

UCHWAŁA NR 252/2996/14

ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO

z dnia 15 kwietnia 2014 roku

**w sprawie przyjęcia projektu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu  
zbiorowego na terenie województwa lubuskiego**

Na podstawie art. 14 ust. 1 pkt 10) ustawy z dnia 5 czerwca 1998r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2013r. poz. 596 z późn. zm.) w związku art. 9 ust. 1 pkt 5 lit. a) oraz art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011r. nr 5, poz. 13 z późn. zm.) uchwala się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się projekt planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, nazywanego w treści projektu „Planem transportowym”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. 1. Projekt Planu transportowego podlega konsultacjom społecznym i uzgodnieniom w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym oraz opinii Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w trybie określonym w ustawie o transporcie kolejowym.

2. W ramach czynności, o których mowa w ust.1 rozpatrzone zostaną opinie do projektu Planu transportowego, a w przypadku uznania wniosków w nich zawartych za zasadne, dokonane zostaną stosowne zmiany w projekcie.

3. Projektu Planu transportowego nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Marszałkowi Województwa Lubuskiego.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

wz. MARSZAŁKI WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO

*Bożena Nowak*  
WICE MARSZAŁEK

**Stwierdzam zgodność z projektem uchwały**

DYREKTOR DEPARTAMENTU  
INFRASTRUKTURY I KOMUNIKACJI

*Zdzisław Smoła*

Załącznik  
do Uchwały nr 252/2996/14  
Zarządu Województwa Lubuskiego  
z dnia 15 kwietnia 2014 r.

Projekt do konsultacji społecznych

# Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich

-  
część tekstowa

---

Opracowano w Departamencie Infrastruktury i Komunikacji  
Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego  
Zielona Góra, marzec 2014r.

## Spis treści

Spis treści.....	2
Wprowadzenie.....	5
Podstawy prawne i cele opracowania Planu transportowego.....	5
Uwarunkowania wynikające z członkostwa w Unii Europejskiej.....	9
Uwarunkowania krajowe.....	12
Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025.....	12
Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.....	13
Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie.....	15
Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku).....	17
Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku.....	18
Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015.....	21
Uwarunkowania regionalne.....	21
Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020.....	21
Strategia Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego 2015.....	23
Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	25
Preferencje organizatora.....	25
Preferencje mieszkańców.....	29
Środki transportu kolejowego.....	31
Środki transportu udostępniane przez organizatora.....	33
Analiza infrastruktury kolejowej na obszarze objętym Planem transportowym.....	35
Kontekst historyczny.....	35
Współczesny układ sieci kolejowej.....	36
Eksploatacja linii kolejowych w ruchu pasażerskim.....	46
Charakterystyka techniczno – eksploatacyjna.....	50
Linia nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice.....	54
Linia nr 14 Łódź Kaliska – Tuplice.....	55
Linia nr 203 Tczew – Kostrzyn.....	56
Linia nr 273 Wrocław – Szczecin.....	57
Linia nr 275 Wrocław Muchobór – Gubinek.....	58
Linia nr 282 Miłkowice – Żary.....	60
Linia nr 351 Poznań – Szczecin.....	60
Linia nr 358 Zbąszynek – Gubin.....	61
Linia nr 364 Wierzbno – Rzepin.....	62
Linia nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski.....	63

Linia nr 370 Zielona Góra – Żary .....	64
Linia nr 436 Czerwieńsk Południe – Czerwieńsk Wschód .....	65
Zaplecze techniczne .....	66
Zasady organizacji rynku przewozów .....	69
Regulacja rynku przewozów wojewódzkich .....	69
Przewozy użyteczności publicznej a przewozy komercyjne .....	71
Przewidywany tryb wyboru operatora .....	73
Ocena i prognozy potrzeb przewozowych .....	82
Ustalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego .....	82
Sytuacja społeczno-gospodarcza województwa lubuskiego .....	86
Analiza istniejących powiązań komunikacyjnych .....	93
Pomiary ruchu drogowego .....	96
Badania potoków pasażerskich z elementami analizy sytuacji rynkowej .....	98
Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn .....	100
Zbąszynek – Międzyrzecz – Gorzów Wielkopolski .....	102
Rzepin – Sulęcín – Międzyrzecz .....	104
Frankfurt (Oder) – Rzepin – Zbąszynek .....	106
Choszczno – Dobiegniew – Krzyż .....	109
Zielona Góra – Sulechów – Zbąszynek .....	111
Zielona Góra – Rzepin – Kostrzyn .....	113
Zielona Góra – Nowa Sól – Głógów .....	115
Zielona Góra – Żary .....	117
Żagań – Żary – Tuplice – Forst (Lausitz) .....	119
Żary – Żagań – Małomice – Legnica .....	122
Żary – Węgliniec .....	124
Leszno – Wschowa – Głógów .....	126
Odcinki transgraniczne .....	127
Kostrzyn – Küstrin-Kietz .....	130
Rzepin – Frankfurt (Oder) .....	132
Tuplice – Forst (Lausitz) .....	133
Gubin – Guben .....	135
Badania jakościowe .....	137
Rentowność linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym .....	140
Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej .....	147
Podział linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym .....	148
Planowana oferta przewozowa na poszczególnych liniach komunikacyjnych .....	153

Zielona Góra – Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski .....	154
(Berlin-) – Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Krzyż (- Poznań) .....	156
Zielona Góra – Rzepin – Kostrzyn (- Szczecin) .....	158
Zielona Góra – Nowa Sól – Głogów (-Wrocław) .....	160
Zbąszynek – Świebodzin – Rzepin .....	162
Zielona Góra – Rzepin – Frankfurt (Oder) .....	164
Nowa Sól – Zielona Góra – Sulechów – Zbąszynek (-Poznań) .....	165
Sieć komunikacyjna węzła Żagań-Żary .....	167
Zielona Góra – Gubin – Guben – Cottbus .....	169
Rzepin – Międzyrzecz .....	171
Leszno – Wschowa – Głogów (- Szprotawa – Żagań) .....	172
Monitorowanie realizacji Planu transportowego w zakresie ilości połączeń kolejowych .....	173
Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej .....	175
Ochrona środowiska naturalnego .....	176
Dostępność do publicznego transportu zbiorowego osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej .....	177
Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej .....	177
Standard przewozów i parametry jakościowe usług przewozowych .....	182
Budynki dworcowe i inne obiekty kolejowe .....	184
System dystrybucji biletów .....	186
Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera .....	188
Informacja na temat rozkładu jazdy .....	188
Informacja na temat regulaminów, opłat za przewozy oraz uprawnień do ulg .....	190
Zintegrowane węzły przesiadkowe .....	191
System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej .....	194
Przewidywane finansowanie usług przewozowych .....	196
Opłaty za przewóz .....	197
Rekompensata .....	197
Powierzenie części zadania .....	199
Udostępnienie środków transportu .....	200
Możliwość współfinansowania przewozów przez jednostki samorządu terytorialnego .....	201
Finansowanie przewozów w strefie transgranicznej .....	202
Źródła finansowania publicznego transportu zbiorowego w latach 2015 – 2020 .....	203
Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....	207
Materiały źródłowe wykorzystane przy opracowaniu Planu transportowego .....	212

## **Wprowadzenie**

### **Podstawy prawne i cele opracowania Planu transportowego**

Podstawę prawną do sporządzenia Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich, zwanego dalej „Planem transportowym”, stanowią przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym, nazywanej dalej „ustawą PTZ”<sup>1</sup>. Celem opracowania dokumentu jest określenie podstawowych zasad funkcjonowania wojewódzkich przewozów pasażerskich, dla których właściwym organizatorem będzie Marszałek Województwa Lubuskiego. Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym, umowy o świadczenie usług publicznych zawierane są przez właściwych organizatorów wyłącznie na podstawie i w zakresie określonym w obowiązujących planach transportowych<sup>2</sup>.

Dokument uchwalony przez Sejmik Województwa Lubuskiego stanowi akt prawa miejscowego, będący instrumentem prawnym, który jest niezbędny w procesie organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Kolejne umowy zawierane przez Województwo Lubuskie w zakresie świadczenia publicznego transportu zbiorowego, będą zatem dotyczyły wyłącznie linii komunikacyjnych określonych w Planie transportowym.

Oprócz obligatoryjnych zagadnień określonych w ustawie PTZ oraz akcie wykonawczym<sup>3</sup>, dotyczących wyboru rodzaju środków transportu, zasad organizacji rynku przewozów, oceny i prognozy potrzeb przewozowych, planowanej sieci komunikacyjnej, pożądanego standardu usług przewozowych, przewidywanego sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera, a także przewidywanego finansowania usług przewozowych, w Planie transportowym ujęto inne elementy, istotne z punktu widzenia organizatora przewozów.

Zgodnie z hierarchicznym systemem wdrażania planów transportowych, dokument uchwalony przez Sejmik Województwa Lubuskiego uwzględnia jedyny dokument wyższej rangi, który został ogłoszony w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, zwany dalej „Planem krajowym<sup>4</sup>”. Dokument rangi wojewódzkiej powinien być uwzględniany w planach transportowych starostów i zarządów związków powiatów wykonujących zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich. W analogiczny sposób, uchwalone plany starostów uwzględniają pozostałych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

Planem transportowym objęto wyłącznie przewozy o charakterze użyteczności publicznej, które będą finansowane ze środków budżetowych samorządu województwa lubuskiego. Uwzględniono przy tym możliwości formalno-prawne powierzania lub przyjmowania części zadań transportowych oraz wzajemnej pomocy finansowej pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego. Z uwagi na fakt, że funkcjonujące na terenie województwa połączenia komunikacyjne realizowane w transporcie drogowym nie były dotychczas dofinansowane z budżetu województwa, uwzględniono je wyłącznie jako funkcjonujące na zasadach komercyjnych. Dotychczasowy udział Województwa Lubuskiego w finansowaniu przewoźników drogowych obejmował jedynie pośredniczenie w przekazywaniu środków z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym. Środki te pochodzą jednak z budżetu państwa i nie

obciążają budżetu województwa. Oznacza to, że przewozy komercyjne, wykonywane przez przewoźników drogowych na liniach komunikacyjnych nieujętych w Planie transportowym, nie zostaną objęte rekompensatą z tytułu poniesionych kosztów tej działalności. Przewozy drogowe wykonywane w ramach usług publicznych mogą zostać uwzględnione w planach niższego rzędu jako połączenia uzupełniające wojewódzką sieć, ustaloną w niniejszym Planie transportowym.

Plan transportowy nie wyklucza funkcjonowania linii komunikacyjnych realizowanych w transporcie drogowym autobusami. Wyrównywanie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym do dnia 31 grudnia 2016 roku odbywać się będzie na zasadach określonych w przepisach dotychczasowych. Do tego czasu przewozy realizowane w transporcie drogowym będą przedmiotem analizy sytuacji rynkowej z uwzględnieniem ich wpływu na rentowność przewozów kolejowych.

Jako akt prawa miejscowego, Plan transportowy stanowi dokument pochodny względem Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020, który stanowi rozwinięcie planowanych kierunków interwencji w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Podstawą wszelkich ustaleń i wytycznych są zatem kierunki określone zarówno w strategii wojewódzkiej, jak w innych istniejących dokumentach strategicznych programujących rozwój województwa lubuskiego. Celem opracowania nie jest jednak określanie nowych ram dla inwestycji infrastrukturalnych, gdyż rolę tę pełnią inne dokumenty regionalne, w szczególności Strategia Rozwoju Transportu do roku 2015, czy Wojewódzki Program Budowy i Modernizacji Dróg Wojewódzkich na lata 2012 – 2020, a w zakresie infrastruktury kolejowej - Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015 realizowany przez jej zarządcę. Opracowany dokument nie dotyczy zatem przedsięwzięć infrastrukturalnych, a jego zakres oraz sposób procedowania jest ściśle określony ustawą PTZ oraz aktem wykonawczym. W świetle powyższego, Plan transportowy nie stanowi nowej strategii rozwoju, ani programu w rozumieniu ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Nie zalicza się on również do kategorii programów wieloletnich, o których mowa w ustawie o finansach publicznych. Plan transportowy jest dokumentem opisującym przewidywane działania Marszałka Województwa Lubuskiego, który realizuje zadania organizatora wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.

