

R. ROS
+ R. 00 R

15-09-2022

WebMail

Temat **Wniosek do Rady Gminy Kawęczyn**
 Od <biuro@varta.org.pl>
 Do <ugkaweczyn@kaweczyn.pl>
 <krzymow@op.pl>, <hanna.bryska@konin.um.gov.pl>, <sejmik@umww.pl>,
 <zbigniewdolata@poczta.onet.pl>, <witold.czarnecki@sejm.pl>, <Leszek.Galemba@sejm.pl>,
 <hennigkloska.biuro@gmail.com>, <biuro.tomasz.nowak@gmail.com>,
 <poseltomasznawak@gmail.com>, <marszalek@umww.pl>, <Wojciech.jankowiak@umww.pl>,
 <biuro@senatorarndt.pl>, <sekretariat@konin.um.gov.pl>

Data 2022-09-15 09:22

- Wniosek - Kawęczyn.pdf (~3,0 MB)
- Zał. 1 - Umowa o Partnerstwie.pdf (~14 MB)
- Zał. 2 - Przebieg kolei - mapa POP.pdf (~5,1 MB)

Szanowni Państwo,

w załączeniu przesyłamy Państwu wniosek wraz z dwoma załącznikami. Prosimy o przesłanie wniosku do wszystkich radnych oraz do wiadomości sołtysów.

Dokumenty na których bazowaliśmy w przygotowaniu informacji znajdują się TUTAJ.

W przypadku pytań dot. pisma, prosimy o odpowiedź w wiadomości zwrotnej lub kontakt bezpośrednio z p. Tomaszem Piasecznym, do którego dane kontaktowe znajdują się we wniosku.

Z wyrazami szacunku,

Stowarzyszenie Varta

p. M. Krakowiak
 Referat Obywatelsko-Organizacyjny
 Webmail do:

15. 09. 2022

Nr 1928 Podpis ... Krakowiak

Urząd Gminy w Kawęczynie

Wpł. dnia	15. WRZ. 2022
	2913
Nr	8153/2022y

Stowarzyszenie Wielkopolski Wschodniej „Varta”
Ul. Jana Pawła II 79
62-510 Konin

Rada Gminy Kawęczyn
Kawęczyn 48
62-704 Kawęczyn

WNIOSEK

Działając na podstawie Art. 241 Kodeksu Postępowania Administracyjnego oraz Art. 7 Kodeksu Postępowania Administracyjnego, niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie i uzasadnienie przez Radę na podstawie jakich przesłanek i interesów zawarta została i trwa w mocy Umowa o Partnerstwie datowana na 22 listopada 2021 roku, której sygnatariuszami są: **Województwo Wielkopolskie, Powiat Turecki, Powiat Koniński, Gmina Miejska Turek, Gmina Turek, Gmina Kawęczyn, Gmina Władysławów, Gmina Brudzew, Gmina Malanów, Gmina Tuliszków, Gmina Przykona, Gmina Dobra, Gmina Stare Miasto.**

Umowa zakłada partycypowanie jednostki samorządu terytorialnego w kosztach działań związanych z budową nowej linii kolejowej Turek-Konin rozpisanych na fazy:

1. Faza I – przygotowanie dokumentów aplikacyjnych do Program Kolej+;
2. Faza II – podjęcie decyzji o dalszej realizacji Projektu na warunkach określonych w wytycznych naboru i umowie realizacji projektu;
3. Faza III – realizacja projektu.

UZASADNIENIE

Dokument koncepcji realizacji projektu linii kolejowej, której dotyczy rzeczona Umowa o partnerstwie przygotowany przez firmę BBF rekomenduje wariant W9, który:

Stowarzyszenie Wielkopolski Wschodniej „Varta”
ul. Jana Pawła II 79
62-510 Konin

biuro@varta.org.pl
www.varta.org.pl

1. Nie przebiega przez większość gmin będących sygnatariuszem Umowy o Partnerstwie – wnosząc znikomą wartość dla ich mieszkańców, a jednocześnie:

a. nakładając na jednostki samorządu ogromne obciążenia finansowe związane nie tylko z zadeklarowanym wkładem w realizację inwestycji (15% podzielone między samorządy sygnujące umowę), lecz także generując ryzyko konieczności pokrycia przez samorządy całości kosztu wykraczającego ponad ten przewidziany w studium planistyczno - prognostycznym (dotacja PLK jest ryczałtem ograniczonym do 85% kwoty zawartej w studium, a nie faktycznego kosztu jego finansowania w realiach realizacji projektu); Koszt wariantu W9 szacowany w studium to 650 558 000 zł, podczas, gdy eksperci już w 2021 roku szacowali koszt takiej inwestycji na **ponad 1 MLD zł** – z czego wynika, że **samorządy będące sygnatariuszami Umowy partnerstwa najprawdopodobniej będą musiały zapewnić dodatkowe finansowanie na poziomie minimum 350 milionów złotych, aby zrealizować tę inwestycję.**

i. nadmienić tutaj należy, że opracowanie wraz z szacunkiem kosztów przygotowane zostało w 2021 roku. Od tego czasu nastąpił **gwałtowny wzrost cen**, m.in. artykułów budowlanych (w tym stali i przewodów elektrycznych), paliwa, energii a w związku z inflacją i rosnącymi kosztami pracy znacząco rosną ogólne kosztów prowadzenia budów. Nasuwa się zatem pytanie, czy władze gmin uczestniczących w projekcie są w stanie przewidzieć i realnie zaplanować skutki ekonomiczne prowadzenia tego projektu, co najpewniej wiązało się będzie z koniecznością **zadłużania gmin i perspektywy braku możliwości realizacji innych potrzeb mieszkańców?**

b. będąc wyborem politycznym, a jednocześnie mniej efektywnym ekonomicznie – autorzy projektu (firma BBF) wskazują w przygotowanym przez siebie dokumencie, że **wybrany wariant W9 jest o prawie 37% droższy niż wariant W1** co powoduje, że **jego wskaźnik efektywności ekonomicznej jest niższy od alternatywnego wariantu (W1)**, stwierdzając jednocześnie, że:

„Przy wyborze wariantu nie kierowano się jednak tylko i wyłącznie wynikami efektywności, wzięto pod uwagę także inne niemierzalne potencjalne skutki przedsięwzięcia oraz preferencje Zamawiającego” (strona 15, punkt 3.1 -

Studium Planistyczno-Prognostyczne dla projektu liniowego pn. „Budowa nowej linii kolejowej Turek - Konin” w ramach II etapu naboru do Programu Uzupelnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2028 r.);

- c. wywierając ogromny negatywny wpływ na środowisko oraz życie mieszkańców stając się źródłem hałasu na dużym obszarze, a także przyczyniając się do dewastacji środowiska w powiecie tureckim i konińskim
 - i. planowana inwestycja w 54% długości linii kolejowej będzie wiązała się z ingerencją w obszary objęte ochroną przyrody - zgodnie z oceną autorów projektu wariant W9 będzie bardzo wysoko ingerować w środowisko przyrodnicze m.in. wiążąc się z wycinką **27.700 drzew;**

2. Przebiegając przez jednostki samorządu terytorialnego, poza powyżej wspomnianymi kosztami generuje problemy:

- a. dodatkowe koszty utrzymania linii kolejowej – Województwo Wielkopolskie potwierdza rosnące koszty utrzymania linii przewozów regionalnych oraz to, że w wielu przypadkach są one **współfinansowane przez samorządy**, przez które te linie przebiegają. Ostatnie informacje rynkowe donoszą o tym, że **prąd mający duży udział w kosztach utrzymania kolei zdrożenie dla branży kolejowej dwukrotnie już w 2023 roku;**
- b. projekt nie zakłada realizacji inwestycji towarzyszących z jego budżetu, sprowadza się do wybudowania torów i peronów – pozostałe koszty (drogi, chodniki i inna infrastruktura towarzysząca) **będą musiały zostać pokryte z budżetów samorządów;**
- c. kolizje z istniejącymi drogami w gminach i miastach:
 - i. budowa nowej linii kolejowej wiąże się z koniecznością wyznaczenia nowego pasa ruchu – powierzchnia gruntów, które muszą zostać wyłączone to około 66,4ha, na trasie znajduje się 7 budynków, które będą musiały zostać wyburzone (w tym dwa mieszkalne) a trasa przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie (**bufor do 50m**) **75 budynków** co już rodzi konflikty społeczne i protesty mieszkańców;
 - ii. znajduje się **w kolizji z 108 jezdniami i 18 ciekami wodnymi** powodując potrzebę m.in. przybudowy dróg, budowy nowych przejazdów, budowy wiaduktów.

- d. **znacząco obniża atrakcyjność terenów mieszkaniowych** w gminie Krzymów, mieście Konin i Żychlinie (obniżając jednocześnie wartość nieruchomości) nie wnosząc dla mieszkańców tych terenów żadnej wartości dodanej, gdyż są one bardzo dobrze skomunikowane z centrum miasta Konina i nie potrzebują linii kolejowej (co znajduje odzwierciedlenie w protestach mieszkańców).

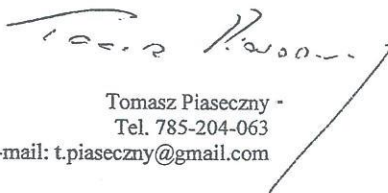
Budzi zatem uzasadnione wątpliwości, czy dalsze ponoszenie kosztów związanych z projektem przez sygnatariuszy Umowy o partnerstwie nie stoi w sprzeczności z zasadami ochrony własności oraz najlepszego zaspokajania potrzeb ludności, wszak narusza ona własność posiadaczy nieruchomości znajdujących się w kolizji lub sąsiedztwie planowanej linii kolejowej, a także powoduje zaangażowanie finansowe jednostek samorządu terytorialnego na poziomie mogącym utrudniać lub uniemożliwiać realizowanie ich innych zadań, jednocześnie wątpliwie niosąc za sobą korzyści dla samorządów partycypujących w kosztach projektu.

