

Popularność połączenia kolejowego, w stosunku do regularnych kursów autobusowych, wynikała wprost z krótkiego czasu przejazdu oraz korzystniejszej ceny za bilet. Próby jakiegokolwiek modyfikacji rozkładu jazdy powodowały stanowcze protesty młodzieży dojeżdżającej do szkół w Żarach i Żaganiu. Średniodobowy potok pasażerski na odcinku Forst (Lausitz) – Żary wynosił w roku 2002 w obu kierunkach ponad 200 osób.

Wobec zmniejszenia środków, jakie co roku przeznaczane były przez ministra właściwego do spraw transportu na finansowanie połączeń przygranicznych, lokalne pociągi do stacji Forst (Lausitz) wytypowane zostały przez przewoźnika do likwidacji w pierwszej kolejności. Samorząd Województwa Lubuskiego, choć formalnie nie był organizatorem tego połączenia, w celu utrzymania ciągłości przewozów przeznaczył jeden z pierwszych czterech zakupionych autobusów szynowych do obsługi zagrożonych likwidacją pociągów. Połączenie, oprócz dostępu do sieci niemieckiej, pełniło po polskiej stronie funkcję użyteczności publicznej. Choć początkowo problemem był wjazd nowego taboru na tory niemieckie, to po wykonaniu wielu prób i testów Federalny Urząd Kolejowy (EBA) warunkowo dopuścił jeden pojazd do wjazdu na stację graniczną.

Zestawienie wyników badań frekwencji wykonanych w 2006 roku wykazuje, że z porannego pociągu do Żar korzystało w dni nauki szkolnej średnio ponad 80 pasażerów, natomiast w okresie wakacji o połowę mniej. Pociąg powrotny przewoził nieco mniej, bo średnio około 60 pasażerów, co należy tłumaczyć wcześniejszymi powrotami ze szkół innymi środkami transportu. Odjazd pociągu przed godziną 16 był zbyt późny dla uczniów kończących lekcje po 13 lub 14. Również na tym pociągu frekwencja spadała o połowę w okresie wakacji. Zdecydowanie niskie obłożenie miały pozostałe pociągi, których uruchamianie jest konieczne w celu zamknięcia obiegu taboru. W rozkładzie jazdy 2008/2009 wprowadzono całkiem nowe połączenie relacji Żagań – Cottbus, które stanowiło wykorzystanie lokomotywy spalinowej jadącej codziennie luzem w celu podjęcia pociągu Inter City relacji Hamburg – Kraków. Jedyne międzynarodowe pociągi kategorii Inter City przesunięto na tą linię już w 2002 roku z powodu pogarszającego się stanu dotychczasowej trasy wiodącej przez Zieloną Górę.

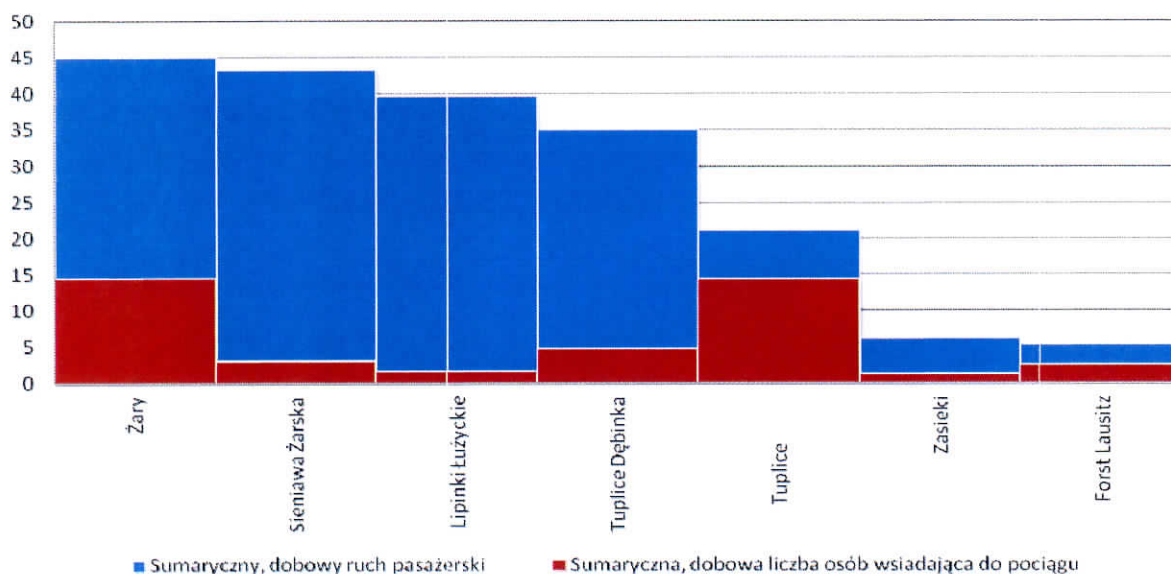
W kolejnych latach podejmowano próby przywrócenia większej ilości połączeń i w porozumieniu z województwem dolnośląskim wydłużenia części relacji do Legnicy. W ten sposób lokalne połączenie przygraniczne miało szansę rozwinąć się jako międzynarodowe i połączyć dwa województwa z Brandenburgią. Wobec braku zgody ministra właściwego ds. transportu na dofinansowanie nowych połączeń, a co więcej, ostateczną rezygnacją z dofinansowania istniejących jeszcze dwóch par pociągów, ponownie pojawiło się zagrożenie ich całkowitej likwidacji. Dofinansowanie pociągów przygranicznych z budżetu państwa zakończyło się pod koniec 2011 roku. Od tego momentu dwie pary pociągów relacji Żagań – Forst (Lausitz) organizowane są przez Marszałka Województwa jako pociągi wojewódzkie kursujące w strefie transgranicznej.

Do analizy aktualnej sytuacji przyjęto odcinek od stacji węzłowej w Żarach, natomiast pozostały odcinek Żary – Żagań został ujęty w ramach analizy odcinka Żary - Legnica. Jak już wspomniano, połączenia kolejowe w obecnej formie służą prawie wyłącznie dojazdowi do szkół i zakładów pracy w Żarach i Żaganiu oraz popołudniowym powrotom ze szkół. Badania frekwencji prowadzone regularnie w okresie 2006 – 2010 wykazują stałą popularność porannego pociągu do Żagania, przy czym dominuje udział pasażerów w ruchu krajowym od stacji Tuplice. Spadek frekwencji w popołudniowym pociągu zanotowano dopiero po przesunięciu jego godziny odjazdu na późniejszą porę, co stanowiło realizację

lokalnych postulatów dotyczących skomunikowania z pociągiem jadącymi z Legnicy. Choć komunikację na trasie Żary – Tuplice zapewniało dwóch przewoźników drogowych, mieszkańcy nadal chętniej wybierali pociąg ze względu na korzystniejszą taryfę i czas przejazdu. Z tego względu przywrócono utrwalone przez lata godziny kursowania, a próby zróżnicowania oferty dla różnych grup podróżnych przy uruchamianiu jedynie dwóch par pociągów okazały się niemożliwe do realizacji.

Drastyczny spadek frekwencji zanotowany w przeciągu lat 2011 – 2012 spowodowany został częstymi odwołaniami kursów przez operatora. Po definitywnym wycofaniu z eksploatacji składów wagonowych, które jeszcze w pierwszym kwartale 2010 roku wykorzystywano na tej trasie, do obsługi skierowano wyłącznie autobus szynowy. Wykorzystanie do obsługi tej trasy tylko jednego pojazdu, bez zapewnienia rezerwy zwiększyło ryzyko odwoływania kursów z przyczyn wyłącznie technicznych. Wprowadzanie w takich sytuacjach zastępczej komunikacji autobusowej uniemożliwiało dotrzymanie planowego rozkładu jazdy. Pomimo naliczania kar umownych operatorowi, zdarzały się przypadki odwoływania pociągu bez wprowadzania przewozu zastępczego, szczególnie na kursie wczesno-porannym, kiedy dostępność pojazdów lokalnych przewoźników drogowych jest ograniczona. Brak pewności przewozu oraz wprowadzenie konkurencyjnych kursów przez przewoźnika drogowego spowodowały stopniową rezygnację większości mieszkańców korzystających dotąd z transportu kolejowego. Spośród osób nadal korzystających kolei największą liczbę podróżnych odprawia się nadal ze stacji Żary i Tuplice (około 35%) oraz Tuplice Dębinka (11%).

Rysunek 34 - Sumaryczny potok podróżnych na odcinku Żary – Forst (Lausitz) w roku 2012



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań frekwencji w pociągach regionalnych

Najczęściej wybierane relacje w obu kierunkach w roku 2012 obejmowały przejazdy w ilości 5,3 tys. na trasie Tuplice – Żary z czego 66,3% na podstawie biletów miesięcznych. Pomimo spadku ilości pasażerów spowodowanego brakiem pewności przewozu, kolej ma na tej trasie nadal istotną przewagę pod względem czasu przejazdu. Pociąg pokonuje odcinek Tuplice - Żary w 21 minut podczas gdy autobus potrzebuje na to co najmniej 45 minut. Odzyskanie pasażera wymagać będzie poprawy regularności kursowania oraz przeprowadzenia działań promocyjnych.

Żary – Żagań – Małomice – Legnica

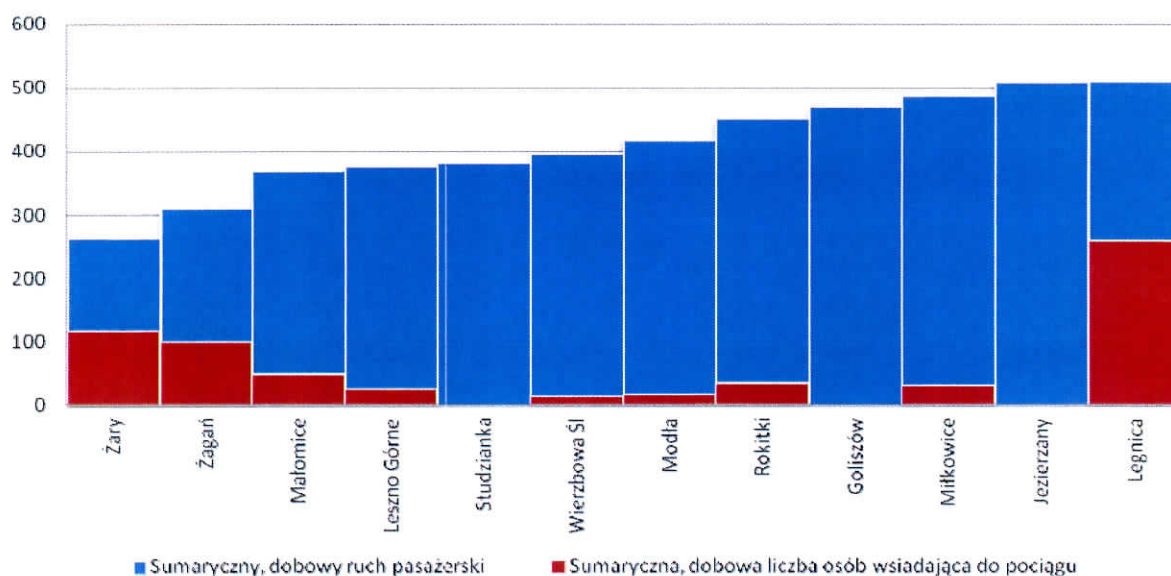
Południowa część województwa lubuskiego bezpośrednio granicząca z województwem dolnośląskim charakteryzuje się rozbudowaną siecią linii kolejowych o znaczeniu lokalnym i regionalnym. Większość z tych linii skupiona jest na stacji węzłowej w Żaganiu, która jest węzłem siedmiokierunkowym. W roku 2014 wyjazd ze stacji Żagań możliwy był wyłącznie w kierunku Żar, Jankowy Żagańskiej, Głogowa i Legnicy, przy czym ruch pociągów pasażerskich prowadzono tylko w kierunku Żar i Legnicy. Regres lokalnych połączeń kolejowych zapoczątkowany w latach 90. doprowadził do stanu, w którym Żagań stał się jedynie stacją pośrednią dla pociągów relacji Żary – Legnica. Podejmowane przez Województwo Lubuskie inicjatywy reaktywacji przewozów od Żagania w kierunku Głogowa zostały zawieszono z powodu bardzo niskich prędkości obowiązujących na tym odcinku.

Oferta połączeń regionalnych w kierunku Legnicy obejmowała w latach 1995 – 2005 maksymalnie 4 pary pociągów, z których tylko dwa kursowały bezpośrednio z Żar. Jednym z nich był pociąg relacji Żary – Wrocław cieszący się dużą popularnością wśród studentów wrocławskich i legnickich uczelni. Przez szereg lat był to jednak pociąg pospieszny. Część pociągów osobowych kończyła bieg w Żaganiu, co nie było dobrym rozwiązaniem, zważywszy na potrzeby komunikacyjne sąsiedniego miasta Żary o większej liczbie ludności. Choć infrastruktura żagańskiej stacji jest wielokrotnie bardziej rozbudowana i nowocześniejsza od istniejącej w Żarach, to jednak usytuowanie żarskiego dworca jest zdecydowanie atrakcyjniejsze dla podróżnych. Dworzec w Żaganiu leży na samym skraju miasta, wręcz na jego peryferiach, natomiast Żary posiadają dworzec w samym centrum. Dodatkowym atutem żarskiego dworca kolejowego jest bliskie sąsiedztwo dworca autobusowego, co zostało uwzględnione w Planie krajowym jako potencjalne miejsce do utworzenia zintegrowanego węzła przesiadkowego. O możliwym potencjale przewozowym miasta Żary świadczy liczba ludności – ok. 39,3 tys. osób to jest o 12,6 tys. więcej niż w Żaganiu. Dworzec w Żaganiu wymaga powiązania z komunikacją miejską.

