

Raport z konsultacji społecznych projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego na lata 2027-2036”

W toku konsultacji społecznych projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego na lata 2027-2036” wpłynęło 35 uwag oraz wniosków wyszczególnionych poniżej. W ramach odpowiedzi na złożone wnioski: 9 uwag zostało uwzględnione całkowicie, 8 uwag zostało uwzględnionych częściowo, a 18 uwag zostało nieuwzględnione. Konsultacje prowadzone były od dnia 09 lipca 2026 r. r. do dnia 30 lipca 2026 r. w formie przyjmowania uwag i wniosków pisemnie, ustnie do protokołu lub drogą elektroniczną.

Zestawienie uwag/wniosków i odpowiedzi

Uwaga nr. 1

Uzupełnienie o zapis: powołanie przez Powiat Gnieźnieński stałego zespołu ds. transportu udziałem wszystkich gmin oraz rozpoczęciu nad zawarciem porozumień międzygminnych lub utworzeniem związku powiatowo-gminnego.

Celem powinno być stworzenie wspólnej sieci, w której autobus:

- obsługuje mieszkańców wszystkich gmin, przez których teren przebiega;
- Może zabierać uczniów i pozostałych pasażerów z gmin sąsiednich;
- Realizuje przewozy na podstawie wspólnie uzgodnionego rozkładu;
- Nie dubluje bez potrzeby innych linii finansowanych ze środków publicznych
- jest objęty wspólną informacją pasażerską oraz docelowo, wspólnym systemem taryfowo-biletowym.

Uwaga nie zostaje uwzględniona.

Uzasadnienie

Projektowana zmiana wykracza poza zakres przedmiotowy planu transportowego oraz przypisuje Powiatowi Gnieźnieńskiemu kompetencje, które nie wynikają z obowiązujących przepisów prawa.

Należy podkreślić, że zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawami ustrojowymi jednostek samorządu terytorialnego, gminy i powiat są odrębnymi jednostkami samorządu terytorialnego wykonującymi swoje zadania samodzielnie i na własną odpowiedzialność. Powiat nie posiada kompetencji do zobowiązywania gmin do uczestnictwa w stałych zespołach roboczych, zawierania porozumień międzygminnych ani tworzenia związku powiatowo-gminnego.

Zawarcie porozumienia międzygminnego lub utworzenie związku powiatowo-gminnego jest dobrowolną decyzją zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego, podejmowaną przez ich organy stanowiące w trybie określonym przepisami prawa. Plan transportowy powiatu nie może przesądzać o utworzeniu takich form współpracy ani nakładać obowiązku ich inicjowania lub realizacji.

Również powołanie stałego zespołu ds. transportu stanowi wewnętrzną decyzję organizacyjną organów Powiatu i nie jest elementem wymaganym ani przewidzianym w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Dokument ten ma charakter strategiczny i określa kierunki rozwoju systemu transportowego, a nie strukturę organizacyjną administracji samorządowej.

Jednocześnie należy zauważyć, że projekt Planu już obecnie wskazuje na potrzebę współpracy pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego oraz integracji różnych gałęzi transportu. W dokumencie wskazano rolę porozumień międzygminnych, współpracy z Samorządem Województwa Wielkopolskiego, integracji transportu autobusowego i kolejowego, koordynacji rozkładów jazdy, rozwoju wspólnej informacji pasażerskiej oraz dążenia do integracji taryfowej. Cele te odpowiadają kierunkom rozwoju transportu publicznego i pozostają zgodne z obowiązującymi przepisami.

Postulaty dotyczące stworzenia jednej sieci połączeń, wspólnego rozkładu jazdy, jednolitego systemu taryfowo-biletowego czy eliminacji dublowania linii należy uznać za kierunki możliwego rozwoju systemu transportowego. Ich realizacja wymaga jednak zgodnej współpracy wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego, zawarcia odpowiednich porozumień oraz zapewnienia finansowania. Nie mogą one zostać jednostronnie przesądzone w powiatowym planie transportowym.

Ponadto należy zauważyć, że obecnie przewozy organizowane przez poszczególne gminy są dostosowywane przede wszystkim do lokalnych potrzeb mieszkańców tych gmin. Powiat nie posiada kompetencji do określania przebiegu linii gminnych, ustalania zasad wymiany pasażerów pomiędzy gminami ani ingerowania w sposób wykonywania zadań własnych przez poszczególnych organizatorów.

W związku z powyższym proponowane uzupełnienie nie zostało uwzględnione, gdyż ma charakter postulatu dotyczącego przyszłego modelu współpracy jednostek samorządu terytorialnego, a nie elementu obligatoryjnego planu transportowego wynikającego z przepisów prawa.

Uwaga nr. 2

Podobnie jak w innych regionach Polski, istotnym instrumentem wspierającym rozwój komunikacji autobusowej na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego jest Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, którego celem jest przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu oraz zapewnienie mieszkańcom dostępu do publicznego transportu zbiorowego.

Ustawa o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych przewiduje możliwość dofinansowania zadań własnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego związanych z zapewnieniem funkcjonowania autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Dopłata może wynosić do 3 zł do jednego wozokilometra, przy czym warunkiem jej uzyskania jest m.in. zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz zapewnienie przez organizatora co najmniej 10% udziału środków własnych w finansowaniu zadania.

Jednostki samorządu terytorialnego wykorzystują środki Funduszu przede wszystkim w celu:

- utrzymania istniejących połączeń komunikacyjnych,

- reaktywacji zlikwidowanych linii,
- zwiększania częstotliwości kursów,
- uruchamiania nowych połączeń na obszarach zagrożonych wykluczeniem transportowym.

Środki Funduszu mają szczególne znaczenie dla gmin o rozproszonej strukturze osadniczej, gdzie zapewnienie rentowności przewozów w warunkach rynkowych jest utrudnione. Dzięki wsparciu publicznemu możliwe jest utrzymanie podstawowej dostępności transportowej, zwłaszcza dla starszych, uczniów, osób z niepełnosprawnościami oraz mieszkańców nieposiadających własnego środka transportu.

Jednocześnie należy zauważyć, że zgodnie z ustawą pierwszeństwo w uzyskaniu dopłat przysługuje kolejno: gminom, związkom międzygminnym, związkom powiatowo-gminnym, powiatom, związkiem powiatów oraz województwom. Okoliczność ta nie zwalnia jednak Powiatu Gnieźnieńskiego z aktywnego kształtowania systemu publicznego transportu zbiorowego. Wręcz przeciwnie - Powiat, jako organizator powiatowych przewozów pasażerskich oraz podmiot odpowiedzialny za planowanie rozwoju transportu publicznego, powinien pełnić rolę koordynatora działań podejmowanych przez poszczególne gminy.

W szczególności do zadań Powiatu powinno należeć:

- prowadzenie wspólnych analiz potrzeb przewozowych i potoków pasażerskich,
- Koordynowanie przebiegu linii organizowanych przez poszczególne gminy,
- inicjowanie zawierania porozumień międzygminnych
- wspieranie gmin w przygotowywaniu wspólnych wniosków o dofinansowanie z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych,
- analiza możliwości utworzeni związku powiatowo-gminnego jako organizatora publicznego transportu zbiorowego,
- organizowanie powiatowy przewozów pasażerskich na liniach przekraczających granice jednej gminy, w przypadku, gdy połączenia te nie zostały zapewnione właściwe gminy.

Na podstawie listy organizatorów zakwalifikowanych do podpisania umów o dopłatę Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych na rok 2025 można stwierdzić, że aktywnymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego były:

- Gmina Czarniejewo - 10 linii komunikacyjnych,
- Gmina Gniezno - 10 linii,
- Gmina Kiszewo – 9 linii,
- Gmina Kłecko – 2 linie,
- Gmina Łubowo – 4 linie,
- Gmina Mieleszyn - 3 linie,
- Gmina Niechanowo – 3 linie
- Gmina i Miasto Witkowo – 4 linie

Oznacza to, że instrumentów Funduszu korzystało 8 z 10 gmin Powiatu Gnieźnieńskiego, co stanowi 80% wszystkich gmin. Po wyłączeniu Miasta Gniezna, którego komunikacja miejska co do zasady jest objęta mechanizmem Funduszu, udział ten wynosi 8 z 9 pozostałych gmin, tj. około 88,9%.

Łącznie jednostki te uzyskały kwalifikację do dofinansowania 45 linii komunikacyjnych, a wartość wnioskowanych dopłat wyniosła, około 4,18 mln zł. Jednocześnie na liście organizatorów nie występuje Gmina Trzemeszno oraz Powiat Gnieźnieński jako samodzielny organizator przewozów.

Dane te świadczą o bardzo dużej aktywności gmin w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego oraz skutecznym pozyskiwaniu środków zewnętrznych. Jednocześnie potwierdzają, że obecny model funkcjonowania transportu ma charakter silnie rozproszony, gdyż osiem gmin organizuje przewozy jako odrębni organizatorzy, często niezależni od siebie. Taka struktura utrudnia budowę spójnej sieci połączeń, koordynację rozkładów jazdy, integrację taryfową oraz racjonalne wykorzystanie środków publicznych.

W związku z powyższym zasadne jest, aby Powiat Gnieźnieński pełnił funkcję koordynatora całego systemu transportowego, zapewniając współpracę pomiędzy gminami oraz dążąc do stworzenia jednolitej, funkcjonalnej sieci połączeń obejmującej cały obszar powiatu. Pozwoli to ograniczyć przypadki dublowania tras, lepiej wykorzystać środki pochodzące z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz zwiększyć dostępność komunikacyjną mieszkańców.

Należy jednocześnie podkreślić, że lista publikowana przez Wojewodę Wielkopolskiego obejmuje wyłącznie organizatorów, których wnioski zostały zakwalifikowane do podpisania umów o dopłatę, i nie stanowi pełnego zestawienia wszystkich działań podejmowanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Stanowi jednak obiektywne potwierdzenie wysokiej aktywności co najmniej ośmiu gmin Powiatu Gnieźnieńskiego w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.

W celu zapewnienia pełnej rzetelności diagnozy oraz stworzenia podstaw do planowania rozwoju transportu publicznego Plan powinien zostać uzupełniony o kompleksowe zestawienie wszystkich linii komunikacyjnych finansowanych z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego, obejmujące w szczególności przebieg poszczególnych linii, liczbę wykonywanych kursów, obsługiwane miejscowości, wielkość dofinansowania, koszty funkcjonowania, potoki pasażerskie oraz analizę przypadków nakładania się tras. Dane te umożliwią ocenę efektywności obecnego modelu organizacji przewozów oraz będą stanowiły podstawę do wypracowania zintegrowanej sieci transportowej dla całego Powiatu Gnieźnieńskiego.

Uwaga nie zostaje uwzględniona.

Uzasadnienie

Przedstawiona propozycja wykracza poza zakres przedmiotowy planu transportowego określony w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Znaczna część zaproponowanych zapisów ma charakter postulatywny i programowy, odnosząc się do pożądanego modelu organizacji transportu publicznego, a nie do obowiązujących kompetencji Powiatu Gnieźnieńskiego.

Należy podkreślić, że zgodnie z Konstytucją RP oraz ustawami ustrojowymi gminy i powiat są odrębnymi jednostkami samorządu terytorialnego, wykonującymi własne zadania publiczne we własnym imieniu i na własną odpowiedzialność. Powiat nie posiada kompetencji do koordynowania działalności gmin jako niezależnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, ani do ingerowania w sposób wykonywania przez nie zadań własnych.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem gminnych przewozów pasażerskich jest gmina, natomiast organizatorem powiatowych przewozów pasażerskich jest powiat. Każdy organizator odpowiada za przewozy mieszczące się w zakresie jego właściwości. Powiat nie posiada ustawowych kompetencji do koordynowania przebiegu linii organizowanych przez poszczególne gminy, ustalania ich rozkładów jazdy, taryf, liczby kursów czy kierunków rozwoju. Działania takie mogą być prowadzone wyłącznie na zasadzie dobrowolnej współpracy zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego, w szczególności poprzez zawieranie porozumień lub tworzenie związków międzygminnych albo związków powiatowo-gminnych.

Nie znajduje również podstaw prawnych stwierdzenie, że do zadań Powiatu "powinno należeć" inicjowanie określonych działań organizacyjnych gmin czy wspieranie ich w przygotowywaniu wniosków o dofinansowanie z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Są to działania fakultatywne, uzależnione od woli współpracy poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego, a nie ustawowy obowiązek powiatu.

Odnosząc się do Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych należy zauważyć, że rzeczywiście stanowi on istotny instrument wspierający organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Nie oznacza to jednak, że Powiat Gnieźnieński jest zobowiązany do organizowania przewozów wyłącznie z tego powodu, iż poszczególne gminy skutecznie korzystają z tego mechanizmu finansowania. Korzystanie z Funduszu pozostaje decyzją konkretnego organizatora i jest uzależnione od przyjętego modelu organizacji transportu oraz możliwości finansowych danej jednostki samorządu terytorialnego.

Przytoczone dane dotyczące liczby linii dofinansowanych z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych potwierdzają wysoką aktywność gmin Powiatu Gnieźnieńskiego w zakresie wykonywania ich ustawowych zadań własnych. Jednocześnie nie stanowią przesłanki do wniosku, że Powiat powinien przejąć funkcję koordynatora całego systemu transportowego lub organizatora wszystkich połączeń przekraczających granice gmin. Ustawodawca przewidział możliwość tworzenia wspólnych organizatorów transportu w postaci związków międzygminnych oraz związków powiatowo-gminnych, jednak ich utworzenie wymaga zgodnej woli zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego i nie może zostać przesądzone w planie transportowym powiatu.