Uprzejmie proszę o potraktowanie sprawy jako pilnej.

W przypadku jakichkolwiek pytań jestem gotowy do odpowiedzi Państwu Radnym po danych kontaktowych zawartych w piśmie.

Proszę o przesłanie pisma również do Sołtysów Państwa gminy.

Z wyrazami szacunku,



Tomasz Piaseczny -
Tel. 785-204-063
e-mail: t.piaseczny@gmail.com

Załączniki:

1. Umowa o partnerstwie z dnia 21 listopada 2021 roku.

2. Mapa planowanego przebiegu kolei Turek – Konin z dokumentu Studium Planistyczno-Prognostyczne dla projektu liniowego pn. „Budowa nowej linii kolejowej Turek - Konin” w ramach II etapu naboru do Programu Uzupelnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2028 r.

Otrzymują:

1. Rada Powiatu Konińskiego
2. Rada Gminy Kawęczyn
3. Rada Gminy Władysławów
4. Rada Gminy Brudzew
5. Rada Gminy Malanów
6. Rada Gminy Przykona
7. Rada Gminy Dobra
8. Rada Gminy Stare Miasto
9. Rada Miejska Turek
10. Rada Gminy Turek
11. Rada Miejska Tuliszków
12. Rada Gminy Krzymów – d/w
13. Rada Miasta Konina – d/w
14. Sejmik Województwa Wielkopolskiego – d/w
15. Marszałek Województwa Wielkopolskiego – Marek Woźniak – d/w
16. Wicemarszałek Województwa Wielkopolskiego – Wojciech Jankowiak – d/w
17. Poseł Zbigniew Dolata – – d/w
18. Poseł Witold Czarniecki – – d/w
19. Poseł Leszek Ryszard Gałęmba – d/w
20. Posłanka Paulina Hennig-Kłoska – d/w
21. Poseł Tomasz Piotr Nowak – d/w

Umowa o partnerstwie
z dnia ~~22.10.2021~~ 22.10.2021 roku.

Pomiędzy:

Województwem Wielkopolskim z siedzibą Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu przy al. Niepodległości 34, 61-714 Poznań, reprezentowanym przez Zarząd Województwa, w imieniu którego działa:

1. **Wojciech Jankowiak – Wicemarszałek Województwa Wielkopolskiego**
(Zwanym dalej: Liderem Projektu)

a

Powiatem Tureckim z siedzibą Starostwa Powiatowego w Turku przy ul. Kaliskiej 59, 62-700 Turek, reprezentowanym przez Zarząd Powiatu, w imieniu którego działają:

1. **Dariusz Kałużny - Starosta Turecki**
2. **Władysław Zenon Karski – Wicestarosta Turecki**

oraz

Powiatem Konińskim z siedzibą Starostwa Powiatowego w Koninie przy Al. 1 Maja 9, 62-510 Konin, reprezentowanym przez Zarząd Powiatu, w imieniu którego działają:

1. **Stanisław Bielik - Starosta Koniński**
2. **Władysław Kocaj – Wicestarosta Koniński**

Gminą Miejską Turek z siedzibą Urzędu Miejskiego w Turku przy ul. Kaliskiej 59, 62-700 Turek, reprezentowaną przez:

1. **Romualda Antosika – Burmistrza Miasta Turku**

Gminą Turek z siedzibą Urzędu Gminy Turek przy ul. Ogrodowej 4, 62-700 Turek, reprezentowaną przez:

1. **Karola Mikołajczyka – Wójta Gminy Turek**

Gminą Kawęczyn z siedzibą Urzędu Gminy w Kawęczynie Kawęczyn 48, 62-704 Kawęczyn, reprezentowaną przez:

1. **Jana Nowaka – Wójta Gminy Kawęczyn**

Gminą Władysławów z siedzibą Urzędu Gminy Władysławów przy ul. Rynek 43, 62-710 Władysławów, reprezentowaną przez:

1. **Elżbietę Klanowską – Wójta Gminy Władysławów**

Gminą Brudzew z siedzibą Urzędu Gminy Brudzew przy ul. Turkowskiej 29, 62-720 Brudzew, reprezentowaną przez:

1. **Cezarego Wiktora Krasowskiego – Wójta Gminy Brudzew**

Gminą Malanów z siedzibą Urzędu Gminy w Malanowie przy ul. Tureckiej 16, 62-709 Malanów, reprezentowaną przez:

1. **Ireneusza Augustyniaka – Wójta Gminy Malanów**

Gminą Tuliszków z siedzibą Urzędu Gminy i Miasta w Tuliszkowie przy pl. Powstańców Styczniowych 1863 r. 1, 62-740 Tuliszków, reprezentowaną przez:

1. **Krzysztofa Romana – Burmistrza Gminy i Miasta Tuliszków**

Gminą Przykona z siedzibą Urząd Gminy Przykona przy ul. Szkolnej 7, 62-731 Przykona, reprezentowaną przez:

1. **Mirosława Broniszewskiego - Wójta Gminy Przykona**

Gminą Dobra z siedzibą Urzędu Miejskiego w Dobrej przy Placu Wojska Polskiego 10, 62-730 Dobra, reprezentowaną przez:

1. **Tadeusza Geblera - Burmistrza Dobrej**

Gminą Stare Miasto z siedzibą Urzędu Gminy Stare Miasto przy ul. Główniej 16B, 62-571 Stare Miasto, reprezentowaną przez:

1. **Dariusza Puchałę – Wójta Gminy Stare Miasto**

(Zwanych dalej: Partnerami Projektu)

łącznie zwane dalej „Stronami”.

Preambuła

Zważywszy, że:

1. W dniu 24 sierpnia 2020 r. Województwo Wielkopolskie złożyło do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. formularz zgłoszenia Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku dla Projektu pn. „**Budowa nowej linii kolejowej Turek - Konin**”;
2. W dniu 24 listopada 2020 r. Projekt pn. „**Budowa nowej linii kolejowej Turek - Konin**” uzyskał pozytywną ocenę formalną i został zakwalifikowany do II etapu naboru projektów do Programu Kolej+;
3. W dniu 15.04.2021 r. Strony Umowy zawarły Porozumienie nr 4/2021, którego przedmiotem jest ustalenie ogólnych zasad współfinansowania kosztów opracowania wstępnego Studium Planistyczno – Progностycznego dla Projektu pn. „**Budowa nowej linii kolejowej Turek - Konin**”;
4. Lider Projektu w ramach postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na podstawie umowy DT/V/147/2021 z dnia 06.08.2021 r. zlecił opracowanie Studium Planistycznego, którego koszty opracowania pokrywane będą ze środków pochodzących z budżetów Lidera i Partnerów Projektu na podstawie odrębnego Porozumienia i umów o udzielenie pomocy finansowej w formie dotacji celowej.
5. Zgodnie z § 5 ust. 2 pkt 6) Wytycznych naboru projektów do Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku podpisana umowa o partnerstwie jest jednym z niezbędnych dokumentów aplikacyjnych w ramach II Etapu naboru projektów do Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku;

Strony zawierają Umowę o następującej treści:

Słowniczek

Przez użyte w niniejszej Umowie pojęcia należy rozumieć:

- 1) **Program Kolej+** - Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku przyjęty uchwałą Rady Ministrów nr 151/2019 z dnia 3 grudnia 2019 r.;
- 2) **Projekt** – projekt pn. „**Budowa nowej linii kolejowej Turek - Konin**”; zgłoszony przez Województwo Wielkopolskie do Programu Kolej+;

- 3) **Lider Projektu/Wnioskodawca** – Województwo Wielkopolskie, które zgodnie z Wytycznymi naboru jest wnioskodawcą zgłaszającym Projekt do udziału w Programie Kolej+, działające w imieniu własnym oraz Partnerów Projektu;
- 4) **Partnerzy Projektu** – jednostki samorządu terytorialnego działające na podstawie ustawy o samorządzie powiatowym, jednostki samorządu terytorialnego działające na podstawie ustawy o samorządzie gminnym oraz stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego w imieniu których działa Lider Projektu, zgłoszone do Organizatora naboru Projektów do Programu Kolej+ jako Partnerzy Projektu;
- 5) **PLK** – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Organizator naboru Projektów do Programu Kolej+;
- 6) **Studium Planistyczne** – wstępne studium planistyczno-prognostyczne Projektu, którego podstawowy zakres został określony przez PLK w Wytycznych naboru, wykonane na zlecenie Lidera Projektu, współfinansowane przez Lidera Projektu i Partnerów Projektu;
- 7) **Umowa** – niniejsza Umowa o partnerstwie;
- 8) **Umowa o realizacji Projektu** – Umowa regulująca zasady współpracy przy opracowaniu Studium Projektowo - Technicznego oraz realizacji robót budowlanych na potrzeby realizacji Projektu, zawierana pomiędzy Liderem Projektu a PLK w ciągu 2 miesięcy od dnia doręczenia informacji Liderowi Projektu o zakwalifikowaniu się Projektu do Programu Kolej+. Podpisanie umowy jest warunkiem objęcia Projektu dofinansowaniem w ramach Programu Kolej+;
- 9) **Wytyczne naboru** – Wytyczne naboru projektów do Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku, opublikowane na stronie internetowej PLK stanowiące załącznik nr 1 do niniejszej Umowy;
- 10) **Wkład własny** - wydatki ponoszone na realizację Projektu przez Wnioskodawcę w kwocie stanowiącej co najmniej 15% udziału w wydatkach kwalifikowanych oraz wydatki niekwalifikowane, z wyłączeniem podatku VAT od wydatków kwalifikowanych;
- 11) **Wydatki kwalifikowane i niekwalifikowane** – wydatki ponoszone na realizację Projektu, które zostały określone w Wytycznych naboru.

