

Załącznik nr 1

Wyniki konsultacji w zakresie analiz problemów i szans rozwoju regionalnego systemu transportowego

Prace przygotowawcze związane z nową perspektywą finansową Unii Europejskiej na lata 2021-2027 objęły sporządzenie wielu analiz oraz dokumentów o charakterze strategicznym i planistycznym, które pozwoliły na zidentyfikowanie najważniejszych problemów oraz potencjałów rozwoju województwa wielkopolskiego. *Regionalny Plan transportowy dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2030 roku* to dokument, którego opracowanie jest obligatoryjne dla województw do spełniania warunku podstawowego Celu Polityki 3 UE w obszarze transportu. Obok innych dokumentów wojewódzkich, RPT 2030 wpisuje się w proces prowadzenia polityki rozwoju oraz zarządzania strategicznego regionem.

Szczegółowe wnioski z fazy badawczej, przeprowadzonej na potrzeby planowania strategicznego, zostały opracowane w formie wielodzielnicowej *Diagnozy sytuacji społeczno-gospodarczej i przestrzennej województwa wielkopolskiego 2019*, przygotowanej przez Zespół Wielkopolskiego Regionalnego Obserwatorium Terytorialnego (dalej: WROT) we wrześniu 2019 roku. W *Diagnozie...* przedstawiono aktualny wizerunek województwa wielkopolskiego w dziedzinach takich jak „społeczeństwo”, „gospodarka” i „środowisko”, a także jego zmiany, dynamikę tych zmian w okresie ostatnich lat wraz z odniesieniem do trendów rozwojowych panujących na poziomie krajowym, będących pochodną przemian dokonujących się w skali ogólnoeuropejskiej. Istotnym elementem dokonywanych analiz było określenie pozycji Wielkopolski na tle pozostałych województw w kraju, a także próba zobrazowania zróżnicowania wewnątrzregionalnego.

Zakres czasowy opracowania obejmował zasadniczo lata 2007-2017. Jednak w zależności od dostępności danych, w przypadku charakterystyki poszczególnych zjawisk, wykorzystane zostały najbardziej aktualne źródła informacji, będące do dyspozycji Zespołu WROT w momencie przygotowywania dokumentu. Podstawowym źródłem informacji wykorzystywanych w analizie była statystyka publiczna. Kluczowe jej uzupełnienie stanowiły w pierwszej kolejności badania i ekspertyzy na temat wybranych dziedzin rozwoju Wielkopolski, przygotowane w ostatnich latach w regionie, zaś w dalszej różnego rodzaju artykuły, raporty i prezentacje o Wielkopolsce, poza statystyczne bazy danych (w tym dane źródłowe jednostek i organów realizujących zadania publiczne), a także akty prawne itp.

W *Diagnozie...*, zawarto m.in. analizę systemu transportowego regionu w takich dziedzinach jak: transport drogowy, kolejowy, rowerowy, lotniczy i wodny, wraz z zagadnieniami mobilności ludności oraz transportu towarów i działalności logistycznej. Poszczególne analizy w części związanej z transportem posłużyły do opracowania kompleksowej diagnozy systemu transportowego w RPT 2030 województwa wielkopolskiego. Ponadto do opisu zjawisk mających potencjalny wpływ na zachowania transportowe mieszkańców regionu wykorzystano wybrane analizy z dziedzin „społeczeństwo” oraz „gospodarka”, opracowując „tło społeczno-gospodarcze” dla funkcjonowania systemu transportowego.

Samorząd Województwa Wielkopolskiego, za pośrednictwem wyspecjalizowanych jednostek wewnętrznych Urzędu Marszałkowskiego, na bieżąco prowadzi monitoring podstawowych procesów rozwojowych regionu. Podstawowe problemy oraz trendy w tym zakresie są więc władzom województwa dobrze znane. Pomimo tego, że część analizowanych zjawisk nie ulega bardzo dynamicznym zmianom, korzyścią z opracowania *Diagnozy...* było zebranie najaktualniejszych danych odnoszących się do wielu dziedzin funkcjonowaniu regionu, w tym w zakresie transportu, oraz identyfikacja powiązań między nimi.

