



Raport Nr 2/2015



Projekt realizowany w ramach programu
Obywatele dla Demokracji, finansowanego z Funduszy EOG

Plany Transportowe województw w Polsce

zgodność z wymogami prawa,
dobre i złe praktyki



Warszawa
lipiec 2015

Plany Transportowe województw w Polsce

Zgodność z wymogami prawa, dobre i złe praktyki

Przygotowanie raportu: Centrum Zrównoważonego Transportu
Autor: Krzysztof Rytel
Publikacja: lipiec 2015 r.



*Projekt realizowany w ramach
programu Obywatele dla Demokracji,
finansowanego z Funduszy EOG.*

Spis treści

1. WPROWADZENIE.....	5	
2. DATY UCHWALENIA PLANÓW	7	
3. WYKONAWCY PLANÓW TRANSPORTOWYCH	8	
4. ZGODNOŚĆ PLANÓW Z PRZEPISAMI PRAWA.....	9	
5. JAKOŚĆ ZASTOSOWANYCH ROZWIĄZAŃ.....	13	
6. TYPOWE BŁĘDY.....	15	
7. DOBRE PRAKTYKI	17	
8. OCENA POSZCZEGÓLNYCH PLANÓW	19	
	DOLNOŚLĄSKIE	19
	KUJAWSKO-POMORSKIE	21
	LUBELSKIE	23
	LUBUSKIE	26
	ŁÓDZKIE	28
	MAŁOPOLSKIE	32
	MAZOWIECKIE	35
	OPOLSKIE	38
	PODKARPACKIE	40
	PODLASKIE	44
	POMORSKIE	46
	ŚLĄSKIE	48
	ŚWIĘTOKRZYSKIE	50
	WARMIŃSKO-MAZURSKIE	53
	WIELKOPOLSKIE	55
	ZACHONIOPOMOSKIE	60

1. WPROWADZENIE

Dnia 16 grudnia 2010 r. sejm uchwalił ustawę o publicznym transporcie zbiorowym (**dalej: ustawa o ptz**). Ustawa ta, jak zapisano w jej artykule 1, "określa zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie nadgranicznej w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej."

Jednym z kluczowych nowych narzędzi wprowadzonych ustawą o ptz są plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (**dalej w skrócie: plany**).

Plany takie, stanowiące akty prawa miejscowego, uchwalają (art. 9):

1) gminy:

- a) liczące co najmniej 50.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
- b) którym powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

2) związki międzygminne obejmujące obszar liczący co najmniej 80.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;

3) powiaty:

- a) liczące co najmniej 80.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- b) którym powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

4) związki powiatów obejmujące obszar liczący co najmniej 120.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

5) województwa:

- a) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
- b) którym powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

6) minister właściwy do spraw transportu – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Przedmiotem niniejszego raportu jest analiza planów transportowych szczebla wojewódzkiego - pod kątem ich zgodności z wymogami prawa, a także jakości przyjętych rozwiązań. W pierwszej

kolejności przeanalizowano spełnienie wymogów przepisów ustawy o ptz oraz rozporządzenia z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (**dalej: rozporządzenie o planach**), w tym w zakresie terminu uchwalenia planu. W drugiej kolejności przeanalizowano jakość zastosowanych rozwiązań oraz wybrano najlepsze praktyki spośród zastosowanych w poszczególnych dokumentach. Wskazano także powtarzające się błędy i rozwiązania oceniane przez CZT nisko w świetle dobrej praktyki krajowej i zagranicznej.

W ostatniej części umieszczono indywidualne podsumowania każdego dokumentu wg schematu:

1. Zalety.
2. Wady.
3. Przedmiot standardów określonych w planie.

2. DATY UCHWALENIA PLANÓW

Ustawa o ptz wyznacza termin uchwalenia jedynie planu transportowego krajowego dla kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych i wynosi on 18 miesięcy od wejścia w życie ustawy, czyli upłynął 1 września 2012 r (plan ten ostatecznie ogłoszono w rozporządzeniu z dnia 9 października 2012 r.). Dla pozostałych planów transportowych (uchwalanych przez samorządy) nie ma określonego terminu ich uchwalenia. Natomiast z treści art. 24 ust. 2 i art. 84 ust. 2 wynika, że po 1 marca 2014 r. organizator może zawierać umowy na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego tylko w zakresie linii lub sieci komunikacyjnych ujętych w planie transportowym. Brak planu transportowego uniemożliwia zawieranie umów po 1 marca (a długość umów zawieranych przed tym terminem bez planu transportowego była ograniczona do 3 lat).

W poniższej tabeli przedstawiono daty uchwalenia planów transportowych w poszczególnych województwach.

Tabela 1. Daty uchwalenia poszczególnych planów transportowych.

Lp	Województwo	Data uchwalenia	Okres bez możliwości zawierania umów
1	Dolnośląskie	30.10.2014	1.03.2014 - 30.10.2014
2	Kujawsko-Pomorskie	30.10.2014	1.03.2014 - 30.10.2014
3	Lubelskie	14.07.2014	1.03.2014 - 14.07.2014
4	Lubuskie	16.09.2014	1.03.2014 - 16.09.2014
5	Łódzkie	27.10.2015	1.03.2014 - 27.10.2015
6	Małopolskie	27.10.2014	1.03.2014 - 27.10.2014
7	Mazowieckie	28.11.2014	1.03.2014 - 28.11.2014
8	Opolskie	22.07.2014	1.03.2014 - 22.07.2014
9	Podkarpackie	22.04.2014	1.03.2014 - 22.04.2014
10	Podlaskie	29.11.2013	-
11	Pomorskie	24.02.2014	-
12	Śląskie	31.08.2015	1.03.2014 - 31.08.2015
13	Świętokrzyskie	27.10.2014	1.03.2014 - 27.10.2014
14	Warmińsko-Mazurskie	24.09.2013	-
15	Wielkopolskie	26.10.2015	1.03.2014 - 26.10.2015
16	Zachodniopomorskie	24.06.2014	1.03.2014 - 24.06.2014

Jak widać jedynie 3 województwa uchwaliły swoje plany w terminie. Pozostałe z powodu późnego uchwalenia planu transportowego szereg województw nie miał możliwości zawierania umów z operatorami przez okres wielu miesięcy, zazwyczaj około pół roku. Trzy województwa: łódzkie, śląskie i wielkopolskie uchwaliły ten dokument dopiero w drugiej połowie 2015 roku. Umowy zawarte we wskazanych okresach mogą zostać unieważnione.

3. WYKONAWCY PLANÓW TRANSPORTOWYCH

W większości przypadków urzędy marszałkowskie zlecały przygotowanie planów transportowych specjalistycznym firmom konsultingowym. W poniższej tabeli zebrano informacje o wykonawcach planów oraz datach rozstrzygnięcia przetargów.

Tabela 2. Wykonawcy poszczególnych planów transportowych.

Lp	Województwo	Wykonawca	Rozstrzygnięcie przetargu
1	Dolnośląskie	Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu. Po rozwiązaniu umowy zespół urzędników	30.07.2013
2	Kujawsko-Pomorskie	Fundacja "Rozwój UTP"	8.03.2013
3	Lubelskie	Konsorcjum: Trako Marek Wierzbicki / „Trako” Wierzbicki i Wspólnicy Spółka Jawna	9.10.2012
4	Lubuskie	zespół urzędników	-
5	Łódzkie	REFUNDA Sp. z o.o.	13.08.2014
6	Małopolskie	Konsorcjum: Politechnika Krakowska (L)/ PBS Sp. z o. o./ Jan Friedberg - Projektowanie dróg i doradztwo w zarządzaniu/ EKKOM Sp. z o. o./ International Management Services Sp. z o. o.	Bez przetargu
7	Mazowieckie	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Krakowie	3.01.2014
8	Opolskie	Blue Ocean Business Consulting sp. z o.o.	9.04.2013
9	Podkarpackie	Blue Ocean Business Consulting sp. z o.o.	Bez przetargu
10	Podlaskie	Biuro Inżynierii Transportu Pracownie Projektowe Cejrowski & Krych – sp. j.	05.11.2012
11	Pomorskie	Konsorcjum Fundacji Rozwoju Inżynierii Lądowej i Politechniki Gdańskiej	17.09.2013
12	Śląskie	Ove Arup & Partners International Limited Wielka Brytania - Oddział w Polsce	6.12.2012
13	Świętokrzyskie	zespół pracowników	-
14	Warmińsko-Mazurskie	Blue Ocean Business Consulting sp. z o.o.	19.09.2012
15	Wielkopolskie	Konsorcjum naukowo-badawcze: Politechnika Poznańska, Instytut Logistyki i Magazynowania, Imagine Advertising.	Bez przetargu
16	Zachodniopomorskie	TRAKO/Refunda	11.06.2013

W przypadku województwa małopolskiego i wielkopolskiego zamówień dokonano bezprzetargowo powołując się na art. 4 lit. e) ustawy prawo zamówień publicznych (usługi w zakresie badań naukowych).

W przypadku województwa lubuskiego i świętokrzyskiego plany wykonano własnymi siłami urzędów. Podobnie ostatecznie stało się w przypadku woj. dolnośląskiego, które rozwiązało umowę z pierwszym wykonawcą.

4. ZGODNOŚĆ PLANÓW Z PRZEPISAMI PRAWA

Wymogi co do zawartości planu transportowego zawarte są w art. 12 ustawy o ptz, a także w rozporządzeniu z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, którego wydanie wynika z delegacji zawartej w art. 12 ust. 5 ustawy. Rozporządzenie to określa przede wszystkim że plan powinien zawierać następujące elementy:

1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie linii komunikacyjnych na danym obszarze;

2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych, z uwzględnieniem w szczególności:

a) lokalizacji obiektów użyteczności publicznej,

b) gęstości zaludnienia obszaru objętego planem transportowym,

c) zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego;

3) przewidywane finansowanie usług przewozowych, w tym:

a) źródła finansowania,

b) formy finansowania;

4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w szczególności propozycje dotyczące wyboru rodzaju tych środków, uwzględniając infrastrukturę transportową znajdującą się na obszarze objętym planem transportowym;

5) zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego, zwanego dalej „operatorem”;

6) pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie standardu przewozów i jakości usług przewozowych, uwzględniając potrzebę zapewnienia w szczególności:

a) ochrony środowiska naturalnego,

b) dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,

c) dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej;

7) przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera, w tym uwzględniając potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji w zakresie:

a) godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu,

b) obowiązujących opłat za przejazd,

- c) obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- d) węzłów przesiadkowych,
- e) koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu,
- f) regulaminów przewozu osób;
- 8) kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- 9) część rysunkową

Poniżej zamieszczono tabelę w której zestawiono sposób spełnienia powyższych wymagań przez plany transportowe poszczególnych województw.

Tabela 3. Zgodność poszczególnych planów transportowych z wymogami prawa.

	Dolnośląskie	Kujawsko-Pomorskie	Lubelskie	Lubuskie	Łódzkie	Małopolskie	Mazowieckie	Opolskie	Podkarpackie	Podlaskie	Pomorskie	Śląskie	Świętokrzyskie	Warmińsko-Mazurskie	Wielkopolskie	Zachodniopomorskie
Wskazanie linii komunikacyjnych na których planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej - kolejowych	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Wskazanie linii komunikacyjnych na których planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej - autobusowych	+	+	+	+	+/-	+/-	+/-	+	+	+	+	-	+	+	+	+
Ocena potrzeb przewozowych	+	+	+/-	+	-	+	+/-	+	+/-	+	+	-	+/-	+	+/-	+
Prognoza potrzeb przewozowych	-	+	+/-	-	-	+	+/-	+	+	+	+	+/-	-	+/-	+/-	+
Wskazanie lokalizacji obiektów użyteczności publicznej	-	+	+	+	-	+	+/-	+	+/-	+	-	+	+	+	+/-	+
Przedstawienie gęstości zaludnienia obszaru objętego planem	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-	+	+	+	-	+
Uwzględnienie w ocenie dostępności dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	+	+/-	+/-	-	-	+	+	+	+/-	+	-	+	+	+	-	+
Określenie źródeł finansowania usług przewozowych	-	+	+	+	+/-	+/-	+	+	+	+	+	+	+	+	+/-	+
Określenie formy finansowania usług przewozowych	-	+/-	+	+	+	+/-	+	+	+	+	+/-	+/-	+/-	+/-	+	+
Preferencje wyboru rodzajów środków transportowych	+	+/-	+	+	+	+	+/-	+	+/-	+	+	+	+	+	+	+
Propozycje wyboru środków transportowych uwzględniając istniejącą infrastrukturę transportową	+	+	+/-	+	+/-	+	+	+	+	+/-	+	+	+	+/-	+	+
Zasady organizacji przewozów	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+/-	+	-	+	+
Przewidywany tryb wyboru operatora	-	+/-	+	+	+	+/-	+	+/-	+	+	+/-	+/-	+/-	+/-	+	+
Określenie standardu przewozów i jakości usług przewozowych	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Standardy uwzględniają potrzebę zapewnienia ochrony środowiska naturalnego	+	+	+/-	-	+	-	+	+	+	+	+	+	+	P+/-	+	+/-
Standardy uwzględniają dostęp do ptz dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+	+	+/-	+/-	+/-	+	P+/-	+	P+/-	P+/-	+/-
Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera zapewnia dostęp do informacji w zakresie:																
- godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu,	+	+	+	+	+	+	+	+	+/-	+	+	+	+/-	+	-	+
- obowiązujących opłat za przejazd,	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
- obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,	-	+	+	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-
- węzłów przesiadkowych,	+	+	+	+	+	+	+	+	-	+/-	+	+	+	+	+	+
- koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu,	+	+/-	-	-	+	+/-	+	-	-	-	+/-	+/-	+/-	+/-	+	-
- regulaminów przewozu osób;	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Kierunki rozwoju ptz	+	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-	-	+

+ spełnienie wymagania, - brak spełnienia wymagania, +/- formalnie spełnienie wymagania, ale merytorycznie w bardzo małym stopniu - szczegóły: patrz opisy poszcz. planów.

Jak łatwo zauważyć trudno znaleźć plan, który spełniałby równocześnie wszystkie z wyżej wymienionych wymogów. Kilka planów (i to często zawierających bardzo dobre rozwiązania) nie spełnia prostych wydawałoby się wymogów - przedstawienia lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, czy gęstości zaludnienia.

Równie trudnym okazał się przepis o sposobie organizowania systemu informacji dla pasażera - z uwagi na dużą liczbę podpunktów, większość planów nie spełnia co najmniej 1-2 z nich.

W tym kontekście należy wymienić jako przykład przeciwny plan woj. warmińsko-mazurskiego (którego przyjęte rozwiązania w części planistycznej są bardzo słabe), który właściwie zawiera wszystkie wymagane elementy (oprócz jednego - kierunków rozwoju ptz), tylko, że w formie często karykaturalnie okrojonej. Przykładowo bardzo lakonicznie wyznaczono zasady organizowania przewozów (a zatem i finansowania przewozów użyteczności publicznej). Poświęcony trybowi wyboru operatora rozdział 13.2 (str. 114) zawiera tylko jedno zdanie (!). Cytujemy je w całości:

„Operator dla określonych niniejszym planem połączeń komunikacyjnych, zarówno kolejowych jak i drogowych, zostanie wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, ze zm.)”

5. JAKOŚĆ ZASTOSOWANYCH ROZWIĄZAŃ

Oczywiście ważne jest nie tylko formalne spełnianie wymogów prawnych, ale także jakość zapewnionych materiałów analitycznych, a przede wszystkim zapisanych w planach rozwiązań. W kolejnej tabeli oceniono właśnie jakość poszczególnych elementów planów.

Tabela 4. Jakość rozwiązań w poszczególnych planach transportowych.