Nie można również uznać za zasadne postulatu uzupełnienia planu o szczegółową inwentaryzację wszystkich linii finansowanych z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, obejmującą przebieg tras, liczbę kursów, koszty funkcjonowania, wielkość dofinansowania, potoki pasażerskie czy analizę nakładania się tras. Dane te dotyczą działalności poszczególnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego i mają charakter zmienny. Plan transportowy jest dokumentem strategicznym, sporządzanym w perspektywie wieloletniej, a nie opracowaniem o charakterze operacyjnym lub sprawozdawczym. Wprowadzanie do niego szczegółowych danych eksploatacyjnych

powodowałoby konieczność częstych aktualizacji dokumentu, bez istotnego wpływu na realizację jego ustawowych celów.

Jednocześnie należy podkreślić, że projekt Planu wskazuje potrzebę integracji transportu publicznego, poprawy koordynacji rozkładów jazdy, rozwoju węzłów przesiadkowych oraz dążenia do integracji taryfowej. Cele te zostały ujęte jako kierunki rozwoju systemu transportowego i pozostają zgodne z zakresem planu transportowego określonym w obowiązujących przepisach. Ich realizacja będzie uzależniona od współpracy wszystkich zainteresowanych organizatorów transportu publicznego oraz dostępności środków finansowych.

W związku z powyższym proponowane zmiany nie zostały uwzględnione, gdyż w znacznej części odnoszą się do postulatów dotyczących przyszłego modelu organizacji transportu publicznego oraz przypisują Powiatowi kompetencje i obowiązki, które nie wynikają z obowiązujących przepisów prawa.

Plan transportowy nie jest aktem kreującym nowe kompetencje organów samorządu, lecz dokumentem planistycznym sporządzanym w granicach kompetencji wynikających z ustaw. Nie może więc nakładać na Powiat obowiązków niewynikających z ustawy ani ingerować w samodzielność gmin gwarantowaną w art. 16 i 165 Konstytucji RP oraz ustawach samorządowych.

Uwaga nr. 3

Uzupełnić dane dot. metodologii prowadzenia badania ankietowego.

Uwaga częściowo uwzględniona.

Uzasadnienie

Uwaga dotycząca uzupełnienia informacji o metodologii badania ankietowego jest zasadna w zakresie zwiększenia przejrzystości opisu procesu badawczego. W związku z tym w ostatecznej wersji Planu zostanie rozszerzony opis zastosowanej metodologii poprzez wskazanie podstawowych informacji dotyczących sposobu prowadzenia badania, okresu jego realizacji, charakteru ankiety, sposobu dystrybucji formularza oraz liczby uzyskanych odpowiedzi.

Jednocześnie należy podkreślić, że celem przeprowadzonego badania nie było wykonanie reprezentatywnego badania statystycznego w rozumieniu metodologii badań społecznych ani opracowanie prognoz statystycznych dla całej populacji mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego. Ankieta stanowiła jedno z narzędzi diagnostycznych wykorzystanych podczas opracowywania Planu transportowego i miała na celu przede wszystkim identyfikację preferencji komunikacyjnych mieszkańców, najważniejszych problemów transportowych oraz oczekiwań dotyczących funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego.

Wyniki badania nie stanowią jedynej podstawy opracowania Planu transportowego. Zostały one zestawione i zweryfikowane z wykorzystaniem danych demograficznych, analiz zagospodarowania przestrzennego, danych dotyczących istniejącej sieci transportowej, informacji pozyskanych od jednostek samorządu terytorialnego, obowiązujących dokumentów strategicznych oraz analiz funkcjonalno-przestrzennych. Tym samym stanowią jeden z

elementów procesu diagnostycznego, uzupełniający pozostałe analizy wykonane na potrzeby dokumentu.

Należy również zauważyć, że przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego nie określają obowiązku przedstawiania szczegółowej metodologii badań ankietowych ani nie wskazują minimalnego zakresu informacji metodologicznych, jakie powinny znaleźć się w Planie transportowym. Zakres opisu metodologii pozostaje zatem elementem redakcyjnym dokumentu.

W celu zwiększenia transparentności opracowania opis metodologii zostanie uzupełniony o podstawowe informacje dotyczące przebiegu badania, jednak nie przewiduje się zamieszczania szczegółowego raportu metodologicznego, który wykracza poza zakres i funkcję planu transportowego jako dokumentu strategicznego.

Uwaga 4

Uzupełnić o dodatkowe badania ankietowe lub inne.

Uwaga nie zostaje uwzględniona.

Przedstawione w Planie wyniki badania ankietowego mają charakter materiału diagnostycznego wspierającego proces opracowania dokumentu i nie stanowią jedynej podstawy formułowania wniosków oraz kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Badanie zostało przeprowadzone w celu identyfikacji preferencji komunikacyjnych mieszkańców oraz najważniejszych problemów związanych z funkcjonowaniem systemu transportowego, a jego wyniki analizowano łącznie z danymi demograficznymi, przestrzennymi, analizą istniejącej sieci transportowej, dokumentami strategicznymi oraz informacjami pozyskanymi od jednostek samorządu terytorialnego.

Należy podkreślić, że przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego nie nakładają obowiązku przeprowadzania reprezentatywnych badań statystycznych ani określonej minimalnej liczebności próby badawczej na potrzeby sporządzenia planu transportowego.

Sam fakt, że liczba respondentów stanowi około 0,34% liczby mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego, nie przesądza o wartości poznawczej badania. W badaniach społecznych i planistycznych o charakterze konsultacyjnym o przydatności wyników decyduje przede wszystkim możliwość identyfikacji dominujących problemów, oczekiwań oraz kierunków zmian zgłaszanych przez mieszkańców, a nie wyłącznie udział procentowy respondentów w całej populacji.

Jednocześnie należy zgodzić się, że badanie miało charakter dobrowolny i opierało się na samodzielnym udziale respondentów, a nie na losowym doborze próby. Z tego względu wyniki nie zostały potraktowane jako reprezentatywne badanie statystyczne całej populacji mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego ani nie służyły do estymacji parametrów statystycznych populacji. W Planie wykorzystano je jako jedno z narzędzi rozpoznania potrzeb transportowych oraz weryfikacji problemów zgłaszanych przez mieszkańców.

Należy również zauważyć, że uzyskane wyniki pozostają spójne z rezultatami analiz funkcjonalno-przestrzennych, strukturą zagospodarowania przestrzennego powiatu, istniejącym układem sieci transportowej oraz danymi dotyczącymi lokalizacji głównych generatorów ruchu, takich jak szkoły ponadpodstawowe, zakłady pracy, placówki ochrony zdrowia i administracja publiczna. Wnioski wynikające z badania ankietowego nie stanowią więc samodzielnej podstawy rekomendacji zawartych w Planie, lecz potwierdzają tendencje zidentyfikowane również przy wykorzystaniu innych źródeł informacji.

W związku z powyższym nie znajduje uzasadnienia przeprowadzanie dodatkowych badań ankietowych wyłącznie w celu zwiększenia liczebności próby. Zakres przeprowadzonych analiz jest wystarczający do realizacji celu, jakiemu służy plan transportowy jako dokument strategiczny. Wyniki badania zostały wykorzystane zgodnie z ich charakterem oraz ograniczeniami metodologicznymi.

Uwaga nr. 5

Analiza funkcjonowania transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim prowadzi do wniosku, że głównym problemem systemowym jest jego fragmentaryzacja organizacyjna i funkcjonalna. Poszczególne elementy systemu — transport autobusowy, kolejowy oraz komunikacja miejska — funkcjonują w znacznym stopniu niezależnie od siebie. Brakuje pełnej integracji taryfowej, koordynacji rozkładów jazdy, wspólnego systemu informacji pasażerskiej oraz odpowiednio rozwiniętej infrastruktury przesiadkowej. W praktyce oznacza to, że pasażer zmuszony jest samodzielnie organizować proces podróży, co obniża konkurencyjność transportu publicznego względem samochodu osobowego. Jednym z podstawowych wyzwań pozostaje przestrzenny charakter powiatu. Rozproszone osadnictwo oraz znaczne odległości pomiędzy miejscowościami powodują wysokie koszty organizacji przewozów autobusowych oraz utrudniają zapewnienie wysokiej częstotliwości kursów. W wielu relacjach transport publiczny nie jest w stanie zapewnić parametrów czasowych i funkcjonalnych konkurencyjnych wobec transportu indywidualnego. Szczególnie widoczne jest to na terenach peryferyjnych, gdzie ograniczona liczba połączeń skutkuje częściowym wykluczeniem transportowym mieszkańców nieposiadających samochodu. Istotnym problemem pozostaje także dominacja transportu indywidualnego. Relatywnie dobra dostępność drogową, elastyczność podróży samochodem oraz niewystarczająca integracja transportu publicznego powodują, że mieszkańcy często wybierają samochód jako podstawowy środek codziennego przemieszczania się. Skutkiem tego jest wzrost natężenia ruchu drogowego, zwiększenie presji parkingowej w Gnieźnie oraz pogarszanie warunków środowiskowych. Jednocześnie dalszy wzrost motoryzacji indywidualnej może w przyszłości prowadzić do narastania problemów kongestii komunikacyjnej, szczególnie w strefie miejskiej i na głównych kierunkach dojazdowych. Ważnym elementem diagnozy jest niewystarczające wykorzystanie potencjału transportu kolejowego. Gniezno posiada korzystne położenie na magistralnych i regionalnych liniach kolejowych, umożliwiających rozwój transportu aglomeracyjnego i regionalnego, szczególnie w relacji do Poznania. Jednak potencjał ten ograniczają niedostateczna integracja kolei z komunikacją autobusową, niewystarczająca liczba nowoczesnych węzłów przesiadkowych, ograniczona koordynacja rozkładów jazdy oraz niewystarczająca dostępność transportu dowozowego do stacji kolejowych z terenów wiejskich. W rezultacie kolej nie pełni

jeszcze funkcji rzeczywistego „kręgosłupa transportowego” powiatu. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego. Znaczący wpływ na przyszły rozwój systemu transportowego będą miały również zmiany demograficzne i społeczne. Proces starzenia się społeczeństwa, odpływ części młodych mieszkańców do większych ośrodków miejskich oraz zmieniająca się struktura potrzeb przewozowych będą wymagały przekształcenia modelu organizacji transportu publicznego. W kolejnych latach zmniejszać się może znaczenie tradycyjnych przewozów szkolnych, natomiast rosnąć będzie zapotrzebowanie na transport dostępny dla seniorów, osób z ograniczoną mobilnością oraz mieszkańców terenów o niskiej gęstości zaludnienia. W perspektywie strategicznej Powiat Gnieźnieński stoi obecnie nie przed wyzwaniem budowy systemu transportowego od podstaw, lecz przed koniecznością jego głębokiej modernizacji i integracji. Kluczowym kierunkiem transformacji powinno być przejście od modelu infrastrukturalnego do modelu usługowego, w którym priorytetem nie będzie jedynie rozbudowa infrastruktury, lecz przede wszystkim jakość świadczonej usługi transportowej. Oznacza to konieczność koncentracji na punktualności, częstotliwości kursów, komforcie podróży, dostępności transportu oraz integracji różnych środków przemieszczania się. Najważniejszym kierunkiem rozwoju powinno być stworzenie zintegrowanego systemu mobilności obejmującego transport autobusowy, kolejowy, komunikację miejską, transport rowerowy oraz systemy indywidualnej mobilności. Szczegółne znaczenie będzie miało wdrożenie wspólnego systemu taryfowego i jednolitego biletu umożliwiającego korzystanie z różnych środków transportu w ramach jednego systemu opłat. Równolegle konieczne jest stworzenie wspólnego systemu informacji pasażerskiej oraz koordynacja rozkładów jazdy, szczególnie w relacjach autobus-kolej oraz obszary wiejskie-Gniezno-Poznań. Strategiczna rola w przyszłym systemie transportowym powinna przypaść kolei, która— przy odpowiednim poziomie integracji może stać się podstawowym środkiem obsługi codziennych przewozów regionalnych i aglomeracyjnych. Wymaga to zwiększenia częstotliwości połączeń, poprawy dostępności stacji kolejowych, rozwoju systemów dowozowych oraz budowy nowoczesnych węzłów przesiadkowych integrujących kolej z transportem autobusowym, rowerowym i indywidualnym. Szczególnie istotne znaczenie powinny posiadać zintegrowane węzły transportowe w Gnieźnie oraz w innych miejscowościach posiadających dostęp do infrastruktury kolejowej. Rozwój transportu autobusowego powinien opierać się na hierarchizacji sieci połączeń. Niezbędne jest wyodrębnienie linii głównych o wysokiej częstotliwości obsługujących najważniejsze kierunki przewozowe, linii uzupełniających zapewniających powiązania międzygminne oraz elastycznych form transportu lokalnego na terenach o niskim popycie. Szczególnie na obszarach wiejskich coraz większą rolę mogą odgrywać systemy transportu na żądanie, mikrobusy oraz rozwiązania elastyczne, umożliwiające racjonalizację kosztów przy zachowaniu dostępności komunikacyjnej mieszkańców. Niezbędnym elementem transformacji systemu transportowego będzie także rozwój nowoczesnej infrastruktury przesiadkowej i systemów ITS. Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych, rozwój parkingów Park and Ride oraz Bike and Ride, wdrażanie dynamicznej informacji pasażerskiej i cyfrowych systemów zarządzania ruchem powinny stanowić jeden z priorytetów polityki transportowej powiatu. Rozwiązania te pozwolą zwiększyć efektywność funkcjonowania transportu publicznego oraz poprawić komfort podróżowania mieszkańców. W długofalowej perspektywie rozwój transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim powinien być ściśle

powiązany z realizacją celów zrównoważonego rozwoju. Oznacza to konieczność ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko, wspierania niskoemisyjnych Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego 153 środków transportu, rozwoju mobilności rowerowej oraz stopniowego ograniczania uzależnienia mieszkańców od samochodu osobowego. Proces ten powinien być realizowany przede wszystkim poprzez zwiększanie atrakcyjności transportu zbiorowego, a nie wyłącznie poprzez administracyjne ograniczanie ruchu samochodowego.