Rozwój oferty przewozowej był ograniczany kosztami eksploatacji taboru, gdyż wszystkie pociągi zestawiano z lokomotyw spalinowych i wagonów, dla których zaplecze techniczne znajduje się w Żaganiu. W przypadku uruchamiania pociągu od stacji Żary konieczne było zatem codzienne podsyłanie próżnego składu, co generowało dodatkowe koszty. Przykładowo, skład pociągu Żary – Wrocław, uruchamianego ze stacji początkowej po godzinie 5 rano, musiał odpowiednio wcześniej przyjechać z Żagania. Takie przyjazdy generowały wyłącznie koszty, bo chętnych na przejazdy koleją pomiędzy sąsiednimi miastami nie było zbyt wielu. Dopiero w miarę sukcesywnych dostaw nowego lekkiego taboru zamawianego przez województwo lubuskie, możliwe było wdrażanie nowych rozwiązań organizacyjnych, które przyniosły istotne oszczędności. Choć zaplecze techniczne dla nowych pojazdów pozostało w Żaganiu, to zamiana tradycyjnych składów wagonowych na lekkie spalinowe zespoły trakcyjne pozwoliła obniżyć koszty eksploatacyjne. Ograniczenie kosztów było na tyle istotne, że uzyskane w ten sposób oszczędności umożliwiły w roku 2009 wprowadzanie dodatkowych połączeń relacji Żary – Legnica – Żary, których łączna ilość wzrosła wówczas do 5 par. Z uwagi na zwiększony potok pasażerski na dolnośląskim odcinku i konieczność obsługi innych tras na terenie województwa lubuskiego nie zdecydowano się wówczas na wydłużenie kursu bezpośrednio do Wrocławia. Rekompensatą był wzrost ilości skomunikowań w Legnicy z zapewnieniem dogodnej przesiadki przy jednym peronie.

Zdecydowaną poprawę oferty zaplanowano w ramach rozkładu jazdy 2010/2011, gdzie przewidziano kursowanie ośmiu par pociągów, w tym dwie pary w relacji bezpośredniej Legnica – Forst (Lausitz). Wobec braku dofinansowania ze strony ministra właściwego ds. transportu dla pociągów w relacji międzynarodowej, ofertę w krótkim czasie ograniczono pozostawiając 6 par pociągów. Istotną zmianą była również obsługa części pociągów przez nowego przewoźnika – Koleje Dolnośląskie SA. Z uwagi na fakt, że część linii kolejowej znajduje się na terenie województwa dolnośląskiego należało wprowadzić kompromisowe rozwiązania uwzględniające obsługę potoków pasażerskich zarówno w kierunku Żar jak i Legnicy. Uzgodniono zatem podział pracy eksploatacyjnej pomiędzy podmiotem wewnętrznym województwa dolnośląskiego, a dotychczasowym operatorem na tej trasie czyli spółką Przewozy Regionalne. Ta forma współpracy jest kontynuowana przez kolejne edycje rozkładu jazdy.

Rysunek 35 - Sumaryczny potok podróżnych na odcinku Żary – Legnica w roku 2012



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań frekwencji w pociągach regionalnych

Analiza potoków pasażerskich wskazuje na ciężenie przewozów w kierunku Legnicy, co jest zrozumiałe wobec wielkości tego niegdyś wojewódzkiego miasta. Legnica liczy ok. 102, 7 tys. mieszkańców i jest trzecim, co do wielkości (po Wrocławiu i Wałbrzychu) miastem w województwie dolnośląskim. Ponadto jest regionalnym ośrodkiem akademickim, w którym znajduje się 7 uczelni wyższych. Tym niemniej liczba osób wsiadających do pociągów na tej trasie w samej Legnicy jest porównywalna do łącznej liczby osób wsiadających w Żarach i Żaganiu. Poza małymi miejscowościami, których większość znajduje się na terenie województwa dolnośląskiego, zauważalny udział w ilości podróżnych na terenie województwa lubuskiego generuje miasto Małomice (ok. 3,6 tys. mieszk.) oraz wieś Leszno Górne (ok. 1,6 tys. mieszk.), która nie jest typową wsią rolniczą, o czym może świadczyć historia tej miejscowości nierozzerwalnie związana z hutnictwem oraz miejscową garbarnią.

Informacje na temat sprzedaży biletów jednoznacznie wskazują na istotne znaczenie tej trasy w przejazdach do Wrocławia, co uzasadnia dążenie do wydłużania relacji bezpośrednich poza Legnicę. Takie relacje wprowadzają stopniowo Koleje Dolnośląskie SA, dzięki czemu wzrost podróżnych był na

tyle duży, że uzasadniał zastosowanie w szczytowych okresach podwójnych zestawów dwuczłonowych. Po wprowadzeniu relacji bezpośrednich Żary – Wrocław – Żary część kursów drogowych przewoźników komercyjnych została wycofana. Na początku roku 2014 przewoźnik drogowy uruchamiał jeszcze trzy komercyjne kursy relacji Żary – Wrocław. Terminy ich kursowania zostały dostosowane do wzmożonych potoków studenckich występujących w skrajne dni tygodnia.

Tab. 15 – Najczęściej obsługiwane relacje w kierunku tam i z powrotem na odcinku Żary – Legnica w roku 2012

relacja	pasażerowie w tys.	udział w przejazdach na podstawie biletów okresowych
Żary - Wrocław Gł.	41,0	21,2%
Żagań - Wrocław Gł.	28,9	9,0%
Żary - Legnica	6,6	7,7%
Małomice - Żagań	6,2	44,9%
Żagań - Zielona Góra	5,7	45,2%
Małomice - Żary	5,0	55,4%
Żagań - Legnica	4,4	14,9%
Małomice - Wrocław Gł.	4,1	0,0%
Leszno Górne - Legnica	4,1	24,8%
Żary - Żagań	3,8	24,3%
Leszno Górne - Żagań	3,2	78,8%
Małomice - Legnica	2,0	10,4%
razem	114,9	22,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy struktury biletowej

Pomimo ograniczenia prędkości na znacznym odcinku do 50km/h, czas przejazdu pociągu osobowego w relacji Żary – Wrocław jest nadal atrakcyjniejszy od oferowanego czasu przejazdu przez przewoźników drogowych. W rozkładzie jazdy 2013/2014 czas ten wynosił około 2,5 h, natomiast przejazd autobusem pospiesznym zajmuje w tej relacji co najmniej 4h. Oferta regionalna jest szczególnie istotna dla miejscowości Małomice i Leszno Górne, gdzie kolej stanowi tam obecnie podstawowy środek transportu.

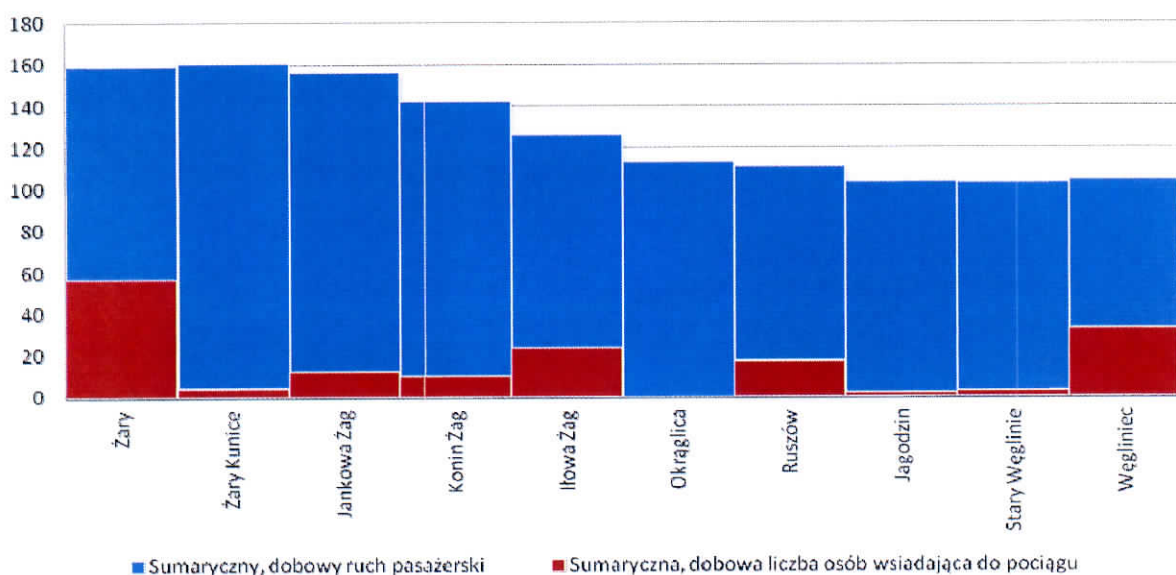
Żary – Węglińiec

Węglińiec to miasto w powiecie zgorzeleckim leżące na terenie województwa dolnośląskiego. Choć liczba mieszkańców wynosi nieco ponad 3 tys. to o potencjale tego miejsca stanowi ulokowanie stacji węzłowej. Dla mieszkańców województwa lubuskiego linia kolejowa prowadząca do Węglińca stanowi najkrótsze połączenie z miejscami atrakcyjnymi turystycznie na terenie Dolnego Śląska oraz większymi miastami w tym regionie jak Lubań, Zgorzelec czy Jelenia Góra. Poprzez skomunikowana w Węglińcu istnieją również alternatywne połączenia z Wrocławiem oraz możliwość dojazdu do Görlitz, skąd istnieje już wiele atrakcyjnych połączeń obejmujących kraj związkowy Saksonia. Przede wszystkim jednak regionalne połączenia na tej trasie umożliwiają szybki dojazd z położonej na południowym krańcu województwa lubuskiego Iłowy (ponad 4 tys. mieszk.) do Żar i Zielonej Góry. Atutem połączenia kolejowego jest korzystniejszy układ linii kolejowej w stosunku do przebiegu dróg w tym rejonie.

Oferta kolei regionalnej obejmowała w latach 1995 – 2002 maksymalnie 4 pary pociągów osobowych, a w końcowym okresie były to tylko 3 pary. Relacje pociągów obejmowały lokalne kursy do Żagania przez Żary oraz bezpośrednie połączenie Zielona Góra – Jelenia Góra. Ograniczenia kosztów funkcjonowania połączeń pasażerskich obsługiwanych trakcją spalinową doprowadziły do całkowitego zawieszenia połączeń na tym odcinku w okresie od października 2002 do grudnia 2006. Przed zawieszeniem przewozów średni dobowy potok pasażerski wynosił na tej linii 270 osób.

Reaktywację połączeń umożliwił dopiero zakup przez Samorząd Województwa Lubuskiego nowego pojazdu, który skierowano między innymi do obsługi tej trasy. Od roku 2006 wszystkie pociągi zestawiane są już z nowego taboru, przy czym ograniczony park taborowy województwa lubuskiego uniemożliwiał rozszerzenie oferty o nowe połączenia. Choć początkowo ofertę planowano głównie pod kątem zapewnienia dojazdów do Żar, to w wyniku zacieśnionej współpracy z województwem dolnośląskim doprowadzono w edycji rozkładu jazdy 2008/2009 do uruchomienia czterech par bezpośrednich pociągów Jelenia Góra – Zielona Góra. Powodowało to jednak konieczność udostępniania operatorowi taboru stanowiącego własność województwa dolnośląskiego, który zawierał odrębną umowę na obsługę właściwego dla swojego obszaru odcinka. W momencie przekazania przez województwo dolnośląskie całego taboru spalinowego podmiotowi wewnętrznemu, organizacja przewozów na tej trasie uległa zasadniczej zmianie. Obsługa taborem województwa dolnośląskiego obejmowała w latach 2010 - 2014 wyłącznie odcinek Węgliniec – Żary, przy czym uzgodniono pozostawienie jednej pary pociągów Zielona Góra – Jelenia Góra, która kursuje w dni wolne od pracy. Popularność tego połączenia w konkretne dni tygodnia omówiono przy analizie odcinka Zielona Góra – Żary i także w tym przypadku wnioski są analogiczne. Analiza potoków pasażerskich wskazuje na wyraźneciążenie przewozów w kierunku Żar. Przywrócenie codziennych kursów w relacji Jelenia Góra – Zielona Góra jest w dużej mierze uzależnione od możliwości obiegowania taboru kolejowego u operatorów po obu stronach.

Rysunek 36 - Sumaryczny potok podróżnych na odcinku Żary – Węgliniec w roku 2012



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań frekwencji w pociągach regionalnych

Leszno – Wschowa – Głogów

Linia komunikacyjna o długości 45 km prowadzi przez obszar trzech województw, przy czym najdłuższy 18-kilometrowy fragment przebiega przez województwo lubuskie. Z uwagi na fakt, że jest to środkowy odcinek linii, pociągi były dotąd zamawiane i uruchamiane z terenu sąsiednich województw, tj. dolnośląskiego i wielkopolskiego. Jeszcze pod koniec lat 90. kursowały tędy pociągi w relacjach Leszno – Forst, Tuplice – Krotoszyn, Ostrów Wlkp. – Żary oraz nocny pociąg Żagań – Warszawa jadący przez Zieloną Górę. Po zawieszeniu połączeń osobowych w kierunku Żagania pozostałe pociągi zaczęto ograniczać do lokalnej wahadłowej relacji Leszno – Głogów – Leszno.

W roku 2007 pojawiało się na tej trasie połączenie bezpośrednie do Zielonej Góry, uruchamiane przy ścisłej współpracy organizatorów po stronie województw wielkopolskiego i lubuskiego, którzy uzgodnili powiązanie dwóch odrębnych relacji wojewódzkich na stacji Wschowa. Z uwagi na brak elektryfikacji, do obsługi tej trasy przeznaczano składy wagonowe z lokomotywa spalinową, a w późniejszym okresie autobusy szynowe. Obsługę taborową dla tych połączeń zapewniało każdorazowo kolejowe zaplecze techniczne istniejące w Lesznie.

Specyficzny układ linii przebiegający przez trzy województwa sprawiał, że pociągi w różnych latach kwalifikowano jako międzywojewódzkie lub regionalne w zależności od zapisów oraz interpretacji ustawy o transporcie kolejowym. Było to istotne dla określenia właściwego organizatora, który zamawiał i bezpośrednio finansował te przewozy. Pociągi na tej trasie do końca 2008 roku były organizowane przez ministra właściwego do spraw transportu, a przewoźnik otrzymywał dotację z budżetu państwa, po czym organizację połączeń przejęły samorządy województw. W roku 2011 umową o świadczenie usług publicznych objęto 5 par pociągów Leszno – Głogów kursujących codziennie oraz jedną parę pociągów Leszno – Wschowa kursującą w dni robocze. Obsługę taborową całorocznie zapewniały stacjonujące w Lesznie autobusy szynowe udostępniane przez Województwo Wielkopolskie.