	Dolnośląskie	Kujawsko-Pomorskie	Lubelskie	Lubuskie	Łódzkie	Małopolskie	Mazowieckie	Opolskie	Podkarpackie	Podlaskie	Pomorskie	Śląskie	Świętokrzyskie	Warmińsko-Mazurskie	Wielkopolskie	Zachodniopomorskie
Ocena potrzeb transportowych w oparciu o dane o frekwencji w pociągach	+	-	+	+/-	-	+	+	+	+/-	-	-	-	+/-	+/-	-	+
Ocena potrzeb transportowych w oparciu o dane o frekwencji w autobusach	-	-	+	-	-	+	-	+	-	-	-	-	+/-	+/-	-	+
Prognoza potrzeb przewozowych w oparciu o model komputerowy	-	+	-	-	-	+	-	-	-	+	+	+/-	-	-	+/-	?
Wykluczenie dublowania się linii autobusowych i kolejowych	+	-	-	-	+	+	+	+/-	-	-	+	+	+	+/-	+	+
Dostępność każdego miasta powiatowego do PTZ	+	+	+	+/-	+/-	+/-	-	+	+	+	+	-	+	+	+	+
Bogate połączenia między miastami powiatowymi z pominięciem miasta wojewódzkiego	+	+	+	+/-	-	-	-	+	-	+	+	-	+/-	+	+	+
Wspólny bilet	+	+	+	-	+/-	+	+/-	+	+/-	+/-	+	+/-		-	+	+
Realizacja wytycznych planu ogólnopolskiego (skomunikowania w węzłach)	+	-	+	-	-	+	+	+	+	-	+	-	-	-	-	+
Wytyczne dla planów niższego szczebla	+/-	+/-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+/-
Dostępność taboru dla osób PRM	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+	+	+	+/-	+	+	+/-	+	+/-	+/-	+/-
Dostępność całego taboru dla osób o ograniczonej mobilności	-	-	-	-	-	+/-	+	-	-	-	+	-	+/-	+/-	-	-
% kursów w kom. autobusowej	P	10	25	P	P	P	100	30P	20	20	100	P	P	P	P	część
Standardy określają częstotliwość	+	+	+	+	-	+	+	+	+	+	+	-	-	+	+	+
- w tym w szczycie	+	-	+	-	-	+	+	+	+	+	+	-	-	+/-	-	+
- w tym poza szczytem/w dni wolne	+	-	+	+	-	+	+	+	-	-	+	-	-	+/-	-	+
- w tym w dni wolne	+	+	+	+	-	+	+	+	+	+	+	-	-	+/-	-	+/-
Standardy wymagają skomunikowań	+	-	+	+/-	-	+	+	+	+	-	+/-	-	-	-	-	+/-
Standardy wymagają ruchu cyklicznego / taktu	+	-	+	-	-	-	+	+	-	-	+/-	-	+/-	-	-	+/-
Możliwość uruchomienia nieczynnych ob. linii bez zm. planu	+	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+/-	+	-	+/-	+/-
Zarząd Przewozów Wojewódzkich	+	+	+	-	+	+	+/-	-	-	-	+	-	+/-	-	+	-
Zapewnienie komunikacji na odcinkach stykowych	+	+	+	+	+/-	+	+	+	+/-	+	+	+	+	+/-	+/-	+

+ spełnienie kryterium, - brak spełnienia kryterium, +/- częściowe spełnienie kryterium, P - preferencje, zalecenie, a nie wymóg

6. TYPOWE BŁĘDY

Jeśli chodzi o sposób wykonania części diagnostycznych oraz zaplanowanych rozwiązań w szeregu przypadków należy skrytykować autorów poszczególnych planów. Najbardziej typowe i często powtarzające się wady planów:

- Ocena potrzeb transportowych wykonywana bez pomiarów potoków pasażerskich w pojazdach komunikacji publicznej lub modeli ruchu (Kujawsko-Pomorskie, Łódzkie, Podlaskie, Pomorskie, Śląskie, Wielkopolskie), albo tylko w oparciu o pomiary w komunikacji kolejowej (bez pomiarów w komunikacji drogowej - Mazowieckie, Lubuskie, Podkarpackie) albo w oparciu o pomiary niepełne - tylko części kursów (np. Podkarpackie, Warmińsko-Mazurskie). Tylko w przypadku kilku województw plan daje kompleksowe dane o obecnym i prognozowanym popycie na przewozy zarówno kolejowe, autobusowe, jak i transportem indywidualnym.
- Wyznaczenie linii użyteczności publicznej w taki sposób, że linie autobusowe dublują linie kolejowe (Kujawsko-Pomorskie, Lubelskie, Podkarpackie, Podlaskie). Powoduje to obniżenie rentowności połączeń kolejowych oraz nie sprzyja zapewnieniu wysokiej częstotliwości w ruchu kolejowym.
- Brak objęcia siecią użyteczności publicznej wszystkich miast powiatowych w województwie - np. przypadek Mazowieckiego, gdzie wyznaczono jedynie 2 linie w transporcie drogowym.
- Brak integracji taryfowej (wspólnego biletu) - np. Lubuskie, Warmińsko-Mazurskie.
- Brak wyznaczenia wytycznych dla planów niższych szczebli - w zasadzie żaden plan nie zawiera takich wytycznych. A przecież art. 11 ust. 1 ustawy ptz stwierdza, że "W projekcie planu transportowego opracowanym przez: (...)
2) starostę, zarząd związku powiatów - uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa,
3) wójta, burmistrza, prezydenta miasta, zarząd związku międzygminnego - uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez starostę, zarząd związku powiatów, o ile jest utworzony, lub marszałka województwa."
Domniemywać z tego należy, że plany wyższego szczebla mogą zawierać wytyczne dla planów niższego szczebla.
- Brak określenia wymogów dostępności taboru autobusowego dla osób niepełnosprawnych / z ograniczoną mobilnością lub bardzo ograniczone wymogi (np. tylko 20% taboru, albo tylko na zasadzie preferencji w przetargu, a nie obowiązku).
- Bardzo ogólne określenie standardów, w tym np. bez wymagań co do częstotliwości, punktualności, niezawodności, cykliczności ruchu itd. (np. Łódzkie, Śląskie, Świętokrzyskie).
- Mankamentem szeregu planów jest formułowanie wielu wymogów (często większości - np. Lubelskie) w sposób miękki, nieobligatoryjny - z użyciem słów "powinno się", "należy dążyć", "zaleca się" zamiast stwierdzeń kategorycznych. Nie jest to język dokumentów prawa miejscowego, tak sformułowane wymagania nie mają żadnej mocy prawnej.

Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego bez... rozwoju transportu publicznego.

Ponadto merytorycznie największą de facto wadą planów szeregu województw jest brak zaplanowania... rozwoju transportu publicznego. Jest to niezgodność z ustawową definicją zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, z której jasno wynika, że jest to proces rozwoju transportu (z uwzględnieniem oczekiwań społecznych i preferowaniem przyjaznych środowisku środków transportu), a nie proces odwrotny – zmniejszania oferty („zwoju”) przyjaznych środowisku środków transportu, w tym autobusowego i zwłaszcza kolejowego. Tymczasem niektóre plany w transporcie kolejowym w wielu relacjach plan zakładają dobowe liczby kursów niższe niż w rozkładzie jazdy obowiązującym w chwili ich uchwalania. Dotyczy to m.in. województw: łódzkiego, warmińsko-mazurskiego, wielkopolskiego.

7. DOBRE PRAKTYKI

Przejrzenie tak dużej liczby różnorodnych planów transportowych pozwala jednak także na wybranie szeregu pozytywnych rozwiązań, które można zebrać w rodzaj przeglądu dobrych praktyk. Mamy nadzieję, że zebranie takich przykładów będzie pomocne przy nowelizacjach planów.

I tak, idąc po kolei wymogami formalnymi, a następnie wybranymi przez nas zagadnieniami jakościowymi można wskazać województwa, gdzie dane zagadnienie wykonano wzorcowo. I tak:

1. W zakresie oceny potrzeb transportowych najlepiej wykonany jest plan zachodniopomorski, gdzie ocenę wykonano w oparciu o pomiary potoków ruchu zarówno w transporcie kolejowym jak i drogowym. W województwie kujawsko-pomorskim i małopolskim natomiast godnym naśladowania jest wykonanie komputerowego modelu ruchu (choć w przypadku tego drugiego z budzącym wątpliwości efektem).
2. Część planów przewiduje taką sieć linii autobusowych, aby nie dublowały linii kolejowych. Grupa planów przewidziała wprowadzenie linii autobusowe w tych samych relacjach co kolejowe, ale w sytuacji gdy droga obsługuje inne miejscowości niż linia kolejowa. Ciekawym rozwiązaniem jest także wymóg rozkładowego rozdzielania linii - autobusy mają kursować w innym czasie niż pociągi - np. Opolskie, Pomorskie.
3. Polecanym rozwiązaniem jest także zapewnienie bogatej sieci połączeń pomiędzy miastami powiatowymi bezpośrednio, bez konieczności przejazdu przez stolicę województwa. Wzorcowy pod tym względem jest plan lubelski, gdzie każde miasto powiatowe ma bezpośrednie połączenia kolejowe lub autobusowe ze wszystkimi sąsiadującymi miastami powiatowymi. Ale takich przykładów jest więcej (Dolnośląskie, Kujawsko-Pomorskie, Opolskie, Pomorskie czy Wielkopolskie).
4. Dość enigmatyczny jest wymóg rozporządzenia określenia "preferencji wyboru rodzajów środków transportowych". Nie wiadomo bowiem czy chodzić ma o preferencje pasażera czy organizatora przewozów. Dlatego liczna grupa województw (np. Dolnośląskie, Lubelskie, Lubuskie i Łódzkie) opisała zarówno preferencje pasażerów jak i preferencje organizatora. Takie podejście należy uznać za słuszne.
5. Bardzo niewiele planów realizuje jedyną wytyczną planu krajowego, jaką jest zapewnienie skomunikowań, zwłaszcza z/na pociągi międzywojewódzkie we wskazanych w tym planie miejscowościach. Nie wystarczy bowiem przepisać listę tych węzłów. Trzeba jeszcze nakazać zapewnianie skomunikowań między pociągami. Zrobiły tak tylko niektóre województwa, m.in.: dolnośląskie, lubelskie, lubuskie, małopolskie i mazowieckie.
6. Godne polecenia jest generalnie szczegółowe określenie standardów np. w zakresie częstotliwości (najlepiej osobno w szczycie, poza i w dni wolne). Bardzo szczegółowo, modelowo zrobiły to województwa: małopolskie i pomorskie.
7. Część województw wprowadziła także wymóg cykliczności ruchu pociągów (taktu) - np. województwa: dolnośląskie, lubelskie, mazowieckie i opolskie.
8. Wskazane jest, aby plan był na tyle elastyczny aby uruchomienie nieczynnych linii kolejowych mogło się odbyć bez konieczności jego zmieniania. Wystarczy, że niektóre trasy będą wskazane jako opcjonalne, albo jako kolejny etap. Tak poradzono sobie w województwie dolnośląskim, lubuskim czy łódzkim.

9. Bardzo istotną sprawą jest zapewnienie dostępności dla niepełnosprawnych czy też osób o ograniczonej mobilności. Zwłaszcza chodzi tu o dostępność autobusów. Naszym zdaniem wszystkie autobusy powinny być objęte takim wymogiem. Spośród 16 województw tylko 2 wpisały dostępność dla niepełnosprawnych całego taboru - pomorskie i mazowieckie. W przypadku woj. pomorskiego jest to osiągnięte już obecnie. W przypadku woj. mazowieckiego natomiast było o tyle łatwe, że zaplanowano tu jedynie dwie linie autobusowe.
10. Podobnie wysokie powinny być wymogi odnośnie standardu emisji spalin. Ponieważ spalinowy tabor kolejowy jest w znakomitej większości stosunkowo nowy i zazwyczaj spełnia normy co najmniej Euro 4 problem dotyczy głównie taboru w transporcie drogowym. I tu niestety brak wymogów (Lubuskie), lub wymogi na poziomie Euro 1 (Podkarpackie i Warmińsko-Mazurskie) są bardzo mało ambitne. Normę Euro 1 muszą bowiem spełniać wszystkie samochody wyprodukowane po 1992 r., a Euro 2 wyprodukowane po 1995 r. Wymaganie poziomu zaledwie Euro 1 oznacza, że dopuszczane są do wykonywania przewozów użyteczności publicznej pojazdy 20-letnie i w miarę upływu czasu od uchwalenia planów - odpowiednio starsze. Najambitniejszy wymóg - Euro 6, stawia Mazowieckie, Euro 5 - Świętokrzyskie. Dopuszczalnym rozwiązaniem jest stawianie innych wymogów dla taboru nowego i używanego. Lubelskie i Zachodniopomorskie wymagają odpowiednio: Euro 6 i Euro 3.

8. OCENA POSZCZEGÓLNYCH PLANÓW

DOLNOŚLĄSKIE

Zalety:

- Określenie preferencji wyboru środka transportu zarówno z punktu widzenia pasażera, jak i organizatora.
- Preferowanie transportu kolejowego do roli tworzenia szkieletu systemu transportu publicznego
- Zapowiedź stworzenia Dolnośląskiego Zarządu Transportu Publicznego (pkt. 11.1.3, str. 120)
- Wymogi do planów niższego szczebla: skomunikowanie autobusów (także organizowanych przez organizatorów niższych szczebli) w czasie od 5 do 10 minut przed lub po odjeździe pociągu wojewódzkiego lub międzywojewódzkiego.
- Wymóg zapewnienia informacji o koordynacji połączeń różnych środków transportu zapewniono dzięki wymogowi wyposażenia węzłów przesiadkowych w kioski informacyjne, umożliwiające zaplanowanie podróży „od punktu A do punktu B”, a także wymóg informacji o możliwych przesiadkach w każdym pojeździe.
- Bardzo dobrze zaplanowany system informacji pasażerskiej z zapowiedzią zorganizowania przez samorząd wojewódzki Systemu Nadzoru Transportu Publicznego, który m.in. zbierałby geoinformację o aktualnym położeniu wszystkich pojazdów w czasie rzeczywistym i udostępniał informacje o prognozowanych czasach przyjazdów na poszczególne przystanki różnymi kanałami – np. przez tablice elektroniczne w pojazdach i na przystankach, ale także do sprawdzenia w internecie i przez telefony komórkowe.

Standardy

- Częstotliwości: co 60, 120 lub 240 w zależności od kategorii linii, a na liniach priorytetowych w szczycie 2 pary na godzinę).
- Punktualności: 95% w transporcie kolejowym i 90% w drogowym.
- Niezawodności: wskaźnik kursów wykonanych min. 98%, za niewykonane należy zapewnić komunikację zastępczą (bez określenia wielkości opóźnienia w takim przypadku).
- Czasu jazdy: dłuższy o nie więcej niż 30% względem czasu jazdy tego samego odcinka samochodem
- Skomunikowań – między pociągami wojewódzkimi i międzywojewódzkimi w wyznaczonych

węzłach w czasie od 5 do 30 minut, zapewnienie przesiadek pomiędzy liniami organizowanymi przez województwo, ponadto skomunikowanie autobusów (także organizowanych przez organizatorów niższych szczebli) w czasie od 5 do 10 minut przed lub po odjeździe pociągu.

- Dostępności do przystanków: maksymalna odległość miejsc zamieszkałych od najbliższego przystanku komunikacji publicznej (w tym niższego szczebla) – do 10 km.
- Pojemności taboru, mierzonej stosunkiem miejsc siedzących do liczby przewożonych pasażerów: dla przewozów aglomeracyjnych min 50%, dla przewozów regionalnych do 60 min min. 70%, dla przewozów regionalnych długodystansowych – powyżej 60 min. min. 85%.
- Oznakowania: tablice kierunkowe zewnętrzne i wewnętrzna, schemat połączeń województwa wewnątrz pojazdu, piktogramy o miejscach dla rowerów, wózków, niepełnosprawnych, toaletach.
- Informacji pasażerskiej: informacja pasażerska automatyczna o nazwie następnego przystanku dźwiękowa i wizualna.
- Dostosowanie taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych, z tym, że w przypadku taboru autobusowego zapisano, że oznacza to wysokość podłogi nie większą niż 760 mm. Dla taboru kolejowego wymóg wyposażenie w toaletę dostosowaną do obsługi osób na wózkach.
- Wyposażenie nowokupowanego taboru w miejsca dla wózków i rowerów oraz klimatyzację
- Ochrony środowiska: dążenie do spełniania w 2020 r. normy Euro 5 przez 20% autobusów, zaś od 2025 r. wymóg spełniania normy Euro 5 przez każdy autobus.
- Wieku pojazdów autobusowych: dążenie do uzyskania średniego wieku 8 lat i maksymalnego 16 lat.
- Wyposażenia przystanków obsługujących przewozy wojewódzkie: co najmniej zadaszenie, miejsce do siedzenia, rozkład jazdy, mapa sieci, biletomat. W węzłach przesiadkowych ponadto kasa, poczekalnie, lokale usługowe i gastronomiczne, pełna informacja pasażerska, miejsca P+R, K+R, wskazane B+R. Wymogi dotyczące dojazd i peronów, w tym dla autobusowych oznaczanie strefy zatrzymywania się przednich drzwi.
- Taryfowy: minimalna cena biletu jak dla biletu jednorazowego na terenie Wrocławia, maksymalne ceny biletów ograniczone kosztem paliwa LPG dla samochodu o spalaniu 8l/100 km do przejechania odcinka danej długości. Preferencyjne ceny bilety grupowych, czasowych i okresowych.
- Systemu identyfikacji wizualnej – stworzenie wspólnego systemu zacierającego dla pasażera różnice między operatorami, a integrującego wszystkie usługi i linie w jeden system.
- str. 119 – konsekwencje braku praw wyłącznych

KUJAWSKO-POMORSKIE

Zalety:

- Integracja taryfowa ale tylko pomiędzy operatorami kolejowymi wykonującymi przewozy na zlecenie województwa, a w drugiej kolejności między operatorami kolejowymi i miejskimi – i jako działanie postulowane w przyszłości (rozdział Kierunki rozwoju ptz).

Wady:

- Brak wyznaczenia linii użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej. Oznacza to utratę refundacji ulg ustawowych na liniach autobusowych regionalnych po roku 2016.
- W zakresie komunikacji kolejowej jedynie zachowanie status quo, wskazano jedynie te linie, na których przewozy prowadzone są obecnie. Brak możliwości wznowienia przewozów bez zmiany planu na innych liniach. Także tych, na których przewozy funkcjonowały jeszcze 2 lata temu.
- Brak wymogu skomunikowań, co powoduje brak realizacji wytycznych planu krajowego.
- Plan nie zawiera rozdziału Kierunki rozwoju PTZ, co jest wymogiem rozporządzenia.
- Kuriozalny zapis w standardach (pkt. 14, str. 85):

„Jednym z podstawowych standardów usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest możliwość zastąpienia komunikacji kolejowej komunikacją autobusową na wybranych liniach, w przypadku gdy liczba pasażerów korzystających z połączenia kolejowego nie będzie uzasadniać konieczności realizowania go przy wykorzystaniu tego środka transportu.”

Standardy:

- Ochrony środowiska - dla autobusów – wymóg nie przekraczania wieku 10 lat oraz zalecenie zgodności z wymogami Euro 4.
- Zalecane stosowanie taboru z niską podłogą, wymagane dostosowanie wyposażenia wnętrza do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, niedosłyszących i niedowidzących.
- Wyposażenie pojazdu w system poboru opłat.
- Standardy wyposażenia pojazdów kolejowych (wymagane: miejsca do przewożenia wózków i większego bagażu, toaleta z zamkniętym obiegiem, video-monitoring, przystosowanie do montażu kasowników, liczniki pasażerów, dostępność dla niepełnosprawnych pojazdów i toalet, wyświetlacze wewnętrzne; zalecane: wyświetlacze zewnętrzne w technologii LED, miejsca na przewóz rowerów).
- Szczegółowe standardy dostępności infrastruktury przystankowej i węzłów przesiadkowych dla osób o ograniczonej mobilności, niedosłyszących i niedowidzących.

