

Operator lub przewoźnik zobowiązany jest do korzystania z przystanków komunikacyjnych w sposób umożliwiający innym przewoźnikom korzystanie z nich na równych prawach oraz powiadamiania zarządzającego przystankami o zmianie rozkładu jazdy i ilości przystanków, z których zamierza korzystać. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze może odmówić wydania zgody na korzystanie z przystanków komunikacyjnych jeżeli:

- wydanie zgody ograniczy przepustowość przystanków komunikacyjnych (uniemożliwi lub utrudni w znaczny sposób korzystanie z nich innym operatorom lub przewoźnikom);
- wydanie zgody spowoduje zagrożenie dla organizacji lub bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zgoda wydana na korzystanie z przystanków może zostać cofnięta w przypadku nie stosowania się operatora lub przewoźnika do określonych wyżej warunków i zasad.

Zasady udostępniania przystanków kolejowych reguluje ich wyłączny zarządca – PKP PLK. Analizując regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015 oraz weryfikując istniejący stan w terenie, określono stan peronów wraz z architekturą dworcową służącą bezpośrednio obsłudze podróżnych. Na liniach kolejowych objętych Planem transportowym przeważają perony sklasyfikowane przez zarządcę jako niskie. Wysokość peronu liczona od poziomu główki szyny wpływa na standard i bezpieczeństwo dostępu do pasażerskich pojazdów kolejowych. W tym zakresie najlepsze parametry posiada linia magistralna nr 3 (E20), na której zmodernizowano większość obiektów do parametrów peronu wysokiego. Na pozostałych liniach niskie perony modernizowane są sukcesywnie podczas remontów nawierzchni kolejowej. Choć pożądanym standardem są perony wysokie, to tabor przewidywany przez organizatora do wykonywania przewozów użyteczności publicznej posiada udogodnienia, które kompensują różnicę wysokości przy wsiadaniu.

Za utrzymanie tych obiektów odpowiada zarządca niezależny od organizatora i przewoźników, którego rola w tym zakresie jest niezwykle istotna dla poprawy wizerunku kolei w zbiorowej świadomości społecznej. Z punktu widzenia organizatora przewozów wojewódzkich, za kluczowe uznano niżej wymienione parametry dostępu do infrastruktury przystankowej, które w sposób bezpośredni wpływają na ogólny wizerunek transportu kolejowego oraz rzutują na jego jakość.

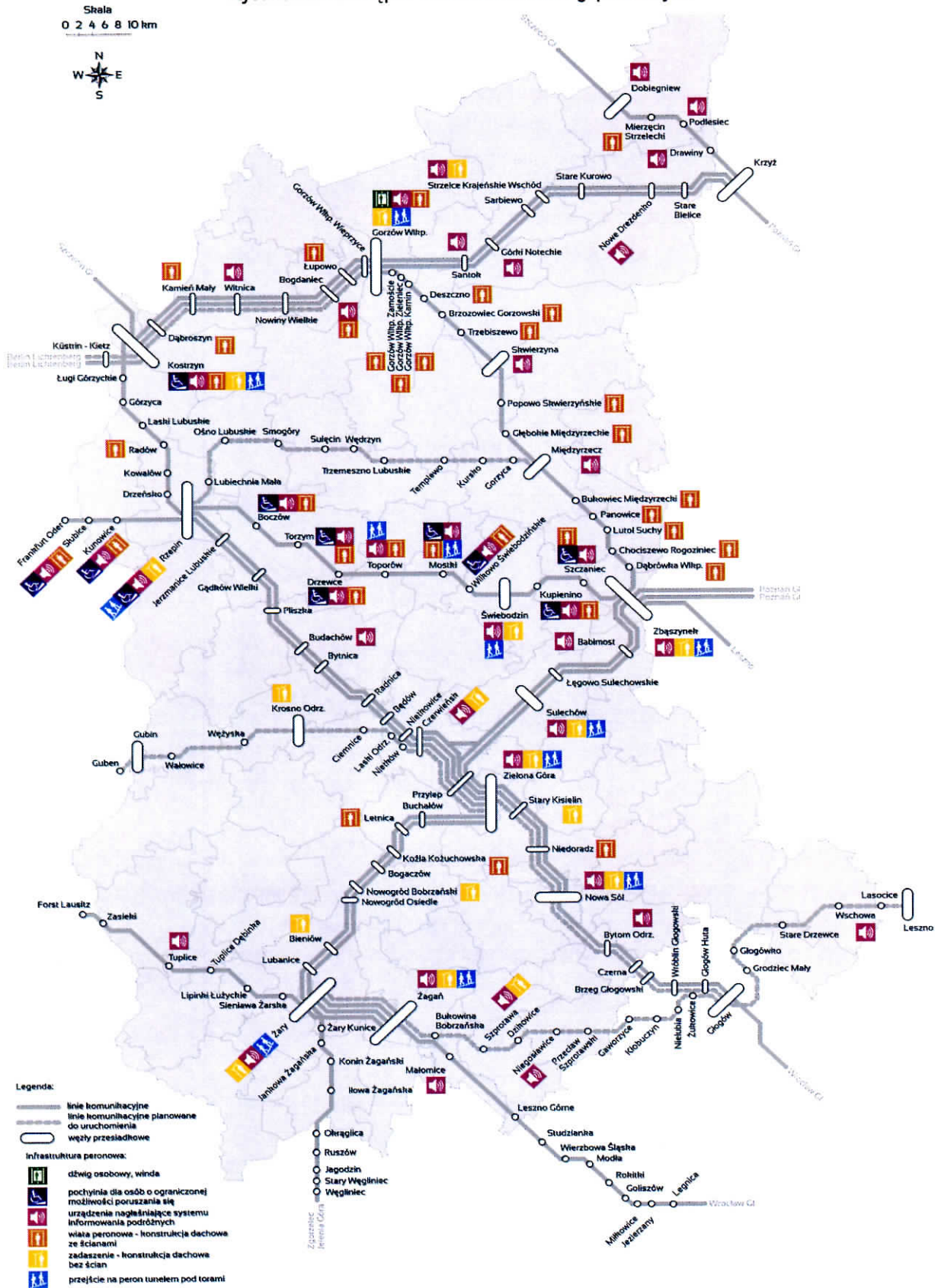
**Dojścia do peronów** w postaci kładki dla pieszych nad linią kolejową, przejścia pod torami, przejścia w poziomie szyn, dojścia schodami, dojścia z dworca lub bezpośrednio z ulicy.

**Architektura**, czyli znajdujące się na peronie obiekty architektury peronowej służące pasażerom, w tym wiata - konstrukcja dachowa ze ścianami, zadaszenie - konstrukcja dachowa bez ścian, peron zadaszony na całej długości np. podziemny, w hali dworcowej, ławka, siedzisko.

**Udogodnienia dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się** w tym dźwig osobowy, winda, pochylnia, oznaczenia dotykowe i wizualne występujące na nawierzchni peronowej.

**Informacja**, czyli system informowania podróżnych zainstalowany na peronie, w którego skład wchodzi urządzenia nagłaśniające, paletowe tablice informacyjne (Pragotrony), wyświetlacze elektroniczne.

Rysunek 51 - Dostępna infrastruktura obsługi podróżnych



Źródło: Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015



## Standard przewozów i parametry jakościowe usług przewozowych

W ramach wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, operator zobowiązany będzie do przestrzegania obowiązujących norm, przepisów i zasad dotyczących wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich oraz do zachowania wszystkich parametrów jakościowych i techniczno-użytkowych określonych w umowie o świadczenie usług publicznych zawartej z organizatorem. Szczegółowe warunki umów z operatorem określane będą na podstawie ogólnych wytycznych zawartych w Planie transportowym.

Operator zobowiązany będzie do zapewnienia odpowiedniej jakości obsługi pasażerów, w szczególności pod względem:

- bezpieczeństwa podróżnych i ich mienia;
- właściwego i czytelnego oznakowania taboru;
- zewnętrznej i wewnętrznej czystości taboru;
- warunków podróży (m.in. związanych z zapewnieniem oświetlenia, ogrzewania i innego wyposażenia taboru);
- punktualności odjazdów i przyjazdów, przy czym niezachowanie punktualności nie będzie dotyczyło zmiany godziny odjazdu lub przyjazdu pociągu:
  - wywołanej wystąpieniem siły wyższej,
  - spowodowanej wypadkami oraz wydarzeniami kolejowymi lub na terenie kolejowym,
  - zarządzonej doraźnie przez zarządcę infrastruktury zgodnie z obowiązującymi procedurami, odpowiednio uprzednio zakomunikowana pasażerom, spowodowana koniecznością dokonania robót inwestycyjnych, modernizacyjnych, napraw i innych prac mających na celu zachowanie na niezmienionym poziomie lub podwyższenie parametrów techniczno–eksploatacyjnych linii, względnie bezpieczeństwa;
  - wynikającej z oczekiwania na pociąg skomunikowany;
  - wynikającej z wprowadzenia zastępczej komunikacji autobusowej związanej z robotami inwestycyjnymi w infrastrukturze.

Wykonywanie przewozów odbywać się będzie mogło przy zachowaniu odpowiedniego poziomu punktualności liczonego w skali miesięcznej, przy czym za opóźnienie obwarowane sankcjami uważać się będzie przekroczenie czasu odjazdu/przyjazdu pociągu o 10 minut w stosunku do czasów podanych w rozkładzie jazdy. W przypadku pociągów, których rozkład jazdy ustalany jest w celu umożliwienia porannych dowozów do pracy, określona tolerancja może zostać zmniejszona do pięciu minut.

W przypadku dojazdów do pracy trzeba mieć każdorazowo na uwadze ograniczoną ilość połączeń kolejowych w porannym szczycie przewozowym oraz fakt, że pociąg nie jest ostatnim elementem w łańcuchu podróży, gdyż część pasażerów przesiada się do środków komunikacji miejskiej. Tolerowanie opóźnień dziesięciominutowych może być w tych przypadkach zbyt uciążliwe dla pasażerów, którzy mają napięty czas od wyjścia z pociągu do celu codziennych podróży.

Jako przyczyn opóźnień z winy operatora, nie uwzględnia się następujących zdarzeń:

- Opóźnień spowodowanych potrzebą skomunikowania z innymi pociągami, przy czym organizator będzie uzgadniał z operatorem i przewoźnikami priorytety oraz maksymalny czas oczekiwania na opóźniony pociąg lub autobus w węzle przesiadkowym;
- Zapewnienia przewozu zastępczego komunikacją autobusową, w sytuacji związanej z pracami inwestycyjnymi w infrastrukturze, niezależnymi od operatora;
- Zmian w kursowaniu pociągów, wprowadzonych doraźnie przez zarządcę w związku z pracami mającymi na celu zachowanie lub podwyższenie parametrów eksploatacyjnych linii lub bezpieczeństwa ruchu, jeżeli zmiany te podane są do publicznej wiadomości;
- Zmian spowodowanych wystąpieniem siły wyższej;
- Niezależnych od operatora wypadków i wydarzeń na liniach kolejowych lub na terenie kolejowym z wykluczeniem awarii taboru wynikających z bieżącej eksploatacji.

