Śrem, 4 stycznia 2017 r.

PAOOR.0003.29.2016.ML

**Pani**

**Katarzyna Sarnowska**

**Przewodnicząca Rady Miejskiej**

**w Śremie**

Odpowiadając na wniosek i zapytania złożone podczas obrad **XXIX** sesji Rady Miejskiej w Śremie **22 grudnia 2016 r.** przez radnego, Pana Marka Basaja:

**WNIOSEK:**

W sprawie zaproponowania przez Burmistrza Śremu w rozmowach, które będzie przeprowadzał z Dyrektorem WZDW, udział finansowy gminy w zamontowaniu sygnalizacji świetlnej w Pyszącej na skrzyżowaniu ulic: Śremskiej, Długiej i Zachodniej.

Informuję, że powyższa sugestia zostanie uwzględniona przy następnym spotkaniu i rozmowach.

**ZAPYTANIA:**

1. Czy zostały zakończone negocjacje i podpisana umowa na dowozy szkolne od 1 stycznia 2017 r.?

Informuję, że tak; negocjacje zostały zakończone. Umowa na dowozy szkolne została podpisana 20 grudnia 2016 roku na okres 2 miesięcy, tj. na czas niezbędny do ogłoszenia i rozstrzygnięcia nowego postępowania przetargowego.

1. Czy w specyfikacji zamówienia na dowozy szkolne uwzględniono, że Marszałek może dopłacać przewoźnikowi w 2017 r. do dowozów? Jeżeli tak lub nie to dlaczego?

Wyjaśniam, że wspecyfikacji nie uwzględniono dopłat Marszałka Województwa z uwagi na zmianę przepisów w tym zakresie.

Ustawodawca dopiero w październiku 2016 roku, a więc po ogłoszeniu SIWZ na dowozy szkolne przedłużył okres obowiązywania  dotychczasowego brzmienia przepisów dot. publicznego transportu zbiorowego na rok 2017, w związku z tym nie było już możliwości by tak głęboko zmieniać brzmienie SIWZ bez konieczności unieważnienia postępowania przetargowego.

Gmina jednak z uwagi na charakter dowozów szkolnych (linie specjalne) postanowiła nadal zlecać dowozy szkolne jako przewóz dzieci w oparciu o zorganizowaną przez gminę sieć dowozów.

Do tej pory dowozy szkolne funkcjonowały w oparciu o zakup biletów miesięcznych dla dzieci w ramach linii regularnych, organizowanych przez przewoźnika. Taka forma jednak nie będzie możliwa już od 1 stycznia 2018 roku, tak więc z uwagi na okres trwania zamówienia, konieczne jest ogłoszenie przetargu w takiej formule, by nie trzeba było unieważniać postępowania w połowie trwania okresu realizacji zamówienia. Ogłaszanie przetargu na krótszy okres może ograniczyć krąg podmiotów chcących ubiegać się o zamówienie.

1. Jakie są losy uruchomienia połączenia kolejowego ze Śremu przez Czempiń do Poznania, kiedy i za czyje środki miałoby to być uruchomione?

Wyjaśniam, że w projekcie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego, jaki został podany dotychczas do publicznej wiadomości ([www.plantww.pl](http://www.plantww.pl)), przyjęto, w przypadku inwestycji kolejowych, możliwość zrealizowania i przeznaczenia do ruchu pasażerskiego w 2025 r., m.in. linię Śrem – Czempiń. Planowane zmiany w układzie połączeń kolejowych w stosunku do stanu obecnego są niewielkie i obejmują likwidację połączenia Krzyż – Piła oraz dodanie połączeń Jarocin –Września, Śrem – Czempiń i Gostyń – Kąkolewo.

Zgodnie z założeniem linie autobusowe mają stanowić uzupełnienie oferty przewozowej kolei w miejscach, gdzie nie ma odpowiednich warunków infrastrukturalnych, tzn. występuje brak lub są wyeksploatowane tory kolejowe. Na podstawie projektu harmonogramu działań wdrażania docelowego wariantu planu transportowego województwa wielkopolskiego przewiduje się, przed rehabilitacją linii kolejowej Śrem – Czempiń, wprowadzenie zastępczego połączenia autobusowego w miejsce połączeń kolejowych od 1 stycznia 2017 r., których uruchomienie wiąże się z remontem linii kolejowej (przebieg linii autobusowej ma odpowiadać docelowemu przebiegowi linii kolejowej).