Podsumowując, przyszły system transportowy Powiatu Gnieźnieńskiego powinien zostać oparty na pięciu fundamentalnych filarach: integracji, dostępności, elastyczności, nowoczesności oraz zrównoważonym rozwoju. Realizacja przedstawionych kierunków rozwoju wymaga jednoznacznego określenia roli Powiatu Gnieźnieńskiego jako podmiotu odpowiedzialnego za koordynację działań organizacyjnych i planistycznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W związku z tym przyjmuje się, że Powiat Gnieźnieński będzie pełnił funkcję lidera i koordynatora integracji publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu. W ramach realizacji tego zadania Powiat będzie podejmował działania zmierzające do zawierania porozumień z gminami, utworzenia wspólnego zespołu ds. transportu oraz opracowania skoordynowanej sieci linii gminnych i powiatowych. Celem tych działań będzie stworzenie jednolitego systemu transportowego umożliwiającego mieszkańcom korzystanie z publicznego transportu zbiorowego niezależnie od jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem przewozów. Dotyczyć to będzie w szczególności uczniów dojeżdżających do szkół ponadpodstawowych, osób dojeżdżających do pracy, seniorów oraz mieszkańców terenów wiejskich. Działania te powinny prowadzić do ograniczenia dublowania połączeń, koordynacji rozkładów jazdy, integracji taryfowej i informacyjnej oraz wspólnego planowania i pozyskiwania Środków finansowych, w szczególności z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Projektowanie przebiegu linii komunikacyjnych, częstotliwości kursowania oraz rozkładów jazdy powinno opierać się na cyklicznie aktualizowanych analizach potoków pasażerskich, reprezentatywnych badaniach potrzeb transportowych mieszkańców oraz analizach społeczno-gospodarczych prowadzonych dla każdej gminy Powiatu Gnieźnieńskiego. Pozwoli to na dostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców oraz efektywne wykorzystanie środków publicznych przeznaczonych na organizację transportu zbiorowego. Kluczowym zadaniem władz samorządowych będzie stworzenie nowoczesnego i konkurencyjnego wobec transportu indywidualnego systemu mobilności, zdolnego do skutecznej obsługi zarówno relacji wewnątrzpowiatowych, jak i powiązań regionalnych, przede wszystkim z Poznaniem. Tylko taki model transportu będzie w stanie zapewnić wysoką jakość życia mieszkańców, przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu oraz wspierać długoterminowy rozwój społeczno-gospodarczy Powiatu Gnieźnieńskiego.

Uwaga nie zostaje uwzględniona.

Przedstawiona propozycja stanowi w znacznej części postulat dotyczący przyszłego modelu organizacji publicznego transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego i wykracza poza zakres przedmiotowy planu transportowego określony w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz rozporządzeniu Ministra

Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Projekt Planu już obecnie identyfikuje najważniejsze problemy funkcjonowania transportu publicznego, wskazuje potrzebę integracji różnych gałęzi transportu, poprawy koordynacji rozkładów jazdy, rozwoju wspólnego systemu informacji pasażerskiej, integracji taryfowej oraz budowy nowoczesnych węzłów przesiadkowych. Są to strategiczne kierunki rozwoju zgodne z celami określonymi w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

Nie znajduje natomiast podstaw prawnych propozycja wprowadzenia do Planu zapisu, zgodnie z którym Powiat Gnieźnieński miałby pełnić funkcję „lidera i koordynatora integracji publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu” oraz podejmować działania zmierzające do tworzenia wspólnej sieci linii gminnych i powiatowych.

Zgodnie z obowiązującym systemem prawnym gminy i powiat są odrębnymi jednostkami samorządu terytorialnego wykonującymi zadania publiczne we własnym imieniu i na własną odpowiedzialność. Organizatorem gminnych przewozów pasażerskich pozostaje gmina, natomiast organizatorem powiatowych przewozów pasażerskich jest powiat. Żaden przepis ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie przyznaje powiatowi kompetencji do koordynowania działalności organizatorów gminnych ani do planowania sieci komunikacyjnych organizowanych przez poszczególne gminy.

Współpraca pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego jest możliwa i pożądana, jednak odbywa się wyłącznie na zasadzie dobrowolności, w szczególności poprzez zawieranie porozumień lub tworzenie związków międzygminnych bądź związków powiatowo-gminnych. Powiat nie może jednostronnie przyjąć roli koordynatora wszystkich organizatorów transportu publicznego ani zobowiązać gmin do uczestniczenia we wspólnym systemie organizacyjnym. Nie znajduje również uzasadnienia wprowadzenie do Planu zapisów przesadzających o powołaniu wspólnego zespołu ds. transportu, opracowaniu wspólnej sieci linii komunikacyjnych czy wspólnym pozyskiwaniu środków finansowych. Są to działania organizacyjne, których realizacja może nastąpić wyłącznie w przypadku zgodnej woli wszystkich zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego. Plan transportowy nie jest właściwym instrumentem do nakładania tego rodzaju zobowiązań ani deklarowania przyszłych działań organizacyjnych innych jednostek samorządu.

Nie można również uznać za zasadne wprowadzenia obowiązku cyklicznego prowadzenia reprezentatywnych badań potrzeb transportowych dla każdej gminy powiatu. Przepisy regulujące sporządzanie planów transportowych nie nakładają takiego obowiązku. Aktualizacja analiz potrzeb przewozowych następuje w miarę potrzeb, z wykorzystaniem dostępnych danych statystycznych, analiz ruchu, informacji od organizatorów transportu oraz wyników konsultacji społecznych.

Należy podkreślić, że Plan transportowy jest dokumentem strategicznym, wyznaczającym kierunki rozwoju systemu transportowego, a nie dokumentem wykonawczym określającym szczegółowe rozwiązania organizacyjne lub sposób współpracy pomiędzy poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego.

Jednocześnie należy zauważyć, że projekt Planu nie wyklucza podejmowania w przyszłości działań zmierzających do pogłębiania współpracy pomiędzy Powiatem, gminami oraz Samorządem Województwa Wielkopolskiego. Ewentualne zawieranie porozumień, tworzenie związków jednostek samorządu terytorialnego, wdrażanie wspólnych systemów taryfowych

lub informacji pasażerskiej pozostaje jednak uzależnione od zgodnej decyzji wszystkich zainteresowanych organizatorów oraz od dostępności środków finansowych.

Dodatkowo warto zwrócić uwagę na trzy argumenty prawne:

1. Plan transportowy nie może kreować nowych kompetencji.

Zgodnie z propozycją zapisu: „*przyjmuje się, że Powiat będzie pełnił funkcję lidera i koordynatora...*” warto zwrócić uwagę, że plan transportowy nie jest aktem prawa miejscowego kreującym kompetencje organów administracji. Kompetencje powiatu wynikają wyłącznie z ustaw. Uchwała przyjmująca plan nie może rozszerzać ustawowych zadań powiatu.

2. Powiat nie może zobowiązywać innych JST.

W propozycji znajdują się zapisy dotyczące wspólnej sieci linii, wspólnego planowania, wspólnego pozyskiwania środków czy integracji organizacyjnej. Takie rozwiązania wymagają zgody wszystkich zainteresowanych gmin. Powiat nie może ich jednostronnie deklarować w swoim planie transportowym.

3. Plan transportowy nie jest strategią rozwoju transportu dla wszystkich organizatorów.

Jest to dokument planistyczny sporządzany przez jednego organizatora – w tym przypadku Powiat Gnieźnieński. Nie może regulować sposobu wykonywania zadań własnych gmin ani przesądzać o organizacji gminnych przewozów pasażerskich.

W związku z powyższym proponowane uzupełnienie nie zostało uwzględnione.

Uwaga nr. 6

Planowana oferta transportowa.

Uwaga nie zostaje uwzględniona.

Uzasadnienie

Należy wskazać, że obowiązujące przepisy prawa nie nakładają na powiat obowiązku organizowania ani uruchamiania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym organizowanie publicznego transportu zbiorowego stanowi kompetencję właściwego organizatora, jednak decyzja o uruchomieniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest uzależniona od rzeczywistych potrzeb przewozowych, możliwości organizacyjnych oraz zapewnienia odpowiednich źródeł finansowania.

Plan transportowy jest dokumentem o charakterze strategicznym i planistycznym. Jego celem jest określenie kierunków rozwoju systemu transportowego oraz stworzenie podstaw do ewentualnej organizacji przewozów w przyszłości. Samo uchwalenie planu transportowego nie rodzi obowiązku uruchomienia linii komunikacyjnych ani zawarcia umów z operatorami publicznego transportu zbiorowego.

W projekcie Planu przedstawiono założenia funkcjonowania systemu transportowego, wskazując kierunki organizacji przewozów, zasady integracji z transportem kolejowym, potencjalne źródła finansowania oraz kryteria kwalifikowania połączeń do kategorii użyteczności publicznej. Dokument celowo nie wskazuje katalogu konkretnych linii komunikacyjnych przeznaczonych do wykonywania przewozów o charakterze użyteczności

publicznej, gdyż na obecnym etapie Powiat Gnieźnieński nie podjął decyzji o organizowaniu takich przewozów.

W przypadku podjęcia przez Powiat Gnieźnieński decyzji o organizowaniu publicznego transportu zbiorowego w przyszłości, w szczególności po zapewnieniu stabilnego montażu finansowego, możliwe będzie dokonanie aktualizacji Planu transportowego zgodnie z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Wówczas dokument może zostać uzupełniony o planowaną sieć komunikacyjną, obejmującą konkretne linie użyteczności publicznej, wraz z określeniem ich parametrów oraz sposobu finansowania.

Odnosząc się do kwestii przewozów organizowanych przez gminy, należy podkreślić, że gminy i powiat są odrębnymi jednostkami samorządu terytorialnego, wykonującymi własne zadania publiczne i posiadającymi odrębne kompetencje. Organizowanie gminnych przewozów pasażerskich należy do zadań własnych gmin i odbywa się niezależnie od planu transportowego sporządzanego przez powiat. Powiatowy plan transportowy nie może zastępować dokumentów planistycznych poszczególnych gmin ani przesądzać o sposobie wykonywania przez nie ich ustawowych zadań.

Jednocześnie należy zauważyć, że obecnie znaczna część potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego jest zaspokajana przez przewozy komercyjne oraz przewozy organizowane przez poszczególne gminy przy wykorzystaniu środków własnych oraz dofinansowania z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. W przypadku zmiany uwarunkowań organizacyjnych, finansowych lub wystąpienia potrzeby przejęcia przez Powiat Gnieźnieński funkcji organizatora powiatowych przewozów pasażerskich, dokument będzie mógł zostać odpowiednio zaktualizowany.

Mając powyższe na uwadze, obecny zakres Planu transportowego uznano za adekwatny do aktualnych kompetencji i zamierzeń organizacyjnych Powiatu Gnieźnieńskiego.

Uwaga nr. 7

Zamieścić układ linii publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego. Wyjaśnić jak rozumiane jest wykluczenie transportowe czy komunikacyjne.

Uwaga została częściowo uwzględniona.

Uzasadnienie

Odnosząc się do postulatu zamieszczenia w Planie transportowym układu linii publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego, należy wskazać, że zakres planu powinien odpowiadać kompetencjom Powiatu Gnieźnieńskiego jako organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz aktualnym zamierzeniom organizacyjnym powiatu.

Plan transportowy nie jest inwentaryzacją wszystkich połączeń funkcjonujących na obszarze powiatu, niezależnie od tego, kto jest ich organizatorem. Na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego funkcjonują bowiem przewozy organizowane przez różne jednostki samorządu terytorialnego, a także przewozy komercyjne. Linie organizowane przez poszczególne gminy należą do zakresu kompetencji tych gmin i nie mogą być automatycznie przedstawiane jako sieć przewozów organizowanych przez Powiat Gnieźnieński.

W związku z tym w Planie należy rozróżnić istniejący system transportowy na obszarze powiatu od planowanej sieci komunikacyjnej, na której Powiat zamierza organizować przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Są to dwa różne zagadnienia.

W obecnym stanie Powiat Gnieźnieński nie podjął decyzji o uruchomieniu określonego katalogu powiatowych linii komunikacyjnych. W konsekwencji wskazywanie w Planie konkretnych tras jako planowanych linii powiatowych, bez uprzedniego przeprowadzenia analiz popytu, kosztów, źródeł finansowania, zakresu odpowiedzialności organizatora oraz uzgodnień z zainteresowanymi gminami, byłoby przedwczesne i miałoby charakter deklaracji niezajdującej potwierdzenia w aktualnych zamierzeniach organizacyjnych Powiatu.

Jednocześnie należy podkreślić, że istniejąca sieć transportowa została uwzględniona w części diagnostycznej Planu, w tym poprzez analizę funkcjonowania transportu autobusowego, kolejowego oraz komunikacji miejskiej, charakterystykę głównych kierunków podróży, dostępności komunikacyjnej poszczególnych obszarów oraz problemów występujących na terenach wiejskich i peryferyjnych.

Uwaga dotycząca doprecyzowania pojęcia wykluczenia transportowego jest zasadna. Pojęcie to nie powinno być utożsamiane wyłącznie z brakiem jakiegokolwiek połączenia komunikacyjnego.

Na potrzeby Planu przez wykluczenie transportowe (komunikacyjne) należy rozumieć sytuację, w której mieszkańcy określonego obszaru mają ograniczony dostęp do możliwości przemieszczania się przy wykorzystaniu transportu publicznego, w szczególności ze względu na brak połączeń, niewystarczającą częstotliwość kursów, niedostosowanie godzin funkcjonowania transportu do potrzeb mieszkańców, nadmierny czas podróży, brak dogodnych przesiadek lub ograniczoną dostępność usług transportowych dla osób o szczególnych potrzebach.

