć i sprzedać na złom. Ja tym nie pozwolili w Łodzi na takie drogie reformy dlatego że mamy koleję wąskotorową która ma popryć taki sam jak normalnotorowa i jest o połowę tańsza ma o połowę niższe rachunki za paliwo i szyny się o połowę mniej zużywają z uwagi na o połowę niższe naciski i nie ma kto jej wyremontować ludzie poszli młodzi którzy nie mają zadnej pracy i remontują tą Kłodzianicą koleję w czynnie społecznym i nie mogą skończyć tego remontu.</p>	<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p> <p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Marszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej, nie odpowiada również za system sterowania ruchem kolejowym.</p>	<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p> <p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Marszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej, nie odpowiada również za system sterowania ruchem kolejowym.</p>

19.9	<p>Jak zrobić sondaż i będziecie chodzic po domach Łódzki to sie okaze bo ja osobiscie juz kiedyś sam chodzilem jako specjalista sprzedazy bezposredniej i wiekszosc ludzi mi wpisywala do ankiety ze nie koalic miesiaca im zostaje na rozrywki 20-25zl z tych ktoryz maja jakies rodziny i dzieci i wiekszosc mi wpisala ze najchietniej to by te 20-25zl sobie co miesiac odbiorza po to zeby dziedzic pojechali na jakies kolonie zrobic lanie kolonie podlegami to wtedy moze zarobicie pare groszy.</p>	<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p> <p>Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku plan transportowy nie dotyczy organizowania kolonii.</p>
19.10	<p>Ja osobiscie gołym był Włodarem tego województwa to nigdy bym nie inwestował w odanki dwutorowe na liniiach Łódź Kaliska-Zduńska Wola czy Słowiny – Tomaszów Mazowiecki dlatego ze tam to widac gołym okiem ze mniej ludzi jezdzi i pociągów niz na jednotorowej linii Zgierz-Kutno</p>	<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p> <p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Wszelkie nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>
19.11	<p>a 20-25zlotych jak zostaje przecietnie rodzicie w Łodzi tej kora ma dzieci w klaszerni u ojca lub matki to ja robilem ankety chodzic po całej Łodzi bo tekie kwoty na 99% wpisywalo ze najchietniej jako ze jest to pieniadz ktory im zostaje na rozrywki to by sobie odbiorzyl go zeby co roku dzieci gdzieś im na kolonie pojedchaly dlatego jak zakierujecie w tym miejscu takie kolonie pociągami to na nie ktos napewno pojedzie tymi pociągami i tudzie będą zadawoleni.</p>	<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p> <p>Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku plan transportowy nie dotyczy organizowania kolonii.</p>
19.12	<p>W Poznaniu juz ktos zainwestowal w remonty linii wlotowych do miasta na remont 2 torow i sie okazalo ze w Kutnie trzeba czekac na pociąg pół dnia zeby dojechac do Poznania tu są zdjęcia ze na tej stacji w Kutnie juz nie zupełnie nie stoi https://picasa.web.google.com/10019579148096615637/Kutno3052015 Ponadto widac dokladnie ze szyny w kierunku Łodzi i w kierunku Plocka tam gdzie jeszcze nawierzchnia ludzi jezdzi są polatane z krótkich wstawek skracanych na sruby stan tej stacji w Kutnie budzi moje powazne zastrzezenia dlatego ze wiekzosc torow jest nieuzywanych zaczyna zarastac trawą i te wszystkie dodatkowe tory zaczynaja im gmic podklady drewniane a strumobetonowe podklady są tylko w głównych torach w Kutnie ponadto przejscie dla pieszych pod torami na stacji w Kutnie jest pomalowane ruską olejną pasukudną farbą i do tego stacja nie ma zadarszenia ani nad torami i peronami takiego jak w Niemczech czy na głównych węzłach w Europie. Jedynym słowem jest to piarabojka PLK. Zobacz sobie albo nich PLK sobie zajrzy jak wyglada główny dworzec na linii w Niemczech tu są zdjęcia http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5a/Berlin_Hauptbahnhof_oben_RB+S-Bahn.jpg http://dliblock.arch.sfbz.ch/equlib/turn/mages&update/berlin_00.jpg http://fotoblogagent.us/images/berlin-frnko-hauptbahnhof1.jpg w Niemczech sie peronow nawet z kostki nie klezdzie tylko to wszystko są duże płyty betonowe zalowane betonem zeby nie zarostal ten peron nigdy i zeby nie trzeba go bylo co pare lat odchwasczac i remontowac.</p>	<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p> <p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Wszelkie nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>
19.13	<p>Jak sobie w tym gupim KUTNIE pokasujecie część z tych nieuzywanych torow ktore tu widac na zdjeciach https://picasa.web.google.com/10019579148096615637/Kutno3052015 to po remoncie tych ktore są jeszcze widoczne jako uzywane przy 2 peronach do tej pory wyslarczy tych zdjeciach szyn i alezuywanych na jeszcze jedna obwodnica dla expersow dla Łodzian nawet jak bedzie jednotorowa to nam wszystkim wystarczy</p>	<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p> <p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Wszelkie nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>