§ 1 Przedmiot umowy

1. Przedmiotem niniejszej Umowy jest określenie zasad współpracy, współfinansowania i przekazywania informacji między Liderem Projektu i Partnerami Projektu dotyczących realizacji Projektu, zgłoszonego przez Wnioskodawcę do Programu Kolej+.
2. Celem Projektu jest uzyskanie połączenia kolejowego pomiędzy miastem wojewódzkim Poznaniem a Turek .
3. Okres realizacji projektu przypada na lata 2021 -2028 z zastrzeżeniem postanowień § 3 ust. 2 pkt 5) oraz § 4 ust. 1 pkt 1) niniejszej Umowy.
4. Zgodnie z Wytycznymi naboru:
 - 1) Realizacja Projektu odbywać się będzie etapowo (w formule oddzielnych postępowań przetargowych) na podstawie Umowy o realizacji Projektu. Poszczególne etapy obejmować będą:
 - a) I etap – pozyskanie Studium składającego się z:
 - koncepcji programowo-przestrzennej określającej w sposób szczegółowy zakres rzeczowy prac niezbędnych do realizacji Projektu dla wariantu przyjętego

- w Studium Planistycznym i wykonanie wstępnego kosztorysu robót (dalej: „Koncepcja”),
- dokumentacji projektowej – projektu budowlanego wraz z nadzorem autorskim, w tym kosztorysu inwestorskiego dla Projektu i uzyskania wszelkich innych niezbędnych dokumentów i pozwoleń, w tym decyzji administracyjnych (m.in. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (decyzja środowiskowa), decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej/decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz decyzji o udzieleniu pozwolenia na budowę) (dalej: „Dokumentacja projektowa”),
- b) II etap – roboty budowlane (w ramach danego etapu przeprowadzone zostaną dwa odrębne postępowania przetargowe celem wyłonienia wykonawcy robót budowlanych oraz inżyniera).
- 2) Do przygotowania i przeprowadzenia postępowań przetargowych mających na celu wyłonienie wykonawcy Studium (I etap) oraz wykonawcy robót budowlanych i inżyniera (II etap) upoważniona jest PLK, po podpisaniu Umowy o realizacji Projektu.
5. Zważywszy na zapisy § 5 ust. 2 pkt 7) Wytycznych, Strony zgodnie ustalają finansowanie wkładu własnego w wysokości 15% kosztów kwalifikowanych.
6. Koszty realizacji projektu będą obejmować:
- 1) koszt zamówienia Studium;
 - 2) koszt zamówienia robót budowlanych (w tym koszty Wykonawcy robót oraz koszty Inżyniera);
 - 3) koszt pozyskania praw do nieruchomości niezbędnych do realizacji Projektu.
- Ostateczny koszt realizacji Projektu określony zostanie po przeprowadzeniu przez PLK postępowań przetargowych, o których mowa w ust. 4, co nastąpi w Fazie III wykonania Umowy, opisaney w § 2 ust. 1 pkt 3) niniejszej Umowy .

§ 2 Fazy wykonania Umowy

1. Wykonanie niniejszej Umowy podzielone jest na następujące Fazy:
 - 1) Faza I – przygotowanie dokumentów aplikacyjnych i złożenie zgłoszenia w ramach II Etapu naboru projektów do Programu Kolej+;
 - 2) Faza II – podjęcie przez Lidera Projektu i Partnerów Projektu wspólnej, jednomyślnej decyzji o dalszej realizacji Projektu na warunkach określonych w Wytycznych naboru i Umowie o realizacji Projektu;
 - 3) Faza III – realizacja Projektu na podstawie Umowy o realizacji Projektu.
2. Czas trwania poszczególnych Faz wykonania Umowy, o których mowa w ust. 1 powyżej, określa się następująco:
 - 1) Faza I – rozpoczyna się w dniu podpisania niniejszej Umowy i kończy się na dzień przed rozpoczęciem Fazy II wykonania Umowy;
 - 2) Faza II – rozpoczyna się w dniu otrzymania pisemnej informacji od PLK o wynikach oceny II Etapu naboru wraz z podaniem informacji o zakwalifikowaniu Projektu do realizacji w ramach Programu Kolej+ (przewidywany termin: luty/marzec 2022 r.) i kończy się na dzień przed rozpoczęciem Fazy III wykonania Umowy, z zastrzeżeniem postanowień ust. 3 niniejszego paragrafu;

- 3) Faza III – rozpoczyna się w dniu podpisania Umowy o realizacji Projektu (przewidywany termin: kwiecień/maj 2022 r.) i kończy się w dniu oddania inwestycji realizowanej w ramach Projektu do użytku (2028 r.), z zastrzeżeniem postanowień ust. 3 i ust. 4 pkt 2) niniejszego paragrafu. Warunkiem rozpoczęcia Fazy III jest podpisanie aneksu do niniejszej Umowy, o którym mowa w ust. 4 pkt 1) niniejszego paragrafu. W przypadku, gdy aneks nie zostanie podpisany w terminie trwania Fazy II niniejsza Umowa ulega rozwiązaniu.
3. W przypadku pozyskania od PLK informacji o niezakwalifikowaniu się Projektu do realizacji w ramach Programu niniejsza Umowa ulega samoistnemu rozwiązaniu.
4. W przypadku, gdy decyzja, o której mowa w ust. 1 pkt 2) niniejszego paragrafu będzie:
 - 1) pozytywna – Strony Umowy ustalą poziom udziału procentowego Lidera Projektu i Partnerów Projektu we współfinansowaniu Wkładu własnego. Niniejsza Umowa będzie aneksowana poprzez dodanie w § 6 postanowień opisujących ustalenia, o których mowa w zdaniu poprzedzającym;
 - 2) negatywną – niniejsza Umowa ulega samoistnemu rozwiązaniu, przy czym Strony nie będą formułować w stosunku do siebie żadnych roszczeń z tytułu nieprzystąpienia do realizacji Projektu. Wnioski dotyczące przyczyn rezygnacji z dalszej realizacji Projektu będą sporządzone na piśmie, na którym podpisy złożą wszystkie Strony Umowy.

§ 3 Obowiązki Lidera Projektu

1. Lider Projektu ponosi odpowiedzialność za reprezentowanie, koordynację oraz finansowanie Projektu w imieniu własnym i pozostałych Partnerów Projektu, a w szczególności:
 - 1) za złożenie do oceny w ramach II etapu naboru do Programu Kolej+ dokumentów określonych w § 5 ust. 2 Wytycznych naboru, w tym między innymi:
 - a) Studium Planistycznego;
 - b) deklaracji odnośnie uruchomienia i finansowania przewozów dla połączenia z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej, która zostanie objęta bądź powstanie w wyniku realizacji Projektu, przy czym deklaracja obejmować będzie ofertę przewozową obejmującą minimum 4 pary pociągów na dobę przez okres 5 lat od daty oddania inwestycji do użytku;
 - c) dokumentów potwierdzających zabezpieczenie finansowania wymaganego wkładu Wnioskodawcy na realizację Projektu np.:
 - Wieloletnią Prognozę Finansową lub,
 - stosowną deklarację, z której będzie wynikać, że przed podpisaniem Umowy o realizacji Projektu, Lider Projektu przedłoży do PLK potwierdzenie zabezpieczenia wkładu własnego poprzez ujęcie go w Wieloletniej Prognozie Finansowej;
 - d) umowy o partnerstwie, wraz z pełnomocnictwami Partnerów Projektu udzielającymi Liderowi Projektu umocowania do reprezentowania Partnerów Projektu w sprawach zgłoszenia Projektu do Programu oraz finansowania i realizacji Projektu;
 - e) wiążącego oświadczenia w przedmiocie nieodpłatnego przekazania nieruchomości gruntowych / zrzeczenia się praw do odszkodowania za nieruchomości (w przypadku

- objęcia ich decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej), do których Stronom przysługuje tytuł prawny;
- 2) za zapewnienie finansowania Wkładu własnego w imieniu własnym i Partnerów Projektu oraz jego rozliczenia;
 - 3) za prowadzenie komunikacji z PLK w imieniu własnym i Partnerów Projektu w zakresie naboru Projektów do Programu Kolej+ i realizacji Projektu.
2. Lider Projektu zobowiązuje się do:
- 1) zawarcia z PLK Umowy o realizacji Projektu, z zastrzeżeniem postanowień § 2 ust. 3 niniejszej Umowy. Wzór Umowy o realizacji Projektu stanowi załącznik nr 2 do niniejszej Umowy;
 - 2) terminowego przekazywania środków finansowych do PLK na podstawie właściwych dokumentów źródłowych;
 - 3) przekazywania Partnerom Projektu wszelkich niezbędnych informacji związanych z realizacją Projektu;
 - 4) zwrotu poniesionych przez Partnerów Projektu wydatków na opracowanie Studium Planistycznego w przypadku uzyskania refinansowania jego kosztów od PLK zgodnie z udziałem procentowym określonym w dwustronnych umowach o udzieleniu Województwu Wielkopolskiemu pomocy finansowej w formie dotacji celowej – zawartych pomiędzy Województwem Wielkopolskim a poszczególnymi Partnerami Projektu we wrześniu 2021 r.;
 - 5) organizacji i finansowania kolejowych przewozów pasażerskich na linii komunikacyjnej będącej przedmiotem Projektu w ilości minimum 4 par pociągów przez okres 5 lat od oddania inwestycji realizowanej w ramach Projektu do użytku.