Rysunek 37 - Schemat przebiegu odcinka linii nr 14 przez trzy województwa



Od zmiany rozkładu jazdy w grudniu 2011 roku Województwo Wielkopolskie wycofało z tej trasy swój tabor i przekazało podmiotowi wewnętrznemu do obsługi innych linii na swoim obszarze. Województwo Wielkopolskie pomimo rezygnacji z udostępniania własnych szynobusów na tej trasie, nie wykluczyło jednak możliwości dofinansowania linii na odcinku wielkopolskim w przypadku zastosowania pojazdów należących do innego województwa lub przewoźnika kolejowego.

Z uwagi na fakt, że zarówno początek, jak i koniec tej trasy znajduje się poza granicami województwa lubuskiego objęcie organizacją całej linii okazało się problematyczne. Podczas negocjacji warunków umowy przewoźnik poinformował, że nie posiada technicznych możliwości obsługi linii Leszno – Głogów. Nie ma takiej możliwości również w przypadku wykorzystania taboru udostępnianego przez Województwo Lubuskie, gdyż najbliższe punkty obsługi tych pojazdów znajdują się w Żaganiu i Rzepinie. Ustalono również, że na terenie województwa dolnośląskiego najbliższe zaplecze znajduje się w Legnicy oddalonej o ponad 60km od Głogowa. Choć istniałaby możliwość wykorzystania lokomotywy spalinowej z wagonem do realizacji przewozów pasażerskich na tym odcinku, to w przypadku zastosowania tego rodzaju taboru, koszt kursowania pociągu będzie wyższy i obniży rentowność połączenia.

Przeprowadzona analiza wykazała, że średnia liczba pasażerów w jednym kursie pociągu wynosiła w ostatnim okresie od około 10 do maksymalnie 30 osób, co potwierdziła również niezależna kontrola w pociągach przeprowadzona w październiku 2011r. przez organizatora na obszarze województwa dolnośląskiego. Na poszczególnych kursach liczba osób nie przekraczała nawet 5 osób. Tak niska frekwencja wskazuje, że ruch podróżnych na przedmiotowej linii miał charakter okazjonalny. Natomiast ruch regularny ze Wschowy i okolic w kierunku Głogowa i Leszna odbywa się regularną komunikacją autobusową. Ogólnodostępne połączenia autobusowe obejmowały w roku 2014 ponad 50 połączeń na dobę ze Wschowy do Leszna, a w kierunku Głogowa ponad 40.

Odcinki transgraniczne

Województwo lubuskie graniczy z Republiką Federalną Niemiec na długości 195,6 km, w tym na większej długości z krajem związkowym Brandenburgia. Od przełomu społeczno-gospodarczego 1989/1990 i związanego z nim otwarciem granic, obserwuje się między Polską a Niemcami wzrost zainteresowania przejazdami. Początek rozważań dotyczących transgranicznego rozwoju publicznego transportu zbiorowego pomiędzy regionem Berlin/Brandenburgia, a polskimi województwami przygranicznymi sięga roku 2001. Jeszcze przed wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej, z uwagi na wzrastające zainteresowanie obywateli po obu stronach granicy przejazdami do sąsiedniego kraju, nawiązano transgraniczną współpracę partnerską mającą na celu poprawę oferty przewozowej pomiędzy obydwoma państwami. Postępująca integracja europejska, skutkująca włączeniem Polski pod koniec 2007 roku do obszaru obowiązywania Traktatu z Schengen sprzyja swobodnej wymianie potoków pasażerskich. Pełne otwarcie rynków pracy w 2011 roku doprowadziło natomiast do zwiększenia liczby osób podróżujących do pracy w niemiecko-polskim obszarze przygranicznym.

W samych Niemczech od połowy lat 90. publiczny transport zbiorowy realizowany koleją jest traktowany priorytetowo, dzięki czemu regionalne połączenia kolejowe przeszły prawdziwy renesans. Nowoczesny tabor, mnogość połączeń i bogata oferta taryfowa sprawiły, że coraz więcej ludzi korzysta z przyjaznych środowisku i bezpiecznych połączeń kolejowych. Od 1996 roku za rodzaj i zasięg regionalnych pasażerskich połączeń kolejowych odpowiedzialne są poszczególne kraje związkowe, w tym również

sąsiednia Brandenburgia i Saksonia. W celu optymalnej organizacji publicznego transportu zbiorowego uporządkowano stosunki pomiędzy władzą regionalną a przewoźnikami, tworząc warunki konkurencji regulowanej. Odbywa się to przy zapewnieniu solidnych podstaw finansowania przewozów, gdyż również na niemieckim rynku same wpływy z biletów nie są w stanie zagwarantować utrzymania połączeń. Brandenburgia otrzymuje co roku od państwa tzw. środki regionalne, które mogą zostać wykorzystane wyłącznie na publiczny transport ograniczony zasięgiem przewozu. Środki są zatem przeznaczane na zamówienia dotyczące transportu kolejowego, w tym na inwestycje infrastrukturalne i zakup nowoczesnych pojazdów. System zamówień można uznać za wzorcowy, gdyż obejmuje kontrakty wieloletnie, dla których przetargi rozstrzygane są na kilka lat przed planowanym rozpoczęciem przewozów. Ma to związek z koniecznością zamawiania odpowiedniego taboru przez przewoźnika, gdyż model zamówień stosowany w Brandenburgii nie obejmuje zakupu taboru przez organizatora przewozów. Koszt zakupu pojazdów jest jednak uwzględniany w rekompensacie udzielanej wybranemu operatorowi. Połączenia dalekobieżne funkcjonują na zasadach komercyjnych, a państwo uczestniczy wyłącznie w finansowaniu inwestycji infrastrukturalnych w krajowej sieci kolejowej.

Różne formy organizacji publicznego transportu zbiorowego w Niemczech i Polsce wymusiły na organizatorach po obu stronach wypracowanie modelu współpracy, który umożliwił wspólne określanie potrzeb przewozowych, ustalanie wspólnych linii komunikacyjnych oraz wybór operatora dla tych linii.

Partnerem po niemieckiej stronie dla polskiego organizatora przewozów w strefie transgranicznej jest utworzony w 1996 roku Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) (*Związek Komunikacyjny Berlin-Brandenburgia*) – spółka zrzeszająca przewoźników transportu publicznego z Berlina i Brandenburgii. Jej właścicielami są landy Berlin i Brandenburgia oraz 18 miast Brandenburgii.

Już w roku 2001 Związek Komunikacyjny Berlin-Brandenburgia wyraził zainteresowanie intensyfikacją współpracy z województwem lubuskim, czego efektem było stworzenie gremium koordynującego oraz zdefiniowanie zintegrowanej oferty przewozowej na najważniejszych osiach komunikacyjnych, które służą połączeniom pomiędzy ważniejszymi centrami gospodarczymi i demograficznymi po obu stronach. Wówczas rozpoczęto długotrwałą współpracę w dziedzinie zagadnień przewozowych pomiędzy właściwymi organizatorami po stronie polskiej jak i niemieckiej. Pierwszymi badaniami objęto wybrane transgraniczne odcinki kolejowych:

- Berlin - Kostrzyn - Gorzów Wlkp. - Krzyż
- Berlin - Frankfurt (Oder) - Rzepin - Zielona Góra
- Zielona Góra - Guben - Cottbus
- Cottbus - Forst - Żary - Żagań

Ówczesna oferta przewozowa pomiędzy Województwem Lubuskim a krajem związkowym Brandenburgia nie różniła się znacząco od obecnej i uwidoczniała dysproporcje pomiędzy ilością połączeń na odcinku polskim i niemieckim. Krajowa oferta kolejowych połączeń regionalnych mających

znaczenie dla komunikacji transgranicznej była mocno ograniczona. Podczas gdy oferta na obszarze przygranicznym Brandenburgii zawierała co najmniej cykliczny rozkład jazdy z uregulowanym taktowaniem godzin odjazdu, rozkład jazdy pociągów na terenie Polski oparty był raczej na bieżącym zapotrzebowaniu i zawierał połączenia nieregularne.

Ważną rolę w rozwoju regionalnych przewozów transgranicznych odgrywa ich koordynacja z pozostałymi połączeniami krajowymi po obu stronach granicy. W tym celu oszacowano regionalne potencjały przewozowe na badanych odcinkach. Za podstawę posłużyły dane uzyskane od polskich, niemieckich i europejskich instytucji. Uwzględniono również dane strukturalne jak liczba mieszkańców regionu i tendencje migracyjne oraz dostępne dane dotyczące popytu na przewozy kolejowe³⁹. Choć pierwotnie badaniami planowano objąć również transport drogowy, to jednak problemem okazał się brak dostępu do danych przewoźników komercyjnych. Niezależnie od uzyskanych wyników, ówczesne projekty kończyły się na fazie koncepcyjnej, z uwagi na ograniczenia prawne w jakich funkcjonowało województwo lubuskie. Formalną przeszkodą w uruchomieniu takich połączeń były ograniczone kompetencje Samorządu Województwa, które kończyły się na organizacji i dotowaniu krajowych kolejowych przewozów pasażerskich. Połączenia mają natomiast charakter międzynarodowy i wszelkie ustalenia oraz decyzje w tym zakresie znajdowały się w kompetencjach rządowych.

W celu poprawy jakości i częstotliwości połączeń transgranicznych powołano w roku 2006 „Okrągły Stół Komunikacyjny”, w którym uczestniczą przedstawiciele województw Polski zachodniej oraz organów decyzyjnych w zakresie przewozów międzynarodowych. W roku 2010 został opracowany dokument „Osie regionów - wspólna przestrzeń transportowa” uwzględniający wspólne priorytety transportowe regionów przygranicznych. Poprzez powstałą w wyniku tych konsultacji mapę infrastruktury komunikacyjnej utworzono zarys regionu nadodrzańskiego z transgranicznej perspektywy. Za pomocą mapy stworzono transgraniczne ramy odniesienia, na podstawie których zwrócono uwagę na punkt widzenia regionów w zakresie możliwości ustalania priorytetów inwestycji infrastrukturalnych. Co istotne, wspólne spotkania robocze nie uchybiają oficjalnej współpracy prowadzonej w ramach Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej. Cykliczne spotkania gremium, na zmianę w Polsce i Niemczech, umożliwiły natomiast uzgodnienie aktualnych zadań w szczególności w polsko-niemieckim ruchu kolejowym. Efektem tych prac jest powstały w 2011 dokument diagnozujący pasażerski transport publiczny między Związkiem Komunikacyjnym Berlin-Brandenburgia i Polską zachodnią⁴⁰. Opiniodawcy oraz decydenci po obu stronach uzyskali szerokie i rzeczowe informacje o historii, teraźniejszości i oczekiwanych pozytywnych skutkach gospodarczych rozbudowy tras i poszerzenia oferty kolei. Wspólnym celem jest likwidacja białych plam w komunikacji szynowej między Berlinem i Brandenburgią oraz Polską w istniejących korytarzach, poprawa całej oferty dla pasażerów po obu stronach granicy oraz sformułowanie zaleceń dla dalszych działań. W tym samym roku w życie weszła ustawa PTZ dająca nowe kompetencje samorządom po polskiej stronie w zakresie organizacji połączeń w strefie transgranicznej.

Przez szereg lat od otwarcia granic ukształtowało się wiele połączeń międzynarodowych w tym głównie kolejowych. Dostępne statystyki ruchu na przejściach obejmują okres do 20 XII 2007r., w związku z włączeniem Polski do obszaru i Systemu Informacyjnego Schengen⁴¹. Przewiduje się jednak, że dzięki wzrostowi gospodarczemu w Polsce obydwa kraje staną się celem podróży do pracy.

Tab. 16 – Statystyki ruchu na przejściach granicznych w tysiącach osób

	2000	2002	2003	2006	2007
Kostrzyn – Kustrin-Kietz	289	322	419	205	225
Kunowice – Frankfurt (Oder)	1526	1252	1045	997	884
Gubin - Guben	11	4	-	-	-
Tuplice – Forst (Lausitz)	19	148	121	100	103

Źródło: Dane Głównego Urzędu Statystycznego

W listopadzie 2012 roku podpisano umowy o współpracy pomiędzy Polską a Niemcami w dziedzinie komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową. Przewozy kolejowe przez wspólną granicę państwową na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym, określonych w wykazie przedstawionym w załączniku do tejże umowy, są realizowane z zachowaniem prawa Unii Europejskiej. Na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym strony uzgodniły możliwość realizacji przewozów kolejowych na podstawie prawa wewnętrznego każdego z państw z uwzględnieniem wymogów technicznych i eksploatacyjnych zarządców infrastruktury. Obecnie połączenia przygraniczne spełniają również funkcje komunikacji w regionie, przy czym dla województwa lubuskiego najistotniejsze są połączenia kolejowe realizowane przez odcinki transgraniczne Kostrzyn – Kustrin-Kietz, Rzepin – Frankfurt (Oder), Tuplice – Forst (Lausitz) oraz planowane Gubin – Guben.

Kostrzyn – Küstrin-Kietz

Połączenie z wykorzystaniem transgranicznego odcinka Kostrzyn – Küstrin-Kietz jest obecnie najbardziej zdiagnozowane po polskiej i niemieckiej stronie, o czym może świadczyć ilość opracowań i analiz na ten temat. Przerwana granicą państw dawna magistrala kolejowa, funkcjonuje obecnie w ruchu regionalnym odrębnie na odcinku polskim i niemieckim. Oferta przewozowa na odcinku niemieckim obejmuje wahadłowe kursowanie 17 par pociągów w relacji Berlin Lichtenberg – Kostrzyn. Na odcinku polskim uruchamianych jest 9 par pociągów relacji Kostrzyn – Krzyż, z przedłużeniem dwóch pociągów do Poznania, co zostało opisane w ramach analizy tego odcinka. Pociągi niemieckie kursują wg cyklicznego rozkładu jazdy od godziny 5 rano do około 21 i w miarę możliwości są skomunikowane w Kostrzynie z pociągami regionalnymi, które odjeżdżają o różnych porach.

