



## **CZT CENTRUM ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU**

KRS: 486193, adres koresp.: ul. Nowogrodzka 46/6, 00-695 Warszawa, tel: 22 6217777, www.czt.org.pl

CZT-3003-1-KR

Warszawa, 8.09.2014

### **Uwagi w konsultacjach społecznych Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Województwa Dolnośląskiego.**

CZT uważa, że projekt Planu Transportowego przygotowany przez województwo dolnośląskie ma szansę stać się jednym z najlepszych w kraju. Niezależnie od liczby przedstawionych poniżej uwag i ich znaczenia, podkreślamy, że opiniujemy dokument jako przygotowany dobrze i wieloaspektowo. Jak do tej pory jest to najlepiej obok pomorskiego przygotowany Plan Transportowy szczebla wojewódzkiego, który wymaga poprawy zasadniczo w szczegółach, a nie w pryncypiach

Najważniejsze z naszych uwag dotyczą:

1. Usunięcia z sieci planowanych linii użyteczności publicznej linii autobusowych dublujących kolejowe i zastąpienie ich liniami dowozowymi do kolei.
2. Wprowadzenia w połączeniach kolejowych systemu szybkich RegioEkspresów na najważniejszych relacjach.
3. Stosowania na zmodernizowanych liniach przede wszystkim taboru o prędkościach maksymalnych wyższych niż 100 km/h (czyli innych niż niezmmodernizowane EN57).
4. Zapisania rygorystycznych zasad wykonywania przewozów, które spowodują założone w dokumencie obniżenie kosztów jednostkowych.
5. Urealnienia kosztów przewozów autobusowych, które nie uwzględniają kosztów niezbędnej wymiany taboru.
6. Wprowadzenia wytycznych do planów niższego szczebla, które m.in. nakażą dopasowanie rozkładów jazdy komunikacji miejskiej i powiatowej do linii regionalnych, czy usuną autobusy komercyjne nie spełniające normy min. Euro 3 z dużych miast.
7. Dodania do obsługi komunikacją kolejową w scenariuszu III następujących linii:
  - Kamieniec Ząbkowicki – gr. województwa – (Nysa);
  - Oleśnica – Syców – gr. województwa – (K×pno);

- Głogów – gr. województwa – (Leszno);
- Głogów – gr. województwa – (Żagań);
- Jelenia Góra – Kowary lub Mysłakowice – Kowary.

8. Dodania Scenariusza pośredniego między II i III według naszych uwag.

#### **Uwagi szczegółowe:**

Str. 4

Trafnie określone cele dotyczące standardów i wizji transportu publicznego zgodne z katalogiem dobrych praktyk w tym zakresie.

Str. 6

Z zadowoleniem przyjmujemy określenie ram prawa europejskiego wpływających na wymogi odnośnie planowania transportu publicznego wysokiej jakości.

Str. 73

Na wykresie 9 prosimy o podanie informacji o roku, za który pochodzą przytoczone dane Eurostatu. Np. za 2013 r. Estonia wyprzedziła wg naszej wiedzy w liczbie przejazdów koleją Polskę.

Załączniki 1-15

Wnioskujemy o wprowadzenie jednolitych kolorów dla zbliżonych poziomów wartości np. liczby osób docierających do danego celu podróży – sytuacja gdy ten sam kolor oznacza tak różne wartości jak 2122 (rysunek 17 załącznika 1-8 ) i 288 (rysunek 18 załącznika 1-8 ), czyli różnicę 8 razy wprowadza w błąd co do całkowicie różnych wielkości potencjału przewozowego.

Podobna identyfikacja kolorystyczna jest stosowana dla tak różnych wartości, jak zawarte na rysunku 2 (105-120 minut) i 8 (210-240 minut) załącznika 9-15. To co dla transportu drogowego jest skrajnie niekorzystne przy kolei jest zaznaczone jako dobre. Prosimy o ujednoczenie kolorystyki dla identycznych wartości dostępności w celu pokazania w tym zakresie stanu faktycznego, który pokazuje skalę obecnej niekonkurencyjności komunikacji publicznej.

Str.12

Rozbudowy systemu Wrocławskiej Kolei Aglomeracyjnej oraz uruchomienie systemów Jeleniogórskiej Kolei Miejskiej (JKM) i Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej (WKA);  
skracania czasu przejazdu w ruchu osobowym i przewozów w ruchu towarowym;

str. 14, Osie interwencji do 2020

Na zrównoważony transport przeznaczono najwięcej, bo aż 20% funduszy.

Jedną z głównych osi priorytetowych wyszczególnionych w Programie jest oś 5 – transport, na realizację której przewidziano 377 mln euro, co stanowi blisko 17% całej kwoty zapisanej w RPO WD 2014-2020.

Str. 15

powołanie się na GUS z 2013 r.

Str. 19

Trafne sformułowanie zagrożeń związanych z city sprawling.

W ten jednak sposób powstaje zazwyczaj chaotyczna i zdegradowana przestrzeń o niewielkiej gęstości zaludnienia, która jest trudna do obsługi transportowej i infrastrukturalnej. Procesy dezurbanizacyjne stanowią obecnie jeden z podstawowych problemów sieci komunikacyjnej województwa.

Str. 19

Prosimy o dodanie na str. 20 uwagi, że:

„Prognoza demograficzna GUS zakłada utrzymanie się bez zmian obecnych trendów gospodarczo-społecznych. Dokumenty strategiczne takie jak niniejszy Plan mają na celu zmianę tych trendów na bardziej korzystne z punktu widzenia mieszkańców regionu. Doświadczenia innych krajów UE, jak Austria, Czechy, Dania pokazują, że wdrażanie zintegrowanego transportu publicznego zahamowuje trend spadku liczby mieszkańców i umożliwia przywrócenie wzrostu ludności”. W przypadku Czech i Austrii spadkowy trend liczby mieszkańców został odwrócony w wyniku poprawy jakości życia, czego elementem jest wprowadzenie w latach 2000-2005 reformy transportu publicznego i zapewnienie mu konkurencyjnej pozycji i wygody korzystania z niego.

Wielu emigrujących Polaków w nowych ojczyznach korzysta z wysokiej jakości transportu publicznego, gdy w Polsce były to osoby zmotoryzowane.