Wykluczenie transportowe ma zatem charakter przestrzenny, czasowy i funkcjonalny. Może dotyczyć zarówno miejscowości całkowicie pozbawionych transportu publicznego, jak i obszarów, na których transport funkcjonuje, lecz jego oferta jest niewystarczająca dla realizacji podstawowych potrzeb mieszkańców, takich jak dojazd do pracy, szkoły, placówek ochrony zdrowia czy urzędów.

W ostatecznej wersji Planu definicja ta zostanie doprecyzowana.

Odnosząc się do wskazanego opracowania przygotowanego w ramach projektu GOSPOSTRATEG dotyczącego wykluczenia komunikacyjnego, należy podkreślić, że materiały te stanowią wartościowe źródło informacji.

Nie oznacza to jednak, że wyniki zewnętrznego opracowania powinny zostać bezpośrednio przeniesione do Planu. Różne opracowania mogą wykorzystywać odmienne definicje wykluczenia transportowego, okresy badawcze, jednostki analizy oraz kryteria oceny dostępności transportowej. Dlatego dane zewnętrzne powinny zostać zweryfikowane pod kątem ich aktualności, metodologii i zgodności z zakresem niniejszego Planu.

Jednocześnie należy podkreślić, że szczegółowość diagnozy musi pozostawać proporcjonalna do celu i zakresu Planu. Plan transportowy jest dokumentem strategicznym i planistycznym, a nie pełnym audytem funkcjonowania każdego połączenia komunikacyjnego na terenie powiatu. Nie ma zatem podstaw do uznania, że brak przedstawienia wszystkich możliwych danych liczbowych oznacza brak diagnozy.

W konsekwencji uwagę należy uwzględnić częściowo – poprzez doprecyzowanie definicji wykluczenia transportowego,

Natomiast nie zostanie uwzględniony postulat wprowadzenia do Planu katalogu wszystkich istniejących linii jako „układu linii publicznego transportu zbiorowego Powiatu Gnieźnieńskiego”, ponieważ prowadziłoby to do utożsamienia przewozów organizowanych przez poszczególne gminy i innych przewoźników z przewozami, za których organizację odpowiada Powiat.

Jeżeli w przyszłości Powiat Gnieźnieński podejmie decyzję o organizowaniu konkretnych powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, wówczas właściwym rozwiązaniem będzie aktualizacja Planu i wskazanie planowanej sieci komunikacyjnej wraz z konkretnymi liniami, relacjami, częstotliwością oraz zasadami finansowania.

Uwaga nr. 8

Uzupełnić zapisy dot. długości i liczebności elementów infrastruktury rowerowej.

Uwaga nie została uwzględniona.

Uzasadnienie

Uwaga dotycząca konieczności uzupełnienia podrozdziału 3.1.3 „Transport rowerowy” o szczegółowe dane dotyczące długości dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz liczebności poszczególnych elementów infrastruktury rowerowej nie znajduje uzasadnienia w zakresie i charakterze niniejszego dokumentu.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest dokumentem strategicznym i planistycznym, którego podstawowym przedmiotem jest organizacja, funkcjonowanie i rozwój publicznego transportu zbiorowego. Jego celem nie jest przeprowadzenie szczegółowej inwentaryzacji infrastruktury transportowej, w tym ewidencji wszystkich istniejących dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów, ciągów pieszo-rowerowych, parkingów rowerowych czy innych elementów infrastruktury rowerowej.

Transport rowerowy został ujęty w Planie jako element szerszego systemu mobilności oraz środków transportu komplementarny wobec publicznego transportu zbiorowego. W tym ujęciu istotne jest przede wszystkim wskazanie jego znaczenia dla zrównoważonej mobilności, możliwości integracji z transportem zbiorowym oraz kierunków dalszego rozwoju systemu, a nie sporządzanie szczegółowego wykazu infrastruktury rowerowej.

Szczegółowa ewidencja długości i parametrów infrastruktury rowerowej należy przede wszystkim do właściwości jednostek samorządu terytorialnego będących zarządcami poszczególnych dróg oraz innych podmiotów odpowiedzialnych za jej utrzymanie i rozwój. Dane tego rodzaju mogą być przedmiotem inwentaryzacji infrastruktury drogowej, planów mobilności, strategii rozwoju transportu, strategii rozwoju ponadlokalnego, audytów infrastruktury rowerowej lub innych opracowań branżowych, których zakres jest dostosowany do tego rodzaju szczegółowej ewidencji.

Należy również podkreślić, że nadmierne rozszerzenie części diagnostycznej Planu o szczegółowe dane inwentaryzacyjne dotyczące infrastruktury rowerowej prowadziłoby do nieuzasadnionego zwiększenia zakresu dokumentu poza jego ustawowy i funkcjonalny

przedmiot, a także powodowałoby konieczność bieżącej aktualizacji danych, które mogą ulegać zmianom w związku z realizacją kolejnych inwestycji przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego.

Jednocześnie Plan wskazuje znaczenie transportu rowerowego w systemie zrównoważonej mobilności oraz potrzebę jego integracji z publicznym transportem zbiorowym, w szczególności poprzez rozwój węzłów przesiadkowych, parkingów Bike&Ride oraz zapewnienie możliwości dogodnego dojścia i dojazdu rowerem do przystanków i stacji kolejowych.

W związku z powyższym nie ma potrzeby uzupełniania Planu o szczegółową inwentaryzację długości i liczby poszczególnych elementów infrastruktury rowerowej. Zakres przedstawionej w Planie diagnozy jest adekwatny do strategicznego charakteru dokumentu i jego podstawowego przedmiotu, jakim jest planowanie rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Uwaga nr. 9

Mapa 8. Drogi dla rowerów/drogi dla pieszych i rowerów na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego.

Uwaga została częściowo uwzględniona.

Uzasadnienie

Uwaga dotycząca potrzeby doprecyzowania nazewnictwa infrastruktury rowerowej została przeanalizowana. Zasadne jest odejście od potocznego określenia „ścieżki rowerowe”, które nie oddaje w sposób wystarczająco precyzyjny charakteru przedstawianej na mapie infrastruktury.

Jednocześnie proponowane w uwadze określenie: „Drogi dla rowerów/drogi dla pieszych i rowerów na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego” nie odpowiada zakresowi informacji przedstawionych na Mapie 8. Mapa przedstawia bowiem układ istniejących tras i ciągów rowerowych na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego, bez wyodrębnienia i graficznego rozróżnienia dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów. Wprowadzenie do tytułu mapy kategorii „drogi dla pieszych i rowerów” mogłoby zatem sugerować, że mapa zawiera szczegółową klasyfikację infrastruktury według jej statusu prawnego i technicznego, czego mapa w obecnym kształcie nie przedstawia.

Z tego względu właściwsze i bardziej adekwatne do rzeczywistej zawartości mapy jest zastosowanie określenia: „Mapa 8. Drogi i trasy rowerowe na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego”. Takie sformułowanie pozwala jednocześnie uniknąć potocznego i nieprecyzyjnego określenia „ścieżki rowerowe” oraz nie wprowadza klasyfikacji, której mapa faktycznie nie przedstawia.

Należy również podkreślić, że celem zamieszczenia Mapy 8 w Planie jest zobrazowanie przestrzennego rozmieszczenia infrastruktury i tras rowerowych w kontekście systemu transportowego powiatu, a nie dokonanie szczegółowej ewidencji prawnej poszczególnych odcinków infrastruktury. Szczegółowe rozróżnienie poszczególnych kategorii infrastruktury rowerowej powinno być dokonywane na podstawie właściwych ewidencji i dokumentacji zarządców dróg.

W związku z powyższym proponuje się zmianę nazwy mapy na: „Mapa 8. Drogi i trasy rowerowe na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego”.

Uwaga zostaje uwzględniona częściowo – poprzez zmianę określenia „ścieżki rowerowe” na „drogi i trasy rowerowe”, przy jednoczesnym odstąpieniu od wprowadzenia do tytułu kategorii „drogi dla pieszych i rowerów”, która nie jest przedstawiona na mapie w sposób pozwalający na jej jednoznaczną identyfikację.

Uwaga nr. 10

Uzupełnić informację o dostępności np. liczby kursów PTZ pomiędzy poszczególnymi np. stolicami gmin Powiatu Gnieźnieńskiego.

Uwaga nie została uwzględniona.

Uzasadnienie

Uwaga dotycząca konieczności uzupełnienia Planu o szczegółowe dane dotyczące liczby kursów publicznego transportu zbiorowego pomiędzy poszczególnymi miejscowościami, w szczególności siedzibami gmin Powiatu Gnieźnieńskiego, nie znajduje uzasadnienia w charakterze i zakresie niniejszego dokumentu.

Podstawowym celem Planu jest określenie kierunków rozwoju i zasad organizacji publicznego transportu zbiorowego, w tym potrzeb przewozowych, uwarunkowań funkcjonowania systemu, zasad finansowania, pożądanego standardu usług oraz kierunków rozwoju sieci transportowej. Plan ma zatem charakter strategiczny i długookresowy, a nie charakter rozkładu jazdy czy szczegółowego harmonogramu wykonywania przewozów.

Liczba kursów wykonywanych pomiędzy konkretnymi miejscowościami, w podziale na dni robocze, soboty, niedziele i dni świąteczne, jest natomiast elementem bieżącej organizacji i realizacji przewozów. Parametry te mogą podlegać zmianom w zależności od aktualnego popytu, możliwości finansowych organizatora, warunków wykonywania przewozów, zmian rozkładów jazdy przewoźników kolejowych i autobusowych oraz potrzeb mieszkańców. Ich szczegółowe określanie w Planie transportowym prowadziłoby do nadmiernego usztywnienia dokumentu strategicznego i wymagałoby jego każdorazowej aktualizacji w przypadku zmian organizacyjnych lub rozkładowych.

Należy również podkreślić, że Powiat Gnieźnieński nie jest jedynym organizatorem publicznego transportu zbiorowego funkcjonującego na obszarze powiatu. Poszczególne gminy jako niezależne jednostki samorządu terytorialnego, wykonują zadania w zakresie transportu na poziomie gminnym, natomiast transport kolejowy organizowany jest przez właściwych organizatorów na poziomie wojewódzkim. Występują również przewozy realizowane na zasadach komercyjnych. Tym samym szczegółowe zestawienie wszystkich kursów pomiędzy poszczególnymi siedzibami gmin wymagałoby objęcia analizą przewozów pozostających w kompetencjach różnych organizatorów i przewoźników.

Plan transportowy powinien natomiast wskazywać potrzeby i kierunki rozwoju sieci, w tym potrzebę zapewnienia odpowiedniej dostępności transportowej pomiędzy Gnieznem a siedzibami gmin oraz najważniejszymi generatorami ruchu, a także potrzebę koordynacji

transportu autobusowego z transportem kolejowym. Takie podejście zostało zastosowane w przedmiotowym Planie.

Warto także rozróżnić diagnozę stanu istniejącego od planowanej oferty transportowej. Dane o istniejącej liczbie kursów mogą być wykorzystywane w analizie diagnostycznej, jednak nie oznacza to obowiązku zamieszczania w Planie pełnej, szczegółowej ewidencji wszystkich kursów realizowanych w każdej relacji i w każdym dniu tygodnia.

Szczegółowe określenie liczby kursów, godzin odjazdów i przyjazdów oraz ich rozkładu w poszczególnych dniach tygodnia powinno być natomiast przedmiotem rozkładów jazdy, umów z operatorami oraz bieżących decyzji organizatora, a nie dokumentu strategicznego o wieloletniej perspektywie.

W związku z powyższym nie znajduje się podstaw do uzupełnienia Planu o szczegółową tabelę liczby kursów pomiędzy wszystkimi siedzibami gmin Powiatu Gnieźnieńskiego. Zakres obecnej diagnozy i części planistycznej jest adekwatny do strategicznego charakteru dokumentu.

Uwaga nr. 11

System publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim opiera się przede wszystkim na:

- ✓ autobusowego publicznego transportu gminnego w ramach komunikacji miejskiej
- ✓ autobusowego publicznego transportu powiatowego
- ✓ kolejowego transportu wojewódzkiego/międzywojewódzkiego.

Uwaga nie została uwzględniona.

Uzasadnienie

Uwaga dotycząca zmiany zapisu:

„System publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim opiera się przede wszystkim na: komunikacji autobusowej, komunikacji miejskiej funkcjonującej na terenie Gniezna oraz regionalnych przewozach kolejowych”

na zapis rozróżniający „autobusowy publiczny transport gminny”, „autobusowy publiczny transport powiatowy” oraz „kolejowy transport wojewódzki/międzywojewódzki” nie znajduje uzasadnienia.

Przedstawiony w Planie podział ma charakter funkcjonalny i diagnostyczny i służy zobrazowaniu podstawowych rodzajów transportu zbiorowego występujących na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego. Nie jest natomiast próbą dokonania prawnej klasyfikacji przewozów w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa m.in. organizatorów i właściwość poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego oraz rozróżnia przewozy o charakterze gminnym, powiatowym, wojewódzkim i międzywojewódzkim. Nie oznacza to jednak obowiązku posługiwania się takim podziałem przy każdym opisie systemu transportowego w Planie. W części diagnostycznej zasadne jest stosowanie również podziału według rodzaju środka transportu i jego funkcji w systemie.