W roku 2013 w ramach prac Okrągłego Stołu Komunikacyjnego przeprowadzono ankiety w pociągach na niemieckim odcinku linii kolejowej⁴². Analiza tych danych pozwoliła uzyskać informacje na temat realizacji polsko-niemieckiej komunikacji transgranicznej na trasie Gorzów Wlkp. – Berlin. Związek Komunikacyjny Berlin-Brandenburgia był dotychczas w posiadaniu automatycznie generowanych

wyników dotyczących liczby podróżnych w pociągach, natomiast organizator po polskiej stronie opierał się na danych z bezpośredniego liczenia podróżnych. Część danych w tym zakresie pozyskano również z niezależnej analizy dotyczącej możliwości udroźnienia połączeń Krzyż – Kostrzyn⁴³.

Ustalono, że ponad połowa ankietowanych pasażerów to mieszkańcy dwóch największych miast w regionie - Gorzowa Wielkopolskiego i Kostrzyna. Miejsca zamieszkania pozostałych rozkładają się równomiernie w północnej części regionu, przy czym poza Witnicą i Drezdenkiem nie stwierdzono większej koncentracji pasażerów z miejscowości położonych wzdłuż odcinka linii po polskiej stronie. Drezdenko, w którym mieszka 2,7% podróżujących jest najbardziej na wschód wysuniętą miejscowością generującą znaczący ruch pasażerski. Większa część osób wsiadających w Kostrzynie bądź Küstrin-Kietz dojeżdża do tych stacji samochodami osobowymi. Podróżni deklarują jednak chęć rezygnacji z tego środka transportu, jeżeli możliwe byłoby dostanie się na stację kolejową za pomocą transportu publicznego. Istotna jest natomiast informacja na temat ilości osób dojeżdżających z Gorzowa Wlkp. do stacji Kostrzyn/Küstrin-Kietz, z których większość korzystała z samochodu, a tylko część z pociągu, gdyż sugeruje to niewystarczającą liczbę połączeń kolejowych na polskim odcinku lub brak skomunikowań. Pasażerowie, którzy preferują stację Küstrin-Kietz, znajdującą się tuż za granicą Polski zwracają uwagę na obowiązek zakupu dodatkowego biletu „granicznego”, który jest niewspółmiernie drogi i stanowi 35% wartości biletu miesięcznego na niemiecki odcinek. Za wyborem tego miejsca przemawia ponadto brak dostępnych miejsc parkingowych w Kostrzynie. Większość podróżnych z Gorzowa Wlkp. jeździ samochodem w towarzystwie: rodziny, przyjaciół bądź znajomych z pracy. Tylko 16% wszystkich ankietowanych korzystała z komunikacji kolejowej i tylko 2% z autobusów, aby dostać się na stację początkową. Dla 88% ankietowanych Berlin stanowi codzienne miejsce pracy, głównie w sektorze usługowym. Większość pasażerów to osoby dojeżdżające do pracy średnio 3-6 dni w tygodniu. Wśród tych pasażerów są również osoby z miejscowości bardziej oddalonych od granicy.

W kwestii komfortu sygnalizowane jest zwiększone obłożenie, przekraczające 100% na końcowym odcinku trasy do Berlina, co jest odbierane przez podróżnych jako obniżenie jakości usługi. Jest to sytuacja analogiczna do występującej po polskiej stronie i dotyczy kursów w porannym i popołudniowym szczycie przewozowym do największego miasta na trasie.

Ponad połowa ankietowanych posiada bilet miesięczny, przy czym zwrócono uwagę na cenę biletu granicznego pomiędzy Küstrin-Kietz a Kostrzynem, która jest w porównaniu do ceny biletu miesięcznego oraz ilości pokonanych kilometrów nieproporcjonalnie wysoka. Wskazuje to na konieczność weryfikacji obowiązujących taryf oraz ich integrację po obu stronach granicy. Często stosowaną praktyką wydaje się zamienne korzystanie przez dwie osoby z tego samego biletu miesięcznego. Bilety Brandenburg-Berlin-Ticket oraz Gorzów-Ticket nie miały w analizowanym czasie dużego udziału (poniżej 10% dla każdego typu biletu) i wykorzystywane są tylko przez pasażerów, którzy podróżują do Berlina średnio raz lub dwa razy w tygodniu. Oferta specjalna wdrożona na odcinku Gorzów Wlkp. – Berlin obejmuje, oprócz przejazdu koleją na całej trasie, również przejazdy komunikacją miejską w obu miastach. Wprowadzenie wspólnego biletu było możliwe dzięki współpracy przewoźników kolejowych i organizatorów komunikacji miejskiej po obu stronach granicy. Oferta stanowi element promocji wymiany turystycznej między województwem lubuskim a Berlinem i Brandenburgią.

Rzepin – Frankfurt (Oder)

Istniejące w 2014 roku połączenia kolejowe w ruchu pasażerskim obejmują cztery międzynarodowe pociągi kategorii Intercity w relacjach Warszawa – Berlin – Warszawa oraz jeden relacji Gdynia – Berlin – Gdynia. Do końca roku 2012 funkcjonowało jedyne połączenie międzynarodowe kategorii osobowej relacji Poznań – Frankfurt (Oder) – Poznań. Organizatorem tych połączeń jest minister właściwy ds. transportu, co opisano w ramach analizy odcinka Frankfurt (Oder) - Zbąszynek. W ruchu regionalnym organizowanym przez Marszałka Województwa granicę przekraczają dwie pary pociągów osobowych relacji Zielona Góra – Frankfurt (Oder) – Zielona Góra. Pociągi z Zielonej Góry są skomunikowane na stacji Frankfurt (Oder) z pociągami linii regionalnej RE1 kursującymi wahadłowo w relacji Cottbus - Frankfurt (Oder) - Berlin - Magdeburg Hbf.

Celem współpracy długoterminowej z VBB w tym zakresie jest polepszenie warunków podróżowania pomiędzy Berlinem a Zieloną Górą. Na początek zaplanowano dążyć do optymalizacji już istniejących połączeń z przesiadkami, w celu późniejszego uruchomienia połączenia bezpośredniego. Jedną z możliwości poprawy sytuacji komunikacyjnej jest uruchomienie pociągu skomunikowanego z już istniejącymi połączeniami niemieckich ekspresów regionalnych, które kursują w taktie półgodzinnym. W tym celu wspólnie z przewoźnikami po stronie polskiej i niemieckiej opracowano projekt poprawy połączenia kolejowego Berlin – Zielona Góra. Przewoźnik niemiecki DB Regio udostępnił spółce Przewozy Regionalne swoje pojazdy serii VT646, które uzyskały dopuszczenie Urzędu Transportu Kolejowego do poruszania się po torach w Polsce. Pojazdy zastąpiły wysłużone składy wagonowe, które dotychczas wykorzystywane były do obsługi połączenia Zielona Góra – Rzepin – Frankfurt (Oder). Z uwagi na różnice w systemie zasilania sieci trakcyjnej w obu krajach, na stacji w Rzepinie konieczna była każdorazowa zmiana lokomotywy z elektrycznej na spalinową. Pojazd niemiecki umożliwił przejazd bez dodatkowych operacji w Rzepinie i obsługiwany jest w całej relacji przez polskiego operatora.

Fot. 4 - Pojazd serii VT646 obsługujący połączenie Zielona Góra – Frankfurt (Oder)



Rozkład jazdy został optymalizowany tak, aby skrócić do minimum czas na przesiadkę. Słabą stroną oferty jest wydłużony czas przejazdu na odcinku Zielona Góra – Rzepin spowodowany ograniczeniem prędkości do 30km/h z powodu stanu infrastruktury pomiędzy Nietkowicami a Bytnicą. W efekcie czas przejazdu do Frankfurtu (Oder) wynosi 1h 50min, gdzie pozostały odcinek do Berlina pociąg pokonuje w niecałą godzinę. Sytuacja ma ulec poprawie po zakończeniu remontu całego odcinka do Rzepina.

Specjalna oferta taryfowa przeznaczona jest dla osób podróżujących do niemieckich miejscowości, położonych w strefie przygranicznej, która obowiązuje do 120 km po stronie niemieckiej oraz dodatkowo w relacjach, wykraczających poza tę strefę, tj. od granicy we Frankfurcie nad Odrą do Poczdamu. Mając na względzie owocną współpracę pomiędzy przewoźnikami przy realizacji transgranicznych kolejowych przewozów pasażerskich i chęć dalszego ich rozwoju, zaproponowano rozszerzenie taryfy „stykowej” pomiędzy VBB i uzgodnionymi miejscowościami leżącymi poza obszarem taryfy VBB na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej o połączenie Berlin — Frankfurt(Oder) — Rzepin — Zielona Góra. Wprowadzenie atrakcyjnej oferty taryfowej, obejmującej połączenie Zielona Góra — Berlin, przyczynić się ma do wzrostu liczby przewożonych osób, wzrostu przychodów oraz zmniejszenia deficytu połączeń. Poprzez zwiększenie wymiany gospodarczej i kulturalnej wzmocniony zostanie także potencjał obydwu regionów nadgranicznych. Ponadto, rozważa się wprowadzenie biletów w krótszej relacji do/od Rzepina, co pozwoli uatrakcyjnić ofertę dla osób dojeżdżających z kierunku Poznania. Wyznaczenie udziałów stron w kosztach i przychodach zasadniczo nie powinno być niższe niż poziom cen w taryfie krajowej. Inicjatywa jest zgodna z kierunkami rozwoju, nakreślonymi w Białej Księdze Pasażerski transport publiczny między Związkiem Komunikacyjnym Berlin-Brandenburgia i Polską zachodnią. Zgodnie z tym dokumentem VBB, dąży do uatrakcyjnienia połączenia Zielona Góra — Frankfurt(Oder) poprzez wprowadzenie specjalnej oferty taryfowej, analogicznie jak w przypadku Szczecina i Gorzowa Wlkp. Wg danych VBB rocznie z połączenia korzysta ok. 40 tys. pasażerów, natomiast po wprowadzeniu nowej oferty przewiduje się wzrost nawet do 100 tys. pasażerów.

Tuplice – Forst (Lausitz)

Jak wykazano w analizie dla regionalnego odcinka Żagań – Forst (Lausitz), ograniczona do minimum oferta przewozowa na transgranicznym odcinku sprawiła, że udział przewozów w ruchu międzynarodowym jest znikomy. Skokowy wzrost przewozów zanotowany pomiędzy rokiem 2000 a 2002 wynikał z faktu wytrasowania tą drogą jedyne pociągu międzynarodowego kategorii Inter City relacji Kraków – Hamburg, który wcześniej kursował przez Rzepin. W roku 2014 to jedyne połączenie międzynarodowe wykorzystywane na tej trasie ograniczone już do relacji Wrocław – Hamburg.

Tab. 17 – Wzrost ruchu pasażerskiego na kolejowym przejściu granicznym Zasieki/Forst po przetrasowaniu połączenia Inter City w 2002 roku

Rok	2000	2002	2003
Ilość [tys.]	19	148	121

Źródło: Dane Głównego Urzędu Statystycznego

Wydłużający się czas jazdy pociągu łączącego duże ośrodki miejskie, w tym Wrocław z Berlinem rozpoczął międzynarodową debatę nad ogólnym stanem połączeń transgranicznych pomiędzy Polską a Niemcami. Z punktu widzenia województwa lubuskiego kluczową sprawą jest jednak fizyczny przebieg tej trasy. Z powodu niskich prędkości i długiego czasu przejazdu na odcinku Wrocław – Zielona Góra – Rzepin oraz na alternatywnej trasie przez Żary rozważane było skierowanie pociągów przez odcinek transgraniczny Węgliniec - Horka z pominięciem województwa lubuskiego. Modernizacje linii kolejowych z Berlina w kierunku Wrocławia to jedno z zadań wyznaczonych przez rządy obu krajów w programie współpracy ogłoszonym w roku 2011 z okazji 20. rocznicy podpisania Traktatu o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy. Strony potwierdziły wówczas, że są zdeterminowane, aby sfinalizować dwutorową rozbudowę odcinka kolejowego od polsko-niemieckiej granicy przez Horkę do Hoyerswerdy, łącznie z jego elektryfikacją i rozbudową kolejowego mostu granicznego w Horce ⁴⁴.

Ze względu na układ sieci kolejowej, możliwe są różne warianty przebiegu połączenia międzynarodowego Berlin – Wrocław. Obecnie jedyny pociąg tej relacji kursuje przez Żary – Forst – Cottbus, jednak zgodnie z Planem krajowym po remoncie infrastruktury na odcinku Głogów – Rzepin ma on zostać skierowany przez Zieloną Górę. Strona niemiecka zwraca jednak uwagę na bardzo dużą ilość pociągów na odcinku Frankfurt (Oder) – Berlin w związku z czym preferuje południową trasę przez Cottbus. Z Cottbus do Polski pociąg może jechać zarówno przez Forst (Lausitz) i województwo lubuskie jak również przez Horkę z pominięciem województwa lubuskiego. Należy jednak pamiętać, że po stronie niemieckiej przewozy międzynarodowe kursują na zasadach komercyjnych. Jeżeli zatem odcinek od Forst (Lausitz) w kierunku Żar nie zostanie przez stronę polską zmodernizowany do minimalnych parametrów umożliwiających utrzymanie atrakcyjnego czasu jazdy, to może okazać się, że przewoźnik który uruchamia obecnie pociąg Wrocław – Berlin skieruje go inną trasą.

Tab. 18 – Warianty przebiegu trasy Wrocław – Berlin

Stacje pośrednie	Przejście	Odległość Wrocław – Berlin [km]
Legnica, Żagań, Żary	Tuplice / Forst	329
Legnica, Żagań, Lubsko	Gubinek / Guben ^b	331
Głogów, Zielona Góra	Rzepin / Frankfurt O.	335
Legnica, Węglińiec,	Węglińiec / Horka	348
Legnica, Węglińiec, Żary	Tuplice / Forst	354
Legnica, Węglińiec	Zgorzelec / Goerlitz	375

Źródło: PKP PLK⁴⁵

Skierowanie pociągu międzynarodowego przez Zieloną Górę z pewnością jest korzystne dla dużej części populacji województwa lubuskiego, jednak nie powinno umniejszać roli regionalnej jaką upatruje się w trasie prowadzącej przez Żagań, Żary, Forst (Lausitz). Linia rozpatrywana jest w kategorii ruchu regionalnego prowadzonego w strefie transgranicznej oraz jako alternatywna trasa dla ruchu międzynarodowego. Ilość połączeń regionalnych na odcinku Forst (Lausitz) – Cottbus obejmuje kursowanie osiemnastu par pociągów uruchamianych w takcie godzinnym od 4³³ do 21³³. Oferta regionalna na polskim odcinku Żagań – Forst (Lausitz) obejmuje jedynie dwie pary pociągów, które są ze sobą skomunikowane. Pierwszy pociąg z Żagania wyjeżdża o godzinie 5³⁸, co umożliwia dojazd do Berlina na godzinę 9:24. Powrót z Berlina tą samą drogą możliwy jest o godzinie 14³⁵.