Defetystyczne podejście winno być przeciwstawione optymistycznym prognozom wzrostu liczby mieszkańców w wyniku poprawy jakości życia m.in. poprzez promowanie dalszej zrównoważonej urbanizacji, tworzenie stref przyjaznych mieszkańcom, obsługiwanych głównie przez transport publiczny, ograniczenie poziomu spalin etc. Liczne wzorce są na obszarze UE, tak się składa, że obecnie spadek liczby mieszkańców to w UE takie kraje jak Polska, Litwa, Rumunia, Bułgaria, czyli te, gdzie transport publiczny jest bardzo niskiej jakości i udział transportu samochodowego w modal split stale rośnie (np. prognozowany szybki spadek ludności w regionie kujawsko-pomorskim, gdzie udział indywidualnej motoryzacji w modal split już nie 88% lecz 93%, czyli najwięcej w Europie).

Przedstawione na str. 21 bariery wzrostu ludności, muszą zostać przeciwstawione konkretnym działaniom przewidzianym w Planie, tak aby powszechna indywidualna motoryzacja nie była promowana, lecz zastępowana przez wysokiej jakości transport publiczny.

Str. 25

Pesymistyczne podejście widać także w nazwie załącznika 2.3.2. Na str. 23 podano, że na 2,9 mln mieszkańców pracuje 0,79 mln osób. Drugą grupą w kolejności nie są wcale bezrobotni, ale osoby starsze i z niepełnosprawnością, na emeryturach i rentach, naturalni klienci komunikacji publicznej. Bezrobotni winni być przedmiotem analiz rozdziału 2.3.5 po młodzieży uczącej się i turystach.

Prosimy o skorygowanie kolejności rozdziałów pod kątem faktycznego potencjału kolejnych grup społecznych dla generowania ruchu:

Rozdział 2.3.2 Osoby w wieku poprodukcyjnym

Rozdział 2.3.3. Młodzież ucząca się

Rozdział 2.3.4 Potrzeby masowej turystyki

Rozdział 2.3.5 Bezrobocie

Transport publiczny dla bezrobotnych stanowi uzupełnienie potrzeb, a nie ich pierwszoplanowy cel. Jest to zadaniem pomocy społecznej zapewnienie dostępności mobilności tej grupy społecznej zapobiegającej wykluczeniu (np. poprzez refinansowanie podróży dla poszukujących pracy), ale nie jest to kluczowy cel zrównoważonego transportu. Gdy transport będzie dostępny dla starszej lub niepełnosprawnej osoby, będzie tym bardziej dostępny także dla bezrobotnego. Pułapka ta była przerabiana na zachodzie w latach 70-tych i 80-tych i obecnie jej zaniechano, gdyż sprowadzanie potrzeb korzystania z komunikacji publicznej do osób wykluczonych, powoduje brak przychodów funkcjonującego transportu, z którego rezygnują osoby lepiej sytuowane. Wówczas transport publiczny upada, pełniąc tylko funkcje socjalne, a nie powszechne.

Str. 35

Wnioskujemy o dodanie w poniższym zdaniu słów „konkurencyjnych i dostępnych”:

*„Mając na względzie dane historyczne demograficzne oraz prognozy Głównego Urzędu Statystycznego dotyczące kwestii demograficznych, gospodarczych i rynku pracy wysunąć można wnioski, iż planowana sieć połączeń w publicznym transporcie zbiorowym winna skupić się na obsłudze **konkurencyjnych i dostępnych** połączeń pomiędzy największymi miastami województwa oraz stolicami powiatów. Szczególnie istotną rolę odgrywa tutaj Wrocław wraz z całą aglomeracją”.*

Str. 35

Prosimy o zmianę poniższego zdania, gdyż pomija w swej wymowie ok. 60% mieszkańców regionu, nie pracujących, ale też nie bezrobotnych. Sprowadzanie transportu publicznego do realizacji potrzeb 1% mieszkańców (taki procent populacji w danym momencie szuka pracy) nie wypełnia podstawowych celów zrównoważonego planu transportu publicznego:

*„Przyjęcie powyższego kryterium w planowaniu przyszłej sieci transportowej zaspokoi popyt na transport wśród osób dojeżdżających do pracy, **realizujących masowo potrzeby fakultatywne**, oraz przyczyni się do poprawy mobilności **wszystkich** mieszkańców w tym osób starszych, o*

~~ograniczonej sprawności poprzez turystów i bezrobotnych w poszukiwaniu pracy, mających dzisiaj ograniczony dostęp do środków publicznego transportu zbiorowego. Bezpośrednim efektem tych działań będzie likwidacja obszarów wykluczonych komunikacyjnie oraz wzrost potencjału gospodarczego wszystkich komunikowanych obszarów (w szczególności tych dogodnie skomunikowanych ze stolicą regionu)."~~

Str. 35-36

Dojazdy do/z pracy zgodnie z danymi wcześniejszymi dotyczą tylko 27% mieszkańców. Proszę się nie koncentrować na tej grupie jako jedynej istotnej, gdyż wypacza to faktyczną rolę nowoczesnego transportu publicznego dedykowanego dla całego społeczeństwa.

Str. 36-37

Przekroczenia norm w zakresie emisji zanieczyszczeń i hałasu głównie z dróg.

Sprowadzenie problemu do hałasu nie odpowiada stanowi faktycznemu. Zgodnie z danymi z załączników w kontekście prawa unijnego miasta z przekroczonymi rocznymi stężeniami pyłu zawieszonego muszą te poziomy obniżyć. W związku z faktem, że transport indywidualny stanowi kluczowy czynnik wzrostu tych emisji, należy to jednoznacznie zapisać:

„Plan Transportowy ma na celu eliminowanie ponadnormatywnych emisji zanieczyszczeń, pochodzących głównie z komunikacji indywidualnej i starych pojazdów transportu publicznego przez zapewnienia atrakcyjnej alternatywy w postaci konkurencyjnej i czystej komunikacji publicznej.”

Str. 41, w podrozdziale o sieci kolejowej należy dodać:

„Na obecnym etapie w ruchu regionalnym i dalekobieżnym nie są wykorzystywane parametry sieci kolejowej, co powoduje dodatkowe wydłużenia czasu jazdy.”