- Postulat wprowadzenia (w umowach z operatorami?) wymagań dotyczących: punktualności, zestawienia, pojemności pojazdów, tablicy czołowej, oznakowania pojazdów, informacji o zmianach w rozkładach jazdy, sprawozdań z wykonanych przewozów).
- Standardy kontroli przewozów.
- Standardy systemu pobierania opłat (zalecane pobieranie opłat z bankowych kart zbliżeniowych, a dla osób bez takich kart ze specjalnych kart-portmonetek, ze zniżkami dla osób często jeżdżących).

LUBELSKIE

Plan Transportowy woj. lubelskiego jest generalnie dobry. Posiada jednak sporo mankamentów - ale o mniejszym znaczeniu.

Zalety:

- Przewidzenie wprowadzenia wspólnego biletu na przewozy wykonane różnymi środkami transportu i przez różnych operatorów.
- Zaplanowanie gęstej sieci połączeń ptz, w tym autobusowej, obejmującej wszystkie miasta powiatowe, a także:
- Liczne połączenia miast powiatowych bezpośrednio, z pominięciem Lublina.
- Określenie minimalnych częstotliwości na liniach zarówno kolejowych jak i autobusowych, i to nie tylko w dni robocze, ale także w soboty, niedziele oraz w godzinach skrajnych.
- Wprowadzenie wymogu kursowania w takcie
- Wprowadzenie wymogu dążenia do skomunikowań.
- Dopuszczenie w miarę możliwości finansowych i pod warunkiem poprawy stanu infrastruktury uruchomienia (wznowienia) przewozów na szeregu wyłączonych z ruchu pasażerskiego linii kolejowych - praktycznie wszystkich takich liniach w województwie.

Wady:

- Mankamentem jest fakt, że pomimo, że Plan zawiera rozdziały o tytułach odpowiadających w zasadzie wszystkim podpunktom Rozporządzenia i to zazwyczaj w identycznym brzmieniu jak w Rozporządzeniu, to w niektórych wypadkach w rzeczywistości rozdziały te nie posiadają tytułowej zawartości (ściśle analizując są nie na temat). I tak:
 - 1. Punkt 8.5. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu - w rzeczywistości zawiera opis koordynowania połączeń, ale de facto nie zawiera opisu czy wymogów co do informacji pasażerskiej w tym zakresie.
- Mniej dotkliwe są sytuacje, kiedy wymagane przez Rozporządzenie treści zawarte są nie w rozdziale, w którym według nazwy powinny być, tylko w zupełnie innej części dokumentu:
 - rozdział 2. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych nie zawiera jakichkolwiek wyników badań frekwencji w połączeniach komunikacji publicznej, ani też jakichkolwiek prognoz (zawiera wyłącznie opis różnych czynników wpływających na obecne i przyszłe potoki, jak: demograficzne, społeczne, potrzeby niepełnosprawnych, lokalizacje obiektów użyteczności publicznej, kierunki rozwoju zagospodarowania przestrzennego). Informacje o badaniach wykonanych w 2013 r. dla komunikacji zbiorowej (badania własne na potrzeby Planu Transportowego) i z 2012 r. dla

komunikacji kolejowej (IRiPK) znajdują się za to w rozdziale... 6. Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej, w którym zawarto pkt. 6.3.1. Popyt na usługi przewozowe w roku bazowym. W punkcie tym podano dane wyłącznie w formie dobowej liczby podróży na kordonach miast powiatowych. Nie podano frekwencji na poszczególnych liniach, czy tym bardziej kursach.

- Ponadto w rozdziale 4. Preferencje wyboru środka lokomocji przez mieszkańców województwa, pkt. 4.1. Aktualny podział zadań przewozowych pomiędzy różne środki lokomocji – indywidualne oraz zbiorowe - podano udział procentowy poszczególnych środków transportu w podziale zadań przewozowych na obszarze województwa, na wylotach z Lublina, sumarycznie pozostałych miast powiatowych i sumarycznie pozostałych miejscowości. Nie podano w tym miejscu informacji o źródle danych.
- Również prognozy zapotrzebowania na transport nie znajdują się bynajmniej w rozdziale 2. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych - lecz w rozdziale... 6. Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej, pkt. 6.3.2. Prognoza wielkości potrzeb przewozowych. Zawarto w nim jedynie dane o prognozowanej łącznej liczbie podróży transportem zbiorowym w poszczególnych latach, w dwóch scenariuszach. Nie przedstawiono prognoz dla poszczególnych linii. Bardzo enigmatycznie opisano metodologię opracowania prognozy, co może budzić wątpliwości co do jej jakości. Opis ten jest odmienny od typowego opisu metodologii prognoz wykonywanych za pomocą dedykowanych programów komputerowych (np. Visum), co każe przypuszczać, że nie została wykonana w żadnym zaawansowanym programie tego typu.
- Ponadto w rozdziale 4.8. Oczekiwane zmiany podziału zadań przewozowych - podano prognozowane udziały procentowe poszczególnych środków transportu w podziale zadań przewozowych na obszarze województwa, na wylotach z Lublina, sumarycznie pozostałych miast powiatowych i sumarycznie pozostałych miejscowości. Zostały one przedstawione dla dwóch scenariuszy. Również w tym przypadku nie przedstawiono prognoz dla poszczególnych linii. Nie podano bliższych informacji o źródle tych danych, co jest mylące dla czytelnika, gdyż rozdział 4.8 jest przed rozdziałem 6.3.2.
- Przypuszczalnym błędem jest zaprognozowanie głębokiego spadku udziału transportu publicznego w przewozach między rokiem 2014 i 2017 (dalej stabilizacja w wariancie pesymistycznym, a w optymistycznym lekki wzrost). Jedyne wytłumaczenie takiego trendu podano na str. 118: "Należy spodziewać się dużego spadku liczby pasażerów w 2014 roku, gdyż 11% użytkowników transportu kolejowego oraz 15% pasażerów autobusów planuje właśnie wtedy rozpocząć korzystanie z samochodów osobowych." Należy z tego wnioskować chyba, że ów głęboki spadek zaprognozowano na podstawie deklaracji z ankiet. Byłby to znaczący błąd metodologiczny, wynikający z braku krytycznej analizy danych zapowiadających tak znaczącą zmianę. Jest to też kolejna przesłanka, że prognoz nie wykonano w programie komputerowym, biorącym przede wszystkim pod uwagę czasy jazdy i częstotliwości połączeń poszczególnych środków transportu (które nie zmieniają się diametralnie w ciągu roku czy dwóch).
- Istotnym błędem funkcjonalnym Planu jest zaplanowanie linii połączeń autobusowych w sposób dublujący na kilku odcinkach linii połączeń autobusowych.
- Sporym mankamentem Planu jest formułowanie wielu wymogów w sposób nieobligatoryjny, miękko ("powinno się", "należy dążyć", "zaleca się"). Na przykład:
 1. W punkcie 7.4. "Standard usług przewozowych w aspekcie wymogów ochrony

środowiska" wprowadzono zapis o spełnianiu normy emisji spalin Euro 6 przez nowokupowane autobusy, a Euro 3 dla pozostałych. Niestety zapisano to następująco: "Dlatego, oprócz dążenia do stosowania pojazdów z ekologicznymi silnikami (normy emisji spalin Euro 6 dla autobusów fabrycznie nowych oraz Euro 3 dla pozostałych pojazdów w transporcie drogowym), należy ...". A więc w tej formie nie jest to żaden obligatoryjny wymóg.

2. W punkcie 7.2. "Określenie standardów dostępności do pojazdów dla osób niepełnosprawnych" zapisano, że autobusami niskopodłogowymi należy realizować jedynie "część kursów na liniach do 50 km" (obowiązek zapisano tylko dla 8 wskazanych linii). Wpisano także szereg innych elementów wyposażenia pojazdów ułatwiających korzystanie z nich niepełnosprawnym, ale poprzedzone słowem "zaleca się".

3. W punkcie 9.2.2. "Integracja taryfowo – biletowa, integracja organizacyjna" listę działań ale poprzedzone słowem "zaleca się".

Standardy:

- Skomunikowań - we wskazanych kierunkach i w zakresie 8-20 minut.
- Punktualności - dopuszczalne opóźnienie do 10 minut, dla transportu drogowego maksymalne przyspieszenie - 2 minut., w przypadku odwołania kursu - komunikacja zastępcza w ciągu 60 minut.
- Dostępności ekonomicznej - określono relacje cenowe między biletami jednorazowymi i okresowymi.
- Maksymalnego napełnienia pojazdu.
- Wyposażenia pojazdu.
- Dostępności dla niepełnosprawnych (tabor niskopodłogowych na kilku wskazanych liniach)
- ochrony środowiska (euro 6 nowe, euro 3 starsze)

LUBUSKIE

Zalety:

- Plan umożliwi wznowienie przewozów na kilku nieczynnych obecnie liniach kolejowych bez konieczności zmieniania planu.
- Plan ustala skomunikowania na szczegółowo wskazanych stacjach.
- Ubocznym efektem powyższego jest zrealizowanie przez plan dla woj. lubuskiego - jako jeden z niewielu w kraju - wytycznych planu krajowego, dotyczących skomunikowań dla pociągów międzywojewódzkich.

Wady:

- Plan nie obejmuje użytecznością publiczną ani jednej linii autobusowej.
- Plan zawiera ocenę aktualnych potrzeb transportowych opartą na danych o potokach pasażerskich tylko na liniach kolejowych. W związku z brakiem przewidzenia w Planie linii użyteczności publicznej w transporcie drogowym jest to o tyle istotne, że nie wiadomo jak wielką część ruchu obsługiwanego obecnie przez linie autobusowe mogą przejąć w przyszłości linie kolejowe. Brak ten jest najbardziej odczuwalny w zakresie linii kolejowych obecnie nieeksploatowanych – nie wiadomo na jakiej podstawie podejmuje się decyzję o ich uruchomieniu, zwłaszcza w sytuacji braku w Planie prognoz transportowych. Dane o aktualnych potokach na liniach autobusowych równoległych do linii kolejowych przewidywanych do uruchomienia dawałyby pewien obraz sytuacji.
- Drugim zasadniczym brakiem Planu jest brak prognozy potrzeb transportowych, co jest rażącym naruszeniem wymogów rozporządzenia.
- Przyjęte częstotliwości i zasady obsługi taborowej często będą skutkowały niską efektywnością wykorzystania taboru. Przykładowo 2 najnowsze pociągi typu impuls na prędkość maksymalną 160 km/h mają obsługiwać relację Nowa Sól – Zielona Góra – Poznań wymiarze 4 par w dni robocze, czyli po pary na pojazd.
- Standardy usług przewozowych w Planie nie uwzględniają potrzeby zapewnienia ochrony środowiska naturalnego - brak określenia np. standardów emisyjnych silników (normy Euro) - brak realizacji § 4. 1. 6) a) Rozporządzenia. Wprawdzie zapisano, że standardy takie będą określone na etapie przetargów, ale nie ma żadnej gwarancji, że tak się stanie.

Standardy:

- Ochrony środowiska - odnośnie silników (do określenia na etapie przetargów),
- Dostępności dla niepełnosprawnych pojazdów i peronów,
- Punktualności (do określenia na etapie przetargów).

- Dworców
- Dystrybucji biletów
- Informacji pasażerskiej

ŁÓDZKIE

Zalety:

- Wykluczenie dublowania linii kolejowych przez autobusowe (z wyjątkiem odcinka Wieluń – Wieruszów, co można usprawiedliwić niską częstotliwością kursowania pociągów, pod warunkiem zapewnienia komplementarności rozkładów jazdy – autobusy kursują w lukach między kursami pociągów)
- Zapewnienie komunikacji użyteczności publicznej do wszystkich miast powiatowych województwa – ale tylko w przypadku realizacji zakresu nieobowiązkowego wariantu uzupełniającego II, obejmującego linie autobusowe.
- Zapewnienie komunikacji użyteczności publicznej na odcinkach stykowych z innymi województwami – ale tylko w przypadku realizacji zakresu nieobowiązkowego wariantu uzupełniającego II, obejmującego właśnie odcinki stykowe. Wariant ten niestety nie obejmuje wylotów z Kutna w kierunku Płocka i Konina oraz z Łowicza w kierunku Sochaczewa. Nie wiadomo w związku z tym czy sąsiednie województwa (mazowieckie i wielkopolskie) nawet mając taką wolę będą nadal mogły organizować przewozy na odcinkach tych linii na terenie województwa łódzkiego.
- Wskazanie możliwości utworzenia Regionalnego Wojewódzkiego Zarządu Transportu Zbiorowego.
- Wpisano „dążenie do dalszej integracji taryfowej”.

Wady:

- Główną wadą projektu planu jest brak rozwoju transportu publicznego jaki wynika z tego dokumentu. Jest to niezgodność z ustawową definicją zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, z której jasno wynika, że jest to proces rozwoju transportu (z uwzględnieniem oczekiwań społecznych i preferowaniem przyjaznych środowisku środków transportu), a nie proces odwrotny – zmniejszania oferty („zwoju”) przyjaznych środowisku środków transportu, w tym autobusowego i zwłaszcza kolejowego. Tymczasem w transporcie kolejowym w wielu relacjach plan zakłada dobowe liczby kursów niższe niż w rozkładzie jazdy obowiązującym w chwili uchwalenia planu.
- Plan w istocie nie zawiera ani oceny ani prognoz potrzeb transportowych, co jest niezgodne z § 4. 1. 2) Rozporządzenia o planie transportowym. W planie znajduje się wprawdzie rozdział 4 o takim tytule, ale brakuje w nim zaprezentowania jakichkolwiek danych liczbowych i graficznych tak oceny, jak i prognoz. Z treści wynika, że w 2014 r. wykonano szczegółowe pomiary natężeń na drogach i napełnień w pojazdach komunikacji zbiorowej, a następnie wykonano modelowanie w podziale na 29 rejonów komunikacyjnych. Ale jedynymi danymi liczbowymi jest struktura motywacyjna podróży (na podstawie odrębnych badań ankietowych - bez podania bliższej charakterystyki tych badań - np. wielkości i sposobu doboru próby) oraz struktura gałęziowa przewozów (procentowy udział poszczególnych środków transportu w każdym powiecie) - tylko dla stanu istniejącego. Brak jakichkolwiek danych bezwzględnych - o wolumenie przewozów, o rozkładzie przestrzennym na odcinki sieci, o więźbie przewozów, o liczbie podróży.

- Wobec braku powyższych danych nie można mówić o ocenie potrzeb transportowych, skoro nie ma nawet rozkładu przestrzennego potoków pasażerskich. Dla stanów prognozowanych w ogóle brak jakichkolwiek danych liczbowych - czyli nie ma prognoz.
- Nie ma także analizy demograficznej niezbędnej dla wykonania prognoz. Bez określenia jak będzie zmieniała się liczba i struktura wiekowa mieszkańców poszczególnych rejonów komunikacyjnych nie można wykonać klasycznej prognozy.
- Nie ma żadnych przesłanek uprawdopodobniających, że deklarowane badania i modelowanie w ogóle wykonano - skoro nie ma żadnych wyników.
- Brak prognozy potrzeb transportowych. Treść rozdziału 4.4.1 Prognoza na rok 2020 kuriozalna. Tylko pierwsze zdanie jest na temat, reszta całkowicie nie na temat. W jednym akapicie pisze się i o prognozach, i o poprawie mobilności, i o programach edukacyjnych i o zmianie zasad finansowania przewozów od 2017 r.! Podobnie rozdział 4.4.2 Prognoza na rok 2030.
- Ponieważ plan nie zawiera oceny potrzeb transportowych niespełniony jest wymóg Rozporządzenia wymagający aby ocena uwzględniała dostępność dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.
- Nawet jeśli prognozy zostały wykonane to z treści nie wynika, żeby były one wykonywane z pomocą (np. do kalibracji modelu uzyskanego na podstawie ankietyzacji gospodarstw domowych) pomiarów frekwencji czy to w pociągach czy w autobusach.
- Brak wskazania lokalizacji obiektów użyteczności publicznej. W Planie nie wskazano lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, co jest niezgodne z § 4. 1. 2) a) Rozporządzenia o planie transportowym.
- Plan zawiera wprawdzie rozdział 5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych ale znajdujemy w nim jedynie informacje opisowe, głównie co do form i katalogu źródeł finansowania. Brak jakichkolwiek danych liczbowych co do wielkości tego finansowania - w przyszłości, a nawet choćby dla lat ubiegłych, choć tego typu dane zawarte są w planach transportowych wszystkich pozostałych województw.
- Sieć linii autobusowych wyznaczona w planie jest bardzo ograniczona i wyznaczona jako zakres nieobowiązkowy (wariant uzupełniający II). Powoduje to, że w przypadku braku jego realizacji nie każde miasto powiatowe będzie włączone w sieć regionalnych połączeń użyteczności publicznej (od 2017 r. brak biletów ulgowych). Nawet w przypadku realizacji tego zakresu sieć połączeń międzypowiatowych będzie bardzo uboga, wiele powiatów będzie włączone tylko jedną linią, bez połączeń z wieloma sąsiednimi powiatami.
- Nawet w przypadku realizacji zakresu zawierającego planowane linie autobusowe (wariant rozszerzający II) jego skala jest bardzo mała, często zapewniająca połączenie tylko w jednym kierunku (w stronę Łodzi). Nie tworzy to bogatej sieci połączeń międzypowiatowych.
- Plan zapewnia komunikację użyteczności publicznej na odcinkach stykowych z innymi województwami tylko w przypadku realizacji zakresu nieobowiązkowego wariantu uzupełniającego II, obejmującego właśnie odcinki stykowe. Wariant ten niestety nie obejmuje wyłotów z Kutna w kierunku Płocka i Konina oraz z Łowicza w kierunku Sochaczewa. Nie wiadomo w związku z tym czy sąsiednie województwa (mazowieckie i wielkopolskie) nawet mając taką wolę będą nadal mogły organizować przewozy na odcinkach tych linii na terenie województwa łódzkiego.
- Zapisy planu, choć stanowi dokument prawa miejscowego, są miękkie, nieprecyzyjne, wyrażane w sposób życzeniowy. Znajdujemy wiele przykładów sformułowań zapisów typu: "należy dążyć do...", "województwo będzie dążyć do...", "powinny...", "planuje się, że..."