Co więcej, proponowany przez wnoszącego uwagę zapis nie jest bardziej precyzyjny w odniesieniu do rzeczywistego systemu transportowego Powiatu Gnieźnieńskiego. Komunikacja miejska w Gnieźnie jest bowiem również autobusowym transportem zbiorowym. Z tego względu przeciwstawianie „autobusowego publicznego transportu gminnego w ramach komunikacji miejskiej” „autobusowemu publicznemu transportowi powiatowemu” w analizowanym fragmencie nie jest konieczne. Celem tego fragmentu nie jest bowiem wskazanie organizatora każdego rodzaju przewozów, lecz przedstawienie podstawowych gałęzi transportu zbiorowego funkcjonujących na terenie powiatu.

Zastosowany w Planie podział:

- ✓ komunikacja autobusowa,
- ✓ komunikacja miejska,
- ✓ regionalne przewozy kolejowe,

jest uzasadniony z punktu widzenia analizy systemowej, ponieważ pozwala wskazać trzy zasadnicze komponenty systemu mobilności mieszkańców. Jednocześnie komunikacja miejska została wyodrębniona ze względu na odmienną funkcję i charakter obsługi – jest elementem lokalnego systemu transportowego miasta Gniezna, podczas gdy pozostałe przewozy autobusowe mają przede wszystkim charakter lokalny, międzygminny lub regionalny.

Nie można również uznać, że zastosowanie takiego podziału jest „niezgodne z aktem wyższego rzędu”. Użycie w części diagnostycznej kategorii „komunikacja autobusowa”, „komunikacja miejska” czy „regionalne przewozy kolejowe” nie ustanawia żadnych kategorii prawnych ani nie modyfikuje kompetencji organizatorów przewozów. Przepisy ustawowe zachowują pełne zastosowanie niezależnie od sposobu syntetycznego przedstawienia systemu w Planie.

Odnosząc się do zarzutu braku zestawienia dostępności. Również w tym zakresie uwaga nie uzasadnia zmiany wskazanego zapisu. Stwierdzenie zawarte w pkt 3.1.5, że jednym z kluczowych kierunków działań jest: „*integracja rozproszonych systemów transportowych (gminnych, powiatowych i wojewódzkich)*” ma charakter strategiczny i kierunkowy. Nie stanowi ono deklaracji, że w tym konkretnym akapicie zostanie przedstawiona pełna inwentaryzacja wszystkich istniejących połączeń, liczby kursów czy szczegółowych rozkładów jazdy. Diagnoza dostępności transportowej jest zagadnieniem szerszym i została przedstawiona w Planie poprzez analizę funkcjonowania transportu autobusowego i kolejowego, rozmieszczenia ludności i generatorów ruchu, dostępności poszczególnych obszarów oraz identyfikację potrzeb przewozowych i problemów związanych z wykluczeniem transportowym.

Należy przy tym podkreślić, że Plan transportowy nie jest rozkładem jazdy ani szczegółową ewidencją wszystkich przewozów realizowanych przez różnych organizatorów i operatorów. Szczegółowe zestawienie liczby kursów i przebiegu wszystkich linii miałoby charakter operacyjny i podlegałoby zmianom wraz ze zmianą rozkładów jazdy, oferty przewoźników oraz decyzji poszczególnych organizatorów.

W konsekwencji postulat zastąpienia obecnego, funkcjonalnego opisu systemu klasyfikacją według właściwości organizatorów nie wynika z wymogów dotyczących zakresu Planu i nie zwiększa jego wartości diagnostycznej.

W związku z powyższym uwagę uznaje się za niezasadną i nie uwzględnia się jej. Obecny zapis pozostawia się bez zmian.

Uwaga nr 12

Do zapisu ze str. 63 „Na terenach wiejskich nadal występują jednak problemy charakterystyczne dla obszarów peryferyjnych:

- ✓ ograniczona liczba połączeń,
- ✓ niska częstotliwość kursów,
- ✓ niewystarczająca dostępność komunikacji wieczorami i w weekendy,
- ✓ częściowe zjawisko wykluczenia transportowego,
- ✓ silna zależność mieszkańców od transportu indywidualnego”

Wpłynęła uwaga „Wskazać z czego to wynika”.

Uwaga nie została uwzględniona.

Uzasadnienie

Uwaga dotycząca konieczności uzupełnienia wskazanego zapisu o szczegółowe dane dotyczące liczby połączeń, częstotliwości oraz rodzaju połączeń nie znajduje uzasadnienia.

Przedmiotowy fragment stanowi syntetyczną diagnozę funkcjonowania transportu publicznego na terenach wiejskich Powiatu Gnieźnieńskiego i wskazuje najważniejsze problemy oraz bariery dostępności transportowej. Nie jest natomiast zestawieniem statystycznym ani szczegółową inwentaryzacją wszystkich połączeń komunikacyjnych funkcjonujących na obszarze poszczególnych gmin.

Należy podkreślić, że Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest dokumentem planistycznym, którego zakres obejmuje m.in. ocenę i prognozy potrzeb przewozowych, określenie sieci komunikacyjnej, pożądanego standardu usług oraz kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wskazują również na obowiązek uwzględnienia przy opracowywaniu Planu m.in. sytuacji społeczno-gospodarczej, zagospodarowania przestrzennego oraz potrzeb zrównoważonego rozwoju transportu.

W związku z tym diagnoza nie musi być konstruowana w taki sposób, aby każde stwierdzenie opisujące problem było bezpośrednio poprzedzone szczegółową tabelą wszystkich parametrów przewozowych. Poszczególne elementy diagnozy należy oceniać łącznie, w oparciu o dane dotyczące sieci transportowej, rozmieszczenia ludności, generatorów ruchu, dostępności usług publicznych, funkcjonowania transportu autobusowego i kolejowego oraz wyników badań potrzeb przewozowych.

Jednocześnie samo uzasadnienie uwagi jest metodologicznie nieprawidłowe. Stwierdzenie, że określony problem „nie ma merytorycznego uzasadnienia”, ponieważ w danym miejscu nie podano „liczby połączeń, częstotliwości oraz rodzaju połączeń”, odwraca właściwą relację pomiędzy diagnozą a danymi źródłowymi. Dane ilościowe stanowią podstawę oceny zjawiska, natomiast nie jest wymagane, aby wszystkie dane źródłowe były każdorazowo powtarzane przy każdym syntetycznym wniosku diagnostycznym.

Wskazanie takich problemów jak ograniczona liczba połączeń, niska częstotliwość kursów czy niewystarczająca oferta w godzinach wieczornych i w dni wolne od pracy jest elementem oceny

jakości i dostępności transportu, a nie twierdzeniem, że każda miejscowość wiejska Powiatu Gnieźnieńskiego charakteryzuje się identycznym poziomem tych parametrów.

Podobnie zapis dotyczący „częściowego zjawiska wykluczenia transportowego” należy rozumieć jako diagnozę występowania problemu w określonych obszarach lub w odniesieniu do określonych grup mieszkańców, a nie jako stwierdzenie, że cały obszar wiejski powiatu jest objęty wykluczeniem transportowym. Zjawisko to ma charakter przestrzennie i społecznie zróżnicowany i powinno być oceniane z uwzględnieniem dostępności połączeń, ich częstotliwości, godzin kursowania, możliwości dotarcia do podstawowych celów podróży oraz dostępności alternatywnych środków transportu.

Należy również zauważyć, że dane dotyczące liczby kursów i częstotliwości przewozów mają charakter zmienny i operacyjny. Na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego przewozy są organizowane przez różnych organizatorów i realizowane przez różnych operatorów oraz przewoźników. Rozkłady jazdy mogą być modyfikowane w zależności od potrzeb przewozowych, możliwości finansowych, organizacji roku szkolnego czy zmian oferty przewoźników. Z tego względu przedstawianie pojedynczego stanu liczbowego jako trwałej charakterystyki systemu mogłoby być wręcz mylące.

Nie oznacza to oczywiście, że dane ilościowe nie są wykorzystywane w diagnozie. Są one jednym z elementów analizy, natomiast ich rolą jest wsparcie wniosków diagnostycznych i planistycznych, a nie zastąpienie syntetycznej oceny systemu transportowego szczegółową ewidencją wszystkich kursów.

Plan ma charakter planistyczny, a nie rozkładowy; dane szczegółowe mogą stanowić podstawę diagnozy, ale nie muszą być powielane przy każdym wniosku diagnostycznym. To jest znacznie trudniejsze do zakwestionowania.

W związku z powyższym przedmiotowy zapis należy uznać za prawidłowy na poziomie diagnozy strategicznej. Szczegółowe dane dotyczące liczby kursów, częstotliwości i przebiegu poszczególnych linii mogą stanowić materiał analityczny wykorzystywany przy bieżącej organizacji przewozów lub przy późniejszej aktualizacji Planu, jeżeli zakres takiej aktualizacji będzie tego wymagał.

Uwaga nr. 13

Gmina Kiskowo ma powierzchnię większą niż np. gmina Mieleszyn, ma też większą liczbę mieszkańców w związku z czym nie jest najmniejszą jednostką. Prosimy o zmianę zapisu.

Uwaga została uwzględniona.

Uwaga nr. 14

Należałoby dodać o tym, że przez Gminę Kiskowo jak i samą miejscowość Kiskowo prowadzi droga wojewódzka nr 197, która stanowi główną arterię transportową prowadzącą do Bazy Paliw nr 4 spółki PERN S.A. w miejscowości Rejowiec. To znacznie zwiększa ruch i przyczynia się do całodobowego ruchu pojazdów ciężarowych o wysokim tonażu oraz cystern przewożących materiały niebezpieczne zarówno na drodze wojewódzkiej nr 197 jak i drogach powiatowych jako dróg dojazdowych do DW 197. W związku z powyższym należałoby wybudować obwodnicę m. Kiskowo.

Uwaga została uwzględniona.

Uwaga nr. 15

Należałoby dodać o tym, że planuje się uruchomić transport pasażerski na linii kolejowej nr 377 Sława Wielkopolska- Gniezno. Uruchomienie linii pasażerskiej wiąże się z przebudową infrastruktury w szczególności chodzi o węzły przesiadkowe i parkingi w m. Kiszkowo, Rybno Wielkie i Łagiewniki Kościelne. Należy skoordynować w tych miejscowościach przesiadki.

Uwaga została uwzględniona.

Uwaga nr. 16

Na terenie Gminy Kiszkowo powiat gnieźnieński nie przebiega droga krajowa 36. Proszę o wykreślenie zapisu.

Uwaga została uwzględniona.

Uwaga nr. 17

Uzupełnieniem systemu dróg krajowych pozostaje droga krajowa nr 36 przebiegająca w zachodniej części powiatu, w rejonie Kiszkowa. Na terenie Gminy Kiszkowo powiat gnieźnieński nie przebiega droga krajowa nr 36. Proszę o wykreślenie zapisu.

Uwaga została uwzględniona.

Uwaga nr. 18

Trzeba wybudować obwodnice m. Kiszkowo gm. Kiszkowo. Należałoby wybudować przejścia dla pieszych poprawiające bezpieczeństwo uczestników ruchu oraz chodniki/ścieżki rowerowe, tak aby stanowiły jeden ciąg zarówno w ciągu drogi wojewódzkiej jak i dróg powiatowych i gminnych.

Uwaga została częściowo uwzględniona.

Uzasadnienie

Zasadne jest wskazanie w Planie Transportowym potrzeby ograniczania negatywnego oddziaływania ruchu tranzytowego na obszary zwartej zabudowy, poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu oraz zapewnienia ciągłości infrastruktury pieszej i rowerowej.

Uwaga nr. 19

Brak jest informacji o gminie Kiszkowo, która również od kilku lat pozyskuje dofinansowanie z FRPA DOFINANSOWANIE w roku 2025 - 356.922,00 zł DOFINANSOWANE w roku 2026 - 356.922,00 zł

Uwaga została uwzględniona.

Uwaga nr. 20

Brak jest informacji, że Gmina Kiszkowo organizuje też transport na linii Rybno Wielkie - Pobiedziska, na co jest zezwolenie Marszałka Województwa Wielkopolskiego nr 4251 z dnia 17.11.2025 r. Linia ta jest zsynchronizowana z transportem kolejowym głównie w kierunku Poznania dla węzła przesiadkowego w Pobiedziskach.

Uwaga nie została uwzględniona.

Uzasadnienie

Plan Transportowy Powiatu Gnieźnieńskiego jest dokumentem o charakterze strategicznym i planistycznym, określającym kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze właściwości organizatora. Jego celem nie jest prowadzenie pełnej, bieżącej inwentaryzacji wszystkich funkcjonujących na terenie powiatu linii komunikacyjnych, w szczególności linii organizowanych przez inne jednostki samorządu terytorialnego lub funkcjonujących na podstawie zezwoleń wydawanych przez właściwe organy.

Informacja o funkcjonowaniu linii Rybno Wielkie – Pobiedziska może mieć znaczenie z punktu widzenia analizy dostępności transportowej oraz powiązań międzygałęziowych, w szczególności ze względu na jej skoordynowanie z transportem kolejowym i obsługę węzła przesiadkowego w Pobiedziskach. Nie zmienia to jednak zakresu i charakteru niniejszego dokumentu.

W Planie uwzględniono natomiast istotne z punktu widzenia powiatowego systemu transportowego powiązania z transportem kolejowym oraz potrzebę integracji różnych form transportu, w tym zapewnienia dogodnych warunków przesiadania i koordynacji rozkładów jazdy.

Z tego względu szczegółowe uzupełnienie Planu o przedmiotową linię jako odrębnej pozycji nie jest konieczne dla realizacji jego funkcji strategicznej i uwaga pozostaje nieuwzględniona.

Uwaga nr. 21

Należałoby dodać, że rekomenduje się powierzenie funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego Powiatowi Gnieźnieńskiemu (lub celowemu związkowi międzygminnemu), jako podmiotowi odpowiedzialnemu za pełną koordynację sieci połączeń na obszarze gmin wchodzących w skład powiatu.

Uwaga nie została uwzględniona.