Trudno uznać za normalne, gdy na liniach kolejowych na 120-160 km/h kursuje tabor jadący 100 km/h np. Wrocław - Oława, Wrocław - Żmigród, Wrocław - Jelenia Góra. Nie tylko zły stan infrastruktury jest problemem, ale także tabor, którym dysponują Przewozy Regionalne.

Str. 41, **3.2.1. Sieć połączeń autobusowych**

Prosimy o wyeliminowanie sprzeczności:

„Sieć regularnych międzymiastowych linii autobusowych w województwie jest zasadniczo ukształtowana, chociaż podlega dynamicznym zmianom i korektom...”

Sieć ukształtowana nie może podlegać dynamicznym zmianom. Rewolucja jest zaprzeczeniem stagnacji.

Prosimy o wpisanie w tym miejscu zdania:

„Sieć autobusowa jest ukształtowana w wyniku wolnej gry rynkowej, bez elementu planowania i organizacji tego segmentu. Wprowadzenie ustawy o ptz daje możliwości organizatorowi

przewozów zmiany tego stanu rzeczy w celu poprawy dostępności, integracji i konkurencyjności regionu."

Prosimy o uzupełnienia zdania:

*"W związku z powyższymi uwarunkowaniami transport autobusowy skupiał się wyłącznie na przewozach, na których każda para kursów wykazywała się opłacalnością ekonomiczną dla przewoźnika, przy uwzględnieniu refinansowania ulg ustawowych i rozregulowanym rynku bez jego standaryzacji."*

*„Przewoźnicy koncentrują swoje przewozy na liniach komunikacyjnych, które nie mają ~~alternatywnego~~ **czynnego lub konkurencyjnego** połączenia kolejowego”.*

Zawarte w tab. 6 dane potwierdzają, że znaczna część autobusowych linii komunikacyjnych obniża przewozy kolejną, gdyż biegnie w równoległych korytarzach do linii kolejowych (czynnych i bez ruchu osobowego), a liczba kursów dowodzi masowych przewozów, które winien przejąć przewóz masowy – kolejowy, BRT, autobusowy o wysokiej pojemności.

Akurat wbrew stwierdzeniu w Planie pierwsze linie komunikacyjne autobusów są równoległe do linii kolejowych (poz. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, ale także 21, 22, 25, 28, 29, 30, 32, 34, 36, 38, 41, 46 itd.). Z 20 linii drogowych z największą liczbą kursów aż 17 obniża konkurencyjność kolei i zwiększa jej deficyt. W efekcie UMWD finansuje 2 razy przewozy w tym samym korytarzu – przyznając dwie formy rekompensaty. **Przyznajmy to w tym miejscu – nikogo na to nie stać w najbogatszych krajach UE, jak Niemcy, Francja, Luksemburg, Holandia, Wielka Brytania, Dania, Austria, Szwecja, Belgia.**

**Efekt jest to, że udział komunikacji publicznej w Polsce jest najniższy w UE. Nie da się zapewnić dobrej, szybkiej, konkurencyjnej sieci transportowej, gdy zamiast spójnej sieci komunikacyjnej, mamy afrykanizację transportu, która jest wynikiem braku do 2010 r. jakichkolwiek narzędzi regulacji „wolnego rynku”, mimo przeznaczania na ten „wolny rynek” rocznie kwoty ok. 60 mln zł (tylko w woj. dolnośląskim).**

Rysunek 4 na str. 45 potwierdza tylko tę sytuację. Kolej jest niekonkurencyjna, gdyż jeździ mało pociągów. Jeździ mało pociągów, gdyż dotowane są konkurencyjne trasy autobusowe i brak jest jednolitej taryfy w całym województwie.

Str. 47

Prosimy o dodanie po zdaniu:

*„Z uwagi na bardzo dużą liczbę przewoźników oraz szerokie otwarcie rynków pojazdów używanych, na terenie województwa występuje duża różnorodność wykorzystywanego taboru autobusowego.”*

- średniej wieku taboru autobusowego i mikrobusowego.

Oraz uwagi, że stary tabor autobusowy może odpowiadać za 40% emisji pyłu zawieszonego np. jak w Warszawie na al. Niepodległości w 2005 r.

Należy dodać też uwagę, że zgodnie z wymogami ustawy o ptz większość przewoźników nie dysponuje taborem, który spełnia obligatoryjny wymóg dostępności dla 100%

pasażerów – w tym z ograniczeniami ruchowymi - matki z wózkiem i dzieckiem, rowerzyści, osoby niepełnosprawne.

Trudno się dziwić spadkowi liczby ludności, kiedy transport uniemożliwia przewożenie dzieci w wózku. Zwracamy uwagę, że faktyczna liczba sprzedanych biletów z ulgą 100% może w komunikacji autobusowej być nawet większa niż liczba dzieci do lat 4-ych w danym powiecie i co ciekawe w pojazdach, gdzie takich dzieci nie da się przewieźć (wyłudzenie rekompensat za stosowanie ulg).

Str. 47

W zdaniu:

*„Analizując i podsumowując ofertę istniejącej sieci połączeń autobusowych należy zwrócić szczególną uwagę na fakt, iż wojewódzki publiczny transport autobusowy działa na rynku wyłącznie na zasadach komercyjnych. Oznacza to, iż oferowane przewozy nie są organizowane ani dofinansowywane przez Organizatora publicznego transportu zbiorowego w województwie.”*

- jest podana informacja nieprawdziwa.

Zgodnie z 1370/WE i ustawą o ptz zwrot kwoty za ulgi ustawowe jest formą rekompensaty. Przewozy nie są organizowane, mają charakter komercyjny, a przewoźnicy i tak dostają za nie dofinansowanie. Dlatego zgodnie z ustawą o ptz od 2017 r. nie mogą być dalej w ten sposób dofinansowane.

Str. 48, Rozdział 3.2.2

W atutach:

- *brak kosztów dostępu do infrastruktury*

Koszty te są ponoszone przez podatnika np. poprzez ponoszenie kosztów zewnętrznych transportu rocznie ok. 34-35 mld zł.

- *niskie koszty jednostkowe usługi,*

Tak, ale tylko przy taborze niezgodnym z wymogami ustawy o ptz (brak dostępności dla osób z ograniczeniami ruchowymi).