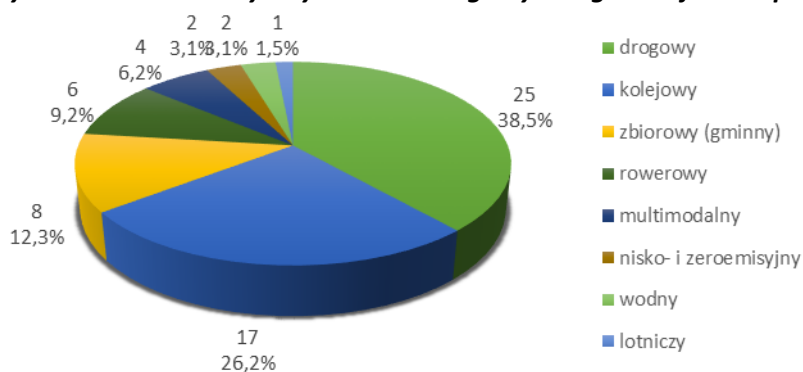
Politykę rozwoju regionu prowadzi się na podstawie strategii rozwoju, programów i dokumentów programowych oraz polityk publicznych. RPT 2030, wyrażający politykę rozwoju regionu w zakresie transportu, jest komplementarny wobec innych dokumentów wojewódzkich, w tym przede wszystkim *Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku*. W wymiarze operacyjnym RPT 2030 odnosi się do określonych w *Strategii...* pakietów działań, które stanowią zbiór przedsięwzięć warunkujących osiągnięcie strategicznych celów rozwojowych województwa wielkopolskiego. Projekty strategiczne zawarte w pakietach działań stanowią szczególne kierunki rozwoju, wokół których Samorząd Województwa Wielkopolskiego w horyzoncie najbliższej dekady będzie koncentrować swoją aktywność programową, finansową i organizacyjną, dążąc tym samym do osiągnięcia określonej w *Strategii...* wizji rozwoju regionu. W dokumencie tym wyróżniono następujące pakiety działań, odnoszące się do systemu transportowego województwa: *Rozwój infrastruktury drogowej o charakterze krajowym, Rozwój infrastruktury drogowej o charakterze wojewódzkim, Rozwój pozostałej infrastruktury drogowej, Wielkopolski transport zbiorowy oraz Transport lotniczy w Wielkopolsce*. Zbiór projektów strategicznych zawarty w pakietach ma charakter otwarty i może być uzupełniany o nowe inicjatywy, będące odpowiedzią na pojawiające się potrzeby i wyzwania.

Identyfikacja problemów, potencjałów i wyzwań regionu na potrzeby zarządzania strategicznego, w tym określenia ww. pakietów działań, nastąpiła w drodze konsultacji społecznych, będących jednocześnie kolejnym (po realizacji *Diagnozy...*) wyzwaniem diagnostycznym w procesie realizacji RPT 2030. Szczególnie istotne w trakcie konsultacji było zaangażowanie mieszkańców, JST, instytucji publicznych, operatorów transportowych i innych interesariuszy w identyfikację głównych problemów systemu transportowego i dziedzin z nim powiązanych. Konsultacje te miały miejsce w okresie lipiec-sierpień (I tura) oraz wrzesień-październik (II tura) 2019 roku. Wnioski, które uwzględniono w treści RPT 2030, można podzielić na 2 typy: ogólne (z I tury) oraz propozycje przedsięwzięć o charakterze strategicznym dla całego regionu lub jego części (z II tury). W wyniku konsultacji diagnostycznych na potrzeby RPT 2030 zebrano:

- 65 wniosków ogólnych, sformułowanych przez: gminy (52,3% wniosków ogółem), stowarzyszenia (16,9%), powiaty (10,8%), instytucje publiczne (7,7%), mieszkańcy (4,6%), przewoźnicy (3,1%), zarządy dróg (3,1%), podmioty gospodarcze (1,5%);
- 366 projektów strategicznych, sformułowanych głównie przez: gminy (61,0% wniosków ogółem), powiaty (17,8%), instytucje publiczne (5,9%), przewoźnicy (4,2%), zarządy dróg (4,2%), mieszkańcy, podmioty gospodarcze, stowarzyszenia, związki samorządowe (po 1,7%).