19.14	<p>Bo Państwo żeby wyremontować nawet części tych torow w Kutnie to by musiało zaciągnąć kredyty w UE bo to widac na tych zdjęciach że część szlupow trakcyjnych albo torow jest juz zjedała</p> <p>https://picasaweb.google.com/10019579148096815637/Kutno3052015#sthash=0w61447377626989247362</p> <p>https://picasaweb.google.com/10019579148096815637/Kutno3052015#sthash=0w61447377610609564634</p> <p>https://picasaweb.google.com/10019579148096815637/Kutno3052015#sthash=0w614473776106474562</p> <p>a tu na tym zdjęciu to widac najbardziej że cała grupa sieci trakcyjnej została zdekontrowana z tego Kutna</p> <p>https://picasaweb.google.com/10019579148096815637/Kutno3052015#sthash=0w61447377655984336554</p> <p>jeszcze trochę mają śrubek do wykręcania ci Panowie z PLK na tym PKP w stacji w Kutnie i nie tylko.</p>		<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p> <p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Miaszalek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>
19.15	<p>Ja osobiscie optuje aby część z tych szyn zjechać z takiego Kutna i je przekazać na tą Łódźską Wąskotorówkę https://skw.jrwniwa.com/wydarzenia bo bilet będzie kosztował za 2 złote napewno mniej niż MPK i ludzi ciśniejących już dzisiaj jest cała masa nie tylko młodych i emerytów i przynajmniej po tych szynach coś będzie jeszcze jezdziło a tak się rzuci na złom i sprzeda na butelki dla tych starszych urzędników PLK. Podkiedy strunobalonowe na tor wąskotorowy 750mm</p> <p>oferuje jeszcze firma Strunbet w 2 wersjach i także szyny wystarczą przy tak dużych narciarkach jak 8 ton dla kolei wąskotorowych na 4 dekady</p> <p>z mocowaniem sprężystym (zw. nowoczesne) - karta techniczna</p> <p>z mocowaniem klasycznym - karta techniczna</p>	<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p> <p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Miaszalek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>	<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p> <p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Miaszalek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>
19.16	<p>Za chwile nie będzie z tego Kutna nic bo to widac jak Polacy upadają jak już nie tam na stacji nie stoi praktycznie a pieniądze majątek więcej warty niż niejedien Urząd wojewódzki</p> <p>https://picasaweb.google.com/10019579148096815637/Kutno3052015 a z Poznania nawet jak są wędzięcie nowe tory we wszystkich kierunkach to zostanie 5 podjazdów na Krzyż i z Krzyża do Gorzowa za chwile też będzie jeden tor a do Pły z Krzyża to nawet nie wiem czy jeden tor zostanie dlatego za tem na tym odcińku z większego popyte niż 3-7 osób. Dlatego jak się pytacia mała o zdanie jezeli chodzi o jakies modernizacje to daje wam dostąpić rade robcie jeden tor na porządną nawierzchni takiej jak Warszawa S60 a nie gówno S48 które się gnije tor bezstykowy z Łodzi do Żużłiskiej Woli a z uwagi na i tak nikły ruch do Tomaszowa Mazowieckiego to możecie sie odważyć aby ze Słowin jeden tor zjechać razem z szlupami trakcyjnymi i go odwrzyc w kierunku od Tomaszowa do Skarżyska i i tak ludzi będzie mało jezdziło ale przynajmniej będzie 1 tor w miare porządku, drugi zelektryfikowany i jak zima przyjdzie to napewno będzie więcej chętnych na przejazdy z Łodzi do Kielc podjazdami nie autobusem PKS i to będzie tam przejazd po linii prostej a nie przez Częstochowę okazyjnymi drogami jak dawniej gdzie się dopłacało za nadkilonetraz a czas przejazdu wynosił jeszcze dłużej niż uszkodzony PKS zima.</p>	<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p> <p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Miaszalek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>	<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p> <p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Miaszalek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>
19.17	<p>Wzięcie to sobie pod uwagę że nawet jak taki pociąg na nijsance będzie stal to ktoś kto potrzebuje z niego sobie jeszcze skorzystał to i tak poczeka bo wiele ludzi</p>	<p>Nie dotyczy projektu Planu Transportowego</p>	

<p>nawet jak jadąc po samochod kupic gdzieś w Polsce w Polsce to jest skazana na taki transport i oni nie będą na to zerkać a koleją będzie o wiele taniejsza przy 1 torze teniej go będzie odchwycić wypieć i bardziej jeszcze będzie zachybany bo jak są 2 to PLK wcale o to nie dba i 1 tor do Kutna też zarasta ale jeszcze od czasu do czasu widac tam robotników.</p>	<p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Miarszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>	<p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Miarszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>	<p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Miarszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>
<p>19.18</p> <p>Jako miarszałek tego Łódzkiego Regionu zgadzam się na remont drugie estakady owoca Łódź Kaliska ale pod pewnymi warunkami dlatego że ten teren już obecnie jest niezwykłym razem z dodatkowymi torami na stacji Łódź Kaliska które są wydłużone z eksploatacją nie tylko dlatego że są do remontu ale dlatego również że pociągów bardzo dużo i są niepotrzebne dlatego Urząd jak ma remontować tą estakadę i budować tam nowe tory to powinien częścią tych niezwykłych torów skądś na stronie północnej od strony Łódzi Zabienca do faktycznego stopnia żeby zostały tylko tory które będą używane żeby to nie szpecić i reszte terenu powinien wystawic na licytację i sprzedać inwestorom którzy mają nie tylko pieniądze na inwestycje ale i pomysły jak go zagospodarować może jakas pływalnia albo basen.</p>	<p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Miarszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>	<p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Miarszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>	<p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Miarszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>
<p>20</p> <p>Opinia jest zgłoszona przez Starostwo Powiatowe w Brzezinach</p> <p>Zarząd Powiatu w Brzezinach wyraża zastrzeżenie, iż Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego w niższym stopniu zawiera sieć połączeń drogowych, Powiat Brzeziński z uwagi na to, że na jego terenie nie ma rozbudowanej sieci linii kolejowych, jak również sieć dróg powiatu – Miasto Brzeziny nie ma dostępu do linii kolejowej wzdłuż uzasadnione zagrożenie pojawienia się problemów z dostępnością połączeń komunikacyjnych dla mieszkańców Powiatu Brzezińskiego. W opinii Zarządu Powiatu zastrzeżone w wariancie podstawowym planowanej sieci komunikacyjnej województwa łódzkiego (Projekt 3 pkt 3.2 projektu Planu (...))</p> <ul style="list-style-type: none"> • Łódź – Kowicz • Łódź – Kolaszki – Skiermiewice <p>mogłoby stanowić dla mieszkańców powiatu os komunikacyjną pod warunkiem połączenia tych linii poprzez uruchomienie (w ramach przewozów wojewódzkich) przewozów drogowych. Niezależnie jest więc uwzględnienie połączeń drogowych relacji Główno – Brzeziny – Kolaszki.</p> <p>Powyższy plan powinien zabezpieczać sieć sprawnych połączeń ze stacją województwa, w tym szczególnie dla miast powiatowych.</p> <p>Pregniemy zwrócić uwagę, że nawet wariant uzupełniający II (Projekt 3 pkt 3.3.2 projektu Planu (...)) w proponowanej linii Rawa Mazowiecka – Brzeziny – Kolaszki nie gwarantuje połączenia z siedzibą województwa.</p> <p>Ponadto plan nie uwzględnia wystarczającej sieci połączeń drogowych dla szczególnie istotnego obszaru, jakim jest Łódźki Obszar Metropolitalny.</p> <p>Uwzględnianie powyższych uwag jest warunkiem akceptacji przez Powiat Brzeziński.</p>	<p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Miarszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>	<p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Miarszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>	<p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Miarszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>
<p>21</p> <p>Opinia jest zgłoszona przez Starostwo Powiatowe w Łodzi – Powiat Łódźki Wschodni</p> <p>W opiniowanym dokumencie dość trafnie został przedstawiony stan aktualny opisany w części diagnostycznej. Wytyka z tego między innymi że województwo łódzkie dysponuje dość dużą siecią dróg publicznych (4 miejsce wśród województw - str. 23). Nie ma natomiast gęstości sieci kolejowej dale dopięro 10 miejsc w</p>	<p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Miarszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>	<p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Miarszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>	<p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Miarszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>
<p>31 Strona</p>	<p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Miarszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>	<p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Miarszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>	<p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Miarszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>