Od operatora wymagane będzie zapewnienie podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa, komfortu, należytej obsługi i higieny, a w szczególności:

- Utrzymania w pełnej sprawności istniejących systemów oświetlenia, klimatyzacji, wentylacji, ogrzewania, siedzeń, drzwi i okien oraz urządzeń do świetlnej i głosowej informacji dla podróżnych we wszystkich pojazdach pasażerskich, w których takie systemy istnieją.
- Utrzymania, we wszystkich pojazdach pasażerskich odpowiedniego poziomu higieny, w tym:
  - wymyciu i zdezynfekowaniu sedesów, umywalek, armatury sanitarnej oraz podłogi w kabinach WC, ponadto wyłożeniu w odpowiednich ilościach środków higieniczno - sanitarnych (papieru toaletowego, ręczników papierowych, środków zapachowych, mydła w kostkach lub napełnieniu dozowników mydłem w płynie);
  - opróżnieniu, wyczyszczeniu wszystkich pojemników na śmieci;
  - wytarciu z kurzu siedzeń nietapicerowanych, stolików podokiennych oraz usunięciu ze stolików i siedzeń nieczystości stałych;
  - wyczyszczeniu uchwytów, poręczy i klamek drzwi wejściowych.

Personel operatora zapewnić będzie w miarę możliwości pomoc przy wsiadaniu, wysiadaniu i zajmowaniu miejsca pasażerom z dużym bagażem, którzy zgłoszą obsłudze pociągu taką potrzebę. Standardowo wykorzystywane będą ułatwienia korzystania ze środków transportu, punktów odprawy, przystanków i peronów osobom niepełnosprawnym w tym również osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich, w ramach urządzeń oferowanych przez zarządcę na poszczególnych stacjach i przystankach. Niezależnie od istniejących rozwiązań, operator będzie zobligowany do podejmowania działań w zakresie wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych w posiadanych środkach transportu, pod kątem dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W przypadku stwierdzenia uchybienia w zakresie jakości świadczonych przewozów, organizator będzie mógł naliczać kary umowne, zgodnie z zasadami określonymi w sposób szczegółowy w umowie o świadczenie usług publicznych. Sposób obliczenia wysokości kar z tytułu uchybienia parametrom jakościowym oraz ich wysokość określi umowa.



## Budynki dworcowe i inne obiekty kolejowe

Współczesna specyfika przewozów o zasięgu regionalnym i lokalnym ograniczyła do minimum niegdyś rolę budynków dworcowych, które zlokalizowane były z całym zapleczem na większości stacji kolejowych. W budynkach tych funkcjonowały jednocześnie kasy biletowo-bagażowe, poczekalnie, bufety oraz biura i mieszkania personelu kolejowego. Współczesna organizacja transportu z zastosowaniem nowoczesnych systemów informacji i dystrybucji biletów oraz powszechna dostępność transportu indywidualnego, wykorzystywanego jako element łańcucha podróży, wyeliminowała konieczność utrzymywania wielu elementów obsługi podróżnych, które funkcjonowały niegdyś na klasycznym dworcu. Zmniejszenie ilości odprawianych pasażerów i konieczność ograniczania kosztów transportu doprowadzała do stopniowego wyłączenia tych obiektów z systemu eksploatacji kolei. Obecnie, wobec braku obsługi stacyjnej, większość tych budynków w części przeznaczonej obsłudze pasażerskiej jest zdewastowana. Część obiektów służy jako mieszkania, choć z reguły są to górne partie budynków dworcowych, przy niezagospodarowanej części parterowej. Zarządcą infrastruktury w obrębie stacji i przystanków kolejowych są głównie podmioty z grupy PKP SA.

Funkcje dworców kolejowych jako miejsc przeznaczonych do odprawy pasażerów, w których znajduje wydzielone miejsce dla podróżnych oczekujących na pociąg, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych, powinny nadal pełnić obiekty na stacjach węzłowych oraz stacjach obsługujących duże potoki pasażerskie.

Budynki dworcowe, niezależnie od funkcji jaką będą pełniły, stanowią nieodłączny element zagospodarowania przestrzennego wokół linii kolejowej, który wpływa na wizerunek całego systemu publicznego transportu zbiorowego. Dla organizatora przewozów wojewódzkich kluczowe znaczenie ma zatem estetyka wszelkich obiektów zlokalizowanych w obrębie stacji kolejowych, przystanków oraz ich bezpośredniego otoczenia.

Od 2006 roku w całej Polsce trwa współpraca PKP SA z samorządami gmin w zakresie modernizacji małych i średnich dworców kolejowych oraz ich przekazywania samorządom. Małe dworce kolejowe wraz z przyległym terenem w postaci placów i dróg dojazdowych mogą być atrakcyjną ofertą ze względu na wielofunkcyjność i duże możliwości adaptacji na różne cele, a także atrakcyjną lokalizację - często w centrum miejscowości. Na gruncie obecnie istniejącego prawa istnieje kilka możliwości zbywania nieruchomości na rzecz jednostek samorządu terytorialnego. Wśród nich można wymienić działania możliwe do podjęcia na podstawie Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe z dnia 8 września 2000r. w tym <sup>47</sup>:

- Sprzedaż składników aktywów trwałych (cele publiczne w planie zagospodarowania przestrzennego lub w decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego);
- Przeniesienie praw do nieruchomości w zamian za zaległości podatkowe;
- Nieodpłatne przekazanie mienia, w tym nieczynnych dworców kolejowych i linii (na cele związane z inwestycjami infrastrukturalnymi w dziedzinie transportu);
- Przekazanie niesprzedanych lokali mieszkalnych oraz towarzyszącej infrastruktury.

Ponadto na podstawie Ustawy o gospodarce nieruchomości z dnia 21 sierpnia 1997r. możliwe jest wydzielenie gruntu pod drogi publiczne za odszkodowaniem<sup>48</sup>. Należy mieć na uwadze, że PKP S.A. dąży do zmiany prawa, która umożliwi nieodpłatne przekazywanie jednostkom samorządu terytorialnego dworców i nieczynnych linii kolejowych na inne cele publiczne, nie tylko komunikacyjne.

Budynki dworców stanowią niewralgiczny element krajobrazu oglądanego przez pasażerów środków transportu zbiorowego i często jest to jedyny obiekt kojarzony z daną miejscowością. Zatem w przypadku gdy dana miejscowość jest celem lub miejscem rozpoczęcia podróży, dworzec stanowi pewnego rodzaju funkcję reprezentacyjną. PKP SA zarządzało w roku 2013 dworcami kolejowymi w liczbie ponad 2,5 tysiąca, z czego blisko 600 obsługiwało ruch pasażerski. Na obszarze objętym Planem transportowym status czynnego dworca posiadają niżej wymienione obiekty<sup>49</sup>:

1. Babimost
2. Budachów
3. Bytom Odrzański – remont w 2007 roku
4. Czerwieńsk
5. Dobiegniew
6. Gądków Wielki
7. Gorzów Wlkp. – modernizacja w 2010 roku
8. Kostrzyn – planowane zakończenie modernizacji w 2014 roku
9. Kowalów
10. Laski Lubuskie
11. Lutol Suchy
12. Ługi Górzyckie
13. Nowa Sól – remont w 2008 roku
14. Nowe Drezdenko
15. Nowiny Wielkie
16. Rzepin
17. Stare Kurowo
18. Sulechów – remont w 2012 roku
19. Świebodzin
20. Witnica
21. Zbąszynek
22. Zielona Góra – modernizacja w 2012 roku
23. Żagań – remont w 2012 roku
24. Żary

Kilka lat temu zainicjowano ogólnopolski program modernizacji dworców. Jego efekty są widoczne na dwóch obiektach zlokalizowanych w Gorzowie Wielkopolskim i Zielonej Górze oraz częściowo w Kostrzynie nad Odrą, w którym trwa kompleksowa przebudowa całego budynku dworca wraz z wymianą stolarki okiennej i drzwiowej, przebudową pomieszczeń wewnętrznych, w tym przystosowanie toalet dla osób niepełnosprawnych oraz wykonanie monitoringu dworca.

Pozostałe nieczynne obiekty dworcowe znajdujące się na obszarze objętym Planem transportowym, stanowią nieruchomości, które z punktu widzenia działalności Grupy PKP są nieprzydatne, ale odpowiednio zaadaptowane mogą służyć lokalnej społeczności. W strukturach PKP SA wydzielono w



tym celu komórkę, do której należy współpraca z samorządami wszystkich szczebli. Możliwości zagospodarowania nieruchomości kolejowych jest wiele. Można je wykorzystać pod budowę obiektów użyteczności publicznej w tym elementów szlaków turystycznych, świetlic, bibliotek, obsługi podróżnych.

**Budynki dworcowe mogą pełnić funkcję lokalnych węzłów przesiadkowych, punktów informacji turystycznej oraz wypożyczalni sprzętu sportowo - turystycznego. Zagospodarowane przez lokalne samorządy dworce, poza funkcjami transportowymi, mają ogromny potencjał by stać się ważnymi obiektami użyteczności publicznej.**

W całym województwie lubuskim w roku 2013 liczba dworców planowanych do zbycia na rzecz samorządów lokalnych wynosiła 98, przy czym przejmowanie dworca nie jest jedynym sposobem do poprawy jego estetyki. Jako dobre praktyki w zakresie poprawy wizerunku dworca wraz z jego otoczeniem należy wskazać Bytom Odrzański, Nową Sól i Dobiegniew gdzie samorządy lokalne nawiązały w tym zakresie ścisłą współpracę z zarządcą. Dobrym przykładem jest również kierunek działania samorządu gminy Małomice, która w roku 2014 przejmuje od PKP S.A. dworzec wraz z drogami dojazdowymi, w celu uporządkowania tego miejsca użyteczności publicznej. Istotnym efektem będzie poprawa wizerunku obiektu z zachowaniem podstawowych funkcji dworca.

Pożądanym standardem w zakresie nieczynnych obecnie budynków dworcowych, niezależnie od ich przyszłego zarządcy, będzie ich rewitalizacja z przywróceniem minimalnych funkcji użytkowych związanych z publicznym transportem zbiorowym oraz turystyką i rekreacją. Alternatywnym rozwiązaniem jest poprawa estetyki zewnętrznej dworca, przy zapewnieniu minimalnej infrastruktury obsługi podróżnych wkomponowanej w otoczenie dworca.

Oczekiwany standard wyposażenia przystanku kolejowego i bezpośredniego otoczenia:

- oświetlenie peronów i dojścia do peronów,
- ławki,
- wiata peronowa (przystankowa) możliwie odporna na akty wandalizmu,
- stojaki na rowery (wdrożenie systemu Bike & Ride),
- wydzielone miejsca na parkingi dla pojazdów indywidualnych (wdrożenie systemu Park & Ride),
- gablota informacyjna,
- elementy systemu dynamicznej informacji pasażerskiej (rozwiązanie docelowe),

### **System dystrybucji biletów**

Operator, w związku ze świadczonymi przewozami, prowadzić będzie działalność w zakresie sprzedaży biletów. Bilety powinny być sprzedawane poprzez określone kanały dystrybucji, w tym:

- kasy biletowe lub automaty biletowe,
- sprzedaż w środkach transportu,
- sprzedaż internetową.

Operator jest emitentem biletów dla pasażerów korzystających z przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W celu rozszerzenia punktów sprzedaży biletów operator będzie mógł zawierać umowy z odpowiednimi podmiotami zewnętrznymi. Wpływy z biletów, stanowią przychody operatora, które są uwzględniane przy wyliczaniu wysokości rekompensaty.