Do zadań organizatora należy:

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Organizator zapewnia funkcjonowanie przewozów na właściwym dla siebie obszarze, w ramach zaplanowanych linii komunikacyjnych dla przewozów użyteczności publicznej, natomiast sam proces organizowania polega w szczególności na:

- realizacji istniejącego Planu transportowego i jego aktualizacji,
- badaniu i analizie potrzeb przewozowych,
- zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora.

Celem Planu transportowego jest określenie możliwych działań dla poprawy efektywności oraz ustabilizowania zarządzania usługami świadczonymi na regulowanym rynku przewozów pasażerskich, których organizatorem jest Marszałek Województwa Lubuskiego. W treści tego dokumentu znajdują się założenia oraz mechanizmy konieczne do zastosowania w celu lepszego dostosowania oferty przewozowej do popytu na usługi oraz umożliwiające projektowanie pożądanego stanu docelowego. W trakcie realizacji Planu transportowego będzie prowadzona jego ocena pod kątem dostosowania do nowych warunków prawnych i finansowych oraz potrzeb wynikających ze zmian sytuacji na rynku przewozów pasażerskich. W przypadku, gdy zaistnieje konieczność zmian w jego podstawowej treści, decyzję o dokonaniu aktualizacji podejmie Marszałek Województwa.

Na podstawie określonych kierunków rozwoju Województwa Lubuskiego, oceny i prognoz zapotrzebowania na regionalne kolejowe przewozy pasażerskie oraz przewidywanych kosztów realizacji tych przewozów, określono linie komunikacyjne, na których zaplanowano przyszłe wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Plan transportowy obejmuje minimalny wariant funkcjonowania tych linii, oparty o dotychczasowe usługi dofinansowane z budżetu samorządu województwa lubuskiego oraz warianty optymalne i rozwojowe, stanowiące docelowe rozszerzenie oferty przewozowej. Zarządzanie transportem zbiorowym przez organizatora w zakresie ustalonych linii komunikacyjnych odbywać się będzie we współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej.

Plan transportowy uwzględni informacje uzyskane od zarządcy infrastruktury w zakresie jej przepustowości, standardu jakości dostępu, a także planowanych remontów oraz inwestycji. Zarządca infrastruktury kolejowej powinien natomiast uwzględniać potrzeby operatora wynikające z realizacji przewozów w ramach obowiązującego Planu transportowego.

Proces zarządzania publicznym transportem zbiorowym, już po zawarciu umowy z operatorem, polegać powinien w szczególności na analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania zakontraktowanych przewozów. W celu poprawy funkcjonowania tych przewozów organizator powinien współpracować przy aktualizacji rozkładów jazdy oraz negocjować i zatwierdzać zmiany do umowy. Pod stałą kontrolą organizatora powinna być realizacja usług i przestrzeganie zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego zarówno przez operatora jak i przewoźnika komercyjnego. W razie konieczności dokonywane powinny być zmiany w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych. Zadaniem organizatora jest również administrowanie systemem informacji pasażerskiej.

W celu zbiektywizowania zagadnień dotyczących relacji organizator – operator, Plan transportowy nie odnosi się w bezpośredni sposób do działalności jednego z największych w Polsce (pod względem zasobów i pracy przewozowej) przewoźników kolejowych – Przewozy Regionalne sp. z o.o., w którym Województwo Lubuskie ma 3,6% udziałów właścicielskich. Opracowany dokument skupia się przede wszystkim na kwestiach organizacyjnych, od ogólnych koncepcji tworzenia oferty przewozowej do szczegółowych wytycznych i elementów konstrukcji rozkładu jazdy, w zakresie przydatnym każdemu potencjalnemu przewoźnikowi ubiegającemu się o status operatora.

Plan transportowy określa linie komunikacyjne, na których dofinansowaniem objęte zostaną przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej. Uwzględniając dotychczasowe możliwości finansowania ze środków pochodzących z budżetu samorządu województwa lubuskiego, w Planie transportowym nie ujęto linii komunikacyjnych, na których wielkość popytu, zostaje zaspokojona przez



przewozy realizowane transportem drogowym na zasadach komercyjnych. Połączenia komunikacyjne, które nie zostały objęte organizacją przewozów wojewódzkich, ale mogą być istotne z punktu widzenia społeczności lokalnych, mogą być uwzględnione w planach niższego szczebla i stanowić uzupełnienie sieci wojewódzkiej. Uznano, że w obecnym systemie finansowania publicznego transportu zbiorowego efektywniejszym będzie uruchamianie wzajemnie skomunikowanych przewozów gminnych lub powiatowych o znacznie wyższej częstotliwości niż miałyby to miejsce w przypadku kursowania po danej linii komunikacyjnej pociągu lub autobusu organizowanego przez Marszałka Województwa.

Realizacja Planu transportowego ukierunkowana jest przede wszystkim na zaspokojenie potrzeb przewozowych wynikających z naturalnej mobilności mieszkańców województwa lubuskiego w transporcie kolejowym. Określono zatem podstawowy zakres funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz możliwe warianty jego rozszerzenia. Poprawę świadczenia tych usług planuje się osiągnąć poprzez określenie minimalnych standardów jakości przewozów oraz sposobów organizowania systemu informacji dla pasażera. Niespełnienie podstawowych oczekiwań w tym zakresie może spowodować narastanie niekorzystnego społecznie zjawiska odchodzenia pasażerów w kierunku indywidualnego transportu samochodowego i zmniejszenie rentowności organizowanych przewozów.

Jednym z zadań Planu transportowego jest wskazanie potencjalnym przewoźnikom sieci komunikacyjnej, która będzie objęta organizacją publicznego transportu zbiorowego. Przewoźnicy oczekują bowiem podstawowych informacji na temat planów regulacji publicznego transportu zbiorowego, w tym przewidywanego trybu udzielania zamówień publicznych, zasad finansowania usług oraz pożądaných standardów usług przewozowych. Wiedza w tym zakresie umożliwi opracowanie założeń do biznesplanów funkcjonowania na rynku usług przewozowych w warunkach regulowanej konkurencji. W poszanowaniu swobody działalności gospodarczej, Plan transportowy nie ingeruje w komercyjną działalność przewoźników, którzy mają możliwość tworzenia elastycznej oferty w zakresie przewozów pasażerskich różnego rodzaju i zasięgu. Przewoźnicy komercyjni będą mogli nadal rozwijać swoją działalność oraz konkurować ze sobą w zakresie ilości połączeń, poziomu obsługi klienta, ceny i czasu podróży zarówno w przewozach wojewódzkich jak i międzywojewódzkich. Ustalenia Planu transportowego nie powinny zatem wpłynąć na sytuację przewoźników drogowych, którzy funkcjonują na zasadach rynkowych i oferują pasażerom elastyczny model oferty dostosowany do zmieniającego się popytu. Planem transportowym objęto bowiem przewozy mające charakter służby publicznej, których żaden przewoźnik nie podjąłby się na własne ryzyko tj. bez uzyskania odpowiedniej rekompensaty poniesionych kosztów.

Należy mieć na uwadze, że Plan transportowy nie stanowi istotnej ingerencji w istniejący rynek regionalnych przewozów pasażerskich, gdyż zbliżony model organizacji przewozów był realizowany przez samorząd województwa przez szereg ostatnich lat. Pewnym novum jest planowane stworzenie warunków do zintegrowania sieci komunikacyjnej na terenie województwa, zapewniającej skomunikowania pomiędzy różnymi środkami transportu. W tym celu niezbędne będzie uzupełnienie linii określonych w Planie transportowym o linie powiatowe i gminne. W tym kontekście Plan transportowy stanowi instrument oddziaływania na pozostałych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którzy powinni uwzględnić w swoich planach dokument wyższego rzędu. Punktami styku pomiędzy siecią komunikacyjną określoną w Planie transportowym, a liniami ustalonymi przez organizatorów szczebla samorządu powiatowego powinny być zintegrowane węzły przesiadkowe.

Realizacja założeń Planu transportowego w zakresie transportu kolejowego jest uzależniona od parametrów infrastruktury, warunków jej udostępniania i sprawnego prowadzenia ruchu. Oczekiwania dotyczące procesów związanych z udostępnianiem tej infrastruktury, w tym optymalizacji prowadzenia ruchu oraz zamierzenia w zakresie ilości i kierunków połączeń, mogą stanowić podstawę dla zarządcy infrastruktury do weryfikacji zaplanowanych przez siebie działań inwestycyjnych i utrzymaniowo-naprawczych. Natomiast w ramach konstrukcji rozkładów jazdy zarządca powinien, między innymi, zapewniać skomunikowania pociągów na stacjach węzłowych.

**W zakresie pasażerskich przewozów kolejowych zarządca, w okresie obowiązywania umowy z operatorem o udostępnienie infrastruktury kolejowej, obowiązany jest zachować parametry linii kolejowej i czas przejazdu pociągów zgodnie z danymi przekazanymi organizatorom publicznego transportu kolejowego.**

Informacje zawarte w Planie transportowym będą również istotne w aspekcie celowości działań inwestycyjnych i utrzymaniowych przez podmioty zarządzające przystankami i dworcami kolejowymi oraz terenami wokół tych obiektów. Oprócz podmiotów zarządzających infrastrukturą dworcową będą to również samorządy, na których terenie dane obiekty się znajdują. Ponadto, określony w Planie transportowym pożądaný standard usług przewozowych i przewidywany sposób organizacji systemu informacji pasażerskiej, stanowić będzie źródło informacji dla podmiotów gospodarczych tworzących ofertę dla zaplecza technicznego przewoźników i zarządców infrastruktury. W tym kontekście należy rozumieć wykonawców robót inwestycyjnych na rzecz zarządcy infrastruktury kolejowej, producentów taboru, projektantów i dostawców kompleksowych systemów informacji pasażerskiej, a także innych urzędów i usług wykorzystywanych w transporcie zintegrowanym.

### **Uwarunkowania wynikające z członkostwa w Unii Europejskiej**

W polityce społeczno-gospodarczej Unii Europejskiej (UE) transport należy obecnie do priorytetowych dziedzin rozwoju. Uważa się wręcz, że stanowi on fundament gospodarki i społeczeństwa, umożliwiającą wzrost gospodarczy i tworzenie warunków dla powstawania nowych miejsc pracy. Stwierdzono, że mobilność jest niezwykle ważna dla jakości życia obywateli, którzy chcą w różnych celach swobodnie podróżować. W tak zwanej Białej Księdze z 2001 roku – „Europejska polityka transportowa do 2010r.: czas na decyzję” przeanalizowano dotychczasowe problemy i wyzwania związane z europejską polityką transportową<sup>5</sup>. Przewidywano wówczas masowy wzrost indywidualnego transportu samochodowego, któremu towarzyszyć będzie kongestia i zwiększenie uciążliwości związanych ze zdrowiem i środowiskiem człowieka. W celu zahamowania i odwrócenia tego trendu oraz utworzenia ekonomicznie efektywnego, ale równocześnie ekologicznie i społecznie korzystnego systemu transportu, Komisja Europejska przedstawiła pakiet środków zaradczych. Celem tych działań było ograniczenie niekorzystnych zależności pomiędzy wzrostem gospodarczym, a zwiększeniem uciążliwości transportu. Walka z nierównomiernym rozwojem różnego rodzaju transportu i uzyskanie równowagi w tym rozwoju jest według Komisji Europejskiej jednym z największych wyzwań wspólnoty. Dla osiągnięcia tej równowagi określono cel ukierunkowany na zwiększenie udziału przyjaznych dla środowiska rodzajów transportu, a nawet zaproponowano przestawienie się z transportu drogowego na zrewitalizowany transport kolejowy.