Uzasadnienie

Plan Transportowy Powiatu Gnieźnieńskiego nie może przesądzać o zmianie właściwości poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego ani rekomendować rozwiązania organizacyjnego, które wymagałoby odrębnych decyzji organów gmin, Powiatu Gnieźnieńskiego lub zawarcia stosownych porozumień bądź utworzenia związku międzygminnego.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami organizacja publicznego transportu zbiorowego jest zadaniem właściwych jednostek samorządu terytorialnego w zakresie określonym przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Powiat może pełnić funkcję organizatora w zakresie przewozów powiatowych, jednak nie oznacza to automatycznego przejęcia przez Powiat kompetencji organizatorskich gmin na ich obszarze.

Ponadto utworzenie związku międzygminnego lub przekazanie określonych zadań Powiatowi wymaga odrębnych rozstrzygnięć właściwych organów jednostek samorządu terytorialnego i nie może być dokonane poprzez sam Plan Transportowy.

Jednocześnie Plan wskazuje na potrzebę współpracy i koordynacji działań organizatorów publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie integracji sieci połączeń, rozkładów jazdy, taryf oraz powiązań z transportem kolejowym. Koordynacja ta może być realizowana w ramach obowiązujących kompetencji oraz na podstawie stosownych porozumień pomiędzy zainteresowanymi jednostkami samorządu terytorialnego.

W związku z powyższym wprowadzanie do Planu jednoznacznej rekomendacji dotyczącej powierzenia funkcji organizatora Powiatowi Gnieźnieńskiemu lub utworzenia celowego związku międzygminnego wykracza poza zakres strategiczny dokumentu oraz wymagałoby wcześniejszych rozstrzygnięć ustrojowych i organizacyjnych zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego.

Uwaga nr. 22

Do zapisu, że „Rozwijanie funkcji węzłów przesiadkowych przy stacjach kolejowych w Gnieźnie, Trzemesznie, Witkowie, czy Kłecku” wpłynęła uwaga, że „Należy dodać miejscowości: Kiszkowo, Rybno Wielkie, Łagiewniki Kościelne”

Uwaga nie została uwzględniona.

Uzasadnienie

Wskazane w Planie miejscowości zostały wymienione w kontekście funkcjonujących lub planowanych węzłów przesiadkowych związanych bezpośrednio z infrastrukturą kolejową. Tymczasem Kiszkowo, Rybno Wielkie i Łagiewniki Kościelne nie stanowią obecnie analogicznych węzłów przesiadkowych przy czynnych stacjach kolejowych, dlatego ich dopisanie do przedmiotowego katalogu wprowadzałoby nieuzasadnione zrównanie funkcjonalne tych miejscowości z Gnieznem, Trzemesznem, Witkowem i Kłeckiem.

Jednocześnie należy podkreślić, że znaczenie transportowe wskazanych miejscowości zostało dostrzeżone w ramach Planu. W szczególności funkcjonuje połączenie autobusowe Rybno Wielkie – Pobiedziska, którego trasa obejmuje m.in. Kiszkowo i Łagiewniki Kościelne oraz zapewnia dojazd do stacji kolejowej w Pobiedziskach. Tym samym miejscowości te uczestniczą w systemie powiązań autobusowo-kolejowych, jednak ich rola ma przede wszystkim charakter dojazdowy i integracyjny, a nie funkcję samodzielnego węzła przesiadkowego przy stacji kolejowej.

Z tego względu zasadne jest rozróżnienie w Planie pomiędzy węzłami przesiadkowymi związanymi bezpośrednio z transportem kolejowym a miejscowościami i przystankami stanowiącymi elementy sieci dowozowej do takich węzłów.

W konsekwencji nie ma podstaw do uzupełnienia przedmiotowego zapisu o Kiskowo, Rybno Wielkie i Łagiewniki Kościelne.

Uwaga nr. 23

Do zapisu „Kluczowe znaczenie ma synchronizacja przyjazdów i odjazdów autobusów oraz pociągów, szczególnie w głównych węzłach przesiadkowych, takich jak stacja kolejowa w Gnieźnie.” wpłynęła uwaga, że „Należałoby dodać miejscowości, takie jak Pobiedziska oraz te które dopiero mają powstać na linii kolejowej nr 377 Gniezno - Sława Wlkp.: Kiskowo, Rybno Wielkie, Łagiewniki Kościelne.”

Uwaga nie została uwzględniona.

Uzasadnienie

Przedmiotowy zapis ma charakter strategiczny i przykładowy. Jego celem jest wskazanie potrzeby koordynacji rozkładów jazdy transportu autobusowego i kolejowego, a nie stworzenie zamkniętego katalogu wszystkich obecnych i potencjalnych w przyszłości punktów integracji obu gałęzi transportu.

Wskazanie stacji kolejowej w Gnieźnie wynika z jej obecnej funkcji jako podstawowego węzła kolejowego na obszarze powiatu oraz znaczenia dla regionalnych i ponadregionalnych podróży pasażerskich. Natomiast Pobiedziska znajdują się poza obszarem objętym Planem Transportowym Powiatu Gnieźnieńskiego, w związku z czym szczegółowe odnoszenie się do organizacji transportu w tym węźle wykracza poza zakres dokumentu.

Jednocześnie wskazane w uwadze Kiskowo, Rybno Wielkie i Łagiewniki Kościelne nie posiadają obecnie czynnych stacji kolejowych, a ewentualne przyszłe przywrócenie lub uruchomienie infrastruktury i przewozów kolejowych na linii nr 377 stanowi uwarunkowanie rozwojowe, którego realizacja zależy od odrębnych decyzji właściwych podmiotów i nie może być traktowana jako istniejący element systemu transportowego.

Nie oznacza to pominięcia w Planie potrzeby integracji transportu autobusowego z koleją. Dokument wskazuje na konieczność koordynacji rozkładów jazdy oraz tworzenia dogodnych powiązań przesiadkowych pomiędzy transportem autobusowym i kolejowym, co pozwala objąć również przyszłe węzły i punkty przesiadkowe, jeżeli ich funkcjonowanie zostanie faktycznie uruchomione.

Z tego względu rozszerzanie obecnego zapisu o szczegółowy katalog miejscowości, w tym miejscowości, w których funkcja kolejowa może zostać przywrócona w przyszłości, nie jest konieczne i nie znajduje uzasadnienia na poziomie strategicznym dokumentu.

Uwaga nr. 24

Zgodnie § 4 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. 2011 Nr 117, poz. 684) część tekstowa planu transportowego powinna określać sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie linii komunikacyjnych na danym obszarze. W projekcie Planu, przedłożonym do konsultacji, nie wskazano tych linii. W przedmiotowym projekcie w ogóle

nie zaproponowano organizacji powiatowych przewozów pasażerskich, mimo, że z diagnozy wynika konieczność zapewnienia takich usług. Dotyczy to w szczególności młodzieży szkolnej z gmin powiatu gnieźnieńskiego, uczęszczającej do szkół ponadpodstawowych na terenie Gniezna, ale również osób nie dysponujących własnymi środkami lokomocji (w tym osób starszych), którzy chcą dostać się do lekarza, urzędu czy zakładu pracy. Obecnie przewozy między gminami a Gnieznem funkcjonują w formule komercyjnej i są realizowane przez przedsiębiorców na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Gnieźnieńskiego. Na niektórych odcinkach są one traktowane jako gminne przewozy pasażerskie i dopasowane przez poszczególne gminy z własnych budżetów ze wsparciem z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Funkcjonowanie wielu przewoźników na terenie powiatu i brak integracji sieci połączeń, jednolitych taryf i wspólnego biletu nie zachęca do korzystania z transportu publicznego. Skutecznym rozwiązaniem byłoby przejęcie przez Powiat Gnieźnieński obowiązków organizatora transportu w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich, ujednolicenie taryf i standardu usług oraz zawarcie stosownych umów z operatorami publicznego transportu zbiorowego. Powiat jako organizator, mógłby skorzystać ze środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz ze wsparcia poszczególnych gmin, udzielonego w formie pomocy finansowej. Przekazany do konsultacji Projekt planu zawiera obszernie opisy aspektów prawnych, dotyczących organizacji transportu publicznego oraz liczne uogólnienia, pomijając przy tym konkretne wymagania, wynikające z art. 12 ust. 1 ustawy z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2025 r. poz. 285 ze zm.), w tym: określenie sieci komunikacyjnej, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, przewidywane finansowanie usług przewozowych, pożądany standard przewozów oraz sposób organizacji systemu informacji dla pasażera. Dokument nie spełnia zatem wymogów wynikających z przepisów prawa.

Uwaga nie została uwzględniona.

Uzasadnienie

Uwaga dotycząca braku wskazania w projekcie Planu Transportowego konkretnych linii komunikacyjnych, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, a także postulatu powierzenia Powiatowi Gnieźnieńskiemu pełnej funkcji organizatora powiatowego publicznego transportu zbiorowego jest niezasadna.

Przede wszystkim należy wskazać, że Plan Transportowy jest dokumentem o charakterze strategicznym i planistycznym, a nie dokumentem wykonawczym przesądzającym o uruchomieniu konkretnych połączeń komunikacyjnych. Określenie w Planie sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, należy rozumieć jako wskazanie kierunków i obszarów obsługi transportowej, które mogą stanowić podstawę organizacji takich przewozów, przy uwzględnieniu rzeczywistych potrzeb transportowych, możliwości finansowych organizatora oraz uwarunkowań organizacyjnych.

Brak wskazania w projekcie Planu zamkniętego katalogu konkretnych linii komunikacyjnych nie oznacza zatem rezygnacji z organizacji powiatowych przewozów pasażerskich, lecz

pozostawia możliwość ich kształtowania i optymalizacji w zależności od zmieniających się potrzeb mieszkańców, dostępnych źródeł finansowania oraz współpracy z gminami.

Należy również rozróżnić ustalenia planu transportowego od późniejszych czynności organizatora, w szczególności dotyczących szczegółowego wyznaczenia tras, częstotliwości kursowania, rozkładów jazdy, wyboru operatorów oraz zawierania umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Elementy te powinny być ustalane na etapie organizacji konkretnych przewozów, z uwzględnieniem aktualnych uwarunkowań społecznych, przestrzennych i finansowych.

Nie można również przyjąć, że sam Plan Transportowy powinien przesądzać o przejęciu przez Powiat Gnieźnieński funkcji organizatora przewozów realizowanych obecnie przez gminy. Zakres kompetencji poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego wynika bezpośrednio z przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, a ewentualne przekazanie określonych zadań lub organizacja wspólnego systemu transportowego wymaga odrębnych decyzji właściwych organów jednostek samorządu terytorialnego oraz odpowiednich porozumień lub innych instrumentów prawnych.

Jednocześnie projekt Planu uwzględnia zdiagnozowane potrzeby mieszkańców, w tym potrzebę zapewnienia dostępności transportowej Gniezna dla mieszkańców gmin powiatu, w szczególności w zakresie dojazdów do szkół ponadpodstawowych, miejsc pracy, placówek ochrony zdrowia i usług publicznych. Plan wskazuje również na potrzebę rozwoju i integracji publicznego transportu zbiorowego, poprawy koordynacji połączeń oraz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

Odnosząc się do kwestii finansowania, należy podkreślić, że możliwość wykorzystania środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych lub pomocy finansowej udzielanej przez gminy może stanowić jeden z instrumentów finansowania przewozów, jednak jej wykorzystanie jest uzależnione od spełnienia warunków wynikających z właściwych przepisów oraz od decyzji organizatora i jednostek samorządu terytorialnego. Sam Plan Transportowy nie przesądza o pozyskaniu ani wysokości tych środków.

Należy także zauważyć, że funkcjonowanie obecnie przewozów komercyjnych oraz przewozów organizowanych przez poszczególne gminy nie wyklucza w przyszłości rozwoju powiatowego systemu transportowego. Przeciwnie, istniejąca sieć przewozów stanowi istotne uwarunkowanie dla planowania przyszłej oferty powiatowej i powinna być uwzględniana przy podejmowaniu decyzji dotyczących ewentualnego uruchamiania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

W związku z powyższym nie znajduje uzasadnienia stwierdzenie, że brak szczegółowego wykazu konkretnych linii komunikacyjnych w projekcie Planu oznacza, iż dokument nie spełnia wymogów ustawowych. Plan określa kierunki rozwoju sieci transportowej i zasady organizacji publicznego transportu zbiorowego, natomiast szczegółowe parametry poszczególnych linii powinny być ustalane na etapie organizowania konkretnych przewozów. Jednocześnie postulowane w uwadze ujednolicenie taryf, wprowadzenie wspólnego biletu oraz pełna integracja wszystkich przewozów realizowanych na obszarze powiatu stanowią możliwe kierunki rozwoju systemu transportowego, jednak ich realizacja wymaga współpracy Powiatu, gmin oraz operatorów i przewoźników oraz podjęcia odrębnych decyzji organizacyjnych i finansowych. Nie mogą one zostać jednostronnie przesądzone w Planie Transportowym.

W konsekwencji uwagę uznaje się za niezasadną i nie uwzględnia się jej w proponowanym zakresie, przy jednoczesnym zachowaniu w Planie kierunków dotyczących rozwoju publicznego transportu zbiorowego, poprawy jego dostępności, integracji przewozów oraz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

Uwaga nr. 25

W celach szczegółowych Planu Transportowego wskazano m.in. „zagwarantowanie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami”. W przesłanych uwagach zaproponowano Uzupełnić zapis poprzez wskazanie, że dostępność transportu publicznego obejmuje nie tylko dostępność techniczną i infrastrukturalną, ale również dostępność ekonomiczną, w szczególności politykę ulg i uprawnień dla osób z umiarkowanym i znacznym stopniem niepełnosprawności.

Uwaga częściowo została uwzględniona.