Operator będzie zobligowany do honorowania biletów zintegrowanych, emitowanych przez jednostki samorządu terytorialnego lub ich związki. Zasady honorowania takich biletów oraz udział finansowy operatora w przychodach z ich sprzedaży określone zostaną w odrębnych umowach, jakie zawarte zostaną pomiędzy operatorem a emitentami takich biletów. Jako docelowe rozwiązanie dla publicznego transportu zbiorowego wdrażany będzie zintegrowany system taryfowo-biletowy, w ramach którego operator honorował będzie bilety emitowane przez innych przewoźników realizujących przewozy na tych samych liniach komunikacyjnych lub emitował bilety wspólnie z innymi przewoźnikami. Przychody operatora z tytułu honorowania biletów, będą uwzględniane przy wyliczaniu wysokości rekompensaty, co będzie wymagało wdrożenia dodatkowych systemów informatycznych u organizatora i operatora.

Kontrola biletowa przeprowadzana jest przez operatora lub podmiot przez niego upoważniony. Wpływy z tytułu wyegzekwowanych należności za przejazd oraz opłat dodatkowych stanowią przychód operatora i są uwzględniane przy wyliczaniu wysokości rekompensaty. Operator powinien dochować należytej staranności w celu skutecznego egzekwowania należności za przejazd oraz opłat dodatkowych stanowiących wpływy z kontroli biletowej.

Na sieci komunikacyjnej określonej w Planie transportowym obsługiwanej obecnie przez operatorów kolejowych, pasażerowie mają do dyspozycji siatkę punktów obsługi podróżnych obejmującą kasy biletowe prowadzące dystrybucję biletów operatora, które są zlokalizowane na dworcach i przystankach kolejowych. Sieć sprzedaży operatora kolejowego ukierunkowana jest jednak głównie na możliwość bezpośredniego nabycia biletów od personelu tworzącego drużyny konduktorskie. Personel dysponuje terminalami mobilnymi zapewniającymi szybszą i bardziej efektywną sprzedaż biletów w pociągach. Taka technologia pozwala na pełną kontrolę i ewidencję sprzedanych biletów oraz usprawnia ich dystrybucję. Zastosowanie zaawansowanych terminali mobilnych poprawia jakość pracy konduktorów i skraca czas wypisywania biletu do około jednej minuty, a zintegrowany modem przesyłający dane online umożliwia wykonywanie niezbędnych analiz oraz statystyk. Terminal mobilny jest wyposażony w zintegrowaną szybką drukarkę termiczną oraz skaner z czytnikiem kodów kreskowych. Umożliwia gromadzenie i przesyłanie danych online w celu wykonywania statystyk i planów sprzedażowych. Urządzenie jest odporne na wstrząsy towarzyszące podróży pociągiem i umożliwia pracę w trudnych warunkach oświetleniowych.

Na stacjach o większej wymianie podróżnych dostępne są także kasy biletowe usytuowane w siedzibach podmiotów prowadzących sprzedaż agencyjną. Na terenie województwa lubuskiego w roku 2014 funkcjonowały punkty kasowe w trzynastu miejscowościach. Ponadto, dzięki zawartym porozumieniom pomiędzy przewoźnikami, bilety na pociągi regionalne sprzedawane są również w kasach innych przewoźników pasażerskich tj. PKP Intercity. Można w nich zakupić bilety na pociągi w komunikacji krajowej i międzynarodowej, dokonując płatności zarówno gotówką, jak i kartą płatniczą. Liczba tych placówek jest ograniczona i mieszczą się one aktualnie na dworcach: Zielona Góra, Gorzów Wlkp., Rzepin, Kostrzyn, Nowa Sól, Żagań. Dodatkowo, rozwijana jest usługa poprzez elektroniczny kanał dystrybucji biletów wykorzystujący Internet.



## Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Jednym z podstawowych zadań organizatora, określonym w ustawie PTZ, jest zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, szczególnie w zakresie:

- standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- systemu informacji dla pasażera.

Organizowanie sprawnego systemu informacji dla pasażera jest uzależnione od współdziałania wielu podmiotów funkcjonujących na rynku przewozów pasażerskich. W głównej mierze będą to przewoźnicy oraz zarządcy infrastruktury, zarówno liniowej jak punktowej (dworce, przystanki). Zarządzanie przez organizatora publicznym transportem zbiorowym obejmuje natomiast administrowanie już wdrożonym systemem informacji dla pasażera. Funkcjonowanie tego systemu musi natomiast uwzględniać potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji w zakresie:

- godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu,
- obowiązujących opłat za przejazd,
- obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- węzłów przesiadkowych,
- koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu,
- regulaminów przewozu osób;

Na obszarze objętym Planem transportowym planowane jest wprowadzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej, w którego skład będą wchodziły:

- System dynamicznej informacji pasażerskiej
- Portal internetowy z informacjami na temat publicznego transportu zbiorowego

## Informacja na temat rozkładu jazdy

Niezależnie od obowiązków organizatora wynikających wprost z ustawy PTZ, minister właściwy ds. transportu wydał w 2012 roku rozporządzenie w sprawie rozkładów jazdy określające ich treść, tryb zatwierdzania, sposób i terminy ogłaszania oraz aktualizacji, a także warunki ponoszenia kosztów związanych z podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości<sup>50</sup>. Zgodnie z tym rozporządzeniem każdy przewoźnik ma obowiązek podawania rozkładu jazdy do publicznej wiadomości, w szczególności poprzez jego zamieszczenie na swojej stronie internetowej. Ponadto, przewoźnik zobowiązany jest do przekazania rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze wykonuje przewozy, w celu podania do publicznej wiadomości informacji w ramach administrowania wspomnianym wyżej systemem informacji dla pasażera.

Przepisy ustawy o transporcie kolejowym określają minimalne terminy publikacji rozkładów jazdy przez zarządcę infrastruktury i zarządzającego dworcem, tj. 21 dni przed dniem jego wejścia w życie oraz niezwłocznie po wprowadzeniu zmian. Na zarządcy infrastruktury spoczywa zatem obowiązek zamieszczania rozkładu jazdy nie tylko na jego stronie internetowej, ale również na peronach, natomiast na zarządcy dworca spoczywa obowiązek podania rozkładu do publicznej wiadomości w miejscu powszechnie dostępnym w budynku dworca.

W marcu 2013r. zarządca infrastruktury - PKP Polskie Linie Kolejowe SA podjął decyzję o przejściu odpowiedzialności za obsługę wszystkich systemów informacji dla podróżnych, eksploatowanych w lokalizacjach będących w jego zarządzaniu, a także o wprowadzeniu jednolitych standardów dla zapowiedzi głosowych<sup>51</sup>. Dotychczas obowiązek wygłaszania komunikatów wynikał z umów zawieranych pomiędzy zarządcą infrastruktury a przewoźnikami kolejowymi, w oparciu o wymagania organizatora przewozów. Treść i forma wygłaszanych komunikatów wynikały często z inwencji personelu obsługującego ten system. W ramach sieci zarządzanej przez PKP PLK planowane jest jednak standaryzowanie, zarówno treści jak i formy komunikatów głosowych.

Od wybranego operatora oczekiwać się będzie zapewnienia co najmniej dwóch zapowiedzi megafonowych każdego pociągu na stacjach i na przystankach osobowych, na których znajdują się urządzenia nagłaśniające. Docelowo powinien być to jednak system automatyczny, funkcjonujący na danej linii komunikacyjnej w ramach systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.

Choć standard w zakresie informacji wizualnych w postaci wytycznych w sprawie wyświetlaczy dynamicznej informacji pasażerskiej został opracowany i wdrożony przez zarządcę w sierpniu 2012r. to ma on zastosowanie wyłącznie do nowo projektowanych i wykonywanych systemów dynamicznej informacji pasażerskiej. Opracowany standard został przyjęty w tym samym czasie przez PKP SA, które zarządza częścią dworców kolejowych.

Jednocześnie, dla zapewnienia pełnego nadzoru i współpracy nad funkcjonowaniem całej infrastruktury służącej podróżnym, w tym systemów informacji, zarządca podjął decyzję o powołaniu w swojej strukturze Biura Infrastruktury Pasażerskiej. Powołana jednostka zajmuje się nadzorem i kreowaniem rozwiązań w obszarach systemów informacji pasażerskiej (statycznej i dynamicznej), funkcjonalnością architektury pasażerskiej i estetyką. Biuro powstało, by w sposób jednolity wdrażać wytyczne zarządcy dotyczące wyglądu peronów, małej architektury czy tablic informacyjnych. Celem jest objęcie nadzorem wszystkich projektów z perspektywy unijnej 2014 - 2020, dlatego w przypadku realizacji projektów na liniach objętych Planem transportowym planowana jest ścisła współpraca z zarządcą w tym zakresie.

Dotychczasowy brak koordynacji w tym obszarze powodował, że każdy wykonawca inwestycji mógł w ramach obowiązujących przepisów niemal dowolnie wybrać, w jaki sposób umieścić oznakowanie. Zarządca infrastruktury, zlecający inwestycję na podstawie prawa zamówień publicznych, miał ograniczone możliwości narzucenia wykonawcy konkretnego rozwiązania, które nie było ujęte w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wykonawcy mogą nie uwzględnić konkretnych sugestii jeśli np. okażą się one droższe w wykonaniu. Z tego względu opracowano stosowne katalogi rozwiązań. Od roku 2014 na terenie całej sieci, w tym również na obszarze objętym Planem transportowym, przy okazji prowadzonych modernizacji, a także w ramach poprawy estetyki peronów, zarządca infrastruktury



wymienia tablice z nazwami stacji. Nowy standard wynika z wprowadzenia ogólnych zasad rozmieszczania informacji dla pasażerów na obszarach kolejowych<sup>52</sup>. Przy ich opracowaniu uwzględniono również wizualizację obowiązującą na terenie dworców, a przede wszystkim zapisy Karty UIC nr 413 „Działania usprawniające podróż koleją”. Zasady PLK określają m.in. wygląd tablic informacyjnych oraz tablic z nazwą stacji i piktogramów. Opracowanie zawiera dane wyjściowe do projektowania, jednak zarządca dopuszcza pewne wyjątki np. w przypadku zabytkowych obiektów i sugestii konserwatora zabytków. Oznakowania odbiegające od przyjętych zasad będą stopniowo wymieniane w trakcie remontów i modernizacji.

Fot. 6 - Widok standardowej tablicy informacyjnej z nazwą stacji, oznakowaniem peronu w języku polskim, niemieckim i angielskim oraz gablotą na umieszczanie informacji dla podróżnych



### Informacja na temat regulaminów, opłat za przewozy oraz uprawnień do ulg

Zgodnie z zasadami określonymi w ustawie PTZ, cennik opłat lub taryfa są podawane do publicznej wiadomości na dworcu. Ponadto w każdym środku transportu wykonującym przewozy w transporcie drogowym znajduje się wyciąg z cennika opłat lub taryfy. Cennik opłat w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien zawierać ceny biletów ulgowych ustalonych na podstawie odrębnych ustaw oraz wynikających z uprawnień pasażerów do innych ulgowych przejazdów, ustanowionych na obszarze objętym Planem transportowym.

Przewoźnik lub organizator publicznego transportu zbiorowego mogą wydawać regulaminy określające warunki obsługi podróżnych, odprawy oraz przewozu osób i rzeczy. W regulaminie przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, określa się w szczególności warunki obsługi podróżnych, warunki odprawy oraz przewozu osób i bagażu, a także wskazuje się podmiot właściwy do przyjmowania skarg i reklamacji wynikających z realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz terminy rozpatrywania skarg i reklamacji. Regulamin przewozu osób może zostać opracowany przez:

- organizatora,
- operatora lub grupę operatorów i zatwierdzony przez organizatora,
- przewoźnika

Regulamin musi zostać udostępniony do wglądu pasażera na dworcu, natomiast w środkach transportu znajduje się wyciąg z tego regulaminu.