Zgodnie z publikacją KE z 2011 transport użyteczności publicznej to koszt 2-3 euro za wozokm autobusu. A to oznacza, uwzględniając różnice w pojemności taboru, że dopłata do każdego pasażera tego transportu jest znacznie wyższa niż w komunikacji kolejowej. Atuty te nie dotyczą zapisów nowej ustawy, ale stanu obecnego, którego Plan nie może uwzględniać dla okresu po roku 2016.

W barierach:

- wprowadzić punkt:

- Konieczność zakupu nowego taboru, spełniającego wymogi dostępności dla pasażerów o ograniczeniach ruchowych, m.in. osoby otyłe, z dużym bagażem, rowerem, dzieckiem w wózku, osoby starsze, etc.
- Zakaz stosowania do przewozów osób przerobionych aut dostawczych, niespełniających wymogów ustawy.

Str. 53

Liczba miejsc siedzących w EN57 – 180, niezgodna danymi z załącznika 10 – tam 188.

Prosimy wpisać, że taryfa regionalna i PKP Intercity nie są ze sobą kompatybilne i wymagają przy przesiadkach zakupu 2 biletów. Nie dotyczy to sieciowych biletów kolejarskich (ok. 20% pasażerów).

Str. 58 i 59

*„W ostatnich kilku latach zauważalny jest trend wzrostowy w liczbie przewożonych pasażerów. Na przestrzeni ostatnich 4 lat (2010-2013) sumaryczna liczba przewiezionych pasażerów przez obu przewoźników regionalnych wzrosła z niespełna 9,8 mln pasażerów do blisko 13 mln pasażerów, co stanowi blisko 33% wzrost w 2013 roku w stosunku do roku 2010.”*

*„Przyczyn obserwowanego wzrostu liczby przewiezionych pasażerów w ostatnich latach jest wiele. Jednym z najważniejszych czynników sprzyjających temu trendowi jest stabilna oferta przewozowa”.*

Oferta nie jest stabilna, lecz dynamicznie ulegała rozszerzeniu, skoro wzrost pockm wyniósł 50% w 6 lat

W naszej opinii należy dodać, że ten trend jest wynikiem zwiększenia pracy eksploatacyjnej. Dalszy wzrost jest możliwy po wprowadzeniu taktowania co godzinę na liniach głównych, skróceniu czasów jazdy i integracji taryfowej z liniami autobusowymi oraz eliminacji drogowych tras równoległych.

Str. 60

Barier:

Wnosimy o dopisanie

– **brak szybkich ekspresów regionalnych konkurencyjnych do komunikacji indywidualnej**

Wniosek jest oczywisty w kontekście przytoczonych w załączniku czasów jazdy – koleją i autem. Pasażer jadący z Jeleniej Góry do Wrocławia, chce tam dotrzeć najszybciej, a nie z postojami np. na stacji Wojanów , gdzie w promieniu 1 km od stacji mieszka kilkanaście osób.

– **brak planowania oferty przewoźników w oparciu o wykorzystanie zasobów taborowo-kadrowych**

a) Pociągi na 100 km/h na liniach z wyższymi prędkościami.

b) Niska częstotliwość mimo angażowania taboru jak do większej liczby pociągów np. Lubań-Wrocław dla jazdy co godzinę pociągów potrzeba 5 obiegów, a jest ich dla 2015 r. 6 przy o 1/3 mniejszej liczbie kursów, na Wrocław – Szklarska Poręba wystarczy 6 obiegów aby pociągi jeździły co godzinę, a jest 8 przy znacznie mniejszej liczbie pociągów!

c) Brak taktowania pociągów zgodnego z rozporządzeniem MIRR z czerwca br.

Str. 62



### 3.4. Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej

Wg badań szwajcarskich agend rządowych po 2020 r. ok. 30% społeczeństwa będzie osobami o ograniczonej sprawności. Sprowadzanie problemu ograniczonej sprawności do dojazdów do szpitali lub leczenia nie odpowiada rzeczywistości, gdyż takie osoby to obok niepełnosprawnych m.in. osoby otyłe, z dużym bagażem, rodzice z małymi dziećmi, rowerzysta, klient centrum handlowego z dużymi zakupami, osoba z kontuzją kostki, osoby starsze itp. Stąd szacunki szwajcarskie dla społeczeństwa o dużo lepszym stanie zdrowotnym niż polskie mogą być wykorzystane także w Polsce.

Dostępność taboru użyteczności publicznej musi być 100%, gdyż nawet zdrowa osoba może być czasem z racji bagaży osobą o ograniczonej mobilności. W przypadku sieci kolejowej uwaga ta dotyczy z racji na niezbędne przebudowy peronów tylko głównych dworców. W Niemczech np. na sieci DB nie obejmuje to stacji we wsiach, w innych wypadkach pasażer może pokonać wysokość z peronu na podłogę pojazdu bez zmiany wysokości np. przy zastosowaniu prostych podnośników.

Pojazdy drogowe muszą w ramach użyteczności publicznej mieć jako minimum:

- Automatycznie otwierane drzwi
- Miejsce na wózek dziecięcy, rower, duży bagaż itp.

Nie jest wymagana, lecz wskazana niska podłoga, gdyż przy szerokich drzwiach i miejscu na wózek można nawet niepełnosprawnego na wózku do pojazdu wnieść.

Str. 63

Prosimy o dodane zdania, że PKP PLK nie konsultuje z organizatorem przewozów wysokości modernizowanych peronów, w efekcie czego na niektórych liniach tworzy się perony niedostosowane wysokością do nowo kupowanego taboru i projekty ich przebudowy realizuje się w oderwaniu od wielkości wymiany pasażerów np. stare perony w Oleśnicy, a nowe w Wojanowie.

Str. 68

Przytoczony przykład wspólnych biletów PTA i znaczków gminy Wrocław, to przykłady złych praktyk wprowadzanych przy braku regulacji ustawowych z pozytywnych pobudek przed wprowadzeniem ustawy o ptz. Stosowanie tych biletów jest protezą wspólnego biletu, który winien zostać przygotowany przez organizatora wyższego szczebla, co obecnie jest wreszcie możliwe. To Wrocław musi dostosować swój system taryfowy do przewozów regionalnych, a nie odwrotnie tzn. bilet regionalny w swoich wariantach winien obejmować także komunikację miejską we Wrocławiu, Legnicy itp.

Bilet PTA jest dowodem na pilną potrzebę wspólnej taryfy, która musi być organizowana w taki sposób, jak to się wykonuje w innych krajach unijnych tj. wpiern na szczeblu regionalnym, który jest implementowany w powiecie, miastach i gminach.