§ 4 Obowiązki Partnerów Projektu

1. Partnerzy Projektu zobowiązują się:
 - 1) do przeprowadzenia własnym staraniem i na własny koszt działań mających na celu integrację Projektu z komunikacją indywidualną/komunikacją zbiorową przez okres 5 lat od zakończenia realizacji Projektu;
 - 2) do przekazywania Liderowi Projektu wszelkich niezbędnych informacji związanych z realizacją Projektu;
 - 3) w okresie trwania Fazy II wykonania Umowy, do zabezpieczenia w budżecie oraz w Wieloletniej Prognozie Finansowej środków finansowych na pokrycie całości przypadającego na nich wkładu własnego, przeznaczonego na realizację Projektu, na warunkach, o których mowa w § 2 ust. 4 pkt 1) Umowy, pod warunkiem podjęcia przez organ stanowiący uchwał zmieniających budżet i Wieloletnią Prognozę Finansową, poprzez zabezpieczenie środków finansowych pozwalających na wykonanie obowiązków skutkujących obciążeniami finansowymi stanowiącymi wkład własny przypadający na Partnera Projektu.
 - 4) w okresie trwania Fazy III, do przekazywania środków stanowiących Wkład własny w przypadającej na nich części. Zasady dotyczące przekazywania przez Partnerów Projektu środków, o których mowa w zdaniu poprzedzającym zostaną szczegółowo określone w § 6

niniejszej Umowy, w przypadku spełnienia się przesłanki określonej w § 2 ust. 4 pkt 1) Umowy.

§ 5 Oświadczenia Partnerów Projektu

1. Każdy z osobna Partner Projektu oświadcza, iż poprzez złożenie podpisu na niniejszej Umowie udziela Liderowi Projektu umocowania do:
 - 1) reprezentowania go w sprawach zgłoszenia Projektu do Programu Kolej+ oraz finansowania i realizacji Projektu oraz składania wszelkich oświadczeń woli z tym związanych, w tym do zawarcia Umowy o realizacji Projektu;
 - 2) złożenia w jego imieniu wiążącego oświadczenia o zrzeczeniu się w całości prawa do odszkodowania za nieruchomości, do których posiada tytuł prawny, w przypadku objęcia ich decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.
2. W przypadku, gdy koniecznym okaże się budowa dróg dojazdowych w związku z likwidacją przejazdów realizowaną w ramach Projektu, poszczególni Partnerzy Projektu zobowiązują się do przejęcia tych dróg wg właściwości i ich utrzymania po ich wybudowaniu. Stosowne oświadczenia w danej sprawie Partnerzy Projektu zobowiązują się złożyć przed rozpoczęciem prac projektowych, o których mowa w § 1 ust. 4 pkt 1) lit. a) tiret drugie Umowy.

§ 6 Zasady finansowania realizacji Projektu

1. Strony akceptują zasady finansowania przyjęte w Wytycznych naboru oraz we wzorze Umowy o realizacji Projektu, z których wynika, że:
 - 1) minimum 15% kosztów kwalifikowanych realizacji Projektu ponosi Wnioskodawca, a maksymalnie 85% netto kosztów kwalifikowanych Projektu ponosi PLK. Całość podatku VAT od wydatków kwalifikowanych poniesionych na realizację Projektu zostanie sfinansowane przez PLK, z zastrzeżeniem, iż wydatki brutto niekwalifikowane są pokrywane w całości przez Wnioskodawcę;
 - 2) PLK poniesie maksymalnie 85% kosztów kwalifikowanych pozyskania praw do nieruchomości niezbędnych do realizacji Projektu do łącznej kwoty stanowiącej 10% kosztów netto Projektu określonej w Studium Planistycznym. Jeżeli koszt pozyskania praw do nieruchomości przekroczy 10% kosztów Projektu określonych w koncepcji programowo - przestrzennej przygotowanej na etapie przygotowania Studium, pozostałe koszty w całości pokryją Strony Umowy jako wydatek niekwalifikowany, na zasadach określonych w § 2 ust. 4 pkt 1).
2. Niezwłocznie po rozpoczęciu Fazy II wykonania Umowy, Lider Projektu zobowiązuje się wszcząć działania mające na celu podjęcie przez jego organ stanowiący w czasie trwania II Fazy wykonania Umowy (termin ok. 2 m-cy), stosownych uchwał, których przedmiotem będzie zabezpieczenie środków finansowych pozwalających na wykonanie obowiązków skutkujących obciążeniami finansowymi stanowiącymi 100% Wkładu własnego. Podstawę do wyliczenia kwoty środków, o których mowa w zdaniu poprzedzającym, stanowić będzie wartość Projektu określona w odebranych bez uwag i zastrzeżeń Studium Planistycznym.
3. Niezwłocznie po rozpoczęciu Fazy II wykonania Umowy Partnerzy Projektu zobowiązują się podjąć działania mające na celu podjęcie w okresie trwania Fazy II wykonania Umowy (termin ok. 2 m-cy) przez ich organy stanowiące stosownych uchwał, których przedmiotem będzie

zabezpieczenie środków finansowych pozwalających na wykonanie obowiązków skutkujących obciążeniami finansowymi stanowiącymi Wkład własny w wysokości zgodnej z udziałem określonym w trybie, o którym mowa w § 2 ust. 4 pkt 1) Umowy. Podstawą do wyliczenia kwoty środków, o których mowa w zdaniu poprzedzającym, będzie wartość Projektu określona w odebranych bez uwag i zastrzeżeń Studium Planistycznym.

4. Partnerzy Projektu mają na względzie, iż ze względu na krótki okres trwania Fazy II wykonania Umowy w celu podjęcia uchwał, o których mowa w ust. 3 powyżej koniecznym może okazać się zwołanie sesji nadzwyczajnej ich organu stanowiącego.
5. W przypadku, gdy ceny najkorzystniejszych ofert złożonych w ramach postępowań, o których mowa w § 1 ust. 4 pkt 1) niniejszej Umowy przewyższą kwoty wskazane w § 7 ust. 1 oraz § 15 ust. 1 zawartej Umowy o realizacji Projektu i zająd okoliczności, o których mowa w § 7 ust. 3 pkt 3) lub/oraz § 15 ust. 3 pkt 3) Umowy o realizacji Projektu, Strony niniejszej Umowy zobowiązują się pokryć różnicę w kosztach proporcjonalnie do udziału procentowego, o którym mowa w § 2 ust. 4 pkt 1). Strony sporządzą stosowny aneks do niniejszej Umowy potwierdzający dokonane ustalenia.

§ 7 Koordynacja prac

1. Osoby uprawnione do wzajemnych kontaktów, podejmowania uzgodnień, wymiany informacji ze strony:
 - 1) Lidera Projektu – Dyrektor Departamentu Transportu lub jego Zastępca
 - 2) Partnerów Projektu:
 - a) Powiatu Tureckiego - Starosta Powiatu lub Wicestarosta;
 - b) Powiatu Konińskiego - Starosta Powiatu lub Wicestarosta;
 - c) Gminy Miejskiej Turek - Burmistrz lub jego Zastępca;
 - d) Gminy Turek - Wójt Gminy lub jego Zastępca;
 - e) Gminy Kawęczyn - Wójt Gminy lub jego Zastępca;
 - f) Gminy Władysławów - Wójt Gminy lub jego Zastępca
 - g) Gminy Brudzew – Wójt Gminy lub jego Zastępca
 - h) Gminy Malanów – Wójt Gminy lub jego Zastępca
 - i) Gminy Tuliszków Burmistrz Gminy i Miasta lub jego Zastępca
 - j) Gminy Przykona – Wójt Gminy lub jego Zastępca
 - k) Gminy Dobra - Burmistrz lub jego Zastępca;
 - l) Gminy Stare Miasto - Wójt Gminy lub jego Zastępca;
2. Do bieżącej współpracy Stron upoważnione są osoby wymienione w załączniku nr 3, o którym mowa w § 10 ust. 1 pkt 3) Umowy.
3. Zmiana osób, o których mowa w ust. 1 i 2 następuje poprzez pisemne powiadomienie pozostałych Stron i nie stanowi zmiany Umowy.
4. Wszelkie zawiadomienia i inna oficjalna korespondencja przesyłana na podstawie niniejszej Umowy wymaga formy pisemnej i przekazywana będzie w pierwszej kolejności pocztą elektroniczną na adresy e-mail wskazane w załączniku nr 3 do niniejszej Umowy oraz dodatkowo listem poleconym lub pocztą kurierską, chyba, że korespondencja przekazana w formie elektronicznej będzie opatrzona kwalifikowanym podpisem elektronicznym (w takim przypadku forma papierowa korespondencji nie jest wymagana).

§ 8 Zasady odstąpienia od umowy oraz jej wypowiedziania

1. Każda ze Stron może od Umowy odstąpić, składając stosowne oświadczenie na piśmie nie później niż do dnia zawarcia aneksu, o którym mowa w § 2 ust. 4 pkt 1). Skutek odstąpienia od Umowy następuje z dniem doręczenia stosownego oświadczenia w tym przedmiocie Liderowi Projektu. W takim przypadku Strony nie mają w stosunku do siebie żadnych roszczeń.
2. Każda ze Stron może wypowiedzieć niniejszą Umowę ze skutkiem na koniec miesiąca kalendarzowego, w którym nastąpiło doręczenie Liderowi Projektu pisemnego oświadczenia w tym przedmiocie. Wypowiedzenie Umowy nie zwalnia Strony z obowiązku wzajemnego rozliczenia w sposób zgodny z jej postanowieniami, a w szczególności z partycypowania w kosztach Wkładu własnego, na zasadach określonych w § 2 ust. 4 pkt 1) oraz w § 6 ust. 5 niniejszej Umowy.
3. W przypadku niewywiązywania się z Umowy przez jedną ze Stron w zakresie przekazywania środków finansowych stanowiących Wkład własny w przypadającej na nią części, pozostałe Strony uprawnione są do złożenia jednomyślnie oświadczenia o rozwiązaniu niniejszej Umowy ze skutkiem natychmiastowym Stronie niewywiązującej się z tego obowiązku. W takim przypadku stosuje się postanowienie ust. 2 zdanie 2.