Polsce (str. 24). Z analizy struktury galicyjskiej podróży wynika m.in. że przewoźnicy kolejowe stanowią załadowanie - 2,8%, przewoźników w stacji Województwa, a pozostałą część przewoźników drogowych w tym autobusami - 14,2%, przewoźników samolotami - 83%. Kolejna analiza: preferencji mieszkańców w zakresie oceny satysfakcji oraz poziomu realizacji usług transportowych pokazuje, że dla mieszkańców są najważniejsze w kolejności:

- bezspornieść
- dostępność
- koszt
- niezawodność

W części planistycznej planuje się natomiast oparcie publicznego transportu zbiorowego województwa łódzkiego jedynie na transporcie kolejowym (str. 30-34). Zakłada się, że transport drogowy, który ma być uzupełnieniem transportu kolejowego zostanie zrealizowany przewoźnikami komercyjnymi. Jedynie w wariancie uzupełniającym II (długo niekompletna ma być realizowany) przewidziano możliwość uruchomienia przewoźników drogowych na czterech liniach.

Analizując powyżej przedstawiony fragment projektu „Planu Transportowego” trudno zgodzić się z opinią w części planistycznej, że: „Obecnie nie planuje się organizowania przewoźników o charakterze publicznym w transporcie drogowym o charakterze wojewódzkim. W przyszłości przewidziano stworzenie następującego typu komercyjnego przewoźnika drogowych transportu pasażerskiego, zasilającego będzie wnikliwa analiza konieczności uruchamiania połączeń drogowych organizowanych przez województwo łódzkie.” (str. 61)

Przedstawiony projekt „Planu Transportowego” jak sam tytuł wskazuje – „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” powinien w jakimś zakresie być odzwierciedleniem aktualnej diagnozy sytuacji z perspektywą dalszego rozwoju, uwzględnieniem prognoz i tendencji rozwoju, a także jak zapisano w art. 4, pkt.28 ustawy „zmierzający do wykorzystania różnych rodzajów transportu, a także promocyjne przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu”. Tu należy podkreślić, że pojazdy w komunikacji drogowej mają nie tylko narzucaną coraz ostrzejszą normę spalin, (o czym na str.66) ale także wykorzystuje się obecnie pojazdy z silnikami zasilanymi CNG, pojazdy z napędem hybrydowym oraz napędzane silnikami elektrycznymi.

Odnosząc konkretnie potrzeby mieszkańców Powiatu Łódzkiego Województwo, zakresie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Województwo, można przyjąć bez większych zastrzeżeń pokazany model planu rozwoju transportu w części dotyczącej transportu kolejowego, z uwzględnieniem węża pasażerskiego w Koluszach (str. 40-41). Brakuje jednak w tym modelu, nawet w wariancie uzupełniającym II (str. 36) połączeń autobusowych, które są zdecydowanie nie tylko dla zaspokolenia potrzeb mieszkańców naszego powiatu, ale również powiatów sąsiednich. W wariancie uzupełniającym II (str. 34-36,38) bezpodważają:

- wypracowanie linii autobusowej Piotrków Trybunalski - Łódź (przez Tuszyn, Rogów)
- możliwość planowania linii autobusowej z Rawy Mazowieckiej do Łodzi z węzłem przesiadkowym w Buziniech.

Transport komercyjny na tych kierunkach - nawet jeśli się pojawił - nie zaspokoi potrzeb mieszkańców w zakresie przewoźników w godzinach wczesnych rannych i późnych wieczornych. Oprócz powyżej przedstawionych argumentów za wprowadzeniem tych linii przemawia fakt, że trudno sobie wyobrazić realizację

Połączenie Tuszyna i Rogowa z miastem Łódź stanowią połączenie siedmiu gmin powiatu łódzkiego wschodniego z siedzibą powiatu łódzkiego wschodniego, dlatego nie stanowi zadania województwa.

Linia autobusowa Rawa Maz. - Brzeziny - Koluski zaplanowana w wariancie uzupełniającym II stanowi połączenia dorożowe do sieci kolejowej. Wskazania linia łączy miasta powiatowe Brzeziny i Rawę Maz. z wielokierunkowym węzłem Koluski.