Str. 70

Popieramy treść przygotowanej diagnozy, zgodnej z naszymi analizami.

Str. 71

Prośba o poprawę gramatyki zdań np. „triumfalny pochodu”.

Str. 75

Wykres 12 pokazuje stopniowy wzrost deficytu w związku eksploatacją nowego i modernizowanego taboru.

Dołączony do naszych uwag rozkład jazdy (dla dwóch LINII REGIONALNYCH, NIE AGLOMERACYJNYCH) pokazuje, jak koszty jednostkowe ograniczać przez angażowanie mniejszej liczby taboru do obsługi większej liczby pasażerów (więcej połączeń).

Nowe pociągi, o ile nie wymagają nowego taboru, obejmują tylko następujące koszty zmienne:

- a) Dostęp do torów PKP PLK (w pierwszym roku pomniejszony przy zgłoszeniu tego o 25%)
- b) Zużycie energii trakcyjnej
- c) Stawki zużycia taboru

Łącznie nowe pociągi generują przy takim założeniu koszt ok. 12-15 zł/pockm, a więc mniej niż wynosi obecnie dopłata na pokrycie deficytu do pockm (16 zł/pockm). A nowy pociąg może generować przychody na podobnym poziomie.

UMWD kupiło blisko 40 pojazdów, w tym 19 elektrycznych. Taka liczba starcza zgodnie z załącznikiem na obsługę 2 głównych linii (Legnica – Wrocław, Szklarska Poręba – Wrocław) tylko nowym taborem – 11 pojazdów. Przy rezerwie 15% dla nowego taboru (3 pojazdy), kolejne 4 sztuki starczą do obsługi nowym taborem całości linii na 160 km/h: Brzeg – Oława – Wrocław – Żmigród – Rawicz, a jeden pojazd co 4 godziny Głogów – Wrocław.

Opisany model jest dla stanu obecnego, a przecież do 2020 r. możliwe są zakupy nowego taboru na pozostałe linie magistralne (Międzyzlesie, Głogów, Bierutów).

Str. 77

Podzielamy w całości następujący zapis Planu:

*„Jednocześnie należy zauważyć, że zwiększenie oferty liczonej liczbą wozo- i pociągokilometrów nie wiąże się z liniowym wzrostem kosztów funkcjonowania systemu ze względu na istotny udział kosztów stałych oraz możliwą do uzyskania, a wynikającą z efektu skali poprawę efektywności działania systemu.”*

Str. 78

Uważamy, że warianty rozwojowe są wynikiem nie tylko poprawy sytuacji finansowej samorządu. Planowanie polega na poprawie efektywności i zaprzestania dublowania konkurencyjnych względem siebie korytarzy komunikacyjnych.

W ten sposób bez poprawy sytuacji finansowej możliwe jest wdrożenie scenariuszy wzrostu. Rozsądne organizowanie przewozów pomaga ograniczyć liczbę wykonywanych wozokm komunikacji autobusowej przy stworzeniu efektywnego szkieletu komunikacyjnego np. pociągi co godzinę, który jest „dokarmiany” przez linie dowozowe.

Tylko tam, gdzie kolej nie dociera, lub gdzie czas jazdy jest zbyt długi w stosunku do autobusu, komunikację regionalną należy opierać na autobusach.

W efekcie obecne wydatki UMWD na transport publiczny wynoszące, blisko 200 mln zł wg cen stałych można dysponować szacunkowo. Bez dopłat do autobusów jest to obecnie kwota 145 mln zł. Wobec faktu, że rola transportu zbiorowego w kraju jest znacznie poniżej średniej unijnej kwoty te w ramach zrównoważonego rozwoju nie mogą być pomniejszane.

Rok	Kolej [mln zł]	Minimalna praca eksploatacyjna [mln pockm]	Autobusy [mln zł]	Minimalna praca eksploatacyjna [mln wozokm]
2017	147	10,5	35	4,3
2018	147	11	35	4,3
2019	147	11	35	4,3
2020	152	11,5	30	4,3
2021	152	11,5	30	4,3
2022	152	11,5	30	4,3
2023	152	11,5	30	4,3
2024	152	11,5	30	4,3
2025	152	11,5	30	4,3

Str. 81

Zaproponowany scenariusz jak pokazaliśmy wyżej wcale nie musi być scenariuszem stagnacji. Proponujemy uściślenie, że ten wariant zakłada brak logiki interwencji organizatora przewozów w funkcjonowanie transportu, tak jak miało miejsce do tej pory.

Wnioskujemy o włączenie do scenariuszy kolejnego scenariusza, który faktycznie zakłada uzupełnianie się środków transportu za pomocą hubów przesiadkowych i wspólnej taryfy.

Jak wykazaliśmy wyżej kwota 160 mln zł rocznie starcza na 10,5-12 mln pockm i ok. 4,3 mln wozokm (rekompensata 3-3,5 zł km), gdzie autobusy stanowią sieć uzupełniającą.

Kwoty zakładane w planie w scenariuszach tj. 118, 145 i 182 mln zł nie starczą na zakładaną pracę eksploatacyjną, gdyż są zaniżone.

Po poprawnych metodologicznie wnioskach w scenariuszach następuje utrzymanie stanu istniejącego, tzn. niska praca eksploatacyjna pociągów na mieszkańca (poniżej 4 km/os.) i linie autobusowe konkurencyjne dla kolei, zamiast ich uzupełniającego charakteru.

Przy takich założeniach nigdy transport publiczny regionu nie zmieni swoje niszowej w świetle danych Eurostatu pozycji.

Jak podaliśmy wcześniej nigdzie w Europie organizatora nie stać na równoległe tożsame w zakresie funkcji dotowane środki transportu. Państwo popełniacie błąd, który w minionych latach doprowadził do największej w Europie marginalizacji komunikacji publicznej.

**Np. scenariusz II umiarkowany rozwój – stopniowy rozwój oferty to konieczność rocznego dofinansowania kwotą ok. 220-240 mln zł.**

Paradoksalnie Scenariusz III – dynamiczny rozwój oferty to konieczność rocznego dofinansowania kwotą ok. 250-260 mln zł.