- Standardy nie zawierają żadnych wymogów odnośnie częstotliwości ruchu pociągów / autobusów na liniach.
- Standardy nie zawierają wymagań odnośnie cykliczności rozkładów jazdy.
- Standardy zawierają bardzo nieprecyzyjne i miękkie zapisy odnośnie dostępności taboru (problem dotyczy zwłaszcza autobusowego) dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej („przystosowanie w miarę możliwości taboru do przewozu osób o ograniczonej mobilności” - str. 100, „Biorąc pod uwagę komfort podróżowania należy uwzględnić” m.in. „wzrost udziału autobusów z możliwością transportu osób niepełnosprawnych” - str. 98).
- Dla dokumentu wykonano model ruchu na podstawie badań ankietowych gospodarstw domowych. Nie ma informacji o wielkości próby, nie ma informacji aby badania te były skalibrowane jakimikolwiek, choćby wyrzykowymi, badaniami rzeczywistych potoków na liniach kolejowych i autobusowych. Co ważniejsze, opracowanie to zostało przedstawione w dokumencie tylko do etapu więźby podróży. Brakuje dwóch kolejnych kroków stosowanych w klasycznym modelu ruchu czyli podziału podróży na środki transportu i rozkładu na sieć dla konkretnych lat prognostycznych (nie wiadomo czy zostały wykonane tylko nie włączone do dokumentu, czy też w ogóle ich nie wykonano). Dokument nie zawiera zatem typowych prognoz ruchu w postaci map potoków i zestawień tabelarycznych.
- Model ruchu nie obejmuje podróży przekraczających granice województwa. Nie ma więc żadnych podstaw do oceny zasadności i częstotliwości kursowania pociągów na tych odcinkach.
- Standardy nie wymagają ruchu cyklicznego (stałe końcówki minutowe w tej samej godzinie).
- Standardy nie wymagają integracji rozkładowej, czyli skomunikowań między kursami regionalnymi oraz regionalnymi i międzywojewódzkimi.
- Z uwagi na brak obowiązku skomunikowań dokument nie realizuje jedynej wytycznej płynącej z planu ogólnokrajowego, dotyczącej skomunikowań na/z pociągów międzywojewódzkich. Węzły są wyznaczone, ale nie ma obowiązku integracji rozkładowej w tych węzłach.
- Dokument nie zawiera rozdziału o kierunkach rozwoju publicznego transportu zbiorowego, co jest wymogiem Rozporządzenia. Wprawdzie przyjęto uruchomienie w przyszłości dwóch linii (Śrem – Czempień i Gostyń – Leszno), jednak w ograniczonym zakresie (po 7 par dziennie) W żaden sposób nie rekompensuje to nawet planowanego zmniejszenia ofert na innych liniach względem stanu obecnego, czyli nie można mówić o żadnym rozwoju. W przypadku krótkiej linii Śrem – Czempień realizacją dobrej praktyki byłby ruch wahadłowy jednego pojazdu ze skomunikowaniem na każdy pociąg na linii Poznań – Wrocław, inaczej linia nie jest efektywna ekonomicznie oraz nie zapewnia atrakcyjnej dla pasażerów oferty. Linia Gostyń – Leszno jest za krótka, powinna funkcjonować w pełnej relacji – do Jarocina. Mimo ogromnych potoków w relacjach z Poznania do sąsiednich powiatów i stałego wzrostu ich zaludnienia plan nie przewiduje zwiększenia liczby pociągów wokół Poznania względem stanu obecnego. Na żadnej trasie mimo planowanego wzrostu liczby mieszkańców wokół Poznania o 22% nie jest planowany wzrost oferty do 30 par, który to poziom jest traktowany jako minimum w ruchu aglomeracyjnym (takt 30 minut). Plan nie przewiduje zatem szybkiej kolei miejskiej, mimo że taki projekt jest przygotowywany. Na wielu liniach pociągów ma być mniej niż było np. kilka lat temu lub jest obecnie (kierunki Leszno, Wągrowiec, Nowy Tomyśl). Kalisz ma być odcięty od Poznania. Plan nie przewiduje zwiększenia przewozów na linii Poznań – Piła, która ma być modernizowana. Nie przewiduje wznowienia połączeń w relacji Leszno – Głogów, (Poznań -) Gołańcz – Kcynia (– Bydgoszcz), Poznań – Międzychód przez Rokietnicę i Pniewy

lub przez Szamotuły.

- Zawarte w dokumencie wyliczenia finansowe są niewiarygodne. Przykładowo bardzo interesujący jest fakt, że wg tabeli 32 na str. 93 linia Jarocin – Września – Gniezno jest dochodowa przy planowanych 5 parach pociągów (wpływy z biletów są większe, niż koszty). A linia ta jest obecnie nieczynna w ruchu pasażerskim, bo została zawieszona jako... bardzo nierentowna. Zakładanie przychodów na poziomie ponad 6 mln zł rocznie, co wymaga przewiezienia w dobie szacunkowo 3,5 tys. pasażerów jest niemożliwe przy 5 parach, gdy obecnie po modernizacji linii niższe przewozy są przy 18 parach pociągów na linii Poznań – Wągrowiec! W każdym z tych 10 pociągów musiałyby jechać ponad 400 osób!
- Podobnie rentowna jest linia Piła – Chojnice, również przy 5 parach pociągów. Z tabeli wynika że koszty na 1 pockm wynoszą ok. ... 6 zł. Niestety koszty samego paliwa i dostępu do torów są wyższe. A dla tej linii same koszty odtworzeniowe taboru przy 2 pojazdach (z tego tylko 1 w ruchu) wynoszą kolejne 15 zł/km.

Standardy:

Standardy napisane są w sposób ogólnikowy, bardzo często wymienione jakie są możliwe kryteria, ale nie bez wskazania wymaganych wielkości w danym kryterium. Jedyne konkretne wymagania określono dla:

- Punktualności – wpisano tylko zobowiązanie operatorów do zachowania „odpowiedniego poziomu punktualności”, definiując opóźnienie jako przekroczenie czasu przyjazdu/odjazdu o więcej niż 10 min. Nie wyznaczono konkretnego wskaźnika punktualności.
- Ochrony środowiska – dla taboru autobusowego obowiązek spełniania normy min. Euro 4, dla kolejowego – „spełnianie obowiązujących norm spalin”.
- Dostępności dla niepełnosprawnych – wszystkie autobusy na trasach do 50 km mają być częściowo niskopodłogowe (nie jest jasne dlaczego nie mogą być całkowicie niskopodłogowe)
- Informacji pasażerskiej.

MAŁOPOLSKIE

Zalety:

- Ponieważ sformułowany zapis Rozporządzenia jest niejasny, nie wiadomo o kryteria czyjego wyboru Modelowo wykonano punkt „Preferencje wyboru rodzaju środków transportowych”. Tak środków transportowych chodzi – pasażera przed wykonaniem podróży, czy organizatora przewozów, np. decydującego czy linia użyteczności publicznej powinna być kolejowa czy autobusowa. W planie wymieniono w osobnych podrozdziałach zarówno kryteria wyboru z punktu widzenia pasażera jak i organizatora, a następnie w oparciu o te ostatnie wskazano jako zasadę preferowanie transportu kolejowego, wymieniając czynniki konieczne do podniesienia jego konkurencyjności, co stworzyło logiczny ciąg metodologii tworzenia Planu Transportowego.
- Dogłębne badania istniejących potoków pasażerskich i prognoza zapotrzebowania w oparciu o modelowanie komputerowe.
- Inicjatywa utworzenia Wojewódzkiego Zarządu Transportu (nazwa robocza)
- Wymóg zapewnienia dla przewozów autobusowych wyłączenie taboru niskopodłogowego o ile tak należy interpretować słowo „należy” (jako wyrażenie obowiązku, a nie życzenia) w zdaniu: „Dogodny dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego należy zapewniać między innymi przez: autobusowy tabor niskopodłogowy wyposażony w pochylnie, dla umożliwienia wjazdu wózków inwalidzkich (...)” (str. 70).

Braki i wady dokumentu:

- Wskazanie linii komunikacyjnych na których planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej jest w zakresie linii autobusowych wadliwe. Wskazano 2 konkretne linie (Limanowa - Kraków I Gorlice – Tarnów) oraz 14 kierunków linii dowozowych SKA-BUS. Ich wskazanie w części tekstowej (część graficzna niczego więcej nie wnosi) polega jedynie na umieszczeniu rysunku na którym są one oznaczone jako strzałki, bez konkretnej trasy i wskazania miejscowości początkowej, a jedynie ze wskazaniem miejscowości końcowej. Jest to sprzeczne § 4.1. 1) Rozporządzenia, który stwierdza, że "część tekstowa planu transportowego powinna określać m.in. sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie linii komunikacyjnych na danym obszarze".
- Wynik prognozy potrzeb przewozowych budzi poważne wątpliwości o jej wiarygodność. Autorzy stwierdzają, że transport publiczny ma 45% udział w przewozach w województwie (str. 51). Nawet jeśli poprawi się ten wynik przemnażając pracę samochodów wyrażoną w pojazdokilometrach (nie jest to więc, jak głosi tytuł kolumny, praca przewozowa tylko eksploatacyjna) przez współczynnik średniego zapełnienia pojazdu w wysokości 1,3 - wówczas udział transportu publicznego spada do 35%. Nadal jest to zadziwiająco dużo, porównując z danymi z innych planów transportowych. Dla Pomorskiego jest to 23,7%, dla Zachodniopomorskiego 22%, Wielkopolskiego 11% (tylko przewozy międzypowiatowe), Kujawsko-Pomorskiego 11%. Średnia dla kraju wg Eurostatu za 2014 r. to 20,1%. Czy jakość i sprawność transportu publicznego w Małopolsce jest tak zasadniczo lepsza niż na Pomorzu

czy w Wielkopolsce (czy w ogóle jest lepsza?), że ma mieć aż dwu-trzy krotnie wyższy udział w przewozach?

- Nie wskazano lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, kwitując tę kwestię następującym zdaniem (str. 26): „Jako lokalizacje obiektów użyteczności publicznej potraktowano poszczególne gminy jako właściwe odniesienie w skali planu o zasięgu województwa.” Należy to prawdopodobnie rozumieć, że skala planu o zasięgu województwa nie umożliwia rzekomo wskazywania lokalizacji konkretnych obiektów użyteczności publicznej i zrealizowano ten wymóg w sposób zagregowany, wskazując miejscowości będące siedzibami gmin. Trudno się zgodzić z taką interpretacją, gdyby tak było to rozporządzenie wymagałoby wskazywania gmin, a nie obiektów użyteczności publicznej. Zresztą autorzy planów dla innych województw nie mieli z tym problemów.
- Nie przedstawiono gęstości zaludnienia obszaru objętego planem
- Przedstawiono źródła finansowania usług przewozowych, jednakże zabrakło wśród nich budżetu państwa w zakresie finansowania rekompensat za stosowanie ulg ustawowych w przewozach kolejowych oraz autobusowych (od 2017 r. wyłącznie w odniesieniu do usług użyteczności publicznej).
- Nie określono formy finansowania usług przewozowych. Wskazano wprawdzie, że możliwe jest wsparcie finansowe z budżetu województwa i ewentualnie innych samorządów w ramach umów użyteczności publicznej, jednakże nie określono trybu zawarcia tych umów – przede wszystkim w zakresie najważniejszej decyzji, czy zlecenia będą przyznawane w wyniku otwartych przetargów, czy w wyniku tzw. przyznania bezpośredniego i ewentualnie w jakim zakresie, okolicznościach i na jakich zasadach.
- W tej sprawie Plan zawiera tylko jedno zdanie na str. 64: „Zasadą naczelną jest kontraktowanie usług użyteczności publicznej drogą zamówień publicznych w trybie konkurencyjnym lub poprzez zamówienia bezpośrednie, o których mowa w przepisach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w ustawie o transporcie kolejowym.” To zdecydowanie za mało. Nie określono od czego będzie zależeć decyzja o wyborze trybu.
- Nie określono standardów w zakresie ochrony środowiska. Wprawdzie szereg zapisów, w tym dotyczących standardów, poprzez zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego, a zatem zwiększenie jego udziału w przewozach będzie ogólnie wpływało pozytywnie na ochronę środowiska, jednak nie określono dedykowanych ściśle temu aspektowi standardów, np. w zakresie standardu emisji spalin taboru autobusowego wykonującego przewozy na zlecenie samorządu województwa. Stanowi to brak realizacji § 4. 1. 6) a) Rozporządzenia.
- Nie jest jasne czy plan dopuszcza możliwość zlecenia samorządowi przewozów użyteczności publicznej na liniach kolejowych nie objętych obecnie przewozami (z wyjątkiem linii Skawina – Oświęcim. Na str. 28 znajduje się zapis: „Niemniej przewiduje się prowadzenia obserwacji popytu na sieci kolejowej (w tym liniach z zawieszonym ruchem) i okresowe analizy opłacalności wznowienia ruchu na tych liniach.” Nie wiadomo jednak czy zapis taki może być podstawą zlecenia przewozów użyteczności publicznej w przypadku pozytywnego wyniku wymienionych analiz.

Standardy:

- okresów (godzin) obsługi linii użyteczności publicznej w zależności od rodzaju dnia
- częstotliwości kursowania w zależności od rodzaju dnia, pory dnia, długości linii
- czasu jazdy w zależności od odległości, miasta docelowego i celu podróży.
- liczby przesiadek
- dostępności miejsca siedzącego w pociągu;
- warunków jazdy pociągiem na stojąco;
- dostępności przystanków, w tym długości dojścia do przystanku dla terenów miejskich

Uwagi:

- Dostęp do informacji w zakresie koordynacji połączeń różnych środków transportu tylko poprzez internetową wyszukiwarkę połączeń oraz schematy połączeń, plany linii w pojazdach z uwzględnieniem możliwości przesiadek.
- W tekście planu kilkakrotnie pojawiają się narzekania na brak prawa wyłączności w polskich przepisach, choć unijne rozporządzenie 1370/2007 takie prawo przewiduje. „Ten brak prawny powoduje, że organizator transportu publicznego jest pozbawiony możliwości zabezpieczenia się przed działaniami nieuczciwej konkurencji, co w połączeniu z brakiem przepisów o prawie organizatora do koordynowania rozkładów jazdy wszystkich przewoźników czyni wprowadzenie usług publicznych na sieci wysoce ryzykownymi dla budżetu województwa.” (str. 76). Obawy te są o tyle nieuzasadnione, że przecież od 2017 roku refundacja ulg ustawowych będzie dotyczyła wyłącznie przewozów użyteczności publicznej. Operatorzy przewozów użyteczności publicznej uzyskują zatem znaczącą przewagę konkurencyjną względem przewoźników komercyjnych, wykonujących przewozy na tych samych liniach.
- W tekście planu (str. 76) znajduje się nawet supozycja, że brak dopuszczenia przez prawo krajowe praw wyłącznych do obsługi danych linii jest... sprzeczny z prawem unijnym. Nie jest to prawda, gdyż rozporządzenie 1370/2007 wyraźnie stwierdza, że prawo krajowe może takie prawa przewidywać (ale nie musi).
- W sytuacji tak wielu braków i błędów w dokumencie zdziwienie wzbudza wysoka cena jaką województwo za niego zapłaciło (ok 1 mln zł) i to przy zleceniu w trybie bezprzetargowym (uzasadniając to badawczym charakterem pracy, na co zezwala prawo zamówień publicznych). Ponieważ dokument zawiera 77 stron, każda z nich kosztowała średnio prawie 13 tys. zł!

MAZOWIECKIE

Zalety:

- Dobrze i konkretnie sformułowane standardy z dokładnymi wymogami kluczowych aspektów oferty: częstotliwości, w tym w szczycie i w dni wolne, godzin pierwszego i ostatniego kursu, cykliczności, skomunikowań, punktualności, 100% dostępności taboru dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, ochrony środowiska (normy Euro VI dla autobusów).
- Brak dublowania linii kolejowych autobusowymi.
- Perspektywa wspólnego biletu, aczkolwiek brak opisanie dalszych szczegółów na ten temat nie rokuje szybkiego jego wprowadzenia.
- Podobnie zapisano w perspektywie ustanowienie zarządu przewozów wojewódzkich, ale bez dalszych szczegółów.
- Możliwość uruchomienia w przyszłości przewozów kolejowych na kilku wybranych odcinkach obecnie nie obsługiwanych bez konieczności zmiany planu (dot. odcinków: Małkinia – Czyżew, Ostrołęka – Małkinia, Ostrołęka – Chorzele, Skierniewice – Pilawa).