Fot. 5 – Skomunikowanie pociągów polskiego i niemieckiego operatora na stacji Forst (Lausitz)



^b Przejazd tą trasą jest niemożliwy bez odtworzenia infrastruktury na odcinku Lubsko – Guben

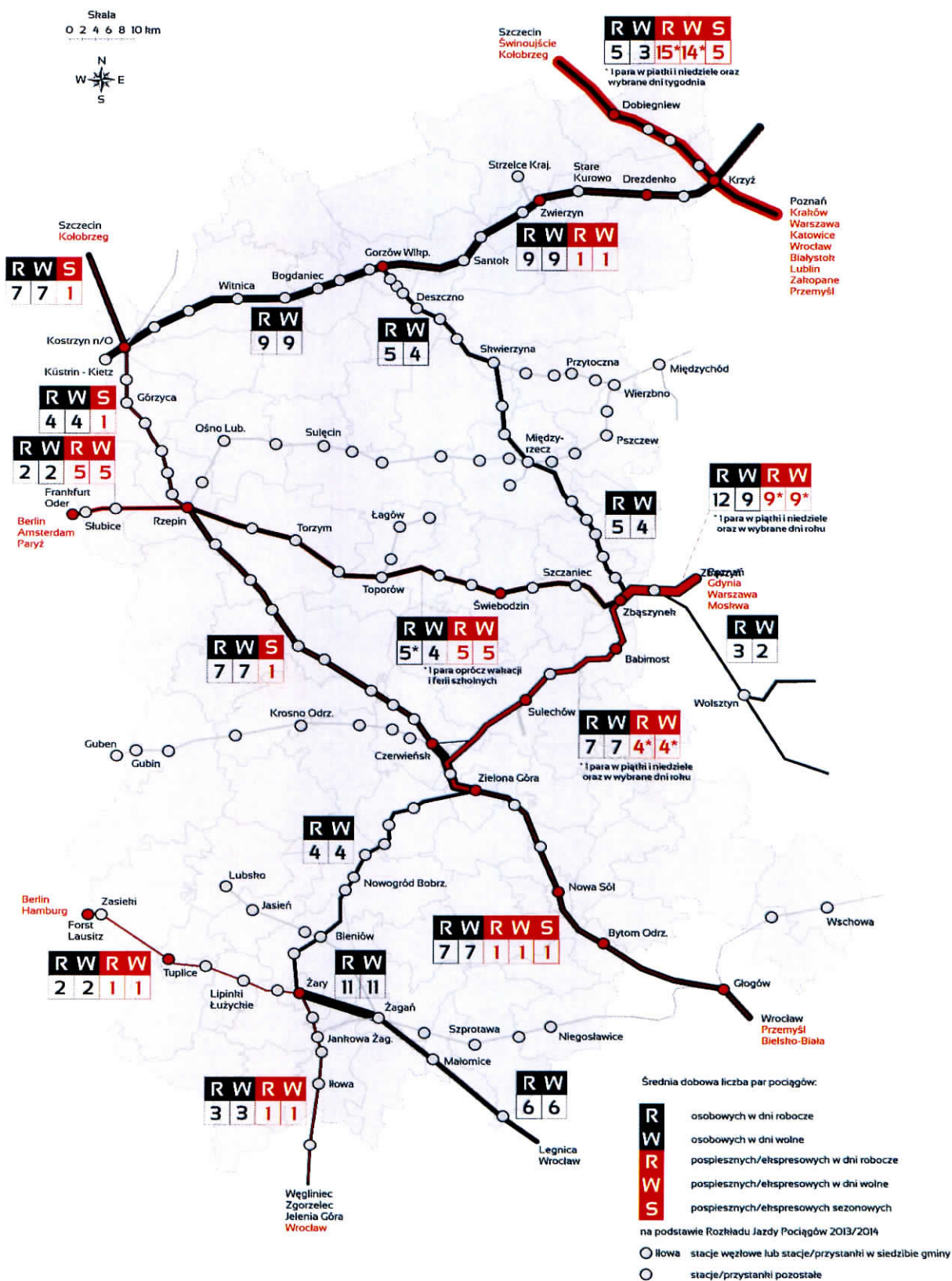
W celu poprawy dostępności w ruchu transgranicznym przywrócono kursowanie porannego pociągu do stacji Forst (Lausitz) w dni wolne od pracy, a rozkład jazdy w te dni dostosowany jest do lokalnych podróży turystycznych w kierunku Niemiec. Za przejazd pomiędzy stacjami granicznymi Zasiaki – Forst (Lausitz) obowiązuje obecnie oferta specjalna „Bilet graniczny Polska – Niemcy”. Opłata za przejazd jednej osoby jest zryczałtowana i wynosi 10,00 zł - niezależnie od odległości. Dzieci do ukończenia 6 lat w towarzystwie osoby dorosłej podróżują bezpłatnie. Od powyższych opłat nie stosuje się żadnych ulg, przy czym do przystanku Zasiaki po stronie polskiej obowiązuje taryfa regionalna ze wszystkimi ulgami. Chociaż cena biletu jednorazowego na trasie Żagań – Forst (Lausitz) jest niższa od szacowanego kosztu przejazdu jednej osoby samochodem, przy zbliżonym czasie podróży pociągiem, to przy większej grupie osób opłacalność przejazdu samochodem wzrasta. Z tego względu taryfa lokalna powinna ulec weryfikacji.

Gubin – Guben

Pociągi osobowe na trasie Zielona Góra – Guben zawieszono w 2002 roku z przyczyn ekonomicznych. Propozycja przywrócenia ruchu pasażerskiego pojawiła się w 2009 roku w ramach planowanego rozwoju połączeń transgranicznych z Niemcami. Wówczas we współpracy Województwa Lubuskiego i Landu Brandenburgia przewidziano doprowadzenie do ponownego uruchomienia dwóch par pociągów na tej trasie w relacji bezpośrednio przedłużonej do Cottbus. Wcześniej przeprowadzono analizy w ramach wspólnego projektu VBB i Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego, w których uznano, że w przypadku tej linii racjonalne będzie uruchamianie połączeń bezpośrednich w relacji transgranicznej Zielona Góra – Guben, a w miarę możliwości wydłużenie po stronie niemieckiej relacji pociągów do stacji Cottbus.

Linia komunikacyjna Zielona Góra – Guben oprócz funkcji połączenia transgranicznego może pełnić funkcję użyteczności publicznej dla lokalnych społeczności powiatu krośnieńskiego. Mając na uwadze zgłaszany przez samorządy lokalne problem skomunikowania poszczególnych miejscowości tego powiatu z Zieloną Górą przeanalizowano istniejące w 2014 połączenia komunikacyjne realizowane przez regularne kursy przewoźników drogowych. W najlepszej sytuacji są miejscowości na terenie powiatu zielonogórskiego, które skomunikowane są poprzez 21 bezpośrednich połączeń autobusowych do Zielonej Góry. Samo miasto Krosno Odrzańskie (ok. 12 tys. mieszk.) posiada 32 bezpośrednie połączenia autobusowe do Zielonej Góry, które są uruchamiane z samego centrum miasta, natomiast Gubin (ok. 17 tys. mieszk.) posiada 8 połączeń autobusowych do Zielonej Góry również z centrum miasta. Lokalizacja dworców autobusowych w obu miastach na tej trasie jest zdecydowanie korzystniejsza od peryferyjnej lokalizacji stacji kolejowych. Aby skonstruować ofertę atrakcyjną dla lokalnego pasażera należy jednak brać pod uwagę głównie dojazdy do Zielonej Góry, dlatego oferta w postaci tylko dwóch par pociągów na dobę może nie stanowić atrakcyjnej alternatywy dla istniejących połączeń autobusowych. Z analiz wynika, że problem z bezpośrednią komunikacją do Zielonej Góry mogą mieć miejscowości Ciemnice (około 450 mieszkańców), oraz Wałowice (około 300 mieszkańców), z których autobusy kursują tylko w dni nauki szkolnej. Zdecydowanie większy potencjał mają natomiast połączenia transgraniczne, gdyż z Guben można już w 1:44h dojechać koleją do Berlina.

Rysunek 38 - Ilość połączeń kolejowych województwa lubuskiego w roku 2014



Źródło: Rozkłady jazdy przewoźników kolejowych

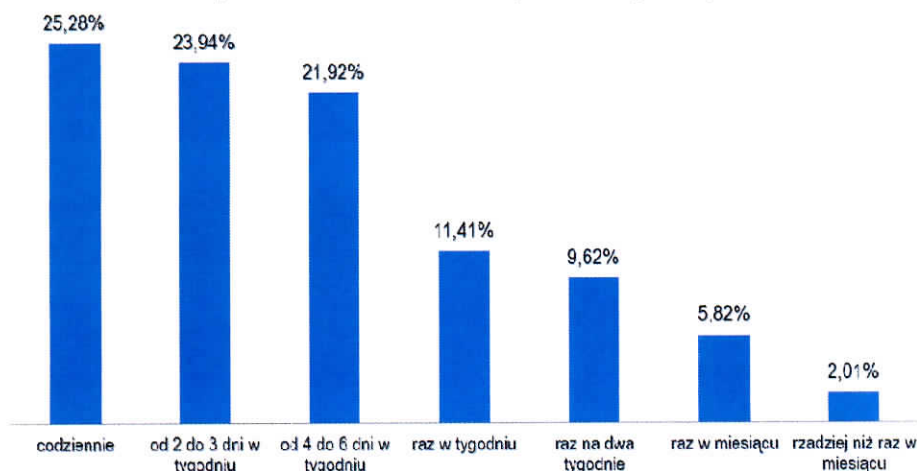
Badania jakościowe

Niezależnie od informacji ilościowych charakteryzujących potoki podróżnych na poszczególnych liniach kolejowych, przeanalizowano również posiadane wyniki badań dotyczących preferencji podróżnych. Dzięki zastosowaniu pogłębionych wywiadów ankietowych, proces zbierania danych został znacznie rozszerzony i wzbogacony o informacje na temat pełnego łańcucha podróży oraz jakości usług. Zgromadzone wyniki badań prowadzonych bezpośrednio w terenie zweryfikowano zestawiając je z wynikami ankiety przeprowadzonej w roku 2013 poprzez formularze dostępne na stronie internetowej organizatora. W celu dotarcia do jak największej ilości respondentów informacja o prowadzących badaniach ogłaszana była w mediach regionalnych.

Badania relacji umożliwiły określenie dokładnego źródła i celu podróży w sensie geograficznym i funkcjonalnym oraz wszystkich sposobów i środków transportu wykorzystywanych w trakcie podróży. Natomiast badania opinii podróżnych służyły ocenie jakości funkcjonowania przewoźnika. Uzyskane w ten sposób wyniki pomagają nakreślić kierunki ewentualnych zmian, jakie w przyszłości należałoby podjąć w celu optymalizacji oferty przewozowej pod kątem społecznych oczekiwań. Badanie jakościowe charakteryzuje się swego rodzaju dwudzielnością istoty uzyskanych informacji. Część pierwsza odnosi się przede wszystkim do zagadnień związanych przestrzenną i czasową lokalizacją początku i końca całej podróży względem odcinka pokonywanego koleją. Ustalono również sposoby pokonywania tychże odcinków stycznych, np. od miejsca zamieszkania do najbliższej stacji i od stacji docelowej do celu podróży, jak i sposobów pozyskiwania informacji o ofercie przewozowej (rozkładzie jazdy, cenach biletów, ulgach, zniżkach i promocjach). Druga część badania określiła preferencje podróżnych w zakresie częstotliwości korzystania z usług kolei oraz sposobów pozyskiwania informacji o ofercie przewozowej (rozkładzie jazdy, cenach biletów, ulgach, zniżkach i promocjach), a także ocenę zjawisk i aspektów związanych z podróżowaniem pociągami – obsługi przez personel kolejowy, bezpieczeństwa oraz punktualności.

Jednym z głównych parametrów składających się na statystyczny obraz podróżnych w województwie lubuskim jest częstotliwość korzystania z usług transportu kolejowego. Struktura procentowa uzyskanych odpowiedzi rozkłada się dosyć równomiernie. Blisko 50% ogółu podróżuje codziennie lub kilka razy w tygodniu, przy czym najczęściej są to podróże w godzinach szczytów przewozowych.

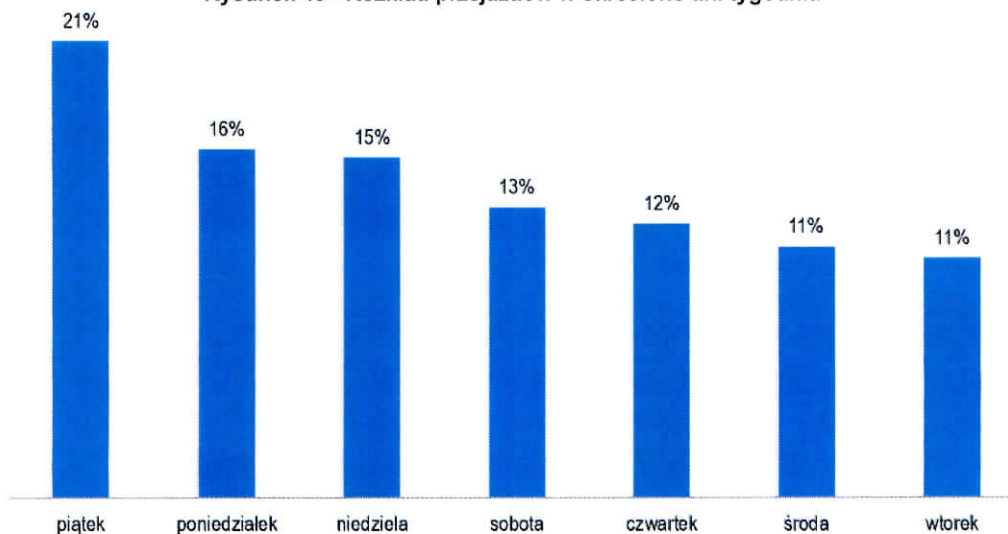
Rysunek 39 - Deklarowana częstotliwość podróży



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Kilka razy w miesiącu lub rzadziej, pociągami podróżuje 51% respondentów, przy czym większość z nich za cel swojej podróży wskazuje rekreację (rozrywkę, kulturę, czas wolny). Pasażerowie zaliczający się do tej drugiej grupy najczęściej nabywają bilety jednorazowe i korzystają z usług kolei raczej w godzinach pozaszczytowych. Częstotliwość podróżowania w ujęciu tygodniowym wykazuje równomierny rozkład z tendencją wzrostową w okolicy weekendów. Wzmożone przejazdy w piątki związane są głównie z powrotami studentów dziennych do miejsc stałego zamieszkania, natomiast w niedziele i częściowo w poniedziałki z ponownym przejazdem tych studentów do miejsc tymczasowego zamieszkania w mieście akademickim.