	<p>podjętych decyzji przez pasażerów polegająca na korzystaniu z transportu z wieloma przesiadkami. Dodatkowo dłuższa trasa zwiększa nie tylko czas, ale i koszty podróży. Wniosek o nowe linie autobusowe nie są konkurencją dla żadnej linii kolejowej.</p> <p>W tym kontekście nie można uznać za brana założenie, że organizacja publicznego transportu zbiorowego o charakterze województwa opiera w zasadzie o transport kolejowy będzie wypełnianiem zadań Województwa jako organizatora publicznego transportu zbiorowego na tym terenie.</p>		
22	Opinie zgłoszone przez: Centrum Zrównowazonego Transportu		
22.1	<p>Sieć komunikacyjna służy przede wszystkim do świadczenia usług publicznych. Plan wyznacza linie autobusowe użyteczności publicznej dopiero warianty uzupełniający II i w dodatku zaledwie 5 linii, i jeszcze pod kilkoma warunkami, m.in. że na tych liniach zaprzestaną przewozić przewoźnicy prywatni i na uruchomienie takich przewoźców przewidziano możliwość finansowe województwa oraz po wykonaniu stosownych analiz.</p> <p>Rozumiemy intencje takich zapisów - niawidnie wyłączenie sytuacji w której środki publiczne są kierowane na dofinansowanie usług, które mogą być realizowane również dobrze bez takiego wsparcia. Zwracamy jednak uwagę na następujące czynniki:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Od stycznia 2017 r. rekomendacja za stosowanie alg ustawowych będzie wypłacana tylko w odniesieniu do linii użyteczności publicznej. Należy spodziewać się, że spowoduje to wzrost kosztów podróży dla wielu grup (albo całości w sytuacji, gdy przewoźnik zdecydował się zachować wgi mimo braku refundacji, kosztom pokrywać cen wszystkich biletów), a w efekcie wybór przez nich innych środków transportu, zmniejszenie rentowności i na końcu ograniczenie liczby kursów, w tym na niektórych liniach całokształt. Oczywiście powiaty i gminy mające mogą wyznaczyć linie użyteczności publicznej na swoich obszarach, jednak nie można dogwarantować, że zabraknie publicznie gwarantowanych linii wojewódzkich. - Przewoźnicy komercyjni kursują w wielu przypadkach tylko w porach gwarantujących rentowność kursów, czyli przede wszystkim w godzinach szczytu. W wielu miejscach prowadzi to do sytuacji nawet całkowitego braku transportu zbiorowego wieczorami i w dni wolne od pracy, nawet całych powiatów. Proces ten może przyspieszyć w 2017 r. z przyjęciem w/w opisanym. Mieszkańcy ma obowiązek niedopuszczania do takich sytuacji. Musi być podstarowana sieć komunikacyjna, zapewniająca dostęp przynajmniej do wszystkich miast powiatowych województwa przez 365 dni w roku z minimalną dopuszczalną częstotliwością kursów. - Przewoźnicy komercyjni nie mają obowiązku zapewnienia taboru dostępnego dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej mobilności, w tym z wózkami dziecięcymi czy rowerami, mieszalnik województwa powinien zapewnić dostępną do transportu zbiorowego tym osobom przynajmniej do wszystkich miast powiatowych. Bez zapewnienia obywatelom linii autobusowych przynajmniej do każdego powiatu plan nie uwzględni zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego, co jest obowiązkiem wynikającym z § 4. 1. 2) c) Rozporządzenia o planach transportu zbiorowego. - Organizacja nowego publicznego transportu zbiorowego nie musi oznaczać kosztów dla województwa, gdyż można przyjąć (jak w większości wojewódzkiej), że w transporcie autobusowym jedynym wsparciem będzie refundacja utraczonych 	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Ad. 1. Intencją Organizatora nie jest ingerencja w bliźniący się rynek pasażerskich przewoźców drogowych. Zaplanowana sieć komunikacyjna przewiduje połączenie wszystkich siedzib powiatów z siedzibą województwa w postaci połączeń kolejowych o charakterze użyteczności publicznej tam gdzie to możliwe oraz w postaci połączeń drogowych o charakterze użyteczności publicznej tam, gdzie zanikną przewoźcy komercyjnie.</p> <p>Ad. 2. Propozycja sieć połączeń wynika z przeprowadzonych analiz potoków i prognoz ruchu w zestawieniu z możliwościami finansowymi Organizatora. Połączenia łączące powiaty, na których nie zostały zaplanowane linie wojewódzkie, mogą być tworzone na podstawie porozumień między powiatowymi, poprzez wprowadzenie podnika „stykowego” na zasadzie analogicznej, jak połączenia kolejowe między sąsiednimi województwami.</p> <p>Ad. 3. Województwo Łódzkie nie planuje organizowania przewoźców kolejowych na liniach nie zarządzanych przez PKP PLK SA.</p> <p>Proszę w celu wytworzenia racjonalnej oferty komercyjny byby grantowy natomiast wskazanych linii, a plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych.</p> <p>Wskazania wymienionego połączenia Rogów – Biela Rawska w wariantie uzupełniającym II skutkowałyby zubożeniem na znaczącym odcinku przebiegu linii autobusowej Rawa Mazowiecka – Brzezany – Koluszki, bądź wyniosłoby rezygnację z połączenia autobusowego, przez co odcinek od sieci zostałby miasto powiatowe Brzezany, a Rawa Maz. zostałaby połączona z Rogowem zamiast z wielokierunkowym węzłem Koluszki. Uruchomienie przewoźców kolei wąskotorowej Ostrowy Dąbrowice Kuj. - Łęczyca (-Opatów) stanowiąby</p>	<p>33 5 1 1 0 2 2</p>