Wady:

- Ogromne zastrzeżenia budzi ocena i prognoza potrzeb przewozowych. Prognoza potrzeb przewozowych wykonana jest dla przewozów autobusowych tylko na poziomie globalnej liczby pasażerów. Nie przedstawiono jakichkolwiek danych o rozkładzie podróży na sieć (wielkości potoków pasażerskich w charakterystycznych punktach, np. na kordonach powiatów) – tak w stanie istniejącym, jak i w latach przyszłych.
- Dla podróży koleją rozkład na sieć wprawdzie jest przedstawiony (w stanie istniejącym i prognozowanym), ale tylko dla relacji obecnie obsługiwanych. Nie ma prognozy czy analiz jakie byłyby potoki w relacjach obecnie nieobsługiwanych, gdyby takie utworzono. W ten sposób zawarta w dokumencie prognoza nie jest prognozą potrzeb przewozowych rzeczywistych, a jedynie potrzeb zrealizowanych. Nie odpowiada na pytanie jakie potrzeby przewozowe występują w szczególności na odcinkach linii kolejowych, nie objętych w stanie obecnym kolejowymi przewozami regionalnymi.
- Ponadto prognoza (dla transportu kolejowego) wydaje się być pozorowana. Nie jest wykonana klasyczną metodą na podstawie ankietyzacji gospodarstw domowych, budowy modelu i więzby ruchu, podziału na gałęzie i rozkładu na sieć. Zamiast tego potoki z badań przemnożono przez wskaźniki przyjętego wzrostu dla każdego wariantu – dla każdej linii identycznego. Widać to na przykładzie linii nr 9 (w kierunku Działdowa), na której potoki w okresie wykonywania badań w 2010 r. były najmniejsze ze wszystkich linii wybiegających z Warszawy, bo zduszone w wyniku perturbacji spowodowanych trwającą latami modernizacją. I w prognozie nadal mamy bardzo niskie przewozy na tej linii w porównaniu do innych mimo że modernizacja się już zakończyła i rzeczywiste potoki się odbudowały.
- Dyskusyjne jest czy dokument zawiera „wskazanie lokalizacji obiektów użyteczności publicznej” wymaganego przez Rozporządzenie. W dokumencie przedstawiono liczby szkół,

bibliotek, muzeów itp. w poszczególnych powiatach, natomiast nie konkretne lokalizacje.

- Minusem rozdziału o preferencjach wyboru środka transportu jest brak oparcia się na badaniach ankietowych. Zamieszczona lista kryteriów jest czysto autorska. Wskazano natomiast wyraźnie określone preferencje organizatora przewozów – dla transportu kolejowego jako środka podstawowego, a autobusowego uzupełniającego na trasach nieobsługiwanych koleją i dowozowych do kolei.
- Plan nie zapewnia połączeń użyteczności publicznej do wszystkich miast powiatowych. Wynika to z ograniczenia sieci połączeń autobusowych do zaledwie 2 linii w województwie. Powinny być zapewnione co najmniej połączenia autobusowe z każdego miasta powiatowego pozbawionego połączeń kolejowych do najbliższej linii kolejowej.

Standardy:

- Czasu oczekiwania na przesiadkę (minimalnie 5 min., maksymalnie 15 min. w szczycie / 30 min. poza dla linii aglomeracyjnych i głównych, 30/60 min. dla linii regionalnych, 30 min. dla skomunikowań z poc. międzywojewódzkimi).
- Częstotliwości (określono częstotliwości dla każdej linii indywidualnie, dla dnia roboczego i wolnego w różnych przedziałach czasowych doby) z wymogiem min. 5 par na dobę na liniach regionalnych.
- Wymaganych orientacyjnych godzin przyjazdu do Warszawy pierwszego i odjazdu z Warszawy ostatniego pociągu dla głównych linii.
- Wymóg koordynacji rozkładów jazdy w kluczowych węzłach przesiadkowych.
- Wymóg cykliczności rozkładów jazdy.
- Dostępności przystanków (w tym wyposażenia w parkingi P+R, B+R i K+R oraz dostępności dla niepełnosprawnych).
- Dostępności biletów za pomocą telefonu, internetu, urządzeń mobilnych i kart integrujących usługi.
- Informacji pasażerskiej.
- Komfortu podróżowania (w tym standardy wypełnienia pojazdów w strefie do 40 km od Warszawy i poza, wyposażenia wnętrza – klimatyzacja, siedzenia, wi-fi itp.).
- Niezawodności przewozów (min. 95%).
- Punktualności (95% dla połączeń kolejowych i 98% dla drogowych).
- Integracji (przestrzennej, rozkładowej, taryfowej, w zakresie informacji pasażerskiej).
- Wyposażenia pojazdów (przystosowanie dla osób o ograniczonej mobilności, w tym 10% miejsc siedzących przystosowanych dla takich osób, określona liczba miejsc na wózki, klimatyzacja, informacja pasażerska głosowa i wyświetlacze min. przednie, monitoring, GPS, biletomat, dla kolejowych ponadto: toaleta w obiegu zamkniętym, wyświetlacze boczne, uchwyty na min. 3 rowery).

- Bezpieczeństwa (monitoring, oświetlenie przystanków, kwalifikacje personelu w zakresie I-ej pomocy).
- Ochrony środowiska (m.in. normy Euro VI dla transportu drogowego).

OPOLSKIE

Zalety:

- Wykonanie pomiarów potoków w komunikacji kolejowej, wprawdzie nie na wszystkich kursach tylko na próbie 91%, ale przy tak wysokiej próbie możliwe jest w pełni wiarygodne ekstrapolowanie dla uzyskania potoków dobowych.
- Zapisanie konkretnie zdefiniowanego czasowo wymogu skomunikowania w węźle przesiadkowym (pkt. 19 str. 126):

„Dostępność w czasie oznacza koordynację rozkładów jazdy pociągów regionalnych i międzywojewódzkich w taki sposób, aby czas oczekiwania przesiadającego się pasażera na drugi pociąg mieścił się w przedziale od 5 do 30 minut. Integracja połączeń autobusowych z kolejowymi w zależności od stacji powinna polegać na zapewnieniu przyjazdu autobusu przed pociągiem do 5 minut (np. Gogolin) oraz do 10-12 minut (Opole Główne) i jego odjazd od 5 do 10 minut po przyjeździe pociągu.”

- Zapisanie remarszrutyzacji linii autobusowych w szeregu miast w taki sposób aby autobusy zajeżdżały pod sam dworzec kolejowy. Jednocześnie wpisano wymóg odjeżdżania skomunikowanych pociągów z jednego peronu (pkt. 19, str. 126).
- Innowacyjne rozwiązanie zlecenia przewozów na liniach autobusowych jako część przetargu na linie kolejowe – w celu zintegrowania taryfowego (pkt. 19, str. 130).
- Zapisanie jako preferencji podczas wyboru operatora zastosowanie taboru autobusowego:
 - spełniającego normę Euro 4
 - dostosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.
- Tworzenie Punktów Obsługi Pasażera

Wady:

- Badania potoków na liniach autobusowych wykonano tylko na wybranych kursach. W związku z tym nie ma danych o całkowitych potokach dobowych na poszczególnych liniach.
- Brak prognozy potrzeb przewozowych
- Wymóg: „pożądany wskaźnik przeciętnego wieku taboru do 10 lat wynosi 50 %” (str. 135) niezrozumiały. Czy chodzi o to, żeby min. 50% pojazdów była nie starsza niż 10 lat? Po co wtedy słowo „przeciętnego”?

Standardy:

- Dostępność – utrzymanie obecnej gęstości przystanków 0,15 p/km², maksymalna odległość między przystankami 1000 m w terenach wiejskich i 300 m w obszarach o dużej gęstości

zaludnienia.

- Czas jazdy – skrócony w wyniku integracji połączeń przesiadkowych – rozkładowo i taryfowo.
- Prędkość średnia – w transporcie kolejowym min. 60 km/h, w drogowym min. 30 km/h w miastach i min. 45-55 km/h poza miastami.
- Niezawodność – wskaźnik 98% niezawodności i wymóg zorganizowania transportu zastępczego.
- Punktualność – wskaźnik punktualności 95% dla transportu kolejowego i 90% dla drogowego i ograniczenie kursów przyspieszonych o więcej niż minutę poniżej 1%.
- Częstotliwość – dla linii głównych co 20 lub 30 minut w szczycie i co 60 min. poza szczytem, dla pozostałych co 60 min. w szczycie
- Rytmiczność kursów (takt).
- Komfort:
 - 40% przystanków przy drogach wojewódzkich wyposażona w wiaty
 - 50% taboru poniżej 10 lat
 - dostępność taboru dla osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych – 30% taboru.
- Integracji połączeń – określono minimalne czasy skomunikowań między pociągami regionalnymi i ponadregionalnymi (co najmniej 5 min i nie dłużej niż 30 minut) oraz między autobusami i pociągami (5-15 minut) oraz wymóg powiązania przestrzennego przystanków autobusowych z dworcami kolejowymi).

PODKARPACKIE

Zalety:

- Plan umożliwia uruchomienie przewozów na większości obecnie nieczynnych linii kolejowych. W rozdziale 7.3 (Wyznaczenie sieci połączeń komunikacyjnych, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej) 3 relacje (Sanok – Nowy Łupków, Dębica – Tarnobrzeg i Rzeszów Gł. - Port Lotniczy Jasionka) oznaczone są jako warunkowe, możliwe do realizacji po wykonaniu rewitalizacji lub budowy linii. W rozdziale 20. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego wskazano poza powyższymi inwestycjami jeszcze możliwą budowę łącznicy kolejowej Krosno – Przybówka, skracającej połączenie w relacji Rzeszów – Krosno – Zagórz.
- Pozytywnym rozwiązaniem zastosowanym w dokumencie jest fakt, że niejednoznaczny punkt wymagany przez Rozporządzenie - określenie preferencji dotyczących wyboru środka transportu (niejednoznaczny bo nie wiadomo o czyje preferencje chodzi – użytkowników przy planowaniu podróży, czy zarządu województwa przy ustalaniu linii ptz użyteczności publicznej) – zrealizowano dwutorowo, opisując preferencje obu tych stron. Inna sprawa, że ułomnie – preferencje mieszkańców określono na podstawie badań ankietowych na próbie dla nich niereprezentatywnej, a preferencje zarządu w sposób sprzeczny z wymaganiami określonymi w innej części planu (odnośnie norm Euro taboru autobusowego).
- Plan zakłada integrację taryfową (wspólny bilet), ale postulatywnie, w nieokreślonej przyszłości - w rozdziale 20. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego i przede wszystkim w wybranych korytarzach i obszarach.

Wady:

- Plan w naszej ocenie w ogóle nie zawiera oceny i prognoz potrzeb transportowych. W planie jest wprawdzie rozdział o takim tytule, ale zawiera on jedynie następujące punkty: miejsca użyteczności publicznej, czynniki demograficzne, czynniki ekonomiczno-społeczne, rozwój gospodarki oraz dostęp osób niepełnosprawnych. Jest to zatem ciąg dalszy analizy uwarunkowań, ale nie ocena potrzeb transportowych. W innym rozdziale znajduje się -pkt. 7.1 Docelowy popyt na przewozy o charakterze użyteczności publicznej, ale w punkcie tym przedstawiono jedynie jak będzie się zmieniać liczebność 3 grup wiekowych ludności w województwie wg prognoz GUS. Nie wiadomo jaka część z tych osób będzie korzystała z komunikacji publicznej i w jakich relacjach.
- Plan nie zawiera informacji o istniejących potokach pasażerskich w komunikacji autobusowej (wyników badań). Odnośnie komunikacji kolejowej w planie przedstawiono dane z badań, jednakże objęły one jedynie 76% pociągów. Choć to duża próba, to jednak wyliczanie np. potoków na poszczególnych liniach przez dzielenie przez 0,76 jest metodologicznie błędne, nie ma takich przykładów w praktyce branży. Tym bardziej, że wskaźnik przebadania jest na różnych liniach różny – np. na linii nr 71 100%, na linii nr 101 zaledwie 43%. Zapętnienie pociągów jest różne w zależności od linii i pory dnia. Na jednej linii mogły być pominięte w badaniu kursy w godzinach szczytu, na innych poza szczytem. Do tego w sytuacji gdy na większości linii kursuje po kilka par pociągów, to są to zbyt małe liczby, żeby można było miarodajnie stosować metody statystyczne.

- W ocenie potrzeb przewozowych (której nie ma) nie uwzględniono oceny dostępności dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej, choć zawarto taki punkt (11.4)! W punkcie tym znajduje się wyłącznie przytoczenie wszystkich wymogów prawnych (przepisów, regulacji) krajowych i międzynarodowych w tym zakresie. Ale nie dokonano żadnej oceny w świetle tych uregulowań.
- Plan jest wewnętrznie sprzeczny w zakresie zapisów na temat częstotliwości. Z jednej strony w standardach na str. 113 ustalono następujące minimalne częstotliwości: dla odcinków sieci głównej 8 par/dobę, odcinków sieci podstawowej (w kom. kolejowej 100-500 osób dziennie) – 4 pary na dobę, odcinków sieci uzupełniającej – 2 pary na dobę. Tymczasem w punkcie 7.3 określono zupełnie inne częstotliwości: w komunikacji kolejowej dla linii Przemyśl – Rzeszów – Dębica ok. 16 par pociągów, dla większości pozostałych ok. 6 par, w komunikacji autobusowej 6 lub 3 pary.
- Plan jest wewnętrznie sprzeczny także w zakresie wymogu dostępności taboru dla osób niepełnosprawnych. Z jednej strony w punkcie 15 zapisano, że „Marszałek Województwa jako organizator transportu publicznego, podczas dokonywania wyboru operatora działającego na liniach o charakterze użyteczności publicznej, weźmie pod uwagę następujące elementy charakterystyczne taboru: (...) w zakresie taboru autobusowego: (...) - dostosowanie do przewozu niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej (...)”. Z drugiej strony w rozdziale o standardach usług przewozowych na str. 114 zapisano w pkt. dot. dostępności: „20% kursów (jednak nie mniej niż po jednym kursie w każdą stronę) na każdej linii autobusowej realizującej przewozy użyteczności publicznej powinno być wykonywane z wykorzystaniem pojazdów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych”.
- Plan jest wewnętrznie sprzeczny także w zakresie wymogów ochrony środowiska dla taboru autobusowego. Z jednej strony w rozdziale 15 jest zapis, że Marszałek Województwa podczas wyboru operatora weźmie pod uwagę m.in. spełnianie przez autobusy normy (zaledwie) Euro 1. Tymczasem w rozdziale Standardy w punkcie Ochrona środowiska naturalnego zapisano: „należy dążyć do osiągnięcia następujących wskaźników: w 2018 r. - minimum 20% całkowitej pracy przewozowej realizowanej na liniach użyteczności publicznej powinna być wykonywana z wykorzystaniem autobusów spełniających normę co najmniej Euro 5, - w 2028 r. - minimum 80% całkowitej pracy przewozowej realizowanej na liniach użyteczności publicznej powinna być wykonywana z wykorzystaniem autobusów spełniających normę co najmniej Euro 5- do 2020 r. - wszystkie autobusy realizujące przewozy w ramach użyteczności publicznej powinny spełniać normę co najmniej Euro 3 (...)”.
- W części finansowej brak prognozy kosztów i rekompensat – zamieszczono tylko dane historyczne.
- Wymóg zaledwie Euro 1 (spełniany przez pojazdy wyprodukowane od 1993 roku, czyli obecnie 22 letnie) – str. 109
- Brak tabeli 10 na str. 31
- Brak załączników w wersji opublikowanej.
- Obiekty użyteczności publicznej wyszczególnione są w załącznikach H i H4, które nie są opublikowane razem z Planem.
- Brak określenia przewidywanego sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera w

zakresie węzłów przesiadkowych, a także koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu. W rozdziale 18 znajdują się informacje podręcznikowe o informacji pasażerskiej statycznej i dynamicznej oraz o systemach ITS, ale bez żadnych konkluzji co z tego jest przewidywane dla województwa podkarpackiego i w jakiej perspektywie.

- Preferencje wyboru środków transportu opracowano na podstawie badań ankietowych. Wykonano 3 badania mieszkańców województwa podkarpackiego (jak to określono w tytule rozdziału 13): w pociągach, na dworcach autobusowych i kolejowych oraz w szkołach ponadgimnazjalnych. Należy zwrócić uwagę, że tak wybrane grupy nie są reprezentatywne dla ogółu mieszkańców województwa. Wyniki tych badań mogą być użyteczne w niektórych aspektach (np. może być przydatna wiedza jak oceniają dany środek transportu użytkownicy tego środka transportu, albo o cechach samych użytkowników) ale w żadnym razie nie daje obrazu preferencji ogółu mieszkańców. Trudno się dziwić, że ankietowani w pociągach częściej jeżdżą pociągami niż ankietowani w autobusach, ale nie wiadomo jakie wielkości uzyskano by na próbie reprezentatywnej dla ogółu mieszkańców województwa.
- Plan przewiduje dublowanie linii kolejowych autobusowymi (Rzeszów – Jasło, Rzeszów – Krosno, Rzeszów – Sanok, Dębica – Rzeszów – Jarosław – Przemyśl, Rzeszów – Kolbuszowa – Tarnobrzeg., Jarosław - Lubaczów).
- Określono minimalne (lub orientacyjne), w dwóch miejscach dokumentu w sposób sprzeczny ze sobą. Są to wielkości określone w liczbach kursów dziennie, bez zróżnicowania na dni robocze i wolne oraz bez dodatkowych wymogów dla godzin szczytu i pozaszczytowych. Nie wymaga się kursowania w oparciu o cykliczny rozkład jazdy.
- W większości przypadków postanowienia Planu pisane są miękko, z użyciem słów "zakłada się", "należy dążyć". Przykłady:
 - „Zasadą jest to, że podstawowy rozkład jazdy to rozkład jazdy pociągów pasażerskich, do którego powinny się dostosować przewoźnicy autobusowi dalekobieżni oraz komunikacja miejska.” (s 115)
 - „Informacja pasażerska - Zakłada się, że docelowy system informacji dla pasażerów do 2020 r. obejmować będzie zintegrowaną informację dynamiczną na przystankach autobusowych i stacjach kolejowych (...)"
 - "Ochrona środowiska naturalnego - należy dążyć do osiągnięcia następujących wskaźników:..."