W praktyce różnice między scenariuszami 2 i 3 są tak duże, że warto wprowadzić pośredni, zawarty poniżej, ale opierający się nie na trasach autobusów po 70-100 km, a po 20 km.

Trudno znaleźć sens w połączeniach autobusem np. Lubin – Wrocław, gdy czas jazdy pociągiem dla Ekspresu Regionalnego winien wynieść ok. 50 minut lub Wrocław – Ząbkowice Śl., gdy czas jazdy pociągiem winien wynieść 60 minut.

Podane w tab. 23 str. 109 kwoty rekompensaty są całkowicie nierealne wobec braku warunków ich spełnienia np. scenariusz II tylko 145 mln zł (niedoszacowane autobusy o ok. 50 mln zł), scenariusz III tylko 182 mln zł.

Wariant stagnacji to kwota 145 mln zł - bez zmiany status quo nie można obniżyć deficytu z 16 zł/pockm na 14 zł/pockm).

Wariant przedstawiony przez nas to kwota ok. 160 mln zł.

Wariant II to największy jednostkowy deficyt, gdyż autobusy konkurują z koleją na tych samych trasach zamiast współpracy. Szacujemy go w przypadku autobusów na kwotę minimum 38 mln zł, a nie 13. Kolej nie pozyska nowych pasażerów, gdyż dalej ofertę będzie cechowało jak obecnie podbieranie klientów.

Wariant III to deficyt ok. 205 mln zł. Bardzo duży wzrost pracy eksploatacyjnej wymaga zakupu dużej liczby nowego taboru, gdyż 50 letni ezt nie będzie w stanie wykonać 500-600 km w dobie ok. 2025 r.

Dlatego proponujemy scenariusz pośredni, który zakłada ok. 11,5 mln pockm (stawka 13,2 zł./km), 4,33 mln wozokm (stawka 3 zł./km) i nie wymaga zakupu dużej liczby nowego taboru, ani jego modernizacji jak w wariacie III.

Linie komunikacyjne autobusów głównie dowożą w nim na przyspieszone pociągi, które poruszają się z prędkością komunikacyjną 70-90 km/h. Poza tym obsługują relacje międzypowiatowe pozbawione połączeń kolejowych. U Państwa w planie wiele linii autobusowych jest tak samo skonstruowanych, ale wiele relacji autobusów pokrywa się z

koleją lub obniża rentowność przewozów kolejowych np. Lubin – Wrocław drogami krajowymi, czyli niekonkurencyjnie do aut.

Proponujemy wprowadzenie zatem zapisu:

**Linie autobusowe użyteczności publicznej mogą być realizowane w danej relacji między powiatami, tylko wtedy, gdy czas jazdy autobusem z punktu A do B jest krótszy niż połączeniami kolejowymi lub kolejowo-autobusowymi przesiadkowymi o minimum 20-30 minut.**

Powyższy zapis zapewni danym liniom autobusowym ich konkurencyjny charakter i brak rekompensaty dla linii de facto lokalnych, które mimo długiej relacji obsługują w praktyce głównie przewozy wewnątrzpowiatowe.

### **Brak podania sposobu obniżenia kosztów jednostkowych**

Wykonawca planu nie przedstawił czynników, które doprowadzą do obniżenia wartości dopłaty do pockm w każdym wariantcie o 15-20% z obecnych 16 zł/km do tylko 14 zł/km w wariantcie stagnacji i 13 –11 zł/km w wariantach rozwojowych.

Oczywiście jest to w dużym stopniu możliwe, ale musi to zostać wprost napisane:

– Efektywne wykorzystanie nowoczesnego taboru:

a) realizacja pracy eksploatacyjnej w scenariuszu stagnacji liczbą maksimum 16 obiegów nowych ezt (na 19 pojazdów), 14 obiegów autobusów szynowych (na 21 pojazdów), 31 EN57/EN71, w tym 17 obiegów regionalnych i 14 aglomeracyjnych na 38-42 pojazdów. Tylko przy takim planowaniu polityki taborowej i kadrowej będzie możliwe obniżenie kosztów uruchomienia pociągu i spadek rekompensaty do pockm z 16 do 14 zł/km. Jeśli zamiast 40 starych ezt, DZPR będzie wykonywał naprawy P5 kolejnych 30 zbędnych w świetle powyższego ezt (ok. 210 mln zł), to przełoży się to na wzrost rekompensaty o ok. 50 mln zł rocznie.

b) realizacja pracy eksploatacyjnej w scenariuszu II liczbą maksimum 16 obiegów nowych ezt (na 19 pojazdów), 14 obiegów autobusów szynowych (na 21 pojazdów), 35 EN57/EN71, w tym 19 obiegów regionalnych i 16 aglomeracyjnych na 44-47 pojazdów. Tylko przy takim planowaniu polityki taborowej i kadrowej będzie możliwe obniżenie kosztów uruchomienia pociągu i spadek rekompensaty do pockm z 16 do 14 zł/km, ale już nie na 13 zł/km. Jeśli zamiast 40 starych ezt, DZPR będzie miał wykonać naprawy P5 kolejnych 30 zbędnych w świetle powyższego ezt (ok. 210 mln zł), to przełoży się to na wzrost rekompensaty o ok. 50 mln zł rocznie. Podobny warunek dotyczy autobusów. Należy określić wymogi dotyczące liczby taboru na danej linii i regionalnych standardów do obsługi danej linii. Ta sama linia komunikacyjna np. Bolesławiec - Lubań obsługiwana przez 1 autobus będzie kosztować mniej o ok. 1-1,5 zł/km rekompensaty niż tyle samo kursów obsługiwanych przez 2 autobusy.

c) realizacja pracy eksploatacyjnej w scenariuszu III wymaga zakupu nowego taboru w liczbie 13-14 nowych ezt, 7 autobusów szynowych, modernizacji ok. 15-20 starych En57/EN71, a po 2025 r. wymiany całego taboru EN57 na nowy. Przy takich założeniach inwestycyjnych nawet przy bardzo wysokiej efektywności trudno oczekiwać spadku rekompensaty do kwoty niższej niż 13 zł/km (to jest już taniej niż Koleje Mazowieckie). Prosimy zauważyć, że stawki 4-5 zł/km występowały w WKD i SKM Trójmiasto do czasu

kursowania wyłącznie starego zdezelowanego taboru. Modernizacja lub zakup nowego od razu podnosi stawki nawet w ruchu aglomeracyjnym, masowym. Dlatego wzrost efektywności jest niezbędny, ale realnie jest w stanie obniżyć stawkę za pockm z 16 zł do 13 zł tj. o ok. 20%, gdyż niższe koszty jednostkowe równoważą wyższe koszty taboru. Np. tylko brak toalet w ruchu aglomeracyjnym to oszczędność w nowym taborze dla 20 składów 3 mln zł rocznie tj. praktycznie obniżenie stawki o 1-1,5 zł/km. Ale ponieważ te toalety są w ruchu aglomeracyjnym widać jak koszty toalet podnoszą koszty operatorów, tych kosztów nie da się wyeliminować przy obiegu zamkniętym w WC (koszty opróżniania toalet).