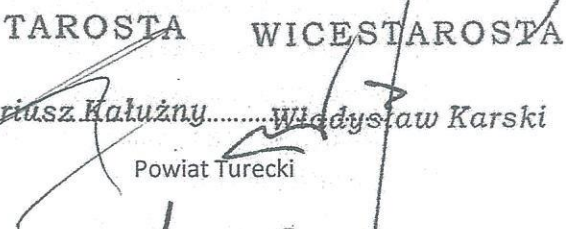
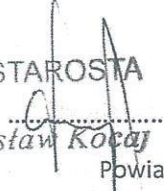


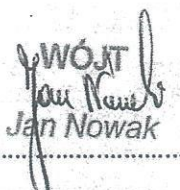

§ 9 Postanowienia końcowe

1. Umowa może być rozwiązana na mocy porozumienia Stron w przypadku wystąpienia okoliczności, za które Strony nie ponoszą odpowiedzialności, a które uniemożliwiają wykonanie umowy. Skutki finansowe rozwiązania Umowy w tym trybie Strony określą w protokole.
2. Strony zgodnie postanawiają, iż w przypadku niedotrzymania terminu na złożenie dokumentów aplikacyjnych w ramach II Etapu naboru projektów do Programu Kolej+, z uwagi na brak m.in. Studium Planistycznego, umowa ulega samoistnemu rozwiązaniu.
3. Zapisów ust. 2 nie stosuje się w przypadku możliwości wykorzystania dokumentacji w kolejnym naborze projektów do Programu Kolej+, organizowanym przez PLK.
4. W przypadku pozyskania w trakcie realizacji niniejszej Umowy dodatkowego partnera, Strony uznają, że jego wkład finansowy będzie pomniejszał proporcjonalnie udział wszystkich pozostałych Stron.
5. W sprawach nieuregulowanych niniejszą Umową znajdują zastosowanie powszechnie obowiązujące przepisy prawa, a w szczególności przepisy ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. - *Kodeks Cywilny* (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1740 ze zm.) oraz ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. *o finansach publicznych* (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 305 ze zm.).
6. Ewentualne spory powstałe w związku z zawarciem i wykonaniem niniejszej Umowy strony będą starały się rozstrzygać polubownie. W przypadku braku porozumienia spór zostanie poddany pod rozstrzygnięcie właściwego ze względu na siedzibę Lidera Projektu sądu powszechnego.
7. O ile postanowienia niniejszej Umowy nie stanowią inaczej, wszelkie zmiany do niej wymagają zachowania formy pisemnej pod rygorem nieważności.
8. Niniejsza Umowa zawarta na okres realizacji projektu określony w § 1 ust. 3 niniejszej Umowy, z zastrzeżeniem § 2 ust. 2 pkt. 3, § 2 ust. 3 oraz § 2 ust. 4 pkt 2).

9. Niniejsza Umowa do dnia jej aneksowania na zasadach określonych w § 2 ust. 4 pkt 1) Umowy, nie skutkuje zaciągnięciem zobowiązań finansowych przez żadną ze Stron.
10. Zważywszy na treść art. 14 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE, Lider Projektu informuje, że dane osób fizycznych reprezentujących Partnerów Projektu oraz kierowanych przez nich do kontaktu w sprawach związanych z realizacją Projektu na podstawie niniejszej Umowy, zostaną przekazane PLK jako Administratorowi Danych Osobowych.
11. Dane osób fizycznych, o których mowa w ust. 10, przetwarzane będą przez PLK jako Administratora Danych Osobowych na zasadach określonych w klauzuli informacyjnej, stanowiącej załącznik nr 4 do niniejszej Umowy.
12. Umowa została sporządzona w 14 egzemplarzach, po jednym egzemplarzu dla każdego z Partnerów Projektu dwa egzemplarze dla Lidera Projektu.

§ 10 Załączniki:

1. Integralną część Umowy stanowią:
 - 1) Wytyczne naboru (załącznik nr 1)
 - 2) Wzór Umowy o realizacji Projektu (załącznik nr 2)
 - 3) Adresy do korespondencji (załącznik nr 3)
 - 4) Klauzula informacyjna RODO.
2. Zmiana załączników, o których mowa w ust. 1 nie wymaga aneksowania niniejszej Umowy.

<p>WICEMARSZAŁEK  Włodzisław Janowski Województwo Wielkopolskie</p>	<p>STAROSTA  Stanisław Pieliński Powiat Koniński</p>	<p>STAROSTA Dariusz Kałużny Powiat Turecki</p>	<p>WICESTAROSTA  Władysław Karski Powiat Turecki</p>
<p>WICESTAROSTA  Władysław Kocaj Powiat Koniński</p>	<p>STAROSTA  Stanisław Pieliński Powiat Koniński</p>	<p>BURMISTRZ MIASTA  Romuald Antosik Gmina Miejska Turek</p>	<p>WÓJT  Jan Nowak Gmina Kawęczyn</p>
<p>WÓJT  Karol Mikołajczyk Gmina Turek</p>			

Wójt Gminy
mgr *Ełbieta Klanowiska*

Gmina Władystawów

WÓJT
Ireneusz Augustyniak

Gmina Malanów

WÓJT
Mirostaw Broniszewski

Gmina Przykona

WÓJT
Tuchala
Dariusz Puchała

Gmina Stare Miasto

WÓJT
Cezary Krasowski

Gmina Brudzew

BURMISTRZ

Krzysztof Roman

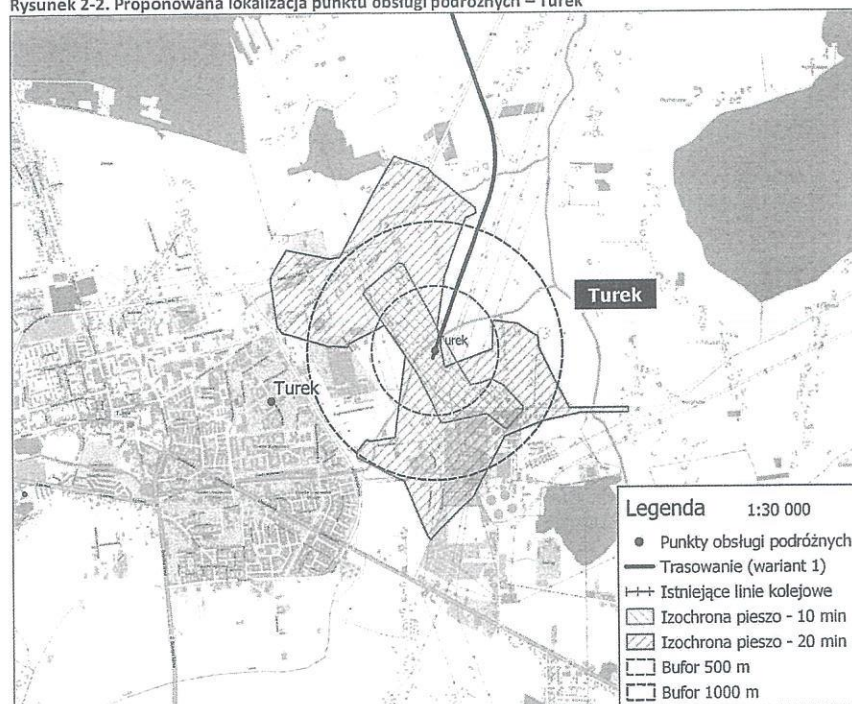
Gmina Tuliszków

BURMISTRZ
DOBREJ

Tadeusz Gebler

Gmina Dobra

Rysunek 2-2. Proponowana lokalizacja punktu obsługi podróżnych – Turek



Źródło: Opracowanie własne, openstreetmap.org

4.7.4 WARIANT W9

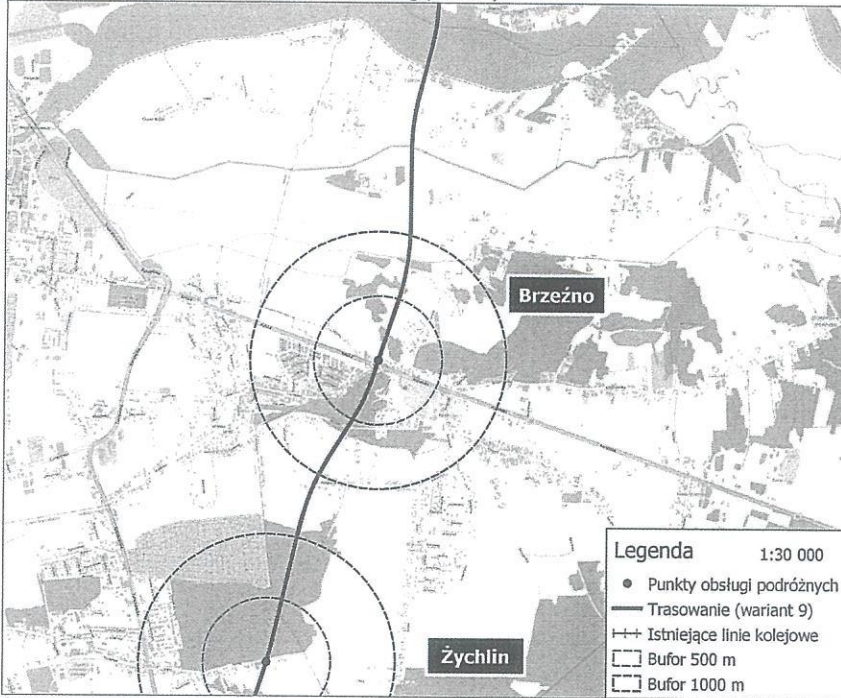
W ciągu trasowania zdefiniowanego jako W9 w ciągu planowanej do budowy linii kolejowej zlokalizowano 11 punktów obsługi podróżnych, których opis przedstawiono w poniższych punktach.