22.2	<p>przychodów z tytułu ulg ustawowych (wypłacana z budżetu państwa, a nie z budżetu województwa). Dochodzi oczywiście także koszt zakupu taboru dostosowanego dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, ale to można rozwiązać stosując umowy długoterminowe - np. 13-letnie. Wówczas koszt zakupu taboru rozkładał by się na długi okres, a w dodatku dzięki takiej umowie operator mógłby uzyskać kredyty na zakup taboru.</p> <p>- Podkreślił, że Plan Transportowy to plan zrównoważony rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Rozporządzenie definiuje zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego jako "proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu". Tak więc prawo nakazuje w Planie Transportowym planować rozwój transportu zbiorowego w stosunku do stanu istniejącego (s) ma ograniczenie). W dodatku z uwzględnieniem oczekiwań społecznych dotyczących zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego. W dodatku z uwzględnieniem różnych środków transportu, nie tylko kolejowego.</p> <p>W związku z powyższym wnioskujemy o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.1. Przeniesienie wszystkich linii autobusowych z wariantu uzupełniającego II do wariantu podstawowego. 1.2. Wskazanie w wariantie uzupełniającym II następujących linii autobusowych: <ul style="list-style-type: none"> - Bieżuń - Łódź. - Wieleń - Bełchatów - Piotrków Tryb., - Piotrków Tryb. - Tomaszów Mazowiecki - Rawa Mazowiecka - Skiełmiewice. - Łęczyca - Poddębice - Sieradz, - Wieleń - Pajęczno - Radomsko, - Łask - Pajęczno. <p>Należy dążyć do tego, aby objęcie wszystkich miejsc powiatowych siecią użyteczności publicznej nie ograniczało się tylko do linii radialnych zbiegających się w stolicy województwa czy wynikających z przebiegu linii kolejowych, ale zapewniało także połączenia obwodowe oraz w miarę możliwości także połączenia stolicy każdego powiatu ze stolicami wszystkich powiatów sąsiednich.</p> <p>1.3. Dofinansowanie wariantu uzupełniającego I linii wąskotorowych: Ostrowy/ Dąbrowice Kuj. - Łęczyca (-Ozorków) oraz Rogów - Biała Rawska z zastrzeżeniem: w przypadku rewalidacji infrastruktury. Linia wąskotorowa wórew spereopowi w Polsce mogą doskonale pełnić funkcje komunikacyjne. Na przykład cały ruch w słowackich Tatrach obsługują zelektryfikowane linie wąskotorowe kursujące regularnie co godzinę i dysponujące taborem Stadlera, który był do niedawna najnowocześniejszym taborem kolejowym w tym kraju. Większość linii kolejowych w Japonii (poza Shinkansenem i niektórymi liniami mara) ma rozstaw 1000 mm i przepięcie dopuszczalne 120 kV. Ma linie 1000 mm w Australii jeżdżą pociągi z wytycznym podłosem z prędkością 160 km/h. Wiele linii wąskotorowych obsługuje regularny ruch w Szwajcarii - prawie wszystkie są zelektryfikowane.</p> <p>1.4. Połączenia wariantów uzupełniającego I i II w jeden (z podziałem na linia kolejowa i autobusowe) i nazwanie nie wariantem tylko siecią uzupełniającą pociągów i autobusowych (które województwo może zlecać, ale nie musi).</p>	<p>zdubowanie zaplanowanego w wariantcie podstawowym połączenia kolejowego łączącego powiat Kutnowski, Łęczycki i Zgierskiego</p> <p>Ad. 4. Ze względu na przejrzystość różnych możliwości uchronienia poszczególnych wariantów pozostawia się dwa warianty uzupełniające</p>	Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego
------	--	---	---

Brak oceny i prognoz potrzeb przewozowych

<p>Plan transportowy jest dokumentem strategicznym stanowiącym akt prawa miejscowego. Plan transportowy zawiera ocenę i prognozę potrzeb przewozowych, która została wykonana na podstawie przeprowadzonych badań i wypełnień ankiet, natomiast potrzeb przewozowych (poradów i ankiety) należy uzupełnić również danymi demograficznymi, informacją o lokalizacji obiektów użyteczności publicznej. Zabrano dane z w/w materiałów zyskiwanych z zestawienia i zestawienie z możliwościami finansowymi województwa. Plan zawiera najwcześniejsze rekomendacje oraz zaobserwowane i będą realizowane. Z tego względu dane dotyczące przewozów w nim danych o charakterze operacyjnym jest pozostawione podlegające prawnych i faktycznych. Wynikiem oceny i prognozy potrzeb przewozowych jest planowana sieć przewozów o charakterze użyteczności publicznej w 3 wariantach i dwóch horyzontach czasowych.</p>		<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu przewozowego rozwoju publicznego transportu zbiorowego §4.1. pkt 2 mówi o ocenie i prognozie potrzeb przewozowych, z uwzględnieniem w szczególności lokalizacji obiektów użyteczności publicznej. Zgodnie z ww w obiektach użyteczności publicznej należy uwzględnić przy wykonaniu oceny i prognoz przewozowych. Zgodnie z §4.1 obiekty użyteczności publicznej zostały uwzględnione na etapie tworzenia oceny i prognozy potrzeb przewozowych dlatego też uznaje się za zasadne wstawienie listy obiektów w opracowanym dokumencie. Powyższe nie oznacza, iż plan, który jest aktem prawa miejscowego powinien także obiekty wskazywać. Plan transportowy jest dokumentem strategicznym stanowiącym akt prawa miejscowego. Z tego względu,</p>
<p>Plan w isobcie nie zawiera ani prognoz potrzeb transportowych, co jest niezgodne z § 4. 1.2) Rozporządzenia o planie transportowym. W planie znajdują się prawdziwe rozdział 4 o bieżącej sytuacji, ale brakuje w nim zaprezentowania jakichkolwiek danych liczbowych i graficznych tak oceny, jak i prognoz. Z treści wynika, że w 2014 r. wykonano szczegółowe pomiary natężenia na drogach i wypełnień w pojazdach komunikacji zbiorowej, a następnie wykonano modelowanie w podziale na 28 rejonów komunikacyjnych. Ale jedynymi danymi liczbowymi jest struktura motoryzacji podroży (na podstawie odrębnych badań ankietowych - bez posłania bliżej charakterystyki tych badań - np. wielkość i sposobu doboru środków) oraz struktura galeryowa przewozów (procentowy udział poszczególnych środków transportu w każdym powiecie) - tylko dla stanu istniejącego. Brak jakichkolwiek danych bezwzględnych - o wolumenie przewozów, o rozkładzie przestrzennym na osianki sieci, o węższe przewozów, o liczbie podroży.</p>	<p>2.1. Wobec braku powyższych danych nie można mówić o ocenie potrzeb transportowych, skoro nie ma nawet rozkładu przesyłanego pojazdów pasażerskich. Dla stanów prognozowanych w ogóle brak jakichkolwiek danych liczbowych - czyli nie ma prognoz.</p> <p>2.2. Nie ma także analizy demograficznej niezbędnej dla wykonania prognoz. Bez określenia jak będzie zmieniła się liczba i struktura wiekowa mieszkańców poszczególnych rejonów komunikacyjnych nie można wykonać klasycznej prognozy. Nie ma żadnych przesłanek uprawdopodobniających, że deklarowane badania i modelowanie w ogóle wykonano - skoro nie ma żadnych wyników.</p> <p>2.3. Brak prognozy potrzeb transportowych. Treść rozdziału 4.4.1 Prognoza na rok 2020 kurtiożna. Tylko pierwsze zdanie jest na temat, reszta całkowita nie ma temat. W jednym akapicie pisze się o prognozach, i o poprawie mobilności, i o programach edukacyjnych i o zmianie zasad finansowania przewozów od 2017 r.!</p> <p>Podobnie rozdział 4.4.2 Prognoza na rok 2030.</p> <p>Wniosekujemy o uzupełnienie dokumentu o rzeczywistą ocenę oraz prognozy potrzeb transportowych. A następnie, po uzupełnieniu o wyłożenie projektu dokumentu do ponownych konsultacji społecznych. Bez podstawowego elementu części diagnostycznej Planu nie można bowiem rzetelnie ocenić jego usterkań.</p>	<p>Brak wskazania lokalizacji obiektów użyteczności publicznej. W Planie nie wskazano lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, co jest niezgodne z § 4. 1. 2) Rozporządzenia o planie transportowym.</p>
<p>22.3</p>		