W tym wariantcie obsługa wymaga maksimum 28 obiegów nowych ezt (na 32-33 pojazdy), 22 obiegów autobusów szynowych (na 28 pojazdów), 43 EN57/EN71, w tym 27 obiegów regionalnych i 16 aglomeracyjnych na 56 pojazdów. Tylko przy takim planowaniu polityki taborowej i kadrowej będzie możliwe obniżenie kosztów uruchomienia pociągu i spadek rekompensaty do pockm z 16 do 13-12,5 zł/km, ale już nie na 11 zł/km. To ostatnie założenie jest zbyt optymistyczne.

α Efektywne wykorzystanie zasobów kadrowych

α Wahadłowa organizacja oferty na liniach komunikacyjnych

Na obecnym etapie tabor PR jest wyeksploatowany, wg Planu ma średnio 36 lat. Taki tabor musi zostać poddany w całości przeglądowi P5. Przy tak dużych inwestycjach nie ma możliwości zmniejszenia jeszcze kwoty dopłaty do pockm. Dlatego kluczowe jest zapewnienie, że rekompensata od operatora pokrywać będzie niezbędne naprawy, a nie modernizację zbędnego taboru (czyli 30 ezt, a nie 60). W przeciwnym wypadku zapisu Planu rozminą się z rzeczywistością.

Podobnie optymistyczny charakter ma dopłata 1 zł do wozkm, gdy teraz zważywszy dopłaty do ulg wynosi ok. 2 zł/km. A przecież należy dostosować tabor do wymogów dostępności, co wymaga dużych inwestycji. Ani autobus H-9, ani mikrobus nie spełniają tych wymogów. Należy tabor autobusowy kupić, a to wymaga doliczenia rat spłaty leasingu lub kredytu.

Stąd przytoczone w publikacji KE kwoty 2-3 euro/km nie są zaniżone, a zaproponowana faktyczna kwota dopłaty do wozokm 3-4 zł/km realna dla przewozów użyteczności publicznej.

Oczywiście w Planie wykonano bardzo dużą, wymagającą szeregu analiz i niezbędną pracę do określenia standardów obsługi linii np. 8 par autobusów w dobie. Rzeczywiście sieć użyteczności publicznej wg zapisów Planu implementuje dobre praktyki tym zakresie – jest komplementarna i zapewnia dużą dostępność.

Oczywiście można oczekiwać po wprowadzeniu wspólnej taryfy znacznego wzrostu przewozów, gdyż dla pasażera oferta mimo podobnej jak obecnie wielkości, będzie np. 2-3 razy większa – na ten sam bilet można pojechać pociągiem lub autobusem. Samochód przestaje być koniecznością, staje się wyborem.

Ale wskaźniki pokrycia kosztów przychodami nie przekroczą 55-60% przy 40-45% obecnie dla kolei.

Problemem są 3 elementy:

- a) Zaniżenie wartości rekompensaty w tych scenariuszach – nie 114 mln zł, a ok. 145 mln zł, nie 145 mln zł, a ok. 170 mln zł, nie 182 mln zł, a 205 mln zł.
- b) Zbyt małe uściślenie wymogów, dotyczących strony organizacyjnej przewozów, konieczne gdy chcemy jeździć z niższą rekompensatą taniej niż obecnie.
- c) Brak identyfikacji pociągów ekspresów regionalnych lub BRT jako narzędzia konkurencji wobec komunikacji indywidualnej, dzięki wysokim prędkościom komunikacyjnym.

**Tab. 21 i 22 na str. 96 i następnych oraz część graficzna**

Wnioskujemy o dodanie w scenariuszu III obsługi komunikacją kolejową (i wyłączenie z obsługi komunikacją autobusową następujących linii:

- Kamieniec Żąbkowicki – gr. województwa – (Nysa);
- Oleśnica – Syców – gr. województwa – (Kępno);
- Głogów – gr. województwa – (Leszno);
- Głogów – gr. województwa – (Żagań);
- Jelenia Góra – Kowary lub Mysłakowice - Kowary

w liczbie min. 6 par pociągów w dni robocze i min. 5 par w dni wolne.

Pierwsze 4 linie z powyższych są liniami przeciętymi granicą województw. Nie może być tak, że pewne obszary województwa są dyskryminowane i pozbawione wysokiej jakości transportu publicznego tylko ze względu na to, że w trakcie reformy administracyjnej zostały arbitralnie przecięte granicą województw. Dodajemy, że linie Głogów – Żagań i Głogów – Leszno są przewidziane w projekcie Planu Transportowego województwa lubuskiego.

Piąta linia byłaby uzupełnieniem linii Jelenia Góra – Karpacz. Zwracamy uwagę, że Kowary są większe od Karpacza i mają korzystniej położony dworzec względem centrum miasta.

Część środków na uruchomienie tych linii może być przesuniętych z innych. Na przykład uważamy, że na odcinku Złotoryja – Lwówek Śląski nie ma potrzeby kursowania aż 16 par pociągów w dobie, gdy między 70 tysięcznymi miastami Głogów i Leszno ma nie być żadnego pociągu. A nawet żadnego autobusu użyteczności publicznej, bo ustawa o ptz nie przewiduje możliwości aby tego typu linie autobusowe (w przeciwieństwie do kolejowych) mogły przekraczać granic województw.

**Tab. 21 i 22 na str. 96 i następnych**

Wnioskujemy o stworzenie połączeń przyspieszonych typu RegioEkspres co najmniej na trasach Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra i Wrocław – Legnica – po 6 par dziennie w ramach przewidzianej w tym scenariuszu liczby pociągów dla tych linii.