Obecną politykę transportową Unii Europejskiej nakreśla Biała Księga z 28 marca 2011r. – „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”<sup>6</sup>. Głównym celem jest utworzenie rynku wewnętrznego transportu, przyczyniającego się do wysokiego poziomu konkurencyjności oraz harmonijnego, zrównoważonego i trwałego rozwoju działalności gospodarczej. Stwierdzono, że do 2050r. większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się koleją. Taka zmiana formy transportu przyczyniłaby się do 20% redukcji emisji gazów cieplarnianych przewidzianej w strategii „Europa 2020” na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju.

Chociaż Biała Księga nie narzuca nowych koncepcji w zakresie zapewnienia transportu pasażerskiego to jednak wprost zachęca do jego lepszej organizacji tj. zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju, w rozumieniu ograniczania udziału środków transportu uciążliwych dla środowiska. Chodzi tu głównie o zmniejszenie dominacji indywidualnego transportu samochodowego, a także zmniejszanie ilości wydzielanych szkodliwych związków występujących w spalinach.

Bardziej zrównoważony transport można osiągnąć, między innymi, poprzez zastosowanie pojazdów elektrycznych wykorzystujących energię odnawialną, stworzenie warunków do komunikacji rowerowej, pieszej oraz organizowanie publicznego transportu zbiorowego. Wszystkie te działania mają na celu ograniczanie popytu na transport indywidualny. Istotne założenia wynikające z Białej Księgi:

- większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości (do 300 km) powinna odbywać się koleją,
- powinna zostać zachowana gęsta sieć kolejowa,
- należy promować alternatywy dla konwencjonalnego transportu indywidualnego m.in. poprzez rozwijanie systemów „parkuj i jedź” jak również rozwój zintegrowanych systemów biletowych,
- oczekiwane jest podjęcie działań zmierzających do zmniejszenia do 2030r. o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim i całkowitej ich eliminacji z miast do 2050r.

Zwrócono przy tym uwagę, że żadna duża zmiana w sektorze transportu nie będzie możliwa bez wsparcia infrastruktury kolejowej oraz inteligentniejszego podejścia do jej wykorzystania. Muszą powstać nowe wzorce, pozwalające na transport większej liczby pasażerów za pomocą najwydajniejszych środków transportu lub kombinacji takich środków. Transport indywidualny powinien ograniczać się jedynie do ostatnich odcinków podróży, przy czym również w tych relacjach powinno stosować się rozwiązania organizacyjne sprzyjające ochronie środowiska. W zamian użytkownicy transportu publicznego, którzy ponoszą koszty jego funkcjonowania, powinni uzyskać lepsze usługi i większe bezpieczeństwo. Funkcjonujące dotychczas dworce kolejowe i autobusowe, a także lotniska i porty rzeczne powinny być w coraz większym stopniu zintegrowane, w celu umożliwienia większego wyboru rodzaju transportu. Samą podróż ułatwiać powinny technologie informacyjne, w tym systemy informacji pasażerskiej oraz elektronicznej rezerwacji i płatności. Szersze stosowanie środków transportu zbiorowego powinny umożliwiać ujednolicone i przejrzyste przepisy w zakresie praw pasażerów. Przewiduje się, że jakość, dostępność i niezawodność usług transportowych będzie w nadchodzących latach coraz ważniejsza, między innymi ze względu na starzenie się społeczeństwa.

Głównymi cechami usług przewozowych wysokiej jakości są: atrakcyjny rozkład jazdy, komfort podróży i oczekiwania na transport, łatwy dostęp, niezawodność, integracja z innymi środkami transportu oraz dostępność informacji pasażerskiej. Bierze się również pod uwagę fakt, że samo zwiększenie atrakcyjności tych usług może nie wystarczyć, dlatego wzrośnie potrzeba ich promocji. Szeroko dostępne muszą się zatem stać informacje w zakresie wszystkich dostępnych środków transportu, oraz możliwości ich łączenia. Realizacja założonych celów i osiągnięcie poszczególnych wartości, mają spowodować, że transport w Unii Europejskiej stanie się znacznie bardziej oszczędny pod względem zużytej energii i zdecydowanie mniej obciążający środowisko naturalne. Taki system transportu pozwoli w praktyce realizować zasadę zrównoważonego rozwoju. Ujęte w Białej Księdze strategiczne kierunki polityki transportowej rozwijane są w dokumentach niższej rangi, wdrażane poprzez akty prawne oraz zapisy budżetowe, w tym dotyczące perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2014-2020.

Zasady organizowania pasażerskiego transportu publicznego określa Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady, które wprowadziło regulację rynku i umożliwiło krajom członkowskim kształtowanie polityki transportowej według jasnych zasad, uwzględniających interes społeczny oraz interesy przewoźników<sup>7</sup>. Rozporządzeniem objęto znaczną część zagadnień dotyczących organizowania transportu publicznego takich jak: planowanie, zamówienia publiczne, zasady regulacji rynku w myśl zasad uczciwej i otwartej konkurencji, w tym dopuszczalności pomocy publicznej oraz zasady egzekwowania wykonania zadań. Część zagadnień pozostawiono jednak do uregulowania w prawodawstwie krajowym, co w Polsce uczyniono poprzez uchwalenie ustawy PTZ.

Rozporządzenie (WE) Nr 1371/2007 ustanowiło natomiast przepisy w zakresie odpowiedzialności i obowiązków przewoźników kolejowych wobec pasażerów w kwestiach jakości obsługi, dostarczania informacji oraz wystawiania biletów i systemu rezerwacji<sup>8</sup>. Uregulowano również zasady ochrony i pomocy zapewnianej osobom o ograniczonej możliwości poruszania się. Jego wdrożenie stwarza szansę na stopniową modernizację pasażerskich przewozów kolejowych również w zakresie obejmującym dostosowanie taboru, stacji i dworców oraz systemów sprzedaży biletów i systemów informacji do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się, co będzie korzystne również dla pozostałych pasażerów. Wdrożenie w pełnym zakresie wymogów tego rozporządzenia będzie miało istotne znaczenie dla przeciwdziałania zjawisku wykluczenia z życia społecznego i gospodarczego osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych.

W roku 2013 Komisja Europejska zapowiedziała wdrożenie kompleksowego pakietu środków, mającego zapewnić lepszą jakość oraz większy wybór usług kolejowych w Europie. Koleje są nadal ważnym elementem polityki transportowej w UE i odgrywają zasadniczą rolę w rozwiązywaniu problemów związanych z rosnącym popytem na usługi transportowe, kongestią, bezpieczeństwem paliwowym i obniżeniem emisyjności. Komisja europejska zaproponowała tym razem daleko idące środki mające na celu wsparcie innowacji w kolejach na terenie UE poprzez otwarcie krajowych pasażerskich rynków kolejowych na konkurencję, a także towarzyszące im istotne reformy techniczne i strukturalne. Propozycje legislacyjne sformułowano w ramach IV pakietu kolejowego, w skład którego wchodzi m.in. rozporządzenie w sprawie liberalizacji krajowych (w tym także regionalnych i aglomeracyjnych) przewozów pasażerskich. Wdrożenie przepisów IV pakietu oznacza pełną liberalizację rynku przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym po roku 2019. Wobec obecnego stanu prawnego wynikającego z obowiązujących rozporządzeń unijnych a także kierunków ich zmian, Plan transportowy jest spójny z europejską strategią rozwoju transportu publicznego.

## Uwarunkowania krajowe

W krajowych dokumentach strategicznych wskazuje się na dążenie do poprawy dostępności transportowej kraju i regionów, zwiększenie spójności terytorialnej, zapewnienie dostępu do transportu kolejowego osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się, podniesienie jakości usług świadczonych na rzecz pasażerów, a także minimalizację negatywnego oddziaływania na środowisko.

Ustawa PTZ, na podstawie której opracowano Plan transportowy, określa model funkcjonowania rynku przewozów pasażerskich w Polsce, oparty na koncepcji konkurencji regulowanej, mającej na celu porządkowanie zasad funkcjonowania przewoźników komercyjnych i operatorów publicznego transportu zbiorowego. W przypadku organizacji transportu kolejowego, warunkiem uzyskania przez przewoźnika pasażerskiego dostępu do infrastruktury kolejowej jest zawarcie umowy o świadczenie usług publicznych, co skutkuje uzyskaniem przez niego statusu operatora. Podstawą zawarcia takiej umowy z przewoźnikiem kolejowym jest jednak uchwalony Plan transportowy. Alternatywą dla przewoźnika kolejowego jest uzyskanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu lub uwzględnienie przez zarządcę infrastruktury wniosku na wykonanie przewozu okazjonalnego. W transporcie kolejowym, wykonywanie przewozów pasażerskich na podstawie umowy lub decyzji oznacza włączenie przewoźnika w system publicznego transportu zbiorowego. Zasady organizacji publicznego transportu międzywojewódzkiego i międzynarodowego określono w Planie krajowym, który został opracowany na podstawie zapisów Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku. Wedle tego dokumentu, docelowo transport kolejowy powinien stać się podstawowym elementem systemu transportu zbiorowego w przewozach o charakterze dalekobieżnym. Natomiast pozostałe przewozy o charakterze regionalnym czy lokalnym, zarówno kolejowe jak i drogowe, powinny pełnić funkcję uzupełniającą, przyczyniając się do stworzenia kompleksowej, zintegrowanej oferty przewozowej w skali kraju.

W założeniach rządowych dokumentów ogólnostrategicznych oraz ich aktualizacjach, kolejowe przewozy pasażerskie wskazywane są jako jeden z najważniejszych czynników determinujących rozwój społeczno-gospodarczy, w tym wzmacniających wewnętrzną spójność terytorialną oraz powiązania zewnętrzne. Poniżej omówiono najważniejsze ustalenia dokumentów rządowych, które uwzględniono w Planie transportowym.

### Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025

Dokument przygotowano zgodnie z praktyką większości krajów Unii Europejskiej, w których polityka transportowa jest sformułowana przez ciało ustawodawcze, wytyczając w ten sposób kierunki działania władz wykonawczych oraz stwarzając warunki dla działania samorządów<sup>9</sup>. Dla poprawy jakości obsługi przewozów pasażerskich przewiduje się w nim kontynuację liberalizacji rynku z zachowaniem zasady użyteczności publicznej. Planuje się również wspieranie integracji przewozów kolejowych z innymi systemami transportowymi (tworzenie węzłów integracyjnych kolej – autobus, węzłów przesiadkowych „parkuj i jedź”, połączeń kolejowych do portów lotniczych itp.) z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych. Uznano, że w Polsce to kolej ma do odegrania kluczową rolę w osiąganiu celów

zrównoważonego rozwoju transportu. Warunkiem powodzenia jest radykalna poprawa jakości oferowanych usług przy równoczesnym wzroście efektywności. Wymaga to podejmowania działań między innymi w zakresie:

- modernizacji i rozwoju infrastruktury oraz taboru,
- doskonalenia systemu regulacji rynku kolejowego, na którym wszystkie podmioty będą mieć zapewnione jednakowe warunki wykonywania usług,
- dofinansowania utrzymania powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej, aby stawki za użytkowanie linii kolejowych nie stanowiły czynnika pogarszającego konkurencyjność kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych.