4.7.4.1 Brzeźno

Miejscowość Brzeźno znajduje się w gminie Krzymów w powiecie konińskim i zamieszkiwana jest przez prawie 2,5 tys. osób. Miejscowość znajduje się w ciągu drogi krajowej nr 92 i graniczy bezpośrednio z Miastem Konin (osiedle Wilków). Mniej więcej połowa miejscowości znajduje się w buforze 1 km od proponowanego punktu obsługi. Fragment osiedla Wilków (Miasto Konin) zlokalizowany pomiędzy drogami krajowymi nr 92 i 72 także wpisuje się w ten bufor.

W pobliżu planowanej lokalizacji punktu obsługi podróżnych jest możliwość budowy niewielkiego parkingu P&R.

Rysunek 2-2. Proponowana lokalizacja punktu obsługi podróżnych – Brzeźno



Źródło: Opracowanie własne, openstreetmap.org

4.7.4.2 Żychlin

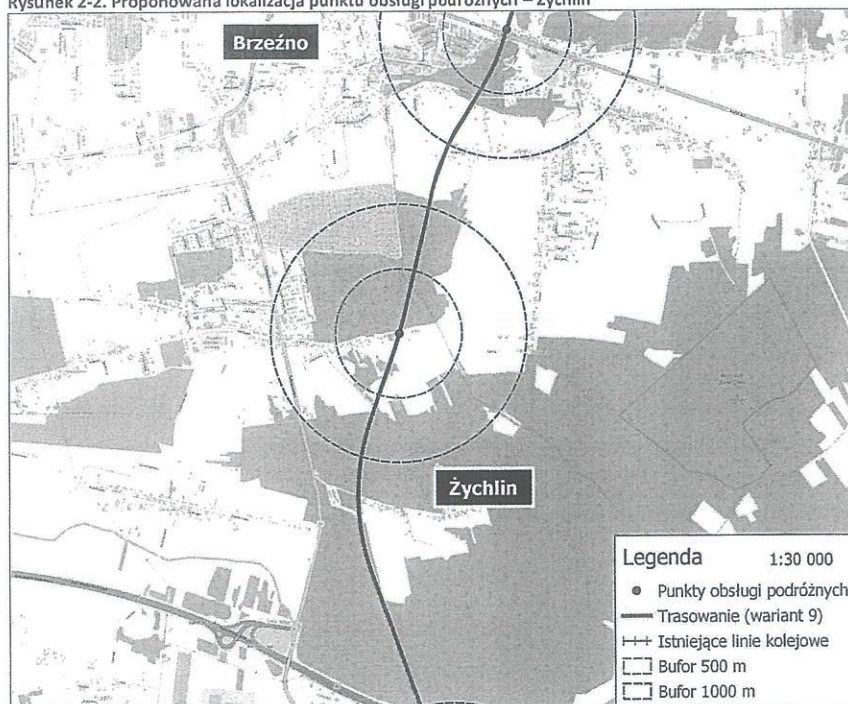
Miejscowość Żychlin zamieszkuje prawie 2 tys. mieszkańców i jest zlokalizowana w ciągu drogi nr 72 na terenie gminy Stare Miasto, w bezpośrednim sąsiedztwie Konina.

Proponowany punkt obsługi znajduje się przy skrzyżowaniu z ul. Leśną około 900 m od centrum miejscowości w pobliżu terenów leśnych i rekreacyjnych.

W miejscowości rozpoczyna się niebieski szlak turystyczny biegnący przez pobliski kompleks leśny Złotej Góry (187 m n.p.m.) – najwyższego wzniesienia w okolicy, gdzie utworzono rezerwat przyrody obejmujący obszar lasu o powierzchni 124 ha.

W pobliżu planowanej lokalizacji punktu obsługi podróżnych jest możliwość budowy niewielkiego parkingu P&R.

Rysunek 2-2. Proponowana lokalizacja punktu obsługi podróżnych – Żychlin



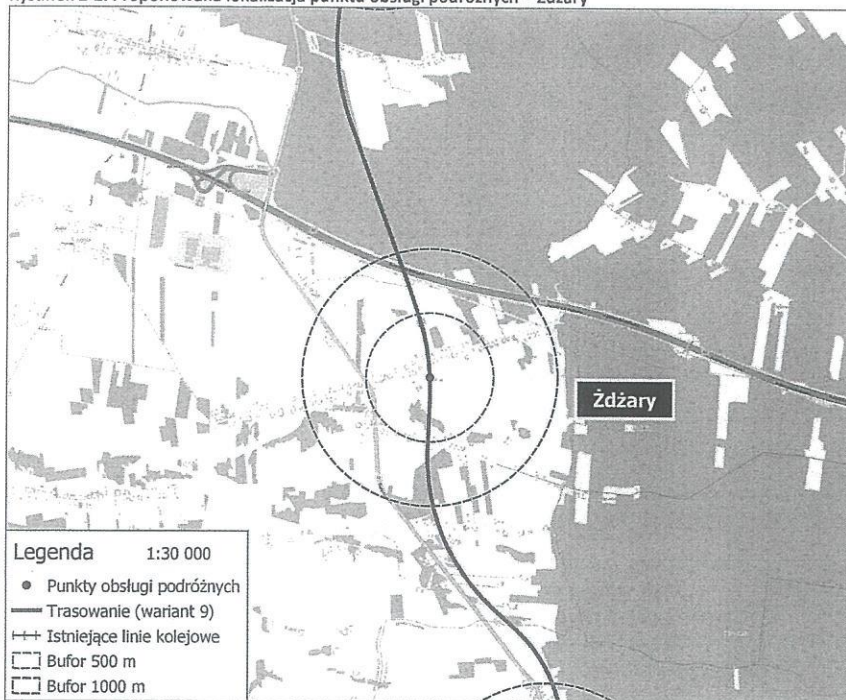
Źródło: Opracowanie własne, openstreetmap.org

4.7.4.3 Żdźary

Miejscowość Żdźary zlokalizowana jest pomiędzy Autostradą A2 a drogą krajową nr 72 n terenie Gminy Stare Miasto w pobliżu istniejących i planowanych terenów inwestycyjnych. Miejscowość zamieszkuje ponad 600 mieszkańców. W buforze 1 km znajduje się praktycznie cała miejscowość.

W pobliżu planowanej lokalizacji punktu obsługi podróżnych jest możliwość budowy niewielkiego parkingu P&R.

Rysunek 2-2. Proponowana lokalizacja punktu obsługi podróżnych – Żdźary

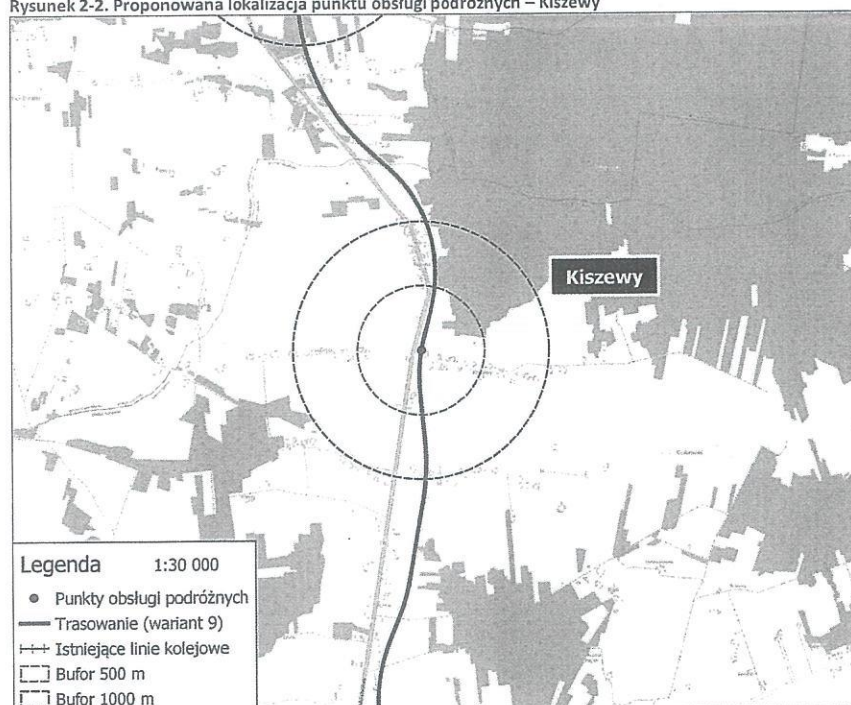


4.7.4.4 Kiszewy

Miejscowość Kiszewy ma charakter łańcuchowy i położona jest prostopadle do drogi krajowej nr 72. Administracyjnie należy do gminy Tuliszków (4 km od siedziby gminy) i jest zamieszkiwana przez niecałe 300 osób. Oprócz miejscowości Kiszewy w buforze 1 km od proponowanego punktu obsługi mieszczą się jeszcze dwie inne miejscowości Dryja (około 230 mieszkańców) i Kępina (80 mieszkańców). Zabudowa miejscowości ma charakter łańcuchowy, jednak jest dość rozproszona.

W pobliżu planowanej lokalizacji punktu obsługi podróżnych jest możliwość budowy niewielkiego parkingu P&R.