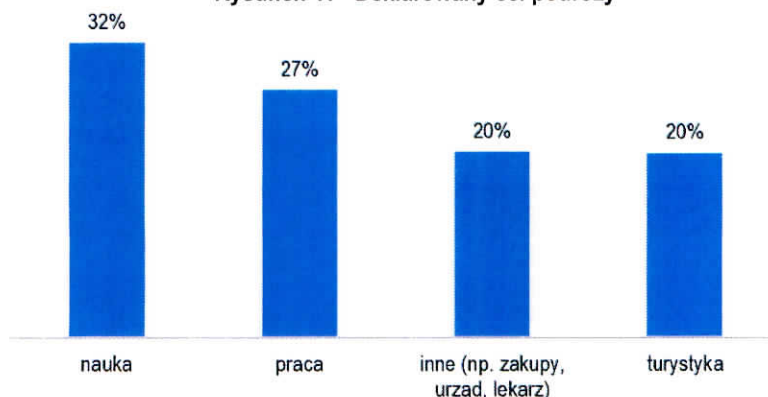
Rysunek 40 - Rozkład przejazdów w określone dni tygodnia



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Analizując cele podróży, rozumiane w kategoriach zaspokajania potrzeb życiowych wymagających opuszczenia domu – bez względu na kierunek takiego przemieszczania (np. do czy z pracy) najliczniejsze grono stanowią dojeżdżający do pracy i szkoły (razem około 60%). Generatorem pozostałych potrzeb transportowych są jednostki administracji publicznej (urzędy), opieki medycznej (szpitale), oraz obiekty związane z czasem wolnym („rekreacja” – rozumiana szerzej, także jako rozrywka, kultura, turystyka). Jak się okazuje, poza stałymi użytkownikami, liczną grupę wśród pasażerów kolei stanowią klienci usług związanych z różnymi formami spędzania czasu wolnego.

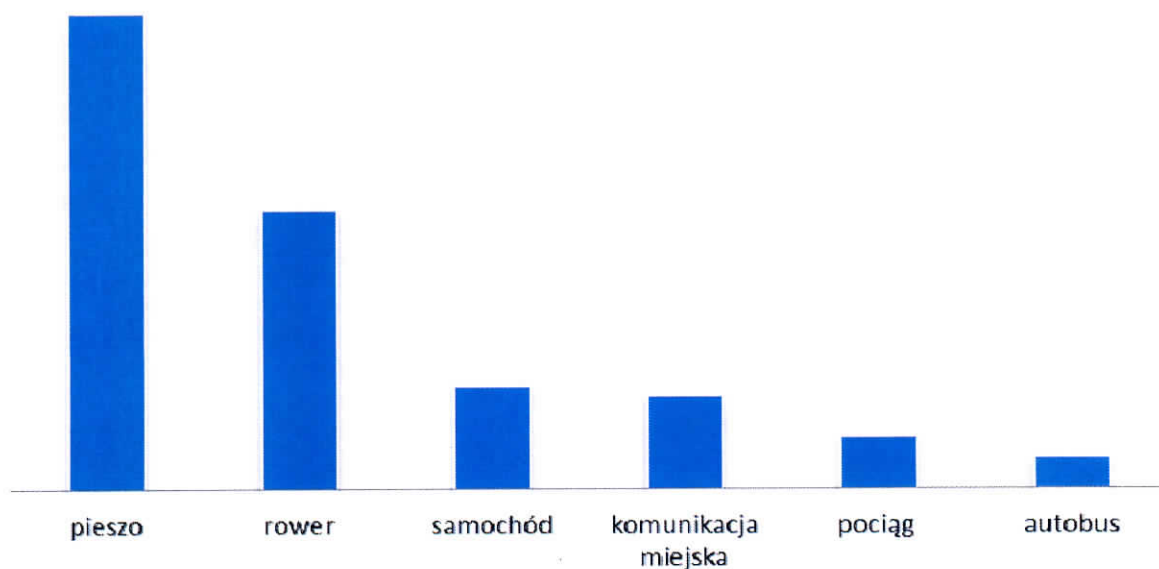
Rysunek 41 - Deklarowany cel podróży



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Pasażer w trakcie swej jednostkowej podróży pokonuje dodatkowo co najmniej dwa odcinki – od punktu wyjścia do stacji oraz od stacji do punktu końcowego. Przebycie ich może być realizowane przy pomocy różnych rodzajów transportu, w zależności od ich dostępności oraz odległości do pokonania. Spośród wszystkich odnotowanych sposobów przemieszczeń (początek - stacja, stacja - cel) pasażerowie kolei docierają do stacji głównie pieszo lub rowerem (blisko $\frac{3}{4}$ wszystkich tego typu przemieszczeń). Wnioskować można na tej podstawie, iż wybór środka transportu wynika w dużej mierze geograficznej odległości przystanku od miejsca zamieszkania. Duży udział dojeżdżających rowerem powinien znaleźć swoje odzwierciedlenie w rozwoju małej infrastruktury Park & Ride (wiat, boksów, stojaków) umożliwiającej podróżnym przechowanie roweru na stacji w odpowiednich warunkach. Dojazdy samochodem stanowią 10% ogółu i dotyczą przede wszystkim wzajemnego dowożenia pasażerów pomiędzy przystankiem, a miejscowością oddaloną od linii kolejowej, a także rozpoczęcia lub kontynuacji podróży międzywojewódzkich. Łączenie podróży pociągiem z komunikacją miejską (9%), występuje niemal wyłącznie w Zielonej Górze oraz Gorzowie Wlkp. Interesująco w tych statystykach prezentuje się udział kolejowych podróży łączonych (z przesiadkami), który wynosi 5%. W znacznym przypadku przejazdy takie związane są z długimi relacjami międzywojewódzkimi. Znikomy udział podróży łączonych pociąg – autobus wynika w dużej mierze z braku integracji taryfowej. Występowanie tego typu powiązań wynika z potrzeby kontynuacji lub rozpoczęcia kolejowej podróży dalekobieżnej ze/do stacji z miejscowości nieobsługiwanych przez kolej. W ruchu regionalnym transport drogowy (autobusowy) i kolej są obecnie środkami transportu alternatywnymi wobec siebie.

Rysunek 42 - Sposób dotarcia do miejsca rozpoczęcia przejazdu pociągiem



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rentowność linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym

Praktycznie wszystkie regionalne pasażerskie połączenia kolejowe o charakterze użyteczności publicznej wymagają obecnie wsparcia ze środków publicznych. Wysokie koszty dostępu do infrastruktury oraz koszty związane z zapewnieniem bezpieczeństwa eksploatacji taboru kolejowego, nie są pokrywane wpływami z biletów, których cena musi zawierać się w przedziałach akceptowalnych społecznie. W rezultacie, żaden przewoźnik nie będzie się podejmował tej działalności na własny rachunek, gdyż narazi się na straty. W celu pokrycia tej straty, bilety musiałyby być wielokrotnie droższe, co natomiast nie uzyskało by akceptacji społecznej i nie wygenerowało odpowiedniego popytu.

Obecnie przewozy o charakterze komercyjnym realizowane są w transporcie kolejowym wyłącznie na trasach międzynarodowych i w pociągach kategorii Inter City. Komercyjny charakter tych przewozów odzwierciedlają jednak ceny biletów za przejazd. Dla porównania można podać przykład ofert cenowych różnych przewoźników dla pociągów osobowych i pospiesznych użyteczności publicznej oraz pociągów Express Intercity uruchamianych na własne ryzyko przewoźnika.

Tab. 19 – Porównanie cen biletów jednorazowych dla połączeń użyteczności publicznej objętej dofinansowaniem organizatora oraz połączenia komercyjnego przy odległości przewozu 140 km

Kategoria pociągu	Główne źródła finansowania	Cena biletu jednorazowego
Regionalny	Przychody z biletów Rekompensaty z budżetu samorządu województwa Rekompensaty z budżetu państwa wyrównujące utracone przychody za przejazdy ulgowe	23,60 zł
Pospieszny	Przychody z biletów Rekompensaty z budżetu państwa w tym wyrównujące utracone przychody za przejazdy ulgowe	40,00 zł
Express Intercity	Przychody z biletów Rekompensaty z budżetu państwa wyrównujące utracone przychody za przejazdy ulgowe	84,00 zł

Źródło: Cenniki usług przewozowych

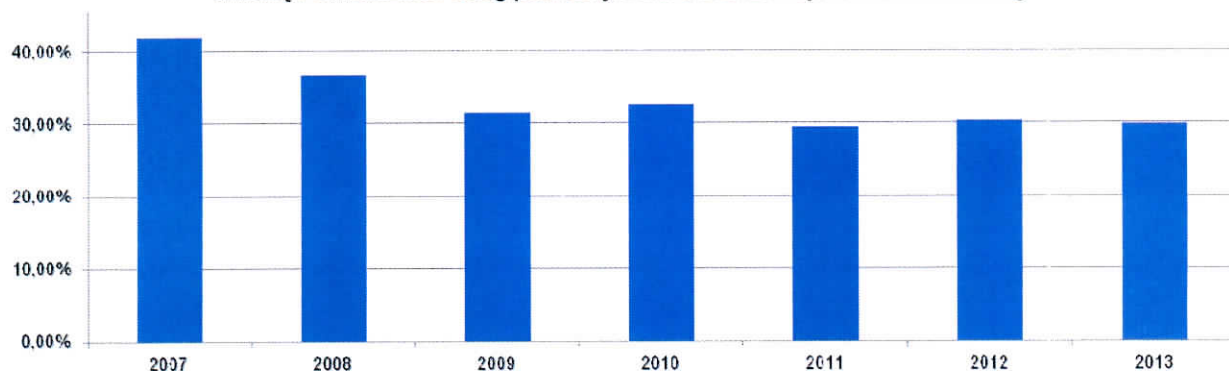
Na powyższym zestawieniu widać różnice w cenach biletów dla różnych kategorii przy tej samej odległości przewozu. Przy założeniu takich samych kosztów dostępu do infrastruktury oraz kosztów personelu, istotne różnice w całkowitych kosztach uruchomienia pociągu wyższej kategorii dotyczą rodzaju zastosowanego taboru oraz ilości postojów na trasie. Zasadniczo pociągi wyższych kategorii zatrzymują się wyłącznie na stacjach w większych miastach oraz stacjach węzłowych umożliwiających przesiadki w innych kierunkach. Tabor stosowany w pociągach pospiesznych i ekspresowych to z reguły klasyczne zestawy lokomotyw z wagonami pasażerskimi, choć stopniowo odchodzi się od tego typu składów na rzecz jednostek zespolonych.

Koszty połączeń regionalnych są natomiast obniżane poprzez zastosowanie lżejszego taboru w postaci dwu do czteroczłonowych zespołów trakcyjnych oraz lekkich autobusów szynowych. Stosowanie takiego taboru umożliwia obniżenie kosztów eksploatacji oraz dostępu do infrastruktury związanych z masą pojazdu, zajętością torów stacyjnych oraz jazdami manewrowymi przy zmianie kierunku.

Pomimo obniżenia kosztów związanych z udostępnieniem trasy oraz samym przejazdem pociągu, utrzymanie cen biletów na poziomie akceptowalnym społecznie nie gwarantuje przewoźnikowi wpływów na tyle wysokich, żeby pokryły te koszty. W obecnych warunkach rynkowych publiczny transport zbiorowy o zasięgu regionalnym może być wykonywany na zasadach komercyjnych wyłącznie w transporcie drogowym.

Uwzględniając jednakże preferencje organizatora, obejmujące kolejowe środki transportu, należy ocenić możliwości finansowania deficytu wynikającego z uruchamiania przewozów kolejowych na liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej. Żeby zbilansować działalność przewoźnika pod względem finansowym należy pokryć różnicę pomiędzy wpływami z biletów, a kosztami uruchamiania tych przewozów. Jest to zadaniem organizatora zlecającego te przewozy.