Dalsze reformowanie rynku przewozów regionalnych uwzględnia, między innymi, stworzenie warunków dla wejścia na rynek nowych operatorów, wdrażanie regulowanej konkurencji, której podstawą będzie zawieranie wieloletnich kontraktów między samorządami wojewódzkimi i operatorami. Ponadto przewiduje się wspieranie integracji przewozów kolejowych z innymi systemami transportowymi z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych, a także wspieranie inicjatyw zmierzających do powołania partnerskich związków międzywojewódzkich i międzynarodowych w istniejących i nowych euroregionach.

### **Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030**

Koncepcja wskazuje, że rozwój powiązań funkcjonalnych jest obecnie w dużym stopniu utrudniony przez niedostatecznie rozwiniętą infrastrukturę transportową, zarówno drogową jak i kolejową<sup>10</sup>. Czas przejazdu między głównymi ośrodkami miejskimi znacznie odbiega od standardów europejskich, utrudniając wykształcenie wspólnego rynku inwestycyjnego i hamując tempo rozwoju funkcji metropolitalnych miast. Zakłada się, że gdyby istniały skuteczniejsze powiązania, sieć tych ośrodków mogłaby być bardziej konkurencyjna w stosunku do metropolii europejskich. Ze względu na brak dostatecznie rozwiniętego transportu publicznego mieszkańcy strefy podmiejskiej uzależnieni są od transportu indywidualnego, co przyczynia się do niewydolności układów transportowych i powstania kongestii, a także obniżenia sprawności całego układu danego ośrodka miejskiego.

Wskazano, że Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra mają potencjał kreowania i rozprzestrzeniania procesów rozwojowych w zachodniej części kraju, jednak możliwości te zmniejsza niska jakość powiązań transportowych i funkcjonalnych z głównymi, bardziej dynamicznymi, węzłami sieci osadniczej kraju, takimi jak Poznań i Wrocław. Również bliskość geograficzna i funkcjonalna Berlina nie jest dostatecznie wykorzystywana dla zwiększenia potencjału rozwojowego miast przygranicznych.

Zaprezentowana wizja rozwoju kraju zakłada, że zmiany demograficzne, w połączeniu z aktywizowaniem zasobów pracy, będą skutkować zwiększoną mobilnością przestrzenną ludności spowodowaną rosnącym popytem na pracę. Rozwój transportu zbiorowego wpłynie pozytywnie na wzrost najsilniejszych gospodarczo ośrodków i ich obszarów funkcjonalnych jako głównych obszarów zaludnienia. Największa koncentracja ludności nastąpi natomiast w obszarach funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich, gdzie wzrośnie dostępność zasobów siły roboczej. Dalsza koncentracja ludności i działalności gospodarczej przy jednoczesnym zwiększeniu siły nabywczej mieszkańców oraz rosnącej mobilności przestrzennej zasobów pracy, wpłynie na zwiększenie popytu na usługi transportowe. Będzie to sprzyjało rozwojowi miast i wywoła zmiany struktury systemu transportowego, przyczyniając

się do dalszego wzrostu znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich. Rosnące ceny paliw oraz aktywna polityka klimatyczna będą wzmacniać pozycję efektywnych energetycznie rodzajów transportu, przez co zwiększy się zapotrzebowanie na rozwój transportu szynowego. Energochłonny transport samochodowy wewnątrz miast powinien być wypierany przez zintegrowane systemy transportu publicznego, bazujące w dużej mierze na kolejach aglomeracyjnych, obejmujących obszary metropolitalne, co ograniczy zanieczyszczenie środowiska oraz niekontrolowaną suburbanizację. Efektywność powinna być uzyskana poprzez zintegrowanie różnych rodzajów transportu np. rozpowszechnienie systemu „parkuj i jedź” w przewozach pasażerskich. Udział transportu kolejowego w rynku przewozów pasażerskich powinien stopniowo się zwiększać, przy czym dominować mają przewozy międzyaglomeracyjne oraz aglomeracyjne, zintegrowane funkcjonalnie i taryfowo z systemami transportu miejskiego. W ramach polityki regionalnej przewidziano zatem działania o charakterze inwestycyjnym, w tym szczególnie w zakresie infrastruktury transportowej z naciskiem na integrację różnych form transportu. Szczególne znaczenie będą miały działania służące poprawie dostępności transportowej wewnątrz obszarów funkcjonalnych, co wpłynie na rozszerzenie zasięgu potencjalnego rynku pracy. Koncepcja odnosi się również do zintegrowanych planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, na podstawie których wdrażane powinny być rozwiązania obejmujące różne środki transportu i elementy infrastruktury: kolej aglomeracyjną, tramwaje, autobusy, system kierowania ruchem, parkingi w systemie „parkuj i jedź”, komunikację rowerową i pieszą.

Dla zwiększenia mobilności przestrzennej mieszkańców obszarów wiejskich niezbędne jest skoordynowanie planowania rozwoju infrastruktury transportowej na szczeblu regionalnym, powiatowym i gminnym. Wskazuje się wprost na utrzymanie oraz tworzenie nowych połączeń kolejowych (pomiędzy powiatami w województwach lub powiatów z najbliższym obszarem metropolitalnym), wzmocnienie regionalnego i lokalnego transportu autobusowego w relacjach podmiejskich, umożliwiającego bezpośrednie powiązanie przyległych obszarów wiejskich. Niezbędne są działania na rzecz budowy i rozwoju bezpośrednich powiązań lokalnych, wzmocnić funkcje dowozowe do linii kolejowej oraz dążyć do integracji taryfowo-biletowej kolejowych przewozów regionalnych z komunikacją publiczną.

Jednocześnie należy tworzyć powiązania lokalnej sieci drogowej z siecią dróg krajowych, ekspresowych i autostrad oraz wspierać tworzenie infrastruktury i rozbudowę węzłów przesiadkowych transportu kołowego i kolejowego na obszarach wiejskich (opartej na budowie i rozwoju zintegrowanej infrastruktury transportu pasażerskiego w układzie lokalnym i regionalnym).

Kluczowym kierunkiem polityki powinno być dążenie do minimalizacji kosztów zewnętrznych transportu. Ma to być realizowane poprzez zmiany technologiczne i instytucjonalne oraz inwestycje, w szczególności w alternatywne środki transportu. Zwiększenie udziału i roli transportu szynowego powinno następować sukcesywnie, przy czym w ruchu pasażerskim wskazano na połączenia między największymi ośrodkami miejskimi (w tym międzynarodowe) oraz linie dojazdowe do obszarów metropolitalnych i niektórych ośrodków średniej wielkości. Kierunki działań polityki przestrzennej w zakresie dostępności transportowej będą realizowane w ramach następujących działań:

- Poprawa dostępności polskich miast i regionów
- Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu

Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu może się odbywać za pomocą działań organizacyjnych i inwestycyjnych. Celowi temu służyć ma uwzględnianie w średniookresowych strategiach i planach inwestycyjnych alternatywnych środków transportu w stosunku do transportu drogowego i związanej z nim infrastruktury. W obszarze inwestycji, bezpośrednio temu celowi, będzie służyć modernizacja sieci kolejowej prowadzona pod kątem zapewnienia wysokiego jej standardu i skrócenia czasów przejazdu. Najważniejszym działaniem służącym poprawie dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych, będzie doskonalenie oraz integracja systemów transportu publicznego w skali miasta, jego obszaru funkcjonalnego (priorytet uzyskują działania w obszarach metropolitalnych) i regionu. Realizacji tego celu służyć ma również doprowadzenie do obligatoryjnej współpracy gmin w obszarach funkcjonalnych w zakresie transportu miejskiego i podmiejskiego oraz rozwój systemów „parkuj i jedź”. Wskaźniki wdrażania tych planów określi udział osób dojeżdżających do dużych ośrodków (do pracy, szkół i w innych celach) transportem publicznym, również w systemie „parkuj i jedź”.

### **Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie**

Krajowa strategia wskazuje na istotne znaczenie jakie ma dla rozwoju regionalnego dostępność transportowa, w szczególności do miast wojewódzkich gdzie występuje koncentracja funkcji społeczno-gospodarczych oraz gdzie umiejscowione są najważniejsze instytucje rządowe i samorządowe<sup>11</sup>. Poprawa dostępności do ośrodków wojewódzkich, a także zwiększenie ilości powiązań komunikacyjnych między głównymi ośrodkami miejskimi w regionie oraz między miastami i obszarami wiejskimi, umożliwi rozprzestrzenianie się procesów rozwojowych. Nowe połączenia miast i obszarów wiejskich sprzyjać będą pojawieniu się powiązań funkcjonalnych między nimi, co jest korzystne dla przepływu procesów rozwojowych na obszary słabiej rozwijające się. Podstawowe znaczenie ma rozbudowa infrastruktury oraz zapewnienie pomocy publicznej na uruchamianie stałych połączeń komunikacyjnych w obrębie regionu.

Stwierdzono, że ograniczona dostępność transportowa w znaczący sposób zmniejsza możliwości rozprzestrzeniania procesów rozwojowych z obszarów będących motorami wzrostu do obszarów słabiej rozwijających się i utrudnia niwelowanie procesów marginalizacji. Ze względu na znaczenie dla rozwoju regionalnego dostępności transportowej do miast wojewódzkich, regionalna polityka transportowa powinna pełnić istotną rolę w koordynowaniu wielostronnych działań podejmowanych zarówno w skali kraju jak również wewnątrz regionów.

Preferowany i promowany powinien być przede wszystkim publiczny transport zbiorowy, który wymaga jednak poprawy efektywności. Mając bowiem na uwadze fakt, iż głównym źródłem emisji zanieczyszczeń jest sektor energetyczny i transportu, działania redukcyjne muszą być w pierwszej kolejności kierowane do tych dziedzin gospodarki.

Sektor transportu publicznego, nie stanowi obecnie dostatecznie atrakcyjnej alternatywy dla komunikacji indywidualnej, co skutkuje zwiększeniem zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz zatłoczeniem komunikacyjnym miast. W tym kontekście **kolej została uznana za proekologiczną gałąź transportu wymagającą wsparcia**. Wdrażanie polityki regionalnej powinno zatem uwzględniać zaspokajanie potrzeb w sferze usług publicznych w tym transportowych, zapewniających dalsze ograniczenie emisji zanieczyszczeń.



Istotnym działaniem ośrodków wojewódzkich, wpływającym na konkurencyjność całych regionów będzie wdrażanie nowych rozwiązań organizacyjnych oraz rozbudowa i optymalizacja jakości systemów transportu w obszarach funkcjonalnych tych ośrodków. Ze względu na rosnący problem kongestii w transporcie drogowym, polityka regionalna powinna uwzględniać integrowanie transportu miejskiego z systemem regionalnym. Podjęte działania powinny uwzględniać wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań w zakresie inteligentnych systemów transportowych. Z uwagi na koncentrację działalności gospodarczej w miastach wojewódzkich i ich obszarach funkcjonalnych, niezbędne są działania na rzecz poprawy jakości połączeń tych centrów z zapleczem regionu (zarówno z miastami, jak i obszarami wiejskimi). Dokonać tego można poprzez rozbudowę infrastruktury, a także przez rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego. Ważne jest również zapewnianie powiązań regionalnych pomiędzy drugorzędnymi ośrodkami oraz połączeń zapewniających dostęp do obszarów o specyficznych potencjałach np. turystycznym, środowiskowym, kulturowym itp.

Istotnym jest przeniesienie akcentu polityki regionalnej z finansowania rozproszonych lokalnych inwestycji transportowych na skoordynowane działania o większej skali oddziaływania. Ich efektem powinien być wzrost możliwości codziennych dojazdów do pracy z oddalonych części regionów. Lepsza dostępność komunikacyjna może też wpłynąć na racjonalizację obsługi mieszkańców w zakresie usług publicznych, a tym samym zmniejszyć koszty ich organizowania.