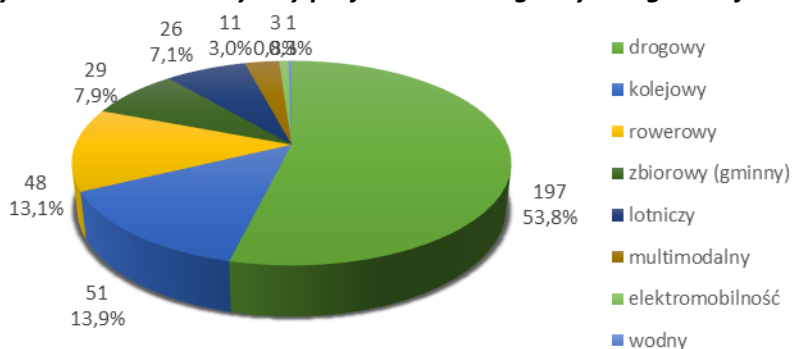
Zarówno wśród wniosków ogólnych, jak i projektów strategicznych zdecydowanie dominowały propozycje w zakresie transportu drogowego oraz kolejowego, odpowiednio: 64,7% wniosków ogólnych (w tym 38,5% dot. dróg i 26,2% dot. kolei) oraz 67,7% projektów strategicznych (w tym 53,8% dot. dróg i 13,9% dot. kolei). W pozostałej części wnioski ogólne dotyczyły transportu zbiorowego (gminnego/miejskiego) – 12,3%, rowerowego – 9,2% i multimodalnego – 6,2%. Pojedyncze głosy oddano w zakresie transportu nisko i zeroemisyjnego oraz wodnego i lotniczego. Z kolei w przypadku projektów strategicznych 13,1% dotyczyło transportu rowerowego, 7,9% – zbiorowego (gminnego/miejskiego), 7,1% – lotniczego, 3,0% – multimodalnego, a nieliczne związane były z elektromobilnością i transportem wodnym.

Ryc. 1. Zakres tematyczny wniosków ogólnych wg rodzaju transportu



Źródło: Opracowanie własne

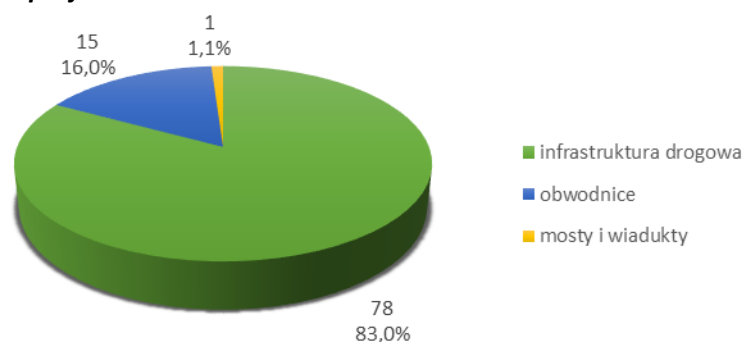
Ryc. 2. Zakres tematyczny projektów strategicznych wg rodzaju transportu



Źródło: Opracowanie własne

Najczęstszym przedmiotem projektów w zakresie transportu drogowego (zarówno ogólnych – 64,0%, jak i strategicznych – 67,0%) było ulepszenie (przebudowa, rozbudowa) istniejącego układu komunikacyjnego w celu: poprawy dostępności i spójności komunikacyjnej obszarów (w tym także terenów inwestycyjnych), poprawy płynności ruchu (w tym warunków dojazdu do pracy), poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu (w tym rozwiązania bezkolizyjne oraz dla niezmotoryzowanych), rozbudowy infrastruktury towarzyszącej w zakresie ruchu rowerowego i pieszego. Projekty dotyczyły zarówno dróg gminnych, powiatowych, jak i wojewódzkich. Wskazywano również na konieczność realizacji powiązań z siecią dróg krajowych, związanych głównie z budową dróg S11 i S10. Kolejną grupę stanowiły projekty drogowe obejmujące budowę obwodnic oraz mostów i wiaduktów.