Standardy:

- częstotliwość
- dostępność (rozumiana jako gęstość przystanków na linii)
- niezawodność
- prędkość komunikacyjna
- punktualność

- jakość (przede wszystkim wiek taboru autobusowego)
- skomunikowania i węzły przesiadkowe
- informacja pasażerska
- ochrona środowiska (normy Euro silników)

PODLASKIE

Zalety:

- Objęcie użytecznością publiczną dużej liczby linii autobusowych. Przyjęto zasadę, że każde miasto powiatowe musi mieć połączenie użyteczności publicznej z Białymstokiem oraz wszystkimi sąsiednimi miastami powiatowymi.
- Wprowadzenie obsługi komunikacją kolejową obecnie nieczynnych odcinków Bielsk Podlaski – Hajnówka, oraz weekendowo Hajnówka – Białowieża.
- Wprowadzenie integracji biletowej, ale w odległej perspektywie i nie obejmującej całego województwa (bilet metropolitalny od 2025 r.).
- Ustalenie wśród standardów takich parametrów jak: prędkość komunikacyjna, niezawodność, punktualność.
- W standardach częstotliwości plan nie różnicuje dnia roboczego od wolnego czyli określone minima są takie same i w dni robocze i w dni wolne. Z jednej strony jest to nieracjonalne (przy czym standardy są tak niskie, że w dni robocze powinny być znacznie przekraczane), ale z drugiej zapewnia przyzwoity poziom obsługi w dni wolne od pracy.
- Ustalenie standardów środowiskowych taboru autobusowego: do 2017 r. min. 20% przewozowej taboru spełniającym Euro 5, do 2025 r. min 80% przewozowej taboru spełniającym Euro 5, do 2020 r. wszystkie autobusy spełniają min. Euro 3.

Wady:

- Dublowanie linii kolejowych przez autobusowe. Sieć linii autobusowych zaplanowano tak, jakby sieć kolejowa w ogóle nie istniała. Powoduje to odbieranie pasażerów kolei, co działa na szkodę budżetu województwa, gdyż powoduje wzrost deficytu przewozów kolejowych w sytuacji gdy jest on pokrywany z budżetu województwa, podczas gdy dla przewozów autobusowych nie przewiduje się tego typu rekompensaty (a jedynie rekompensatę za stosowanie ulg ustawowych, która pochodzi z budżetu państwa).
- Wymaganie bardzo niskich częstotliwości – dla odcinków sieci głównej jest to min. 4 pary/dobę, ale dla odcinków sieci podstawowej już tylko 2-3 pary, a dla odcinków sieci uzupełniającej zaledwie 1 para w dobie. To są wszystko częstotliwości całkowicie nieatrakcyjne dla pasażerów i powodujące, że nie będą oni mogli polegać na transporcie publicznym, a w rezultacie będą zmuszeni zapewnić sobie inny środek transportu (głównie samochód). Minimalna częstotliwość przy której publiczny transport regionalny może być dostosowany do różnorodnych potrzeb różnych grup pasażerów wynosi przynajmniej 6 par/dobę. Takiej częstotliwości Plan nie wymaga nawet od sieci podstawowej!
- Brak uwzględnienia w ocenie potrzeb przewozowych dostępności dla niepełnosprawnych.
- Plan nie określa minimalnej częstotliwości poza szczytami. Przy czym określone minimalne liczby kursów w ciągu doby są tak niskie, że oznacza to, że plan nie gwarantuje żadnej obsługi poza godzinami szczytu.

- Jedynie 20% kursów autobusowych (ale nie mniej niż po 1 parze na każdej linii) musi być wykonywanych pojazdami dostosowanymi do obsługi niepełnosprawnych. W tej kwestii zresztą zapisy planu są sprzeczne – w innym miejscu (str. 135) pisze się: eliminacja linii obsługiwanych wyłącznie taborem nieprzystosowanym do obsługi osób o zmniejszonej mobilności ruchowej – do roku 2020” czyli, że do tego roku dopuszcza się możliwość obsługi linii bez żadnego kursu taborem nieprzystosowanym do obsługi niepełnosprawnych.
- Sposób organizowania informacji pasażerskiej dla węzłów przesiadkowych określono jedynie dla głównego węzła w województwie – w Białymstoku.
- Brak możliwości uruchamiania dodatkowych linii kolejowych czy autobusowych poza zapisane w planie bez jego nowelizowania (przy czym plan przewiduje kursy kolejowe na odcinkach Bielsk Podlaski – Hajnówka, oraz weekendowo Hajnówka – Białowieża, co jest rozwojem w stosunku do stanu istniejącego).
- Brak realizacji wytycznych wynikających z planu ogólnokrajowego dla kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych. Jediną wytyczną tego planu dla planów niższych szczebli jest określenie węzłów przesiadkowych, w których powinno następować skomunikowanie pociągów różnych kategorii, z czasem na przesiadkę nie mniejszym niż 5 minut i nie większym niż 30 minut. Plan województwa podlaskiego wprowadza lokalizacje tych węzłów przytacza, a nawet dodaje do nich węzły o charakterze regionalnych, jednak nie określa żadnych standardów czy wymogów co do skomunikowań (integracji rozkładowej), przez co w praktyce nie zapewnia żadnej integracji, a więc nie wykonuje wytycznej planu ogólnokrajowego.

Standardy:

- wyposażenia pojazdów i przystanków w zakresie informacji pasażerskiej;
- interaktywności i zasięgu sieci;
- okresu kursowania (dość szczegółów określających porę kursów, zwłaszcza przy niskiej częstotliwości na linii) i częstotliwości kursowania w zależności od kategorii linii;
- gęstości i lokalizacji przystanków oraz standardów wyposażenia i dostępności węzłów przesiadkowych;
- dostępności pojazdów dla niepełnosprawnych (100% dla kolei, min. 20% kursów, i min. 1 para na każdej linii dla autobusów);
- prędkości komunikacyjnej (60 km/h kolej i 45 km/h autobusy);
- niezawodności (95%);
- punktualności (90% kolej, 85% autobusy)
- przeciętnego wieku taboru autobusowego (10 lat w 2020 r.)
- wygody (klimatyzacja, wygodne fotele, dla kolei maksymalne zapełnienie 3 os. stojące /m2);
- ochrony środowiska (normy Euro w poszczególnych latach).

POMORSKIE

Zalety:

- Największą zaletą Planu Transportowego Województwa Pomorskiego jest wykonanie prognoz zapotrzebowania na transport w oparciu o komputerowy model. W planie przedstawiono prognozowaną mapę potoków dla transportu kolejowego oraz autobusowego użyteczności publicznej.
- W oparciu o prognozę wykonano analizę, na podstawie której spośród zaproponowanych linii wybrano te, których objęcie użytecznością publiczną jest uzasadnione. Analizę tę można z powodzeniem uznać za ocenę potrzeb transportowych.
- Plan przewiduje objęcie użytecznością publiczną poza liniami kolejowymi znaczną liczbę (aż ok. 60 w zależności od wariantu) linii autobusowych. Dzięki temu sieć połączeń użyteczności publicznej obejmuje wszystkie miasta powiatowe oraz wiele mniejszych. Mimo tak dużej liczby należy uznać, że linie autobusowe w praktyce nie dublują kolejowych. Linie autobusowe dublujące linie kolejowe opatrzone bowiem zastrzeżeniem, że mogą one być uruchamiane tylko w przypadku ograniczeń technicznych uniemożliwiających uruchomienie wymaganej liczby połączeń kolejowych (linie interwencyjne).
- Preferencje wyboru środków transportu zostały określone w sposób nadający priorytet transportowi kolejowemu („priorytet w obsłudze dla transportu kolejowego i multimodalnego z udziałem transportu kolejowego; priorytet dla linii autobusowych dowożących pasażerów do kolejowych węzłów integracyjnych lub powodujących znaczne zmniejszenie liczby samochodów osobowych na obszarach cennych ekologicznie” - str. 31).
- - Zdefiniowanie większości standardów za pomocą wartości zalecanej (która musi być spełniona w min. 70% przypadków – np. na 70% linii) oraz wartości minimalnej (która musi być spełniona w min. 90% przypadków – np. na 90% linii).
- Wspólny bilet- integracja taryfowa realizowana dzięki powołaniu wojewódzkiego organizatora przewozów użyteczności publicznej, który będzie zlecał usługi poszczególnym operatorom kolejowym i autobusowym oraz ustalał ceny biletów zintegrowanych.
- Wymóg niskowejściowości dla 100% taboru autobusowego.
- Wymóg niskoemisyjności taboru autobusowego, choć niestety z określeniem mało ambitnych celów w tym zakresie (od 2020 r. 20% pracy eksploatacyjnej wykonywana taborem spełniającym Euro 5, od 2025 r. cały tabor spełnia minimum Euro 3 – zważywszy, że wszystkie pojazdy produkowane od 1993 roku musiały spełniać Euro 3, oznacza to wymóg posiadania taboru nie starszego niż... 22-letniego).
- Niestety określone w Planie standardy w zakresie taboru, przystanków i węzłów przesiadkowych nie są obligatoryjne. „Zaprezentowane standardy techniczne odnoszące się do taboru, wyposażenia przystanków i peronów oraz transportowych węzłów integracyjnych należy traktować jako wskazanie kierunku do jakiego należy zmierzać dla zapewnienia odpowiedniej jakości pasażerowi publicznego transportu zbiorowego użyteczności publicznej. Należy przy tym pamiętać, że z czasem zalecane w niniejszym dokumencie standardy te staną się obligatoryjnymi.

- Zapowiedź ustanowienia Regionalnego Zarządu Publicznego Transportu Zbiorowego.
- Obowiązek wyposażenia wszystkich pojazdów w wyświetlacze elektroniczne.
- Przy definiowaniu standardu częstotliwości zamiast słowa *częstotliwość* używany jest termin *rytmiczność* (np. 20, 30, 60, 120 minut), jednak bez jego zdefiniowania. Można rozumieć, że chodzi o częstotliwość z wymogiem zachowania stałego taktu.
- Możliwość wznowienia kursowania pociągów na większości linii nie objętych obecnie zakresem planu, w przypadku m.in. „zaistnienia zmian w popycie” - po wykonaniu ponownych analiz.

Wady:

- Brak wskazania lokalizacji obiektów użyteczności publicznej.
- Brak przedstawienia gęstości zaludnienia obszaru objętego planem.
- Brak uwzględnienia w ocenie dostępności dla osób niepełnosprawnych (jednak Plan wymaga by cały tabor był dostępny dla osób niepełnosprawnych, więc w tym przypadku nie zachodzi potrzeba wyróżniania tej grupy pasażerów).
- Określenie formy finansowania w zakresie trybu wyboru operatora jest bardzo ogólnie opisane – odesłano jedynie do art. 19 ustawy ptz.

Standardy:

- Przedziału czasowego funkcjonowania transportu użyteczności publicznej w zależności od odległości (w godzinach czasu jazdy) od aglomeracji trójmiejskiej, a publicznej w zależności od odległości (30/60/90 km) od aglomeracji trójmiejskiej oraz od Słupska (20/40/60 km), a także od miast powiatowych (10/20/30/40 km) oraz w obszarze aglomeracyjnym (SKM, PKM).
- Czasu jazdy w zależności od odległości i typu połączenia (do aglomeracji gdańskiej, do Słupska, pomiędzy sąsiednimi powiatami).
- Bezpośredniości – podano procentowy udział podróży z określoną liczbą przesiadek (0/1/2/3) w zależności od odległości i typu połączenia.
- Dostępności miejsca siedzącego – określono wymagania w zakresie prawdopodobieństwa uzyskania miejsca siedzącego w zależności od czasu dojazdu.
- Standardy taboru, w tym dla autobusowego wymagania taboru niskowejściowego oraz norm Euro silników.
- Standardy wyposażenie i dostępności przystanków i węzłów przesiadkowych.

W standardach nie zapisano wprowadzenia wymogu dostosowania rozkładów jazdy w węzłach przesiadkowych, jednak koordynowanie rozkładów jazdy wpisano jako jedno z ważniejszych zadań planowanego RZPTZ.

ŚLĄSKIE

Zalety:

- Integracja taryfowa, ale tylko pomiędzy operatorami kolejowymi wykonującymi przewozy na zlecenie województwa śląskiego, a w drugiej kolejności między operatorami kolejowymi i miejskimi – i jako działanie postulowane w przyszłości (rozdział Kierunki rozwoju ptz).

Wady:

- Brak wyznaczenia linii użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej. Oznacza to utratę refundacji ulg ustawowych na liniach autobusowych regionalnych po roku 2016.
- W zakresie komunikacji kolejowej jedynie zachowanie status quo, wskazano jedynie te linie, na których przewozy prowadzone są obecnie. Brak możliwości wznowienia przewozów bez zmiany planu na innych liniach. Także tych, na których przewozy funkcjonowały jeszcze 2 lata temu, np. Częstochowa – Lubliniec (mimo rewitalizacji tej linii w 2014 r.), Wodzisław Śl. - Chałupki (mimo rewitalizacji linii w 2015 r.), czy Bytom – Gliwice (mimo wpisania rewitalizacji linii do POiŚ 2014-2020).
- Konsekwencją powyższych dwóch punktów jest brak zapewnienia dostępności do publicznego transportu zbiorowego ze stolic trzech powiatów: kłobuckiego oraz miast na prawach powiatu: Jastrzębia Zdroju, Piekar Śląskich i Siemianowic Śląskich.
- Kuriozalny zapis w standardach (pkt. 14, str. 85):

„Jednym z podstawowych standardów usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest możliwość zastąpienia komunikacji kolejowej komunikacją autobusową na wybranych liniach, w przypadku gdy liczba pasażerów korzystających z połączenia kolejowego nie będzie uzasadniać konieczności realizowania go przy wykorzystaniu tego środka transportu.”

Standardy:

- Ochrony środowiska - dla autobusów – wymóg nie przekraczania wieku 10 lat oraz zalecenie zgodności z wymogami Euro 4.
- Zalecane stosowanie taboru z niską podłogą, wymagane dostosowanie wyposażenia wnętrza do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, niedosłyszących i niedowidzących.
- Wyposażenie pojazdu w system poboru opłat.
- Standardy wyposażenia pojazdów kolejowych (wymagane: miejsca do przewożenia wózków i większego bagażu, toaleta z zamkniętym obiegiem, video-monitoring, przystosowanie do montażu kasowników, liczniki pasażerów, dostępność dla niepełnosprawnych pojazdów i toalet, wyświetlacze wewnętrzne; zalecane: wyświetlacze zewnętrzne w technologii LED, miejsca na przewóz rowerów).

- Szczegółowe standardy dostępności infrastruktury przystankowej i węzłów przesiadkowych dla osób o ograniczonej mobilności, niedosłyszących i niedowidzących.
- Postulat wprowadzenia (w umowach z operatorami?) wymagań dotyczących: punktualności, zestawienia, pojemności pojazdów, tablicy czołowej, oznakowania pojazdów, informacji o zmianach w rozkładach jazdy, sprawozdań z wykonanych przewozów).
- Standardy kontroli przewozów.
- Standardy systemu pobierania opłat (zalecane pobieranie opłat z bankowych kart zbliżeniowych, a dla osób bez takich kart ze specjalnych kart-portmonetek, ze zniżkami dla osób często jeżdżących).

ŚWIĘTOKRZYSKIE

Zalety:

- Wpisanie szeregu relacji kolejowych obecnie nieobsługiwanych jako fakultatywnych (m.in. odcinki Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz – gr. województwa, Kielce – Busko Zdrój, Skarżysko-Kamienna – Końskie – gr. województwa), co daje możliwość uruchamiania na nich przewozów użyteczności publicznej bez konieczności zmiany Planu.
- Potencjalnie brak dublowania linii kolejowych autobusowymi. Linie autobusowe dublujące kolejowe są oznaczone jako możliwe, a nie obowiązujące (do realizacji w przypadku wystarczających możliwości finansowych i pozytywnego wyniku analiz zapotrzebowania), natomiast przy liniach obligatoryjnych znajduje się zapis, że kursy będą wykonywane w godzinach braku kursów kolejowych.

Wady:

- Błędny rys. 6 na str. 36- naniesiono tylko odcinki linii z czynnym ruchem pasażerskim i rys.9 gdzie łącznicę Psary – Starzyny wskazano jako linię przeznaczoną do zawieszenia (jako jedyną w województwie), co budzi zdumienie, gdyż kursują nią pociągi najwyższej kategorii EIP (pendolino) w relacji Kraków – Warszawa (-Gdynia).
- Ocenę potrzeb transportowych oparto o dokładne dane wielkości potoków pasażerskich w komunikacji publicznej. Niestety dane te pozyskano od przewoźników, a nie w wyniku niezależnych pomiarów. Niestety nie zapewnia to wiarygodności danych. Przewoźnicy po pierwsze nie mają ani metodologii ani sił i środków aby dobrze mierzyć potoki pasażerskie, a ponadto mają wiele powodów, aby nie podawać rzeczywistych danych. Autorzy Planu powinni zdawać sobie z tego sprawę zwłaszcza, że sami stwierdzają, że
- W ocenie potrzeb transportowych pominięto relacje przekraczające granicę województwa, tak jakby nie było w ogóle takich potrzeb transportowych.
- Plan de facto nie zawiera prognozy potrzeb przewozowych. Chociaż istnieje rozdział o takim tytule, to zawiera on jedynie 2 akapity podające jakiegokolwiek dane liczbowe (str. 77-78). Cytujemy je w całości:

„Spośród 1018 ankiet wśród przewoźników tylko 47 wykazało prognozowany wzrost natężenia przewozu osób. W 355 przypadkach szacowano spadek natężenia, a w 100 brak zmian. Pozostali respondenci nie wyrażali zdania na ten temat. Najlepsze prognozy wykazał wywiad wśród przewoźników wykonujących kursy w relacji z Kielcami w kierunku Końskich. Wzrost przewidywało tam 25% respondentów, którzy szacują, iż wyniesie on średnio 11,3%. Jednak największy wzrost oczekiwany jest na trasach w kierunku północno – zachodnim od Kielc, przewidywany przez 16,7% respondentów z tego rejonu i wynosi on 18,8%.