### Zintegrowane węzły przesiadkowe

Zintegrowany węzeł przesiadkowy zdefiniowano jako miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu, wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się głównie z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną.

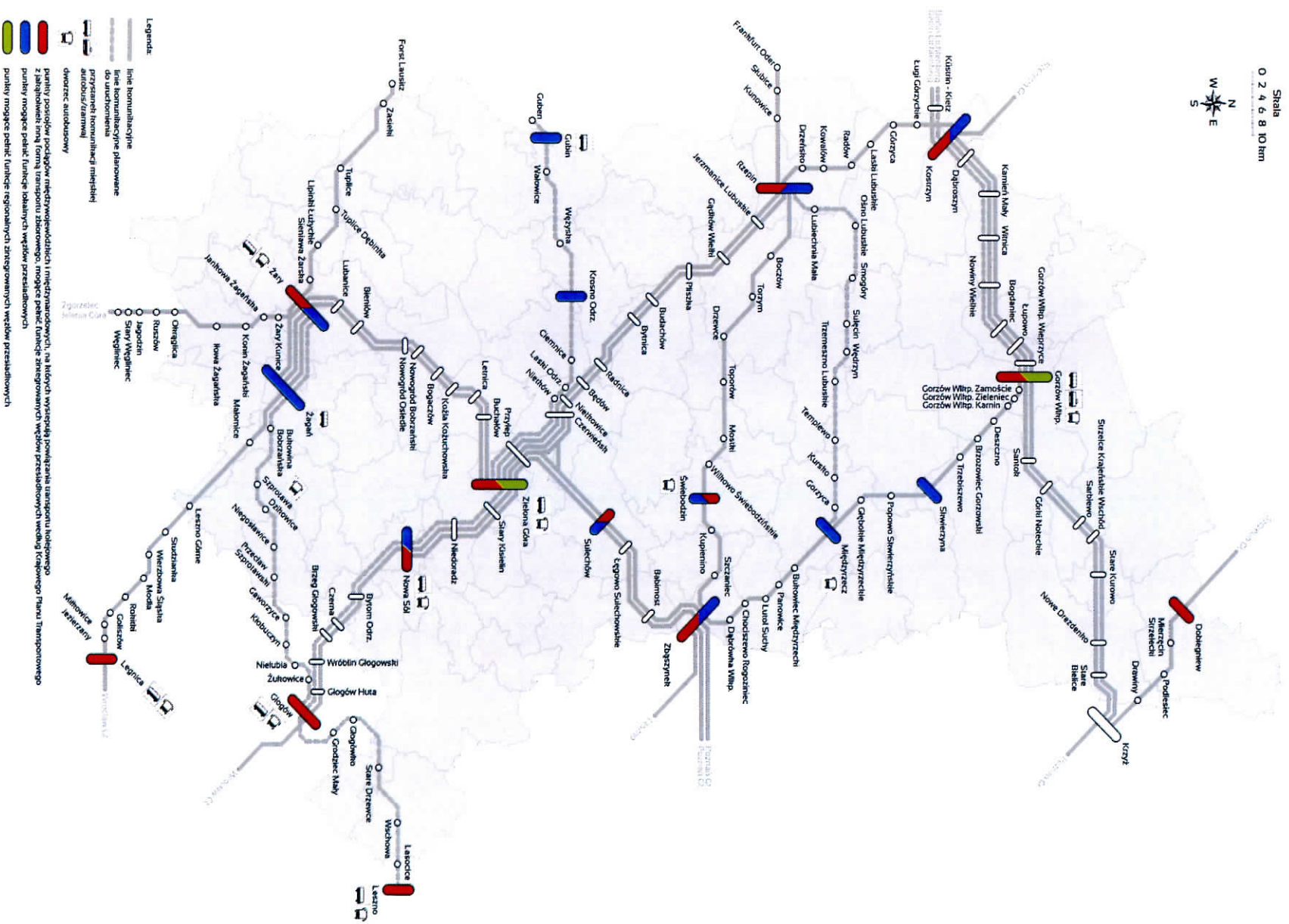
Zważywszy na fakt, że istniejąca infrastruktura oraz lokalizacja węzłów przesiadkowych znajduje się na terenach, do których organizator przewozów wojewódzkich nie posiada tytułu prawnego, Plan transportowy stwarza warunki dla integracji publicznego transportu zbiorowego jedynie w sferze organizacyjnej. Odbywać się to może między innymi przez promocję zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych oraz wskazanie potencjalnych miejsc tworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych, dla których będzie prowadzona koordynacja rozkładów jazdy.

Stworzenie węzła przesiadkowego integrującego transport drogowy (zarówno o charakterze użyteczności publicznej jak indywidualny czy komercyjny) z transportem kolejowym, powinno obejmować zaplanowanie w obrębie istniejącej stacji kolejowej trzech stref ruchu, które przenikając się ze sobą tworzą spójną całość. Strefa kolejowa obejmująca tory, perony oraz przejścia dla podróżnych powinna być powiązana ze strefą drogową możliwie najkrótszą drogą. Strefa drogowa obejmować powinna stanowiska postojowe dla autobusów, przystanki i przejścia pomiędzy nimi, stacją i obszarem otaczającym stację oraz ogólnodostępne drogi i place dla pojazdów indywidualnych (samochody i rowery). Strefa ruchu pieszego obejmować powinna budynek dworca wraz przylegającymi miejscami dla podróżnych oczekujących na pojazd. W tej strefie lokalizuje się infrastrukturę niezbędną dla obsługi podróżnych z możliwością rozszerzenia o obiekty usługowe.

Uwzględniając istniejącą infrastrukturę kolejową w postaci stacji węzłowych i dworców oraz istniejącą infrastrukturę drogową w postaci dworców autobusowych zlokalizowanych w bliskiej odległości od dworca kolejowego na kolejnym rysunku wskazano na potencjalne możliwości lokalizacji węzłów przesiadkowych umożliwiających dogodną zmianę środka transportu.



Rysunek 53 - Potencjalna lokalizacja węzłów przesiadkowych



Potencjalne miejsca zintegrowanych węzłów przesiadkowych, które wskazano w Planie krajowym zostały uzupełnione o dodatkowe punkty istotne dla połączeń regionalnych i lokalnych. Biorąc pod uwagę lokalizację istniejących dworców autobusowych oraz przyległe tereny umożliwiające utworzenie miejsc parkingowych, najbardziej sprzyjające warunki do organizacji zintegrowanych węzłów występują obecnie w obu miastach wojewódzkich oraz kilku powiatowych tj. Żarach, Nowej Soli i Świebodzinie. Główne kryteria jakie brano pod uwagę to odległość pomiędzy dworcem autobusowym i kolejowym, istnienie stacji węzłowej, mnogość linii komunikacyjnych w transporcie drogowym i kolejowym, powiązanie przewozów o różnym zasięgu i różnej kategorii, powiązanie z komunikacją miejską, istniejące miejsca parkingowe oraz potencjalne możliwości rozbudowy.

Pozostałe punkty gdzie istnieje jakiegokolwiek powiązanie transportu drogowego z kolejowym mogą stanowić lokalne węzły przesiadkowe z zachowaniem takich samych funkcji co węzły zintegrowane lecz w mniejszym zakresie. Docelowo każdy przystanek kolejowy powinien być wyposażony w infrastrukturę umożliwiającą pozostawienie indywidualnego środka transportu i kontynuowania podróży transportem zbiorowym. Jest to warunek wdrożenia systemów Park & Ride oraz Bike & Ride.

Niezależnie od działań organizacyjnych, dostosowanie istniejącej infrastruktury drogowej i kolejowej oraz jej bezpośrednie powiązanie w taki sposób, aby umożliwić dogodną zmianę środka transportu, będzie wymagało podjęcia działań inwestycyjnych. Efektywna integracja wiązać się będzie z koniecznością ścisłej współpracy organizatorów przewozów wszystkich kategorii. Z infrastruktury węzła korzystać będą zarówno operatorzy publicznego transportu zbiorowego, komunikacja miejska jak przewoźnicy komercyjni w tym również przedsiębiorstwa taksówkowe. Każda tego rodzaju inwestycja zlokalizowana będzie częściowo na zamkniętych terenach kolejowych, a częściowo na obszarze należącym do samorządu lokalnego oraz terenie prywatnym. W praktyce oznacza to konieczność współpracy wielu podmiotów, a w szczególności:

- organizatorów przewozów – czyli jednostek samorządu terytorialnego każdego szczebla,
- przewoźników w transporcie kolejowym i drogowym,
- zarządców dworców autobusowych,
- zarządców dworców kolejowych – PKP SA,
- zarządcy infrastruktury kolejowej – PKP PLK,
- właścicieli gruntów i obiektów.

Wobec braku sprecyzowanych źródeł finansowania, najbardziej prawdopodobna będzie realizacja tego rodzaju inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego lub przez zainteresowane samorządy lub grupy samorządów z wykorzystaniem funduszy unijnych. Włączenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych w system przewozów o charakterze użyteczności publicznej pod względem organizacyjnym polegać będzie na stworzeniu warunków do wdrożenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego czyli rozwiązań polegających na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze objętym Planem transportowym.



## System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej

Docelowym i głównym elementem organizowania systemu informacji dla pasażera na całej sieci komunikacyjnej objętej Planem transportowym, powinien być system dynamicznej informacji pasażerskiej. Podstawowym zadaniem systemu jest dostarczenie pasażerom informacji o prognozowanym czasie odjazdu z wybranego przystanku dla pojazdu obsługującego określoną linię komunikacyjną. Informacja o czasie odjazdu jest przekazywana pasażerom i prezentowana za pomocą elektronicznego systemu tablic przystankowych, wyświetlaczy w pojazdach oraz w internecie. Wiadomości prezentowane na elektronicznych nośnikach informacji to m.in. nazwa przystanku, numer linii, prognozowany lub/i rozkładowy czas odjazdu, komunikaty specjalne (informacja o utrudnieniach w ruchu, objazdach, cenach biletów, itp.) oraz inne informacje użyteczne dla pasażera.

System powinien dostarczać również informacje o realizacji zadań przewozowych wykonywanych środkami transportu publicznego i udostępniać je organizatorowi, w tym między innymi:

- aktualne położenie pojazdów na obszarze objętym Planem transportowym,
- trasa przebiegu pojazdów,
- realizowane kursy,
- informacje o opóźnieniu lub przyspieszeniu realizowanych kursów,
- stan pracy wybranych elementów systemu, np. tablic przystankowych.

System działać będzie w oparciu o rzeczywiste dane dostarczane z pojazdów, dlatego do realizacji tego zadania niezbędne będzie zainstalowanie we wszystkich pojazdach przeznaczonych do wykonywania usług publicznych, urządzeń umożliwiających przekazywanie wymaganych informacji. Stacje bazowe powinny umożliwiać automatyczne aktualizowanie rozkładów jazdy we wszystkich pojazdach jednocześnie. Na podstawie informacji wysyłanych z pojazdu do serwera obliczającego prognozowany czas przyjazdu, aktualizowane są czasy przyjazdów i odjazdów na elektronicznych tablicach przystankowych. Z uwagi na fakt że pojazdy udostępniane przez organizatora posiadają już pewne elementy systemów informacji pasażerskiej, wdrożenie jednolitego systemu na całym obszarze będzie wymagało ujednoczenia obejmującego wszystkie środki transportu organizatora jak również operatorów.