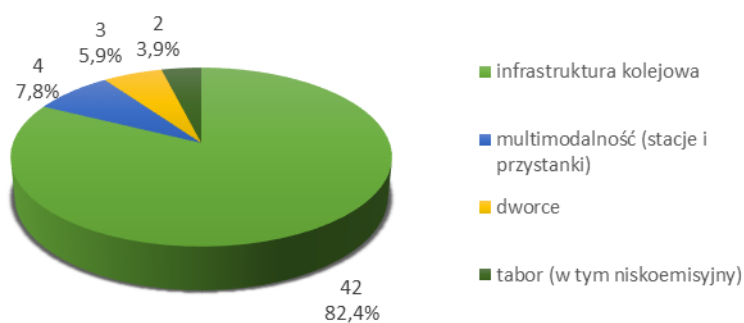
Ryc. 3. Projekty strategiczne w zakresie transportu drogowego wg przedmiotu projektu



Źródło: Opracowanie własne

Wśród projektów w zakresie transportu kolejowego największą grupę stanowiły planowane przedsięwzięcia związane z infrastrukturą kolejową (88,2% wniosków ogólnych i 82,4% projektów strategicznych), w tym: modernizacja istniejącego układu komunikacyjnego (podniesienie standardu linii), rozbudowa w zakresie liczby torów, elektryfikacja oraz przywrócenie funkcjonowania nieczynnych linii kolejowych w celu usprawnienia transportu zbiorowego, a także zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu (skrzyżowania bezkolizyjne), przebudowa węzłów kolejowych, budowa nowych linii kolejowych. Kolejną grupę stanowiły projekty obejmujące głównie budowę lub rozbudowę multimodalnych węzłów przesiadkowych powiązanych z koleją, a także rewitalizację dworców kolejowych oraz inwestycje w tabor, w tym niskoemisyjny.

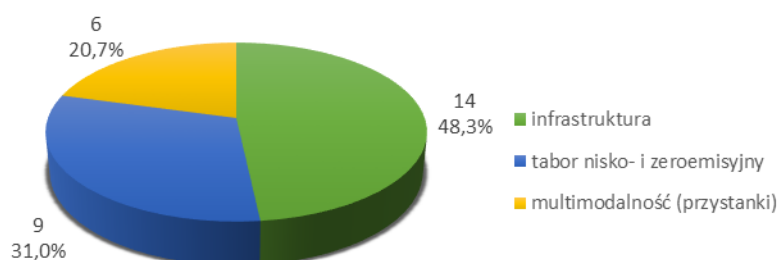
Ryc. 4. Projekty strategiczne w zakresie transportu kolejowego wg przedmiotu projektu



Źródło: Opracowanie własne

Projekty infrastrukturalne dominowały również w zakresie gminnego (w tym miejskiego) transportu zbiorowego. Wśród zgłaszanych potrzeb znalazły się budowa i rozbudowa sieci tramwajowej w Poznaniu wraz z zakupem taboru oraz rozwój sieci autobusowych w celu zwiększenia dostępności do transportu publicznego, w szczególności w obszarach oddalonych od sieci kolejowej oraz w celu umożliwienia dojazdu do stacji kolejowej. Znaczna część projektów dotyczyła zakupu nisko- lub zeroemisyjnego taboru do realizacji gminnego lub aglomeracyjnego transportu zbiorowego oraz rozwoju multimodalnych węzłów przesiadkowych, w tym infrastruktury pozwalającej na integrację różnych środków transportu, systemów taryfowych i biletowych, bezpieczeństwa przystanków.

Ryc. 5. Projekty strategiczne w zakresie transportu zbiorowego (gminnego) wg przedmiotu projektu



Źródło: Opracowanie własne

Pozostałe typy projektów związane były w dużej mierze z budową dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, głównie w ciągach dróg pomiędzy miejscowościami. Nie mniej istotne dla zgłaszających były przedsięwzięcia wspierające realizację strategii niskoemisyjnych, w szczególności promujące transport zbiorowy poprzez budowę węzłów przesiadkowych, parkingów typu Park&Ride, rozwój systemów informacji pasażerskiej oraz rozwój elektromobilności poprzez budowę stacji ładowania pojazdów elektrycznych.