Zwiększenie mobilności przestrzennej wpłynie, poprzez zwiększenie dostępu do usług wyższego rzędu i edukacji, na poprawę kapitału ludzkiego ich mieszkańców. Obok rozbudowy infrastruktury, oczekiwane działania dotyczą wdrażania zintegrowanych systemów transportu zbiorowego, obejmujących ośrodki regionalne i lokalne oraz w jak największym stopniu obszary wiejskie. Duże znaczenie będzie miała pomoc publiczna dotycząca uruchamiania w obrębie regionu stałych połączeń inicjujących procesy rozwojowe, szczególnie kolejowych, zakładających skrócenie czasu dojazdu, wpływających na poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróżowania. Oprócz połączeń bezpośrednich, należy upowszechniać rozwiązania integrujące duże miasta z otoczeniem regionalnym w formie biletów aglomeracyjnych czy też koordynacji rozkładów jazdy. Po zapewnieniu dobrych powiązań regionu z ośrodkami wojewódzkimi, wspierane będą powiązania komunikacyjne pomiędzy miastami wewnątrz i na zewnątrz regionu.

Zwiększanie dostępności transportowej polegać ma na odwróceniu trendów dotyczących rezygnacji z transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego, poprzez poprawę lokalnych systemów transportu zbiorowego. Działania te przyczynić się mają do poprawy dostępu do edukacji oraz zwiększania opłacalności podejmowania pracy w ośrodkach regionalnych przez mieszkańców obszarów peryferyjnych. Polityka regionalna w tym zakresie na obszarach problemowych oddziaływać powinna na organizację publicznego transportu zbiorowego. Odbywać się to powinno przez poprawę jakości infrastruktury oraz taboru, zwiększanie zasięgu połączeń, optymalizację i wiązanie z regionalnymi i metropolitalnymi systemami transportu publicznego dla zwiększenia wahadłowej mobilności mieszkańców obszarów problemowych.

Ustalenie standardów zapewnienia dojazdu do miasta wojewódzkiego w określonym czasie powinno mieć miejsce na poziomie każdego województwa i być elementem planowania strategicznego. Zakłada się, że do roku 2020 na większości obszarów o niskiej dostępności transportowej nie będzie on dłuższy niż 90 minut.

## Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Strategia określa model organizacji i zarządzania systemem transportowym, który będzie opierał się na ścisłej współpracy organów administracji rządowej i samorządowej, zarządców infrastruktury oraz przewoźników. Rozwój transportu oparty będzie na wspieraniu rozwiązań najmniej zanieczyszczających środowisko naturalne<sup>12</sup>. W pierwszej kolejności wysiłki inwestycyjne będą skoncentrowane głównie na dokończeniu nadrabiania zaległości infrastrukturalnych w zakresie zwiększenia dostępności transportowej i na zorganizowaniu podstawowej infrastruktury zintegrowanego systemu transportowego. W zakresie bezpieczeństwa, kierunki interwencji będą koncentrować się na modernizacji przejazdów kolejowych i likwidacji skrzyżowań jednopoziomowych na rzecz skrzyżowań dwupoziomowych (wiaduktów i tuneli). Środki budżetowe i unijne zostaną przeznaczone w pierwszej kolejności na realizację obecnych planów inwestycyjnych (rewitalizacja i budowa). Inwestycje te będą podejmowane i realizowane w sposób zapewniający również ich późniejsze utrzymanie uwzględniając m.in. zasadę „użytkownik płaci”. Strategia wskazuje również na konieczność zwiększania dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów. Poprawa dostępności transportowej w wymiarze regionalnym i lokalnym będzie głównym celem w poszczególnych strategiach rozwoju województw w zakresie transportu.

W transporcie kolejowym, istotne znaczenie będzie miało wsparcie określonych segmentów rynku przewozów pasażerskich, poprzez dofinansowanie ze środków publicznych wykonywania usług o charakterze publicznym, a także modernizacji i zakupu taboru przeznaczonego do realizowania przewozów w ramach tych usług.

Prognozuje się, że w ciągu najbliższych kilkunastu lat najbardziej intensywnie rozwijać się będą dwa podsystemy przewozów pasażerskich: międzyaglomeracyjne i aglomeracyjne. Oprócz nich będą istniały przewozy regionalne (wojewódzkie) i międzyregionalne (międzywojewódzkie), które będą wymagać dofinansowania ze źródeł publicznych. Za organizację przewozów międzywojewódzkich oraz międzynarodowych w najbliższej perspektywie czasowej odpowiedzialny będzie nadal minister właściwy do spraw transportu.

W zakresie organizacji i zarządzania w transporcie kolejowym przewiduje się:

- Wykorzystanie środków Funduszu Kolejowego na rozwój infrastruktury kolejowej na sieci podstawowej oraz drugorzędnej;
- Dofinansowywanie ze środków publicznych zakupu i modernizacji taboru pasażerskiego;
- Wdrożenie wieloletniego systemu kształtowania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej;
- Zapewnienie stabilnego systemu finansowania przez samorządy województw pasażerskich regionalnych przewozów kolejowych, zgodnie z zapisami ustawy PTZ.

Finansowanie inwestycji w zakresie infrastruktury kolejowej uzależnia się od znaczenia linii. W odniesieniu do linii o znaczeniu państwowym, zapewnienie środków na realizację projektów realizowanych przez zarządcę narodowej sieci linii kolejowych, należy do zadań Państwa. Inwestycje poza siecią linii o znaczeniu państwowym są realizowane z wykorzystaniem środków UE dostępnych

w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych poszczególnych województw. Dzięki kolejowym projektom infrastrukturalnym, zarządy województw mogą efektywnie realizować cele określone w swoich strategiach rozwoju, jak również cele Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego.

Infrastruktura dworcowa znajdująca się w części niekomercyjnej ma być dofinansowywana ze środków publicznych. Grupa dworców, zlokalizowanych w największych aglomeracjach, obsługujących największe potoki podróżnych i mających duży potencjał biznesowy, może być zagospodarowana w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Takie projekty deweloperskie mogą dotyczyć wieloprzestrzennej zabudowy obszarów samych dworców i terenów do nich przyległych. Nie mniej istotne znaczenie będą miały inwestycje dotyczące dworców w średnich i małych miejscowościach, realizowane w partnerstwie między podmiotami szeroko rozumianego sektora kolejowego, a jednostkami samorządu terytorialnego. Możliwe są tu dwa modele współpracy:

- dworzec jest przejmowany lub dzierżawiony przez jednostkę samorządu (gminę), która staje się inwestorem;
- dworzec pozostaje we władaniu zarządcy infrastruktury dworcowej (obecnie PKP S.A.), ale samorząd współuczestniczy w realizacji inwestycji.

Uszczegółowienie zagadnień wymienianych w Strategii Rozwoju Transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030r.) w zakresie finansowania konkretnych projektów stanowi Dokument Implementacyjny, w którym określono cele operacyjne do realizacji w latach 2014 – 2020 w obszarze transportu drogowego, kolejowego, morskiego i wodnego śródlądowego przy wykorzystaniu środków funduszy UE. W ślad za celami operacyjnymi zidentyfikowano oraz oszacowano wartości planowanych rezultatów podejmowanych działań. W celu usprawnienia procesu przygotowania oraz wdrożenia projektów transportowych określono również podstawowe informacje o planowanych inwestycjach oraz zasadnicze etapy realizacji projektów.

#### **Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku**

Master Plan stanowi krajową strategię rozwoju transportu kolejowego, której celem jest zrównoważenie gałęziowej struktury transportu i ograniczenie szkód w środowisku wynikających ze wzrostu zapotrzebowania na transport, w tym gwałtownego rozwoju transportu drogowego<sup>13</sup>. Priorytet w ramach Master Planu mają działania dotyczące poprawy pozycji konkurencyjnej kolei w segmentach rynku generujących największe przychody i charakteryzujących się najlepszym pokryciem kosztów. W przewozach pasażerskich są nimi przewozy międzyaglomeracyjne i przewozy aglomeracyjne, przy czym w dokumencie przewidziano również zbiór przedsięwzięć odnoszących się do pozostałych segmentów publicznego transportu zbiorowego.

Celem wsparcia jest zapewnienie dostępności transportowej dla społeczności lokalnych, ze szczególnym uwzględnieniem dojazdów do miejsc pracy i nauki, a także poprawa spójności terytorialnej regionów. Odnosząc się zatem do podsystemu przewozów regionalnych oceniono, że sytuacja transportu kolejowego jest w tym zakresie zróżnicowana. W przypadku dojazdów do wielkich aglomeracji konkuruje on z powodzeniem z transportem drogowym, natomiast trudniejsza jest konkurencja w relacjach typowo regionalnych. Wynika to z mniejszej dostępności kolejowego środka

transportu i braku możliwości zorganizowania przewozów „od drzwi do drzwi”, pomimo że dokonane w ostatnich latach zakupy taboru nowej generacji spowodowały, iż jakość oferty kolei w zakresie komfortu jest niejednokrotnie lepsza niż w przypadku autobusów.

Zwrócono uwagę na ekonomikę regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, w którym uzyskiwane przychody nie pokrywają w całości ponoszonych kosztów działalności operacyjnej. Deficyt powinien być wówczas pokrywany przez instytucje zamawiające te usługi o charakterze służby publicznej, tzn. głównie samorządy wojewódzkie, które od 2004 roku finansują je z dochodów własnych.

Przewozy ponadregionalne obejmują przewozy międzywojewódzkie, które wymagają dofinansowania z budżetu państwa oraz przewozy kwalifikowane, których świadczenie jest z założenia działalnością rentowną. Tworzenie kolejowych spółek samorządowych oraz zainteresowanie firm prywatnych świadczeniem usług transportowych w zakresie kolejowych pasażerskich przewozów regionalnych uświadamiają organizatorom, że działalność ta może przynosić obopólne korzyści, pod warunkiem stabilnego i długoterminowego finansowania deficytu generowanego przez te przewozy. Największe szanse rozwoju istnieją przede wszystkim w przewozach aglomeracyjnych i mogą być wynikiem wykorzystania przewagi konkurencyjnej kolei wobec innych środków transportu.

Diagnoza popytu na kolejowe przewozy regionalne wykazała, że w strukturze celów podróży dominują edukacja i praca, a pasażerowie w tym segmencie oczekują dużej stabilności oferty przewozowej. Na decyzję o podróży pociągiem największy wpływ mają zazwyczaj dostępność przestrzenna oraz cena biletu. W dalszej kolejności znaczenie mają: brak przesiadek, brak alternatywnego połączenia innymi rodzajami transportu, krótszy czas podróży pociągiem, bezpieczeństwo osobiste oraz komfort. Coraz większe znaczenie dla podróżnych ma możliwość przewozu roweru. Zwrócono uwagę na ogólną społeczną niechęć do przesiadek, dlatego poprawą oferty przewozowej może być wprowadzenie długich, bezpośrednich relacji pociągów regionalnych pomiędzy większymi ośrodkami. Dla porównania wskazano, oczekiwania pasażerów regionalnej komunikacji autobusowej wśród których największe znaczenie mają bezpośrednio połączeń (brak przesiadek), a następnie bezpieczeństwo osobiste. Na decyzję o podróży autobusem wpływają także cena biletu oraz wygoda i komfort. Syntetyczne analizy szans i zagrożeń dla kolejowego rynku przewozów pasażerskich, w segmencie przewozów regionalnych określiły następujące szanse :

- rozwój połączeń transgranicznych w obszarze ciężenia miast położonych za granicą,
- proces usamorządowienia przewozów pasażerskich,
- wzrost znaczenia województw w procesie finansowania i kształtowania oferty przewozowej,
- możliwość pojawienia się nowych przewoźników w wyniku procesu liberalizacji rynku,
- spodziewany wzrost mobilności ludności w wyniku rozwoju gospodarczego,
- wyższa efektywność wydatkowania środków publicznych dzięki upowszechnieniu procedur przetargowych (konkurencja regulowana),
- postępująca kongestia transportowa w miastach,
- zakup i modernizacja taboru kolejowego,
- możliwość taniego i znaczącego podniesienia atrakcyjności oferty poprzez konstrukcje rozkładów i systemów taryfowych (wspólny bilet).