Uzasadnienie

Dostępność transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami powinna być rozpatrywana w sposób kompleksowy, obejmujący nie tylko dostępność infrastruktury przystankowej, pojazdów i informacji pasażerskiej, ale również możliwość faktycznego korzystania z usług transportowych. Istotnym elementem tak rozumianej dostępności może być również aspekt ekonomiczny, w tym stosowanie ulg i uprawnień do przejazdów, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Jednocześnie nie jest zasadne wskazywanie w treści celu szczegółowego konkretnych stopni niepełnosprawności, tj. umiarkowanego i znacznego, ani przesądzanie w Planie o zakresie ulg taryfowych. Uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego wynikają bowiem z odrębnych przepisów ustawowych, a ich zakres zależy od kategorii osoby uprawnionej oraz spełnienia określonych warunków. Sam stopień niepełnosprawności nie stanowi uniwersalnej podstawy do określenia wysokości lub zakresu ulgi.

Ponadto szczegółowa polityka taryfowa, w tym ewentualne ulgi ustanawiane przez organizatora lub jednostkę samorządu terytorialnego w zakresie pozostawionym jej kompetencji, powinna być określana z uwzględnieniem właściwych przepisów oraz przyjętego modelu organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego.

W związku z powyższym zasadne jest rozszerzenie rozumienia celu dotyczącego dostępności transportu dla osób z niepełnosprawnościami o aspekt ekonomiczny, bez wskazywania konkretnych kategorii stopnia niepełnosprawności oraz bez przesądzania w Planie szczegółowych zasad polityki ulgowej.

Uwaga nr. 26

Rozdział 6 Planu Transportowego dotyczy preferencji wyboru środków transportu wynikających z potrzeb osób niepełnosprawnych. W przesłanych uwagach zaproponowano Dopisać w rozdziale 6, że potrzeby osób z niepełnosprawnościami powinny być uwzględniane także w polityce taryfowej, w tym przez analizę możliwości wprowadzenia lokalnych ulg w

powiatowych przewozach autobusowych dla mieszkańców posiadających znaczny lub umiarkowany stopień niepełnosprawności.

Uwaga częściowo została uwzględniona.

Uzasadnienie

Potrzeby osób z niepełnosprawnościami powinny być analizowane w sposób kompleksowy, obejmujący zarówno dostępność infrastrukturalną i techniczną, dostępność pojazdów, przystanków oraz informacji pasażerskiej, jak również możliwość faktycznego skorzystania z usług transportowych, w tym w wymiarze ekonomicznym.

Jednocześnie nie jest zasadne wprowadzanie do Planu Transportowego zapisu wskazującego wprost na konieczność wprowadzenia lokalnych ulg dla osób posiadających określony stopień niepełnosprawności. Zakres ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym wynika z odrębnych przepisów prawa i nie jest tożsamy z prostym kryterium posiadania umiarkowanego lub znacznego stopnia niepełnosprawności. Obowiązujące przepisy przewidują określone uprawnienia m.in. dla osób niezdolnych do samodzielnej egzystencji, a w niektórych przypadkach również dla innych, szczegółowo określonych kategorii osób.

Ponadto ewentualne ustanowienie dodatkowych, lokalnych ulg taryfowych w powiatowych przewozach autobusowych wymagałoby odrębnej analizy finansowej i organizacyjnej oraz rozstrzygnięcia przez właściwy organ w ramach przyjętego modelu organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego. Tego rodzaju rozwiązanie powinno uwzględniać m.in. przewidywaną liczbę osób uprawnionych, wpływ ulg na przychody z biletów, wysokość rekompensaty oraz możliwości finansowe Powiatu.

Należy również podkreślić, że Plan Transportowy ma charakter strategiczny i kierunkowy, dlatego nie powinien przesądzać o konkretnych rozwiązaniach taryfowych, które mogą wymagać odrębnych uchwał, analiz i decyzji organizatora. Właściwym miejscem dla szczegółowego określenia wysokości i zakresu ewentualnych ulg jest polityka taryfowa przyjęta przez właściwy organ, a nie sam Plan Transportowy.

Zasadne jest natomiast uzupełnienie rozdziału 6 o wskazanie, że przy kształtowaniu systemu transportowego należy uwzględniać również ekonomiczną dostępność usług transportowych dla osób z niepełnosprawnościami, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów dotyczących ulg i uprawnień do przejazdów oraz możliwości zastosowania dodatkowych rozwiązań taryfowych w ramach kompetencji organizatora.

Uwaga nr. 27

W rozdziale 7.3 wskazano, że dostępność transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami jest elementem przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu i komunikacyjnemu oraz warunkiem równego dostępu do edukacji, ochrony zdrowia, rynku pracy i usług publicznych. W przesłanych uwagach zaproponowano uzupełnić rozdział 7.3 o zapis: „Dostępność transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami obejmuje również dostępność taryfową. Organizator powinien analizować i wdrażać rozwiązania ograniczające koszty dojazdów osób z umiarkowanym i znacznym stopniem

niepełnosprawności, w szczególności na leczenie, rehabilitację, badania, do urzędów i usług publicznych.”

Uwaga częściowo została uwzględniona.

Uzasadnienie

Dostępność transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami należy rozumieć kompleksowo. Obejmuje ona nie tylko dostosowanie infrastruktury, pojazdów i informacji pasażerskiej do potrzeb osób o ograniczonej mobilności i szczególnych potrzebach, lecz również możliwość faktycznego korzystania z usług transportowych, w tym w wymiarze ekonomicznym.

Koszt przejazdu może bowiem stanowić jedną z barier w dostępie do edukacji, ochrony zdrowia, rehabilitacji, rynku pracy oraz usług publicznych. Zasadne jest zatem uwzględnienie w Planie potrzeby analizowania ekonomicznej dostępności transportu dla osób z niepełnosprawnościami.

Nie jest natomiast zasadne przyjęcie zapisu w proponowanym brzmieniu, w szczególności w części nakładającej na organizatora obowiązek „wdrażania rozwiązań ograniczających koszty dojazdów” dla osób posiadających umiarkowany lub znaczny stopień niepełnosprawności. Takie sformułowanie przesądzałoby o konieczności zastosowania określonych instrumentów taryfowych, podczas gdy ich wprowadzenie wymaga każdorazowo analizy prawnej, organizacyjnej i finansowej oraz rozstrzygnięcia przez właściwy organ.

Należy również wskazać, że zakres ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym wynika z odrębnych przepisów. Nie można zatem utożsamiać samego posiadania umiarkowanego lub znacznego stopnia niepełnosprawności z automatycznym prawem do określonej ulgi taryfowej. Zakres uprawnień zależy od kategorii osoby uprawnionej oraz spełnienia warunków określonych w przepisach szczególnych.

Jednocześnie należy zachować strategiczny charakter Planu Transportowego. Dokument powinien wskazywać kierunki i zasady rozwoju systemu transportowego, natomiast szczegółowe rozwiązania taryfowe, w tym ewentualne ulgi lokalne, powinny być przedmiotem odrębnych analiz i decyzji właściwego organizatora oraz organów stanowiących.

Uwaga nr. 28

Plan przewiduje ujednolicenie polityki ulg i uprawnień pasażerskich oraz wskazuje znaczenie ulg lokalnych i preferencyjnych rozwiązań dla osób o ograniczonej mobilności. Do powyższego zapisu wpłynęła uwaga, że należy dopisać jako kierunek działania: „W ramach prac nad systemem taryfowo-biletowym należy przeprowadzić analizę kosztów i skutków wprowadzenia lokalnej ulgi lub bezpłatnych przejazdów w powiatowych przewozach autobusowych dla mieszkańców ze znacznym i umiarkowanym stopniem niepełnosprawności, z uwzględnieniem osób, które nie korzystają z ulg senioralnych.”

Uwaga częściowo została uwzględniona.

Uzasadnienie

Zasadne jest uwzględnienie w Planie potrzeby analizowania rozwiązań taryfowych, które mogą ograniczać bariery ekonomiczne w korzystaniu z publicznego transportu zbiorowego przez osoby z niepełnosprawnościami. Analiza taka powinna obejmować w szczególności potencjalną liczbę osób uprawnionych, wpływ określonych ulg na przychody z biletów, skutki dla wysokości rekompensaty oraz możliwości finansowe organizatora.

Jednocześnie nie jest zasadne przesądzanie w Planie o wprowadzeniu bezpłatnych przejazdów lub konkretnej ulgi dla osób posiadających umiarkowany albo znaczny stopień niepełnosprawności. Tego rodzaju rozwiązanie stanowiłoby szczegółową decyzję z zakresu polityki taryfowej i finansowej, wymagającą odrębnej analizy oraz rozstrzygnięcia właściwego organu. Sam Plan Transportowy nie powinien tworzyć zobowiązania do wprowadzenia określonego rozwiązania taryfowego bez wskazania źródła jego finansowania.

Należy również podkreślić, że zakres ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów określają odrębne przepisy. Sam stopień niepełnosprawności nie może być automatycznie utożsamiany z prawem do określonej ulgi w publicznym transporcie zbiorowym. Ewentualne dodatkowe ulgi lokalne mogą być rozważane wyłącznie w granicach kompetencji właściwego organizatora i z uwzględnieniem możliwości finansowych.

Zasadne jest natomiast przyjęcie tego postulatu jako kierunku analitycznego, bez przesądzania wyniku analizy.

Uwaga nr. 29

Plan transportowy wskazuje potrzebę przekazywania informacji o rodzajach biletów, cenach oraz uprawnieniach do ulgowych i bezpłatnych przejazdów. Do powyższego zapisu wpłynęła uwaga, że należy dopisać, że informacje o ulgach ustawowych i lokalnych dla osób z niepełnosprawnościami powinny być prezentowane w sposób prosty, jednolity i dostępny: na stronie internetowej, w aplikacjach, na przystankach, w pojazdach oraz w materiałach informacyjnych operatorów.

Uwaga została uwzględniona.

Uzasadnienie

Dostępność informacji pasażerskiej stanowi istotny element dostępności publicznego transportu zbiorowego. Sama dostępność pojazdów i infrastruktury nie zapewnia bowiem możliwości pełnego korzystania z transportu, jeżeli pasażer nie ma łatwego dostępu do informacji dotyczących taryfy, cen biletów, ulg oraz warunków korzystania z przysługujących uprawnień.

Szczególne znaczenie ma to w przypadku osób z niepełnosprawnościami oraz innych osób ze szczególnymi potrzebami, dla których złożony, niejednolity lub trudno dostępny sposób prezentowania informacji może stanowić dodatkową barierę w korzystaniu z transportu publicznego.

Zasadne jest zatem wskazanie w Planie, że informacje dotyczące rodzajów biletów, cen, ulg ustawowych i lokalnych oraz uprawnień do bezpłatnych przejazdów powinny być prezentowane w sposób jasny, czytelny, jednolity i dostosowany do potrzeb różnych grup pasażerów.

Jednocześnie należy zachować strategiczny charakter Planu. Nie jest konieczne przesądzanie, że każda informacja musi być jednocześnie publikowana we wszystkich wymienionych kanałach. Zakres i forma przekazywania informacji powinny być dostosowane do organizacji systemu transportowego, możliwości technicznych oraz kanałów komunikacji wykorzystywanych przez organizatora i operatorów.

Uwaga nr. 30

W Planie transportowym wskazano kierunki rozwoju transportu publicznego, w tym integrację taryfową dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych. Do powyższego zapisu wpłynęła następująca uwaga, że należy dodać zadanie: „Prowadzenie okresowej analizy potrzeb transportowych osób z niepełnosprawnościami, w tym potrzeb taryfowych, z udziałem mieszkańców, organizacji społecznych oraz jednostek pomocy społecznej.”

Uwaga została uwzględniona.

Uzasadnienie

Potrzeby osób z niepełnosprawnościami nie mają charakteru stałego i mogą zmieniać się wraz ze zmianami demograficznymi, przestrzennymi, organizacyjnymi oraz rozwojem systemu transportowego. Z tego względu ich prawidłowe rozpoznanie powinno stanowić element bieżącego doskonalenia oferty publicznego transportu zbiorowego.

Okresowa analiza potrzeb pozwala na identyfikowanie istniejących barier w korzystaniu z transportu, zarówno w zakresie dostępności infrastruktury i taboru, jak również częstotliwości i przebiegu połączeń, informacji pasażerskiej, organizacji przesiadek oraz dostępności ekonomicznej i taryfowej. Może tym samym stanowić podstawę do podejmowania racjonalnych decyzji dotyczących dalszego rozwoju systemu transportowego.

Za zasadne należy również uznać wykorzystanie w tym procesie wiedzy i doświadczeń osób bezpośrednio korzystających z transportu oraz podmiotów mających kontakt z osobami z niepełnosprawnościami. Udział mieszkańców, organizacji społecznych oraz właściwych jednostek pomocy społecznej może pozwolić na lepsze rozpoznanie rzeczywistych potrzeb i barier, których identyfikacja wyłącznie na podstawie danych statystycznych może być niewystarczająca.

Jednocześnie proponuje się zachować strategiczny charakter zapisu i nie przesądzać o konkretnej metodzie ani częstotliwości prowadzenia analiz. Sposób pozyskiwania informacji powinien być dostosowany do potrzeb i możliwości organizatora oraz może obejmować m.in. badania ankietowe, konsultacje społeczne, analizę zgłoszeń pasażerów oraz współpracę z właściwymi instytucjami i organizacjami.

Uwaga nr. 31

Konsultowany Plan, który zgonie z zapisami rozdziału 1 Przedmiot opracowania „Niniejszy plan transportowy jest ukierunkowany na rozwój i doskonalenie funkcjonowania transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim dla podnoszenia jakości życia mieszkańców, przy równoczesnej poprawie efektywności i konkurencyjności zbiorowego transportu publicznego” nie jest odpowiedzią na te założenia.

Uwaga nie została uwzględniona.