Wybrane JST oraz podmioty związane z transportem lotniczym wskazywały na konieczność rozbudowy i modernizacji Portu Lotniczego Poznań-Ławica oraz rozwoju małego transportu lotniczego w Wielkopolsce. Pojedyncze wnioski dotyczyły również budowy centrów logistycznych i rozwoju transportu towarowego oraz przywrócenia transportu ładunków i rozwoju turystyki wodnej na rzece Noteć.

Dnia 30 września 2020 r. Zarząd Województwa opublikował Obwieszczenie o przystąpieniu do opracowania projektu Regionalnego Planu Transportowego Województwa Wielkopolskiego oraz do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. W ramach podjęcia prac nad RPT 2030 była możliwość zgłoszenia wniosków do Planu w terminie od 30 września do 23 października 2020 r. Równolegle w ramach prowadzonych konsultacji Samorząd Województwa Wielkopolskiego poinformował o możliwości składania wniosków województwa sąsiednie. Wnioski miały dotyczyć zachowania i rozwoju międzywojewódzkich korytarzy transportowych oraz zgłaszania obszarów problemowych wymagających wzmocnienia powiązań komunikacyjnych na styku województw. Swoje wnioski złożyło 5 województw ościennych: kujawsko-pomorskie, łódzkie, opolskie, dolnośląskie i lubuskie.

Informacje przedstawione we wnioskach dotyczyły głównie utrzymania kolejowych powiązań ponadregionalnych na styku z województwem wielkopolskim. Wskazane zostały różnego rodzaju działania polegające na modernizacji linii i infrastruktury kolejowej, czy rewitalizacji poszczególnych połączeń dla ruchu pasażerskiego. Wymieniono także potrzebę uwzględnienia planowanych nowych połączeń kolejowych z Centralnym Portem Komunikacyjnym dotyczącym ciągów nr 9 i 10.

Większość treści wniosków dotyczyła ponadregionalnych powiązań kolejowych. Tylko województwo łódzkie zgłosiło uwagi dotyczące powiązań drogowych na poziomie wojewódzkim. Natomiast województwo opolskie wskazało na potrzebę uwzględnienia powiązań drogowych o znaczeniu krajowym.

W ramach przeprowadzonych konsultacji zgłoszono także 1 wniosek od samorządu gminnego. Burmistrz Miasta i Gminy Września zgłosił wniosek o ujęcie w RPT 2030 zadania inwestycyjnego

polegającego na budowie drogi wojewódzkiej w m. Obłaczkowo – łączącej drogę wojewódzką nr 432 od skrzyżowania z drogą krajową nr 15 w miejscowości Obłaczkowo do skrzyżowania z planowaną południową obwodnicą Wrześni w ciągu drogi krajowej nr 92.

Wszystkie uwagi rozpatrzone i uwzględniono w opracowanym Regionalnym Planie Transportowym Województwa Wielkopolskiego w perspektywie do 2030 roku. W przypadku inwestycji związanych z powiązaniem kolejowymi i drogowymi na szczeblu krajowym RPT 2030 uwzględnia je, nie wymieniając ich bezpośrednio. RPT 2030 jest spójny ze dokumentami strategicznymi o znaczeniu krajowym, które bezpośrednio odnoszą się do wymienionych we wnioskach planowanych inwestycjach i rozwoju połączeń kolejowych i drogowych.

Wynik konsultacji społecznych I etapu prac nad projektem RPT 2030 obejmującego uwarunkowania, diagnozę stanu oraz strategiczne cele.