Integralną część systemu stanowić będą elektroniczne tablice informacyjne montowane na przystankach, peronach, dworcach i węzłach przesiadkowych. Tablice przystankowe wyświetlają informacje dotyczące godzin przyjazdów i odjazdów z danego przystanku, stanowiska czy peronu. Prezentowane są na nich informacje dotyczące przewidywanego lub rozkładowego czasu odjazdu/przyjazdu pojazdu na danej linii komunikacyjnej w określonym kierunku. Dodatkowo na tablicy wyświetlana może być nazwa przystanku, przy którym jest umieszczona tablica wraz z aktualnym czasem. Zainstalowane urządzenia oprócz podstawowych informacji na temat rozkładu jazdy powinny umożliwiać wyświetlanie dodatkowych informacji specjalnych, przygotowywanych przez organizatora lub operatora. Tablice przystankowe powinny być wykonane w technologii zapewniającej doskonałą

widoczność w każdych warunkach pogodowych, o każdej porze dnia i nocy. Organizator powinien mieć możliwość zarządzania użytkownikami systemu w celu udostępniania wybranemu operatorowi publicznego transportu zbiorowego. W zależności od przyjętego modelu zarządzania tym systemem podmiot zarządzający (operator lub organizator) powinien mieć możliwość:

- kontroli treści prezentowanej na wybranej tablicy,
- grupowania i programowania tablic według różnych kryteriów, np. linia, kierunek, węzeł,
- wysyłania komunikatów na wybraną tablicę, grupę lub wszystkie tablice,
- ręcznego sterowania systemem
- bieżącej lokalizacji pojazdów na mapie,
- zdalnej diagnostyki urządzeń
- zarządzanie użytkownikami aplikacji.

Zważywszy na fakt, że Plan transportowy obejmuje przewozy wojewódzkie, które wykonywane będą również w strefie transgranicznej należy przewidzieć usprawnienie systemu pasażerskiej informacji w pociągach kursujących między województwem lubuskim a Brandenburgią. Oczekiwane rezultaty takiego powiązania systemów stanowiłyby innowację w skali regionów transgranicznych Unii Europejskiej. Powiązanie systemów po stronie polskiej i niemieckiej wymagać będzie ścisłej współpracy zarówno organizatorów przewozów po obu stronach jak, również wszystkich przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. Istotą nie powinno być jednak projektowanie całkowicie nowego systemu, ale wykorzystanie już istniejącego, który funkcjonuje u sąsiedniego operatora. W każdym przypadku dopasowanie systemów informatycznych wiązać się będzie z koniecznością zabudowy w pojazdach nowego wyposażenia kompatybilnego z wyposażeniem pociągów sąsiedniego operatora.

Celem jest uzyskanie możliwości udostępniania komunikacyjnych informacji transgranicznych na wyświetlaczach elektronicznych znajdujących się w pociągach lub autobusach uczestniczących w ruchu transgranicznym. Rozwiązanie to będzie można zastosować w dowolnych systemach u różnych przewoźników. W tym celu niezbędnym będzie rozszerzenie bazy danych Związku Komunikacyjnego Berlin-Brandenburgia lub stworzenie nowej bazy, obejmującej województwo lubuskie. Dla zintegrowania nowych funkcji, konieczne będzie podłączenie wszystkich partnerów systemowych (organizatorzy, przewoźnicy, dostawcy sprzętu) do jednolitego systemu informatycznego, aby informacje mogły być wyświetlane na wyświetlaczach usytuowanych wewnątrz pojazdów.

W celu wdrożenia takiego systemu niezbędna jest realizacja projektu w kooperacji ze Związkiem Komunikacyjnym Berlin-Brandenburgia, który będzie zarządzał i koordynował pracami w Niemczech z uwzględnieniem dofinansowania ze środków UE w ramach programów transgranicznych.



## Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, środki z budżetu państwa oraz wpływy ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe. Od roku 2004, kiedy to obowiązek finansowania regionalnych przewozów kolejowych został nałożony na samorządy wojewódzkie z ich dochodów własnych, ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego zwiększyła udział samorządu województwa w dochodach budżetu państwa z tytułu CIT oraz PIT.

Uzależnienie dochodów samorządów województw od udziału we wpływach z podatku CIT oznacza poważne utrudnienie długoterminowego planowania budżetowego, zwłaszcza przy braku stabilności gospodarczej. Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego uzależnione jest zatem głównie od istniejącej sytuacji makroekonomicznej w regionie, która bezpośrednio wpływa na budżet województwa stanowiący podstawowe źródło finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Zasady finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określa ustawa PTZ. Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na pobieraniu przez operatora, lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub przekazaniu operatorowi rekompensaty. Sama rekompensata dotyczy w głównej mierze pokrycia poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Ponadto, w przypadku nałożenia na operatora obowiązku honorowania uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, rekompensata powinna pokrywać utracone przychody w tym zakresie. Co istotne, organizator ma możliwość ustanowić na obszarze objętym Planem własny katalog uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, co jednak powinien uwzględnić w przyszłej rekompensacie. Jedną z dopuszczalnych form finansowania jest również udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Operatorowi przysługuje rekompensata jeżeli wykaże, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody i poniesione koszty, proporcjonalnie do poniesionej straty. Przekazanie operatorowi rekompensaty następuje w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W ramach rekompensaty, w części dotyczącej poniesionych kosztów, operatorowi przysługuje rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do Rozporządzenia 1370/2007. Na etapie tworzenia Planu transportowego trwały jeszcze prace nad wydaniem krajowego rozporządzenia w sprawie sposobu określenia wysokości rozsądnego zysku, z uwzględnieniem rodzaj transportu, kapitału, od którego należy liczyć wysokość tego zysku oraz konieczności zapobiegania nadmiernemu poziomowi rekompensaty. Należy zwrócić uwagę, że w projekcie tego rozporządzenia wskazana została metodologia ustalania rozsądnego zysku, jako iloczyn skorygowanej wartości bieżącej kapitału zaangażowanego i stopy zwrotu, która wynosi maksymalnie 6% rocznie w okresie trwania umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.



## Oплаты za przewóz

Jednym z zadań organizatora jest ustalanie opłat za przewóz a także innych opłat, o których mowa w ustawie Prawo przewozowe oraz ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z art. 8 ust 4 ustawy z dnia 5 lipca 2001r. o cenach, sejmik województwa może ustalać ceny urzędowe za usługi przewozowe w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich. Określane na tej podstawie opłaty za usługi przewozowe będą miały charakter maksymalnych cen urzędowych obowiązujących wszystkich operatorów, którzy będą realizowali przewozy na liniach komunikacyjnych ujętych w Planie transportowym.

Z uwagi na publiczny charakter przewozów oraz konieczność zbilansowania działalności przewozowej operatora, opłaty za przewóz powinny pozostać na poziomie akceptowalnym społecznie. Z tego względu taryfy stosowane przez przewoźników kolejowych są do siebie zbliżone i w takiej formie będą uzgadniane i zatwierdzane w ramach umów o świadczenie usług publicznych.

Cena za usługę transportową (taryfa jednostkowa) może wzrastać:

- **proporcjonalnie**, tj. stawka taryfowa jest zawsze taka sama dla każdej jednostki odległości przewozowej
- **degresywnie**, tj. stawka taryfowa zmniejsza się w miarę wzrostu odległości przewozu (stawka za każdy dodatkowy kilometr maleje)
- **system taryf średnich ryczałtowych** (tzw. stawki jednolite), w których taryfa jest stałą bez względu na odległość przewozu, a nawet ilość przewozów

Ceny urzędowe obowiązujące na terenie objętym Planem transportowym powinny bazować na obecnym degresywnym systemie taryfowym. Jest to system korzystny dla pasażera korzystającego z połączeń przesiadkowych i stanowi obecnie jeden z głównych atutów przewoźników kolejowych. Uporządkowania wymagają jednak oferty w ruchu transgranicznym, które w obecnej formie zniechęcają do korzystania z transportu kolejowego. W tej kwestii planowane jest rozszerzenie współpracy ze związkiem Komunikacyjnym Berlin Brandenburgia o wspólne obszary taryfowe.

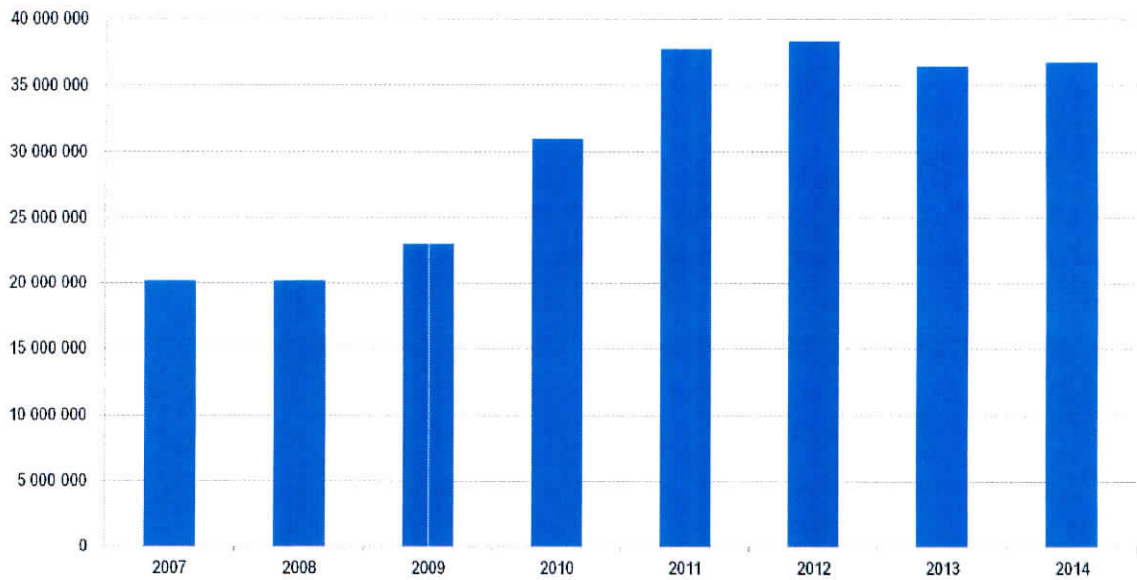
Mając na uwadze przyszłe przetargi na świadczenie usług publicznych, celowym będzie uwzględnianie maksymalnych cen za przewozy już w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, aby uniezależnić przewozy od niekontrolowanego wzrostu cen.

## Rekompensata

W latach 2007 - 2009 Województwo Lubuskie miało zawartą umowę ramową o świadczenie usług publicznych zawartą ze spółką PKP Przewozy Regionalne, na podstawie której co roku negocjowano kształt rozkładu jazdy w ramach określonego limitu wydatków. Po wygaśnięciu tej umowy, kolejne kontrakty z tym samym operatorem (przy nowej strukturze właścicielskiej) zawierano na okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy. Wysokość rekompensaty udzielonej w latach 2007 - 2012 w ujęciu całego województwa lubuskiego przedstawia rysunek na kolejnej stronie.