Uzasadnienie

Przedmiotowy Plan Transportowy jest zgodny z założeniami określonymi w rozdziale 1, a jego treść stanowi odpowiedź na wskazany cel, którym jest rozwój i doskonalenie funkcjonowania transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim, ukierunkowane na podnoszenie jakości życia mieszkańców oraz poprawę efektywności i konkurencyjności transportu zbiorowego.

Plan został opracowany w oparciu o diagnozę obecnego stanu systemu transportowego, obejmującą m.in. analizę istniejącej sieci połączeń, dostępności transportowej, potrzeb i preferencji mieszkańców, uwarunkowań demograficznych i przestrzennych oraz funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Wnioski z przeprowadzonej diagnozy stanowią podstawę do określenia kierunków dalszego rozwoju systemu.

W dokumencie wskazano szereg działań i kierunków odpowiadających założeniom określonym w rozdziale 1, w szczególności dotyczących:

- ✓ poprawy dostępności transportowej mieszkańców, w tym przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu,
- ✓ dostosowania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców,
- ✓ poprawy koordynacji i integracji różnych form transportu,
- ✓ zwiększania roli transportu zbiorowego jako alternatywy dla indywidualnego transportu samochodowego,
- ✓ poprawy dostępności transportu dla osób z niepełnosprawnościami i innych osób ze szczególnymi potrzebami,
- ✓ rozwoju infrastruktury przesiadkowej i integracji transportu autobusowego z transportem kolejowym,
- ✓ poprawy jakości informacji pasażerskiej,
- ✓ rozwijania rozwiązań taryfowych i integracyjnych,
- ✓ racjonalizacji organizacji przewozów oraz wykorzystania dostępnych instrumentów finansowania publicznego transportu zbiorowego.

Plan nie ogranicza się zatem do opisu istniejącego stanu, lecz na podstawie przeprowadzonej diagnozy identyfikuje problemy i potrzeby transportowe oraz określa kierunki ich rozwiązania. Tym samym spełnia funkcję strategiczną, dla której zasadnicze znaczenie ma wyznaczenie pożądanych kierunków rozwoju systemu, a nie zagwarantowanie realizacji każdego wskazanego działania w okresie obowiązywania dokumentu.

Należy również podkreślić, że poprawa jakości i konkurencyjności transportu zbiorowego jest procesem wieloletnim, zależnym nie tylko od ustaleń Planu, lecz także od możliwości finansowych organizatora, współpracy z gminami, dostępności środków zewnętrznych, decyzji operatorów oraz zmieniających się potrzeb mieszkańców. Plan tworzy zatem ramy strategiczne dla podejmowania kolejnych działań organizacyjnych, inwestycyjnych i finansowych.

W związku z powyższym nie znajduje uzasadnienia stwierdzenie, że konsultowany Plan nie odpowiada założeniom określonym w rozdziale 1. Przeciwnie, przeprowadzona diagnoza, identyfikacja problemów i potrzeb oraz określone cele i kierunki rozwoju tworzą spójny system działań ukierunkowanych na podnoszenie jakości życia mieszkańców oraz poprawę

dostępności, jakości, efektywności i konkurencyjności transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim.

Uwaga nr. 32

Brak informacji m.in. o funkcjonowaniu gminnych linii komunikacyjnych tworzących powiatowy transport zbiorowy, ich zakresu, danych ilościowych kursów, przewiezionych pasażerów, częstotliwości, kosztów biletów i kosztów ponoszonych przez budżety gmin. Brak informacji o zawartych porozumieniach międzygminnych mających na celu poprawę jakości i dostępność transportu zbiorowego mieszkańców gmin ukierunkowanych na korzystanie z transportu zbiorowego.

Uwaga nie została uwzględniona.

Uzasadnienie

Wbrew przedstawionemu stanowisku, Plan Transportowy zawiera informacje dotyczące funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego, w zakresie niezbędnym do przeprowadzenia diagnozy systemu transportowego i określenia kierunków jego dalszego rozwoju.

W ramach opracowania przeanalizowano m.in. istniejącą organizację transportu publicznego, funkcjonujące połączenia, zakres obsługi poszczególnych obszarów, dostępność komunikacyjną oraz rolę poszczególnych organizatorów i przewoźników. Informacje te zostały wykorzystane do oceny aktualnego stanu systemu oraz identyfikacji jego najważniejszych problemów i potrzeb.

Plan zawiera również dane ilościowe i jakościowe dotyczące funkcjonowania transportu zbiorowego, w zakresie danych możliwych do pozyskania i zweryfikowania na etapie opracowywania dokumentu. Uwzględniono m.in. informacje dotyczące liczby i charakteru połączeń, częstotliwości kursowania, dostępności transportowej poszczególnych obszarów oraz wyników badań potrzeb i preferencji transportowych mieszkańców.

Należy jednocześnie podkreślić, że nie wszystkie wskazane w uwadze dane są gromadzone w jednolitym systemie przez Powiat Gnieźnieński. Dane dotyczące szczegółowych kosztów funkcjonowania poszczególnych gminnych linii, liczby pasażerów przewiezionych na konkretnych liniach czy kosztów ponoszonych przez poszczególne budżety gmin pozostają przede wszystkim w dyspozycji poszczególnych organizatorów i operatorów. Brak możliwości uzyskania lub pełnej weryfikacji określonych danych szczegółowych nie może być utożsamiany z brakiem diagnozy systemu transportowego w Planie.

W odniesieniu do porozumień międzygminnych należy wskazać, że Plan uwzględnia organizacyjne i prawne uwarunkowania współpracy jednostek samorządu terytorialnego oraz funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego. Przedmiotem Planu nie jest natomiast sporządzenie pełnego rejestru wszystkich umów i porozumień zawartych przez poszczególne gminy, jeżeli nie mają one bezpośredniego znaczenia dla strategicznych ustaleń dokumentu.

Istotne jest również rozróżnienie pomiędzy powiatowym publicznym transportem zbiorowym a przewozami organizowanymi przez poszczególne gminy. Sam fakt funkcjonowania linii

gminnych, których przebieg może obejmować więcej niż jedną jednostkę samorządu terytorialnego lub które zapewniają dowóz do miejscowości powiatowych, nie oznacza automatycznie, że stanowią one „powiatowy transport zbiorowy” w rozumieniu przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Zakres informacji przedstawionych w Planie został dostosowany do strategicznego charakteru dokumentu. Celem Planu nie jest stworzenie szczegółowej, bieżącej ewidencji wszystkich linii, kursów, pasażerów i kosztów ponoszonych przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego, lecz przeprowadzenie kompleksowej diagnozy systemu transportowego i określenie kierunków jego rozwoju.

W związku z powyższym stwierdzenie o braku informacji dotyczących funkcjonowania transportu zbiorowego oraz współpracy międzygminnej nie znajduje potwierdzenia w treści Planu. Zakres informacji zawartych w dokumencie jest wystarczający do realizacji jego funkcji diagnostycznej i strategicznej, a dostępne dane zostały wykorzystane w analizach i formułowaniu wniosków oraz kierunków rozwoju transportu publicznego.

Uwaga nr. 33

Konsultowany Plan nie opiera się na aktualnych danych dot. m.in. korzystania przez pasażerów z dworca kolejowego w Gnieźnie, potoków pasażerskich czy ilości kursujących składów pociągów pomiędzy stacjami Poznań Główny a Gniezno.

Uwaga nie została uwzględniona.

Uzasadnienie

Plan Transportowy został opracowany na podstawie danych dostępnych na etapie jego przygotowywania, pochodzących z właściwych źródeł oraz materiałów przekazanych przez podmioty uczestniczące w funkcjonowaniu systemu transportowego. Zakres danych wykorzystanych w dokumencie został dostosowany do celu i charakteru opracowania oraz umożliwił przeprowadzenie diagnozy systemu transportowego i określenie kierunków jego dalszego rozwoju.

Należy podkreślić, że Plan Transportowy jest dokumentem o charakterze strategicznym i wieloletnim, a nie bieżącym raportem statystycznym. Z tego względu nie ma obowiązku, aby wszystkie dane wykorzystane w dokumencie odpowiadały stanowi na dzień zakończenia konsultacji społecznych. Dane statystyczne i eksploatacyjne, w szczególności dotyczące potoków pasażerskich czy liczby realizowanych kursów, są zmienne w czasie i zależą m.in. od rozkładów jazdy, zmian oferty przewozowej, sezonowości oraz uwarunkowań organizacyjnych.

W przypadku transportu kolejowego szczególnie istotne jest również to, że szczegółowe dane dotyczące potoków pasażerskich, liczby pasażerów korzystających z poszczególnych stacji czy struktury przewozów znajdują się w dyspozycji właściwych zarządców infrastruktury, organizatorów i przewoźników i nie zawsze są publikowane w układzie umożliwiającym ich bezpośrednie wykorzystanie w planach transportowych.

Celem Planu nie jest również prowadzenie bieżącego monitoringu wszystkich parametrów funkcjonowania transportu kolejowego. Dane dotyczące liczby kursów pociągów czy wielkości

potoków pasażerskich stanowią element diagnozy i uwarunkowanie planowania, natomiast ustalenia Planu opierają się przede wszystkim na identyfikacji potrzeb transportowych, dostępności komunikacyjnej oraz określeniu kierunków rozwoju systemu.

Jednocześnie należy wskazać, że ewentualne pojawienie się nowszych danych w toku dalszego funkcjonowania systemu transportowego nie powoduje automatycznie konieczności każdorazowej aktualizacji Planu. Dokument tego rodzaju powinien być aktualizowany w przypadku wystąpienia istotnych zmian uwarunkowań wpływających na przyjęte kierunki rozwoju transportu, a nie w związku z każdą zmianą danych statystycznych lub eksploatacyjnych.

Wykorzystanie w Planie danych z różnych okresów jest zatem naturalną konsekwencją procesu przygotowania dokumentu strategicznego i nie oznacza braku jego aktualności. Kluczowe znaczenie ma to, czy zgromadzone dane pozwalają na prawidłową identyfikację problemów, potrzeb transportowych oraz kierunków rozwoju systemu, co w przypadku przedmiotowego Planu zostało zapewnione.

Uwaga nr. 34

Plan w rozdziale 1.2. zawiera część planistyczną, obejmującą finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądaný standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Takich rozwiązań niniejszy Plan nie zawiera.

Uwaga nie została uwzględniona.

Uzasadnienie

Wbrew przedstawionemu stanowisku, przedmiotowy Plan Transportowy zawiera część planistyczną obejmującą wszystkie wskazane obszary, a rozwiązania w tym zakresie zostały przedstawione w odpowiednich rozdziałach dokumentu.

W szczególności Plan obejmuje:

- **zasady i możliwości finansowania publicznego transportu zbiorowego**, w tym analizę dostępnych źródeł finansowania oraz instrumentów wspierających rozwój przewozów, w szczególności środków własnych jednostek samorządu terytorialnego, środków zewnętrznych oraz Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych;
- **planowaną ofertę przewozową**, określającą kierunki kształtowania sieci połączeń, poprawy dostępności transportowej oraz dostosowania oferty do zdiagnozowanych potrzeb mieszkańców;
- **pożądany standard usług przewozowych**, obejmujący m.in. dostępność transportu, częstotliwość i regularność przewozów, dostępność dla osób z niepełnosprawnościami i osób ze szczególnymi potrzebami, jakość taboru, bezpieczeństwo oraz dostępność i jakość informacji pasażerskiej;
- **zasady organizacji rynku przewozów**, w tym kompetencje organizatorów, zasady współpracy jednostek samorządu terytorialnego, możliwe formy organizacji przewozów oraz zasady współpracy z operatorami i przewoźnikami;

- **kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego**, wynikające z przeprowadzonej diagnozy i identyfikacji potrzeb transportowych, obejmujące m.in. poprawę dostępności komunikacyjnej, przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu, integrację transportu autobusowego i kolejowego, rozwój węzłów przesiadkowych, poprawę dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz rozwój systemów informacji pasażerskiej.

Należy przy tym podkreślić, że część planistyczna dokumentu nie musi przyjmować formy szczegółowego harmonogramu realizacji poszczególnych przedsięwzięć ani zawierać zamkniętego katalogu konkretnych linii, kursów czy inwestycji wraz z przypisanymi kwotami. Plan Transportowy jest dokumentem strategicznym, dlatego jego rolą jest określenie pożądanego modelu rozwoju systemu transportowego, kierunków działań oraz zasad jego organizacji, przy uwzględnieniu uwarunkowań prawnych, organizacyjnych i finansowych.

Plan uwzględnia również fakt, że realizacja poszczególnych działań będzie uzależniona od aktualnych możliwości finansowych Powiatu i gmin, dostępności środków zewnętrznych, wyników analiz szczegółowych oraz decyzji właściwych organów jednostek samorządu terytorialnego. Z tego względu nie jest zasadne traktowanie braku szczegółowego przypisania środków do każdego przyszłego przedsięwzięcia jako braku części planistycznej.

Co istotne, część planistyczna została opracowana w powiązaniu z przeprowadzoną diagnozą. Zidentyfikowane problemy i potrzeby transportowe znajdują odzwierciedlenie w określonych celach, standardach oraz kierunkach rozwoju transportu publicznego, dzięki czemu dokument zachowuje spójność pomiędzy częścią diagnostyczną a planistyczną.

W konsekwencji stwierdzenie, że Plan nie zawiera rozwiązań dotyczących finansowania rozwoju transportu, planowanej oferty przewozowej, standardów usług, zasad organizacji rynku oraz kierunków rozwoju transportu publicznego, nie znajduje potwierdzenia w treści dokumentu.

Uwaga nr 35

Proszę o usunięcie na str. 36 Planu z wykazu wsi na terenie gminy Gniezno wsi Brody.

Uwaga została uwzględniona.