Rysunek 43 - stopień pokrycia kosztów przychodami w latach 2007 – 2013 w przewozach regionalnych objętych umową o świadczenie usług publicznych na obszarze województwa lubuskiego



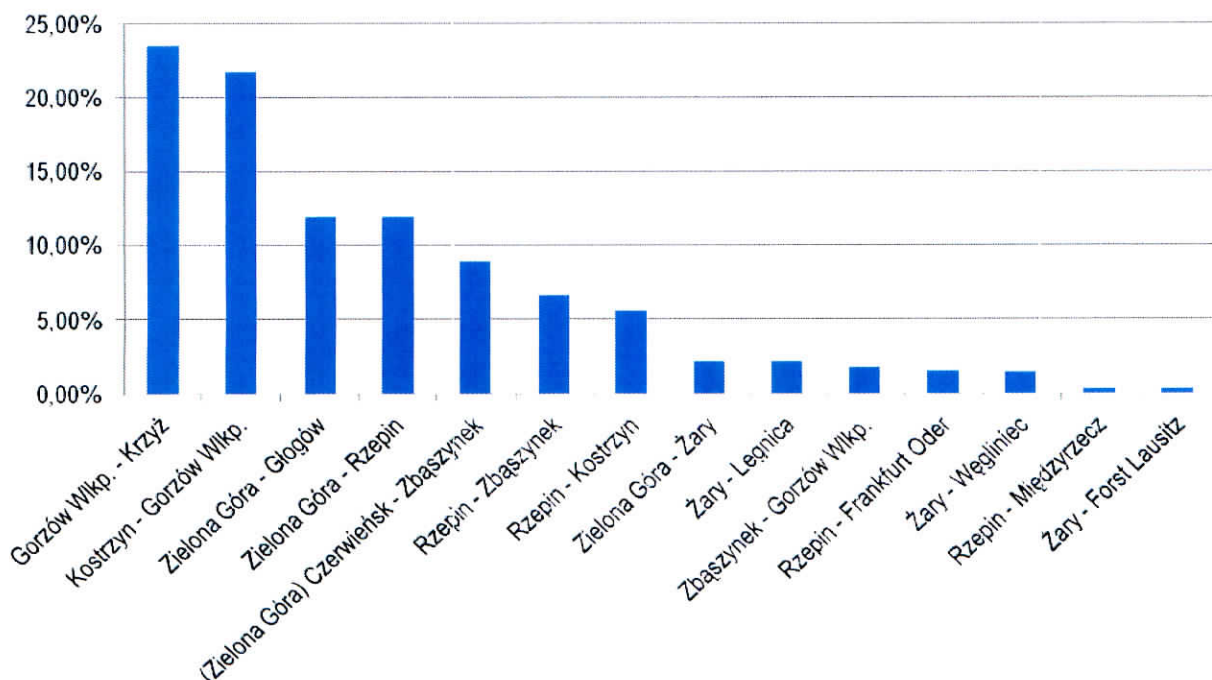
Największy spadek rentowności zaobserwowano na przełomie lat 2008/2009, co związane było z przejściem finansowania deficytowych połączeń międzywojewódzkich realizowanych pociągami osobowymi. Włączenie do umowy o świadczenie usług publicznych również pociągów międzywojewódzkich, które finansowane były do końca 2008 roku z budżetu państwa, skutkowało zwiększeniem pracy eksploatacyjnej o ponad 122 tys. km w roku i wzrostem deficytu o 2,16 mln zł. W tym samym czasie przewoźnik PKP Intercity, w ramach realizacji rządowej strategii dla transportu kolejowego, przejął połączenia pospieszne międzywojewódzkie, uruchamiane dotychczas przez PKP Przewozy Regionalne. Przejęcie przewozów o wysokim pokryciu przychodami bez przejścia personelu realizującego te przewozy, wpłynęło negatywnie na wynik finansowy operatora. Od tego czasu stwierdza się niekorzystny udział kosztów stałych po stronie tego operatora w stosunku do ilości uruchamianych połączeń. Stały rozkład kosztów przy spadku ilości uruchamianych pociągów wpływa na wzrost średniej stawki dopłaty do pociągokilometra, gdyż przestoje pojazdów i niewykorzystany w pełni personel generują wyłącznie koszty.

Analiza działalności przewozowej na terenie województwa lubuskiego w okresie 2001 – 2013, pozwala ocenić zależności pomiędzy wskaźnikami rentowności poszczególnych połączeń realizowanych transportem kolejowym, a przyczynami ich spadku lub wzrostu. Stwierdzono, że na niską rentowność regionalnych połączeń kolejowych wpływają obecnie:

- wysokie koszty uruchomienia pociągu (dostęp do infrastruktury, energia, utrzymanie taboru),
- niskie przychody (ceny biletów na poziomie akceptowalnym społecznie),
- uruchamianie połączeń pomiędzy miastami o względnie niskim zaludnieniu (mały potencjał),
- ograniczona ilość połączeń (niekonkurencyjna oferta),
- brak realnej konkurencji rynkowej (od lat połączenia realizuje wyłącznie jeden podmiot),
- odwoływanie pociągów z przyczyn technicznych (brak stabilności oferty),
- brak skutecznych działań marketingowych (nastawienie operatora na dotację),
- zły stan infrastruktury, niezależny od przewoźnika (niskie prędkości, zmiany rozkładu jazdy).

Z uwagi na relatywnie niskie ceny biletów, przychody są w znacznej mierze uzależnione od ilości przewożonych pasażerów. Zwiększenie cen teoretycznie może wpłynąć na wzrost przychodów, jednakże powinno się to odbywać w sposób umiarkowany, gdyż zbyt duży wzrost może spowodować skutek odwrotny od zamierzonego. Ilość przewożonych pasażerów na poszczególnych liniach określono na podstawie wyników badań frekwencji, które omówiono w poprzednim rozdziale.

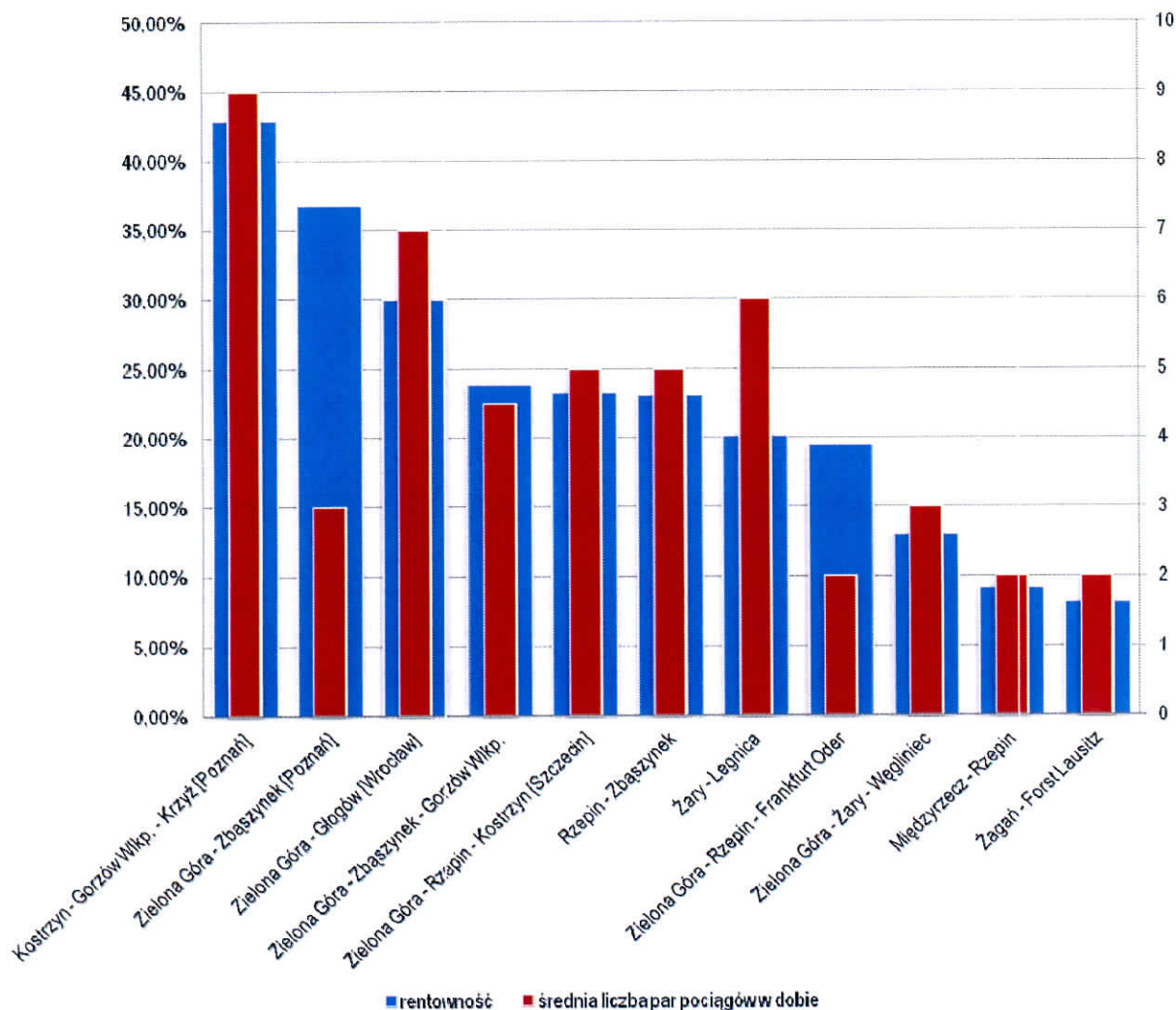
Rysunek 44 - Procentowy udział ilości podróży na poszczególnych liniach w roku 2012



Analizy rentowności połączeń w ujęciu całych linii komunikacyjnych wskazują na korelację tego wskaźnika z ilością uruchamianych pociągów w dobie oraz potencjałem obsługiwanych miast tworzących generatory ruchu. Najwyższe pokrycie kosztów przychodami wykazują zatem połączenia na

liniach komunikacyjnych z ilością powyżej sześciu par pociągów na dobę np. Kostrzyn – Krzyż oraz te, które są realizowane pomiędzy największymi miastami i sąsiednimi aglomeracjami np. w kierunku Poznania. Potwierdza to również fakt, że przychody ze sprzedaży biletów są najwyższe w województwach posiadających duże aglomeracje miejskie bądź bezpośrednie powiązania z tymi aglomeracjami. Wskaźnik rentowności rozumiany jako procent pokrycia kosztów przychodami zobrazowano na poniższym wykresie.

Rysunek 45 - Prognozowane pokrycie kosztów przychodami dla linii komunikacyjnych w województwie lubuskim w rozkładzie jazdy 2013/2014



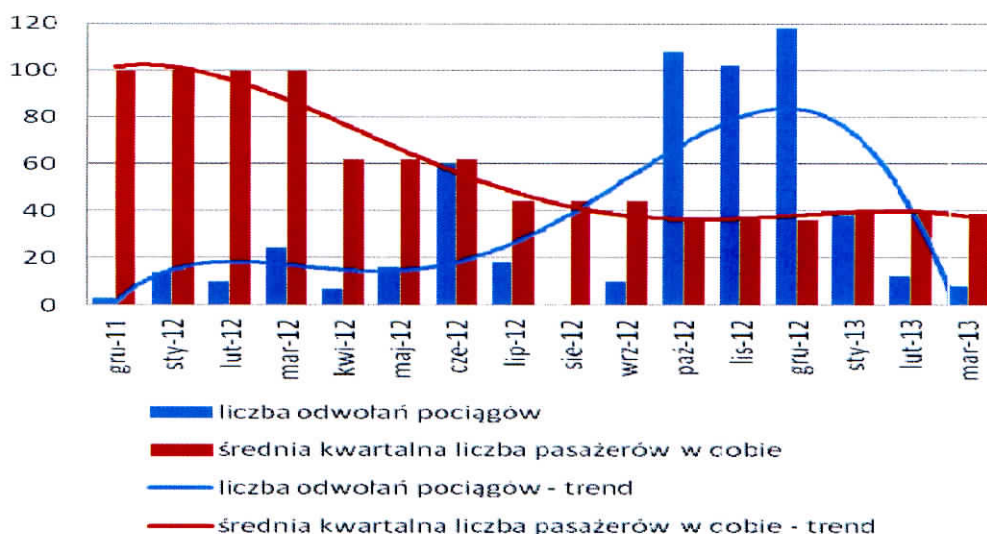
Źródło: Opracowanie własne na podstawie realizacji umów o świadczenie usług publicznych

Duży udział kosztów operatora w stosunku do przychodów uzyskiwanych z biletów powoduje, że wg prognoz na rok 2014 żadna linia nie przekroczy 50% wskaźnika pokrycia kosztów przychodami. Tak niska efektywność jest pokłosiem ograniczenia pracy eksploatacyjnej operatora wykonywanej na zlecenie organizatora przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, których deficyt był pokrywany ze środków budżetu państwa. Pogorszenie wyniku finansowego w roku 2012 w stosunku do lat poprzednich, związane było z objęciem przez województwo organizacji pociągów w strefie transgranicznej, których deficyt był w chwili ich przejęcia znacznie wyższy od przeciętnego deficytu pociągów pozostałych.

Choć każdą z linii należy rozpatrywać w ujęciu indywidualnym, to należy mieć na uwadze fakt, że w przypadku obsługi całej sieci przez tego samego operatora koszty stałe jego działalności przypisywane są do każdego pociągu uruchamianego niezależnie od trasy. W przypadku linii lokalnych, na których możliwe jest organizowanie przewozów niezależnie od całej sieci komunikacyjnej wskazanym jest rozważenie wyboru odrębnego operatora lokalnego. Funkcjonujący w ten sposób przewoźnik kolejowy powinien lepiej i efektywniej gospodarować udostępnionym taborem w porównaniu do dużego przewoźnika funkcjonującego na dużym obszarze. Oszczędności małego operatora są również uzyskiwane dzięki znacznie skromniejszej administracji.

Analizując rysunek nr 44 można zauważyć wyraźny spadek rentowności pojawiający się na liniach z ograniczoną ofertą i po których kursuje obecnie mniej niż 6 par pociągów w dobie. Najniższą rentowność wykazują linie z najmniejszą ilością połączeń i niestabilną ofertą, na których często wprowadzano zastępczą komunikację autobusową. Pod tym względem najgorzej wypadają dwie linie lokalne, na których ilość połączeń obejmuje wyłącznie 2 pary pociągów, gdzie kursy były częstokroć odwoływane przez operatora z przyczyn technicznych. W przypadku linii Żagań – Forst (Lausitz) brak pewności przewozu na odcinku krajowym spowodował spadek zaufania podróżnych do tego rodzaju transportu, których w efekcie przejął lokalny przewoźnik drogowy. Spadek ilości podróżnych spowodowany częstymi odwołaniami kursów obrazuje poniższy wykres.

Rysunek 46 - spadek ilości podróżnych na linii Żagań – Forst (Lausitz) na tle niestabilności połączeń



Źródło: Opracowanie własne na podstawie realizacji umów o świadczenie usług publicznych

W przypadku linii Zielona Góra – Żary bezpośredni wpływ na spadek rentowności miała, oprócz ograniczenia liczby połączeń, duża konkurencja komunikacji autobusowej prowadzona w tej samej relacji przez przewoźników drogowych. W tym przypadku udział w rynku został w pewnym okresie zmarginalizowany do roli lokalnych przejazdów z miejscowości nie posiadających rozwiniętej komunikacji drogowej. W dużej mierze wpłynęła na to sztywna taryfa stosowana przez przewoźnika kolejowego bez uwzględnienia lokalnego otoczenia rynkowego. Dopiero działania organizatora doprowadziły do wprowadzenia lokalnych promocji cenowych, które wpłynęły na zauważalny wzrost frekwencji w pociągach. Obniżenie ceny biletów do poziomu stosowanego przez przewoźników drogowych, przy takim samym czasie przejazdu, umożliwiła pozyskanie większej ilości pasażerów, co w ostatecznym rozrachunku stanowi rekompensatę mniejszego wpływu jednostkowego.