22.4	<p>Gęstość zaludnienia W Planie zaprezentowano gęstość zaludnienia, co formalnie czyni zadanie wymagane § 4. 1. 2) b) Rozporządzenia o planie transportowym. Natomiast dla poprawy użyteczności tych danych prosimy o przedstawienie ich w formie graficznej na mapie, najlepiej w nawiązaniu do analizy demograficznych podsektorów dla prognoz (pokazania miarek gęstości zaludnienia w stanie istniejącym oraz w latach dla których będą wykonywane prognozy – dane są do pozyskania z Banku Danych Lokalnych GUS, który podaje wyniki własnych prognoz demograficznych).</p>		<p>detales opisywane w nim danych o charakterze operacyjnym jest pozabawione podziału prawnym i faktycznym. Powyższe w zakresie BUP jest tym bardziej uzasadnione, iż zmiana lub powstanie nowego BUP mogłoby powodować konieczność aktualizacji planu.</p>
22.5	<p>Finansowanie Plan zawiera rozdział 5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych. Niektóry zawiera on jedynie informacje opisowe, głównie co do form i katalogu źródeł finansowania. Brak jakichkolwiek danych liczbowych co do wielkości tego finansowania w przyszłości, a nawet choćby dla lat ubiegłych, tego typu dane zawiera się w prawdopodobnie wszystkich Planach transportowych innych województw. Wniosujemy o uzupełnienie.</p>		<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego elementów graficznych, które nie wnoszą do opracowanego dokumentu.</p> <p>W planie nie zamieszczano ogólnodostępnych danych statystycznych w obszernej formie ponieważ takich praktyki powodują iż dokument staje się nieczytelny. Przy opracowywaniu dokumentu została uwzględniona gęstość zaludnienia poszczególnych obszarów Województwa Łódzkiego. Bieżące dane są się uzupełnianie dokumentu o elementy graficzne, które nie wnoszą do opracowanego dokumentu.</p> <p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Plan transportowy jest dokumentem strategicznym stanowiącym akt prawa miejscowego. Z tego względu detaliczne opisywanie w nim danych o charakterze operacyjnym jest pozabawione podziału prawnym i faktycznym. Nadto zgodziliśmy z cytowanym przepisem plan może określać jedynie źródła i formy finansowania. Nie należy tych dwóch rzeczy mylić z kwotami/środkami finansowymi.</p>
22.6	<p>"Miejskość" zapisków Plan Transportowy stanowi dokument prawa miejscowego. Zapisy planu poza częścią diagnostyczną i uzasadnieniem przyjętych rozwiązań powinny w jak największym stopniu określać precyzyjnie co jest wymagane, a co zakazane. Należy unikać zapisów typu: "należy dążyć do...", "województwo będzie dążyć do...", "powinny...", "planuje się ze...", przykładowo: 6.1. Na st. 62 zamiast "Mając na uwadze powyższe planuje się iż:" należy napisać "Mając na uwadze powyższe ustala się, że:" 6.2. W pkt. 8.3.2 zamiast "linie te będą obsługiwane taborem częściowo niskopodłogowym" napisać "wymaga się aby linia ta była obsługiwana taborem częściowo niskopodłogowym".</p>		<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Plan transportowy jest dokumentem strategicznym stanowiącym akt prawa miejscowego. Z tego względu przyjęte formy językowe pozostają bez zmian.</p>
22.7	<p>Standardy w zakresie ochrony środowiska. 11.1. Całkowicie pominięto wprowadzenia wymogu spełniania normy Euro 4 dla taboru autobusowego. 11.2. Wniosujemy o wprowadzenie zapisów ograniczających korzystanie przez pojazdy nie spełniające norm Euro z przystanków i dworców będących w gestii samorządu województwa. Przejazdy linii spoza sektora użyteczności publicznej są z reguły niedostępne dla niepełnosprawnych, mocno zużyte, nawet kilkunastoletnie, niewypaszone w systemy kontroli emisji spalin Euro 3 i wyższe, z racji na zużycie powodują znaczne zanieczyszczenie powietrza w sytuacji, gdy jego jakość wymaga utrzymania planu ochrony powietrza. Wg byłego ministra środowiska prof. A. Kraszewskiego 40% emisji rakotwórczego pyłu PM10 w al. Niepodległości w Warszawie powodowały w roku 2005 autobusy. Plan Transportowy w obecnej formie określa jedynie standardy ochrony</p>		<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego Ad. 2. Intencją Organizatora nie jest ingerencja w bilansujący się rynek pasażerskich przewozów drogowych. Tak duża, a w szczególności skokowa zmiana nieelaby za sobą skutki w postaci podwyżki cen biletów (za względu na dość wyższe koszty przewoźników) i/lub likwidacją linii i/lub zaprzestaniem korzystania z przystanków i dworców leżących w obszarze właściwości samorządu wojewódzkiego. Nadto plan transportowy nie jest dokumentem, który reguluje kwestie korzystania z przystanków, od tego są stosowne uchwały tego dotyczące podejmowana na poziomie gminy, powiatu i</p>