Przewidywane zagrożenia:

- brak mechanizmów umożliwiających stworzenie spójnej oferty kolejowo-autobusowej,
- brak kontraktowania długoterminowego usług publicznych,
- brak wystarczających środków na zakup nowoczesnego taboru,
- niedostateczne zaangażowanie samorządów w proces regionalizacji,
- pogarszanie się stanu technicznego infrastruktury liniowej i punktowej - wydłużenie czasu jazdy,
- rozwój motoryzacji indywidualnej,
- niestabilność poziomu finansowania przewozów z budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Przewiduje się, że przewozy regionalne będą rozwijały się w najbliższych latach w sposób umiarkowany. Rozwój będzie w dużej mierze uzależniony od regionalnej polityki transportowej (w tym inwestycyjnej) i stopnia finansowania tych przewozów przez samorządy województw jako usług publicznych. Istotne wsparcie stanowią będą działania podejmowane na podstawie porozumień pomiędzy rządem, a samorządami województw w sprawie finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich<sup>14</sup>. Dopuszcza się zatem możliwość zróżnicowania terytorialnego w procesie regionalizacji przewozów pasażerskich w zależności od lokalnych uwarunkowań i potrzeb. Rozwój motoryzacji indywidualnej i charakteryzujący się nieporównanie większą dostępnością publiczny transport drogowy będą stanowiły dla przewozów regionalnych silną konkurencję i czynnik ryzyka. Tym niemniej w przewozach regionalnych zakłada się unowocześnienie oferty poprzez dalsze zakupy nowego i kompleksowe modernizacje istniejącego taboru. Wobec planowanych inwestycji taborowych zaleca się możliwe najszybsze zaprzestanie wykonywania przewozów przestarzałymi składami wagonowymi prowadzonymi lokomotywami o dużej mocy.

Szansy dla rozwoju regionalnych przewozów pasażerskich upatruje się również w integracji z regionalnym transportem autobusowym. Przy czym kolej stanowiłaby podstawowy system transportu zbiorowego w regionie, podczas gdy regionalny transport autobusowy pełniłby funkcję dojazdową, tworząc w ten sposób element zintegrowanej oferty przewozowej.

Powyższe wymaga jednak przyjęcia przez samorządy województw funkcji organizatora dla całego regionalnego rynku przewozów pasażerskich. Proces przekształcania niektórych stacji i przystanków kolejowych w lokalne lub regionalne węzły integracyjne, we współpracy z samorządami terytorialnymi, przyniesie efekt w postaci dodatkowych pasażerów korzystających z usług regionalnego transportu kolejowego. Warunkiem koniecznym, by tak się stało jest również poprawa bezpieczeństwa osobistego podróżnych. Przewiduje się wprowadzenie nowych zintegrowanych systemów informacyjnych zapewniających kompleksową informację o ofercie transportu publicznego na obszarze regionów, a także nowych systemów dystrybucji biletów. Wskazuje się również na możliwości wykorzystania przewozów regionalnych jako oferty uzupełniającej w zakresie przejazdów na średnie odległości, łącząc w szczególności niewielkie ośrodki z najbliższymi aglomeracjami. Z uwagi na konieczność przejazdu po liniach magistralnych stosowany tabor musi pozwalać na jazdę z prędkością nawet 160 km/h.

Chociaż priorytet w ramach Master Planu mają działania na rynku generującym odpowiednie przychody, to uwzględniając społeczne znaczenie kolei przewidziano istnienie segmentu rynku przewozów pasażerskich generujące deficyt. Dotowanie tych przewozów jest warunkiem utrzymania cen biletów na społecznie akceptowalnym poziomie, a usługi przewozowe w tych segmentach będą wówczas wykonywane jako usługi publiczne.

## Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015

Program wieloletni (WPIK) określa rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji kolejowych realizowanych przez zarządcę infrastruktury - PKP Polskie Linie Kolejowe SA z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu. Dokument zawiera w szczególności harmonogram przygotowania i realizacji poszczególnych inwestycji z podziałem na roczne etapy oraz wskazuje wszystkie zapewnione źródła finansowania. W czasie opracowania projektu Planu transportowego obowiązywał Program przyjęty w dniu 5 listopada 2013r. aktualizujący rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji kolejowych w okresie perspektywy finansowej UE na lata 2007 – 2013. Wśród inwestycji określonych w WPIK do roku 2015 nie znalazły się zatem modernizacje linii kolejowych planowane do realizacji na terenie województwa lubuskiego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Lubuskie 2020, natomiast ujęto trwającą już modernizację linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra, a finansowaną ze środków budżetu państwa oraz Funduszu Kolejowego<sup>15</sup>. Program nie obejmuje również zadań z zakresu eksploatacji i bieżącego utrzymania infrastruktury kolejowej, które prowadzone są na podstawie odrębnych umów o dofinansowanie. W ten sposób rozgraniczone jest finansowanie inwestycji w infrastrukturę kolejową od jej eksploatacji i utrzymania.

## Uwarunkowania regionalne

Regionalne dokumenty strategiczne obejmujące swym zakresem również zagadnienia z dziedziny transportu publicznego tworzą: zaktualizowana w roku 2012 *Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego z horyzontem czasowym do 2020r.* oraz przyjęta w 2004 roku *Strategia Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z horyzontem czasowym do 2015 roku*. Zgodnie ze strategią krajową, dokumenty regionalne przewidują zwiększenie udziału transportu kolejowego w sferze usług publicznych. Narzędziem bezpośredniego oddziaływania organizatora przewozów pasażerskich na rynek publicznego transportu zbiorowego w regionie będzie natomiast Plan transportowy. Dokument ten ukierunkowany jest na wypełnienie celów strategicznych wyznaczonych w dokumentach formułujących politykę rozwoju społeczno-gospodarczego województwa z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju. Konkretnie działania realizujące cele określone w dokumentach regionalnych muszą być jednak podejmowane z uwzględnieniem możliwości finansowych organizatora.

## Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020

Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego jest elementem ogólnopolskiego systemu programowania strategicznego uwzględniającym cele zapisane w krajowych dokumentach strategicznych. Cele wyznaczone w regionie wpisują się zatem w założenia określone na poziomie krajowym, szczególnie w *Strategii Rozwoju Kraju 2020* i *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego*. Odbyna się to w takim zakresie, w jakim samorząd zamierza realizować wizję rozwoju regionu przy zaangażowaniu środków zarówno krajowych, jak i tych na szczeblu regionalnym. Aktualna sytuacja województwa lubuskiego stanowiła podstawę do programowania działań rozwojowych do roku 2020. W ramach prac związanych z przygotowaniem dokumentu finalnego, dokonano przekrojowego spojrzenia na potencjały rozwojowe regionu i przedstawiono je w diagnozie strategicznej<sup>16</sup>.

Ważną rolę w wykorzystaniu potencjałów i przełamywaniu barier rozwojowych miast wojewódzkich będzie pełnić dostępność komunikacyjna. Dobra wewnętrzna dostępność komunikacyjna determinowana jest przede wszystkim przez istnienie w regionie dwóch równorzędnych ośrodków administracyjnych. Zdecydowana większość obszaru województwa oddalona jest bowiem od jednego z nich o godzinę jazdy samochodem. Kluczem do rozwoju funkcji metropolitalnych tych miast jest poprawa transportu publicznego miejskiego i podmiejskiego. Dla Gorzowa Wielkopolskiego istotne są inwestycje w sieci tramwajowej i modernizacja taboru, a dla Zielonej Góry uruchomienie szybkiej kolei łączącej ją bezpośrednio z Nową Solą i Sulechowem. Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w obu miastach wojewódzkich nie odzwierciedla jednak stanu na pozostałym obszarze. Zaobserwowano różnice w dostępie do różnego rodzaju usług transportu publicznego pomiędzy obszarami wiejskimi a miastami, co powinno zostać wyrównane.

W celu urzeczywistnienia wizji rozwoju województwa lubuskiego w perspektywie do roku 2020, dąży się do odpowiedniego wykorzystania jego potencjałów, a główny kierunek rozwoju planowany jest do osiągnięcia w wyniku realizacji czterech celów strategicznych:

1. Konkurencyjna i innowacyjna gospodarka regionalna
2. Wysoka dostępność transportowa i teleinformatyczna
3. Społeczna i terytorialna spójność regionu
4. Region efektywnie zarządzany

Osiągnięcie pożądanego stanu planuje się poprzez realizację celów operacyjnych oraz kierunków interwencji, rozumianych jako wskazanie działań niezbędnych do osiągnięcia danego celu.

Rozwój funkcji metropolitalnych Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry planuje się osiągnąć poprzez wzmocnienie ich wzajemnych powiązań funkcjonalnych, w tym zapewnienie efektywnych połączeń transportowych pomiędzy obydwooma miastami, a także najważniejszymi ośrodkami regionów sąsiednich oraz z Warszawą i Berlinem. Rozwój transportu pasażerskiego w tym obszarze odbywać się będzie poprzez wzmocnienie roli komunikacji miejskiej i zintegrowanie jej z innymi systemami publicznego transportu zbiorowego. Przewiduje się również w tym zakresie wprowadzenie zaawansowanych systemów zarządzania ruchem, zwiększenie efektywności energetycznej pojazdów transportu publicznego, wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań w transporcie miejskim na obszarach funkcjonalnych obu miast wojewódzkich. Rozwój pozostałych ośrodków miejskich ma być osiągnięty poprzez wzmocnienie powiązań z otaczającymi je obszarami wiejskimi, w tym przez usprawnienie powiązań transportowych. Przewiduje się, iż do 2020 roku znacząco zmodernizowana, a częściowo także rozbudowana zostanie infrastruktura drogowa, z uwzględnieniem poprawy bezpieczeństwa oraz zmniejszeniem uciążliwości dla mieszkańców. Zmodernizowany ma zostać również tabor kolejowy i najważniejsze linie kolejowe wraz z rewitalizacją stacji i przystanków. Uwzględnia się również możliwość szerszego wykorzystania pozostałych gałęzi transportu, w tym lotniczego i wodnego. Poza działaniami mającymi charakter czysto inwestycyjny, takimi jak rozbudowa lotniska czy przywrócenie żeglowności, należy zadbać o spójność komunikacyjną pomiędzy innymi systemami transportowymi o znaczeniu międzynarodowym i regionalnym. W tym kontekście znaczenia nabierze połączenie komunikacyjne pomiędzy portem lotniczym Zielona Góra/Babimost, a głównymi ośrodkami województwa, poprzez poprawę jakości dróg dojazdowych i odpowiednie zorganizowanie transportu publicznego. Zapewnienie wysokiej dostępności transportowej będzie możliwe w wyniku podjęcia działań mających na celu poprawę jakości oferty przewozowej, czyli m.in. zapewnienie odpowiedniego

taboru i działań organizacyjnych pozwalających na optymalizację istniejących i uruchomienie nowych regionalnych i transgranicznych połączeń komunikacyjnych oraz usprawnienie transportu miejskiego wraz z przyległymi obszarami. Istotne będą także przedsięwzięcia na rzecz zmniejszenia obciążeń środowiska oraz uciążliwości transportu dla mieszkańców, poprzez zwiększanie udziału w przewozach pasażerskich transportu kolejowego. Rozwój połączeń transportowych oprócz poprawy infrastruktury planuje się realizować poprzez :

- zapewnienie spójnych i sprawnych połączeń komunikacyjnych pomiędzy strategicznymi dla rozwoju województwa miastami i obszarami,
- zwiększenie ilości transgranicznych i międzywojewódzkich połączeń komunikacyjnych, w szczególności kolejowych Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry z Warszawą oraz sąsiednimi metropoliami (Wrocław, Poznań, Szczecin, Berlin),
- poprawę stanu technicznego i zwiększenie ilości nowoczesnego taboru kolejowego na liniach komunikacyjnych o znaczeniu regionalnym i międzywojewódzkim,
- zapewnienie regularnej komunikacji lotniczej z Warszawą i innym miastami w kraju i Europie oraz inne działania na rzecz rozwoju i promocji połączeń lotniczych z Portu Lotniczego Zielona Góra/Babimost.