Rysunek 2-2. Proponowana lokalizacja punktu obsługi podróżnych – Kiszewy



Źródło: Opracowanie własne, openstreetmap.org

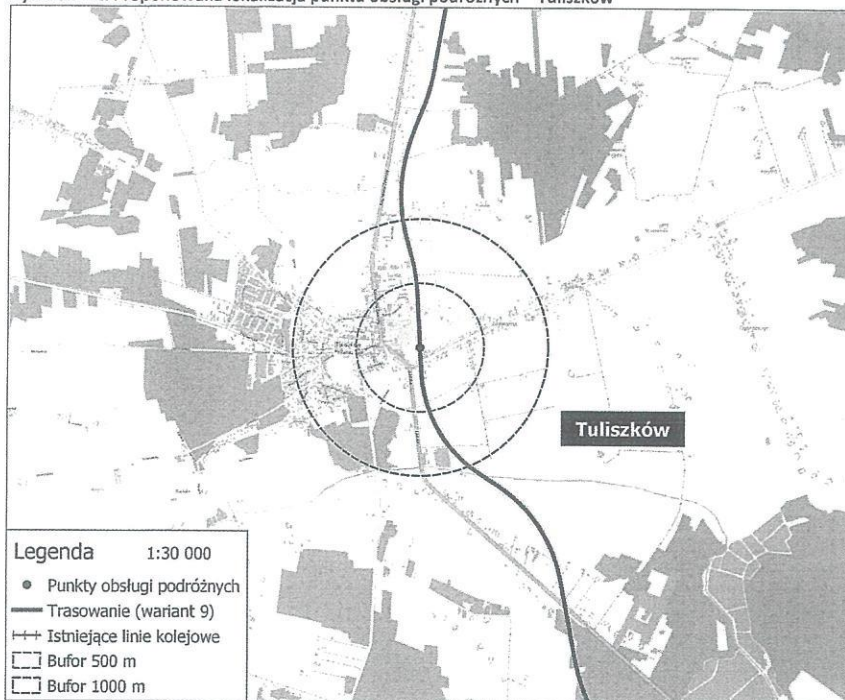
4.7.4.5 Tuliszków

Miasto Tuliszków jest siedzibą gminy miejsko-wiejskiej (powiat turecki) i jest zamieszkałe przez 3,2 tys. osób (Bank Danych Lokalnych GUS, stan na 31.12.2020 r.). Miasto położone jest 13 km na południe od Konina w ciągu drogi krajowej nr 72 na jej skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 443.

Proponowany punkt obsługi pasażerów zlokalizowany jest po wschodniej stronie miasta w bezpośrednim sąsiedztwie Urzędu Miasta w pobliżu centrum miejscowości. Zachodnia część miasta wykracza poza bufor 1 km. Po wschodniej stronie w zasięgu oddziaływania punktu obsługi znajduje się miejscowość Zadworna (około 0,9 tys. mieszkańców).

W pobliżu planowanej lokalizacji punktu obsługi podróżnych jest możliwość budowy niewielkiego parkingu P&R.

Rysunek 2-2. Proponowana lokalizacja punktu obsługi podróżnych – Tuliszków

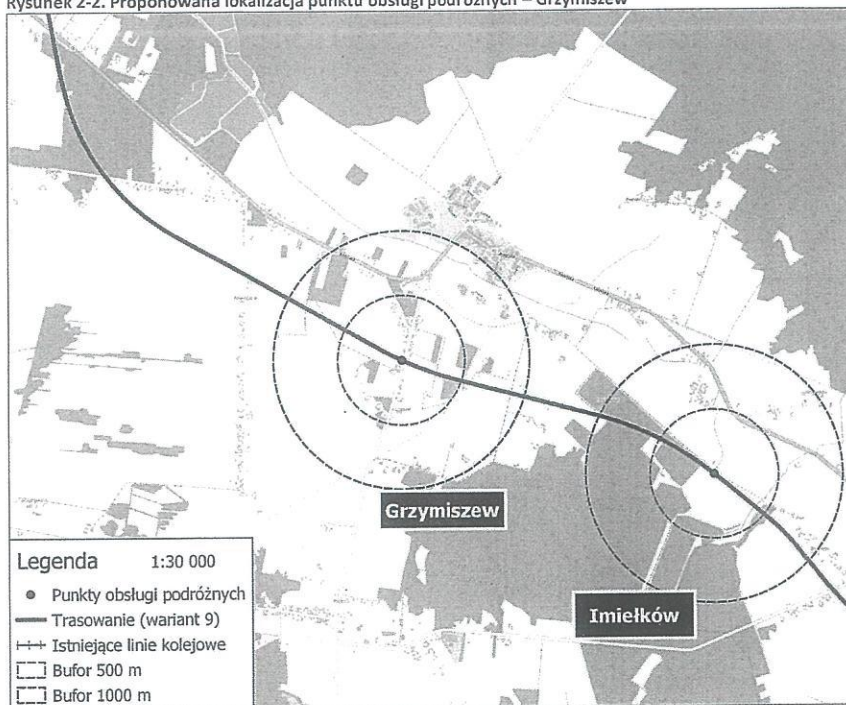


4.7.4.6 Grzymiszew

Wieś (dawniej miasto) Grzymiszew zlokalizowany jest w ciągu drogi krajowej nr 72 w gminie Tuliszków (powiat turecki) i jest zamieszkiwana przez około 1,1 tys. osób. Proponowany punkt obsługi zlokalizowany jest w Gozdowie (integralna część wsi Grzymiszew) około 1,4 km od centrum Grzymiszewa, przy skrzyżowaniu z drogą Grzymiszew - Piętno. Cała miejscowość znajduje się w buforze około 1,5 km od proponowanej lokalizacji punktu obsługi podróżnych.

W pobliżu planowanej lokalizacji punktu obsługi podróżnych jest możliwość budowy niewielkiego parkingu P&R.

Rysunek 2-2. Proponowana lokalizacja punktu obsługi podróżnych – Grzymiszew



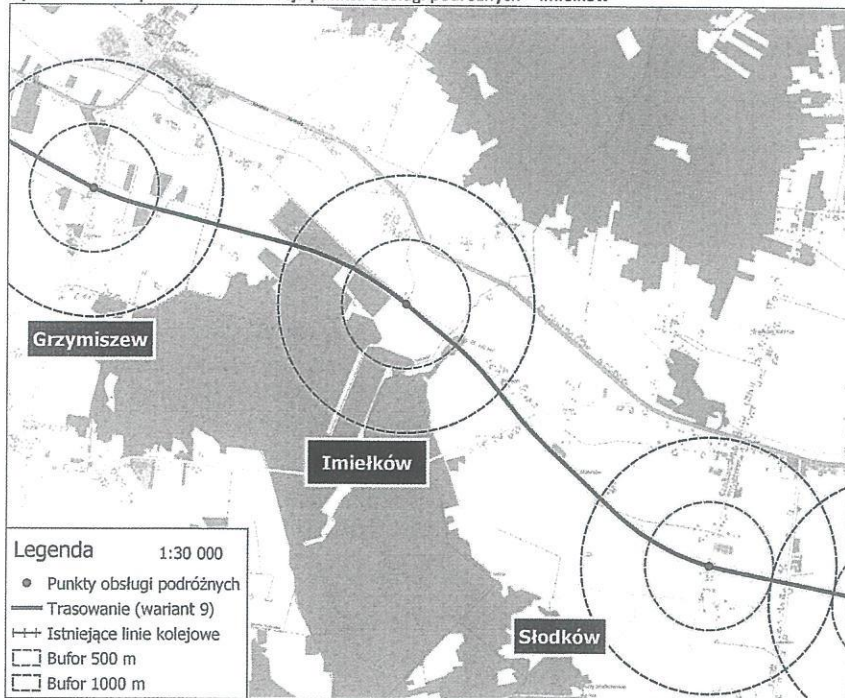
Źródło: Opracowanie własne, openstreetmap.org

4.7.4.7 Imielków

Proponowany punkt obsługi podróżnych Imielków znajduje się w niewielkiej odległości 2,5 km od Grzymiszewa w odległości ok 0,5 km od miejscowości. Wieś Imielków zamieszkuje około 230 mieszkańców. Zabudowa ma charakter rozproszony. W zasięgu oddziaływania punktu obsługi są jeszcze miejscowości Wygoda i Betlejemka (gmina Tuliszków) i Borowiec (gmina Turek).

W pobliżu planowanej lokalizacji punktu obsługi podróżnych jest możliwość budowy niewielkiego parkingu P&R.

Rysunek 2-2. Proponowana lokalizacja punktu obsługi podróżnych – Imielków



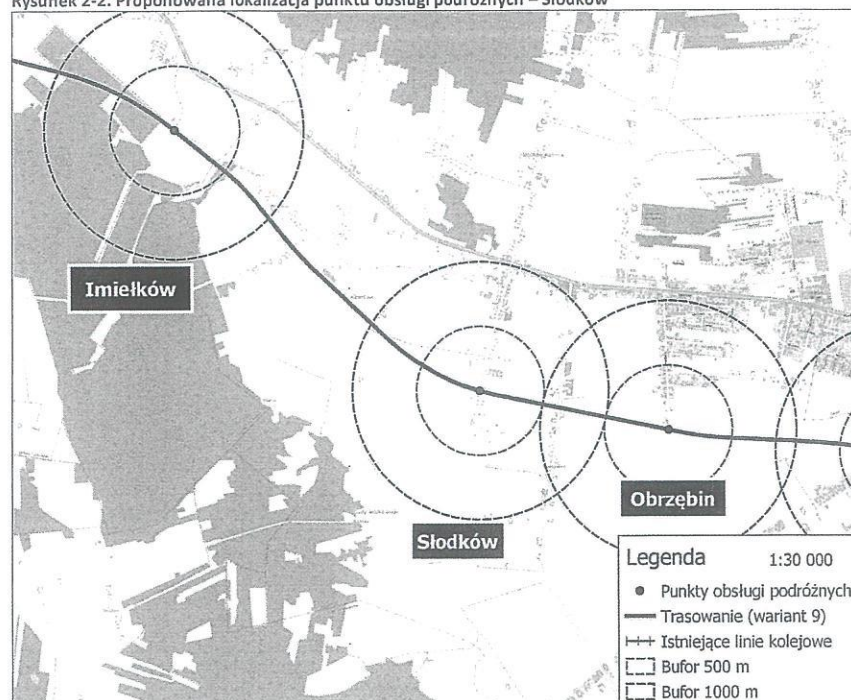
Źródło: Opracowanie własne, openstreetmap.org

4.7.4.8 Słodków

Miejscowość Słodków zlokalizowana jest w ciągu drogi krajowej nr 72 około 4,5 km od miasta Turek. Wieś zamieszkuje prawie 500 mieszkańców. Proponowany punkt obsługi zlokalizowany jest około 1 km na południe od centrum miejscowości. W zasięgu oddziaływania punktu znajdują się także licząca ponad 800 mieszkańców Słodków Kolonia (ok. 2 km w kierunku północnym).