<p>środkowiska jedynie w odniesieniu do pojazdów wykonujących przewozy użyteczności publicznej. Nie określa wymogów dla przewoźników komercyjnych, gdyż prawdopodobnie autorzy planu nie zidentyfikowali prawnej możliwości wprowadzenia takiego zapisu. A ona istnieje!</p> <p>Wg § 4. 4. Rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Plan "może zawierać dodatkowe informacje, które w ocenie organizatora publicznego transportu zbiorowego są istotne z punktu widzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego, w tym przewidziane udostępnianie operatorom lub operatorom i przewoźnikom przystanków komunikacyjnych i dworców położonych na obszarze właściwości danego organizatora."</p> <p>Z kolei na podstawie art. 15 pkt. 1. 6) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizator ma prawo do "określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów".</p> <p>W związku z tym wnosimy o zapisania w Planie Transportowym zasad korzystania z dworców i przystanków autobusowych, wśród których powinny znaleźć się następujące:</p> <p>Z dworców i przystanków leżących w obszarze właściwości samorządu wojewódzkiego od 1 stycznia 2017 r. mogą korzystać wyłącznie pojazdy przystosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, wyposażone w siłniki spełniające normę emisji spalin co najmniej Euro 4 i wyposażone w informacje pasażerską spełniającą wymagania Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Łódzkiego, w tym wyświetlaczę diodowe o numerze linii i przystanku docelowym.</p>	<p>województwa.</p>
<p>23</p> <p>Opilatale zgłoszona/a przez: Łódzka Inicjatywę na Rzecz Przyjaznego Transportu</p> <p>Zaprezentowany dokument wymaga poważnego uzupełnienia i rozwinięcia. W obecnej formie jest głównie podczłonkiem przygotowania planu transportowego. Znajdziemy tu przeważnie ogólniki czy też przepisane fragmenty aktów prawnych. Trudno bowiem za konkret, będący wynikiem pracy analitycznej i koncepcyjnej, uznać zaprezentowane trasy do obsługi transportem publicznym. Są one w większości oczywiste, bowiem pokrywają się z przebiegiem linii kolejowych w regionie. Natomiast w przypadku tras dotyczących obsługi ważnych miejscowości w województwie nie łączących przy liniach kolejowych, można już mieć wątpliwości, nie znajdujemy bowiem argumentów uzasadniających taki, a nie inny wybór. Przykładowo, dlaczego Polwia się relacją Raweł Mazowiecka - Berezyni? A dlaczego nie Biała Rawełka - Łódź? Albo relacją Berezyni-Koluszki - bardzo krótka (8 km), możliwa do dobrego obsłużenia autobusami lokalnej komunikacji miejskiej na podstawie umowy pomiędzy sąsiednimi gminami. Można znaleźć kilka innych podobnych relacji, które jednak nie znalazły się w planie np. Bełchatów - Piotrków Tryb., Suwałki - Piotrków Tryb., Żelów - Łask, Szadek - Zduńska Wola, Warta - Sieradz, Działoszyn - Pajęczno.</p> <p>Poważną wadą projektu jest zupełne pominięcie systemu tranżaju metropolitalnego w planie, tym bardziej, że ten projekt jest przewidziany do współfinansowania funduszami unii Europejskiej.</p> <p>Brakuje analizy różnych wariantów współdziałania operatora przewoźców wojewódzkich z operatorem zarządzającym transportem w Łódzkim Obszarze</p>	<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Proponowana sieć połączeń wynika z przeprowadzonych analiz potoków i prognoz ruchu w zestawieniu z możliwościami finansowymi Organizatora. Połączenia łączące powiaty, na których nie zostały zaplanowane linie wojewódzkie, powinny być tworzone na podstawie porozumień międzypowiatowych, poprzez wprowadzenie odcinka „stykowego” na zasadzie analogicznej, jak połączenia kolejowe między sąsiednimi województwami. Połączenia Rawy Mazowieckiej i Brzezin z węzłem Koluszki ma na celu połączenia sieć szlaków powiatów z siecią wojewódzką i, pośrednio, miastem wojewódzkim.</p> <p>Zadaniem województwa nie jest organizacja wszystkich przewozów o charakterze użyteczności publicznej, ale jedynie wojewódzkich. Wymienione linie tramwajowe zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym stanowią komunikację miejską. Nie jest rolą Województwa ingerowanie w organizację przewozów na tych liniach, są one jednak pośrednio wspierane dzięki pozostawieniu dokonyującym Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego.</p>

	<p>Metropolitalnym. A może powinien tym zarządzać jeden, wspólnie powołany operator? W projekcie planu tematy organizacyjne potraktowano zbyt powierzchniowo.</p> <p>Nie zaprezentowano ilościowych danych obrazujących liczbę osób przemieszczających się w poszczególnych relacjach. Pokazano tylko procentowe udział różnych środków transportu, a to nie pokazuje potencjału tych relacji. Wiedza o ilości przemieszczających się osób jest niezbędna dla optymalnego planowania i organizowania systemu transportowego.</p> <p>Role Planu transportowego powinno być także wskazanie kierunków inwestowania w infrastrukturę transportową, zwłaszcza szynową. Wiadomo, że siłąą stroną lokalnej sieci kolejowej jest często przebieg w znacznym oddaleniu od centrów osadniczych. Nie pojawia się żadna propozycja uzupełnienia tej sieci o krótkie nieszare odanki lepiej penetrujące obszary zurbanizowane. Można wskazać co najmniej kilka takich przypadków, możliwych do wprowadzenia. Plan transportowy powinien choćby zapoczątkować dyskusję na ten temat.</p> <p>Reasumując, zaprezentowany dokument należy traktować jako rozburowany konspekt, wymagający dalszego uszczegółowienia. Na podstawie przeważnie ogólnych tez zawartych w planie nie można nawet w zarysie przygotować budżetu i dokumentów przetargowych dla wykonania przewoźników dla poszczególnych relacji. Idea tworzenia planów transportowych miało być m.in. odejście od praktyki, kiedy to przewoźnicy, kierujący się głównie własnym interesem, decydowali o siatce połączeń, rozkładach jazdy, standardzie obsługi klientów itd.</p>		<p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Marszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p>
24	<p>Opinie zgłoszone/le przez Urząd Miast w Łasku</p> <p>W związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 w imieniu mieszkańców 6 sołectw oraz swoim prośbę o uwzględnienie w planach inwestycyjnych bodowę przyłanku kolejowego wraz z peronami na linii Łódź-Sieradz w miejscowości Kopyść gruna Łask (mapa z lokalizacji w załączeniu).</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>Lokalizacja przystanku w Kopyści pomiędzy stacją Łask i Borszewice umożliwiłaby korzystanie szczególnie z Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej mieszkańcami wsi Kopyść, Okup Mały, Okup Wielki, Ziejacze, Wola Bałucka oraz wsi Orchów-Wępska.</p> <p>W ww sołectwach zamieszkuje 1450 mieszkańców.</p> <p>Wskazane miejsce postojowe jest połączone z drogami gminnymi w bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się tereny na których można uzależnić miejsca parkingowe dla samochodów.</p> <p>Od 2 miesięcy Kopyść ma połączenie komunikacji miejskiej co ułatwia komunikowanie kolejowe. Z chwilą utworzenia miejsc postojowego na wspomnianym odcinku kolejowym zostaną uruchomione dodatkowe linie zbiorowej komunikacji miejskiej.</p>		<p>Nie uwzględniono w projekcie Planu Transportowego</p> <p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych. Marszałek nie jest właścicielem ani zarządcą infrastruktury kolejowej.</p> <p>Propozycja budowy nowego przystanku kolejowego zrealizowana do przeznaczenia Wykonawcy, który opracowuje „Studium integracji transportu kolejowego pasażerskiego z innymi środkami transportu” dla linii kolejowych na terenie województwa łódzkiego.</p>