Rentowność połączenia do Frankfurtu (Oder) obniżają koszty eksploatacji taboru. Do roku 2011 były to wysokie koszty eksploatacji lokomotywy spalinowej na odcinku transgranicznym i najmu lokomotywy elektrycznej na pozostałym odcinku. Po zastąpieniu tego taboru pojazdem spalinowym niemieckiego przewoźnika powstały koszty dzierżawy. Należy założyć, że rentowność tego połączenia wzrośnie po wprowadzeniu do obsługi pojazdu dopuszczonego do wjazdu na sieć niemiecką stanowiącego własność organizatora i udostępnionego nieodpłatnie operatorowi.

W przypadku utrzymywania modelu obsługi linii komunikacyjnych przez jednego operatora, który uruchamia ograniczoną ilość pociągów na danej linii, należy zwrócić uwagę na udział kosztów stałych tej działalności. Dochodzić może do sytuacji, w której dostępny tabor i zasoby kadrowe operatora nie wykonują pełnego zakresu pracy, możliwej do wykonania. W rezultacie organizator finansuje działalność operatora, która jest mało efektywna, a tabor ma niekorzystne prześcieje.

Istotnym czynnikiem wpływającym na spadek rentowności linii komunikacyjnej jest również degradacja techniczna infrastruktury kolejowej, która obniża konkurencyjność kolei jako środka transportu i prowadzi do spadku ilości pasażerów. Ponadto, na wskaźnik pokrycia kosztów przychodami niekorzystnie wpływa uwzględnianie wartości wykonywanych napraw okresowych taboru.

Niezależnie od potoków pasażerskich oraz wyników ankiet przeprowadzanych wśród społeczeństwa, dodatkowe badania struktury biletowej dostarczają organizatorowi przewozów szczegółowej wiedzy na temat pasażerów korzystających z kolei na obszarze województwa lubuskiego. Uzyskane wyniki pochodzą z prób statystycznych stanowiących istotny odsetek podróżnych, którzy łącznie skorzystali z danego połączenia, choć w przypadku kursów o niższej frekwencji udaje się przebadać wszystkich pasażerów danego pociągu³⁷. Wiarygodność statystyczna prób jest zatem bardzo wysoka. Poza strukturą ulg dokonane zostały także wyliczenia zawierające średnią wartość przychodu z jednego pasażera dla danego połączenia. Zebrane informacje na temat zróżnicowania struktury biletowej w zależności od relacji pociągu, dnia kursowania, godziny kursowania (pory dnia) można analizować na wiele sposobów w zależności od celu ich wykorzystania. Na ich podstawie można zaobserwować widoczne prawidłowości w zakresie czasowego i przestrzennego zróżnicowania użytkowników kolei. Analiza dostarcza bardzo istotnej informacji o rodzaju potoku podróżnych występującego przy danym połączeniu, tzn. czy ma on charakter stały (bilety okresowe), czy fakultatywny (bilety jednorazowe).

Analizując sytuację w województwie lubuskim, można dostrzec następujące prawidłowości:

- Najwyższy udział biletów okresowych obserwowany jest od poniedziałku do piątku w połączeniach służących za dojazdy do pracy i szkolne - tj. w godz. porannych (5⁰⁰ - 8⁰⁰), popołudniowych (13⁰⁰ - 15³⁰) oraz wieczornych (ok. 19⁰⁰). W weekendy oraz święta udział podróżnych z biletami okresowymi jest relatywnie mniejszy;
- Podróże fakultatywne (w ujęciu strukturalnym) znacznie częściej realizowane są w godzinach porannych i przedpołudniowych (9⁰⁰ - 11⁰⁰), jak również popołudniu, tj. w godz. 15³⁰- 18⁰⁰. Większość podróży realizowanych w soboty, niedziele i święta to również przejazdy fakultatywne

Rozpatrując strukturę biletową pod względem rentowności danego połączenia można postawić tezę, że połączenia międzyszczytowe, gdzie dominują podróźni z biletami jednorazowymi, mogą wygenerować równie wysoki wpływ jednostkowy z pasażera, jak połączenia uruchamiane w szczycie przewozowym. W takiej sytuacji rentowność obu połączeń w wielu przypadkach bywa zbliżona, bądź nawet wyższa

od połączeń szkolno-pracowniczych (mimo różnicy w ilości podróży). Wniosek ten wysunięto na podstawie wyników uzyskanych z niezależnych od przewoźnika obliczeń uśrednionego wpływu jednostkowego od pasażera dla poszczególnych połączeń³⁷. Uruchamianie połączeń międzyszczytowych jest zatem uzasadnione, zarówno z punktu widzenia ekonomicznego, jak i społecznego, gdyż przyczyniają się one w istotny sposób do poprawy oferty przewozowej pomiędzy obszarami peryferyjnymi a różnego rodzaju ośrodkami administracyjno-usługowymi.

Poza określeniem udziału biletów miesięcznych, dodatkowa analiza struktury ulg pozwala na ustalenie grupy podróży korzystających z danego połączenia. Uzyskana w ten sposób informacja jest istotna dla właściwego konstruowania oferty przewozowej. Największe przewozy z udziałem młodzieży szkolnej to kursy, które docierają do celu podróży (miejscowości ze szkołą, uczelnią) przed godziną 8⁰⁰, a także w godzinach po zakończeniu lekcji w szkołach od 12³⁰ do 15³⁰. W przypadku młodzieży akademickiej przedziały czasowe nie są już tak jasno określone. Zajęcia na uczelni mogą zaczynać się w okolicach 10⁰⁰, 12⁰⁰, 14⁰⁰, a w przypadku studiów wieczorowych nawet ok. 16⁰⁰. Pora zakończenia zajęć jest w zasadzie przesunięta w okolice 16⁰⁰, 18⁰⁰ co uwidacznia się w stosunkowo dużym udziale ulgi studenckiej w tychże godzinach. Wzmoczony ruch uczniów i studentów kolejną obserwacją jest również w piątkowe popołudnia na połączeniach z większych ośrodków, a także w niedzielne popołudnia i wieczory. Jest to związane z charakterystyczną weekendową cyklicznością podróży osób zamieszkujących stacje, akademiki i internaty w miastach, gdzie znajduje się ich uczelnia, czy szkoła.

Przeprowadzone analizy pozwalają jednoznacznie stwierdzić, że linie na których oferta ograniczona została do minimum (2-4 pary pociągów) nie są w stanie w pełni zrealizować potrzeb przewozowych wynikających ze struktury przewozów. Rozkład jazdy na takich liniach umożliwi jedynie dojazd do pracy na godzinę 7⁰⁰, lub szkoły na godzinę 8⁰⁰. Uruchamianie pociągu powrotnego po ośmiu godzinach roboczych lub lekcyjnych, teoretycznie powinno zapewniać stałą grupę podróży, jednak w pewnych relacjach może być to grupa zbyt wąska, aby zapewnić odpowiednie wpływy z biletów.

Choć uruchamianie pociągów w porannym szczycie przewozowym, powinno gwarantować odpowiednie obłożenie, to analiza struktury zatrudnienia na terenie województwa lubuskiego wskazuje, że ograniczanie tej oferty wyłącznie do umożliwienia dojazdu na godziny pomiędzy 7⁰⁰ - 8⁰⁰ jest niewystarczające. Brak możliwości dojazdu osób zatrudnionych w sektorze usług, którzy zaczynają pracę zarówno o wczesnych godzinach porannych jak również 9⁰⁰, 10⁰⁰ oraz 13⁰⁰ eliminuje tę grupę podróży mogących korzystać z oferty kolei. Analiza typowego rozkładu zajęć w szkole wyższej, obejmująca pełną rozpiętość wykładów i ćwiczeń na przestrzeni dnia oraz rozkładu zajęć w szkołach średnich, w których lekcje i zajęcia dodatkowe kończą się po 16⁰⁰, czy nawet 18⁰⁰ wskazuje na istotne braki w ofercie przewozowej transportu kolejowego na liniach z ograniczoną ilością połączeń. Ponadto znacząca ilość podróży fakultatywnych, które są odbywane często w innych porach niż typowe godziny szczytu uzasadnia dostosowanie oferty do różnych potrzeb oraz uporządkowanie i równomierne rozłożenie rozkładu jazdy w dobie.

Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej

Sieć komunikacyjna określona w Planie transportowym, na której będą realizowane przewozy użyteczności publicznej, będzie obsługiwana przez operatora na podstawie umowy o świadczenie tych usług. Określona sieć ze wskazaniem potencjalnych miejsc tworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych, stanowi punkt odniesienia dla planowania przez pozostałych organizatorów połączeń dla innych gałęzi transportu publicznego. Nie wyklucza się przy tym możliwości organizowania przez samorządy niższego szczebla również połączeń w transporcie kolejowym o zasięgu stricte lokalnym z wykorzystaniem lekkiego taboru szynowego przez małego operatora o ograniczonych kosztach administracyjnych.

Linia komunikacyjna rozumiana jako połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych, albo liniach kolejowych wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy, stanowi podstawę do zdefiniowania całej sieci komunikacyjnej objętej Planem transportowym. W odróżnieniu od już ustalonej fizycznej lokalizacji linii kolejowych, określenie linii komunikacyjnej ma znaczenie wyłącznie organizacyjne. Sieć komunikacyjną tworzą odcinki fizycznych linii umożliwiające organizowanie publicznego transportu zbiorowego bezpośrednimi kursami. Z uwagi na potrzebę uruchamiania pociągów, których przejazd odbywa się odcinkami linii kolejowych wspólnych dla wielu różnych relacji, uznano za właściwe określanie linii komunikacyjnej obejmujących również krótsze relacje wewnętrzne.

Transport kolejowy w przeciwieństwie do transportu drogowego, charakteryzuje się ograniczoną elastycznością związaną z uwarunkowaniami infrastruktury. Ściśle określone punkty obsługi taboru uniemożliwiają uruchamianie pociągów z dowolnego miejsca na sieci bez powiązania z tymi punktami. Nieuwzględnianie tego aspektu w planowaniu przewozów, prowadzi do organizacji pustych przebiegów taboru generujących wyłącznie koszty eksploatacyjne. Częstokroć trudno jest zatem zdefiniować konkretną linię komunikacyjną, po której pociągi będą kursowały wyłącznie wahadłowo od punktu A do punktu B. Korzystniejszym wariantem dla organizatora wojewódzkich przewozów jest zatem określenie całej sieci, na której planowane jest organizowanie transportu publicznego w różnych relacjach.

Wyszczególnione w ramach linii komunikacyjnych kierunki połączeń i relacje obsługiwane przez pociągi pasażerskie uruchamiane na zapotrzebowanie zgłaszane przez organizatora powinny mieć charakter elastyczny. Rozszerzanie lub ograniczanie określonego zakresu połączeń jest zatem możliwe, jednak powinno wynikać z analizy zapotrzebowania na określone kategorie przewozów. Przede wszystkim warunkowane jest to dostępnością środków finansowych, a także zakresem realizowanych prac inwestycyjnych i remontowo-utrzymawczych w infrastrukturze. Dopuszczonej w ramach Planu transportowego elastyczności nie należy jednak wiązać z ograniczaniem ilości połączeń komunikacyjnych, gdyż oferta przewozowa dla społeczeństwa powinna być stabilna.

Podział linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym

Określony układ istniejącej sieci infrastruktury kolejowej, determinuje obecny kształt powiązań komunikacyjnych, przy czym zdefiniowane w Planie transportowym linie komunikacyjne mogą składać się z odcinków jednej linii lub kilku linii kolejowych. W celu ustalenia układu linii, na których zakłada się wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, określono wojewódzkie linie komunikacyjne, po których będą realizowane również przewozy w strefie transgranicznej.

Wojewódzkie linie komunikacyjne, na których organizowane będą przewozy zasadniczo niewykraczające poza granice województwa lubuskiego, jednakże uwzględniające przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającą przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny.

W ramach wojewódzkich linii komunikacyjnych planuje się również realizować połączenia pomiędzy sąsiednimi województwami. Choć wedle ustawy PTZ organizatorem w zakresie międzywojewódzkich przewozów pasażerskich jest województwo właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na jej przebieg, to przepis ten nie dotyczy kolejowych przewozów pasażerskich. W zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej właściwość do organizowania takiego przewozu kolejowego zastrzeżona jest dla ministra właściwego do spraw transportu. Tym nie mniej, dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej, których organizacja (w tym finansowanie) wykracza poza obszar jednego województwa, niezbędna jest ścisła współpraca województw, przez których obszar będzie przebiegać połączenie komunikacyjne. Forma publicznoprawna takiej współpracy określona jest w ustawie o samorządzie województwa i jest to porozumienie między województwami. Zatem w przypadku zorganizowania ww. przewozu o charakterze użyteczności publicznej, będzie to nadal przewóz wojewódzki, który będzie realizowany na obszarze więcej niż jednego województwa (tj. między województwami). Organizacja przewozów pasażerskich z przekroczeniem granicy województwa, poza najbliższą stacją w województwie sąsiednim odbywać się będzie zatem na podstawie porozumienia organizatorów.

Linie komunikacyjne w strefie transgranicznej, na których organizowane będą przewozy pasażerskie z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej na terytorium Niemiec. Choć przewozy pasażerskie realizowane w strefie transgranicznej mają charakter przewozów międzynarodowych, to ustawa PTZ rozróżnia podział tych przewozów ze względu na ich właściwego organizatora. Rozgraniczenie tych kompetencji dotyczy obszaru, na którym odbywać się będzie przewóz, a pośrednio grupy docelowej pasażerów, dla których dane połączenia są organizowane. W przypadku połączeń międzynarodowych, nieograniczonych obszarem strefy transgranicznej, organizatorem jest minister właściwy do spraw transportu. Takie przewozy z założenia mają służyć zaspokajaniu potrzeb ogólnokrajowych, a nie tylko mieszkańców określonej jednostki samorządu terytorialnego. Natomiast połączenia organizowane w strefie transgranicznej, mają na celu zaspokajanie głównie potrzeb lokalnych społeczności, choć de facto poprzez skomunikowania dostępne są w równym stopniu dla obywateli całego kraju.