Mniej optymistyczne prognozy wykazali przewoźnicy realizujący kursy w kierunku Chęcin oraz Łopuszna. 60% respondentów szacuje spadek natężenia przewozu osób średnio o 21,7%, a żaden nie szacuje wzrostu. Największy spadek liczby pasażerów oczekiwany jest wśród kursów w relacji z Tarnobrzegiem, bo aż o 32,5%, mimo bardzo niskiego odsetka ankiet przewidujących spadek, wynoszącego tylko 8%.”

Jak się zatem okazuje wykonanie prognozy potrzeb transportowych zostało przez autorów Planu przerzucone na... przewoźników. Opracowano ją bowiem na podstawie ankiet wśród przewoźników – jako uśrednienie podawanych przez nich przypuszczeń o skali przyszłych wzrostów lub spadków przewozów.

- Pewnym mankamentem Planu jest brak przesądzenia trybu wyboru operatora w transporcie kolejowym. Dopuszczono zarówno wybór w trybie ustawy prawo zamówień publicznych jak i bezpośrednio przyznanie.
- Plan nie wyznacza standardów w zakresie częstotliwości. Wprawdzie w rozdziale 5 (str. 85) zapisano:

„Zakłada się zapewnienie wysokiej częstotliwości kursów na wskazanych liniach użyteczności publicznej, co jest czynnikiem pozwalającym na poprawę popytu na pasażerski transport publiczny. W celu zwiększenia jego atrakcyjności za wskazane uznaje się rozważenie rozwiązania polegającego na uruchomieniu połączeń z wysoką częstotliwością w stałodostępowym takcie. Częstotliwości kursowania zależą będą od typu dnia – ze względu na tygodniową zmienność wielkości potoków pasażerskich. Uwzględniać będą odrębne standardy dla dnia roboczego szkolnego, roboczego w okresie letnich wakacji szkolnych, sobót oraz niedziel. Przewiduje się dostosowanie przewozów autobusowych do rzeczywistych potrzeb w pierwszy dzień świąt Bożego Narodzenia i Wielkanocy oraz do godziny 12.00 w Nowy Rok.

Przewiduje się możliwość zwiększania liczby odjazdów w godzinach szczytów komunikacyjnych w dni robocze (w godz. 6.00 – 9.00 i 15.00 – 18.00) oraz w niedziele (pomiędzy 13.00 a 21.00).”

- to jednak tych ogólnych zaleceń nie wyposażono w żadne konkretne wymogi. Bez zdefiniowania jaką liczbę kursów rozumie się pod pojęciem „wysokiej częstotliwości” takie zapisy nie mają żadnej mocy prawnej (zwłaszcza przy opatrzeniu ich zwrotem „za wskazane uznaje się...”).

- Jedyny zapis o „stałodostępowym takcie” zawarty jest w zacytowanym wyżej fragmencie – również występuje w charakterze zalecenia, a nie wymogu.
- „Należy zadbać o zapewnienie skomunikowań do/z pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych z/do pociągów regionalnych organizowanych przez Województwo Świętokrzyskie.” (rozdział 4.4 Węzły przesiadkowe, str. 62). Należy obawiać się, że tak ogólnikowy zapis nie zapewni koordynacji rozkładów jazdy w rzeczywistości. Ponadto nie obejmuje on komunikacji autobusowej.
- Hasło utworzenia wojewódzkiego zarządu transportu publicznego pojawia się tylko jako uwaga, że byłoby to warunkiem koniecznym stworzenia wspólnego biletu. Nigdzie indziej pomysł stworzenia takiej instytucji nie jest w dokumencie rozwinięty.

Standardy:

- Dostępność dla niepełnosprawnych: przy wyborze operatorów będą preferowane pojazdy dostosowane do obsługi osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. W terminie 2 lata od uruchomienia linii użyteczności publicznej pojazdy muszą być dostosowane do przewozu niepełnosprawnych.

- Ochrony środowiska: w transporcie drogowym silniki co najmniej Euro 5.
- Wyposażenie pojazdów w system liczenia pasażerów oraz system informacji pasażerskiej.
- System informacji pasażerskiej – zapisano przede wszystkim udostępnienie wszystkich informacji w internecie, a także wymóg wyposażenia pojazdów w system informacji pasażerskiej (ale bez szczegółów – np. co do konieczności, rodzaju i liczby tablic elektronicznych, informacji dźwiękowej itp.). Brak wymogów co do informacji w węzłach przesiadkowych oraz o skomunikowaniach.
- Minimalny czasokres kursowania – szczyty przewozowe. Brak konkretnych wymagań odnośnie częstotliwości.
- Ceny – rekomendowane utrzymanie dotychczasowych cen oraz wprowadzenie wspólnego biletu.
- niezawodność – współczynnik kursów wykonanych: 95%
- Prędkość komunikacyjna (średnia w dobie) – transport drogowy 46 km/h, transport kolejowy 60 km/h
- Punktualność – transport drogowy 85%, transport kolejowy 90%.
- Komfort – obniżenie średniej wieku taboru autobusowego poniżej 10 lat, wyposażenie w klimatyzację i wygodne fotele, eliminacja linii obsługiwanych taborem nieprzystosowanym do obsługi osób o ograniczonej mobilności ruchowej.
- Bezpieczeństwo – stosowanie przez operatorów certyfikowanych procedur.

WARMIŃSKO-MAZURSKIE

Zalety:

- Wyznaczenie gęstej sieci połączeń autobusowych, zapewniających połączenia między wszystkimi miastami powiatowymi województwa.
- Wprowadzenie wymogu aby na liniach autobusowych dublujących kolejowe przewozy prowadzone były tylko w godzinach braku kursowania pociągów
- Wyznaczenie wysokiego minimalnego standardu częstotliwości na wszystkich liniach o każdej porze dnia - min. co 60 min. Ponieważ nie ma żadnych zastrzeżeń należy rozumieć, że odnosi się to także dnia wolnego.

Wady:

- W ocenie potrzeb przewozowych odnośnie komunikacji kolejowej w planie przedstawiono dane z badań, jednakże objęły one jedynie 47% pociągów. Wyliczenie na podstawie tak małej próby np. potoków na poszczególnych liniach przez dzielenie przez 0,47 jest metodologicznie błędne, nie ma takich przykładów w praktyce branży. Zapełnienie pociągów jest różne w zależności od linii i pory dnia. Na jednej linii mogły być pominięte w badaniu kursy w godzinach szczytu, na innych poza szczytem. Do tego w sytuacji gdy na większości linii kursuje po kilka par pociągów, to są to zbyt małe liczby, żeby można było miarodajnie stosować metody statystyczne.
- Jeszcze mniej wiarygodne są pomiary potoków na liniach drogowych, gdzie przebadano jedynie 24% kursów.
- Prognoza potrzeb transportowych została wykonana jako proste przemnożenie obecnych potoków na poszczególnych liniach przez współczynnik wynikający ze zmian demograficznych dla całego województwa. Nie uwzględnia to ani zindywidualizowania tych zmian dla poszczególnych obszarów, które z pewnością nie będą wszędzie identyczne, ani zmian w konkurencyjności różnych środków transportu w wyniku przyszłych inwestycji na sieci drogowej i kolejowej.
- Bardzo mało idące wymogi ochrony środowiska, odnośnie silników w transporcie drogowym zgodność zaledwie z normą Euro 1. Normę Euro 1 spełniają wszystkie autobusy wyprodukowane od 1993 roku. Innymi słowy oznacza to, że plan akceptuje pojazdy nawet 24-letnie.
- Bardzo lakonicznie wyznaczono zasady organizowania przewozów (a zatem i finansowania przewozów użyteczności publicznej). Poświęcony trybowi wyboru operatora rozdział 13.2 (str. 114) zawiera tylko jedno zdanie (!). Cytujemy go w całości:

„Operator dla określonych niniejszym planem połączeń komunikacyjnych, zarówno kolejowych jak i drogowych, zostanie wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, ze zm.)”

- Plan nie zawiera wymaganych rozporządzeniem kierunków rozwoju ptz.
- W zakresie linii kolejowych plan powtarza status quo, nie przewiduje wznowienia ruchu na żadnym z odcinków obecnie nieczynnych. Uruchomienie przewozów na takich odcinkach wymaga zmiany planu.
- Plan de facto nie realizuje wytycznych planu ogólnokrajowego – wprowadzie wymienia węzły przesiadkowe wskazane w planie ogólnokrajowym, ale nie nakłada żadnych obowiązków w zakresie skomunikowań pociągów i autobusów regionalnych na/z pociągi międzywojewódzkie.
- Plan nie przewiduje żadnych działań w zakresie integracji taryfowej (wprowadzenia wspólnego biletu) ani stworzenia wojewódzkiego zarządu transportu publicznego.
- Plan nie zawiera żadnych wytycznych dla planów niższego szczebla.
- Nie określono żadnych wymogów odnośnie ruchu cyklicznego czy skomunikowań w węzłach przesiadkowych.
- Określony standard częstotliwości (co 60 min. bez względu na porę dnia) jest zbyt wysoki dla linii kolejowych (a nigdzie nie jest napisane, że ich nie dotyczy) i całkowicie nierealny, oznaczałoby to w przypadku niektórych linii kilkukrotne zwiększenie liczby pociągów w stosunku do stanu obecnego.
- Zaplanowano połączenia z innymi województwami jedynie w 4 punktach, wyłącznie na liniach kolejowych (odcinki Elbląg – Malbork, Iława – Malbork, Iława – Jabłonowo Pomorskie, Działdowo – Mława oraz Elk – Grajewo). Zdecydowanie brakuje jakiegokolwiek połączenia na odcinku granicy województwa od Działdowa do Grajewa.

Standardy:

Określono standardy usług przewozowych (rozdział 4, str. 42) jedynie w zakresie:

- dostępności dla niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej – wyłącznie poprzez zapis o preferowaniu po 2016 r. przy wyborze operatorów przewoźników dysponujących taborem przystosowanym do przewozu takich osób.
- Ponadto jako czynniki wpływające na dostępność określono standardy następujących parametrów:
 - Średniej prędkości dla trasy położonej w korytarzu głównym (przy czym nie wskazano które korytarze kwalifikuje się jako główne) 25-30 km/h w mieście i 45-55 km/h poza miastem – w kontekście gęstości rozmieszczenia przystanków.
 - Częstości kursowania na obszarach wiejskich nie większej niż co 60 minut bez względu na porę dnia.
- Ochrony środowiska - (normy Euro silników – minimum Euro 1)

WIELKOPOLSKIE

Zalety:

- Do zalet projektu Planu należy wykonanie modelu ruchu na podstawie badań ankietowych gospodarstw domowych. Niestety opracowanie to zostało przedstawione w dokumencie tylko do etapu więzby podróży. Brakuje dwóch kolejnych kroków stosowanych w klasycznym modelu ruchu czyli podziału podróży na środki transportu i rozkładu na sieć dla konkretnych lat prognostycznych (nie wiadomo czy zostały wykonane, tylko nie włączono ich do dokumentu, czy też w ogóle ich nie wykonano). Dokument nie zawiera zatem typowych prognoz ruchu w postaci map potoków i zestawień tabelarycznych.
- Drugą zaletą jest określenie konkretnych liczb połączeń w ciągu doby dla wszystkich planowanych relacji – niestety wielkości te są małe, w wielu wypadkach dużo niższe niż w dotychczasowym rozkładzie jazdy.
- Trzecią zaletą jest ustalenie konkretnych wymogów ochrony środowiska dla taboru autobusowego (normy Euro silników).
- Bogata sieć połączeń pomiędzy mniejszymi ośrodkami województwa, z pominięciem jego stolicy – także dzięki dużej liczbie linii autobusowych.
- Jasne i wyczerpujące określenie zasad organizacji przewozów oraz trybu wyboru operatora, nawet ze szczegółowym określeniem zawartości umowy z operatorem.
- Przyjęcie stworzenia Wielkopolskiego Zarządu Transportu Wojewódzkiego wraz ze szczegółowym określeniem jego zadań.
- Zapisanie wprowadzenia zintegrowanej taryfy na przewozy użyteczności publicznej – kolejowe i autobusowe oraz wskazanie podmiotu odpowiedzialnego za to zadanie (organizatora publicznego transportu zbiorowego), jednakże bez wskazania bliższych wytycznych w tym zakresie oraz terminu realizacji.
- Plan bodaj jako jedyny spośród wszystkich województw przewiduje (co prawda niewielkie w porównaniu do transportu kolejowego) rekompensaty dla operatorów linii autobusowych inne niż refundacja ulg ustawowych.

Wady:

- Główną wadą projektu planu jest brak rozwoju transportu publicznego jaki wynika z tego dokumentu. Jest to niezgodność z ustawową definicją zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, z której jasno wynika, że jest to proces rozwoju transportu (z uwzględnieniem oczekiwań społecznych i preferowaniem przyjaznych środowisku środków transportu), a nie proces odwrotny – zmniejszania oferty („zwoju”) przyjaznych środowisku środków transportu, w tym autobusowego i zwłaszcza kolejowego. Tymczasem w transporcie kolejowym w wielu relacjach plan zakłada dobowe liczby kursów niższe lub znacznie niższe niż w obecnym rozkładzie jazdy 2014-15 (Wronki – Krzyż 6 par zamiast 15 obecnie, Poznań – Ostrów Wlkp. 8 par zamiast 11, Poznań – Zbąszynek 8 par zamiast 15, Leszno – Wolsztyn 4 pary zamiast 6, Poznań – Stargard Szcz. 2 pary zamiast 4, Poznań – Gołańcz i Piła – Wałcz po 3

pary zamiast 4, Piła – Chojnice 5 par zamiast 6).

Należy podkreślić, że zmniejszenie liczby połączeń na wielu liniach zaplanowano mimo, że z przedstawionych badań preferencji podróżnych wynika, że najczęściej zgłaszanym oczekiwaniem, znacznie dystansującym jakiegokolwiek inne jest postulat zwiększenia częstotliwości.

Przyjęcie w przyszłości wznowienia przewozów na 2 liniach w dość ograniczonym zakresie (Śrem – Czempin i Gostyń – Leszno po 7 par) nie rekompensuje tak znacznych cięć. Co do linii autobusowych to również przyjęta oferta użyteczności publicznej w wielu wypadkach (często tylko 5 par połączeń dziennie i mniej) jest dużo niższa od obecnej oferty komercyjnej, a ponadto nie zapewnia ani atrakcyjnej alternatywy dla transportu samochodowego, w związku z czym nie przyciągnie pasażerów, ani efektywnego ekonomicznie wykorzystania taboru i personelu.

- Ocena potrzeb przewozowych nie zawiera problematyki dostępności dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej, co jest wymagane przez Rozporządzenie.
- W dokumencie nie przedstawiono gęstości zaludnienia obszaru objętego Planem, co jest wymagane przez Rozporządzenie. Znajduje się wprawdzie mapka pokazująca liczbę mieszkańców poszczególnych powiatów, jednakże formalnie rzecz biorąc liczba mieszkańców powiatu to nie jego gęstość zaludnienia.
- Dyskusyjne jest czy dokument zawiera „wskazanie lokalizacji obiektów użyteczności publicznej” wymaganego przez Rozporządzenie. W dokumencie przedstawiono liczby szkół, szpitali, urzędów, obiektów sportu, kultury, gastronomicznych, hotelowych etc. w poszczególnych powiatach, natomiast nie konkretne lokalizacje.
- Standardy zawierają bardzo nieprecyzyjne i miękkie zapisy odnośnie dostępności taboru (problem dotyczy zwłaszcza autobusowego) dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej („wzrost udziału autobusów z możliwością transportu osób niepełnosprawnych”, „w przypadku krótszych odcinków linii regionalnych (do 50 km) możliwość realizacji zadań przez autobusy niskopodłogowe lub niskowejściowe” - str. 101, „przystosowanie w miarę możliwości taboru do przewozu osób o ograniczonej mobilności” - str. 103).
- Standardy w zakresie informacji pasażerskiej nie zawierają wymogu zamieszczania na przystankach informacji o godzinach przyjazdu lub odjazdu środków transportu (rozkładów jazdy), co jest wymogiem Rozporządzenia.
- Dla dokumentu wykonano model ruchu na podstawie badań ankietowych gospodarstw domowych. Nie ma informacji o wielkości próby, nie ma informacji aby badania te były skalibrowane jakimikolwiek, choćby wrywkowymi, badaniami rzeczywistych potoków na liniach kolejowych i autobusowych. Co ważniejsze, opracowanie to zostało przedstawione w dokumencie tylko do etapu więzby podróży. Brakuje dwóch kolejnych kroków stosowanych w klasycznym modelu ruchu czyli podziału podróży na środki transportu i rozkładu na sieć dla konkretnych lat prognostycznych (nie wiadomo czy zostały wykonane tylko nie włączone do dokumentu, czy też w ogóle ich nie wykonano). Dokument nie zawiera zatem typowych prognoz ruchu w postaci map potoków i zestawień tabelarycznych.
- Ponadto model ruchu nie obejmuje podróży przekraczających granice województwa. Nie ma

podstaw by te podróże usuwać, bo one w rzeczywistości występują.