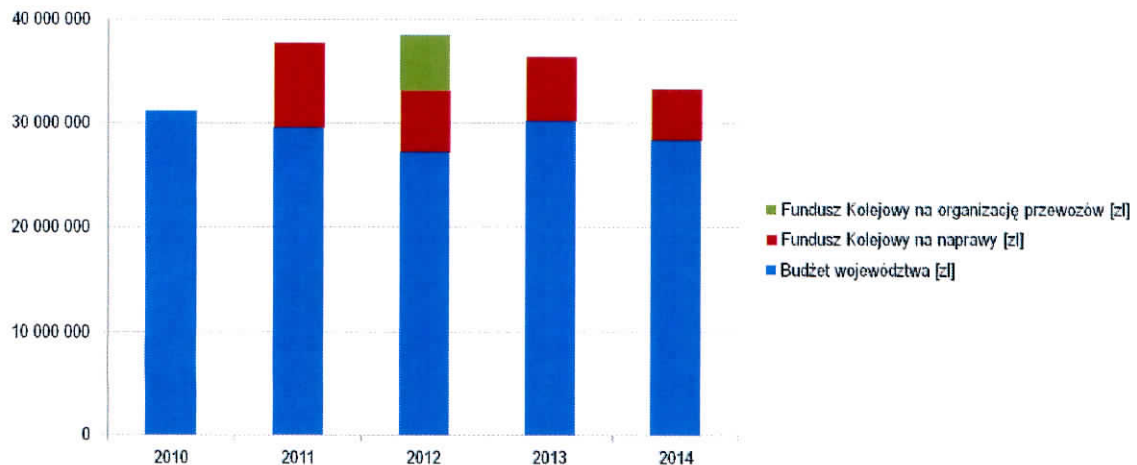
**Rysunek 54 - Środki finansowe przekazywane w ramach rekompensaty [zł]**



Źródło: opracowanie własne na podstawie wykonania budżetów

Od roku 2011 w łącznej kwocie rekompensaty uwzględniane zostały, oprócz środków budżetu województwa lubuskiego, środki pochodzące z Funduszu Kolejowego przeznaczonego na naprawy taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznych w ramach zawartej umowy. W roku 2012 środki Funduszu Kolejowego, w kwocie proporcjonalnej do liczby udziałów objętych przez województwa w spółce Przewozy Regionalne, zostały jednorazowo przeznaczone na współfinansowanie zadań własnych województw w zakresie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. W przypadku województwa lubuskiego była to kwota 5,4 mln zł. Udział Funduszu Kolejowego w łącznej kwocie rekompensaty w latach 2011- 2013 obrazuje poniższy rysunek.

**Rysunek 55 - Udział Funduszu Kolejowego w łącznej kwocie rekompensaty [zł]**



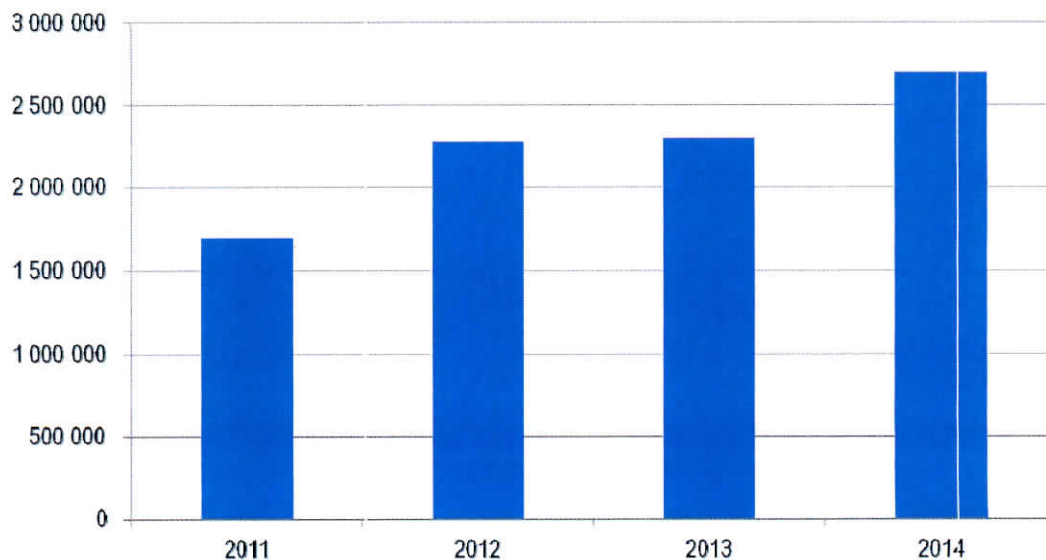
Źródło: opracowanie własne na podstawie wykonania budżetów

## Powierzenie części zadania

W celu prawidłowej organizacji publicznego transportu zbiorowego pomiędzy sąsiadującymi województwami, ze względu na specyfikę geograficznego układu sieci kolejowej na styku województw, wymagana jest ścisła współpraca pomiędzy sąsiednimi organizatorami. W zakresie organizacji połączeń kolejowych na stycznych odcinkach, niezbędne jest zawieranie stosownych porozumień międzywojewódzkich regulujących zasady tej współpracy. Dotychczasowa praktyka obejmowała zawieranie porozumień realizowanych bez przepływów finansowych oraz porozumień uwzględniających przekazywanie dotacji pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego. Świadczenie usług na terenie sąsiadujących województw przez tego samego operatora wymaga co najmniej uzgodnień dotyczących technicznego aspektu organizacji obiegów taboru. W przypadku różnych przewoźników, dochodzi jednak konieczność uregulowania wysokości rekompensaty i formy jej przekazania.

Województwo Lubuskie graniczy z trzema województwami, z których dwa organizują część połączeń regionalnych poprzez powierzenie ich obsługi podmiotowi wewnętrznemu. Dotychczas podmioty tego rodzaju nie mogły startować w przetargach poza obszarem usług bezpośrednio zleconych, zatem aby obsłużyć odcinki leżące na południu województwa lubuskiego zachodziła konieczność powierzenia części zadania w tym zakresie Województwu Dolnośląskiemu na podstawie stosownego porozumienia oraz przekazania dotacji celowej na jego realizację. Wysokość dotacji jest ustalana na podstawie kalkulacji deficytu wynikającego z planowanej realizacji połączeń, w oparciu o uzgodniony rozkład jazdy pociągów, który w rozkładzie jazdy 2013/2014 obejmował kursowanie 16 pociągów w dobie. Wysokość dotacji przekazywanej w latach 2010 – 2014 na realizację przewozów na terenie województwa lubuskiego przez Koleje Dolnośląskie SA zobrazowano na poniższym rysunku.

Rysunek 56 - Dotacja celowa na realizację zadania powierzonego województwu dolnośląskiemu [zł]



Źródło: opracowanie własne na podstawie wykonania budżetów



## Udostępnienie środków transportu

Jedną z form finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej może być udostępnianie operatorowi środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Obowiązujące przed dniem 1 marca 2011r. przepisy ustawy o transporcie kolejowym łączyły organizowanie i dotowanie regionalnych kolejowych przewozów osób wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych oraz nabywanie kolejowych pojazdów szynowych jako zadania własne samorządu województwa. Przepis ten został uchylony ustawą PTZ, jednakże w nowym akcie prawa określono, że organizator zapewnia funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze swojej właściwości. W celu zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego właściwy organizator jest obowiązany do zorganizowania ogólnodostępnych regularnych przewozów osób w zakresie, w jakim jest to niezbędne do bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze. Uchylenie wymienionego wyżej przepisu ustawy o transporcie kolejowym nie oznaczało zatem zniesienia z samorządu województwa obowiązku zapewnienia przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym niezbędnych do zaspokojenia podstawowych potrzeb przewozowych lokalnej społeczności.

W przypadku konieczności zapewnienia taboru dla wykonywania przewozów pasażerskich, może być to zrealizowane w dwojaki sposób, a mianowicie poprzez:

- zakup taboru przez organizatora, zwłaszcza w przypadku, gdy zapewnienie odpowiedniego taboru nie może być zrealizowane przez podmioty zainteresowane świadczeniem usług publicznych;
- zapewnienie odpowiedniego taboru przez podmiot, który ma świadczyć usługi publiczne;

Dla zapewnienia realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizator powinien podejmować działania, które są niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania tych przewozów na obszarze jego właściwości. Kwestia zakupu taboru, który następnie może zostać udostępniony podmiotowi świadczącemu usługi publiczne w celu realizacji przewozów, bądź zobowiązanie takiego podmiotu do zapewnienia odpowiedniego taboru, należy do decyzji organizatora.

Zgodnie z zasadami funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, środki transportu udostępnione operatorowi przez organizatora mogą być wykorzystywane wyłącznie do realizacji przewozów na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Wśród obligatoryjnych elementów tej umowy należy określić warunki korzystania ze środków transportu organizatora. Zakupiony przez Województwo Lubuskie w latach 2002 – 2013 tabor kolejowy trakcji spalinowej był udostępniany operatorowi na podstawie umowy użyczenia i w tej samej formie planowane jest udostępnianie tego taboru w kolejnych latach. Podstawowe warunki umowy użyczenia określają, że operator ponosi koszty utrzymania pojazdów, w szczególności zaś koszty eksploatacyjne, bieżącego utrzymania, koszty przeglądów kontrolnych i okresowych a także koszty napraw awaryjnych i powypadkowych. Operatora obciążają koszty napraw wynikające z poziomów utrzymania pojazdów kolejowych od 1 do 3 określonych w Rozporządzeniu ministra



właściwego do spraw transportu w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych<sup>53</sup>, nie objęte gwarancją, rękojmią i serwisem producenta pojazdów, zgodnie z dokumentacją techniczną – ruchową pojazdów. Operator zobowiązany jest po zakończeniu umowy do zwrotu przedmiotu użyczenia w stanie nie pogorszonego ponad normalne zużycie eksploatacyjne oraz zwrotu kompletu dokumentacji pojazdu.

W przypadku nabycia nowych pojazdów przez organizatora dopuszcza się możliwość zmiany warunków ich udostępnienia operatorowi w szczególności poprzez dzierżawę. Taka forma udostępnienia środków transportu związana jest z możliwością odzyskania naliczonego podczas zakupu podatku VAT. Operator realizując połączenia, w ramach kosztów operacyjnych będzie uwzględniał czynsz dzierżawny, płacony na rzecz właściciela taboru. Operator będzie odpowiedzialny za prawidłowe utrzymanie taboru (serwis, czynności utrzymaniowe - przeglądy PU1, PU2 i PU3). Koszty napraw rewizyjnych (PU4) oraz napraw głównych (PU5) finansowane będą przez właściciela pojazdów.

### **Możliwość współfinansowania przewozów przez jednostki samorządu terytorialnego**

Przekazywanie realizacji zadań publicznych przez jednostki samorządu terytorialnego może następować przez wyższy szczebel jednostki samorządu na szczebel niższy, przy jednoczesnym przekazaniu środków finansowych w wysokości koniecznej do wykonania zadań. W świetle obowiązujących przepisów ustaw ustrojowych, nie ma możliwości przekazania swojego zadania np. przez gminę, do realizacji powiatowi czy województwu na podstawie zawartego porozumienia administracyjnego, jak to jest dopuszczone w przypadku porozumień między dwoma bądź więcej gminami. Tym niemniej w omawianym przypadku mogą mieć zastosowanie przepisy, które w zakresie współdziałania między jednostkami samorządu terytorialnego przewidują, że gminy (związki międzygminne oraz stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego) mogą sobie wzajemnie bądź innym jednostkom samorządu terytorialnego udzielać pomocy, w tym pomocy finansowej. Przedmiotowe zagadnienie powinno być zatem rozpatrywane przy łącznym uwzględnieniu przepisów ustaw o samorządach terytorialnych, o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz finansach publicznych.

Jako przykład dobrej praktyki w tym zakresie można wskazać gminy w województwie zachodniopomorskim, które w ten sposób utrzymały ważne z lokalnego punktu widzenia połączenia kolejowe. Choć samorząd gminny nie mógł zawrzeć bezpośredniego porozumienia z przewoźnikiem odnośnie sfinansowania kursowania danego pociągu, uczynił to za pośrednictwem samorządu wojewódzkiego. Zdecydowano się zatem na podpisanie z marszałkiem województwa porozumienia, na mocy którego burmistrz miasta i gminy przekazał władzom wojewódzkim dotację na uruchomienie i sfinansowanie dodatkowych połączeń, nieujętych w rocznym rozkładzie jazdy. Realizacja dodatkowych połączeń kolejowych wymagała zawarcia umowy na organizowanie przewozów kolejowych pomiędzy samorządem województwa (jako organizatorem przewozów) i operatorem.