W pobliżu planowanej lokalizacji punktu obsługi podróżnych jest możliwość budowy niewielkiego parkingu P&R.

Rysunek 2-2. Proponowana lokalizacja punktu obsługi podróżnych – Słodków



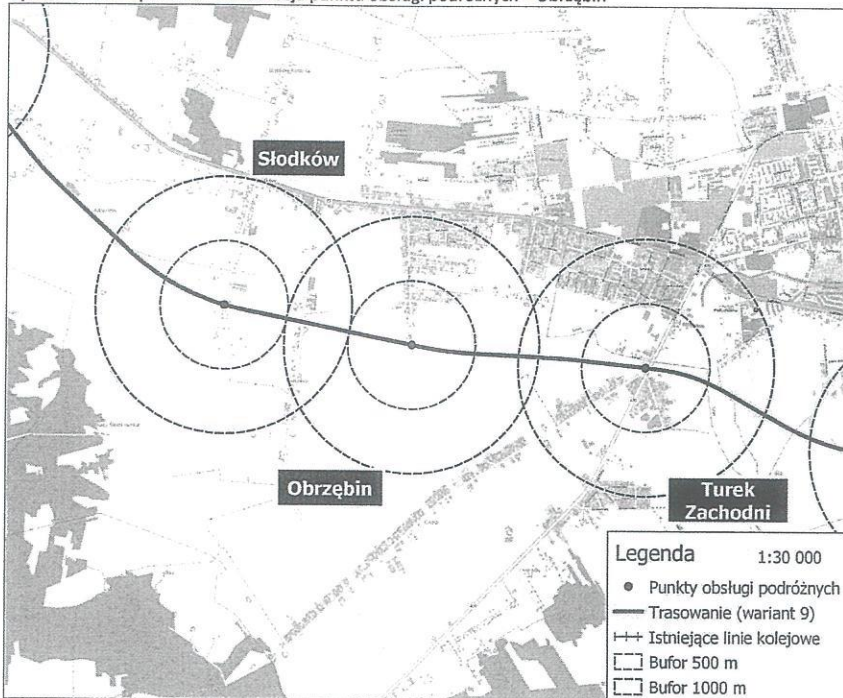
Źródło: Opracowanie własne, openstreetmap.org

4.7.4.9 Obrzębin

Kolejny punkt obsługi zaproponowano w miejscowości Obrzębin (1,5 km od punktu obsługi Słodków). Obrzębin to miejscowość zlokalizowana w ciągu drogi krajowej nr 72 granicząca z miastem Turek od strony zachodniej (3 km od centrum miasta). Miejscowość zamieszkuje około 850 mieszkańców. Z uwagi na bardzo duży stopień zurbanizowania terenu, punkt obsługi zlokalizowany jest 1 km na południe od centrum miejscowości.

W pobliżu planowanej lokalizacji punktu obsługi podróżnych jest możliwość budowy niewielkiego parkingu P&R.

Rysunek 2-2. Proponowana lokalizacja punktu obsługi podróżnych – Obrzeźbin



Źródło: Opracowanie własne, openstreetmap.org

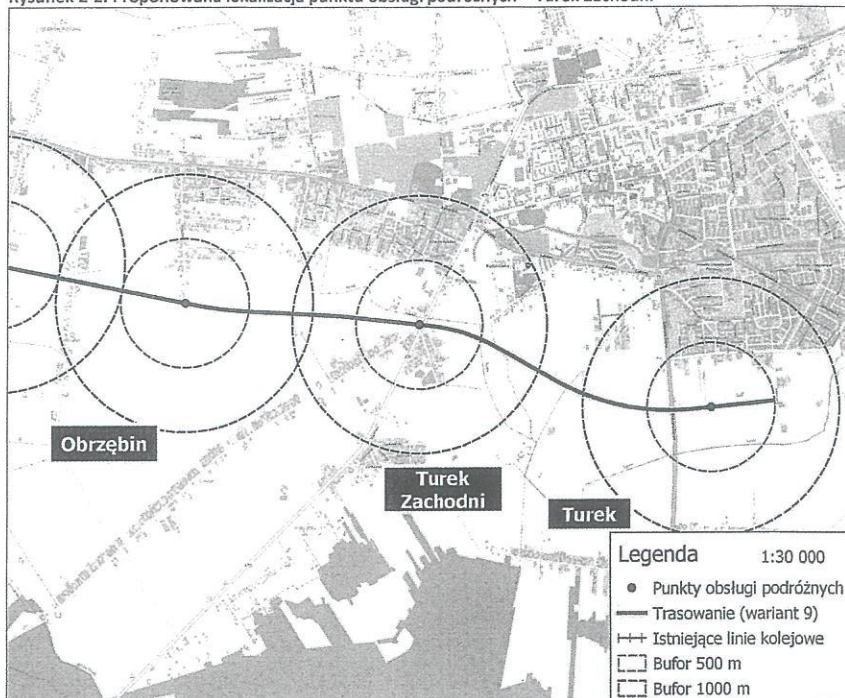
4.7.4.10 Turek Zachodni

Punkt obsługi Turek Zachodni zlokalizowano na przecięciu się linii kolejowej z drogą wojewódzką nr 470 (1,8 km od punktu Obrzeźbin) na terenie gminy Turek, bezpośrednio przy południowo-zachodniej granicy z miastem Turek. Odległość do centrum miasta to około 2 km. W zasięgu oddziaływania punktu jest jednorodzinna zabudowa mieszkaniowa oraz szpital powiatowy. Ponadto w odległości dojazdu 20 minut pieszo znajduje się Ośrodek Sportu i Rekreacji (basen), fabryka kabli oraz fragment wielorodzinnego osiedla mieszkaniowego.

Ponadto w strefie oddziaływania punktu obsługi Turek Zachodni znajduje się miejscowość Cisew ciągnąca się wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 470. Miejscowość zamieszkała jest przez prawie 1,2 tys. osób i jest najliczniejszą miejscowością gminy wiejskiej Turek.

W pobliżu planowanej lokalizacji punktu obsługi podróżnych jest możliwość budowy niewielkiego parkingu P&R.

Rysunek 2-2. Proponowana lokalizacja punktu obsługi podróżnych – Turek Zachodni



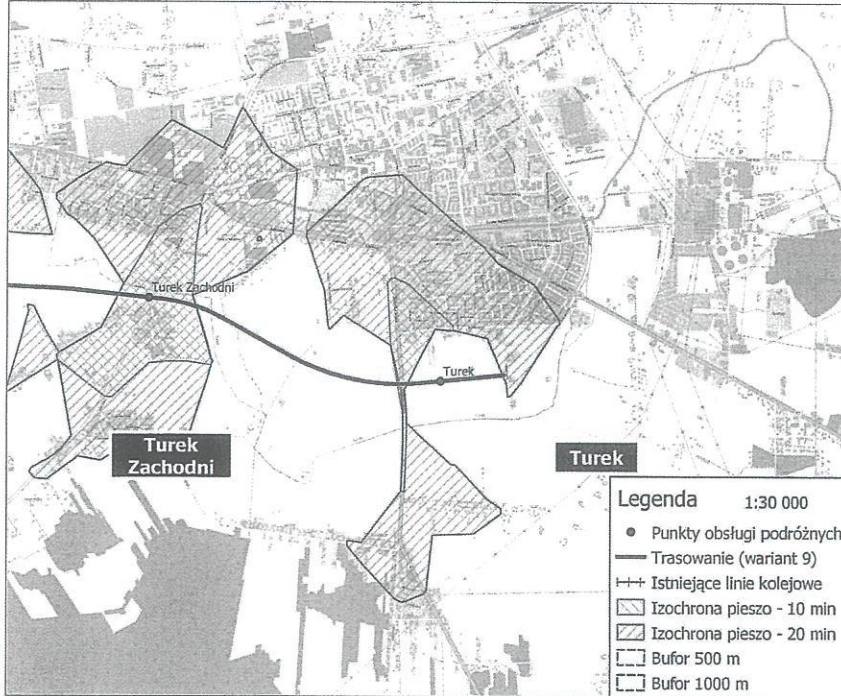
Źródło: Opracowanie własne, openstreetmap.org

4.7.4.11 Turek

W wariantcie W9 lokalizację końcowej stacji zaproponowano w południowej części miasta za skrzyżowaniem linii kolejowej z drogą krajową nr 83 w bezpośrednim sąsiedztwie Osiedla Dobrskiego (jednorodzinna zabudowa mieszkaniowa). Centrum miasta Turek znajduje się w strefie dojazdu 20-25 minut. Nieco dalej znajdują się wielorodzinne osiedla mieszkaniowe (Wyzwolenia i Uniejowskie).

W strefie dojazdu 20 minut znajduje się większa część miejscowości Turkowice (na południe od proponowanej lokalizacji stacji). Jest to druga pod względem liczby mieszkańców miejscowość gminy wiejskiej Turek (niecałe 1 tys. mieszkańców).

Rysunek 2-2. Proponowana lokalizacja punktu obsługi podróżnych – Turek



Źródło: Opracowanie własne, openstreetmap.org

4.5. WSTĘPNY SCHEMAT FUNKCJONALNY

Dla zaproponowanych wariantów inwestycyjnych przygotowano wstępne schematy funkcjonalne określające orientacyjne rozmieszczenie oraz funkcjonalność posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych.

Ww. schematy stanowią załącznik nr 2 do niniejszego opracowania. Podobnie jak trasowanie, schematy wykonano dla obu wariantów (W1, W9), które będą podstawą do analiz w kolejnych etapach.