W listopadzie 2021 roku zakończono pierwszy etap prac nad Regionalnym planem transportowym dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2030 roku. Projekt dokumentu obejmujący m.in. uwarunkowania, diagnozę stanu oraz strategiczne cele rozwoju regionalnego systemu transportowego został poddany konsultacjom społecznym w terminie od 22.11.2021 r. do 13.12.2021 r. W wyznaczonym czasie interesariusze mogli zgłaszać uwagi i wnioski do projektu przy pomocy formularza konsultacyjnego, w formie: pisemnej lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej. W celu dotarcia do jak największej liczby interesariuszy informację o prowadzonych konsultacjach społecznych opublikowano na stronie internetowej Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego oraz poinformowano za pośrednictwem newslettera wszystkie samorzady gminne i powiatowe w województwie wielkopolskim oraz GDDKiA i PKP PLK S.A.

Ryc. 6. Formularz konsultacyjny

FORMULARZ ZGŁASZANIA UWAG I WNIOSKÓW
do projektu: „Regionalnego planu transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie do 2030 roku”

Uzupełniony formularz prosimy przesłać w terminie od 22.11.2021 r. do 13 grudnia 2021 r. na adres e-mail: sekretariat@wbpp.poznan.pl.

Dane zgłaszającego uwagi/wnioski:

Imię i nazwisko	
Institucja	
Adres/siedziba	
e-mail	
Osoba do kontaktu	
Nr telefonu	

Zgłaszane uwagi i wnioski:

Lp.	Zapis w dokumencie, którego dotyczy uwaga/wniosek	Strona	Sugerowana zmiana wskazanego zapisu	Uzasadnienie
1.				
2.				
3.				

WIELKOPOLSKIE BIURO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO W POZNANIU

ul. S. Mielżyńskiego 79a tel.: +48 61 641 57 00 www.wbpp.poznan.pl
61-725 Poznań NIP 778-13-53-552 sekretariat@wbpp.poznan.pl

Źródło: Opracowanie własne

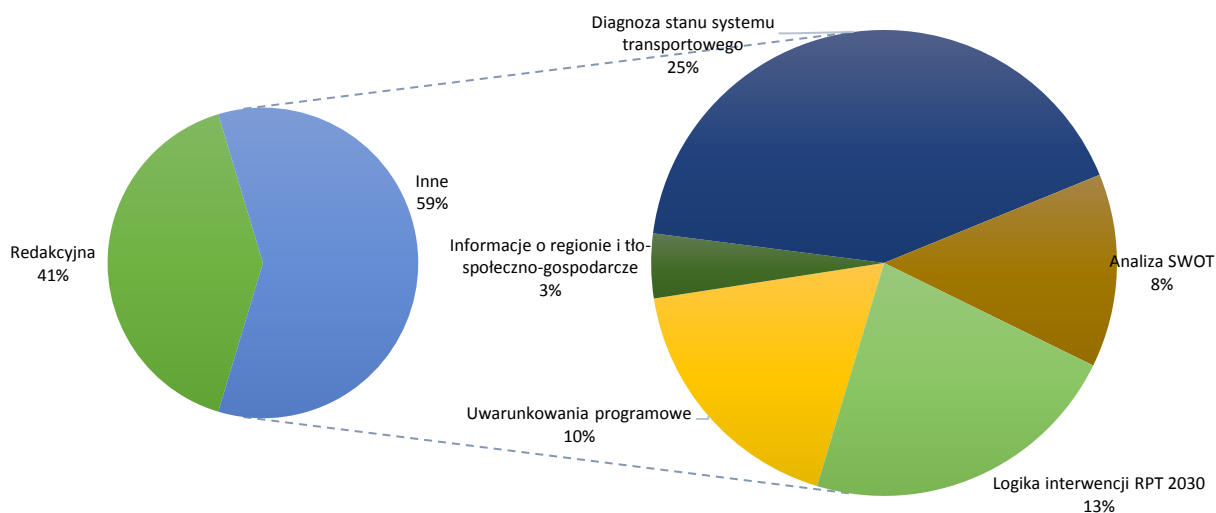
Ryc. 7. Informacja o konsultacjach społecznych zamieszczona na <https://wbpp.poznan.pl/68/strona-glowna.html>



Źródło: Opracowanie własne

W ramach konsultacji społecznych otrzymano łącznie 113 uwag od 11 interesariuszy. 40,7% uwag wskazanych w formularzach miało charakter redakcyjny, pozostałe 59,3% miało charakter merytoryczny odnoszący się do wyjaśnienia lub zmiany szczegółowych zapisów wskazanych w poszczególnych rozdziałach RPT 2030. Najwięcej uwag merytorycznych dotyczyło rozdziału 5. *Diagnoza stanu systemu transportowego* (24,8% ogółu zgłoszonych uwag) oraz rozdziału 7. *Logika interwencji planu* (13,3%).