## Finansowanie przewozów w strefie transgranicznej

Ustawa PTZ, poprzez wprowadzenie definicji strefy transgranicznej zmieniła zasady finansowania przewozów realizowanych z przekroczeniem granicy państwa. Nowe przepisy z jednej strony umożliwiły samorządom planowanie nowych połączeń transgranicznych, a zarazem spowodowały konieczność objęcia dofinansowaniem połączeń już istniejących. Wraz z przekazaniem samorządom przedmiotowego zadania nie nastąpiło jednak zabezpieczenie stosownych środków na jego realizację, pomimo iż w procesie legislacyjnym w uzasadnieniu do celu i potrzeby wydania wspomnianej ustawy określono wprost skutki wprowadzenia nowego prawa. Przewidziano wówczas, że wprowadzenie zaproponowanych w ustawie przepisów skutkować będzie finansowaniem przez samorządy województw, kolejowych przewozów transgranicznych w kwocie około 55 mln zł rocznie. Przed wprowadzeniem nowego przepisu przewozy te finansowane były z budżetu państwa w ramach ogólnej kwoty przeznaczonej na finansowanie przewozów międzynarodowych i międzywojewódzkich. Wdrożenie przepisów ustawy PTZ miało w następstwie doprowadzić do przeznaczenia wspomnianej kwoty z rezerwy celowej budżetu państwa dla przygranicznych województw.

Ciężar pokrywania deficytu wynikającego z prowadzenia przewozów w strefie transgranicznej, które do 10 grudnia 2011r. były dofinansowane przez budżet państwa, został od roku 2012 w całości przeniesiony na marszałków dziesięciu województw przygranicznych. Wg danych ministra właściwego ds. transportu przekazanych w roku 2011, deficyt wynikający z realizacji połączeń międzynarodowych w strefie transgranicznej obejmującej teren województwa lubuskiego wynosił około 7,4 mln zł w roku.

Nalożenie na samorząd województwa dodatkowego zadania, którym jest organizacja publicznego transportu zbiorowego w strefie transgranicznej, bez zabezpieczenia stosownych środków na jego realizację, naruszyło stabilizację finansową województwa w całym zakresie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych o charakterze służby publicznej. Ostatni pociąg międzynarodowy o charakterze służby publicznej, który na terenie województwa lubuskiego był finansowany z budżetu państwa, przestał kursować pod koniec roku 2012. Powstała wówczas luka w połączeniach została wypełniona przez pociągi organizowane przez Marszałka Województwa, co dodatkowo wpłynęło na wzrost kosztów zadania wojewódzkiego.

Aby utrzymać ofertę w tym zakresie oraz zapewnić rozwój połączeń z Brandenburgią, potrzeby województwa lubuskiego szacowane są na kwotę około 9 mln zł w skali roku budżetowego. Brak dodatkowego źródła finansowania, nie tylko uniemożliwia rozwinięcie siatki połączeń transgranicznych, ale jak dotąd skutkowało ograniczaniem połączeń istniejących przed zmianą prawa w tym zakresie.

**Wsparcie środkami z budżetu państwa na finansowanie połączeń w strefie transgranicznej, w kwocie odpowiadającej środkom, jakie były przeznaczone na ten cel w roku 2011, stanowią kluczowy element dla wdrożenia rozwojowych wariantów Planu transportowego.**

Zasady tworzenia i dysponowania rezerwami celowymi określają, że następuje to na wniosek właściwego dysponenta, którym w przypadku województwa jest właściwy wojewoda.



## Źródła finansowania publicznego transportu zbiorowego w latach 2015 – 2020

Wysokość rekompensaty jest uzależniona bezpośrednio od wielkości deficytu wynikającego z różnicy pomiędzy przychodami z biletów a kosztem uruchomienia pociągu. Jak wykazano wcześniej rentowność linii komunikacyjnych jest zróżnicowana przy czym w żadnym przypadku, w obecnych uwarunkowaniach rynkowych, usługi publiczne w regionalnym transporcie kolejowym nie mogą być świadczone na zasadzie komercyjnej. Województwo Lubuskie musi mieć możliwości podjęcia działań dla zapewnienia świadczenia takich usług m.in. poprzez przyznawanie rekompensaty finansowej operatorom usług publicznych. Dla uniknięcia nieuzasadnionych zakłóceń na rynku konkurencji nie powinna ona przekraczać kwoty potrzebnej dla pokrycia kosztów netto ponoszonych w wyniku wypełniania obowiązków służby publicznej, z uwzględnieniem generowanych tą drogą przychodów oraz rozsądnego zysku.

W przypadku bezpośredniego powierzenia zadania lub samodzielnego świadczenia usług przez podmiot wewnętrzny organizatora, zastosowanie mają zasady przyznawania rekompensaty określone w załączniku do *Rozporządzenia 1370/2007*. Preferowany w ramach Planu transportowego system finansowania obejmuje wybór operatora w trybie ustawy prawo zamówień publicznych, w którym organizator wybiera najkorzystniejszą ofertę. Operator decyduje się wówczas na wykonywanie przewozów za określoną cenę ryczałtową określoną dla całości usługi lub stawkę wykonanej pracy eksploatacyjnej lub przewozowej. W przypadku wyboru operatora w tym trybie, rekompensata stanowi wynagrodzenie wynikające z ceny za usługę określoną w umowie o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego.

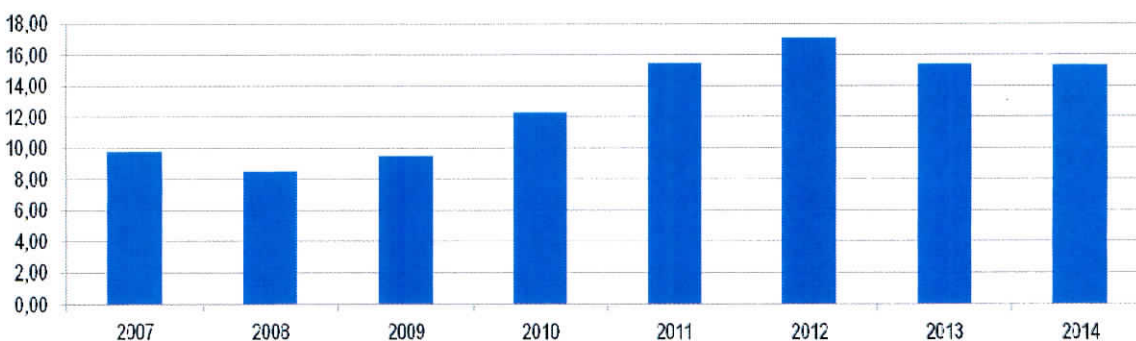
Najkorzystniejszym rozwiązaniem dla organizatora byłoby finansowanie uzależnione od wykonanej pracy przewozowej. Uzależnienie wysokości rekompensaty od ilości przewiezionych pasażerów może bowiem stanowić skuteczne narzędzie motywujące operatora do zwiększania wyników swojej działalności. Taki system finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej byłby korzystny dla organizatora między innymi ze względu na możliwość egzekwowania poprawy jakości świadczonych usług. Przyjęcie takiego rozwiązania wymaga jednakże wprowadzenia zaawansowanego i dokładnego systemu zliczania pasażerów we wszystkich pojazdach wykorzystywanych przez operatora do realizacji przewozów objętych umową. Wobec dotychczasowego braku systemu umożliwiającego pełną identyfikację wykonanej pracy przewozowej, kwota rekompensaty jest uzależniona od rzeczywistych kosztów i przychodów wykazanych przez operatora w kalkulacji.

Do prognozowania deficytu w kolejnych okresach budżetowych przyjmuje się zatem planowaną pracę eksploatacyjną pomnożoną przez średni koszt jednego pociągokilometra określony na podstawie wykonania dotychczasowych umów. Analiza pracy eksploatacyjnej zakontraktowanej w latach 2007 – 2013, przy określonej wysokości wypłaconej rekompensaty wykazuje stopniowy wzrost średniej stawki dopłaty do jednego pociągokilometra. Wyraźny wzrost dopłaty w latach 2010-2012 w stosunku do lat poprzednich, wynikał przede wszystkim z objęcia przez województwo lubuskie organizacji i finansowania pociągów międzywojewódzkich oraz strefie transgranicznej, których deficyt był znacznie



wyższy od przeciętnego deficytu pociągów pozostałych, uprzednio finansowanych z budżetu państwa. Średnia dopłata do tych pociągów była o wiele wyższa, co wpłynęło na wzrost średniej wartości dopłaty do pociągokilometra w całym województwie. Dodatkowym czynnikiem był wzrost kosztów napraw taboru wynikający z większego zakresu napraw pojazdów eksploatowanych przez operatora oraz wzrost kosztów zakupu paliwa. Nie bez znaczenia był również fakt, że od sierpnia 2011 roku wzrosło przeciętne wynagrodzenie zasadnicze pracowników operatora, które wpłynęło na wzrost wysokości składników pochodnych uposażenia, a zatem globalnych kosztów u operatora.

**Rysunek 57 – Średnia dopłata do pociągokilometra na obszarze województwa lubuskiego w latach 2007 - 2014 [zł]**



Źródło: opracowanie własne na podstawie zakontraktowanych umów o świadczenie usług publicznych

Od roku 2013 średnia stawka dofinansowania ustabilizowała się na poziomie ok. 15 zł co plasowało województwo lubuskie na siódmym miejscu wśród pozostałych województw zlecających świadczenie usług temu samemu operatorowi. Stawka nie uwzględnia jednakże kosztów wykonania napraw głównych i rewizyjnych, które odroczone w czasie. Dwie naprawy rewizyjne operator wykonał w imieniu organizatora w roku 2012, co również wpłynęło na wspomniany wzrost rekompensaty.

Planując wydatki na organizację transportu kolejowego należy mieć zatem na uwadze fakt, iż województwo lubuskie jest właścicielem pojazdów szynowych, które należy utrzymywać w stałej gotowości technicznej. Obecnie posiadany park taborowy składa się 16 spalinowych pojazdów, a dwa zamówione w roku 2013 elektryczne zespoły trakcyjne mają zostać dostarczone na przełomie lat 2014/2015. Źródłem finansowania dotychczasowych wydatków inwestycyjnych w tym zakresie były w znacznej mierze środki zewnętrzne pozyskane z funduszy unijnych. Ponadto, porozumienie zawarte w dniu 9 grudnia 2008r. pomiędzy Radą Ministrów reprezentowaną przez ministra właściwego ds. transportu określiło, że do roku 2015 na zakup, modernizację i naprawy kolejowych pojazdów szynowych służących do przewozów pasażerskich, wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, przeznaczone zostaną środki finansowe z Funduszu Kolejowego oraz z rezerwy celowej budżetu państwa. Środki te w latach 2009 – 2013 wydatkowano na zakup nowego taboru oraz naprawy. W latach 2016 – 2020 przewidziano we wspomnianym porozumieniu sfinansowanie z budżetu państwa i programów unijnych kolejnego programu inwestycyjnego w zakresie modernizacji i zakupu taboru kolejowego, z zastrzeżeniem, iż ustalenie proporcji źródeł finansowania programu inwestycyjnego, nastąpi po uchwaleniu budżetu Unii Europejskiej na lata 2014 – 2020. W chwili opracowania projektu Planu transportowego ta kwestia nie została jeszcze rozstrzygnięta.