Rozbudowa oferty nie może polegać tylko na zwiększaniu liczby połączeń przy zatrzymywaniu się wszystkich pociągów na wszystkich przystankach, ale także na tworzeniu oferty szybszej. Dzięki temu np. pociągi na trasie Legnica – Wrocław mogą

osiągnąć prędkość handlową rzędu 90 km/h i wówczas np. czas jazdy pociągiem z Lubina z przesiadką na RegioEkspres do Wrocławia mógłby być konkurencyjny dla czasu jazdy samochodem. Na tym polega nowoczesne kształtowanie oferty. RegioEkspresy mogłyby kursować w takcie dwugodzinnym naprzemiennie z pociągami osobowymi, po 3 pary w porze porannej i 3 w porze popołudniowej.

#### **Załącznik nr 4**

Wnioskujemy o rozszerzenie zapisów prognozy demograficznej.

Obecne prognozy są oparte na defetystycznym podejściu wynikającym z realizacji zmian społecznych, których skutkiem uchwalany Plan ma zapobiegać. Wszystkie kraje, które ok. 2000-2005 r. dokonały znaczącego zwrotu realizowanej przez siebie polityki transportowej notują obecnie na obszarze UE wzrost liczby ludności. Przytoczona na str. 18 diagnoza odpływu ludności (starzenie się społeczeństwa i emigracja) są efektem możliwości wyboru innego miejsca zamieszkania o lepszym warunkach życia. Jednym z jej kluczowych elementów jest dostęp do sprawnego transportu, zdrowe warunki życia (w kontekście przytoczonych w planie przekroczeń skażenia pyłami - str. 47-52 załącznika 1-8 praktycznie w całym regionie, pokazujące dystans obecnych warunków życia do tych oczekiwanych) itp., które trzeba w regionie poprawić, a negatywne oddziaływania ograniczyć.

Dla oceny prognoz demograficznych kluczowe są wnioski z analizy zawartych w załączniku 9-15 rysunków. Rysunek 2 i 3 str. 5 załącznika 9-15 pokazuje izochrony dostępności drogowej wynoszące do 120 minut oprócz 7 gmin głównie w górach. Z kolei mapa dostępności kolei (jedynej obecnie środka transportu na jednolitej taryfie przy przesiadkach) zawarty na rysunku 8 str. 10 załącznika 9-15 nie obejmuje wcale ponad 50 gmin, a czas dotarcia do nich pow. 120 minut (najgorszy na drogach) obejmuje większość relacji.

#### **12.1 Standardy podróży**

Wprowadzone standardy podróży są bardzo ważnym i dobrze przygotowanym elementem planu. Proponujemy jedynie o dodanie, że w dni robocze na odcinkach aglomeracyjnych częstotliwość winna wynosić 30 minut, a w szczycie do 15-30 minut.

#### **Uzupełnienie części głównej**

Wnioskujemy o dodanie rozdziału pod tytułem „**Wytyczne dla Planów niższego szczebla**”. Zgodnie z ustawą o ptz planu niższego szczebla muszą być zgodne z planami wyższego szczebla. Zatem konieczne jest zawarcie w Planie wytycznych dla Planów niższego szczebla.

W wytycznych tych proponujemy uregulowanie 2 spraw:

##### **1. Integracji rozkładowej**

Nakaz dostosowania rozkładów jazdy linii powiatowych i gminnych (komunikacji miejskiej) do rozkładów jazdy linii wojewódzkich (i krajowych – pociągi międzywojewódzkie). Czas oczekiwania na przesiadkę nie powinien przekraczać 10 min. Wskazane byłoby także wskazanie w Planie węzłów przesiadkowych do których należy doprowadzić takie linie.



## **2. Usuwanie z centrów miast na prawach powiatów autobusów linii innych niż użyteczności publicznej.**

Wg zawartych w załącznikach Planu informacji wszystkie duże miasta województwa mają problem z przekroczeniem norm jakości powietrza, zwłaszcza w zakresie pyłu zawieszonego, którego głównym źródłem są spaliny z silników Diesla. Wg byłego ministra środowiska prof. A. Kraszewskiego 40% emisji rakotwórczego pyłu PM10 w ał. Niepodległości w Warszawie powodowały w roku 2005 autobusy (a miejskie autobusy w Warszawie były wówczas dużo nowsze niż większość taboru autobusowego na Dolnym Śląsku). W dodatku pojazdy te często blokują ruch, w niektórych miejscach anektując cały pas ruchu

Problem ten można rozwiązać na poziomie Planu Transportowego. Wg § 4. 4. Rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Plan "może zawierać dodatkowe informacje, które w ocenie organizatora publicznego transportu zbiorowego są istotne z punktu widzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego, w tym przewidywane udostępnianie operatorom lub operatorom i przewoźnikom przystanków komunikacyjnych i dworców położonych na obszarze właściwości danego organizatora."

Z kolei na podstawie art. 15 pkt. 1. 6) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizator ma prawo do "określania przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów".

W Planie Transportowym należy zawrzeć wymóg zakazu wprowadzania przewozów autobusowych o charakterze innym niż użyteczności publicznej, który organizator zrealizuje poprzez odpowiednie określenie zasad korzystania z przystanków na swoim terenie. W szczególności obowiązkowym wymogiem korzystania z takich przystanków powinno być obsługiwanie linii taborem spełniającym normy minimum Euro3.

3. Do Planu powinny być wprowadzone zapisy zobowiązujące miasta na prawach powiatu do restrykcyjnego stosowania odmowy wydawania uzgodnienia zasad korzystania z przystanków i dworców dla przewozów na tzw. zgłoszenie z powodu zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu i jego organizacji, ograniczenia przepustowości przystanków i dworców, w wyniku realizacji tych przewozów.

Analogicznie powinien do Planu zostać wpisany nakaz sprawdzania zgodności zatwierdzanych rozkładów jazdy komunikacji autobusowej tak użyteczności publicznej jak i na potwierdzenie zgłoszenia z przepisami o ruchu drogowym, w szczególności z dopuszczalnymi prędkościami na danej trasie. Ustalone czasy jazdy nie mogą wymuszać na kierowcach przekraczania dozwolonych prędkości.

Z poważaniem

Krzysztof Rytel

Prezes zarządu Fundacji