Ryc. 8. Zgłoszone uwagi i wnioski do poszczególnych części RPT 2030



Źródło: Opracowanie własne

Uwagi o charakterze redakcyjnym dotyczyły głównie uszczegółowienia zapisów, uzupełnienia źródeł danych oraz korekt edycyjnych i stylistycznych. W ramach uwag do części uwarunkowań programowych zgłoszono m.in. prośbę o rozszerzenie zapisów dotyczących analizowanych

dokumentów np. wskazanie inwestycji wynikających z programów, czy przeanalizowanie innych istotnych dokumentów np. *Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025*. W rozdziałach 3 i 4 opisujących charakterystykę województwa wielkopolskiego interesariusze wskazali na konieczność aktualizacji i weryfikacji wykorzystanych danych.

W rozdziale 5. Diagnoza stanu systemu transportowego interesariusze wskazali największą liczbę uwag. Spośród nich można wyróżnić dużą grupę, która dotyczyła uszczegółowienia i wyjaśnienia zapisów, a szczególnie wytłumaczenia przeprowadzonych lub przytaczanych analiz w zakresie m.in. infrastruktury drogowej i kolejowej oraz publicznego transportu zbiorowego w regionie. Wśród uwag znalazły się również prośby o wskazania źródeł danych, czy źródeł przytaczanych dokumentów strategicznych, a także prośba graficznego ujęcia dróg wodnych na terenie województwa.

Pozostałe uwagi dotyczyły Analizy SWOT oraz rozdziału Logika interwencji RPT, który zawiera opis wizji oraz celów strategicznych. W ramach analizy SWOT interesariusze wskazali potrzebę uwzględnienia dodatkowych słabych stron i zagrożeń oraz powiązania wskazanych zapisów z częścią diagnostyczną. Natomiast uwagi dotyczące rozdziału Logiki interwencji RPT miały charakter korekt zaproponowanych kierunków oraz działań, a także uwzględniania nowych.

Spośród wszystkich wskazanych przez interesariuszy uwag uwzględniono 68,5%, uwzględniono w części 5,4% oraz nie uwzględniono 26,1%.

Tabela 1 Sposób rozpatrzenie uwag

Sposób rozpatrzenia	uwagi/wnioski merytoryczne	uwagi/wnioski redakcyjne
	%	%
uwzględniono	56,1%	86,7%
nie uwzględniono	36,4%	11,1%
uwzględniono w części	7,6%	2,2%