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy z 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym zwanej dalej PTZ Województwo Łódzkie jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich. Ustawa o PTZ w art. 9 ust. 1 pkt 5 stanowi, że w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, Województwo opracowuje plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Wykonując postanowienia art. 9 ust 1 pkt 5 ustawy o PTZ, opracowany został projekt „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” zwany dalej projektem Planu Transportowego. Projekt Planu Transportowego określił sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w trzech wariantach: podstawowym, uzupełniającym I i uzupełniającym II.

Zarząd Województwa Łódzkiego w dniu 11 maja 2015 r. zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy o PTZ podjął uchwałę Nr 498/15 o przedłożeniu do konsultacji społecznych projektu Planu Transportowego i wyznaczył termin tych konsultacji od 18 maja 2015 do dnia 8 czerwca 2015 r.

Ogłoszenie o prowadzonych konsultacjach opublikowane zostało: w prasie lokalnej i krajowej, na stronach internetowych www.bip.lodzkie.pl i www.plantransportowy.lodzkie.pl a także na Elektronicznej Tablicy Ogłoszeń Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego oraz zostało przesłane do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, województw ościennych oraz jednostek samorządu terytorialnego z województwa łódzkiego.

W dniu 25 maja 2015 r. zorganizowano spotkanie ze starostami powiatowymi i prezydentami miast na prawach powiatów, a w dniu 27 maja 2015 r. otwarte spotkanie konsultacyjne z mieszkańcami województwa łódzkiego.

W trakcie konsultacji zebrano łącznie 81 opinii w tym 50 opinii od osób fizycznych i 41 opinii od Instytucji/firm. Wykaz Instytucji stanowi załącznik do niniejszego uzasadnienia.

Opinie dotyczyły w szczególności:

1. Włączenia sieci komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej określonej w wariantach uzupełniających I i II do wariantu podstawowego,
2. Objęcia użytecznością publiczną linii kolei wąskotorowej Rogów Osobowy Wąskotorowy - Rawa Mazowiecka - Biała Rawska, na której obecnie prowadzone są pasażerskie przewozy turystyczne.

3. Uszczegółowienia projektu Planu Transportowego o dane dotyczące m.in. ilości połączeń, cykliczności, wysokości środków finansowych w latach funkcjonowania Planu Transportowego z przeznaczeniem na przewozy użyteczności publicznej,
4. Wprowadzenia do projektu Planu Transportowego połączeń o charakterze użyteczności publicznej, które nie leżą w gestii Województwa Łódzkiego jako Organizatora publicznego transportu zbiorowego i dotyczą transportu lokalnego, który powinien być organizowany przez samorządy niższego szczebla - powiaty oraz gminy.

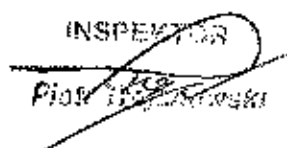
Zgodnie z art. 10 ust. 2 ustawy o PTZ do właściwości Organizatora – Województwa Łódzkiego, należy rozpatrzenie zgłoszonych w trakcie konsultacji społecznych opinii.

Rozpatrując zgłoszone w trakcie konsultacji społecznych opinie w §1 uchwały proponuje się uznać za zasadne opinie ujęte w załączniku nr 1 i dokonać stosownych zmian w projekcie Planu Transportowego.

Przed przekazaniem uchwały Zarządowi Województwa Łódzkiego Rada Techniczna ds. opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Łódzkiego, powołana Zarządzeniem nr 78/13 Marszałka Województwa Łódzkiego z dnia 29 października 2013 r. w skład, której weszli przedstawiciele: Departamentów: Finansów, Polityki Regionalnej, Infrastruktury, Biura Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, Zarządu Dróg Wojewódzkich oraz ekspert Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Łodzi, przeanalizowała wspólnie z Wykonawcą Planu Transportowego firmą Refunda Sp. z o.o. zgłoszone w trakcie konsultacji opinie.

Po przyjęciu przez Zarząd Województwa Łódzkiego uchwały projekt Planu Transportowego zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy o PTZ zostanie uzgodniony z marszałkami województw ościennych a następnie stosownie do postanowień art. 13 ust 1 ustawy o PTZ przedstawiony do uchwalenia przez Sejmik Województwa Łódzkiego



INSPEKTOR

Piotr Kozłowski

Wykaz instytucji/ firm, które złożyły opinie do projektu Planu Transportowego.

1. Centrum Zrównoważonego Transportu,
2. Fundację Polskich Kolei Wąskotorowych,
3. Łódzka Inicjatywa na Rzecz Przyjaznego Transportu,
4. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju,
5. Starostwo Powiatowe w Brzeźnach,
6. Starostwo Powiatowe w Łodzi – Powiat Łódzki Wschodni,
7. Starostwo Powiatowe w Opocznie,
8. Starostwo Powiatowe w Piotrkowie Trybunalskim,
9. Starostwo Powiatowe w Rawie Mazowieckiej,
10. Stowarzyszenie Powiatów i Gmin Dorzecza Bzury,
11. Urząd Miasta i Gminy w Białej Rawskiej,
12. Urząd Miasta Brzeziny,
13. Urząd Miejski w Koluszkach,
14. Urząd Miejski w Łasku,
15. Urząd Miejski w Pabianicach,
16. Urząd Miasta Piotrkowa Trybunalskiego,
17. Urząd Miasta Rawa Mazowiecka,
18. Urząd Gminy w Rogowie,