- Prognoza dla roku 2025 podobnie jak stan istniejący kończy się na etapie więźby ruchu – brak podziału zadań przewozowych na środki transportu oraz podziału na sieć. Brak danych liczbowych odnośnie prognozowanych natężeń na poszczególnych odcinkach sieci (jedynie grafika więźby ruchu bez podania danych liczbowych) czy choćby danych sumarycznych dla województwa. Brak uwzględnienia podróży poza województwo. Pomijając brak danych dla odcinków przecinających granicę należy mieć na uwadze, że powyższy czynnik ma wpływ na brak wiarygodności grafiki obrazującej prognozowaną więźbę ruchu (jedyny przedstawiony rezultat prognozy) w aspekcie pokazanego znacznego załamania się potoków pasażerskich w miarę oddalania się od Poznania. W rzeczywistości nie jest ono aż tak dramatyczne, gdyż dochodzą podróże przekraczające granicę województwa, które w modelu nie są uwzględnione.
- Standardy nie wymagają ruchu cyklicznego (stałe końcówki minutowe w tej samej godzinie).
- Standardy nie wymagają integracji rozkładowej, czyli skomunikowań między kursami regionalnymi oraz regionalnymi i międzywojewódzkimi (mimo, że wyznaczono sieć zalecanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz integrację opisano „z uwzględnieniem, używanego w fachowej literaturze, podziału na integrację infrastrukturalną, informacyjną, taryfową i instytucjonalną” (str. 77) – o integracji rozkładowej zapomniano).
- Z uwagi na brak obowiązku skomunikowań dokument nie realizuje jedynej wytycznej płynącej z planu ogólnokrajowego, dotyczącej skomunikowań na/z pociągów międzywojewódzkich. Węzły są wyznaczone, ale nie ma obowiązku integracji rozkładowej w tych węzłach.
- Dokument nie zawiera rozdziału o kierunkach rozwoju publicznego transportu zbiorowego, co jest wymogiem Rozporządzenia. Wprawdzie przyjęto uruchomienie w przyszłości dwóch linii (Śrem – Czempień i Gostyń – Leszno), jednak w ograniczonym zakresie (po 7 par dziennie) W żaden sposób nie rekompensuje to planowanego zmniejszenia ofert na innych liniach względem stanu obecnego (tylko na liniach K1 – K10 Plan przewiduje zmniejszenie liczby par pociągów względem rj. 2016/17 dla następujących relacji: Leszno – Ostrów z 6 do 4, Leszno – Wolsztyn z 7 do 4, Piła – Bydgoszcz z 8 do 7, Piła – Wałcz z 4 do 3, Poznań – Mogilno z 11 do 9, Poznań – Gniezno z 31 do 24), czyli nie można mówić o żadnym rozwoju. W przypadku krótkiej linii Śrem – Czempień realizacją dobrej praktyki byłby ruch wahadłowy jednego pojazdu ze skomunikowaniem na każdy pociąg na linii Poznań – Wrocław, inaczej linia nie jest efektywna ekonomicznie oraz nie zapewnia atrakcyjnej dla pasażerów oferty. Linia Gostyń – Leszno jest za krótka, powinna funkcjonować w pełnej relacji – do Jarocina.

Mimo ogromnych potoków w relacjach z Poznania do sąsiednich powiatów i stałego wzrostu ich zaludnienia Plan nie przewiduje zwiększenia liczby pociągów wokół Poznania względem stanu obecnego. Na żadnej trasie mimo planowanego wzrostu liczby mieszkańców wokół Poznania o 22% nie jest planowany wzrost oferty do 30 par, który to poziom jest traktowany jako minimum w ruchu aglomeracyjnym (takt 30 minut). Plan nie przewiduje zatem szybkiej kolei miejskiej, mimo że taki projekt jest przygotowywany. Na wielu liniach pociągów ma być mniej niż było np. kilka lat temu lub jest obecnie (kierunki: Leszno, Wągrowiec, Nowy Tomyśl). Plan nie przewiduje zwiększenia przewozów na linii Poznań – Piła, która ma być modernizowana. Nie przewiduje wznowienia połączeń w relacji Leszno – Głogów, (Poznań –) Gołańcz – Kcynia (– Bydgoszcz), Poznań – Międzychód przez Rokietnicę i Pniewy lub przez Szamotuły.

- W załączniku 4. Sieć transportowa województwa wielkopolskiego stan docelowy (2025 rok) naniesiono linie kolejowe z Leszna w kierunku Głogowa, z Kępna w kierunku Oleśnicy oraz Wieruszowa oraz linię nr 133 (magistrala węglowa), jednakże nie znajdują się one w załączniku 5. Sieć linii publicznego transportu zbiorowego – stan docelowy (2025 rok) ani w tabeli 30 w części tekstowej.
- Wśród wymienionych w rozdziale 9.1 Planowane źródła finansowania przewozów (str. 94) pominięto podstawowe źródło, jakim są przychody z biletów. Pominięto także refundację ulg ustawowych z budżetu państwa.

Standardy:

Standardy napisane są w sposób ogólnikowy, bardzo często wymienione są możliwe kryteria, ale bez wskazania wymaganych wielkości w danym kryterium (zwłaszcza w zakresie taboru kolejowego). Jedyne konkretne wymagania określono dla:

- Taboru kolejowego i autobusowego, w tym wieku taboru, ochrony środowiska – od 2017 r. min 20% autobusów powinno spełniać normę minimum Euro 5 a od 2025 75%, od 2020 r. wszystkie autobusy powinny spełniać normę min. Euro 3, od 2025 r.
- Informacji pasażerskiej
- węzłów przesiadkowych (zalecany czas przejścia między platformami przystankowymi do 3 min. odległość do 100 m z możliwością zwiększenia o 50 m w przypadku braku barier architektonicznych)
- udogodnień dla osób o ograniczonej mobilności (ale bez ścisłego wymogu przystosowania taboru, jedynie zalecenie: „przystosowanie w miarę możliwości taboru do przewozu osób o ograniczonej mobilności” - str. 103)

Podsumowanie:

Jakość dokumentu jest bardzo nierówna. Z jednej strony zawiera on na tle planów innych województw bardzo szczegółowy i wyczerpujący opis zasad organizacji przewozów, z określeniem trybu wyboru operatorów (co również nie jest częste w innych województwach), a nawet zakresu umów, zakłada stworzenie Wielkopolskiego Zarządu Transportu Publicznego, ze szczegółowym określeniem jego zadań oraz powstał w oparciu o model ruchu zbudowany na podstawie szerokich badań ankietowych zachowań komunikacyjnych w gospodarstwach domowych. Ponadto zawiera szczegółową prognozę finansową z podaniem kosztów i przychodów dla poszczególnych linii, co również jest ewenementem na tle kraju (niestety bez podania metodologii wyliczeń).

Z drugiej strony dla badań niestety nie podano metodologii ani nawet wielkości próby. Co gorsza, modelowanie zakończono na etapie więźby ruchu, pokazując rezultat jedynie graficznie, bez jakichkolwiek danych liczbowych. Nie wykonano podziału zadań przewozowych i podziału ruchu na sieć, z pokazaniem obecnych i prognozowanych wielkości potoków dobowych na poszczególnych odcinkach sieci. Ponadto wydaje się, że pominięto całkowicie podróże poza województwo, co nie tylko pozbawia danych dla odcinków stykowych sieci, ale także zaniża potoki na pozostałych odcinkach, w tym na peryferyjnych znacznie. Dla zespołu pod kierunkiem osoby z tytułem profesorskim są to błędy kompromitujące.

Ponadto pominięto kilka obowiązkowych elementów planu, wymaganych przez Rozporządzenie lub wykonano w sposób nie spełniający sformułowań rozporządzenia (brak przedstawienia gęstości zaludnienia obszaru, lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, oceny dostępności dla osób

niepełnosprawnych, wymogu zapewnienia informacji o godzinach odjazdu środków transportu na przystankach, brak części o kierunkach rozwoju). Nie są to w większości elementy merytorycznie bardzo istotne, jednak formalnie dyskwalifikują dokument, gdyż powodują, że nie spełnia on wymogów prawa.

Bardzo istotnymi wadami dokumentu są natomiast: brak aktywnego podejścia do dostosowania taboru autobusowego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności (podczas gdy np. w województwie pomorskim cały tabor jest przystosowany już obecnie) oraz niskie planowane częstotliwości na poszczególnych liniach, często poniżej wyjściowych, faktycznie realizowanych w rozkładzie jazdy 2014/15 i mało ambitny plan rozwoju transportu kolejowego (brak przywrócenia pełnych relacji Czempień - Jarocin i Leszno - Jarocin, brak odcinka Gołańcz - Kcynia, brak linii do Międzychodu).

ZACHONIOPOMOSKIE

Zalety:

- Plan zawiera dwie wytyczne dla planów niższego szczebla, choć są one jedynie zaleceniami. Plan zaleca aby plany niższego szczebla nie wyznaczały linii użyteczności publicznej konkurencyjnych do linii wyznaczonych w planie wojewódzkim. (pkt. 5.3, str. 81)
- Drugą wytyczną jest zalecenie skomunikowania (dostosowania rozkładów jazdy) linii organizatorów niższego szczebla do linii wojewódzkich i międzywojewódzkich, a także linii do lotniska w Goleniowie z połączeniami lotniczymi. Zaletą jest także liczbowe zdefiniowanie skomunikowania – rozkładowy czas na przesiadkę powinien wynosić od 8 do 20 minut.
- Plan szczegółowo traktuje odcinki linii kolejowych i autobusowych przecinających granicę województwa. Na odcinku między ostatnim miastem i granicą województwa Plan dopuszcza organizowanie linii pod warunkiem podpisania stosowanego porozumienia z województwem sąsiednim.
- Zalecenie do dążenia do układania rozkładów jazdy w oparciu o takt (pkt. 9.1.2, str. 135).
- Wybór operatorów w oparciu o tryby konkurencyjne, a w przypadku przyznania bezpośredniego tylko w przypadku poprzedzenia go konkursem lub negocjacjami wg prawa cywilnego (pkt. 10.4, str. 162).
- Wspólny bilet – województwo „będzie czynić starania o zintegrowanie komunikacji kolejowej z autobusową regionalną i miejską” (pkt. 11.2.4, str. 182).
- Szczegółowy opis możliwego systemu rozliczeń przychodów z biletów zintegrowanych. (pkt. 11.2.4, str. 184S)

Wady:

- W zakresie wymaganych przez Rozporządzenie obowiązkowych elementów informacji pasażerskiej nie określono sposobu organizacji systemu informacji w odniesieniu do informacji o obowiązujących uprawnieniach do przejazdów ulgowych oraz o koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu.
- Niskie wymagane minimalne częstotliwości dla niektórych linii w soboty i niedziele, (np. 3 lub 2 pary), w niektórych przypadkach wręcz dopuszczenie do braku prowadzenia połączeń w te dni. Oczywiście w dni wolne od pracy powinno się dopuszczać mniejszą częstotliwość, np. odpowiadającą częstotliwości pory pozaszczytowej dnia roboczego, ale z pewnością nie mogą to być zaledwie 2 pary połączeń czy całkowite odcięcie od świata, bo nie jest to standard linii użyteczności publicznej. Linie użyteczności publicznej są wyznaczone i utrzymywane właśnie po to, żeby zapewnić podstawowy standard obsługi. Taka polityka jest sprzeczna z ideą rekompensat za obsługę linii użyteczności publicznej, które są przyznawane za eksploataowanie linii w zakresie (na trasie lub w porze) nie przynoszącym dochodu. Wydaje się, że w przypadku najmniej frekwencyjnych wojewódzkich linii użyteczności publicznej ofertą absolutnie minimalną dla dnia wolnego powinny być 3-4 pary dla komunikacji autobusowej i 5-6 par dla kolejowej. Ma to też niekorzystny wpływ na rentowność połączeń.

- Wątpliwy jest zapis że „Wysokość peronów na dworcach i stacjach nie może być wyższa niż wysokość podłogi w pociągach” (pkt. 9.5.1 str. 141). W zasadzie wyklucza to możliwość korzystania z taboru spalinowego o wysokości podłogi zazwyczaj ok. 50 cm na odcinkach zelektryfikowanych, na których perony powinny być przystosowane do taboru elektrycznego, w przypadku którego wysokość podłogi jest nie niższa niż 76 cm. A takie odcinki w chwili obecnej na sieci województwa występują, np. dla linii Szczecin – Szczecinek w odniesieniu do odcinka Szczecin – Ulikowo, Szczecin – Wałcz w odniesieniu do odcinka Szczecin – Stargard Szczeciński i Szczecin – Kołobrzeg w odniesieniu do odcinka Szczecin – Goleniów.
- Wprawdzie w rozdziale 13. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego wskazano kilka tras na których województwo będzie dążyło do uruchomienia przewozów kolejowych, jednak wydaje się, że ten zapis jest niewystarczający dla zlecenia przewozów na tych liniach bez dokonania odpowiedniej zmiany Planu Transportowego. Jedynym wyjątkiem (porównując do stanu aktualnego) jest linia Sławno – Darłowo która jest oznaczona jako możliwa do uruchomienia w przypadku podpisania porozumienia z samorządem niższego szczebla.
- Duży zawód budzi zwłaszcza brak przewidzenia przywrócenia połączenia kolejowego Stargard Szczeciński - Pyrzyce. Zwłaszcza gdy porówna się zaplanowane minimalne częstotliwości dla połączeń drogowych. Dla linii R81 Stargard Szczeciński - Pyrzyce zaplanowano częstotliwość minimalną aż 18 par w dni robocze i 9 w dni wolne, czyli zdecydowanie najwyższą ze wszystkich linii autobusowych w całym województwie! Tak duża częstotliwość świadczy o tym, że istnieje wystarczający popyt uzasadniający zastąpienie tych 18 par autobusów 6-9 parami pociągów. Tym bardziej, że dla linii R9 Szczecin – Myślibórz zaplanowano jedynie 9 par w dni robocze, 4 w soboty i zaledwie 2 w niedziele. Zakładając, że częstotliwości dobrano racjonalnie, oznacza to, że uzyskanie połączenia drogą ekspresową ze Szczecinem wcale nie wykluczyło zapotrzebowanie na relację kolejową Pyrzyce – Stargard Szczeciński.

Standardy:

- Standard dostępności przestrzennej – określony przez wymaganą sieć połączeń.
- Standard dostępności w czasie – określony przez minimalną częstotliwość dla poszczególnych linii, osobno dla dnia roboczego, soboty i niedzieli oraz dla ich pór (szczyty, przed szczytem porannym i między szczytami).
- Standard w zakresie skomunikowań (dopasowania rozkładów jazdy – niestety tylko jako zalecenie, i też tylko w odniesieniu do komunikowania linii organizowanych przez samorządy niższego szczebla w stosunki do połączeń wojewódzkich i międzywojewódzkich, a także linii do lotniska w Goleniowie z połączeniami lotniczymi – brak zalecenia komunikowania połączeń tej samej kategorii między sobą (np. wojewódzkiej z wojewódzką).
- Standard punktualności kursowania – określono definicję połączenia punktualnego: w komunikacji kolejowej opóźnienie nie większe niż 10 minut, w komunikacji drogowej opóźnienie nie większe niż 10 minut oraz przyjazd przed czasem nie więcej niż o 2 minuty. Niestety nie określono czy wielkości te należy mierzyć tylko na końcu linii czy na każdym przystanku pośrednim (czy połączenie w którym na przystanku pośrednim jest opóźnienie powyżej 10 minut, ale na przystanku końcowym mieści się w 10 minutach jest punktualne czy nie). Ponadto nie określono wskaźnika punktualności, czyli jaki jest

wymagany minimalny udział połączeń punktualnych w stosunku do wszystkich, ani wskaźnika gotowości, czyli jaki jest udział połączeń zrealizowanych do wynikających z rozkładu jazdy. W tym punkcie ponadto zapisany jest wymóg zapewnienia taboru zastępczego w czasie nie dłuższym niż 60 min. w sytuacji awarii taboru.

- Standard maksymalnego napełnienia pojazdu – w transporcie kolejowym do 50% fabrycznie określonej liczby miejsc stojących (przy braku określenia standardu liczby osób na m²) w czasie nie dłuższym niż 30 minut (jak to weryfikować? obserwować każdego stojącego?), w transporcie drogowym na liniach o długości do 50 km do 50% fabrycznie określonej liczby miejsc stojących, na liniach o długości powyżej 50 km do 100% liczby miejsc siedzących.
- Standard wyposażenia pojazdów – niska podłoga, rampa dla wózków, miejsce na wózek inwalidzki lub dziecięcy, elektroniczna wyświetlacz tylna – tylko dla pojazdów nowych, wyświetlacz przedni, wyświetlacz boczny (nie dotyczy minibusów i pojazdów kolejowych), aktualny schemat sieci organizowanej przez województwo, pojemniki na rozkłady jazdy – w odniesieniu do wszystkich pojazdów.
- Standard dostępności dla osób niepełnosprawnych i z ograniczoną zdolnością ruchową – ogólny wymóg likwidowania barier na wszystkich etapach korzystania z komunikacji publicznej od dojścia na przystanek do wnętrza pojazdu, w tym w zakresie oznakowania. Niestety Plan wymaga niskiej podłogi tylko dla części (nieokreślonej liczbowo) taboru obsługującego linie o długości do 50 km, a dla linii dłuższych wymóg wyposażenia w podnośniki dla wózków inwalidzkich.
- Standard w zakresie ochrony środowiska – dążenie do stosowania w transporcie drogowym pojazdów spełniających normę Euro 6 w zakresie pojazdów nowych i Euro 3 w zakresie pozostałych.