W ramach planu transportowego Śrem został również wyznaczony do lokalizacji na jego terenie tzw. zintegrowanego węzła przesiadkowego (ZWP), którego podstawowym celem jest zapewnienie możliwie najbardziej dogodnego przesiadania się między środkami transportu, zarówno

zbiorowego (różnych linii autobusowych oraz kolejowych), jak i zbiorowego i indywidualnego, co ma kluczowe znaczenie w procesie aktywizacji linii kolejowej.

Nadmieniam także, iż od czerwca 2008 r. gmina Śrem jest aktywnym członkiem Stowarzyszenia Metropolii Poznań, co umożliwia jej współtworzenie oraz realizację ważnych projektów z punktu widzenia integracji i rozwoju obszaru metropolitalnego Poznania. Jednym z wyżej wymienionych projektów jest tzw. „Master Plan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej”, obejmujący cztery działania. Działania nr 1 „Koncepcja zintegrowanego transportu publicznego w oparciu o linie Poznańskiego Węzła Kolejowego z wydzieleniem kolejowego ruchu metropolitalnego” oraz nr 2 „Koncepcja budowy funkcjonalnych węzłów przesiadkowych PKM w kierunku zwiększenia ich dostępności oraz oferowania usług komplementarnych do komunikacji publicznej” zostały już wykonane.

Aktualnie w trakcie realizacji jest działanie nr 3 dotyczące przeprowadzenia postępowania o zamówienie publiczne „Opracowanie projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz zmian studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wraz z koncepcją modernizacji układów drogowych na wskazanych obszarach wokół stacji i przystanków Poznańskiej Kolei Metropolitalnej”. Działania planistyczne są ukierunkowane na rozwój kolei metropolitalnej, koncentrację rozwoju na terenach z dobrym dostępem do stacji lub przystanków kolejowych i przejęcie przez gminy dworców i terenów przystanków.

Przedmiotowe projekty planów miejscowych będą inspiracją do rewitalizacji terenów wokół istniejących stacji i przystanków kolejowych.  
Gminy wchodzące w skład stowarzyszenia będą zobowiązane do wdrożenia ustalonych zapisów przedmiotowego projektu w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, a następnie na podstawie wprowadzonych planów miejscowych, w uzgodnieniu z innymi zarządcami infrastruktury komunikacyjnej, będą mogły sukcesywnie modernizować układy drogowe wokół stacji i przystanków kolejowych. Wiodącym źródłem finansowania działań, o których mowa powyżej, są środki finansowe pochodzące z budżetu UE w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) w perspektywie finansowej 2014 – 2020 .

Gmina Śrem realizuje również ustalenia wynikające ze Strategii Rozwoju Gminy Śrem na lata 2013 – 2020 (uchwała Nr 317/XXXIV/2013 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 25 kwietnia 2013 r.). Na łamach strategii zwraca się uwagę na wzrost znaczenia współpracy między samorządami, w szczególności w ramach Metropolii Poznań, stymulowanej możliwością uzyskania korzyści związanych z pozyskaniem środków dotacyjnych na

przygotowanie wspólnych dokumentów programowych, które w kolejnych latach będą niezbędne do aplikowania o dofinansowanie konkretnych przedsięwzięć inwestycyjnych.

Jednocześnie informuję, że sformułowany dla rozwoju gminy Śrem cel strategiczny nr 1 *Mieszkać wygodnie i bezpiecznie…* obejmuje projekt nr 1.3. *Aktywizacja połączenia kolejowego*. Działania, jakie mają być podjęte w tym projekcie, dotyczą przede wszystkim odbudowy i modernizacji przejętego dworca kolejowego w listopadzie 2011 r. oraz planowanej do objęcia w posiadanie linii kolejowej na trasie Śrem – Czempiń. Istotnym zadaniem będzie również włączenie Czempinia do systemu kolejowego Metropolii Poznań. Perspektywa realizacji działań to lata 2015 – 2020.

Wolą mieszkańców i staraniem władz gminnego samorządu jest reaktywowanie połączenia kolejowego nr 369 na odcinku trasy Śrem – Czempiń w porozumieniu zarówno ze śremskim powiatem oraz gminami sąsiadującymi. Ze względu na złożony charakter działań, z którymi przyszło i jeszcze przyjdzie zmierzyć się samorządom, oraz uzależnienie postępu prac od wielu czynników społeczno – gospodarczych należy oczekiwać osiągnięcia efektu końcowego prac w perspektywie od 5 do 10 lat.

Otrzymuje:

Radny, Pan Marek Basaj.

Sprawę prowadzi:

Longina Maj

podinspektor PAOOR

tel. 61 28 47 117