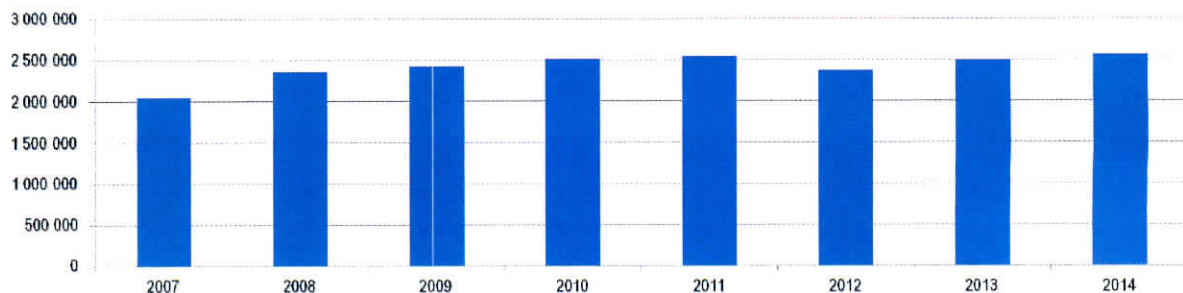
Pojazdy kolejowe, w tym również pojazdy organizatora, podlegają ścisłym technicznym warunkom eksploatacji, zgodnie z którymi wykonywane są okresowe przeglądy i naprawy wg pięciu poziomów utrzymania. Operatora obciąża obowiązek bieżącego utrzymania udostępnionych pojazdów w zakresie poziomów utrzymania od 1 do 3, co powinno być uwzględniane w kwocie rekompensaty. Poziom utrzymania 4 (PU4) to naprawa rewizyjna a poziom utrzymania 5 (PU5) to naprawa główna. Są to naprawy odtwarzające wartość pojazdów i to organizator jako właściciel powinien bezpośrednio ponosić ich koszt. Termin naprawy okresowej jest uzależniony od trzech parametrów i w zależności od uzyskania granicznej wartości jednego z nich pojazd musi przejść obowiązkowy przegląd. W przypadku posiadanych pojazdów jest to parametr czasu, przebiegu lub ilości przepracowanych motogodzin. Z uwagi na różne przebiegi pojazdów, konkretny termin wyłączenia z eksploatacji jest ruchomy i uzależniony od intensywności codziennego użytkowania.

Przewidywane finansowanie usług przewozowych powinno uwzględniać zarówno środki na wypłatę rekompensaty dla operatorów publicznego transportu zbiorowego jak również środki na zakup i utrzymanie taboru stanowiącego własność organizatora.

Limit wydatków na organizowanie i dotowanie (finansowanie) kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich zostanie określony w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Lubuskiego zatwierdzonej w formie uchwały Sejmiku Województwa Lubuskiego. Należy mieć jednak na uwadze zagrożenie, iż w przypadku niezrealizowania zaplanowanych dochodów, np. z tytułu udziałów w podatku dochodowym od osób fizycznych oraz od osób prawnych bądź subwencji, kwoty te mogą być mniejsze. Wskaźniki określone w Wieloletniej Prognozie Finansowej będą zatwierdzone co roku, przy uchwalaniu budżetu na dany rok. Z tego względu jako najbardziej realny do wykonania uznano wariant minimalny oparty na dotychczasowej siatce połączeń dofinansowywanych z budżetu samorządu województwa lubuskiego. Jeżeli koniunktura dochodów polepszy się, wówczas będzie możliwość zwiększenia wydatków na to zadanie i tym samym wdrażanie wariantów rozwojowych Planu transportowego.

Przewidywane wielkości rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w transporcie kolejowym, szacowane będą na podstawie planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej. Utrzymanie średniej stawki dofinansowania na stałym poziomie, będzie możliwe jedynie w przypadku obniżenia kosztów wykonywania usług i zwiększeniu przychodów poprzez pozyskanie większej ilości pasażerów.

Rysunek 58 - Praca eksploatacyjna zakontraktowana w latach 2010-2014



Źródło: opracowanie własne na podstawie umów z operatorem i porozumień międzywojewódzkich



Należy mieć na uwadze, że zarówno przewoźnicy kolejowi jak drogowi są zobowiązani do honorowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych, a utracone z tego tytułu przychody są im refundowane z budżetu Państwa w formie dotacji. Wysokość dotacji określa corocznie ustawa budżetowa, przy czym planowane środki, które będą otrzymywać przewoźnicy określono w planie krajowym wyłącznie do roku 2016. Jednocześnie od 1 stycznia 2017r. uchylone zostaną zapisy ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w zakresie, który obecnie przewiduje wypłatę rekompensaty przez samorząd wojewódzki bezpośrednio każdemu przewoźnikowi, który stosując ulgi zgłosi stosowne roszczenie. Zatem od roku 2017r. przewoźnicy, którzy realizują przewozy o zasięgu wojewódzkim na zasadach komercyjnych, nie będą już mieli możliwości uzyskiwania rekompensaty na dotychczasowych zasadach.

Określenie planowanych na lata 2017 – 2020 nakładów finansowych na rekompensaty związane ze świadczeniem usług publicznych w transporcie drogowym, wymagać będzie rozszerzenia Planu transportowego o dodatkowe linie komunikacyjne o zasięgu wojewódzkim obsługiwane autobusami. Z tego względu, do roku 2017 przewiduje się co najmniej jedną aktualizację Planu transportowego w przedmiotowym zakresie.

## Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Rozwój publicznego transportu zbiorowego do roku 2020 realizowany będzie zgodnie ze Strategią Rozwoju Województwa Lubuskiego, w której usprawnienie systemu transportu publicznego stanowi jeden z celów operacyjnych określonych dla osiągnięcia wysokiej dostępności transportowej. Będzie to możliwe poprzez podejmowanie działań prowadzących do poprawy jakości usług publicznych.

Do roku 2020 planuje się poprawę stanu technicznego infrastruktury komunikacyjnej w celu zapewnienia sprawnych połączeń pomiędzy strategicznymi ośrodkami i obszarami rozwoju gospodarczego województwa. Budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury komunikacyjnej przewidziana w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego obejmuje wszystkie gałęzie transportu, przy czym dla zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego istotna będzie poprawa infrastruktury kolejowej oraz dworców i przystanków pasażerskich. Realizacja tych zamierzeń uzależniona jest w dużym stopniu od wraźnia programów inwestycyjnych przez zarządcę infrastruktury kolejowej, którym w przypadku linii kolejowych i dworców są podmioty z grupy PKP S.A.

Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce określa docelowe prędkości na liniach kolejowych jakie mają zostać uzyskane w perspektywie do roku 2030. Linią o najwyższych parametrach pozostanie na terenie województwa lubuskiego odcinek linii korytarzowej E20 Zbąszynek – Rzepin. Ponadto w priorytetach modernizacyjnych znajdują się pozostałe linie korytarzowe, z których najistotniejsze znaczenia ma linia C-E59 na odcinku Wrocław – Zielona Góra – Szczecin. Wobec przyjętych na szczeblu rządowym kryteriów dotyczących specjalizacji linii kolejowych z preferencją dla przewozów pasażerskich lub towarowych, linia C-E59 dedykowana jest dla ruchu towarowego i maksymalnej prędkości 120km/h. Tego rodzaju specjalizacja linii kolejowej nie oznacza jednak ograniczeń dla regionalnego ruchu pasażerskiego, gdyż w konstrukcji rozkładów jazdy wysoki priorytet każdorazowo będą miały pociągi pasażerskie. Określona maksymalna prędkość dla pociągów towarowych, nie wyklucza zatem lokalnego podwyższenia przez zarządcę infrastruktury prędkości dla lekkich zespołów trakcyjnych. Charakter przewozów regionalnych obejmujący liczne postoje, praktycznie na każdym przystanku osobowym, często ogranicza możliwości rozwijania maksymalnych prędkości.

Krajowe dokumenty strategiczne, w odniesieniu do ważnych ośrodków społecznych i gospodarczych, w tym w szczególności miast wojewódzkich, zakładają doprowadzenie do nich linii kolejowych o dopuszczalnej prędkości 120 km/h, a do pozostałych miejscowości – linii o prędkości rozkładowej równej konstrukcyjnej, dla jakiej dana linia została wybudowana. Wg krajowych planistów, decydującym kryterium doboru prędkości na liniach należących do tej grupy jest charakterystyka techniczna umożliwiająca zwiększanie prędkości na istniejącym układzie geometrycznym lub przy jego niewielkiej zmianie. Realizacja zamierzeń inwestycyjnych określonych przez ministra właściwego ds. transportu w ramach perspektywy finansowej 2014-2020 powinna stworzyć warunki dla organizacji połączeń kolejowych, które będą stanowiły ofertę konkurencyjną dla transportu samochodowego.



Rysunek 59 - docelowe prędkości na liniach kolejowych na obszarze województwa lubuskiego



Źródło: Master plan dla transportu Kolejowego do roku 2030

Oprócz poprawy infrastruktury, w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego przewiduje się m.in. zapewnienie odpowiedniego taboru oraz działania organizacyjne, pozwalające na optymalizacji istniejących i uruchomieniu nowych połączeń komunikacyjnych. Istotne również będą przedsięwzięcia na rzecz zmniejszenia obciążeń środowiska oraz uciążliwości dla mieszkańców związanych z transportem, poprzez zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu osobowym oraz przez stałe zwiększanie udziału transportu kombinowanego i kolejowego w przewozach.

Rozwój połączeń transportowych zarysowany w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego przewiduje konkretne kierunki interwencji, które obejmują również kategorie przewozów oraz rodzaje transportu nie objęte zakresem Planu transportowego. Zgodnie z właściwością organizatora publicznego transportu zbiorowego, Plan transportowy obejmuje organizację przewozów wojewódzkich, w tym również wykonywanych w strefie transgranicznej, dlatego bezpośredni wpływ organizatora na realizację celów strategicznych obejmuje zasadniczo niżej wymienione kierunki:

### ***Zapewnienie spójnych i sprawnych połączeń komunikacyjnych pomiędzy strategicznymi dla rozwoju województwa miastami i obszarami***

Działania organizatora ukierunkowane będą na koordynację przewozów realizowanych różnymi środkami transportu publicznego oraz tworzenie warunków dla wdrażania:

- zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych;
- zintegrowanych węzłów przesiadkowych;
- zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej.

### ***Zwiększenie ilości transgranicznych i międzyregionalnych połączeń komunikacyjnych, w szczególności kolejowych Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry z sąsiednimi aglomeracjami (Wrocław, Poznań, Szczecin, Berlin)***

W zakresie przewozów wykraczających poza obszar objęty Planem transportowym, działania ukierunkowane będą na ścisłą współpracę z organizatorami przewozów na obszarach przyległych do województwa lubuskiego. Z organizatorami przewozów na obszarze województw wielkopolskiego, dolnośląskiego i zachodniopomorskiego uzgadniane będą w szczególności bezpośrednie połączenia wojewódzkie o charakterze międzyregionalnym w relacjach:

- Zielona Góra – Poznań Główny
- Zielona Góra – Wrocław Główny
- Zielona Góra – Szczecin Główny
- Zielona Góra – Jelenia Góra
- Gorzów Wielkopolski – Poznań Główny
- Gorzów Wielkopolski – Piła Główna

Ilość i zakres połączeń ustalana będzie w porozumieniach pomiędzy organizatorami przewozów.