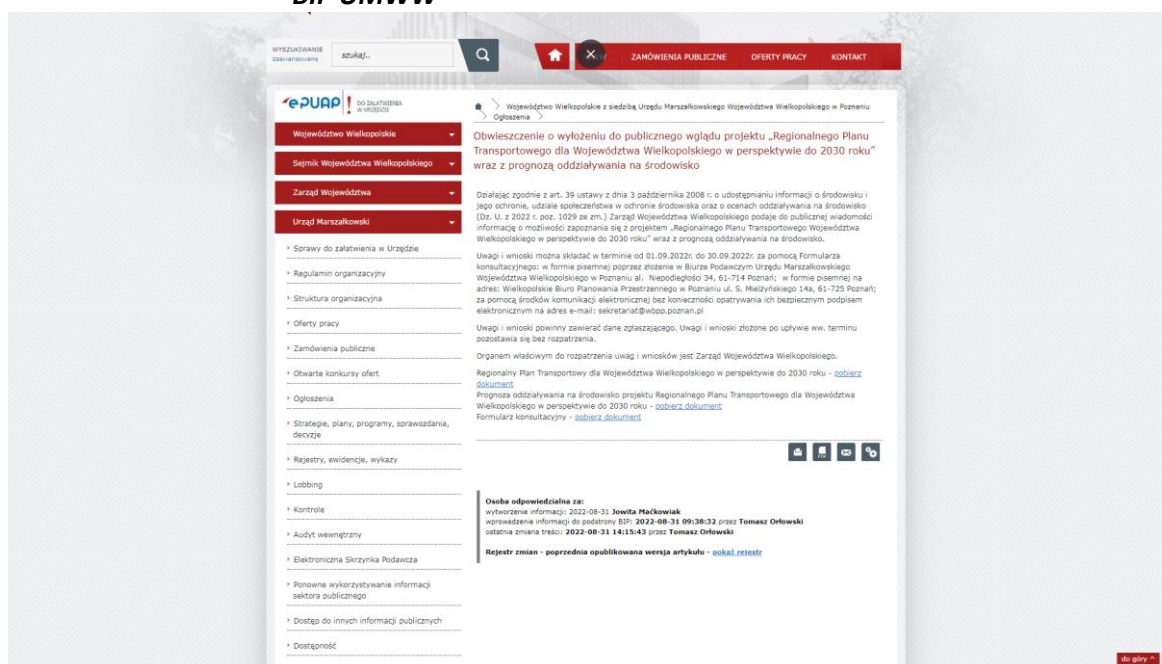
Źródło: Opracowanie własne

Celem konsultacji społecznych było włączenie szerokiego grona interesariuszy w proces opracowania Regionalnego planu transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2030 roku. Dzięki uzyskanym odpowiedziom poznano potrzeby rozwoju transportu w regionie przed ostatnim etapem prac związanych z procesem modelowania i uszczegółowienia zaproponowanych działań. Pozwoliło to na doprecyzowanie i uzupełnienie wielu zapisów oraz dokładniejszą kalibrację modelu ruchu i zróżnicowanie wariantów rozwoju regionalnego systemu transportowego. Poruszone przez interesariuszy problemy i potrzeby związane z rozwojem transportu w regionie potwierdziły trafność i zasadność treści przedstawionych w konsultowanym projekcie RPT 2030.

Wynik konsultacji społecznych w ramach wyłożenia do publicznego wglądu projektu „Regionalnego planu transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie do 2030 roku” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko

W sierpniu 2022 zakończono pracę nad projektem Regionalnego planu transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie do 2030 roku oraz opracowano Prognozę oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego dokumentu. Od 01.09.2022 r. do 30.09.2022 r. RPT2030 wraz z prognozą został wyłożony do publicznego wglądu w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Obwieszczenie o wyłożeniu zostało ogłoszone na stronie BIP UMWW, w prasie ogólnokrajowej, oraz na tablicy ogłoszeń UMWW. We wskazanym terminie możliwe było składanie uwag i wniosków za pomocą formularza konsultacyjnego.

Ryc. 9. Informacja o wyłożeniu do publicznego wglądu na stronie internetowej BIP UMWW



Źródło: https://bip.umww.pl/292---505---k_317---obwieszczenie-o-wylozeniu-do-publicznego-wgladu

W wyniku konsultacji wpłynęły dwa wnioski do RPT 2030. Interesariusze wskazali dwie nowe inwestycje do uwzględnienia w Planie. Jedną z nich była modernizacja bocznicy kolei górniczej na odcinku Konin – Józwin oraz budowa obwodnicy Czempinia na drodze wojewódzkiej nr 310. Obydwa wnioski uwzględniono. Modernizacja kolei górniczej wpisuje się w zakres działań: 1.1.6. *Rozwój infrastruktury transportu towarowego* oraz 1.2.3. *Optymalizacja przewozów publicznego transportu zbiorowego*. Natomiast realizacja obwodnicy Czempinia została przeanalizowana pod kątem włączenia do wariantu W2, w wyniku której uwzględniono inwestycje w wariantie realizacyjnym i ujęto w działaniu 2.2.2. *Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów miejskich i intensywnie zainwestowanych*.