Planowane działania obejmą również rozwój inteligentnych systemów transportowych oraz promowanie publicznego transportu zbiorowego z zachowaniem zasady zrównoważonego rozwoju.

### **Strategia Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego 2015**

Generalnym celem polityki transportowej Województwa Lubuskiego jest osiągnięcie zrównoważonego systemu transportowego, poprzez stworzenie warunków dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów. Wśród celów strategicznych wymienia się zwiększenie dostępności komunikacyjnej dla mieszkańców regionu, integrację sieci transportowej województwa z siecią krajową i międzynarodową oraz doskonalenie systemu regionalnego transportu publicznego w tym usprawnienie zarządzania tym systemem. Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju stwierdzono, że transport w regionie nie może odbywać się kosztem zubożenia jego walorów przyrodniczych i turystycznych, dlatego preferowane powinny być gałęzie transportu oraz technologie mające najmniej szkodliwy wpływ na środowisko. Koniecznym będzie ograniczenie negatywnego wpływu transportu drogowego na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców. W tym kontekście preferuje się transport kolejowy i wprost zaleca właściwe utrzymanie istniejącej infrastruktury, a przede wszystkim zaniechanie jej likwidacji tam, gdzie to nie stoi w sprzeczności z rachunkiem ekonomicznym, tak aby mogła ona maksymalnie zastępować transport drogowy<sup>17</sup>.

Preferując stałe zwiększanie udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich, zaplanowano reaktywację zlikwidowanych połączeń kolejowych z wykorzystaniem samorządowego taboru szynowego. W celu zwiększenia atrakcyjności kolei na rynku przewozów, uznano za konieczne zwiększenie jej przepustowości oraz poprawę regularności i częstotliwości. Ponadto, zaplanowano modernizację, rozbudowę a następnie właściwe utrzymanie stacji i przystanków, względnie stworzenie na ich terenie warunków dla rozwoju zaplecza usługowo-handlowego. W kwestii oferty przewozowej uwzględniono konieczność lepszej koordynacji komunikacji kolejowej i autobusowej, zapewnienie odpowiedniego komfortu podróży m.in. poprzez potencjalną możliwość uzyskania miejsca siedzącego,



udogodnienie przesiadek oraz usprawnienia w systemie taryfowym. Oprócz regionalnej integracji międzygałęziowej oczekuje się stworzenia warunków do integracji z europejskim systemem kolejowym. Jest to sprawa istotna nie tylko dla szerszego wykorzystania transportu kolejowego w regionalnych połączeniach z Brandenburgią, ale również w kontekście przejęcia przez kolej ruchu tranzytowego. W planach znajduje się również stworzenie portalu internetowego dotyczącego aktualnych informacji na temat komunikacji publicznej w regionie.

Poprawa dostępności transportu kolejowego w przewozach pasażerskich powinna odbywać się między innymi poprzez:

- Współpracę z województwami w celu ustalenia zasad funkcjonowania i finansowania linii lokalnych, zgodnie z interesem społecznym i gospodarczym województwa;
- Wstrzymanie procesu zamykania linii lokalnych;
- Zwiększenie dostępności do linii kolejowych (mierzonej jako udział procentowy mieszkańców pozostających w strefie dogodnej dostępności do przystanków komunikacji zbiorowej);
- Integracja przestrzenna i funkcjonalna z innymi środkami transportu zbiorowego (krajowego, regionalnego i lokalnego, Park & Ride, Bike & Ride<sup>a</sup>, itp.);
- Wydłużenie okresu funkcjonowania dworców (w tym obsługa w porze nocnej);
- Zapewnienie bezpośrednich połączeń pomiędzy głównymi ośrodkami miejskimi województwa;
- Niezawodność funkcjonowania: punktualność, regularność, szansa na uzyskanie miejsca siedzącego, prawdopodobieństwo osiągnięcia celu podróży w spodziewanym czasie, skomunikowanie z innymi środkami transportu;
- Elastyczność funkcjonowania (wybór powiązań alternatywnych);
- Racjonalizację rozkładów jazdy;
- Modernizację infrastruktury umożliwiającą wzrost prędkości podróży;
- Stworzenie dobrych warunków oczekiwania na stacji (ochrona przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, istnienie usług gastronomicznych, odpowiednie godziny otwarcia);
- Stworzenie dogodnych warunków przy wsiadaniu i wysiadaniu, w tym osób niepełnosprawnych.

W ramach poprawy jakości publicznego transportu zbiorowego należy dopilnować, aby przewozy pasażerskie w transporcie drogowym wykonywano w województwie na zasadach rynkowych, pod warunkiem spełnienia przez przewoźników wymogów określonych obowiązującymi przepisami. W każdym przypadku konieczne będzie dostosowanie komunikacji autobusowej do potrzeb osób niepełnosprawnych. Drogą do podnoszenia jakości obsługi podróżnych jest rozwój konkurencji i podział rynku na przewoźników. Możliwość racjonalizacji dostrzega się we wdrażaniu systemów elektronicznych, w tym stworzenie wizualnej informacji na dworcach i przystankach, stworzenie centralnych punktów informacji o połączeniach realizowanych przez wszystkich przewoźników w województwie. W ramach promowania publicznego transportu zbiorowego nie wyklucza się zastosowania środków administracyjnych prowadzących do ograniczania dostępu samochodów osobowych do obszarów prawnie chronionych.

---

<sup>a</sup> Systemy parkingów lokalizowanych przy dworcach i przystankach kolejowych umożliwiające dojazd samochodem (Park & Ride) lub rowerem (Bike & Ride) i kontynuowanie podróży publicznym środkiem transportu zbiorowego

## Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Plan transportowy określa preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, a w szczególności wskazuje propozycje ich wyboru, przy uwzględnieniu dostępnej infrastruktury transportowej znajdującej się na obszarze województwa lubuskiego. W kontekście ustawy PTZ wskazuje się zasadniczo na preferencje organizatora publicznego transportu zbiorowego, który określa jaki rodzaj transportu będzie miał podstawowe znaczenie w zakresie zaspokajania potrzeb mieszkańców danego obszaru<sup>18</sup>. Dalsze ustalenia w tym zakresie odnoszą się zatem do wyboru preferowanych przez organizatora środków transportu (a więc do podziału zadań przewozowych). Uwzględniono jednakże fakt, że powszechnie w teorii i praktyce planowania transportu, pod pojęciem preferencji rozumie się czynniki wyboru środków transportu przez potencjalnych pasażerów (mieszkańców województwa). Organizator powinien mieć zatem na uwadze także preferencje pasażerów względem rodzaju środków transportu, które w ich ocenie są najbardziej atrakcyjnymi, dlatego w Planie transportowym uwzględniono oba te zagadnienia.

Zgodnie z terminologią branżową, mówiąc o środkach publicznego transportu zbiorowego rozumie się pojazdy wykorzystywane w transporcie kolejowym lub drogowym, a w zasadzie pojazdy szynowe i pojazdy samochodowe. Proces zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego powinien uwzględniać oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu. Transport śródlądowy, choć pozostaje w zakresie wsparcia Samorządu Województwa Lubuskiego, nie został w perspektywie krótkoterminowej objęty Planem transportowym w zakresie organizowania regularnych przewozów o charakterze służby publicznej, natomiast transport lotniczy został wyłączony z regulacji ustawy PTZ.

### Preferencje organizatora

Realizując założenia polityki transportowej Unii Europejskiej oraz cele określone w krajowych i regionalnych dokumentach strategicznych, na obszarze objętym Planem transportowym zadania przewozowe powinny zostać powierzone w taki sposób, aby docelowo publiczny transport zbiorowy miał jak największy udział w obsłudze codziennych potoków pasażerskich. Jak wykazano na wstępie, zarówno dokumenty rządowe jak i strategie regionalne wskazują, że preferowane powinny być gałęzie transportu mające najmniej szkodliwy wpływ na środowisko.

**Zalecane jest zwiększanie udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich jako gałęzi najbardziej przyjaznej środowisku, najbezpieczniejszej i najtańszej z makroekonomicznego punktu widzenia uwzględniającego również zewnętrzne koszty transportu.**

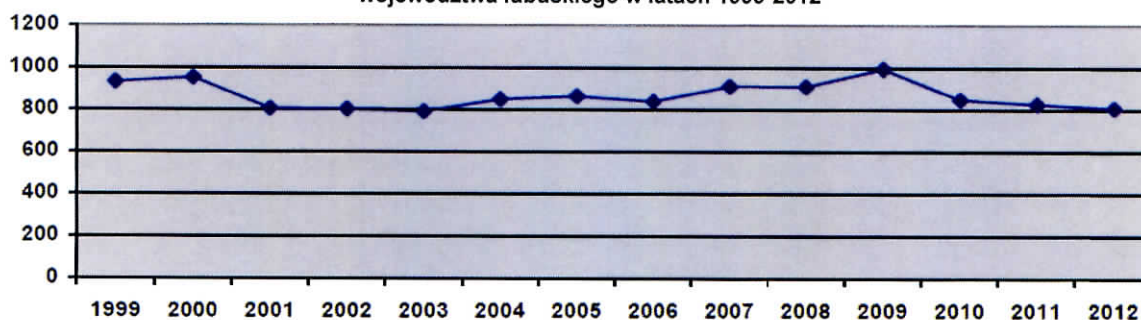
Kosztami zewnętrznymi są w tym przypadku wszelkie koszty zużycia środków służących do wytworzenia usługi transportowej, które nie są ponoszone przez kupującego i wytwórcę usługi, ale przez ogół społeczeństwa. Oznacza to, że wszelkie negatywne skutki zewnętrzne działalności przewozowej w tym koszty, które nie są rekompensowane w cenie usługi, są ponoszone przede wszystkim przez otoczenie, a nie przez wytwórcę i użytkownika.

Do kosztów zewnętrznych zaliczane są koszty związane z negatywnymi dla środowiska naturalnego i życia człowieka skutkami działalności transportu, w tym:

- zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby,
- emisja hałasu,
- wypadki transportowe (część nie pokryta przez system ubezpieczeń i odszkodowań),
- zajętość terenu.

Porównywanie transportu drogowego z kolejowym, bez uwzględnienia kosztów zewnętrznych, nie daje zatem pełnego obrazu jakie wywierają obie gałęzie na środowisko, zdrowie ludzi, czy infrastrukturę publiczną. Prosta analiza ekonomiczna nie powinna być zatem podstawą do promowania pozornie tańszego rozwiązania, gdyż po uwzględnieniu wszystkich czynników różnica w kosztach znacząco wzrośnie na niekorzyść transportu drogowego. Obecnie problem ten w pewnym stopniu uwzględniany jest w formie opłat za korzystanie ze środowiska. Inaczej jest jednak w przypadku kosztów ponoszonych przez społeczeństwo na skutek wypadków transportowych, gdzie występują koszty leczenia szpitalnego, rehabilitacji, straty materialne oraz wypłacone odszkodowania dla ofiar wypadków wraz z rodzinami. Są to głównie zewnętrzne koszty medyczne oraz socjalne. Potwierdzeniem takiego stanu rzeczy jest Raport Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który ukazuje skalę strat ponoszonych przez gospodarkę w rezultacie wypadków samochodowych. W Polsce koszty te szacuje się na ponad 30 mld zł rocznie<sup>19</sup>. Wypadki stanowią znaczący problem społeczno-ekonomiczny z powodu masowości tego zjawiska i tragicznych jego konsekwencji. Liczba wypadków drogowych na terenie województwa lubuskiego utrzymuje się od 13 lat pomiędzy 800 a 1000 w skali roku.<sup>20</sup>

Rysunek 1 - Zestawienie liczby wypadków drogowych na terenie województwa lubuskiego w latach 1999-2012



Źródło: Dane opublikowane przez Lubuską Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Pod względem liczby poszkodowanych w wypadkach, kolej stanowi jedną z najbezpieczniejszych gałęzi transportu, co potwierdzają dane statystyczne opracowane przez Urząd Transportu Kolejowego<sup>21</sup>. W skali całej polskiej sieci kolejowej w okresie od stycznia do końca września 2013 roku miało miejsce 712 zdarzeń kolejowych (z wyłączeniem samobójstw), w których śmierć poniosło 188 osób, a 74 osoby zostały ciężko ranne. Najliczniejszą grupę osób poszkodowanych w wypadkach kolejowych, obejmującą nieco ponad 70%, stanowią osoby nieupoważnione, które wtargnęły w obszar funkcjonowania szeroko rozumianej kolei. Kolejną grupę poszkodowanych, z ponad 24% udziałem, stanowią użytkownicy przejazdów lub przejść przez tory. Natomiast w samym województwie lubuskim w wypadkach na drogach publicznych w 2012 roku zginęło 99 osób. Mając na względzie różnice pomiędzy poszczególnymi województwami, zarówno w liczbie mieszkańców, powierzchni, natężeniu ruchu oraz

innych uwarunkowań, w celach porównawczych przyjmuje się wskaźniki liczby zabitych i liczby rannych na 100 wypadków drogowych. Wskaźnik rannych na 100 wypadków na drogach publicznych jest w województwie lubuskim najwyższy<sup>22</sup>.

**Tab. 1 – Liczba wypadków drogowych na terenie województwa lubuskiego w roku 2012 oraz ich skutki**

Wypadki	Zabici	Ranni	Wskaźnik liczby zabitych na 100 wypadków	Wskaźnik liczby rannych na 100 wypadków
803	99	1 086	12,3	135,2

*Źródło: Dane opublikowane przez Komendę Główną Policji*

Bezpieczeństwo na kolei, w stosunku do bezpieczeństwa innych gałęzi transportu, jest wysoko oceniane w całej Unii Europejskiej, a potwierdzeniem tego faktu jest porównanie wielkości ryzyka zaistnienia ofiary śmiertelnej wśród pasażerów (użytkowników), korzystających z różnych środków transportu. Zestawienie opublikowane w okresowym sprawozdaniu na temat rozwoju bezpieczeństwa kolei w Unii Europejskiej dowodzi, że transport kolejowy jest jednym z najbezpieczniejszych środków komunikacji, w którym na milion pasażero-kilometrów przypada 0,156 ofiary śmiertelnej<sup>23</sup>.

**Tab. 2 – Ryzyko śmiertelności w różnych gałęziach transportu**

Rodzaj transportu	Ryzyko śmiertelności (2008–2010) [liczba ofiar na mln pas.km]
Transport lotniczy	0,101
Transport kolejowy	0,156
Autobusy	0,433
Transport samochodowy	4,450
Jednoślady z silnikiem	52,593

*Źródło: Raport Europejskiej Agencji Kolejowej*

Wg raportu Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), w roku 2012 tylko około 21% wypadków na terenie krajowej sieci PKP PLK zaistniało z czynników, mających swoje źródło bezpośrednio w ramach systemu kolejowego<sup>24</sup>. W ramach tych zdarzeń śmierć poniosło 16 osób, a 63 osoby zostały ciężko ranne. Prawie wszystkie z wymienionej liczby ofiar, to ofiary jednego zdarzenia, czyli tragicznego wypadku pod Szczekocinami. Zdecydowanie najliczniejszymi grupami śmiertelnych ofiar wypadków, do których doszło w 2012 roku, były osoby nieuprawnione do przebywania na terenie kolejowym (185 zabitych, co stanowi 67% ogółu ofiar śmiertelnych) oraz użytkownicy przejazdów i przejść (62 zabitych, co stanowi 23% ogółu ofiar śmiertelnych). Należy podkreślić, że wypadki, do których dochodzi na przejazdach kolejowych stanowiły w 2011r. około 30% i w 2012r. około 38% ogółu zdarzeń w ramach systemu kolejowego. W 97% wypadki na przejazdach nastąpiły przy sprawnie działających urządzeniach zabezpieczających i wynikały z ignorowania przepisów Kodeksu drogowego przez użytkowników pojazdów drogowych. Niepokojącym zjawiskiem w ostatnich latach stają się incydenty chuligańskie,

stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu pociągów i skutkujące czasowym ograniczeniem lub wstrzymaniem ruchu kolejowego. Notowane na terenie województwa lubuskiego wybryki chulikańskie godzące w bezpieczeństwo przewozów kolejowych, dotyczą obrzucania pociągów kamieniami bądź innymi przedmiotami, układania na torach przeszkód oraz nieuprawnione emitowanie sygnałów radiowych. Zdaniem Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie bezpieczeństwa systemu kolejowego istnieją obszary, wymagające szczególnej uwagi i zainteresowania. Należą do nich przede wszystkim styki tego systemu z otoczeniem zewnętrznym, obejmujące wypadki na przejazdach kolejowych oraz zdarzenia z udziałem osób nieupoważnionych, przebywających na terenie kolejowym. W tym zakresie, jedynie ciągle edukowanie społeczeństwa o zasadach bezpieczeństwa, w tym użytkowania przejazdów kolejowych oraz egzekwowanie przestrzegania zasad związanych z ogólnie rozumianym bezpieczeństwem na kolei, pozwoli w znacznym stopniu zmniejszyć ryzyko występowania niepokojących, a nawet tragicznych zdarzeń i utrzymać pozycję kolei jako bezpiecznego środka transportu.

W świetle powyższych wywodów, preferowanie przez organizatora środków transportu stanowiących kolejowy tabor pasażerski jest w pełni uzasadnione. W Planie transportowym wskazano zatem niezbędne działania podejmowane przez organizatora, które będą miały na celu kształtowanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców, w szczególności dotyczących wyboru środka transportu jakim mieszkańcy będą odbywać podróże. Poprzez konsekwentną politykę transportową opartą o zwiększenie udziału pojazdów szynowych w publicznym transporcie zbiorowym, możliwe jest ograniczenie ilości pojazdów samochodowych na drogach publicznych. Nie będzie to jednak ograniczanie metodą administracyjną, co jest charakterystyczne dla większych miast i objawia się m.in. poprzez tworzenie stref płatnego parkowania czy zakazu poruszania się pojazdów. Celem Planu transportowego jest określenie rozwiązań preferujących szybki i łatwo dostępny transport zbiorowy, przy jednoczesnym pozostawieniu swobody dla transportu indywidualnego i komercyjnego w obszarach nie objętych organizacją publicznego transportu zbiorowego. Dostępna infrastruktura transportowa w postaci sieci kolejowej i dróg publicznych, pozwala na wydzielenie w Planie transportowym zadań przewozowych i określenie ich dla poszczególnych środków transportu zbiorowego. Ponadto, znając plany rozbudowy i modernizacji tej infrastruktury oszacować można spodziewany wpływ tych zmian na przyszłe zachowania komunikacyjne i zmiany podziału zadań przewozowych.

Uwzględniając dostępną infrastrukturę kolejową, preferowanymi środkami transportu organizatora są pojazdy szynowe przeznaczone do wykonywania przewozów pasażerskich. Uzasadnieniem wyboru tego środka transportu jest dowiedzione badaniami statystycznymi bezpieczeństwo przewozu oraz dostępne rozwiązania techniczne, służące ograniczeniu emisji hałasu i spalin oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

W tym kontekście należy mieć również na uwadze współczesne wymagania w stosunku do środków transportu, dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb wszystkich pasażerów.

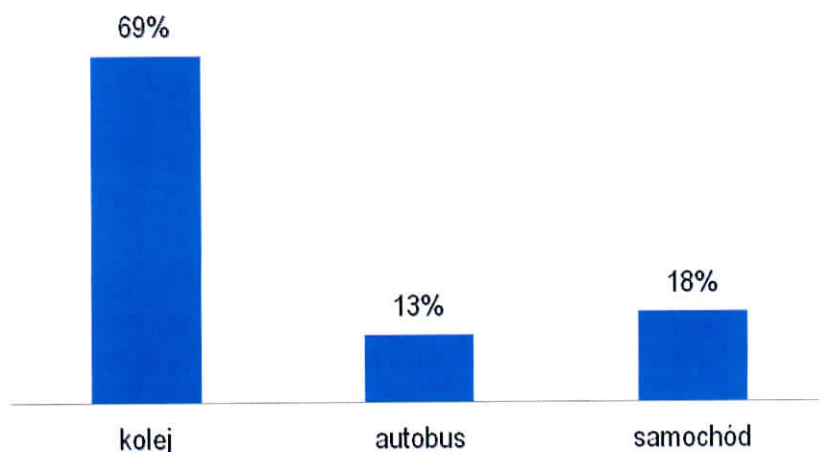
## Preferencje mieszkańców

W celu zdiagnozowania preferencji mieszkańców dotyczących transportu publicznego na obszarze objętym Planem transportowym, przeprowadzono analizę postulatów kierowanych w tym zakresie do organizatora. Materiał źródłowy stanowi w tym przypadku udokumentowany zbiór postulatów zebranych w formie wniosków, petycji oraz skarg kierowanych bezpośrednio do organizatora w zakresie istniejącej oraz oczekiwanej oferty przewozowej. Analiza tych dokumentów stanowi ocenę zarówno aktualnej oferty jak również oczekiwań osób zainteresowanych korzystaniem z publicznego transportu zbiorowego. Po ich odpowiedniej weryfikacji uzyskano ranking preferencji dotyczących oczekiwanej oferty przewozowej w konkretnym rodzaju transportu.

Uwzględnianie jednostkowych skarg i wniosków nie może stanowić wyłącznej podstawy do kształtowania oferty przewozowej. Model ten prowadzi bowiem do sytuacji, w której dla pojedynczego, ale aktywnego w dochodzeniu do swoich racji pasażera, może zostać zmieniona oferta przewozowa, komplikując lub zniechęcając do korzystania z usług przewoźnika kilkadziesiąt innych osób.

Aby zobiektywizować posiadane przez organizatora dane, wykorzystano analizę sytuacji rynkowej wykonaną w zakresie organizacji kolejowych przewozów regionalnych, która sporządzona została w celu dostosowania tych przewozów do potrzeb społeczeństwa województwa lubuskiego<sup>25</sup>. W ramach przeprowadzonych badań, dokonano bowiem oceny oczekiwań mieszkańców m.in. poprzez cykl spotkań z przedstawicielami społeczności lokalnych, podczas których zebrano również ich opinie. Zorganizowanie takiego cyklu spotkań konsultacyjnych posłużyło zebraniu dodatkowych informacji na temat zapotrzebowania na przewozy pasażerskie oraz podstawowych aspektów jakościowych wiążących się z ich funkcjonowaniem. Przede wszystkim jednak preferencje podróżnych przebadano podczas badań jakościowych, przy zastosowaniu pogłębionych wywiadów kwestionariuszowych. Proces zbierania danych ilościowych został wówczas rozszerzony o ocenę oczekiwań, jakości usług i opinii podróżnych oraz diagnozę pełnego łańcucha podróży.

Rysunek 2 - Preferowany przez podróżnych środek transportu



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych