

Załącznik
do uchwały Nr LII/610/14
Sejmiku Województwa Lubuskiego
z dnia 16 września 2014r.

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

-
część tekstowa

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

Spis treści

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

Linia nr 370 Zielona Góra – Żary	64
Linia nr 436 Czerwieńsk Południe – Czerwieńsk Wschód	65
Zaplecze techniczne	66
Zasady organizacji rynku przewozów	69
Regulacja rynku przewozów wojewódzkich	69
Przewozy użyteczności publicznej a przewozy komercyjne	71
Przewidywany tryb wyboru operatora	73
Ocena i prognozy potrzeb przewozowych	82
Ustalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego	82
Sytuacja społeczno-gospodarcza województwa lubuskiego	86
Analiza istniejących powiązań komunikacyjnych	93
Pomiary ruchu drogowego	96
Badania potoków pasażerskich z elementami analizy sytuacji rynkowej	98
Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn.....	100
Zbąszynek – Międzyrzecz – Gorzów Wielkopolski	102
Rzepin – Sulęcín – Międzyrzecz	104
Frankfurt (Oder) – Rzepin – Zbąszynek.....	106
Choszczno – Dobiegniew – Krzyż	109
Zielona Góra – Sulechów – Zbąszynek	111
Zielona Góra – Rzepin – Kostrzyn	113
Zielona Góra – Nowa Sól – Głogów.....	115
Zielona Góra – Żary	117
Żagań – Żary – Tuplice – Forst (Lausitz)	119
Żary – Żagań – Małomice – Legnica.....	122
Żary – Węglińiec	124
Leszno – Wschowa – Głogów.....	126
Odcinki transgraniczne.....	127
Kostrzyn – Küstrin-Kietz.....	130
Rzepin – Frankfurt (Oder).....	132
Tuplice – Forst (Laustiz)	133
Gubin – Guben	135
Badania jakościowe	137
Rentowność linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym.....	140
Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej.....	147
Podział linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym	148
Planowana oferta przewozowa na poszczególnych liniach komunikacyjnych	152

Zielona Góra – Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski.....	154
(Berlin-) – Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Krzyż (- Poznań)	156
Zielona Góra – Rzepin – Kostrzyn (- Szczecin)	158
Zielona Góra – Nowa Sól – Głogów (-Wrocław)	160
Zbąszynek – Świebodzin – Rzepin	162
Zielona Góra – Rzepin – Frankfurt (Oder)	164
Nowa Sól – Zielona Góra – Sulechów – Zbąszynek (-Poznań)	165
Sieć komunikacyjna węzła Żagań-Żary	167
Zielona Góra – Gubin – Guben – Cottbus	169
Rzepin – Międzyrzecz.....	171
Leszno – Wschowa – Głogów (- Szprotawa – Żagań)	172
Monitorowanie realizacji Planu transportowego w zakresie ilości połączeń kolejowych	173
Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	174
Ochrona środowiska naturalnego	175
Dostępność do publicznego transportu zbiorowego osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej.....	176
Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej	176
Standard przewozów i parametry jakościowe usług przewozowych	181
Budynki dworcowe i inne obiekty kolejowe	183
System dystrybucji biletów	185
Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.....	187
Informacja na temat rozkładu jazdy.....	187
Informacja na temat regulaminów, opłat za przewozy oraz uprawnień do ulg	189
Zintegrowane węzły przesiadkowe.....	190
System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej.....	193
Przewidywane finansowanie usług przewozowych	195
Opłaty za przewóz.....	196
Rekompensata.....	196
Powierzenie części zadania	198
Udostępnienie środków transportu.....	199
Możliwość współfinansowania przewozów przez jednostki samorządu terytorialnego	200
Finansowanie przewozów w strefie transgranicznej	201
Źródła finansowania publicznego transportu zbiorowego w latach 2015 – 2020	202
Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	206
Materiały źródłowe wykorzystane przy opracowaniu Planu transportowego	211

Wprowadzenie

Podstawy prawne i cele opracowania Planu transportowego

Podstawę prawną do sporządzenia Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich, zwanego dalej „Planem transportowym”, stanowią przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym, nazywanej dalej „ustawą PTZ”¹. Celem opracowania dokumentu jest określenie podstawowych zasad funkcjonowania wojewódzkich przewozów pasażerskich, dla których właściwym organizatorem będzie Marszałek Województwa Lubuskiego. Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym, umowy o świadczenie usług publicznych zawierane są przez właściwych organizatorów wyłącznie na podstawie i w zakresie określonym w obowiązujących planach transportowych².

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

Oprócz obligatoryjnych zagadnień określonych w ustawie PTZ oraz akcie wykonawczym³, dotyczących wyboru rodzaju środków transportu, zasad organizacji rynku przewozów, oceny i prognozy potrzeb przewozowych, planowanej sieci komunikacyjnej, pożądanego standardu usług przewozowych, przewidywanego sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera, a także przewidywanego finansowania usług przewozowych, w Planie transportowym ujęto inne elementy, istotne z punktu widzenia organizatora przewozów.

Zgodnie z hierarchicznym systemem wdrażania planów transportowych, dokument uchwalony przez Sejmik Województwa Lubuskiego uwzględnia jedyny dokument wyższej rangi, który został ogłoszony w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, zwany dalej „Planem krajowym⁴”. Dokument rangi wojewódzkiej powinien być uwzględniany w planach transportowych starostów i zarządów związków powiatów wykonujących zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich. W analogiczny sposób, uchwalone plany starostów uwzględniają pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego.

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

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

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

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

Do zadań organizatora należy:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Uwarunkowania wynikające z członkostwa w Unii Europejskiej

W polityce społeczno-gospodarczej Unii Europejskiej (UE) transport należy obecnie do priorytetowych dziedzin rozwoju. Uważa się wręcz, że stanowi on fundament gospodarki i społeczeństwa, umożliwiającý wzrost gospodarczy i tworzenie warunków dla powstawania nowych miejsc pracy. Stwierdzono, że mobilność jest niezwykle ważna dla jakości życia obywateli, którzy chcą w różnych celach swobodnie podróżować. W tak zwanej Białej Księdze z 2001r. – „Europejska polityka transportowa do 2010r.: czas na decyzję” przeanalizowano dotychczasowe problemy i wyzwania związane z europejską polityką transportową⁵. Przewidywano wówczas masowy wzrost indywidualnego transportu samochodowego, któremu towarzyszyć będzie kongestia i zwiększenie uciążliwości związanych ze zdrowiem i środowiskiem człowieka. W celu zahamowania i odwrócenia tego trendu oraz utworzenia ekonomicznie efektywnego, ale równocześnie ekologicznie i społecznie korzystnego systemu transportu, Komisja Europejska przedstawiła pakiet środków zaradczych. Celem tych działań było ograniczenie niekorzystnych zależności pomiędzy wzrostem gospodarczym, a zwiększeniem uciążliwości transportu. Walka z nierównomiernym rozwojem różnego rodzaju transportu i uzyskanie równowagi w tym rozwoju jest według Komisji Europejskiej jednym z największych wyzwań wspólnoty. Dla osiągnięcia tej równowagi określono cel ukierunkowany na zwiększenie udziału przyjaznych dla środowiska rodzajów transportu, a nawet zaproponowano przestawienie się z transportu drogowego na zrewitalizowany transport kolejowy.

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

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

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

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

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

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

Zasady organizowania pasażerskiego transportu publicznego określa Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady, które wprowadziło regulację rynku i umożliwiło krajom członkowskim kształtowanie polityki transportowej według jasnych zasad, uwzględniających interes społeczny oraz interesy przewoźników⁷. Rozporządzeniem objęto znaczną część zagadnień dotyczących organizowania transportu publicznego takich jak: planowanie, zamówienia publiczne, zasady regulacji rynku w myśl zasad uczciwej i otwartej konkurencji, w tym dopuszczalności pomocy publicznej oraz zasady egzekwowania wykonania zadań. Część zagadnień pozostawiono jednak do uregulowania w prawodawstwie krajowym, co w Polsce uczyniono poprzez uchwalenie ustawy PTZ.

Rozporządzenie (WE) Nr 1371/2007 ustanowiło natomiast przepisy w zakresie odpowiedzialności i obowiązków przewoźników kolejowych wobec pasażerów w kwestiach jakości obsługi, dostarczania informacji oraz wystawiania biletów i systemu rezerwacji⁸. Uregulowano również zasady ochrony i pomocy zapewnianej osobom o ograniczonej możliwości poruszania się. Jego wdrożenie stwarza szansę na stopniową modernizację pasażerskich przewozów kolejowych również w zakresie obejmującym dostosowanie taboru, stacji i dworców oraz systemów sprzedaży biletów i systemów informacji do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się, co będzie korzystne również dla pozostałych pasażerów. Wdrożenie w pełnym zakresie wymogów tego rozporządzenia będzie miało istotne znaczenie dla przeciwdziałania zjawisku wykluczenia z życia społecznego i gospodarczego osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych.

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

Uwarunkowania krajowe

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

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

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

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025

Dokument przygotowano zgodnie z praktyką większości krajów Unii Europejskiej, w których polityka transportowa jest sformułowana przez ciało ustawodawcze, wytyczając w ten sposób kierunki działania władz wykonawczych oraz stwarzając warunki dla działania samorządów⁹. Dla poprawy jakości obsługi przewozów pasażerskich przewiduje się w nim kontynuację liberalizacji rynku z zachowaniem zasady użyteczności publicznej. Planuje się również wspieranie integracji przewozów kolejowych z innymi systemami transportowymi (tworzenie węzłów integracyjnych kolej – autobus, węzłów przesiadkowych „Park & Ride”, połączeń kolejowych do portów lotniczych itp.) z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych. Uznano, że w Polsce to kolej ma do odegrania kluczową rolę w osiągnięciu celów

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

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

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

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Koncepcja wskazuje, że rozwój powiązań funkcjonalnych jest obecnie w dużym stopniu utrudniony przez niedostatecznie rozwiniętą infrastrukturę transportową, zarówno drogową jak i kolejową¹⁰. Czas przejazdu między głównymi ośrodkami miejskimi znacznie odbiega od standardów europejskich, utrudniając wykształcenie wspólnego rynku inwestycyjnego i hamując tempo rozwoju funkcji metropolitalnych miast. Zakłada się, że gdyby istniały skuteczniejsze powiązania, sieć tych ośrodków mogłaby być bardziej konkurencyjna w stosunku do metropolii europejskich. Ze względu na brak dostatecznie rozwiniętego transportu publicznego mieszkańcy strefy podmiejskiej uzależnieni są od transportu indywidualnego, co przyczynia się do niewydolności układów transportowych i powstania kongestii, a także obniżenia sprawności całego układu danego ośrodka miejskiego.

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

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

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

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

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

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

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

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

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie

Krajowa strategia wskazuje na istotne znaczenie jakie ma dla rozwoju regionalnego dostępność transportowa, w szczególności do miast wojewódzkich gdzie występuje koncentracja funkcji społeczno – gospodarczych oraz gdzie umiejscowione są najważniejsze instytucje rządowe i samorządowe¹¹. Poprawa dostępności do ośrodków wojewódzkich, a także zwiększenie ilości powiązań komunikacyjnych między głównymi ośrodkami miejskimi w regionie oraz między miastami i obszarami wiejskimi, umożliwi rozprzestrzenianie się procesów rozwojowych. Nowe połączenia miast i obszarów wiejskich sprzyjać będą pojawieniu się powiązań funkcjonalnych między nimi, co jest korzystne dla przepływu procesów rozwojowych na obszary słabiej rozwijające się. Podstawowe znaczenie ma rozbudowa infrastruktury oraz zapewnienie pomocy publicznej na uruchamianie stałych połączeń komunikacyjnych w obrębie regionu.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Strategia określa model organizacji i zarządzania systemem transportowym, który będzie opierał się na ścisłej współpracy organów administracji rządowej i samorządowej, zarządców infrastruktury oraz przewoźników. Rozwój transportu oparty będzie na wspieraniu rozwiązań najmniej zanieczyszczających środowisko naturalne¹². W pierwszej kolejności wysiłki inwestycyjne będą skoncentrowane głównie na dokończeniu nadrabiania zaległości infrastrukturalnych w zakresie zwiększenia dostępności transportowej i na zorganizowaniu podstawowej infrastruktury zintegrowanego systemu transportowego. W zakresie bezpieczeństwa, kierunki interwencji będą koncentrować się na modernizacji przejazdów kolejowych i likwidacji skrzyżowań jednopoziomowych na rzecz skrzyżowań dwupoziomowych (wiaduktów i tuneli). Środki budżetowe i unijne zostaną przeznaczone w pierwszej kolejności na realizację obecnych planów inwestycyjnych (rewitalizacja i budowa). Inwestycje te będą podejmowane i realizowane w sposób zapewniający również ich późniejsze utrzymanie uwzględniając m.in. zasadę „użytkownik płaci”. Strategia wskazuje również na konieczność zwiększania dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów. Poprawa dostępności transportowej w wymiarze regionalnym i lokalnym będzie głównym celem w poszczególnych strategiach rozwoju województw w zakresie transportu.

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

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

W zakresie organizacji i zarządzania w transporcie kolejowym przewiduje się:

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

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

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

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

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

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

Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku

Master Plan stanowi krajową strategię rozwoju transportu kolejowego, której celem jest zrównoważenie gałęziowej struktury transportu i ograniczenie szkód w środowisku wynikających ze wzrostu zapotrzebowania na transport, w tym gwałtownego rozwoju transportu drogowego¹³. Priorytet w ramach Master Planu mają działania dotyczące poprawy pozycji konkurencyjnej kolei w segmentach rynku generujących największe przychody i charakteryzujących się najlepszym pokryciem kosztów. W przewozach pasażerskich są nimi przewozy międzyaglomeracyjne i przewozy aglomeracyjne, przy czym w dokumencie przewidziano również zbiór przedsięwzięć odnoszących się do pozostałych segmentów publicznego transportu zbiorowego.

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

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

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

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

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

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

Przewidywane zagrożenia:

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

Przewiduje się, że przewozy regionalne będą rozwijały się w najbliższych latach w sposób umiarkowany. Rozwój będzie w dużej mierze uzależniony od regionalnej polityki transportowej (w tym inwestycyjnej) i stopnia finansowania tych przewozów przez samorzady województw jako usług publicznych. Istotne wsparcie stanowić będą działania podejmowane na podstawie porozumień pomiędzy rządem, a samorządami województw w sprawie finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich¹⁴. Dopuszcza się zatem możliwość zróżnicowania terytorialnego w procesie regionalizacji przewozów pasażerskich w zależności od lokalnych uwarunkowań i potrzeb. Rozwój motoryzacji indywidualnej i charakteryzujący się nieporównanie większą dostępnością publiczny transport drogowy będą stanowiły dla przewozów regionalnych silną konkurencję i czynnik ryzyka. Tym niemniej w przewozach regionalnych zakłada się unowocześnienie oferty poprzez dalsze zakupy nowego i kompleksowe modernizacje istniejącego taboru. Wobec planowanych inwestycji taborowych zaleca się możliwe najszybsze zaprzestanie wykonywania przewozów przestarzałymi składami wagonowymi prowadzonymi lokomotywami o dużej mocy.

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

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

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

Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015

Program wieloletni (WPIK) określa rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji kolejowych realizowanych przez zarządcę infrastruktury - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu. Dokument zawiera w szczególności harmonogram przygotowania i realizacji poszczególnych inwestycji z podziałem na roczne etapy oraz wskazuje wszystkie zapewnione źródła finansowania. W czasie opracowania projektu Planu transportowego obowiązywał Program przyjęty w dniu 5 listopada 2013r. aktualizujący rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji kolejowych w okresie perspektywy finansowej UE na lata 2007 – 2013. Wśród inwestycji określonych w WPIK do roku 2015 nie znalazły się zatem modernizacje linii kolejowych planowane do realizacji na terenie województwa lubuskiego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Lubuskie 2020, natomiast ujęto trwającą już modernizację linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra, a finansowaną ze środków budżetu państwa oraz Funduszu Kolejowego¹⁵. Program nie obejmuje również zadań z zakresu eksploatacji i bieżącego utrzymania infrastruktury kolejowej, które prowadzone są na podstawie odrębnych umów o dofinansowanie. W ten sposób rozgraniczone jest finansowanie inwestycji w infrastrukturę kolejową od jej eksploatacji i utrzymania.

Uwarunkowania regionalne

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

Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020

Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego jest elementem ogólnopolskiego systemu programowania strategicznego uwzględniającym cele zapisane w krajowych dokumentach strategicznych. Cele wyznaczone w regionie wpisują się zatem w założenia określone na poziomie krajowym, szczególnie w *Strategii Rozwoju Kraju 2020* i *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego*. Odbywa się to w takim zakresie, w jakim samorząd zamierza realizować wizję rozwoju regionu przy zaangażowaniu środków zarówno krajowych, jak i tych na szczeblu regionalnym. Aktualna sytuacja województwa lubuskiego stanowiła podstawę do programowania działań rozwojowych do roku 2020. W ramach prac związanych z przygotowaniem dokumentu finalnego, dokonano przekrojowego spojrzenia na potencjały rozwojowe regionu i przedstawiono je w diagnozie strategicznej¹⁶.

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

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

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

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

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

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

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

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

Strategia Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego 2015

Generalnym celem polityki transportowej Województwa Lubuskiego jest osiągnięcie zrównoważonego systemu transportowego, poprzez stworzenie warunków dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów. Wśród celów strategicznych wymienia się zwiększenie dostępności komunikacyjnej dla mieszkańców regionu, integrację sieci transportowej województwa z siecią krajową i międzynarodową oraz doskonalenie systemu regionalnego transportu publicznego w tym usprawnienie zarządzania tym systemem. Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju stwierdzono, że transport w regionie nie może odbywać się kosztem zubożenia jego walorów przyrodniczych i turystycznych, dlatego preferowane powinny być gałęzie transportu oraz technologie mające najmniej szkodliwy wpływ na środowisko. Koniecznym będzie ograniczenie negatywnego wpływu transportu drogowego na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców. W tym kontekście preferuje się transport kolejowy i wprost zaleca właściwe utrzymanie istniejącej infrastruktury, a przede wszystkim zaniechanie jej likwidacji tam, gdzie to nie stoi w sprzeczności z rachunkiem ekonomicznym, tak aby mogła ona maksymalnie zastępować transport drogowy¹⁷.

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

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

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

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

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

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

Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Plan transportowy określa preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, a w szczególności wskazuje propozycje ich wyboru, przy uwzględnieniu dostępnej infrastruktury transportowej znajdującej się na obszarze województwa lubuskiego. W kontekście ustawy PTZ wskazuje się zasadniczo na preferencje organizatora publicznego transportu zbiorowego, który określa jaki rodzaj transportu będzie miał podstawowe znaczenie w zakresie zaspokajania potrzeb mieszkańców danego obszaru¹⁸. Dalsze ustalenia w tym zakresie odnoszą się zatem do wyboru preferowanych przez organizatora środków transportu (a więc do podziału zadań przewozowych). Uwzględniono jednakże fakt, że powszechnie w teorii i praktyce planowania transportu, pod pojęciem preferencji rozumie się czynniki wyboru środków transportu przez potencjalnych pasażerów (mieszkańców województwa). Organizator powinien mieć zatem na uwadze także preferencje pasażerów względem rodzaju środków transportu, które w ich ocenie są najbardziej atrakcyjnymi, dlatego w Planie transportowym uwzględniono oba te zagadnienia.

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

Preferencje organizatora

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

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

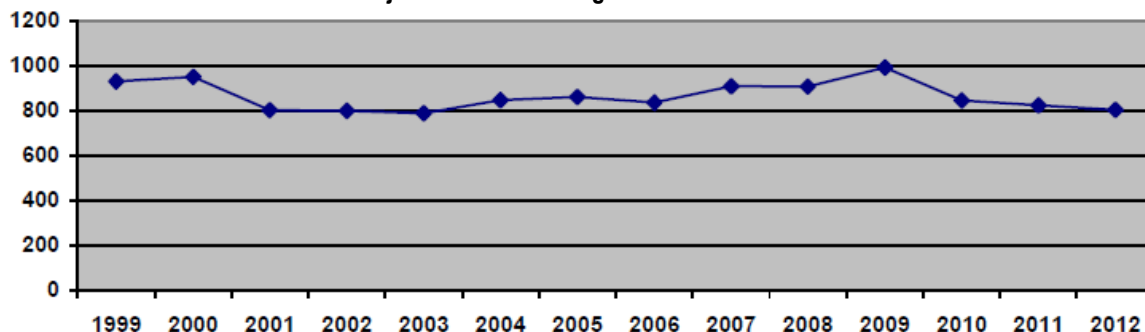
Kosztami zewnętrznymi są w tym przypadku wszelkie koszty zużycia środków służących do wytworzenia usługi transportowej, które nie są ponoszone przez kupującego i wytwórcę usługi, ale przez ogół społeczeństwa. Oznacza to, że wszelkie negatywne skutki zewnętrzne działalności przewozowej w tym koszty, które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

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

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

Porównywanie transportu drogowego z kolejowym, bez uwzględnienia kosztów zewnętrznych, nie daje zatem pełnego obrazu jakie wywierają obie gałęzie na środowisko, zdrowie ludzi, czy infrastrukturę publiczną. Prosta analiza ekonomiczna nie powinna być zatem podstawą do promowania pozornie tańszego rozwiązania, gdyż po uwzględnieniu wszystkich czynników różnica w kosztach znacząco wzrośnie na niekorzyść transportu drogowego. Obecnie problem ten w pewnym stopniu uwzględniany jest w formie opłat za korzystanie ze środowiska. Inaczej jest jednak w przypadku kosztów ponoszonych przez społeczeństwo na skutek wypadków transportowych, gdzie występują koszty leczenia szpitalnego, rehabilitacji, straty materialne oraz wypłacone odszkodowania dla ofiar wypadków wraz z rodzinami. Są to głównie zewnętrzne koszty medyczne oraz socjalne. Potwierdzeniem takiego stanu rzeczy jest Raport Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który ukazuje skalę strat ponoszonych przez gospodarkę w rezultacie wypadków samochodowych. W Polsce koszty te szacuje się na ponad 30 mld zł rocznie¹⁹. Wypadki stanowią znaczący problem społeczno – ekonomiczny z powodu masowości tego zjawiska i tragicznych jego konsekwencji. Liczba wypadków drogowych na terenie województwa lubuskiego utrzymuje się od 13 lat pomiędzy 800 a 1000 w skali roku²⁰.

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



Źródło: Dane opublikowane przez Lubuską Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Pod względem liczby poszkodowanych w wypadkach, kolej stanowi jedną z najbezpieczniejszych gałęzi transportu, co potwierdzają dane statystyczne opracowane przez Urząd Transportu Kolejowego²¹. W skali całej polskiej sieci kolejowej w okresie od stycznia do końca września 2013 roku miało miejsce 712 zdarzeń kolejowych (z wyłączeniem samobójstw), w których śmierć poniosło 188 osób, a 74 osoby zostały ciężko ranne. Najliczniejszą grupę osób poszkodowanych w wypadkach kolejowych, obejmującą nieco ponad 70%, stanowią osoby nieupoważnione, które wtargnęły w obszar funkcjonowania szeroko rozumianej kolei. Kolejną grupę poszkodowanych, z ponad 24% udziałem, stanowią użytkownicy przejazdów lub przejść przez tory. Natomiast w samym województwie lubuskim w wypadkach na drogach publicznych w 2012 roku zginęło 99 osób. Mając na względzie różnice pomiędzy poszczególnymi województwami, zarówno w liczbie mieszkańców, powierzchni, natężeniu ruchu oraz

innych uwarunkowań, w celach porównawczych przyjmuje się wskaźniki liczby zabitych i liczby rannych na 100 wypadków drogowych. Wskaźnik rannych na 100 wypadków na drogach publicznych jest w województwie lubuskim najwyższy²².

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

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

Źródło: Dane opublikowane przez Komendę Główną Policji

Bezpieczeństwo na kolei, w stosunku do bezpieczeństwa innych gałęzi transportu, jest wysoko oceniane w całej Unii Europejskiej, a potwierdzeniem tego faktu jest porównanie wielkości ryzyka zaistnienia ofiary śmiertelnej wśród pasażerów (użytkowników), korzystających z różnych środków transportu. Zestawienie opublikowane w okresowym sprawozdaniu na temat rozwoju bezpieczeństwa kolei w Unii Europejskiej dowodzi, że transport kolejowy jest jednym z najbezpieczniejszych środków komunikacji, w którym na milion pasażero – kilometrów przypada 0,156 ofiary śmiertelnej²³.

Tab. 2 – Ryzyko śmiertelności w różnych gałęziach transportu

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

Źródło: Raport Europejskiej Agencji Kolejowej

Wg raportu Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), w roku 2012 tylko około 21% wypadków na terenie krajowej sieci zaistniało z czynników, mających swoje źródło bezpośrednio w ramach systemu kolejowego²⁴. W ramach tych zdarzeń śmierć poniosło 16 osób, a 63 osoby zostały ciężko ranne. Prawie wszystkie z wymienionej liczby ofiar, to ofiary jednego zdarzenia, czyli tragicznego wypadku pod Szczekocinami. Zdecydowanie najliczniejszymi grupami śmiertelnych ofiar wypadków, do których doszło w 2012 roku, były osoby nieuprawnione do przebywania na terenie kolejowym (185 zabitych, co stanowi 67% ogółu ofiar śmiertelnych) oraz użytkownicy przejazdów i przejść (62 zabitych, co stanowi 23% ogółu ofiar śmiertelnych). Należy podkreślić, że wypadki, do których dochodzi na przejazdach kolejowych stanowiły w 2011r. około 30% i w 2012r. około 38% ogółu zdarzeń w ramach systemu kolejowego. W 97% wypadki na przejazdach nastąpiły przy sprawnie działających urządzeniach zabezpieczających i wynikały z ignorowania przepisów Kodeksu drogowego przez użytkowników pojazdów drogowych. Niepokojącym zjawiskiem w ostatnich latach stają się incydenty chuligańskie,

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

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

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

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

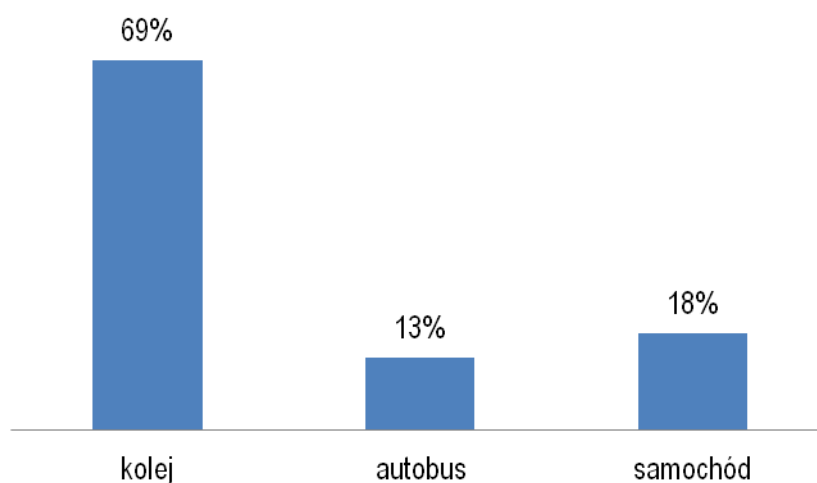
Preferencje mieszkańców

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

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

Aby zobiektywizować posiadane przez organizatora dane, wykorzystano analizę sytuacji rynkowej wykonaną w zakresie organizacji kolejowych przewozów regionalnych, która sporządzona została w celu dostosowania tych przewozów do potrzeb społeczeństwa województwa lubuskiego²⁵. W ramach przeprowadzonych badań, dokonano bowiem oceny oczekiwań mieszkańców m. in. poprzez cykl spotkań z przedstawicielami społeczności lokalnych, podczas których zebrano również ich opinie. Zorganizowanie takiego cyklu spotkań konsultacyjnych posłużyło zebraniu dodatkowych informacji na temat zapotrzebowania na przewozy pasażerskie oraz podstawowych aspektów jakościowych wiążących się z ich funkcjonowaniem. Przed wszystkim jednak preferencje podróżnych przebadano podczas badań jakościowych, przy zastosowaniu pogłębionych wywiadów kwestionariuszowych. Proces zbierania danych ilościowych został wówczas rozszerzony o ocenę oczekiwań, jakości usług i opinii podróżnych oraz diagnozę pełnego łańcucha podróży.

Rysunek 2 – Preferowany przez podróżnych środek transportu



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Uzyskane w ten sposób dane zweryfikowano na podstawie wyników ogólnodostępnej ankiety skierowanej w 2013 roku do mieszkańców całego województwa. Dokonano wówczas ponownej analizy oczekiwań, z uwzględnieniem cech jakimi powinien charakteryzować się transport zbiorowy. Mając na uwadze możliwość wypełnienia ankiety również przez mieszkańców korzystających z transportu indywidualnego, uwzględniono potencjalną możliwość wykorzystania tego popytu przez transport zbiorowy. Szczegółowe uzasadnienie oraz analizy w przedmiotowym zakresie zawarto w rozdziale dotyczącym oceny i prognozy potrzeb przewozowych, przy czym już w tym miejscu można wskazać, że gros ankietowanych wskazało kolej jako preferowany środek transportu. Niezależnie od formy podróży przyjmuje się, że oczekiwania społeczeństwa wobec publicznego transportu zbiorowego obejmują w szczególności:

- możliwość skrócenia czasu podróży,
- dużą częstotliwość kursowania,
- regularność kursowania,
- możliwość przejazdów bezpośrednich.

Mając zatem na uwadze preferencje organizatora ukierunkowane na transport kolejowy, określono najczęstsze przyczyny rezygnacji z tego środka transportu przez potencjalnych pasażerów. Pomijając sytuacje braku dostępności do usług transportu kolejowego związane z lokalizacją geograficzną, jako najczęstszą przyczynę rezygnacji z przejazdu pociągiem podaje się małą ilość połączeń oraz niedostosowany do indywidualnych potrzeb rozkład jazdy. Niedostosowanie rozkładu jazdy w większości przypadków jest wynikiem zbyt małej ilości połączeń w ciągu doby.

Rysunek 3 – Przyczyny wyboru innego niż kolej środka transportu



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Trzy najczęstsze przyczyny rezygnacji z transportu kolejowego są ze sobą bezpośrednio powiązane. Zbyt mała ilość połączeń, dla osób chcących korzystać z przejazdu w konkretnych godzinach, może oznaczać praktyczny brak połączeń i jednocześnie będzie to rozkład jazdy niedostosowany do potrzeb. W tym kontekście nasuwają się pierwsze wnioski dotyczące zasadności zwiększenia ilości połączeń komunikacyjnych, w celu przejęcia większej ilości podróżnych korzystających obecnie z samochodu.

Środki transportu kolejowego

Podstawowymi środkami transportu kolejowego w ruchu regionalnym powinny być elektryczne i spalinowe zespoły trakcyjne. Nie ma obecnie uzasadnienia dla zestawiania pociągów regionalnych w sposób tradycyjny i charakterystyczny jeszcze dla ruchu dalekobieżnego tj. wagonów z lokomotywą elektryczną lub spalinową. Użytkowane na terenie województwa lubuskiego klasyczne składy wagonowe były w przeciągu ostatniej dekady stopniowo wycofywane z ruchu. Główną przyczyną rezygnacji z taboru wagonowego były zarówno wysokie koszty eksploatacyjne, jak również pogarszający się standard, przy braku perspektywy jego rychłej modernizacji. O ile na liniach zelektryfikowanych, od początku stosowane były elektryczne zespoły trakcyjne (EZT) krajowej produkcji, to brak na polskim rynku odpowiednich pojazdów spalinowych, zmuszał przewoźnika do uruchamiania składów wagonowych, niezależnie od rzeczywistych potrzeb przewozowych. Działo się tak w całej Polsce, pomimo że idea wagonów silnikowych, które miały zastąpić składy pasażerskie pojawiła się w Europie już w latach 20. XX wieku. W powojennej Polsce nie rozwinięto tego pomysłu, głównie z powodu masowego importu lokomotyw spalinowych ustalonego w ramach Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. Natomiast tzw. autobusy szynowe z powodzeniem wprowadzono już w latach 50. w sąsiednich Niemczech i ówczesnej Czechosłowacji, dzięki czemu do dziś utrzymano w tych krajach ruch pasażerski na wielu liniach miejscowego znaczenia.

W tym czasie z przyczyn ekonomicznych, na podobnych liniach w Polsce likwidowano połączenia pasażerskie, a większość z tych linii uległa przez lata całkowitej dewastacji. Wagony silnikowe wyprodukowane w ilości 250 sztuk dla polskich kolei w latach 1960-1975 na Węgrzech, nie stanowiły dobrej alternatywy dla składów na liniach drugorzędnych i ostatecznie zostały wycofane z eksploatacji na początku lat 90. Mniejsze potoki podróżnych w relacjach regionalnych sprawiały, iż dotychczasowa forma obsługi w wielu przypadkach była nieracjonalna i nie mogła być kontynuowana w warunkach komercjalizacji państwowej kolei. Coraz częstszym zjawiskiem, również na głównych liniach kolejowych, był nadmiar wagonów w stosunku do ilości przewożonych osób.

Po przejęciu organizacji przewozów regionalnych przez samorząd województwa, zaczęto zwracać większą uwagę na rolę taboru w całym procesie. Oprócz bezpośredniego wpływu na koszty, ciężar składu uniemożliwiał skrócenie czasu jazdy pociągu. Dlatego, wobec braku lekkiego taboru zaczęto skracać te składy w celu dostosowania ich pojemności do rzeczywistych zapleceń. Doprowadziło to do znanego już z linii lokalnych zestawiania pociągów z dwóch, a nawet jednego wagonu, co było prowizoryczną próbą racjonalizacji, mało efektywną ekonomicznie. Problem nadal dotyczył w szczególnym stopniu linii niezelektryfikowanych, na których konieczne było stosowanie energochłonnych lokomotyw spalinowych przeznaczonych do innego typu pracy.

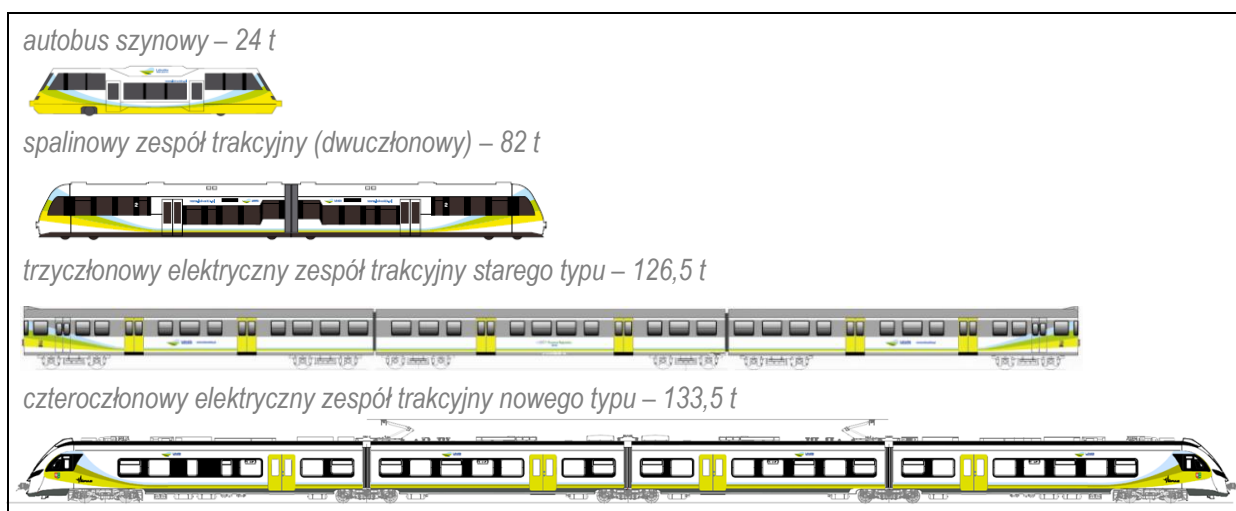
W celu zachowania obsługi lokalnych linii kolejowych o niskiej rentowności oraz odtworzenia zawieszonych z tego powodu przewozów, samorząd województwa lubuskiego rozpoczął w roku 2002 własne inwestycje w tabor nowej generacji. Pierwsze zakupione pojazdy stanowiły lekkie, typowe autobusy szynowe. Umożliwiły one obniżenie kosztów organizacji publicznego transportu zbiorowego dzięki czemu wstrzymano nasilający się proces likwidacji połączeń lokalnych.

Na liniach o relatywnie większym potoku podróżnych, a obsługiwanych nadal przestarzałym taborem spalinowym, wprowadzenie autobusów szynowych nie było możliwe, z uwagi na ich ograniczoną pojemność, która niezapewniłaby odpowiedniego komfortu podróżowania. Uruchomiono zatem

kompleksowy proces stopniowego zastępowania istniejącego taboru nowocześniejszymi pojazdami o pojemności większej niż typowe autobusy szynowe. Rozpoczęty w roku 2006 zakup pojazdów szynowych w celu wyrównania podaży alternatywnych środków transportu, był jednym z pierwszych projektów w Polsce, który otrzymał dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej. Zakup czterech spalinowych zespołów dwuczłonowych, zrealizowano w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport, którego rezultatem było zmniejszenie rocznych kosztów eksploatacji na tych kursach, w których pojazdy zastąpiły dotychczas stosowany tabor. Wskaźnikiem oddziaływania była zwiększona liczba kursów na tych odcinkach linii, na których zostały wprowadzone do eksploatacji nowe pojazdy. Długofalowe efekty realizacji projektu sprowadzają się do zmniejszenia uciążliwości transportu kolejowego dla środowiska, ograniczenia wzrostu transportu kołowego oraz zwiększenia mobilności mieszkańców województwa.

Zachętą do inwestycji w lekki tabor kolejowy były preferencyjne stawki dostępu do infrastruktury kolejowej dla tego rodzaju pojazdów. W okresie pierwszych zakupów taboru nowej generacji przez samorzady, zarządca infrastruktury kolejowej, wprowadził preferencyjne opłaty dla tzw. autobusów szynowych, które w porównaniu ze średnią stawką dla pociągu obsługiwanego tradycyjnym składem były przez kilka lat ponad dwukrotnie niższe. Obecny cennik zawiera stawki za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz stawki za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. W przeciwieństwie do zasad jakie obowiązywały w czasie podejmowania decyzji o zakupie pierwszych pojazdów, w nowym cenniku nie stosuje się już odrębnej, niższej stawki za autobusy szynowe. Różnice w opłatach za dostęp do infrastruktury w ramach jednej linii kolejowej są uzależnione od masy pojazdu. Kategorie masowe stosowane w cenniku 2013/2014 obejmowały przedziały poniżej 60 ton, od 60 do 120 ton, od 120 do 180 ton oraz wyższe. Masę całkowitą brutto pojazdów pasażerskich stosowanych w przewozach regionalnych na terenie województwa lubuskiego, można określić dla trzech charakterystycznych typów, które w sposób schematyczny zobrazowano na rysunku nr 4.

Rysunek 4 - Schematy typowych pojazdów szynowych eksploatowanych na terenie województwa lubuskiego w ruchu pasażerskim



Województwo Lubuskie posiada obecnie cztery pojazdy serii SA105, które mieszczą się w pierwszym przedziale masowym i stanowią typowe autobusy szynowe. Wszystkie pozostałe dwuczłonowe pojazdy spalinowe pięciu różnych serii (potocznie również często nazywane szynobusami), zawierają się w tym samym przedziale masowym co trzyczłonowe elektryczne zespoły trakcyjne. Zatem koszt dostępu

do infrastruktury dla większości pojazdów jest obecnie zbliżony, a różnice w cenie dotyczące odcinków linii kolejowych, na których są dostępne urządzenia elektrycznej sieci trakcyjnej dotyczą wszystkich pojazdów, niezależnie od rodzaju napędu. Pomimo braku preferencyjnych stawek, kontynuacja procesu inwestycyjnego w dotychczasowym systemie prawnym – finansowym, w którym funkcjonuje samorząd województwa, uzasadniona jest koniecznością unowocześnienia parku taborowego zapewniającego odpowiedni standard podróży w tym również dla osób niepełnosprawnych. Realizacja polityki taborowej w latach 2006 – 2013 nastawiona była zatem głównie na zakupy spalinowych zespołów trakcyjnych nowej generacji, w celu całkowitego wyeliminowania z przewozów regionalnych klasycznego taboru trakcyjnego pochodzącego z lat 70. Ostatnie składy pasażerskie formowane z wagonów i lokomotyw, uruchamiane były w latach 2010 – 2012 w relacjach transgranicznych do Frankfurtu (Oder) oraz Forst (Lausitz). W przypadku stacji Frankfurt (Oder) odbywało się to wyłącznie z przyczyn technicznych tj. z uwagi na brak dwusystemowego taboru elektrycznego, który mógłby wjechać do Niemiec poza stację przygraniczną Frankfurt (Oder) Oderbrücke.

Środki transportu udostępniane przez organizatora

Pierwszy pięcioletni program zakupu autobusów szynowych przez Województwo Lubuskie w latach 2002 – 2006 został uchwalony przez Sejmik Województwa Lubuskiego w dniu 02.10.2002r. Z uwagi na możliwość pozyskania taboru w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport program został rozszerzony na okres 2002 – 2008. Kolejne dostawy w latach 2011 – 2012 realizowano sukcesywnie w ramach wykorzystania środków przeznaczonych dla samorządów województw na zakupy i modernizację taboru kolejowego przeznaczonego do świadczenia usług publicznych. W roku 2013 w ramach Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego zrealizowano własny projekt zakupowy, którego produktem była dostawa czterech pojazdów z napędem spalinowym. W okresie opracowywania projektu Planu transportowego w realizacji pozostawał projekt wspólny z województwem zachodniopomorskim obejmujący dostawę dwóch pojazdów elektrycznych. Rodzaje poszczególnych pojazdów z ich ogólną charakterystyką przedstawiono poniżej.

Najstarsze pojazdy produkcji Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Poznaniu stanowią rodzinę normalnotorowych autobusów szynowych wytwarzanych w latach 2002 – 2007. Łącznie, dla województwa lubuskiego wyprodukowano cztery pojazdy jednoczłonowe serii SA105 oraz jeden dwuczłonowy serii SA108. Pojazdy jednoczłonowe o skonfigurowanej ilości 40 miejsc siedzących stanowią typowe autobusy szynowe, natomiast pojazd dwuczłonowy stanowi fabryczne połączenie konstrukcji pojazdów pojedynczych i posiada stałą liczbę miejsc siedzących 83 plus 16 uchylnych. Wszystkie pojazdy są poddawane podczas napraw głównych stopniowej modernizacji.

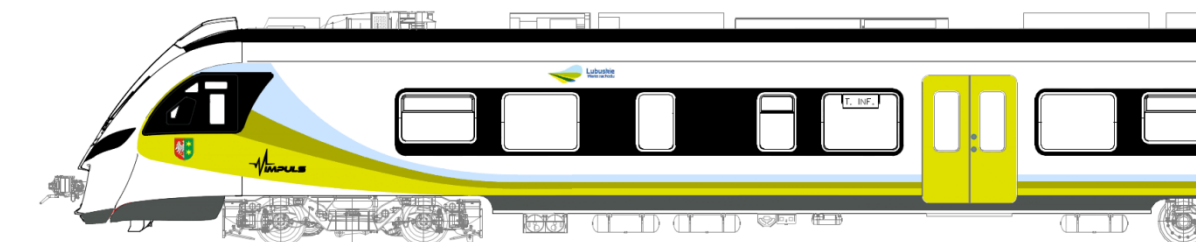
Kolejne pojazdy typu 218M, które dostarczono w latach 2006 – 2011 na podstawie zamówień udzielanych w wyniku rozpisywania kolejnych przetargów, stanowią rodzinę dwuczłonowych normalnotorowych spalinowych zespołów trakcyjnych produkowanych od 2005 roku przez zakłady Pesa w Bydgoszczy. Dwa ostatnie pojazdy tego typu dostarczył w roku 2011 producent ZNTK Mińsk Mazowiecki, który został włączony do holdingu Pesy. Łącznie dostarczono cztery zespoły serii SA133 i dwa serii SA134, które jako pierwsze otrzymały fabryczne malowanie zgodne z wzorem identyfikacji wizualnej Marka Lubuskie. Pojemność pojazdów obejmuje 134 miejsca siedzące.

W roku 2012 dostarczono jeden dwuczłonowy spalinowy zespół trakcyjny producenta NEWAG SA z Nowego Sącza typu 220M, który choć różni się design'em od pojazdów produkcji Pesa, to posiada zbliżone parametry eksploatacyjne. Jednostki napędowe w tym pojeździe spełniają już najnowsze wymogi niskiej emisji spalin Euro Stage IIIB.

Ostatnie dostawy dokonane w roku 2013 obejmowały pojazdy spalinowe z rodziny Pesa Link (typu 223M). W odróżnieniu od dotychczasowych pojazdów produkowanych na rynku polskim konstrukcja Linka spełnia wymagania normy wytrzymałościowej i normy dla zderzeń, przewidującej cztery scenariusze zderzeń. Do końca roku 2015 przewidziane jest zakończenie procesu uzyskiwania pełnego dopuszczenia tych pojazdów do ruchu po torach niemieckich.

Kolejne dostawy obejmują elektryczne zespoły trakcyjne z rodziny Impuls produkowane przez firmę NEWAG SA z Nowego Sącza. Impulsy stanowią elektryczne pojazdy nowej generacji, które produkowane są w różnych konfiguracjach od 6 do 3 członów. Dla województwa lubuskiego wyprodukowane zostaną pojazdy czteroczłonowe z przeznaczeniem do przewozów międzyregionalnych z prędkościami do 160km/h. Dwa pojazdy dostarczone zostaną na przełomie lat 2014/2015.

Rysunek 5 – pierwszy człon elektrycznego zespołu trakcyjnego z rodziny „Impuls” w barwach Marki Lubuskie



Źródło: NEWAG SA

Analiza infrastruktury kolejowej na obszarze objętym Planem transportowym

Kontekst historyczny

Analizowany fragment sieci kolejowej zlokalizowany na terenie województwa lubuskiego rozpatrywany jest w powiązaniu z kolejowym systemem na terenie województw sąsiednich oraz systemem kolei niemieckiej. Dla zrozumienia obecnego układu tej sieci, która determinuje możliwości ustalenia linii komunikacyjnych, niezbędne jest jednak przedstawienie historycznego rozwoju układu linii kolejowych w południowo zachodniej części Polski.

Historia kolei na terenie dzisiejszego województwa lubuskiego sięga początków obecności kolejnictwa na obecnych ziemiach polskich, przy czym województwo lubuskie obejmuje swym obszarem różne regiony historyczno – geograficzne. Polskie Koleje Państwowe obejmując w 1945 roku zarządzanie siecią na tym obszarze zastały bardzo rozwiniętą i nowoczesną infrastrukturę, której wcześniejszy rozwój przypadła w kilku typowych okresach. W przypadku województwa lubuskiego istotne było pięć z nich, które streszczono poniżej.

Zapoczątkowana w latach czterdziestych XIX wieku budowa głównych połączeń kolejowych trwała do około 1880 roku. Wówczas powstały jedne z pierwszych w Europie linii magistralnych, z których najważniejsze przebiegające przez teren dzisiejszego województwa lubuskiego to:

Wrocław – Berlin (*Kolej Dolnośląsko Marchijska*),

Berlin – Królewiec (*Pruska Kolej Wschodnia*),

Poznań – Zbąszyń – Gubin/Frankfurt (*Kolej Marchijsko Poznańska*),

Wrocław – Szczecin (*Towarzystwo Kolei Żelaznej Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej*)

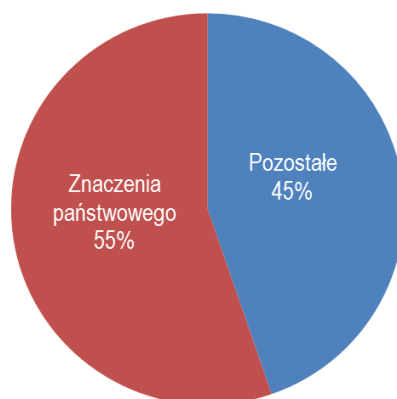
Od lat osiemdziesiątych XIX wieku, aż do wybuchu I wojny światowej trwał okres budowy linii drugorzędnych i linii lokalnego znaczenia w tym tzw. kolejek. Wówczas powstała większość linii kolejowych stanowiących uzupełnienie głównych szlaków, z których wiele wybudowały podmioty prywatne. W tym okresie sieć kolejowa charakteryzowała się największym zagęszczeniem. W okresie międzywojennym, w wyniku zmian granic politycznych, konieczna była przebudowa niektórych węzłów. Wówczas powstał nowy węzeł w Zbąszynku, który zastępował przyznany Polsce Zbąszyń. Czasy powojenne to okres odbudowy, rozbudowy i modernizacji kolei. W przypadku sieci kolejowej na ziemiach zachodnich istotnym dla nowego systemu stał się fakt poprowadzenia granicy na Nysie Łużyckiej. Wówczas wiele z ważnych dotychczas linii straciło na znaczeniu. Jaskrawym tego przykładem jest magistrala Wrocław – Berlin, prowadząca przez stacje Żagań i Lubsko, która została zdegradowana do linii lokalnej. Lata dziewięćdziesiąte to regres sieci, zamykanie linii drugorzędnych i ich stopniowa dewastacja. Od początku XXI wieku w planach modernizacji, wyznaczonych ramami międzynarodowych umów, uwzględniane są głównie linie magistralne. Stopniowo remontowane i modernizowane są również pozostałe w eksploatacji linie.

Współczesny układ sieci kolejowej

W celu określenia docelowej sieci linii komunikacyjnych niezbędna jest znajomość i diagnoza całego systemu infrastruktury, który determinuje możliwości wytyczania konkretnych tras. Dostępna obecnie infrastruktura kolejowa obejmuje w sposób formalny linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nimi gruntami, usytuowane na zamkniętym obszarze kolejowym. Funkcję zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty, przy czym jest to działalność licencjonowana. Na większości linii kolejowych w Polsce, w tym również na terenie województwa lubuskiego, zarządcą infrastruktury, związanej stricte z prowadzeniem ruchu pociągów, jest spółka skarbu państwa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK SA). Jedynym przypadkiem linii wyłączanej ze struktur państwowych i nadal eksploatowanej (do 2012 roku), choć już na warunkach bocznic kolejowej, była linia Kunowice – Cybinka, która została przejęta w 2004 roku przez Starostwo Powiatowe w Słubicach. Poszczególne odcinki znajdujące się pod zarządem PKP PLK SA są udostępniane na warunkach określonych w regulaminie przydzielania i korzystania tras pociągów, który opracowywany jest przez zarządcę na okres obejmujący roczny rozkład jazdy.

Pod względem formalnym sieć kolejowa dzieli się na linie o znaczeniu państwowym oraz linie pozostałe. Rozróżnienie tego podziału jest istotne, gdyż zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym z budżetu państwa są finansowane koszty przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących określone kategorie linii. Znaczenie państwowe nadaje się liniom, których utrzymanie i eksploatacja uzasadniona jest ważnymi względami gospodarczymi, społecznymi, ekologicznymi lub obronnymi. Obecnie więcej niż połowa eksploatowanych linii na terenie województwa lubuskiego zaklasyfikowana jest do kategorii państwowego znaczenia²⁶.

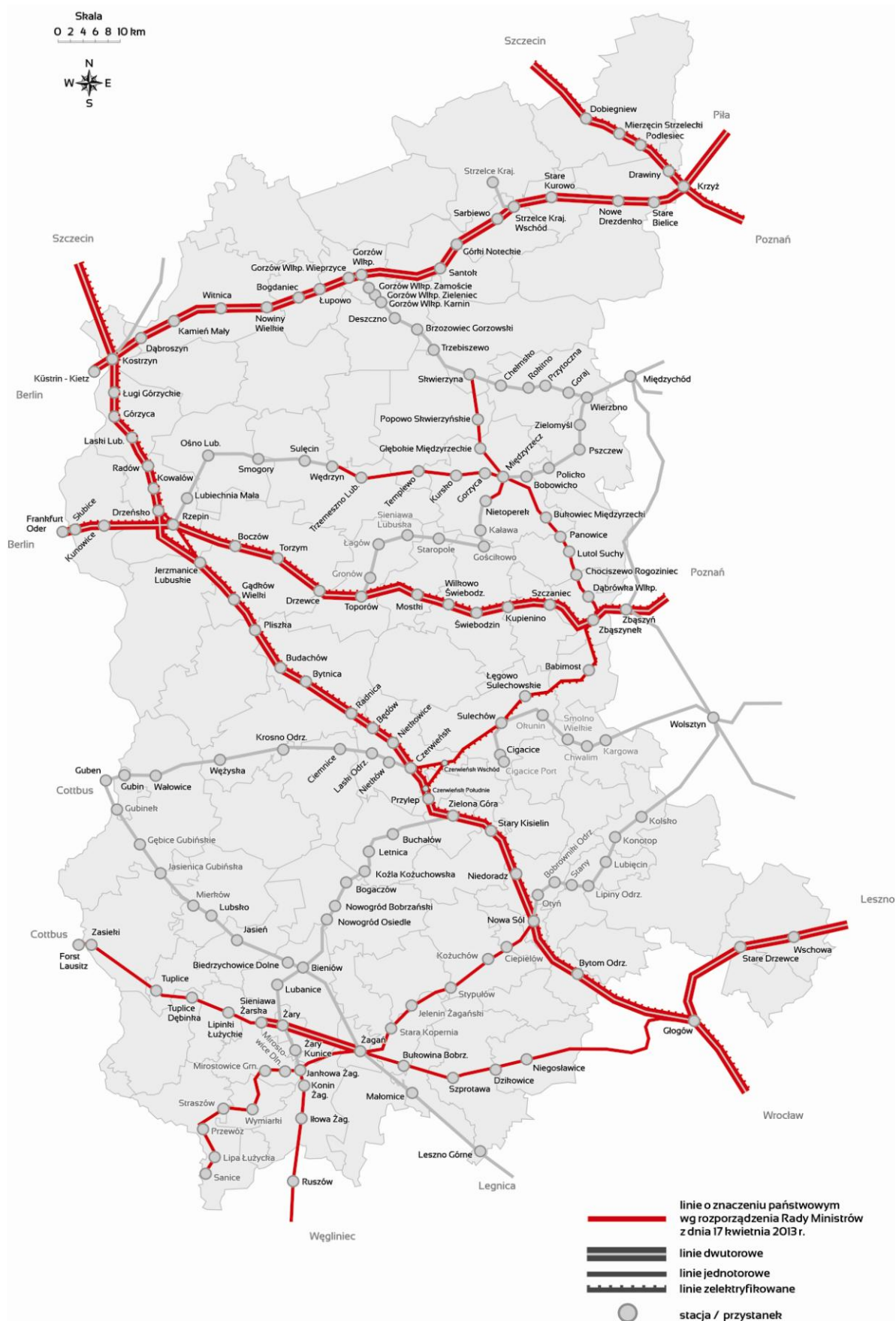
Rysunek 6 - Udział linii znaczenia państwowego na obszarze województwa lubuskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie wykazu linii kolejowych w Polsce, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe

Praktyka jednak pokazuje, że status linii nie zawsze gwarantuje utrzymanie infrastruktury w stanie oczekiwanym przez organizatora. Przychody osiągane przez PKP PLK SA nie pozwalają bowiem w pełnym zakresie zaspokoić potrzeb naprawczych wynikających z naturalnej dekapitalizacji infrastruktury na skutek prowadzenia ciężkiego ruchu towarowego. Do kalkulacji stawek dostępu do infrastruktury kolejowej zarządca przyjmuje koszty bezpośrednie obejmujące koszty utrzymania, prowadzenia ruchu kolejowego i amortyzacji oraz koszty pośrednie, na które składają się pozostałe koszty zarządcy. Stawki dostępu do infrastruktury kolejowej kalkulowane są w taki sposób, aby łączne przychody pozyskane od przewoźników z tytułu udostępniania linii kolejowych oraz dofinansowanie utrzymania infrastruktury kolejowej z budżetu państwa pokryły wspomniane koszty. Bez dostatecznych nakładów nawierzchnia torowa na wielu odcinkach uległa przez szereg lat znaczącej dekapitalizacji.

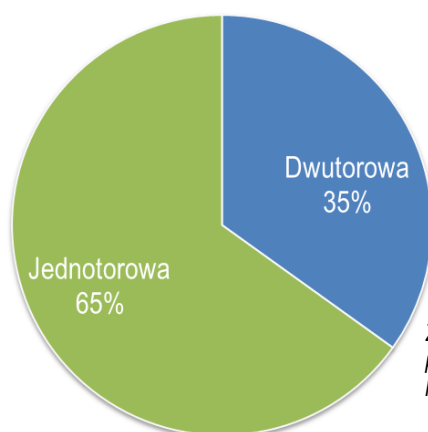
Rysunek 7 – Schemat linii kolejowych o znaczeniu państwowym oraz pozostałych linii kolejowych na obszarze województwa lubuskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie wykazu linii kolejowych w Polsce, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe

Dalsza klasyfikacja i kategoryzacja linii odnosi się w głównej mierze do ich parametrów technicznych. Ze względu na rozstaw szyn cała sieć kolejowa na terenie województwa lubuskiego zaliczana jest do kolei normalnotorowej (1435 mm), która ze względu na przebieg po terenach o wzniesieniach nieprzekraczających od 5 do 10‰ i promieniach łuków od 1200 m do 400 m jest koleją nizinną. Przejazdy taboru po liniach podgórskich mogą natomiast wystąpić na trasach planowanych w kierunku województwa dolnośląskiego. Rozpatrując sieć pod względem ilości torów szlakowych, obecnie tylko 35% eksploatowanych linii kolejowych jest dwutorowa, natomiast pozostałą sieć stanowią odcinki jednotorowe.

Rysunek 8 - Udział linii jedno- i dwutorowych na obszarze województwa lubuskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie instrukcji Id-12 (D29) „Wykaz linii” stan na 19.07.2013r.

Część linii została zaprojektowana i wybudowana jako dwutorowa, natomiast dopiero po 1945 roku rozebrano drugi tor szlakowy, przez co zmniejszono przepustowość. Są to odcinki:

Linia nr 14 na odcinkach Głogów – Żagań i Sieniawa Żarska – Forst,

linia nr 275 na odcinku Miłkowice – Żagań – Lubsko – Guben,

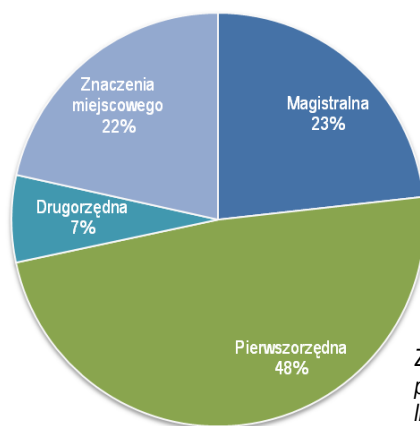
Linia nr 283 na odcinku Węglińiec – Żary – Jasień,

Linia nr 358 Zbąszynek – Guben.

Na odcinku Żary – Sieniawa Żarska w okresie świetności funkcjonowały dwie linie dwutorowe obok siebie, więc de facto odcinek ten był aż czterotorowy. Choć obecnie nie przewiduje się odbudowy rozebranych torów szlakowych, to na wspomnianych odcinkach pozostało w podtorzu i obiektach inżynierskich potencjalne miejsce na jego odtworzenie. Ilość torów ma szczególne znaczenie dla organizacji przewozów, gdyż o ile na liniach dwutorowych, poprzez posterunki techniczne lub automatyczne blokady liniowe, reguluje się głównie kolejność wyprawianych pociągów w danym kierunku, to na odcinkach jednotorowych istnieje konieczność bardziej złożonego sterowania ruchem pociągów. Najbardziej zawansowany system sterowania ruchem funkcjonuje na liniach magistralnych zakwalifikowanych do korytarzy europejskich, przy czym na terenie województwa lubuskiego żadna linia nie jest jeszcze wyposażona w Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS). Pierwsza planowana instalacja komponentów urządzeń ERTMS dostosowanych do warunków polskich obejmuje odcinek Legnica – Węglińiec – Bielawa Dolna na terenie województwa dolnośląskiego.

Pod względem parametrów techniczno – eksploatacyjnych linie kolejowe kwalifikuje się do czterech kategorii, które uzależnione są od obciążenia przewozami, dopuszczalnymi prędkościami i naciskami na tor. Zakwalifikowanie linii do danej kategorii wymaga spełnienia przynajmniej jednego z wymienionych parametrów w ustalonym przez zarządcę zakresie.

Rysunek 9 – Udział linii poszczególnych kategorii na obszarze województwa lubuskiego



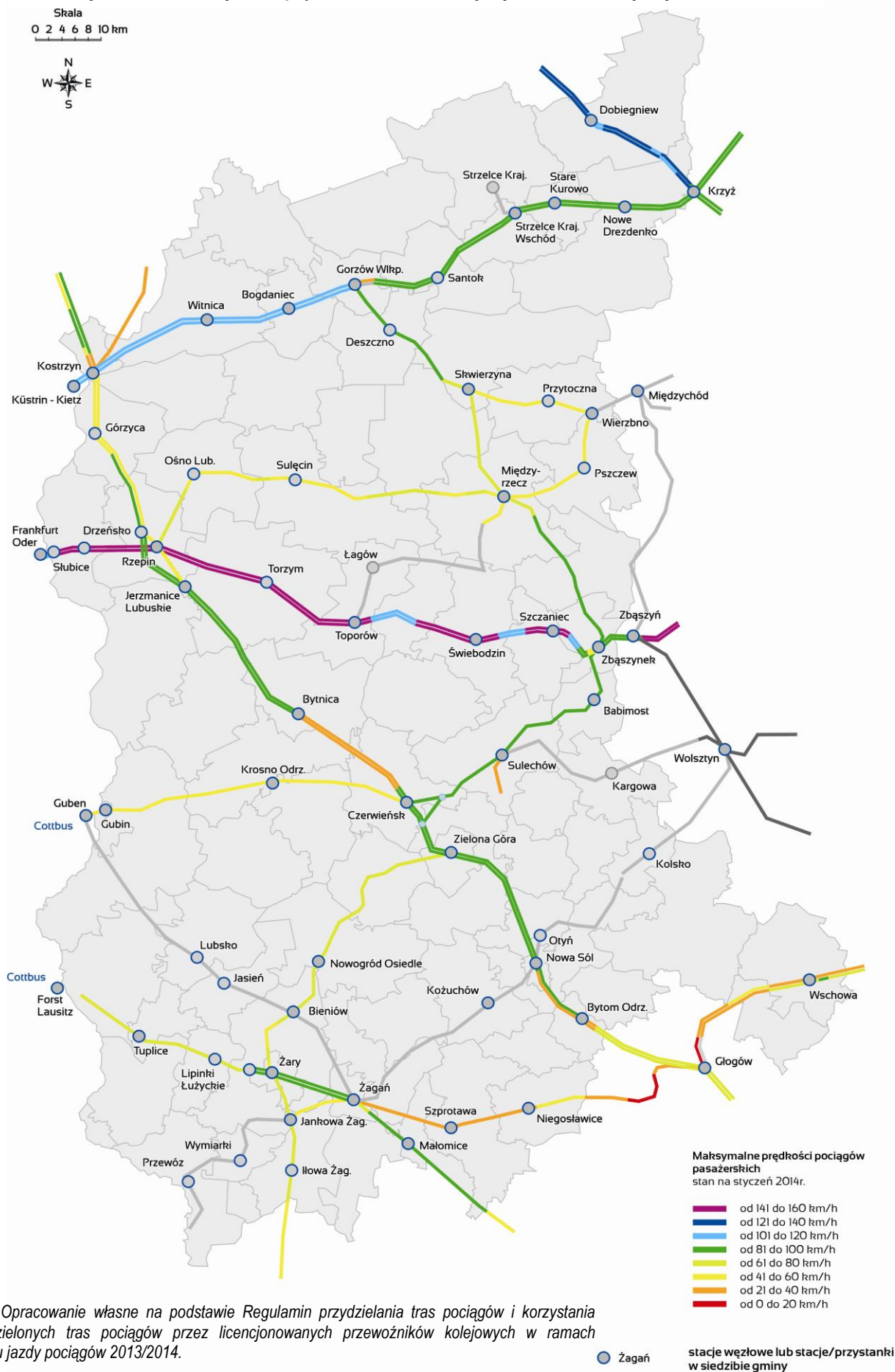
Źródło: Opracowanie własne na podstawie instrukcji Id-12 (D29) „Wykaz linii” stan na 19.07.2013r.

Duży udział linii magistralnych i pierwszorzędnych wynika ze stosowania zasady, iż linia kolejowa na całej swej długości powinna być zakwalifikowana do jednej kategorii. W przypadku, gdy na odcinkach o łącznej długości nieprzekraczającej 30% długości całej linii występują różne wartości parametrów techniczno – eksploatacyjnych, całą linię kwalifikuje się do tej kategorii, która wynika z parametrów występujących na pozostałej długości tej linii.

Stan infrastruktury kolejowej znajduje odzwierciedlenie w prędkościach rozkładowych, gdyż bezpośrednio wpływa na konieczność wprowadzania stałych, odcinkowych lub miejscowych, ograniczeń prędkości, a w skrajnych przypadkach wyłączanie torów z ruchu. Sytuację w ostatnich kilkunastu latach pogorszył wzrost liczby przejazdów niestrzeżonych. Likwidacja strażnic przejazdowych ze względów oszczędnościowych spowodowała zmianę kategorii przejazdów bez zapewnienia dostatecznej widoczności na przejeździe, co spowodowało wprowadzanie dodatkowych punktowych ograniczeń prędkości dla pociągów do 20 km/h. Ponadto, liczne dewastacje i kradzieże elementów technicznej infrastruktury kolejowej (zwłaszcza elementów urządzeń sterowania ruchem kolejowym i sieci trakcyjnej), przyczyniają się do wzrostu kosztów utrzymania tej infrastruktury. Ma to negatywny wpływ na regularność, punktualność i bezpieczeństwo ruchu.

Dopuszczalne prędkości dla ruchu pociągów pasażerskich mieszczą się zasadniczo w przedziale 60 – 100 km/h. Najwyższe prędkości - rzędu 160km/h, obowiązują wyłącznie na magistrali E20 i obejmują całą linię od granicy państwa do Poznania i dalej do Warszawy, z lokalnymi ograniczeniami, które nie mają wpływu na ruch regionalny. Z prędkością 120km/h można prowadzić ruch lekkim taborem na odcinku Gorzów Wlkp. – Kostrzyn. Natomiast największe spadki prędkości występują na styku infrastruktury z województwem dolnośląskim oraz niewyremontowanych jeszcze odcinkach magistrali nadodrzańskiej pomiędzy Głogowem a Kostrzynem.

Rysunek 10 – Maksymalne prędkości na liniach kolejowych w rozkładzie jazdy 2013/2014

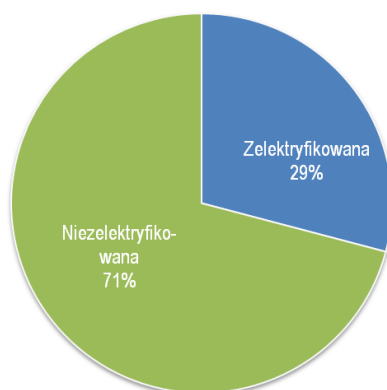


Źródło: Opracowanie własne na podstawie Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2013/2014.

Zdecydowaną większość posterunków technicznych na liniach kolejowych stanowią obecnie stacje kolejowe obsadzone personelem PKP PLK SA. Sporą część stacji kolejowych zamknięto dla potrzeb technicznych. O ile dla zarządcy infrastruktury zamykanie posterunków ruchowych stanowi metodę ograniczania kosztów jej utrzymania, to dla przewoźników takie ograniczenia zmniejszają przepustowość całych linii. Ponowne otwarcie tych posterunków do stanu przed zamknięciem jest obecnie niemożliwe bez poniesienia znacznych nakładów finansowych. Pewnego rodzaju nowością w tym zakresie są lokalne centra sterowania (LCS). Obecnie zdalnie sterowane mijanki funkcjonują w Ciemnicach i Wężyskach i usytuowane są w miejscu wcześniej zamkniętych stacji na odcinku Czerwieńsk – Gubin. W tym przypadku LCS ulokowano w Krośnie Odrzańskim.

Jednym z newralgicznych elementów infrastruktury kolejowej jest system zasilania elektryczną energią trakcyjną, który umożliwia dodatkową klasyfikację linii na zelektryfikowane i niezelektryfikowane. Elektryfikację linii kolejowych, przebiegających przez teren województwa lubuskiego w jego obecnych granicach, rozpoczęto dopiero pod koniec lat 70-ych. Jako pierwsze zelektryfikowano linie magistralne Poznań – Szczecin i odcinek z Poznania do Zbąszynka. Do połowy lat 80-ych zakończono elektryfikację pozostałych odcinków i osiągnięty wówczas stan pozostał niezmienny do dzisiaj. Choć pierwotne plany uwzględniały dalszy rozwój elektryfikacji linii na terenie województwa lubuskiego, to proces ten został wstrzymany z przyczyn ekonomicznych.

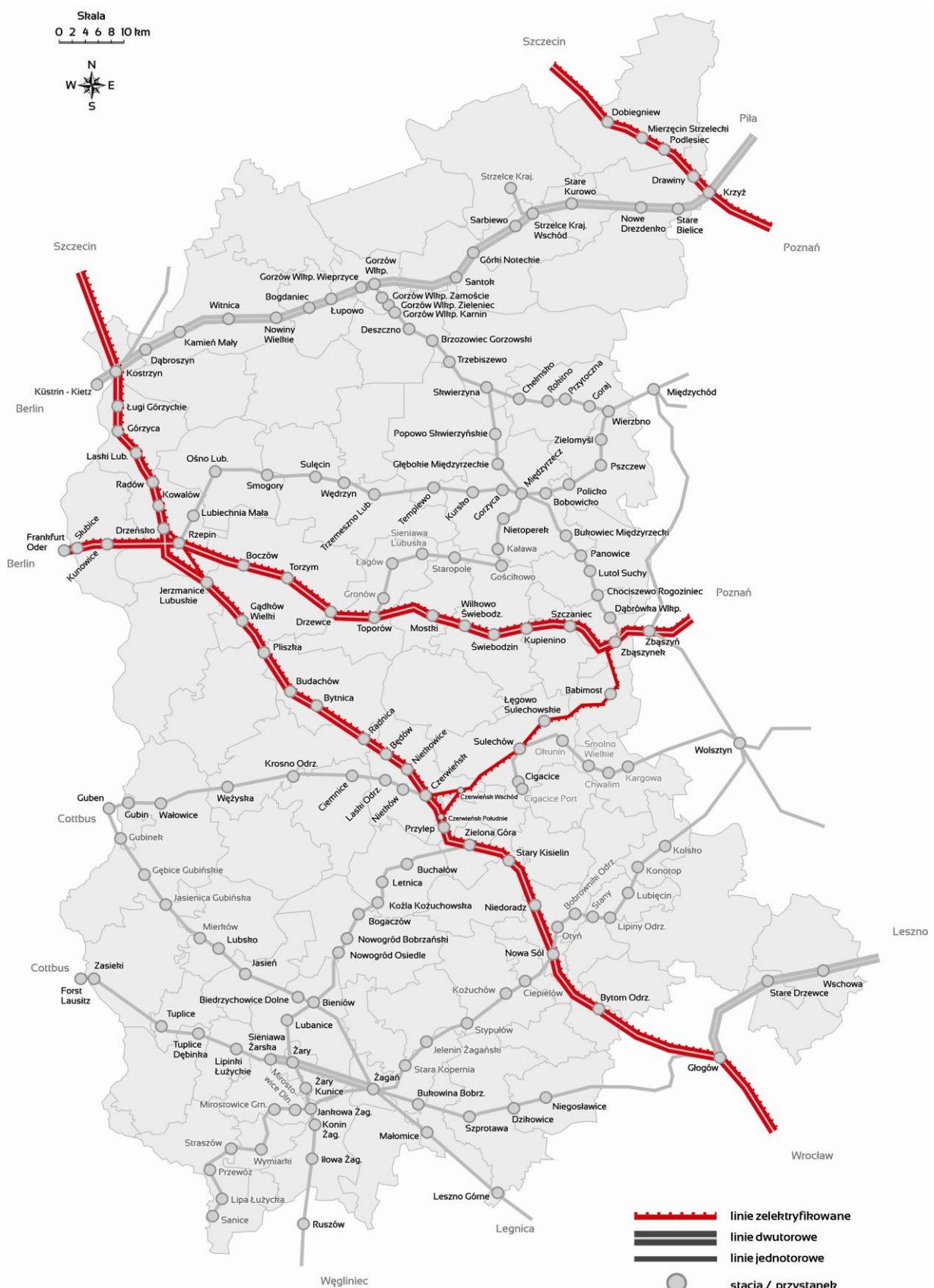
Rysunek 11 - Udział linii zelektryfikowanych na obszarze województwa lubuskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie instrukcji Id-12 (D29) „Wykaz linii” stan na 19.07.2013r.

Stosunkowo niewielki udział linii zelektryfikowanych na terenie województwa lubuskiego, bezpośrednio wpływa na konieczność stosowania taboru trakcji spalinowej na większości tras. Brak elektryfikacji na niektórych odcinkach wymusza wręcz stosowanie taboru spalinowego na liniach zelektryfikowanych, w celu uzyskania relacji bezpośrednich na całej zaplanowanej trasie. Problem tego rodzaju dotyczy w szczególności miasta Gorzów Wlkp. do którego nie prowadzi żadna linia zelektryfikowana, natomiast istnieje potrzeba uruchamiania bezpośrednich połączeń do miast gdzie elektryczna sieć trakcyjna jest doprowadzana. Elektryfikacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Piła Gł. – Krzyż – Kostrzyn była planowana na początku lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku. Już wówczas podjęto decyzję o elektryfikacji wyłącznie odcinka Piła Gł. – Krzyż ze względu na konieczność zapewnienia ciągłości jazdy trakcją elektryczną na kierunku Szczecin – Bydgoszcz. Wykonano wówczas prace przygotowawcze, które jednak przerwano w kryzysie lat dziewięćdziesiątych. Stan ten trwa do dziś, choć należy mieć na uwadze fakt, że podczas elektryfikacji sieci w Polsce preferowane były głównie ciągi transportu towarów, względnie linie obciążone intensywnym, pasażerskim ruchem podmiejskim.

Rysunek 12 – Linie kolejowe zelektryfikowane



Źródło: Opracowanie własne na podstawie instrukcji Id-12 (D29) „Wykaz linii” stan na 19.07.2013r.

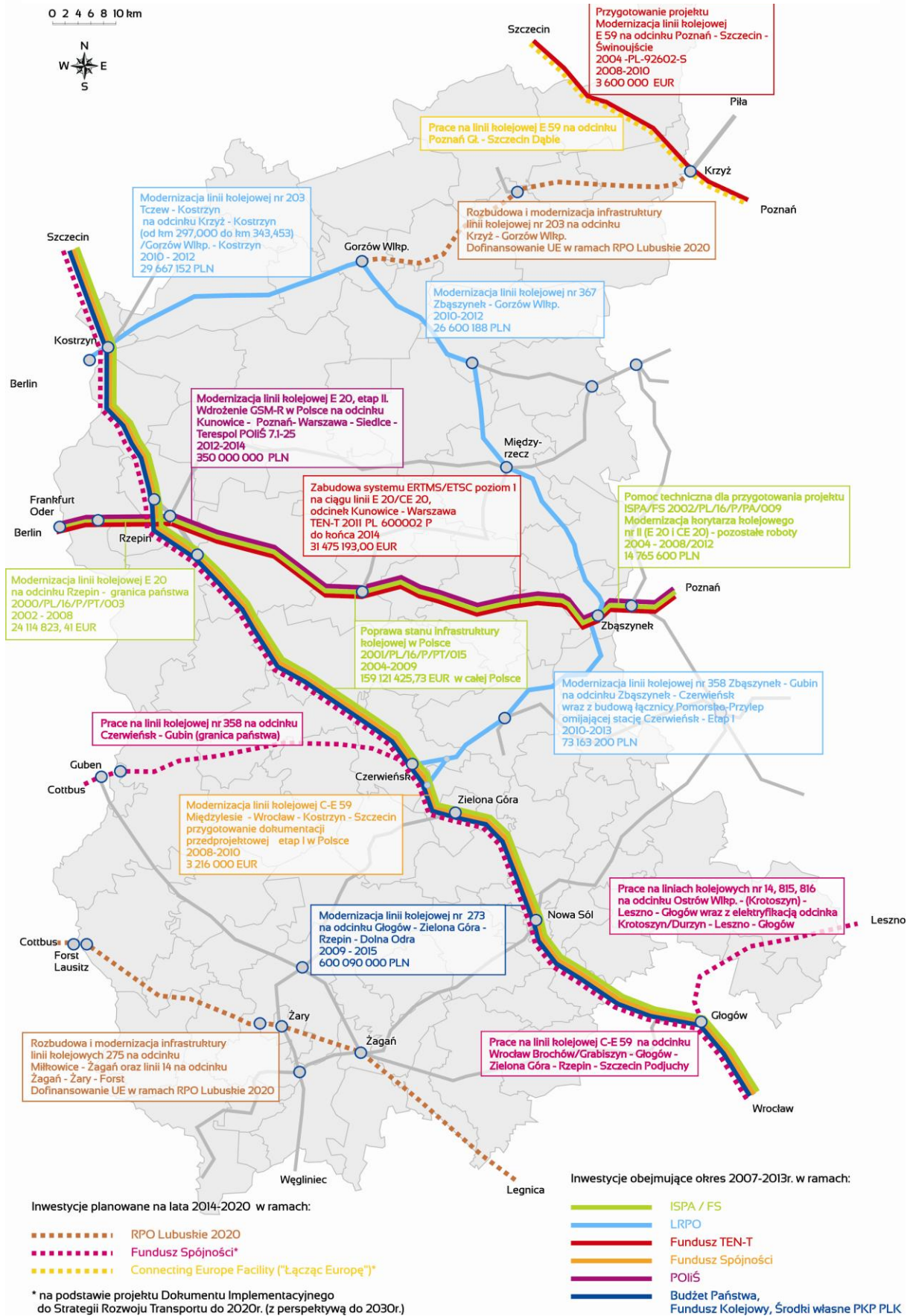
Stan infrastruktury przekłada się bezpośrednio na możliwe do osiągnięcia czasy przejazdu, które na wielu liniach uległy w ostatnich latach drastycznemu wydłużeniu. Sytuacja w tym zakresie zaczęła stopniowo ulegać poprawie po uzyskaniu dostępu do funduszy unijnych na modernizację. W pierwszej kolejności zagwarantowane finansowanie mają jednak linie zakwalifikowane do systemu transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Przez teren województwa lubuskiego przebiegają obecnie trzy takie linie korytarzowe tj. E20 Berlin – Terespol, E59 Chałupki – Świnoujście i C-E59 Międzyzlesie – Szczecin, z których dwie pierwsze objęte są umową europejską o głównych międzynarodowych liniach kolejowych. Linie tworzące ten układ powinny być dostosowane do prędkości 160 km/h w ruchu pasażerskim. Linia korytarzowa C-E59 objęta jest natomiast umową europejską o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących. Zarówno E20 jak E59 należą do sieci bazowej TEN-T, która hierarchicznie znajduje się nad siecią kompleksową i obejmuje jej strategicznie najważniejsze części. Sieć bazowa skupiona jest na tych elementach TEN-T, które posiadają największą wartość dla całego systemu europejskiego tj. brakujące elementy transgraniczne, najważniejsze wąskie gardła i węzły multimodalne. Sieć bazowa ma powstać najpóźniej do końca 2030r. Sieć kompleksowa do której należy linia C-E59 stanowi podstawowy poziom TEN-T. Składa się z całej istniejącej i planowanej infrastruktury, która spełnia wymogi unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Sieć kompleksowa ma powstać najpóźniej do końca 2050r.

Część linii przechodzących przez Województwo Lubuskie ma zatem znaczenie dla międzynarodowego tranzytu. Linie te objęte są umowami międzynarodowymi i są modernizowane dla osiągnięcia docelowych standardów ze środków budżetowych i funduszy strukturalnych UE. Do tej pory na terenie województwa lubuskiego gruntownie zmodernizowano odcinek magistrali E20. W trakcie modernizacji jest fragment korytarza transportowego C-E59, a całłościowe prace mają być kontynuowane w kolejnej perspektywie finansowej i zakończyć się do roku 2018. Nie podjęto natomiast żadnych prac dotyczących modernizacji odgałęzienia C-E59/1 prowadzonego od Zawidowa przez Węglińiec do Nowej Soli, gdzie na odcinku Żagań – Nowa Sól linia jest już w znacznym stopniu zdewastowana.

Z uwagi na fakt, że linie objęte umowami międzynarodowymi stanowią jedynie 29% z obecnie eksploatowanych odcinków na terenie województwa lubuskiego, źródłem finansowania pozostałych linii musi być budżet państwa, wspierany środkami z funduszy unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Pozostałe linie kolejowe, które nie znalazły się w priorytetach inwestycyjnych PKP PLK SA, wyremontowano i zmodernizowano przy wsparciu środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007 – 2013 (LRPO). Regionalny Program Operacyjny był najważniejszym instrumentem polityki rozwoju regionalnego dla wspomnianej perspektywy finansowej. Celem nadrzędnym RPO był bowiem wzrost krajowej i międzynarodowej konkurencyjności gospodarki oraz poprawa dostępności komunikacyjnej województw. W ramach LRPO zmodernizowane zostały trzy kluczowe dla województwa lubuskiego odcinki oraz wybudowana nowa linia kolejowa, w tym:

- Modernizacja linii kolejowej nr 203 Tczew – Kostrzyn na odcinku Krzyż – Kostrzyn (od km 297,000 do km 343,453);
- Modernizacja linii kolejowej nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp;
- Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek – Gubin na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk wraz z budową łącznicy Pomorsko – Przylep omijającej stację Czerwieńsk, etap I.

Rysunek 13 – Plany inwestycji kolejowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie planów PKP PLK SA oraz kluczowych projektów Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020

W kolejnej perspektywie obejmującej lata 2014 – 2020 w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego przewidziano kierunki interwencji obejmujące realizację celu strategicznego, którym jest między innymi wysoka dostępność transportowa. W ramach rozwoju infrastruktury kolejowej przewiduje się:

- Rozbudowę i modernizację głównych linii kolejowych położonych na terenie województwa w celu podniesienia ich parametrów technicznych,
- Poprawę infrastruktury dworców i przystanków pasażerskich,
- Monitorowanie działań na rzecz planowanej linii Kolei Dużych Prędkości ze stacją kolejową na terenie województwa lubuskiego.

Dla osiągnięcia celów strategicznych za niezbędne uznano podjęcie kluczowych przedsięwzięć mających charakter regionalny lub ponadregionalny. Zawierają się one w kierunkach interwencji jako zadania lub konkretne przedsięwzięcia. Szereg z nich może mieć charakter projektów sieciowych albo grupy przedsięwzięć obejmujących nie tylko zadania inwestycyjne. Wśród kluczowych dla województwa inwestycji w infrastrukturze kolejowej wskazano:

- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury linii kolejowej nr 273 (C-E59) na odcinku Głogów – Zielona Góra – Kostrzyn;
- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn;
- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury linii kolejowych 275 na odcinku Miłkowice – Żagań oraz linii 14 na odcinku Żagań – Żary – Forst;
- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury i taboru transportu publicznego w obszarach funkcjonalnych Zielonej Góry (Lubuskie Trójmiasto) i Gorzowa Wlkp.

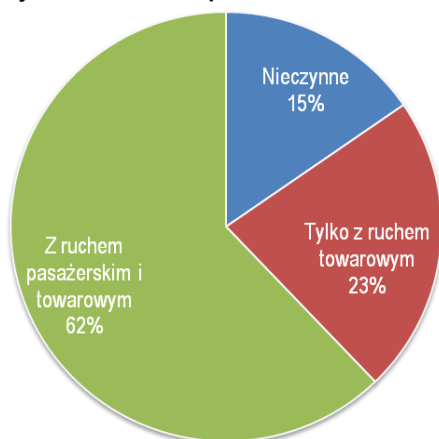
W ramach Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020, który konsultowany był jeszcze na początku 2014 roku, określono że do priorytetów najbliższej perspektywy zalicza się między innymi dostosowanie do wymagań sieci TEN-T korytarza północ – południe (C-E 59 Międzyzlesie – Wrocław – Zielona Góra – Szczecin na odcinku Wrocław – Szczecin). Lista inwestycji priorytetowych wybranych wg ustalonych kryteriów wyboru, obejmuje trzy zadania realizowane na terenie województwa lubuskiego w infrastrukturze kolejowej. Projekty te będą realizowane do momentu wyczerpania środków (Funduszu Spójności, CEF, innych środków). Po ustaleniu dokładnej wielkości alokacji ze środków UE na transport w 2014 – 2020r., wskazane zostaną priorytety realizacyjne. W lutym 2014 roku lista projektów kolejowych o znaczeniu krajowym obejmowała:

- Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław – Zielona Góra – Rzepin – Szczecin, które zostały ujęte na pierwszym miejscu listy projektów priorytetowych;
- Prace na linii kolejowej nr 358 na odcinku Czerwieńsk – Gubin (granica państwa). Wg założeń linia wykorzystywana jest w ruchu transgranicznym w połączeniu Cottbus z linią CE-59 i E-20. Jest to proponowana trasa alternatywna korytarza towarowego nr 8 wg Rozporządzenia (WE) 913/2010 w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy;
- Prace na liniach kolejowych nr 14, 815, 816 na odcinku Ostrów Wlkp. – (Krotoszyn) – Leszno – Głogów wraz z elektryfikacją odcinka Krotoszyn / Durzyn – Leszno – Głogów.

Eksploracja linii kolejowych w ruchu pasażerskim

W rozkładzie jazdy 2013/2014 kursowanie pociągów regionalnych (osobowych) zaplanowano na jedenastu czynnych odcinkach linii kolejowych. Choć długość linii wykorzystywanych w ruchu pasażerskim maleje od początku lat dziewięćdziesiątych, to nadal 62% istniejącej na terenie województwa lubuskiego sieci jest wykorzystywana do tego celu. Początkowo z eksploatacji wyłączano linie lokalnego znaczenia, ale w miarę postępującego procesu komercjalizacji przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe regres zaczął obejmować również linie o znaczeniu ponadregionalnym. Dopiero zainicjowane w 2002 roku, przez samorząd województwa lubuskiego, sukcesywne zakupy lekkiego taboru szynowego powstrzymały i odwróciły ten trend. Na części linii z zawieszonym ruchem pasażerskim nadal prowadzony jest regularny ruch towarowy, a pozostałe linie formalnie nieczynne dla ruchu kolejowego udostępniane są na zasadach komercyjnych. Utrzymanie infrastruktury w stanie gotowości zwiększa szanse reaktywacji zawieszonych połączeń pasażerskich, choć nawet w tym przypadku niezbędne jest poniesienie nakładów na przywrócenie minimalnych parametrów odpowiednich dla tego rodzaju przewozów.

Rysunek 14 – Udział czynnych linii z ruchem pasażerskim na obszarze województwa lubuskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2013/2014 oraz rozkładu jazdy.

Pierwsze, poza dwoma przypadkami z 1962 roku, likwidacje połączeń pasażerskich na obecnym obszarze województwa lubuskiego przypadły na połowę lat osiemdziesiątych. Były to głównie linie miejscowego znaczenia z niewielkimi potokami podróżnych i złym stanie technicznym toru kolejowego. Niskie prędkości handlowe pociągów w wielu przypadkach osobowo – towarowych i niedostosowany do potrzeb mieszkańców rozkład jazdy nie przyciągał do kolei większej ilości podróżnych.

Zmiana ustrojowa i przemiany gospodarcze rozpoczęły na początku lat dziewięćdziesiątych kolejną falę zawieszeń i likwidacji połączeń pasażerskich. Od 1990 roku na terenie dzisiejszego województwa lubuskiego całkowicie i bezpowrotnie zlikwidowano połączenia na większości linii lokalnych i drugorzędnych. Nierzadko były to połączenia popularne wśród mieszkańców i ważne dla rozwoju regionu. Choć oficjalnie przewoźnik państwowy informował o zawieszaniu połączeń, to jednak w praktyce była to bezpowrotna likwidacja, która niejednokrotnie doprowadziła do dewastacji nieużywanej infrastruktury. W efekcie przywrócenie ruchu na tych liniach wymaga obecnie poniesienia znacznych nakładów finansowych na rewitalizację. W dalszej części przybliżono linie ze zlikwidowanym ruchem pasażerskim uszeregowane według okresów zawieszenia ruchu.

Już w latach 60. zawieszono bezpowrotnie ruch pasażerski na trzech liniach kolejowych. Każda z nich stanowi czołowo zakończoną linię miejscowego znaczenia, na której w końcowym okresie eksploatacji dopuszczalne prędkości oscylowały wokół 20 – 40km/h. Są to linie nr 339 Ruzów – Gozdnicza, nr 426 Strzelce Krajeńskie – Strzelce Krajeńskie Wschód (zachowany fragment istniejącej do 1945r. linii w kierunku Choszczna) oraz nr 386 Kunowice – Cybinka. Obecnie wszystkie te linie są zdewastowane i w dużej części zlikwidowane fizycznie.

W drugiej połowie lat 80. zawieszono połączenia na liniach lokalnych o słabej i nieremontowanej nawierzchni, na których uruchamiano kilka pociągów osobowych dziennie. Były to między innymi linie wychodzące z węzła Lubsko w kierunku Gubinka i Krosna Odrzańskiego. Oba odcinki, pomimo wykonania remontu generalnego pod koniec lat 80-ych, zostały po zamknięciu zdewastowane. Na stacji węzłowej w Sulechowie, z której wychodziły linie w pięciu kierunkach, zawieszono ruch pociągów osobowych w kierunku Konotopu i Świebodzina. Obecnie, na odcinku Sulechów – Cigacice Port prowadzony jest sporadyczny ruch towarowy do portu rzecznoego oraz boczniczy firmy Rockwool, natomiast pozostały odcinek do Konotopu rozebrano. Nieczynna i zdewastowana linia nr 384 Sulechów – Świebodzin używana była w ostatnim okresie na zasadach boczniczy jedynie na 3-kilometrowym odcinku Sulechów – Mozów, gdzie wydobywa się ropę naftową oraz do elewatorów zbożowych zlokalizowanych przy tej linii na terenie Świebodzina.

Na południu województwa zawieszono ruch pasażerski na lokalnej linii nr 380 Jankowa Żagańska – Sanice, która ma obecnie status linii państwowego znaczenia ze względów obronnych. Przed rokiem 1945 linia prowadziła do stacji Horka na terenie Niemiec. Po 1945 roku przejazd przez granicę został uniemożliwiony z powodu braku mostu na rzece Nysa Łużycka, a większość infrastruktury po polskiej stronie została zdewastowana po roku 2002. Z uwagi na jednostkę wojskową w Potoku, do której prowadzi bocznicza ze stacji Przewóz, linia jest planowana do remontu.

Pogłębiający się w latach 90. kryzys finansowy Polskich Kolei Państwowych nasilił zjawisko likwidacji kolejnych połączeń pasażerskich i fizyczne zamykanie linii. Sytuacji nie powstrzymała nawet pionierska w skali kraju próba przejścia lokalnych przewozów przez powołana do tego celu spółkę samorządową Lubuskie Koleje Regionalne, a połączenia kolejowe bezpowrotnie straciły wówczas między innymi takie miasta jak Lubsko, Kożuchów i Łęknica.

Począwszy od roku 1990 zawieszono ruch na kolejnym (w połowie wyremontowanym) odcinku linii nr 365 pomiędzy Lubskiem a Tuplicami. Obecnie cały ten odcinek jest zlikwidowany fizycznie. Rok później, również po remoncie nawierzchni kolejowej, zawieszono ruch pasażerski na odcinku linii nr 283 pomiędzy Żaganiem a Zebrzydową. Obecnie na terenie województwa lubuskiego nie prowadzi się żadnego ruchu po tej linii, a istniejący garnizon wojskowy w Świętoszowie korzysta wyłącznie z boczniczy wyprowadzonej ze stacji Leszno Górne na biegnącej równolegle linii nr 275. Ze względu na liczne ubytki elementów nawierzchni, tor jest obecnie nieprzejezdny i wyłączony z eksploatacji, natomiast ruch pociągów towarowych utrzymuje się do ładowni zlokalizowanych na terenie województwa dolnośląskiego. W tym samym roku zlikwidowano bezpowrotnie ruch pasażerski na typowo lokalnych liniach nr 305 Grodziec Mały – Kolsko i nr 387 Wschowa – Lipinka Głogowska, które po dekadzie całkowitego bezruchu zlikwidowano fizycznie.

Nieco dłużej utrzymano linię nr 415 Gorzów Wielkopolski Wieprzyce – Myślibórz, na której również w 1991 roku wstrzymano ruch pociągów osobowych. Jeszcze w roku 2008, w związku z dowozem materiałów do budowy drogi S3, nawierzchnia na odcinku 38 km została ponownie przygotowywana do ruchu pociągów towarowych. Nieprzejezdny pozostał odcinek 10 km do Myśliborza. Tymczasowa eksploatacja tej trasy, na zasadzie bocznic kolejowej, zakończyła się jednak w roku 2011. Obecnie linia jest formalnie zlikwidowana i fizycznie odcięta od publicznej sieci PKP PLK SA. Z uwagi na fakt, że przedmiotowa linia w części usytuowana jest na terenie województwa zachodniopomorskiego, jeszcze w 2008 roku rozważano wykorzystanie jej odcinka, jako fragmentu ciągu komunikacyjnego dla połączenia Gorzów Wlkp. – Myślibórz – Pyrzyce – Stargard Szczeciński – Szczecin. Uruchomienie alternatywnego połączenia przez Myślibórz wzbogaciłoby siatkę połączeń kolejowych pomiędzy sąsiednimi województwami. Choć większość tej linii zachowała się w terenie, to fakt jej fizycznego odcięcia od sieci na obu końcach oraz fizyczna dewastacja węzłowej stacji w Myśliborzu uniemożliwia jej ponowne wykorzystanie bez gruntownej odbudowy.

W latach 1992 – 1995 zawieszono ruch pociągów na linii nr 414 Gorzów Wlkp. – Rudnica – Kostrzyn oraz na odcinku linii nr 303 pomiędzy Niegosławicami a Kożuchowem, które również po pewnym czasie zamknięto i zlikwidowano fizycznie. Zamknięty dla ruchu pociągów, ale zachowany w terenie pozostaje odcinek linii nr 357 Sulechów – Luboń koło Poznania, leżący na terenie województwa lubuskiego. Ze względu na utrzymanie ruchu towarowego pozostawiono w eksploatacji odcinki linii nr 363 Międzychód – Skwierzyna oraz odcinek linii nr 364 pomiędzy Wierzbnem a Rzepinem. W tym samym okresie wycofano również ruch pasażerski na ostatnim czynnym odcinku linii nr 365 pomiędzy Tuplicami a Łęknicą, który od 1945 roku miał niewykorzystane połączenie z niemiecką stacją Bad Muskau poprzez istniejący most graniczny na Nysie Łużyckiej.

Kolejna linia na południu województwa nr 371 Wolsztyn – Żagań, która od połowy lat 90. pozostaje z zawieszonym ruchem pociągów, przez lata uległa stopniowej dewastacji, pomimo tego, że w części posiada status państwowego znaczenia i objęta została umową europejską w zakresie dostosowania do ruchu towarowego. Bez połączeń pasażerskich pozostaje linia miejscowego znaczenia Międzyrzecz – Toporów (częściowo zdewastowana). Na krótkim fragmencie od strony Międzyrzecza została wyremontowana dla celów wojskowych, natomiast od strony Toporowa prowadzony jest ruch pociągów towarowych służących wywozowi węgla brunatnego z kopalni w Sieniawie Lubuskiej.

Od 1997 roku nie prowadzi się ruchu pasażerskiego na linii nr 389 Żagań – Jankowa Żagańska, która ma charakter łącznicy między Żaganiem, a linią nr 282 w kierunku Węglińca. Dopuszczalna prędkość wynosi na tym łączniku 60km/h. W tym samym czasie zlikwidowano połączenia pasażerskie na odcinku linii nr 410 pomiędzy Myśliborzem a Kostrzynem. Ruch towarowy prowadzony jest po niej jeszcze na odcinku do Barnówka, gdzie zlokalizowany jest punkt przeznaczony do przeładunku ropy naftowej do cystem kolejowych z terenu kopalni „Dębno”. Ponadto przeładowywana jest tam siarka płynna, z procesu odsiarczania gazu ziemnego. Ruch prowadzony jest z prędkością dopuszczalną 40km/h, a na pozostałej części w kierunku Myśliborza linia jest rozebrana.

Ostatnie masowe likwidacje połączeń pasażerskich przypadły na 2002 rok kiedy to zawieszono ruch pociągów osobowych na odcinkach Zbąszynek – Gorzów Wlkp., Żary – Węgliniec, Żagań – Głogów oraz Czerwieńsk – Guben. Dopiero zakup autobusów szynowych przez Samorząd Województwa Lubuskiego umożliwił stopniowe przywracanie tych połączeń.

Część linii, na których zawieszono ruch pasażerski funkcjonuje nadal w ruchu towarowym, jednak te odcinki, na których okresowo nie prowadzony był żaden ruch pociągów, ulegały z roku na rok coraz większej dewastacji. Niektóre z nich zostały całkowicie rozkradzione z nawierzchni, co uniemożliwia ewentualne wznowienie ruchu, bez poniesienia nakładów na odbudowę. Już w 2000 roku w całej Polsce zanotowano łącznie ponad 4 tysiące przypadków dewastacji i kradzieży urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Kradzieże na liniach wyłączonych z eksploatacji prawdopodobnie nie były w ogóle zgłaszane. Wyniki kontroli NIK w jednostkach wykonawczych sektora infrastruktury wskazały, że kradzieże te nasiliły się pomimo, że wszystkie przypadki kradzieży zgłaszane organom policji i stanowiły przedmiot stosownych dochodzeń. Wykrywalność sprawców była jednak znikoma, prowadzone postępowania kończyły się na ogół postanowieniami o ich umorzeniu wobec nie wykrycia sprawcy.

Fizyczna likwidacja linii kolejowych na terenie Polski pierwotnie następowała w wyniku demontażu w latach 1944 – 1945. Do odcinków wówczas zlikwidowanych należą Zielona Góra – Szprotawa, Rudnica – Sulęcín, Strzelce Krajeńskie – Lubiana Pырzycka. Pod zarządem Polskich Kolei Państwowych dopiero w latach dziewięćdziesiątych rozbierano we własnym zakresie niektóre zamknięte linie. Na terenie województwa lubuskiego była to linia Stare Bielice – Skwierzyna. Fizyczna likwidacja wiązała się jednak z kosztami, które musiał ponieść właściciel chociażby w zakresie rekultywacji gruntów pod linią, w związku z czym oficjalnie wstrzymano ten proces. Niestety pozostałe, wyłączone z eksploatacji odcinki uległy dewastacji na tyle dużej, że choć linia kolejowa istniała nadal w ewidencji PKP PLK SA, to faktycznie była nieprzejezdna bądź nawet nie istniała fizycznie w terenie. W ten sposób doprowadzono do likwidacji praktycznie całej infrastruktury węzła Lubsko oraz między innymi całych linii: Stary Raduszec – Lubsko – Łęknica, Lubsko – Gubinek, Gorzów Wlkp. Zieleniec – Kostrzyn. Ze społecznego punktu widzenia fizyczna likwidacja linii kolejowej jest działaniem negatywnym. Na terenie województwa lubuskiego nieużywane linie kolejowe to nie tylko szlaki z wyeksploatowaną infrastrukturą, ale i linie po remoncie generalnym, na których nie wprowadzono już żadnego ruchu. Zachowanie linii kolejowych jest wskazane szczególnie ze względu na możliwość wykorzystania ich w celach turystycznego rozwoju regionu, poprawy systemu transportowego oraz ochrony środowiska. Ponadto zachowanie istniejącej infrastruktury kolejowej w regionie może przynieść w dłuższej perspektywie znacznie większe korzyści niż nawet jednorazowy zysk ze sprzedaży złomu i elementów ze zlikwidowanej infrastruktury kolejowej.

Zachowana współcześnie sieć determinuje kierunki funkcjonowania i rozwoju wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach publicznego transportu zbiorowego. Oznacza to ograniczenia w dostępie do transportu kolejowego miast, do których fizycznie zlikwidowano istniejące wcześniej linie kolejowe lub stan dewastacji tych linii uniemożliwia przywrócenie ruchu pociągów bez poniesienia nakładów finansowych na odtworzenie infrastruktury. Takimi miastami są obecnie Kargowa, Lubniewice, Trzciel, Cybinka, Łęknica, Kożuchów, Nowe Miasteczko, Szlichtyngowa, Krzeszyce, Sława i Gozdnicza. Część miast jak Lubsko, Jasień, Krosno Odrzańskie, Gubin, Szprotawa, Wschowa, Ośno Lubuskie, Sulęcín posiada czynną infrastrukturę kolejową, po której nie prowadzi się obecnie regularnego ruchu pasażerskiego, choć w Planie transportowym uwzględniona jest taka możliwość.

Charakterystyka techniczno – eksploatacyjna

Wstępną charakterystykę w ujęciu historycznym przedstawiono w celu wprowadzenia do zasadniczej analizy technicznej odcinków, na których jest planowane prowadzenie ruchu pasażerskiego. Podział linii kolejowych wg nomenklatury PKP PLK SA umożliwia jednoznaczną identyfikację danego odcinka w sieci i jest istotny dla wyliczenia planowanej pracy eksploatacyjnej w oparciu o kilometrąz linii. Mając na uwadze różnice jakie pojawiają się na etapie tworzenia ofert przez przewoźników, w stosunku do późniejszej konstrukcji rozkładu jazdy, dla dalszych rozstrzygnięć Planu transportowego przyjęto kilometrąz ustalony na podstawie danych zarządcy. Z uwagi na charakter dokumentu, którego celem jest określenie przede wszystkim działań Marszałka Województwa w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, wszelkie opisy w zakresie modernizacji, rewitalizacji, remontów i utrzymania infrastruktury mają jedynie charakter informacyjny. Informacje te nie stanowią wojewódzkiego programu budowy i modernizacji infrastruktury, a opierają się na źródłach pierwotnych, którymi są krajowe dokumenty strategiczne i Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych. Szczegółowa charakterystyka techniczna stanu infrastruktury przedstawiana jest corocznie w publikowanych przez zarządcę regulaminach przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych²⁷. Zatem niezależnie od ustaleń Planu transportowego, wszyscy przewoźnicy świadczący usługi w zakresie transportu kolejowego muszą uwzględniać ograniczenia natury technicznej i technologicznej we wnioskach o przydzielenie tras pociągów w danym rozkładzie jazdy. Z uwagi na fakt, że jakość infrastruktury ma decydujący wpływ na planowanie oferty i projektowanie rozkładów jazdy, określono charakterystykę infrastruktury każdej linii, w zakresie odcinków leżących na terenie województwa lubuskiego. Uwzględniono również fragmenty linii przechodzących przez teren województwa, ale w rzeczywistości odciętych od reszty sieci wojewódzkiej na skutek przebiegu granic administracyjnych. Jednym z takich odcinków jest blisko 22 kilometrowy fragment linii Poznań – Szczecin, który znajduje się w najbardziej na północ wysuniętym obszarze województwa. Drugi tego rodzaju tranzytowy odcinek to Leszno – Głogów znajdujący się na wysuniętym na wschód obszarze powiatu wschowskiego. Dla każdego z odcinków zebrano podstawowe dane tj.:

- **Numer linii wg Instrukcji Id-12** (dawniej D-29). W przypadku przewozów pasażerskich, na poziomie organizatorów przewozów, częstokroć posługiwano się numerami tabel sieciowego rozkładu jazdy. Dla zachowania określonej systematyki, w opisie infrastruktury zachowano numerację stosowaną przez zarządcę;
- **Ilość torów szlakowych**, która ma istotne znaczenie dla organizacji ruchu pociągów i bezpośredni wpływ na przepustowość linii;
- **Rodzaj trakcji** z podziałem na linie zelektryfikowane, na których ruch odbywa się przy wykorzystaniu taboru elektrycznego, choć nie wyklucza to wykorzystywania również trakcji spalinowej. Na pozostałych liniach ruch prowadzony jest wyłącznie trakcją spalinową, obecnie najczęściej w postaci spalinowych zespołów trakcyjnych;
- **Przebieg linii** na terenie województwa lubuskiego, określony poprzez skrajne stacje bądź przystanki znajdujące się na terenie województwa;
- **Status linii** wyróżniono w przypadku linii o państwowym znaczeniu, co jest istotne w aspekcie finansowania remontów oraz możliwości przejmowania infrastruktury przez samorządy;
- **Dopuszczalne prędkości** drogowe dla pociągów pasażerskich. Dane ustalone w oparciu o regulamin przydzielania tras pociągów dla rozkładu jazdy 2013/2014.

Przyjęto kolejność analizowanych odcinków linii zgodny z numeracją określoną w instrukcji Id-12 wg stanu obowiązywania na dzień 19 lipca 2013r. Stosowana obecnie numeracja linii zachowana została z czasów największego rozwoju sieci kolei państwowych, w związku z czym pomimo wysokich numerów faktyczna ilość linii jest obecnie mniejsza. Numery linii wyłączonych z eksploatacji, a nawet zlikwidowanych fizycznie pozostają dotychczas wolne. Każda linia posiada własny kilometraż niezmienny od lat, przy czym początek linii wg obecnych zasad nie zawsze pokrywa się z pierwotnym początkiem kilometrażu liczonego od osi stacji i może być to np. newralgiczny rozjazd. Kilometraż rośnie od początku linii w kierunku jej końca, a tory szlakowe w przypadku linii dwutorowych określa się w kierunku rosnącego kilometrażu jako nieparzyste, a malejącego jako parzyste.

W przypadku występowania na linii znacznej ilości ograniczeń prędkości zweryfikowano ich ilość. Ruch pasażerski prowadzony jest oprócz torów szlakowych niemal wyłącznie po torach głównych zasadniczych (stanowiących przedłużenie torów szlakowych na obszarze stacji), dlatego wyszczególnione ograniczenia dotyczą tylko tych torów. Analizując występujące ograniczenia prędkości ustalono najczęstsze ich przyczyny, które wymieniono poniżej.

Stan techniczny rozjazdów – Bezpośrednią przyczyną ograniczenia prędkości jest zużycie elementów rozjazdów takich jak: iglice, półzwrotnice, krzyżownice oraz podrozjazdnice. Ponadto uwzględniono w tej grupie również ograniczenia wprowadzane ze względu na zastosowany niewłaściwy typ rozjazdu (łukowy lub krzyżowy) w stosunku do maksymalnych prędkości dozwolonych na linii.

Stan techniczny toru kolejowego i podtorza – Bezpośrednią przyczyną ograniczenia prędkości są zużyte podkłady lub szyny, zanieczyszczona podsypka, zły stan i słabe miejsca w podtorzu, zły stan toru na przejeździe kolejowym.

Ograniczona widzialność na przejeździe kolejowym – Ograniczenia spowodowane brakiem obsługi oraz brakiem wymaganego przepisami pola widzenia na przejeździe (tzw. trójkąta widzialności). Ponadto uwzględniono przypadki zdekompletowania urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej.

Niewłaściwa geometria toru – Ograniczenia związane z małymi promieniami łuków (R-300 do 500m), krótkie krzywe przejściowe pomiędzy odcinkiem prostym a łukiem, nieustabilizowany tor.

Stan budowli inżynierskich – Najczęstsze przyczyny w tej grupie ograniczeń to zły stan techniczny przepustów, mostów oraz wiaduktów.

Dla każdego odcinka określone są punkty eksploatacyjne istotne dla organizacji publicznego transportu zbiorowego, w tym czynne posterunki ruchu jak stacje kolejowe oraz punkty ekspedycyjne (handlowe) czyli miejsca przystosowane do realizowania odpraw i przyjmowania pasażerów. Punkty handlowe jako przystanki i stacje pasażerskie ujmowane są w wykazie odległości taryfowych, na podstawie których ustalany jest koszt wykonania usługi przewozowej oraz zakres tej usługi. Wyszczególnienie stacji kolejowych jest istotne dla planowania połączeń komunikacyjnych ze względu na wskazanie miejsc, w których możliwe jest krzyżowanie się pociągów lub kończenie ich biegu.

Zgodnie z trybem opracowania projektu Planu transportowego w zakresie transportu kolejowego, określonym w ustawie PTZ, wystąpiono do zarządcy o udostępnienie danych dotyczących przepustowości infrastruktury oraz standardu jakości dostępu w zakresie niezbędnym do opracowania projektu Planu transportowego. Uzyskane od zarządcy dane zostały zweryfikowane w terenie.

Analizie technicznej poddano niżej wymienione linie, uszeregowane w kolejności numeracji PKP PLK SA:

1. Linia nr **3 Warszawa Zachodnia – Kunowice** na odcinku Zbąszynek – granica państwa;
2. Linia nr **14 Łódź Kaliska – Tuplice** na odcinku Leszno – granica państwa;
3. Linia nr **203 Tczew – Kostrzyn** na odcinku Krzyż – granica państwa;
4. Linia nr **273 Wrocław – Szczecin** na odcinku Głogów – Kostrzyn;
5. Linia nr **275 Wrocław Muchobór – Gubinek** na odcinku Legnica – Żagań;
6. Linia nr **282 Miłkowice – Żary** na odcinku Węglińiec – Żary;
7. Linia nr **351 Poznań – Szczecin** na odcinku Krzyż – Choszczno;
8. Linia nr **364 Wierzbno – Rzepin** na odcinku Międzyrzecz – Rzepin;
9. Linia nr **367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.**;
10. Linia nr **370 Zielona Góra – Żary**;
11. Linia nr **436 Czerwieńsk Południe – Czerwieńsk Wschód**.

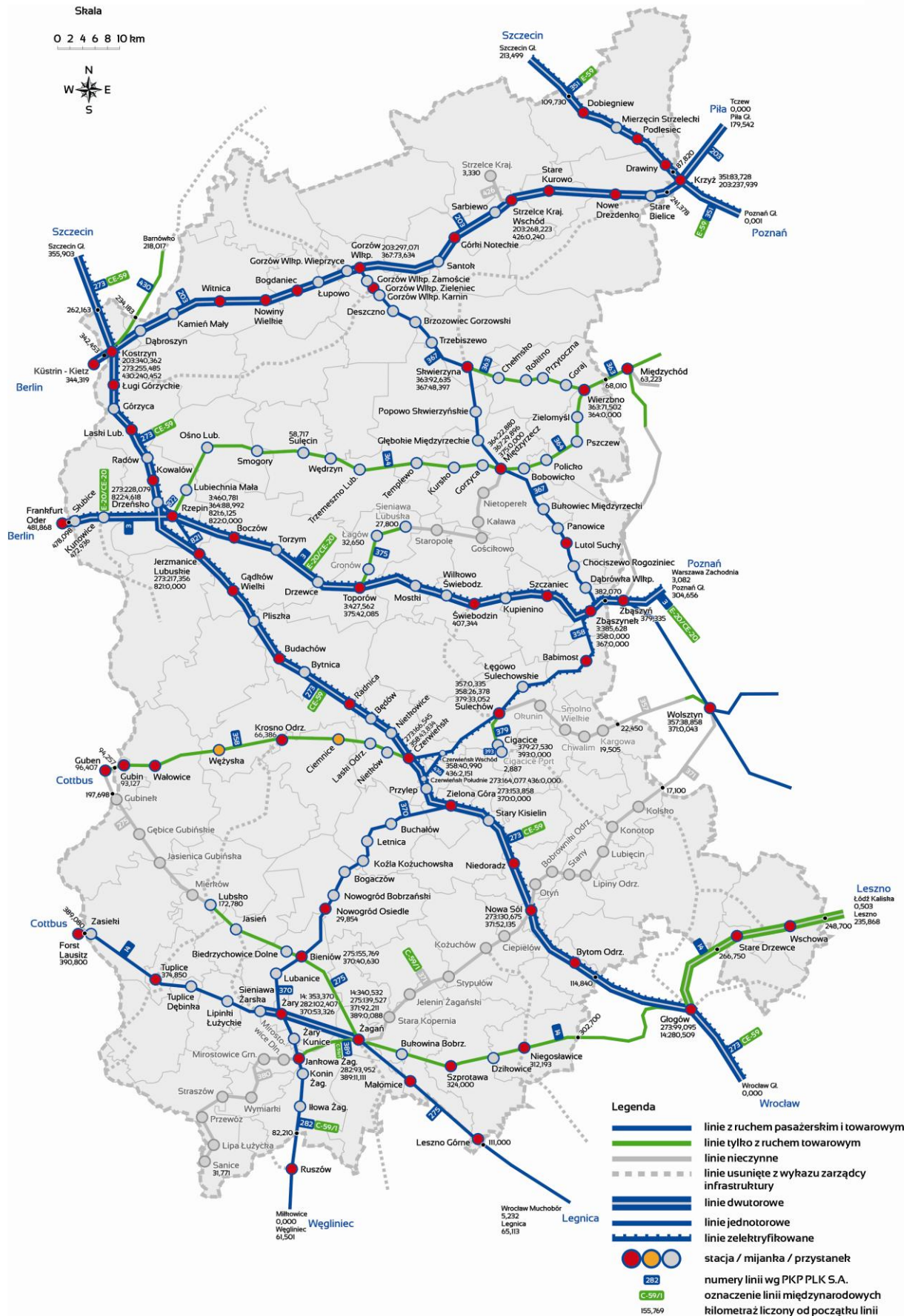
Ponadto sieć kolejowa na terenie województwa obejmuje krótkie odcinki (łącznie) wykorzystywane w ruchu pasażerskim:

12. Linia nr 821 **Jerzmanice Lubuskie – Rzepin**;
13. Linia nr 822 **Rzepin – Drzeńsko**.

Pozostałe linie kolejowe wykorzystywane w ruchu towarowym bądź formalnie wyłączone z eksploatacji zostały wykluczone z analizy. Dopuszczalne prędkości na tych odcinkach - rzędu 20 - 40 km/h, oraz dewastacja infrastruktury służącej do obsługi podróżnych, ograniczają możliwość stworzenia dobrej oferty przewozowej w regionalnym ruchu pasażerskim. Ponadto, w perspektywie do 2020 roku nie planuje się na tych odcinkach żadnych istotnych prac remontowych, które podwyższyłyby parametry eksploatacyjne do wartości umożliwiającej prowadzenie ruchu pasażerskiego. Nie wyklucza się jednak sytuacji, w której zarządca, na skutek zwiększonego zapotrzebowania na przewozy towarowe podwyższy parametry poszczególnych odcinków linii. W przypadku zaistnienia nowych okoliczności nie wyklucza się ponownego rozważenia możliwości wykorzystania tych linii w ruchu pasażerskim i aktualizacji ustaleń Planu transportowego w tym zakresie. Są to m.in. odcinki:

14. Linia nr 275 na odcinku Żagań – Bieniów – Lubsko;
15. Linia nr 363 na odcinku Międzychód – Skwierzyna;
16. Linia nr 364 na odcinku Wierzbno – Międzyrzecz;
17. Linia nr 371 Wolsztyn – Nowa Sól – Żagań;
18. Linia nr 375 Toporów – Sieniawa Lubuska – Międzyrzecz;
19. Linia nr 380 Jankowa Żagańska – Sanice;
20. Linia nr 430 na odcinku Kostrzyn – Barnówko.

Rysunek 15 – Schemat sieci kolejowej na obszarze województwa lubuskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2013/2014.

Linia nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice

Linia magistralna, znajdująca się w sieci bazowej TEN-T i stanowiąca element korytarza E20

Analizowany odcinek: Zbąszynek – Rzepin – granica państwa – Frankfurt (Oder)

- Dwutorowy
- Zelektryfikowany
- Państwowego znaczenia

Linia kolejowa nr 3 stanowi obecnie jeden z najważniejszych elementów krajowego i międzynarodowego systemu połączeń komunikacyjnych łączący Warszawę z Berlinem. W wyniku prowadzenia od 1994 roku prac modernizacyjnych jest ona obecnie na znacznej długości dostosowana do prowadzenia z ruchu pociągów pasażerskich z prędkością 160 km/h. W ramach modernizacji dostosowano parametry linii do standardów unijnych i wymogów umów międzynarodowych w zakresie zapewnienia odpowiednio wysokich parametrów dla ruchu pasażerskiego i towarowego. Zakres modernizacji linii zakończonej w roku 2007 objął m.in. wykonanie na szlakach i stacjach robót w zakresie wymiany szyn, podkładów, odwodnienia, modernizację sieci trakcyjnej, modernizację i ograniczenie liczby przejazdów kolejowych oraz budowę dróg równoległych, modernizację obiektów inżynierskich, urządzeń łączności i urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Realizacja głównych prac modernizacyjnych przygranicznego odcinka Rzepin – Kunowice – granica państwa obejmowała budowę przystanku osobowego w Słubicach, przebudowę stacji Kunowice, wymianę nawierzchni całego odcinka, modernizację urządzeń sterowania ruchem kolejowym, przebudowę sieci trakcyjnej oraz budowę dwóch przejść dla zwierząt.

Z uwagi na różnice w zasilaniu sieci trakcyjnej po stronie polskiej i niemieckiej, na stacji towarowej Frankfurt Oderbrücke zlokalizowane jest miejsce zmiany napięcia z 3 kV DC na 15 kV 16 2/3 Hz AC. Powoduje to znaczące utrudnienie w prowadzeniu ruchu transgranicznego pojazdami o zasilaniu tylko jednym systemem napięcia elektrycznego. Z tego powodu lokalny ruch transgraniczny prowadzony jest pojazdami z napędem spalinowym, a jedynie w dalekim ruchu międzynarodowym wykorzystywane są nowoczesne lokomotywy dwusystemowe. Cała linia jest wyposażoną w samoczynną blokadę liniową przystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po obu torach. Możliwość prowadzenia ruchu na podstawie blokady samoczynnej, przy technicznej możliwości rozwinięcia względnie dużych prędkości sprawia, że linia posiada dużą przepustowość, która wg danych ze stycznia 2014 roku wykorzystana jest w 13%. Pomimo dużego zagęszczenia ruchem towarowym i priorytetu dla pociągów międzynarodowych, możliwe jest planowanie ruchu regionalnego bez konfliktu tras.

Na linii obowiązuje prędkość 160km/h z ograniczeniami na szlaku do 100 – 120km/h oraz w obrębie węzła Zbąszynek do 60km/h. Jest to obecnie jedyna linia na terenie województwa lubuskiego o tak wysokich parametrach.

Linia nr 14 Łódź Kaliska – Tuplice

Linia pierwszorzędna

Analizowany odcinek: Leszno – Głogów – Żagań – Żary – Tuplice (granica państwa)

- Dwutorowy, na odcinku Głogów – Żagań i Sieniawa Żarska – Forst (Lausitz) jednotorowy
- Niezelektryfikowana (w planach elektryfikacja odcinka Głogów – Leszno)
- Państwowego znaczenia

Linia o długości blisko 390 km przeplata w swym końcowym przebiegu południową część województwa lubuskiego. Analizowany fragment został wybudowany w XIX wieku jako tzw. „Odnoga Dolnośląska”, która połączyła pierwszą linię Wrocław – Berlin z Głogowem, skąd uzyskano już połączenie z Lesznom. Pod zarządem PKP scalono istniejące odcinki tworząc formalnie jedną linię kolejową nr 14, której początek znajduje się już na stacji Łódź Kaliska.

Utrzymanie linii nr 14 na analizowanym odcinku podzielone jest pomiędzy trzy Zakłady Linii Kolejowych (ZLK), stanowiące jednostki organizacyjne PKP PLK SA, których zasięg działania pokrywa się z granicami województw. Fragment linii leżący w granicach województwa wielkopolskiego utrzymuje Zakład z siedzibą w Ostrowie Wlkp., odcinki znajdujące się w granicach województwa lubuskiego utrzymuje Zakład z siedzibą w Zielonej Górze, natomiast część leżącą na terenie województwa dolnośląskiego utrzymuje Zakład z siedzibą we Wrocławiu.

Różnice w utrzymaniu fragmentów linii odzwierciedlają dopuszczalne prędkości szlakowe. W najgorszym stanie jest od wielu lat odcinek utrzymywany przez PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu, którego zasięg pokrywa się z granicami województw lubuskiego i dolnośląskiego. Pociąg pasażerski nie mógł na tych odcinkach rozwinąć prędkości większej niż 20km/h. Ponadto na dziewięciokilometrowym szlaku dwutorowym jeden z torów, z powodu skrajnego wyeksploatowania, został zamknięty. W przypadku uruchomienia pociągu pasażerskiego należy liczyć się z faktem, że prędkość handlowa, nawet lekkiego autobusu szynowego, na odcinku Leszno – Głogów nie przekroczy 40km/h. W podobnym stanie jest cały odcinek z Głogowa do granicy z województwem lubuskim w okolicy Niegosławic, na którym obowiązuje prędkość 20km/h. Drugi tor od Głogowa w kierunku granicy państwa został zlikwidowany po 1945 roku, przy czym zachowano dwutorowy odcinek w rejonie węzła żagańskiego pomiędzy stacjami Żagań – Żary – Sieniawa Żarska. Przepustowość linii, oprócz bardzo niskiej prędkości szlakowej ogranicza brak czynnych stacji na całym szlaku Głogów – Niegosławice. Jedynym posterunkiem technicznym pozostał Kłobuczyn, który dzieli jedynie szlak na dwa odstępy.

Parametry linii są zdecydowanie wyższe dopiero od stacji Żagań, gdzie rozpoczyna się odcinek dwutorowy z prędkością dla lekkich pojazdów pasażerskich rzędu 90km/h, która obowiązuje do samej granicy z Niemcami. Sam węzeł w Żaganiu stanowi wąskie gardło z ograniczeniem prędkości do 20km/h. Wykorzystanie przepustowości odcinka przygranicznego nie przekracza 41%, przy czym kierowany tą drogą ruch towarowy, oprócz obsługi największych zakładów przemysłowych w Żarach, obejmuje pociągi jadące objazdem z powodu modernizacji linii magistralnych. Stacją graniczną po stronie polskiej są Tuplice, a po stronie niemieckiej Forst (Lausitz). Na jednotorowym odcinku do Cottbus, po modernizacji w 2011 roku urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego, zwiększono prędkość do 120 km/h. Cottbus jest sześciokierunkowym węzłem, z którego wychodzi przystosowana do prędkości 160km/h, częściowo dwutorowa i w całości zelektryfikowana linia do Berlina.

Linia nr 203 Tczew – Kostrzyn

Linia pierwszorzędna

Analizowany odcinek: Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn

- *Dwutorowy*
- *Niezelektryfikowany*
- *Państwowego znaczenia*

Linia kolejowa nr 203 stanowi obecnie fragment dawnej „Kolei Wschodniej” łączącej do 1945 roku Berlin z Królewcem (obecnie Kaliningrad). Odcinek znajdujący się na terenie województwa lubuskiego zaczyna się tuż za stacją węzłową Krzyż, usytuowaną jeszcze na terenie województwa wielkopolskiego. Linia poprzez stacje węzłowe w Pile i Chojnicach prowadzi najkrótszą drogą w kierunku Trójmiasta, a poprzez Tczew umożliwia bezpośredni dojazd do granicy państwa z Federacją Rosyjską.

Stacja węzłowa w Krzyżu stanowi przecięcie linii nr 203 i nr 351 tworząc ważny element w sieci połączeń kolejowych na północy województwa lubuskiego z Poznaniem i innymi większymi miastami w Polsce. Kostrzyn stanowi stację graniczną na styku z siecią niemiecką, skąd linia prowadzi bezpośrednio do stacji Berlin Lichtenberg. Koncentracja ruchu towarowego na innych przejściach granicznych, powoduje, że zarówno na polskim jak niemieckim odcinku przeważa ruch pasażerski uruchamiany spalinowymi zespołami trakcyjnymi. Kostrzyn stanowi dwupoziomową stację węzłową, w której na górnym poziomie prowadzona jest linia nr 203, a na dolnym nr 273. Taki układ utrudnia konstruowanie połączeń bezpośrednich, choć sam przejazd z poziomu górnego na dolny i odwrotnie jest technicznie możliwy jako jazda manewrowa. Przejazdy z pasażerami pomiędzy częścią górną a dolną wykorzystywane są w wyjątkowych sytuacjach.

Wykonany w roku 2011 remont i modernizacja odcinka Gorzów Wlkp. – Kostrzyn poprawił jego parametry eksploatacyjne, z których najistotniejszym jest podwyższenie dopuszczalnej prędkości do 120 km/h dla lekkich pojazdów pasażerskich. Remontu wymaga pozostały odcinek Gorzów Wlkp. – Krzyż, na którym wprowadzone są liczne stałe ograniczenia prędkości wynikające ze złego stanu technicznego nawierzchni i obiektów inżynierskich oraz ograniczonej widoczności na przejazdach. Z przeprowadzonych analiz wynika, że geometria linii pozwala na kursowanie pociągów na całym odcinku z prędkością 120 km/h. Efekty modernizacji muszą zatem zapewnić doprowadzenie do pierwotnych parametrów techniczno – eksploatacyjnych, co spowoduje skrócenie czasu jazdy pociągów. Poza stanem technicznym nawierzchni, wąskie gardło stanowi obecnie estakada w Gorzowie Wlkp., na której brak jest jednego toru.

Brak elektryfikacji odcinka Krzyż – Gorzów Wlkp. wymusza konieczność stosowania wyłącznie trakcji spalinowej, w tym również w relacjach bezpośrednich do Poznania. Alternatywą jest jedynie zmiana trakcji na stacji Krzyż, co niekorzystnie wpływa na czas przejazdu. Choć elektryfikacja newralgicznego odcinka jest istotna dla organizacji połączeń pasażerskich, to PKP PLK SA nie znajduje obecnie wystarczającego uzasadnienia z powodu konieczności poniesienia wysokich nakładów finansowych. Od pierwotnych planów elektryfikacji odstąpiono z powodu braku możliwości zasilenia kolejowych

podstacji trakcyjnych na odcinku Gorzów Wlkp. – Krzyż, gdzie linia przebiega przez tereny niezurbanizowane. Inwestycja wiązała się z potrzebą rozbudowy sieci elektroenergetycznej przesyłowej i rozdzielczej po stronie energetyki zawodowej, a poprawa tego stanu wymagała wysokich nakładów finansowych. Wg zarządcy infrastruktury w obecnej sytuacji gospodarczej kraju elektryfikacja odcinka Krzyż – Kostrzyn nie gwarantuje względnej stopy zwrotu inwestycji, gdyż nie przewiduje się wzrostu ciężenia ładunków towarowych do linii, a zatem nie zwiększy się ilość pociągów towarowych. Poza tym decyzja o elektryfikacji powinna zostać skoordynowana z podobną inwestycją po stronie niemieckiej.

Dopuszczalne prędkości dla lekkich zespołów trakcyjnych obejmują maksymalną prędkość 120 km/h na wyremontowanym odcinku oraz 100km/h na pozostałych, w tym również pomiędzy mostem granicznym a Kostrzynem. Ograniczeniem jest stan estakady w Gorzowie Wlkp., na której obowiązuje prędkość 40km/h. Wykorzystanie przepustowości całego odcinka nie przekracza 20%. Problemem w konstrukcji rozkładu jazdy pociągów są przejścia na perony w poziomie szyn. W celu zmniejszenia ryzyka wypadku z udziałem podróźnych poruszających się po terenie stacji, zarządca wyklucza wjazdy pociągów równocześnie z obu kierunków, co należy uwzględnić w rozkładzie jazdy.

Linia nr 273 Wrocław – Szczecin

Linia magistralna, w sieci kompleksowej TEN-T, korytarz C-E59

Rozpatrywany odcinek :

- *Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Kostrzyn*
- *Dwutorowy*
- *Zelektryfikowany*
- *Państwowego znaczenia*

Linia kolejowa nr 273 stanowi odcinek tzw. „Magistrali Nadodrzańskiej” potocznie nazywanej również „Nadodrzańką”. Pierwszą stacją na terenie województwa lubuskiego jest Bytom Odrzański, a ostatnią stacją węzłową Kostrzyn. Poważnym problemem na wielu odcinkach tej linii pozostaje wyeksploatowany stan toru kolejowego, który nie spełnia jeszcze standardów technicznych wynikających z zawartych umów międzynarodowych. Kursujące przez wiele lat ciężkie pociągi towarowe i brak kompleksowych remontów doprowadziły do znacznego wyeksploatowania nawierzchni, czego skutkiem są liczne ograniczenia i zmniejszenie dopuszczalnej prędkości drogowej na wielu odcinkach. Degradacja infrastruktury była bezpośrednią przyczyną obniżenia prędkości handlowych pociągów pasażerskich na całej linii. Przywrócenie pierwotnych parametrów, jak również udrożnienie całego korytarza transportowego C-E59 stało się priorytetowym zadaniem rządowym.

Dla województwa lubuskiego kluczowym jest odcinek Głogów – Zielona Góra – Kostrzyn, co zaakcentowano w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020. Inwestycja została ujęta w rządowym Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych na lata 2009 – 2015 i realizowana jest ze środków PKP PLK SA w tym z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego, a kontynuacja prac przewidziana jest do 2018 w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Trwająca w czasie opracowania Planu transportowego rewitalizacja linii polega na odtworzeniu jej parametrów do prędkości 100 km/h. Docelowo infrastruktura linii powinna zostać dostosowana do prędkości 120 km/h dla pociągów pasażerskich, zwiększona przepustowość linii oraz ogólne bezpieczeństwo transportu. Remonty prowadzone są odcinkami, przez co prędkości szlakowe pomiędzy poszczególnymi stacjami zmieniają się w sposób skokowy. W roku 2013 na odcinku leżącym w granicach Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze obowiązywały jeszcze liczne punktowe ograniczenia prędkości spowodowane głównie złym stanem technicznym torów, rozjazdów i podkładów. Wg zarządcy przepustowość odcinka Głogów – Zielona Góra wykorzystana jest w 19% przy czym z uwagi na trwające prace remontowe, całkowita zdolność przepustowa w kierunku Głogowa była niższa i wykorzystanie wzrosło powyżej 50%. Na pozostałym odcinku wykorzystanie linii spada, przy czym większy ruch notuje się w kierunku południowym.

Analizując linię pod względem możliwości organizacji przewozów pasażerskich, należy brać pod uwagę istniejące w jej ciągu węzły kolejowe. Poprzez stację węzłową w Głogowie możliwie jest bowiem bezpośrednio połączenie z linią nr 14 w kierunku Wschowy. Zielona Góra wraz ze stacją Czerwieńsk i posterunkiem odgałęźnym Czerwieńsk Południe tworzy węzeł kolejowy umożliwiający tworzenie linii komunikacyjnych w kierunku Żar, Zbąszynka i Gubina. Kolejnym węzłem jest Rzepin, przez który przebiega magistralna linia nr 3 oraz odgałęzia się linia lokalna nr 364 w kierunku Sulęcina. Co istotne, sama linia nr 273 omija Rzepin w formie obwodnicy, natomiast wjazd na tą stację i wyjazd z niej odbywa się poprzez dwie łącznice oznaczone jako linia nr 821 Jerzmanice Lubuskie – Rzepin RZB11 oraz linia nr 822 Rzepin Rz4 – Drzeńsko. Na dwupoziomowej stacji w Kostrzynie linia nr 273 biegnie dołem, a przejazd na górny poziom jest możliwy za pośrednictwem systemu torów łączących.

Linia nr 275 Wrocław Muchobór – Gubinek

Linia pierwszorzędna, na odcinku Legnica – Miłkowice magistralna

Rozpatrywany odcinek:

- *Legnica – Żagań*
- *Jednotorowy, na odcinku Legnica – Miłkowice dwutorowy*
- *Niezelektryfikowany, na odcinku Legnica – Miłkowice zelektryfikowany*
- *Państwowego znaczenia na odcinku Legnica – Rokitki*

Odcinek linii kolejowej nr 275 jest fragmentem historycznej magistrali kolejowej Wrocław – Berlin, która stanowiła skrót do pierwotnie wybudowanej trasy prowadzącej od Miłkowic do Jasienia przez Węglińiec i Żary. Magistrala funkcjonowała do roku 1945, po czym z uwagi na utratę pierwotnego znaczenia komunikacyjnego stopniowo ulegała degradacji. Objawiało się to między innymi poprzez demontaż drugiego toru oraz brak znaczących inwestycji na całym odcinku od Miłkowic do granicy państwa w Gubinku. Pozostałością po historycznym przebiegu jest nadal funkcjonujący w ewidencji PKP PLK SA formalny przebieg linii nr 275 tj. Wrocław Muchobór – Legnica – Miłkowice – Żagań – Bieniów – Lubsko – Gubinek. Odcinek Wrocław – Miłkowice jest dwutorowy, zelektryfikowany, dostosowany do prędkości 160 km/h i stanowi obecnie fragment modernizowanego kolejowego korytarza paneuropejskiego E30 łączącego Niemcy, Polskę i Ukrainę.

Końcowy odcinek tej linii Żagań – Bieniów – Lubska jest od połowy lat 90. wykorzystywany jedynie w ruchu towarowym, przy czym ruch pociągów w kierunku granicy z Niemcami odbywa się od stacji Żagań linią nr 14 w kierunku przejścia granicznego Zasięki/Forst (Lausitz). Ciągłość linii została fizycznie przerwana podczas budowy obwodnicy Lubska kiedy rozkopano nasyp kolejowy nie wstawiając w to miejsce wiaduktu. Obecnie odcinek od Lubska do granicy państwa jest nieprzejezdny i na znacznym odcinku zdewastowany poprzez kradzież nawierzchni kolejowej. Możliwość odtworzenia linii na tym fragmencie pojawiła się w kontekście planowanej budowy kompleksu wydobywczego – energetycznego. Odcinek Żagań – Lubska został natomiast wyłączony z eksploatacji pod koniec 2013 roku, pomimo istnienia odbiorcy ładunków towarowych w Lubska. Możliwość przejazdu musi być obecnie uzgadniania z Zakładem Linii Kolejowych w Zielonej Górze. Dawna stacja węzłowa w Lubska jest w wysokim stopniu zdewastowana, a zachował się jedynie minimalny układ torowy umożliwiający dojazd i obsługę bocznicy składu paliw.

Stan techniczny linii użytkowanej w ruchu pasażerskim w szczególności na nieobjętym modernizacją odcinku poza granicą województwa lubuskiego jest obecnie niezadowalający i z roku na rok pogarsza się. Na odcinku leżącym na terenie województwa lubuskiego maksymalna prędkość dla pociągów pasażerskich wynosi 80km/h. Dla lżejszych pojazdów szynowych podniesiono prędkość do 90 km/h. Teoretycznie wysoka prędkość jest jednak obniżona poprzez lokalne ograniczenia, na obiektach mostowych i zużytej nawierzchni. W zdecydowanie gorszym stanie jest odcinek od Miłkovic do granicy województw, na którym maksymalna prędkość wynosi tylko 50 km/h. Z uwagi na docelową koncentrację ruchu towarowego na linii nr 295 Węgliniec – Horka stanowiącej końcowy odcinek korytarza E30 po polskiej stronie, zarządca infrastruktury nie planował dotychczas modernizacji tej linii. Lokalne Zakłady Linii Kolejowych prowadzą na ww. odcinkach jedynie prace remontowe, które mają na celu utrzymanie aktualnych prędkości rozkładowych. Za utrzymanie linii na odcinku dolnośląskim odpowiada Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu, a na odcinku lubuskim Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze. Dla województwa lubuskiego modernizacja infrastruktury tego ciągu komunikacyjnego jest jednym z kluczowych zadań ujętych w SRWL 2020. W celu poprawy parametrów linii, prace powinny objąć remont torów, małych obiektów inżynierskich, przejazdów kolejowych oraz dużych obiektów mostowych na rzekach Bóbr i Kwisa na odcinku Leszno Górne – Żagań. Aby uzyskać efekt w postaci skrócenia czasu przejazdu konieczne są równoległe prace na odcinku dolnośląskim.

Pod koniec 2013 roku podjęto decyzję o zamknięciu dla potrzeb technicznych stacji Modła, co spowoduje zwiększenie odległości pomiędzy sąsiednimi stacjami i wpłynie niekorzystnie na organizację ruchu pociągów pasażerskich, mimo iż teoretycznie przepustowość linii nie była wykorzystana ponad 25%.

Linia nr 282 Miłkowice – Żary

Linia pierwszorzędna

Rozpatrywany odcinek : Węglińiec – Żary

- *Jednotorowy*
- *Niezelektryfikowany*
- *Państwowego znaczenia na odcinku Węglińiec – Jankowa Żagańska*

Odcinek Węglińiec – Żary stanowi fragment najstarszej linii kolejowej na obecnych ziemiach polskich łączącej Wrocław z Berlinem przez Węglińiec, Żary, Jasień, Lubsko. Podobnie jak inne funkcjonujące niegdyś linie magistralne, również ta linia straciła na swoim pierwotnym znaczeniu i zmodernizowana została jedynie na odcinku Miłkowice – Węglińiec jako element korytarza E30. Jej stan techniczny jest analogiczny do sąsiedniego odcinka linii 275, gdzie w gorszym stanie jest odcinek leżący na terenie Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu. Dopuszczalna prędkość dla lekkich pojazdów pasażerskich wynosi w granicach województwa lubuskiego 80km/h, a na pozostałym odcinku 50km/h. Zdolność przepustowa jest wykorzystana w 62% na odcinku Ruszów – Jankowa Żagańska co wynika z długości szlaku i ograniczonej prędkości. Odcinek Jankowa Żagańska – Żary jest wykorzystany w 34%.

W samym Węglińcu znajduje się duży węzeł kolejowy istotny dla ruchu towarowego i z tego względu utrzymywane jest na tej stacji zaplecze dla lokomotyw spalinowych przewoźników towarowych. Pomimo niskich prędkości technicznych, na czas zakończenia remontu linii nr 273, wytyczono tą trasą międzynarodowy pociąg relacji Wrocław – Berlin, który obsługiwany jest lokomotywą spalinową z Węglińca. Poprzez węzły w Żarach i Węglińcu funkcjonuje ciąg komunikacyjny Zielona Góra – Zgorzelec/Jelenia Góra.

Linia nr 351 Poznań – Szczecin

Linia magistralna, w sieci bazowej TEN-T, korytarz E59

Rozpatrywany odcinek :

- *Krzyż – Choszczno*
- *Dwutorowy*
- *Zelektryfikowany*
- *Państwowego znaczenia*

Magistralna linia kolejowa łącząca Poznań ze Szczecinem przez Krzyż, Choszczno i Stargard Szczeciński. Jej przebieg usytuowany jest w granicach trzech województw: wielkopolskiego, lubuskiego i zachodniopomorskiego. Na odcinku 21,9 kilometrów leżącym na terenie województwa lubuskiego znajdują się trzy stacje Drawiny, Podlesiec i Dobiegniew oraz przystanek osobowy Mierzęcין Strzelecki. Cały ten odcinek podlega pod Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie. Linia jest przewidziana do kompleksowej modernizacji do prędkości 160km/h, przy czym już obecnie maksymalne prędkości dla pociągów pasażerskich wynoszą na niej 120 – 140km/h. Tranzytowy charakter przebiegu tej linii przez województwo lubuskie utrudnia organizację przewozów typowo lokalnych i praktycznie większość pociągów uruchamianych po tym odcinku ma zasięg międzywojewódzki.

Linia nr 358 Zbąszynek – Gubin

Linia pierwszorzędna

- *Jednotorowa*
- *Zelektryfikowana na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk*
- *Państwowego znaczenia na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk*

Początki tej linii sięgają 1870 roku, kiedy uruchomiono linię kolejową z Poznania w kierunku Frankfurtu nad Odrą z odgałęzieniem w Zbąszyniu w kierunku Guben. W związku z przesunięciem granicy państwowej w 1920 roku Zbąszyń pełnił rolę stacji granicznej, a po stronie niemieckiej wybudowano nową stację Zbąszynek. Funkcję stacji granicznej pełnił przez pewien czas również Babimost, po czym dokonano korekty trasy w kierunku Zbąszynka. Po ustaleniu w 1945 roku nowej granicy na Nysie Łużyckiej praktycznie cała linia, poza krótkim odcinkiem za mostem granicznym w Guben znajduje się na terytorium Polski. Po stronie polskiej rozebrano drugi tor i wybudowano nową stację Gubin, która jednak znalazła się na peryferiach miasta. Pod koniec 1987 roku zelektryfikowano odcinek Zbąszynek – Czerwieńsk, który w nowym układzie zyskał istotne znaczenie.

Zelektryfikowany i jednotorowy odcinek linii nr 358 Zbąszynek – Czerwieńsk Wschód stanowi obecnie najkrótsze połączenie kolejowe Zielonej Góry z węzłem poznańskim, skąd rozchodzą się linie magistralne w różnych kierunkach Polski. Poprzez węzeł w Zbąszynku linia tworzy regionalny ciąg komunikacyjny Zielona Góra – Gorzów Wlkp. Do czerwca 2013 roku przejazd pociągiem do Zielonej Góry od strony Zbąszynka wiązał się z koniecznością zmiany kierunku jazdy w Czerwieńsku, co było pozostałością po opisanym wyżej układzie komunikacyjnym z czasów przedwojennych. W celu wyeliminowania tej niedogodności zaplanowano budowę łącznicy kolejowej omijającej stację w Czerwieńsku przy jeździe do Zielonej Góry. Przedsięwzięcie podzielono na dwa etapy, z których pierwszy Etap przewidywał budowę jednotorowej zelektryfikowanej łącznicy z wiaduktami ekologicznymi oraz roboty uzupełniające polegające na przystosowaniu linii nr 358 na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk do parametrów umożliwiających podniesienie prędkości do 100km/h w ruchu pasażerskim do czasu realizacji drugiego etapu. Sama łącznica odgałęzia się w km 164 linii nr 273 (Wrocław – Szczecin), gdzie wybudowano posterunek odgałęźny Czerwieńsk Południe. Włączenie w tor szlakowy linii Zbąszynek – Czerwieńsk nastąpiło na wybudowanym posterunku odgałęźnym Czerwieńsk Wschód. Etap II przewiduje gruntowną modernizację linii we wszystkich branżach na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk. Dla uzyskania prędkości pociągów na szlaku 120km/h przewiduje się wymianę nawierzchni torowej na całej długości odcinka, przebudowę podłoża oraz udroźnienie istniejącego systemu odwodnienia.

W ramach LRPO 2007-2013 wykonano pierwszy etap modernizacji wraz z budową łącznicy kolejowej. Zakres modernizacji oprócz budowy newralgicznego odcinka toru obejmował przede wszystkim budowę urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej na wybranych przejazdach kolejowych, poprawę stanu toru i podtorza, oraz budowę dwóch mostów ekologicznych na łącznicy. W efekcie uzyskano możliwość organizowania atrakcyjnych połączeń kolejowych Zielona Góra – Zbąszynek – Gorzów Wlkp. i Zielona Góra – Poznań przez skrócenie czasu jazdy o 33 minuty i poprawę bezpieczeństwa.

Odcinek Czerwieńsk – Guben pozostał niezelektryfikowany i od końca 2002 roku jest wykorzystywany wyłącznie w ruchu towarowym. Podczas budowy w 2008 roku nowego mostu kolejowego na rzece Odrze pomiędzy Rzepinem a Frankfurtem (Oder), część przewozów towarowych skierowano przez

Gubin. W celu zwiększenia przepustowości jednotorowego odcinka wybudowano dwa nowe posterunki ruchu zdalnie sterowane ze stacji w Krośnie Odrzańskim i jak dotąd były to jedyne inwestycje na tym odcinku. Dopuszczalna prędkość dla pociągów pasażerskich na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk wynosi obecnie 100km/h. Na pozostałym niezelektryfikowanym odcinku w kierunku Guben autobusy szynowe mogą rozwinąć prędkość 60km/h, choć od edycji rozkładu jazdy 2014/2015 planowane jest podwyższenie tej prędkości dla autobusów szynowych do 100km/h. Prace modernizacyjne na tym odcinku przewidywane są do wykonania w ramach środków UE w perspektywie lat 2014 – 2020, jednak ich zakres nie został sprecyzowany w Dokumentie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu,

Linia nr 364 Wierzbno – Rzepin

Linia znaczenia miejscowego

Rozpatrywany odcinek : Międzyrzecz – Rzepin

- *Jednotorowy*
- *Niezelektryfikowany*
- *Państwowego znaczenia na odcinku Międzyrzecz – Wędrzyn*

Linia w obecnym kształcie powstawała odcinkami w latach 1887 – 1892. Początek odgałęzia się od linii drugorzędnej 363 Rokietnica – Skwierzyna, na małej stacji węzłowej we wsi Wierzbno. Sama stacja Wierzbno, nie stanowi punktu istotnego dla obsługi ruchu pasażerskiego, a taką rolę pełniła oddalona o 8 km stacja w Międzychodzie, znajdującym się już na terenie województwa wielkopolskiego. W Międzychodzie zbiegają się lokalne linie kolejowe z Rokietnicy, Szamotuł i Zbąszynia. Stopniowa degradacja tego węzła rozpoczęta w latach 90. doprowadziła ostatecznie do zamknięcia stacji dla potrzeb technicznych w roku 2013.

Obecnie oprócz obsługiwanej okresowo stacji Wierzbno, przy której zlokalizowany jest terminal ekspedycyjny ropy naftowej, jedyne czynne posterunki ruchu stanowią stacje w Międzyrzeczu i Rzepinie. Odcinek Międzyrzecz – Wędrzyn ma status państwowego znaczenia, i jest wykorzystywany do przewozu transportów wojskowych na poligon w Wędrzynie. Odcinek ten został w roku 2007 wyremontowany z funduszy Ministerstwa Obrony Narodowej i umożliwia obecnie przejazdy ciężkich pociągów z rozładunkiem na bocznych torach byłej stacji w Trzemesznie Lubuskim. Wykorzystując przeprowadzony remont, na wnioski samorządów lokalnych przywrócono i utrzymano przez okres sześciu lat połączenia pasażerskie na tej trasie. Wznowienie tych połączeń poprzedzone zostało udrożnieniem przez PKP PLK SA nieczynnego szlaku Trzemeszno Lubuskie – Sulęcín.

Cały odcinek posiada małą przepustowość, spowodowaną brakiem posterunków ruchu na długim, bo liczącym ponad 66 km szlaku. Organizację przewozów pasażerskich ograniczają problemy natury technicznej, jak ograniczona widoczność na przejazdach kolejowych, brak obsługi przejazdów (zdemontowane rogałki i samoczynna sygnalizacja). Brak urządzeń łączności i demontaż urządzeń sterowania ruchem na zamkniętych stacjach w Sulęcínie i Trzemesznie Lubuskim powoduje, że na całym odcinku Rzepin – Międzyrzecz może znajdować się w danej chwili tylko jeden pociąg.

Szlak pomiędzy Rzepinem a Sulęcínem wytyczony jest po trudnym, pofałdowanym terenie z licznymi łukami i wzniesieniami, co utrudnia rozwijanie większych prędkości i prowadzenie ciężkiego ruchu towarowego. Kilka kilometrów przed Sulęcínem odgałęział się tor w kierunku stacji Rudnica, przez którą do 1945 roku możliwy był przejazd do Gorzowa Wlkp.

Linia nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski

Linia pierwszorzędna

- *Jednotorowa*
- *Niezelektryfikowana*
- *Państwowego znaczenia na odcinku Zbąszynek – Skwierzyna*

Linia pierwotnie wybudowana w 1885 roku jako Zbąszyń – Międzyrzecz, po utworzeniu nowej granicy państwa w 1920 roku została przerwana, a połączenie do Międzyrzecza poprowadzono z nowej stacji w Zbąszynku. Otwarcie pozostałego odcinka odbyło się w kilku etapach, przy czym dopiero po wybudowaniu mostu nad Wartą w 1899 roku cała linia była przejezdna. Ten układ pozostał do dziś, gdzie linia nr 367 rozpoczyna się na stacji węzłowej w Zbąszynku i poprzez stacje węzłowe w Międzyrzeczu oraz Skwierzynie prowadzi bezpośrednio do Gorzowa Wlkp.

W samym Gorzowie Wlkp. linia wprowadzona jest bezkolizyjnie w stosunku do linii nr 203, gdyż stacja ma układ widłowy z osobną grupą torów dla linii 203 i 367 oraz grupą torów towarowych. Na stacji Gorzów Wlkp. Zieleniec odgałęziła się rozebrana już linia w kierunku Sulęcina i Kostrzyna przez Rudnicę. Na pozostałych liniach bocznych odgałęziających się w Skwierzynie i Międzyrzeczu prowadzi się obecnie stosunkowo niewielki ruch towarowy. Jeszcze w latach 90. oprócz typowych relacji do Zbąszynka uruchamiano tymi bocznymi liniami bezpośrednie pociągi z Gorzowa Wlkp. do Poznania przez Międzychód i Pniewy.

Obecnie linia nr 367 razem z linią nr 358 tworzy ciąg komunikacyjny, w najdogodniejszy sposób łączący dwie stolice województwa Gorzów Wlkp. i Zieloną Górę. W przeciwieństwie do odcinka linii 358 w kierunku Zielonej Góry, linia 367 nie jest wyposażona w elektryczną sieć trakcyjną, co wymusza stosowanie taboru spalinowego na całej trasie. Linia Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski stanowiła jedną z pierwszych i nielicznych na terenie kraju, na której dzięki wprowadzeniu do eksploatacji autobusów szynowych z sukcesem udało się wznowić zawieszony przez PKP połączenia.

W roku 2011 linię zmodernizowano w ramach środków Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Zakres prac obejmował kompleksową wymianę nawierzchni, wymianę podkładów, modernizację jednego obiektu inżynierskiego, montaż wiat przystankowych, wiat przyporęczowych na dworcu w Gorzowie Wlkp., modernizację oświetlenia stacji i przystanków osobowych oraz przejazdów kolejowych, a także modernizację urządzeń sterowania ruchem. Główne efekty modernizacji to zwiększenie zdolności przepustowej, dostosowanie infrastruktury kolejowej dla potrzeb osób niepełnosprawnych, skrócenie czasu podróży, podniesienie prędkości dla szynobusów do 100km/h, poprawa komfortu podróżowania.

Wykonane w 2011 roku prace remontowe, objęły swoim zakresem tylko część linii kolejowej i już w roku 2013 tj. w chwili tworzenia przedmiotowej analizy stwierdzono 31 stałych ograniczeń prędkości. Piętnaście ograniczeń, z których sześć do prędkości 20km/h, spowodowane jest ograniczoną widzialnością na przejazdach kolejowych. Pozostałe ograniczenia spowodowane są układem geometrycznym toru, złym stanem technicznym rozjazdu lub mostownic. W rezultacie czas przejazdu możliwy do uzyskania przy maksymalnej prędkości drogowej określonej dla tej linii, jest trudny do osiągnięcia z powodu wymienionych zwolnień. Zwrócić należy uwagę, że są to ograniczenia stałe ujęte w rozkładzie jazdy, natomiast istnieją jeszcze ograniczenia tymczasowe istotnie wpływające na czas przejazdu. Zarządca zapowiedział stopniowe likwidacje ograniczeń w ramach bieżącego utrzymania.

Linia nr 370 Zielona Góra – Żary

Linia drugorzędna

- Jednotorowa
- Niezelektryfikowana

Linia kolejowa Zielona Góra – Żary oddawana była do użytku w trzech etapach, z których ostatni zakończył się w 1904 roku po wybudowaniu mostu na rzece Bóbr w Nowogrodzie Bobrzańskim. Wcześniej linia dotarła do Bieniowa gdzie istniała już magistrala Wrocław – Berlin, która obecnie stanowi nieczynny odcinek linii 275 do Lubuska. Ten układ ze stacją węzłową w Bieniowie pozostaje do dziś. Jedynym miastem na tej trasie jest obecnie Nowogród Bobrzański, w którym znajduje się stacja kolejowa i przystanek osobowy. Cała linia kolejowa, poza małymi miejscowościami, w których znajdują się obecnie przystanki osobowe, biegnie głównie przez tereny leśne.

Na linii do roku 2000 dominował dosyć intensywny ruch pociągów pasażerskich, zarówno pospiesznych jak i osobowych, który w ograniczonym zakresie funkcjonuje do dziś. Na całej linii czynne są tylko dwie stacje: Bieniów i Nowogród Osiedle, rozmieszczone nierównomiernie względem długości trasy. Na początku lat 90. czynny był jeszcze posterunek w Letnicy, po którego likwidacji powstał bardzo długi, bo aż 30 kilometrowy szlak pomiędzy Zieloną Górą, a Nowogrodem Osiedle. W sposób istotny utrudnia to optymalną organizację ruchu pociągów. Choć przy obecnie kursujących wahadłowo autobusach szynowych problem jest nieistotny, to jednak pojawi się on przy zamiarze zwieszenia ilości połączeń pasażerskich z wykorzystaniem pojazdów jadących w przeciwnych kierunkach. Przy zwiększonym natężeniu ruchu i możliwych opóźnieniach pociągów znacząco komplikuje to utrzymanie planowego rozkładu jazdy.

Znikomy ruch towarowy prowadzony po tej linii sprawił, iż pomimo braku remontów generalnych od końca lat 80. jest ona w zadowalającym stanie technicznym. W ostatnim okresie obserwuje się jednak wzrost ilości ciężkich wahań z kruszywem, które wywożone jest tą drogą z terenów Dolnego Śląska w różne rejony Polski. W przypadku braku bieżącego utrzymania ciężki ruch towarowy może przyspieszyć dekapitalizację nawierzchni kolejowej. Drugorzędny status linii nie rokuje dla tej linii rychłej modernizacji, a rządowy Master Plan dla transportu kolejowego uwzględnia utrzymanie prędkości rzędu 60 – 80km/h. W roku 2013 obowiązywało sześć punktowych ograniczeń prędkości do 40 – 20km/h, w tym głównie na przejazdach kolejowych, oraz jedno ograniczenie do 30km/h związane ze złym stanem nawierzchni na 200m pięcioprzęsłowego mostu na rzece Bóbr.

Układ torowy na stacji węzłowej w Żarach umożliwia uruchamianie relacji bezpośrednich w kierunku Węglińca i Legnicy, bez konieczności zmiany kierunku jazdy. Pociągi osobowe przyjmowane są wyłącznie na dwa tory przy peronie 2. Stacja węzłowa Bieniów stanowi skrzyżowanie z nieczynnym od grudnia 2013 roku odcinkiem linii nr 275 Żagań – Lubusko, który nie jest wykorzystywany w ruchu pasażerskim od 1995 roku. Układ torowy Bieniowa oprócz przebiegów bezpośrednich na linii nr 370 umożliwia jazdę bez zmiany kierunku w relacjach Lubusko – Żagań i Lubusko – Zielona Góra, a w przypadku relacji Lubusko – Żary konieczna jest zmiana kierunku jazdy. Stacja w Zielonej Górze przyjmuje pociągi osobowe na tory przy peronie 1 i 2, przy czym dla relacji w kierunku Czerwieńska konieczna jest zmiana kierunku jazdy.

Linia nr 436 Czerwieńsk Południe – Czerwieńsk Wschód

Linia pierwszorzędna

- Jednotorowa
- Zelektryfikowana
- Państwowego znaczenia

Jest to najmłodsza linia, wybudowana na terenie województwa lubuskiego i oddana do eksploatacji w roku 2013. Inwestycja, jako jedna z kluczowych dla województwa powstała przy dofinansowaniu w ramach LRPO 2007-2013. W ramach tego projektu powstał nowy tor o długości 2,151 km, dwa nowe mosty kolejowe oraz trzy nowe przejazdy drogowe. Inwestycja przeprowadzona została z dbałością o środowisko naturalne, gdyż uwzględniała potrzebę ochrony siedliska roślin i źródeł znajdujących się na terenie obszarów Doliny Środkowej Odry i Doliny Leniwej Obry. W miejscowościach Babimost, Łęgowo Sulechowskie i Sulechów ustawiono ekrany akustyczne. Łącznica jest eksploatowana jako linia kolejowa nr 436 łącząca ze sobą linię 273 i 358 poprzez dwa posterunki ruchu sterowane zdalnie z Czerwieńska. Czerwieńsk Południe to posterunek odgałęźny, na którym rozpoczyna się jednotorowa linia kolejowa w kierunku posterunku Czerwieńsk Wschód, umożliwiającą jazdę bez zmiany czoła pociągu na stacji w Czerwieńsku. Posiada on 3 rozjazdy, z których dwa stanowią trapezowe przejście rozjazdowe, natomiast jeden odgałęzia łącznicę. Wszystkie umożliwiają jazdę w kierunku zwrotnym z prędkością do 100km/h. Czerwieńsk Wschód to drugi z posterunków, tworzący łącznicę umożliwiającą ominięcie stacji w Czerwieńsku przez pociągi z kierunku Zbąszynka do Zielonej Góry. Znajduje się on na jednotorowej linii i posiada tylko jeden rozjazd, umożliwiający jazdę w kierunku zwrotnym z prędkością do 100 km/h, która to jest maksymalną obowiązującą na łącznicy.

Fot. 1 – Pierwszy przejazd z pasażerami po nowej linii nr 436 w czerwcu 2013 roku



Zaplecze techniczne

Istniejące na terenie województwa lubuskiego zaplecze techniczne obejmuje punkty obsługi taboru trakcyjnego. Lokalizacja tych punktów oraz wskazanie potencjalnych miejsc ich organizacji jest informacją szczególnie istotną dla przewoźników kolejowych ubiegających się o udzielenie zamówienia na świadczenie usług publicznych na obszarze objętym Planem transportowym. Analizie poddano obiekty użytkowane w roku 2013 przez operatorów publicznego transportu zbiorowego oraz potencjalne miejsca umożliwiające lokalizację takich punktów.

Wszystkie obiekty zaplecza technicznego wywodzą się z dawnych lokomotywni, w których pierwotnie utrzymywano trakcję parową. W miarę zmiany obsługiwanego taboru na lokomotywy elektryczne i spalinowe zaczęła funkcjonować nazwa lokomotywnia, przy czym w wyniku kolejnych zmian organizacyjnych określenie to oznaczało nie tyle fizyczny obiekt co jednostkę organizacyjną. Obok lokomotywni funkcjonowały również wagonownie, czyli jednostki organizacyjne wraz z zespołem pomieszczeń i warsztatów przeznaczonych do odstawiania, konserwacji i naprawy wagonów kolejowych. W roku 1997 na ich bazie oraz lokomotywni utworzono Zakłady Taboru, które są obecnie w strukturze spółki PKP Cargo S.A. W 2001 wagonownie zajmujące się naprawami wagonów osobowych, lub ich wyspecjalizowane komórki organizacyjne przekazano dwóm przewoźnikom pasażerskim wywodzącym się z grupy PKP. W strukturze PKP Cargo S.A. pozostawiono komórki organizacyjne zajmujące się naprawami lub eksploatacją wagonów towarowych. Postępujący proces restrukturyzacyjny sprawił, iż na bazie części z nich utworzono spółki – córki.

Na terenie województwa lubuskiego funkcjonuje spółka **PKP Cargo Tabor – Czerwieńsk Sp. z o.o.** Spółka wykonuje głównie naprawy lokomotyw i wagonów towarowych. Istotnym dla przewoźników pasażerskich jest możliwość toczenia zestawów kołowych na tokarce podtorowej.

Punkt utrzymania taboru w Rzepinie, będąca w dyspozycji przewoźnika samorządowego Przewozy Regionalne sp. z o.o. stanowiła w roku 2013 główne zaplecze utrzymaniowe dla taboru realizującego przewozy na obszarze województwa lubuskiego. Stosunkowo nowoczesny obiekt został przejęty od spółki PKP Cargo S.A. w 2010 roku, która ograniczyła swoją działalność w zakresie utrzymania tego rodzaju obiektów. Hala wyposażona jest w podnośniki Kutruffa, zapadnię wagonową i obrabiarki. W obiekcie obsługiwany jest tabor elektryczny i spalinowy.

Fot. 2 – Wnętrze hali utrzymania taboru w Rzepinie



Lokomotywnia w Zbąszynku zmodernizowana została pod koniec lat 70-ych i przystosowana do obsługi elektrycznych zespołów trakcyjnych, po czym pod koniec lat 90-ych obiekt wyłączono z eksploatacji. W roku 2012 nieczynną przez 15 lat lokomotywnię przejął przewoźnik Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. Halę przywrócono do użytkowania w celu serwisowania elektrycznych zespołów trakcyjnych użytkowanych przez tego przewoźnika. Potencjał tego obiektu obejmujący 13 tys. m² hali wraz z zapleczem z pewnością umożliwia obsługę większej ilości pojazdów niż obecnie.

Lokomotywnia i zaplecze techniczne w Żaganiu, stanowi duży 24-stanowiskowy obiekt wybudowany w roku 1988, który służył eksploatacji lokomotyw spalinowych. Spółka PKP Cargo S.A. zaprzestała jej użytkowania w roku 2010 i od tego czasu pozostaje nieczynna. Długość użytkowa torów warsztatowych jak i konieczność wjazdu do hali poprzez obrotnicę, uniemożliwia obsługę pojazdów dwuczłonowych wykorzystywanych w pasażerskim ruchu regionalnym. Natomiast na samej stacji Żagań istnieje rozbudowany układ torowy i budynków zaplecza technicznego, na których bazie można zorganizować punkt obsługi taboru spalinowego.

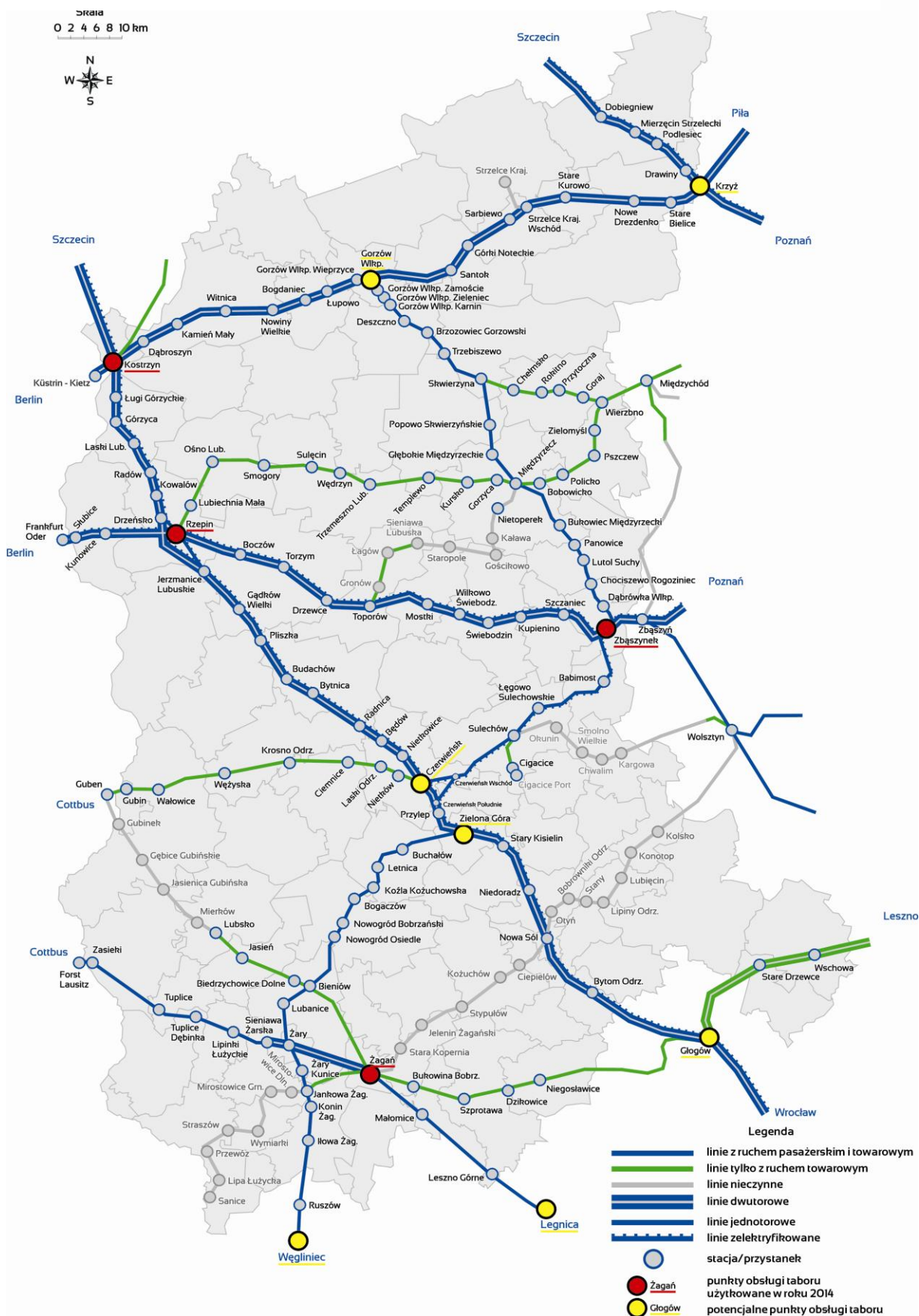
Fot. 3 – Nieużywana od 2010 roku, 24-stanowiskowa hala lokomotywni w Żaganiu



Gorzów Wagony Sp. z o.o. – przedsiębiorstwo wywodzące się z byłej Wagonowni w Gorzowie Wlkp. i przekształcone w spółkę prawa handlowego należącą do PKP Cargo S.A. Zakład świadczy usługi przeglądów, napraw bieżących i okresowych oraz modernizacji taboru kolejowego.

Punkty obsługi taboru, zlokalizowane są na stacjach węzłowych, na których istniały niegdyś lokomotywnie, a nadal istnieją tory trakcyjne, odstawcze i komunikacyjne umożliwiające odstawienie i obsługę taboru. Takie punkty zlokalizowane są obecnie w Zielonej Górze, Kostrzynie i Zbąszynku gdzie istnieją fizyczne obiekty zaplecza technicznego. Wartą uwagi jest bocznicą kolejową wychodzącą ze stacji Zielona Góra do byłych zakładów **ZASTAL**, w których produkowano wagony towarowe. Istniejące hale produkcyjne z doprowadzonymi torami kolejowymi stwarzają potencjalną możliwość zorganizowania na ich bazie dużego zaplecza. Ponadto, oprócz województwa lubuskiego punkty obsługi taboru trakcyjnego zlokalizować można na stacjach Legnica i Węglińiec (województwo dolnośląskie) oraz Krzyż (województwo wielkopolskie).

Rysunek 16 – Istniejące i potencjalne lokalizacje punktów obsługi taboru



Zasady organizacji rynku przewozów

Publiczny transport zbiorowy wedle krajowych przepisów określonych w ustawie PTZ odbywać się ma na zasadach tzw. konkurencji regulowanej (ograniczonej), o której mowa w Rozporządzeniu (WE) 1370/2007 z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju. Udokumentowane doświadczenia państw członkowskich, w których od lat istnieje konkurencja na rynku transportu publicznego udowodniły, że przy właściwej organizacji wprowadzenie regulowanej konkurencji pomiędzy przewoźnikami umożliwia zwiększenie atrakcyjności i innowacyjności usług przewozowych oraz obniżenie ich cen. Co istotne, wprowadzone regulacje rynku nie utrudniają podmiotom świadczącym usługi publiczne realizowania zadań, które zostały im powierzone, co jest również zgodne z ideą liberalizacji transportu. Chociaż pojęcie konkurencji regulowanej nie jest ściśle zdefiniowane w rozporządzeniu wspólnotowym, to na jego podstawie można określić, że jest to zbiór instrumentów prawnych umożliwiających takie zorganizowanie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, aby jak najbardziej odpowiadały potrzebom społeczeństwa. Efektem tych działań ma być funkcjonowanie przewozów bezpieczniejszych, odznaczających się wyższą jakością lub niższą ceną niż funkcjonujące na wolnym rynku usługi komercyjne. Wobec możliwości wyboru podmiotów świadczących usługi publiczne, elementem regulacji będzie już samo postępowanie o udzielenie zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy z przyszłym operatorem. W systemie zamówień publicznych to organizator przewozów, ustalając warunki udziału w takim postępowaniu, reguluje rynek przewozowy we właściwym dla siebie zakresie. Według Rozporządzenia (WE) 1370/2007 instrumentami konkurencji regulowanej mają być przede wszystkim: udzielanie operatorom prawa wyłącznego, co ogranicza przewoźnikom komercyjnym dostęp do określonych linii komunikacyjnych, zawieranie umów o świadczenie usług publicznych oraz możliwość ustalenia ogólnych zasad wykonywania przewozów pasażerskich, mających zastosowanie do wszystkich podmiotów je wykonujących. W rozporządzeniu określony został sposób, w jaki właściwe organy mogą podejmować działania w celu zapewnienia świadczenia bezpiecznych usług o wysokiej jakości dostępnych dla jak największej ilości mieszkańców. Kluczowe znaczenie w tym przypadku ma wybór operatora i dofinansowanie jego działalności przewozowej, czego efektem będzie utrzymanie akceptowalnej społecznie ceny usług transportu publicznego, która powinna być niższa niż usługi komercyjne świadczone wyłącznie na zasadzie swobodnej gry rynkowej.

Regulacja rynku przewozów wojewódzkich

Obszarem regulacji objętej Planem transportowym jest teren województwa lubuskiego obejmujący 14 powiatów, 83 gminy i 42 miasta powiązane siecią publicznej infrastruktury kolejowej i drogowej. Zasady organizacji rynku przewozów muszą zatem obejmować istniejące i planowane przewozy o zasięgu wojewódzkim, realizowane na całym obszarze objętym Planem transportowym z uwzględnieniem pozostałych jednostek samorządu terytorialnego. Dotychczas na rynku przewozów wojewódzkich funkcjonowali zarówno przewoźnicy drogowi jak i kolejowi, jednak największym ich konkurentem jest obecnie indywidualny transport prywatnymi samochodami osobowymi. Należy mieć na uwadze, że koszty transportu indywidualnego tylko pozornie ponoszone są przez ich użytkowników, a w rzeczywistości, to całe społeczeństwo partycypuje w kosztach skutków środowiskowych oraz wypadków komunikacyjnych w transporcie drogowym. Choć transport indywidualny zapewnia użytkownikom większą elastyczność, to wykorzystywanie samochodu osobowego przez jedną osobę,

do codziennych przejazdów wahadłowych niesie za sobą szereg negatywnych konsekwencji. Jedną z nich jest zatłoczenie dróg publicznych pomiędzy największymi miastami oraz przeciążenie całych układów komunikacyjnych, szczególnie w godzinach szczytowych. Wynika to z dużego zapotrzebowania komunikacji indywidualnej, szczególnie na przestrzeń miejską. Koszt transportu samochodami osobowymi jest w rzeczywistości wielokrotnie wyższy, niż płać za to ich użytkownicy, a większość tych kosztów ponosi społeczeństwo, łącznie z tymi, którzy samochodami nie jeżdżą. Organizacja publicznego transportu zbiorowego, oprócz funkcji socjalnej dla osób niezmotoryzowanych, ma zatem na celu odciążenie dróg z przejazdów indywidualnych. Choć uruchomienie takich przewozów wymaga poniesienia nakładów finansowych, to możliwa do wykonania praca przewozowa sprawia, że jest to transport o wiele bardziej efektywny. Różnice w tych kosztach, dla poszczególnych rodzajów transportu, determinują możliwość funkcjonowania przewoźników na wolnym rynku. Wysokie koszty uruchomienia regularnego połączenia o zasięgu regionalnym, jakie musi ponieść przewoźnik kolejowy, praktycznie wykluczają możliwości komercyjnego uruchamiania takich połączeń na krótkich dystansach. Dotychczasowa regulacja rynku opierała się zatem na wsparciu przewozów kolejowych poprzez uruchamianie ich na podstawie umów o dofinansowanie.

Przewoźnicy drogowi, którzy nie muszą ponosić wysokich kosztów dostępu do infrastruktury transportowej oraz wdrażać i utrzymywać zaawansowanych systemów bezpieczeństwa, mają większe szanse świadczenia usług na zasadach komercyjnych.

Pomimo dużej swobody w funkcjonowaniu przewoźników drogowych, na rynku wewnętrznym stosowane były jednak pewne regulacje w tym zakresie. Regularny publiczny przewóz osób w krajowym transporcie drogowym do niedawna mógł być wykonywany wyłącznie na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym²⁸, natomiast obecnie może być on wykonywany również na podstawie ustawy PTZ. Przejściowy okres, w którym obowiązywać będą jeszcze stare regulacje zakończy się w dniu 31 grudnia 2016 roku. Dotychczas, niezależnie od posiadanej licencji na wykonywanie regularnych przewozów osób niezbędne było uzyskanie zezwolenia na ich wykonywanie, wydanego w formie decyzji administracyjnej. Zezwolenia na obszarze przekraczającym jeden powiat wydaje marszałek województwa, po uzgodnieniu z właściwymi starostwami. Konkretną formą regulacji rynku jest natomiast możliwość odmowy wydania zezwolenia, w przypadku wykazania, że jego wydanie ujemnie wpłynie na rentowność porównywalnych usług kolejowych na liniach bezpośrednio związanych z trasą usług drogowych. Podjęcie decyzji w sprawie wydania lub zmiany zezwolenia na liniach do 100 km poprzedzane jest analizą sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób. Zezwolenie takie mogło być dotychczas wydane na czas określony, nie dłuższy jednak niż 5 lat, jednak po wejściu w życie ustawy PTZ kluczową datą jest w tym przypadku 1 stycznia 2017 roku od kiedy funkcjonować będą w transporcie drogowym wyłącznie nowe zasady.

Podmioty prowadzące działalność w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym mogą ją nadal wykonywać na podstawie posiadanych uprawnień, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2016 roku. W tym terminie przewoźnicy zobowiązani są uwzględniać uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z dotychczasowymi przepisami, a finansowanie ulgowych przejazdów odbywać się będzie na dotychczasowych zasadach. Wszelkie indywidualne umowy określające zasady przekazywania przewoźnikom dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych, zawarte na podstawie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu

zbiorowego, zachowują ważność przez okres, na który zostały zawarte jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2016 roku. Planuje się zatem dalsze wydawanie zezwoleń na przewóz osób w transporcie drogowym na podstawie dotychczasowych przepisów o transporcie drogowym, jednak ważne będą one tylko do końca 2016 roku, kiedy to ustawa o transporcie drogowym straci w tym zakresie ważność. Natomiast od roku 2017 obowiązywać będzie nowy mechanizm wypłacania rekompensat z budżetu państwa z tytułu utraconych przychodów, spowodowanych stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym. Warunkiem koniecznym będzie realizacja przewozów użyteczności publicznej na podstawie umowy między operatorem a organizatorem. Jednocześnie uchylone zostaną zapisy ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, zapewniające dotąd wypłatę rekompensaty bezpośrednio każdemu przewoźnikowi, który stosując ulgi zgłosi stosowne roszczenie. Od 2017 roku, już nie przewoźnik a operator będzie zwracał się do organizatora z roszczeniem wypłaty rekompensaty co oznacza, że przewoźnicy komercyjni, którzy nie podpiszą stosownej umowy z organizatorem, nie będą już mieli możliwości uzyskiwania rekompensaty z tego tytułu. Mechanizm ten daje możliwość uzyskania realnego wpływu na kształt oferty realizowanej przez przewoźników drogowych, którzy chcąc dalej funkcjonować będą musieli stać się operatorami, a w konsekwencji realizować zadania określone przez organizatora. Będzie to wymagało ze strony organizatora określenia w Planie transportowym linii komunikacyjnych, na których przewiduje organizację publicznego transportu zbiorowego realizowanego autobusami. Wybór operatora i uruchomienie przewozów użyteczności publicznej na tych liniach powinno nastąpić najpóźniej od 1 stycznia 2017r. W przypadku transportu kolejowego wybór operatora nastąpi na podstawie pierwotnych ustaleń Planu transportowego uchwalonego przez Sejmik Województwa.

Przewozy użyteczności publicznej a przewozy komercyjne

Podział publicznego transportu zbiorowego na przewozy użyteczności publicznej – nastawione na zaspokajanie komunikacyjnych potrzeb ludności oraz przewozy komercyjne – nastawione na zysk przewoźnika, jest kluczowy dla uporządkowania rynku transportu publicznego. W pierwszej sferze obowiązywać mają zasady ograniczonej konkurencji, w drugiej zasady wolnego rynku. Sposobem regulowania konkurencji ma być instrument określony w Rozporządzeniu (WE) 1370/2007 tzw. prawo wyłączne, czyli możliwość zablokowania przez organizatora transportu dostępu do określonych tras komunikacyjnych przewoźnikom komercyjnym.

Ustawa PTZ zawiera generalną normę, iż operatorowi publicznego transportu zbiorowego nie przyznaje się prawa wyłącznego, o którym mowa w Rozporządzeniu (WE) 1370/2007. Tym samym zasadę wolnego rynku rozszerzono również na linie komunikacyjne określone w Planie transportowym dla przewozów użyteczności publicznej. Pozytywnym efektem konkurencji na takich liniach może być podniesienie jakości usług, jednak zachodzi uzasadniona obawa, że w ten sposób obniżona zostanie rentowność przewozów finansowanych ze środków publicznych.

Przewiduje się jednak, że przewoźnicy komercyjni nie będą prowadzić przewozów na liniach nierentownych. Wycofanie się przewoźników z tych linii ograniczy dostępność mieszkańców do transportu publicznego, który stanie się wyłącznie zadaniem użyteczności publicznej.

Zasadniczym elementem Planu transportowego jest zatem określenie sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zapewnienie regularnych przewozów osób na tych liniach to główne zadanie organizatora, które powinno zostać poprzedzone rozpoznaniem potrzeb przewozowych. Zdiagnozowanie potrzeb transportowych mieszkańców województwa stanowi podstawę dla organizatora do podejmowania działań mających na celu bieżące i nieprzerwane zaspokajanie tych potrzeb. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej mogą być wykonywane przez podmiot wewnętrzny organizatora lub realizowane na jego zlecenie przez wybranego w określonym trybie operatora. Uzupełnieniem tych połączeń mogą być natomiast przewozy komercyjne nastawione na osiągnięcie maksymalnego zysku tj. większego niż minimalny zysk możliwy do uzyskania w ramach rekompensat przyznanych ze środków publicznych.

Zakłada się, że komercyjna działalność w transporcie publicznym będzie nadal domeną przewoźników drogowych, którzy prowadzić będą przewozy na najbardziej obciążonych liniach. Przewoźnicy będą samodzielnie podejmowali decyzje biznesowe w tym zakresie i zgłaszali organizatorowi zamiar przewozu na określonej przez siebie linii komunikacyjnej, w trybie określonym w ustawie PTZ.

Organizacja rynku przewozów pasażerskich na obszarze objętym Planem transportowym musi zatem uwzględniać funkcjonowanie przewozów komercyjnych. Przewozy te cechować będzie ryzyko niestabilności funkcjonowania, co objawiać się może zarówno w zakresie zmian układu linii komunikacyjnych, rozkładu jazdy jak i cennika opłat za przewóz. Przewoźnicy którzy nie zawrą stosownej umowy z organizatorem, nie będą posiadali zaświadczenia potwierdzającego posiadanie uprawnień do wykonywania transportu o użyteczności publicznej. Jednakże po dokonaniu zgłoszenia organizatorowi o zamiarze wykonywania takich przewozów i uzyskaniu od niego potwierdzenia tego zgłoszenia, przewozy będą mogły być realizowane. Do zgłoszenia przewozu oprócz kserokopii dokumentów potwierdzających posiadanie uprawnień do prowadzenia działalności w zakresie przewozu osób, przewoźnik zobowiązany będzie dołączyć proponowany rozkład jazdy zawierający przystanki komunikacyjne lub dworce, informację o środkach transportu, którymi zamierza wykonywać przewóz, a także potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków. Uzgodnienia te mają na celu dostosowanie natężenia ruchu do przepustowości przystanków/dworców i minimalizację zagrożeń dla organizacji lub bezpieczeństwa ruchu. Organizator ma obowiązek wydania przedsiębiorcy potwierdzenia zgłoszenia na okres do pięciu lat. Odmowa wydania może nastąpić jedynie w ustawowo określonych przypadkach np. gdy przewoźnik nienależycie wywiązywał się wcześniej ze swoich obowiązków i następuje w formie decyzji administracyjnej, podobnie jak cofnięcie już wydanego potwierdzenia. Co istotne, przesłanką do odmowy wydania takiego potwierdzenia nie może być stosowanie prawa wyłącznego dla operatora funkcjonującego już na tej samej trasie. Przewoźnik taki nie będzie mógł jednak korzystać z rekompensat przewidzianych dla operatora. Dlatego pomimo zachowania reguł wolnego rynku w transporcie drogowym, które ułatwią przewoźnikom komercyjnym świadczenie swoich usług, brak wsparcia finansowego może spowodować, że taka działalność nie przyniesie spodziewanych profitów i zostanie zawieszona.

Szczegółowe zasady organizacji regularnego przewozu osób, w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanego na terytorium województwa lubuskiego w transporcie kolejowym i drogowym określono w ramach poszczególnych linii komunikacyjnych oraz pożądanego standardu usług przewozowych.

Przewidywany tryb wyboru operatora

Zgodnie z ustawą PTZ organizator ma możliwość dokonania wyboru operatora w trybach ustawy Prawo zamówień publicznych oraz ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi. Organizator może również bezpośrednio zawrzeć umowę z wykonawcą tych usług. Do bezpośredniego zawarcia umowy nie stosuje się przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych, przy czym w przypadku transportu drogowego jest to tryb wyjątkowy wymagający spełnienia określonych przesłanek. Aby ustalić przewidywany tryb wyboru operatora na liniach komunikacyjnych określonych w Planie transportowym, przeanalizowano dotychczasowe procedury udzielania zamówień i skuteczność ich stosowania.

Wybór operatora w latach 2001 – 2006

Jest to okres, w którym rozpoczęto prowadzenie polityki usamorządowania kolejowych przewozów regionalnych, w wyniku czego samorządy województw przejmowały ich organizację i finansowanie. Od 2004 roku samorządy zaczęły już finansować te przewozy z własnych dochodów, a nie, jak to było wcześniej, z dotacji budżetowej. Praktycznie w całym tym okresie przewozy o charakterze służby publicznej realizował wyłącznie narodowy przewoźnik z grupy Polskich Kolei Państwowych, będący wówczas naturalnym monopolistą na ogólnokrajowym rynku przewozów pasażerskich. Przewoźnikowi temu co roku zlecano usługę w sposób bezpośredni, co umożliwiały ówczesne przepisy o zamówieniach publicznych²⁹.

Wybór operatora w latach 2007 – 2009

Kolejny, trzyletni okres świadczenia usług publicznych w transporcie kolejowym, objęty był umową ramową zawartą bezpośrednio z przewoźnikiem państwowym. Na podstawie umowy ramowej, co roku negocjowano kształt rozkładu jazdy w ramach określonego w budżecie województwa limitu wydatków na dany rok i zawierano umowę roczną. W międzyczasie doszło do zmiany struktury właścicielskiej przewoźnika, w ramach której wszystkie udziały należące dotąd do Polskich Kolei Państwowych zostały przeniesione na Skarb Państwa, a następnie ustawowo, wg określonego algorytmu, na rzecz samorządów województw. Wówczas, samorząd województwa lubuskiego stał się jednocześnie organizatorem przewozów i współwłaścicielem przewoźnika – Przewozy Regionalne sp. z o.o.

Wybór operatora w latach 2010 – 2013

Przed wygaśnięciem 3-letniej umowy ramowej, planowano kontynuację tej formy kontraktu wieloletniego, aż do roku 2015. Wówczas po raz pierwszy zastosowano wybór przewoźnika w trybie przetargowym, gdyż na rynku kolejowych przewozów pasażerskich pojawiły się nowe podmioty świadczące te usługi. Do skutecznego wyboru przewoźnika w trybie przetargowym jednak nie doszło z powodu braku jakiegokolwiek oferty w rozpisującym dwukrotnie przetargu nieograniczonym. Brak zainteresowania przetargiem innych przewoźników posiadających licencję, można było tłumaczyć faktem, iż żaden z nich nie dysponował wówczas zapleczem ani taborom do ruchu regionalnego w ilości umożliwiającej obsługę całego województwa lubuskiego. Natomiast minimalny czas pomiędzy rozstrzygnięciem przetargu, zawarciem umowy a rozpoczęciem realizacji przewozów był zbyt mały na zorganizowanie działalności w tak dużym zakresie. Przewoźnik samorządowy, choć zainteresowany był zawarciem umowy, obawiał się sztywnego związania na kolejne 5 lat na warunkach określonych przez

organizatora. Istotnie, przetargowy tryb postępowania nie daje możliwości negocjowania warunków oraz istotnych zmian umowy w trakcie jej obowiązywania, gdyż po złożeniu oferty przewoźnik jest nią ostatecznie związany. Obawy wynikały zatem z dotychczasowej realizacji przewozów w województwie lubuskim, kiedy dotacja nie pokrywała w pełni deficytu generowanego na nierentownych liniach. Straty finansowe przewoźnika wynikały między innymi z narzuconych zmian organizacyjnych polegających na wydzieleniu z jego struktur przewozów międzywojewódzkich dofinansowanych z budżetu państwa i uwzględnionych w ostatecznym wyniku finansowym. Wykonawca oczekiwał zatem przeprowadzenia bezpośrednich negocjacji z zamawiającym w zakresie kwoty dotacji, jednakże tym razem tryb negocjacji z wolnej ręki zastosowano wyłącznie do zawarcia umowy jednorocznej.

W celu zachowania konkurencyjności przy wyborze operatora w kolejnej edycji rozkładu jazdy, zastosowano jeden z trybów określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych³⁰. Mając na uwadze charakterystykę sieci kolejowej na terenie województwa oraz ilość posiadanego taboru, który mógłby zostać udostępniony potencjalnemu operatorowi, wyodrębniono 4 specyficzne zadania dotyczące obsługi określonych linii komunikacyjnych. Dokonano wówczas podziału na sieć linii transgranicznych, zelektryfikowanych oraz pozostałych linii, obsługiwanych taborami spalinowymi, z których wydzielono jeszcze lokalną linię Rzepin – Międzyrzecz. Po publicznym ogłoszeniu postępowania prowadzonego w trybie „negocjacje z ogłoszeniem”, zaproszono wykonawców do składania ofert wstępnych niezawierających jeszcze ceny, po czym prowadzono z nimi negocjacje, a następnie zaproszono do składania ofert ostatecznych. Wówczas po raz pierwszy, oprócz dominującej dotychczas na polskim rynku spółki Przewozy Regionalne, wniosek o dopuszczenie do udziału w postępowaniu złożył inny, niezależny od samorządów i grupy PKP, przewoźnik kolejowy. Zastosowany tryb i tym razem okazał się nieskuteczny, gdyż przewoźnik niezależny, po przeanalizowaniu warunków realizacji zadania nie złożył swojej oferty końcowej. Natomiast spółka Przewozy Regionalne zaoferowała wykonanie przedmiotu zamówienia za ceny znacząco przekraczające kwoty zaplanowane przez organizatora na ich realizację. Skutkowało to unieważnieniem postępowania. Wobec braku konkretnego zainteresowania wykonawców, innych niż Przewozy Regionalne i zagrożenia ciągłości świadczenia usług publicznych, ponownie zastosowano tryb negocjacji z wolnej ręki.

W sytuacji ograniczonych środków finansowych organizatora, uniemożliwiających pełne pokrycie deficytu wynikającego z planowanej oferty, tylko bezpośrednie negocjacje z przewoźnikiem kolejowym, mające na celu dostosowanie ilości zamówionej pracy eksploatacyjnej do kwoty rekompensaty, gwarantowały zachowanie ciągłości przewozów i zawarcie umowy w jak najkrótszym terminie.

Podczas negocjacji przewoźnik sam wytypował pociągi do odwołania, które jego zdaniem zmniejszyłyby prognozowany deficyt. Na odwołanie wytypowanych pociągów organizator nie wyraził zgody i wskazał na działania optymalizacyjne, dzięki którym niewielkie ograniczenia w ofercie dały istotne zmniejszenie deficytu u przewoźnika. Do roku 2013 tylko w jednym postępowaniu uzyskano ofertę korzystną dla zamawiającego, dzięki czemu możliwe było szybkie i terminowe zawarcie umowy.

Wnioski z przeprowadzonych postępowań i analiza możliwych do zastosowania trybów

Doświadczenia w zakresie stosowania ustawy Prawo zamówień publicznych, jako podstawowego trybu wyboru operatora w transporcie kolejowym, pozwalają wskazać szanse i zagrożenia jakie niesie za sobą konkretna procedura zastosowana na wąskim i specyficznym rynku wykonawców. Kluczową sprawą w tego rodzaju postępowaniach jest wyeliminowanie jakichkolwiek uchybień formalnych, które mogą spowodować unieważnienie już przeprowadzonej procedury i konieczność prowadzenia postępowania od początku. Nie należy zapominać o obowiązku zapewnienia uczciwej konkurencji, gdyż jej naruszenie stanowi jeden z najczęstszych zarzutów podnoszonych przez wykonawców w stosowanych przez nich środkach ochrony prawnej. O ile w dotychczasowych postępowaniach dotyczących wyboru operatora takie zarzuty nie padały, to należy spodziewać się, że postępująca liberalizacja rynku przewozów kolejowych będzie sprzyjała zwiększeniu ilości nowych przewoźników oczekujących od organizatora zmniejszania bariery wejścia. Mechanizmów stosowania środków ochrony prawnej można było doświadczyć podczas przetargów na dostawy taboru kolejowego do obsługi przewozów pasażerskich, kiedy formę protestów i odwołań wykorzystywano do walki konkurencyjnej wykonawców.

Zachowanie zasad uczciwej konkurencji ma niebagatelny wpływ na postępowanie, zarówno na etapie jego przygotowywania, jak i prowadzenia. Należy zwrócić uwagę na regulacje odnoszące się do określania warunków udziału w postępowaniu, oraz opisu przedmiotu zamówienia, które bezpośrednio nawiązują do zasady uczciwej konkurencji i wymagają bezwzględnego jej stosowania.

Określona w ustawie PTZ możliwość wyboru operatora w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych nie precyzuje konkretnego rodzaju postępowania. Jednak już w samej ustawie regulującej zasady zamówień, podstawowymi trybami udzielania zamówienia są: przetarg nieograniczony oraz przetarg ograniczony. Ponadto, w określonych przypadkach, zamówienia można udzielić w trybie negocjacji z ogłoszeniem, dialogu konkurencyjnego, negocjacji bez ogłoszenia, zamówienia z wolnej ręki, zapytania o cenę albo licytacji elektronicznej. Należy w tym miejscu zwrócić uwagę, że przez cały okres obowiązywania przepisów o zamówieniach publicznych, usługi transportu kolejowego traktowane były w sposób względnie ulgowy. Transport kolejowy znalazł się bowiem na wykazie usług o tzw. charakterze niepriorytetowym, dla których można zastosować wiele ułatwień związanych z prowadzeniem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. W przypadku usługi niepriorytetowej, zamawiający ma możliwość niestosowania przepisów w zakresie terminów składania wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu lub terminów składania ofert, obowiązku żądania wadium, obowiązku żądania dokumentów potwierdzających spełnianie warunków udziału w postępowaniu, zakazu ustalania kryteriów oceny ofert na podstawie właściwości wykonawcy oraz przesłanek wyboru trybu negocjacji z ogłoszeniem czy dialogu konkurencyjnego. Dopuszczono również możliwość udzielania zamówień na te usługi przy użyciu trybów niekonkurencyjnych: tj. w trybie negocjacji bez ogłoszenia lub w trybie zamówienia z wolnej ręki, co zostało jednak obwarowane dodatkowymi przesłankami. Jedną z takich okoliczności jest przypadek, gdy zastosowanie innego trybu mogłoby skutkować uniemożliwieniem terminowej realizacji zadania. Takie sytuacje miały miejsce w przypadku nierozstrzygnięcia przetargu nieograniczonego w odpowiednim terminie. W stosunku do usług priorytetowych znajdują natomiast zastosowanie obligatoryjnie wszystkie przepisy ustawy Prawo zamówień publicznych.

Mając na uwadze obowiązujące przepisy, ostatnie postępowania prowadzono w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych, stosując w pierwszej kolejności procedury przetargowe. W żadnym z przeprowadzonych dotychczas przetargów nie wpłynęła oferta przewoźnika innego niż spółki Przewozy Regionalne, pomimo że na etapie postępowania inni przewoźnicy składali zapytania dotyczące istotnych warunków zamówienia. W większości przypadków, postępowania przetargowe unieważniano z powodu przekroczenia kwoty jaką zamawiający mógł przeznaczyć na realizację zamówienia. Dopiero bezpośrednie negocjacje w zakresie ceny i zakresu oferty umożliwiły zawarcie umowy na warunkach korzystnych dla zamawiającego. Zgodnie z Rozporządzeniem (WE) 1370/2007 zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych udzielane bezpośrednio powinny podlegać wymogowi zwiększonej przejrzystości. Należy zatem podkreślić, że organizator udzielając zamówienia w trybie niekonkurencyjnym, każdorazowo publikował ogłoszenie o zamiarze zawarcia umowy w tym trybie (tzw. ogłoszenie o dobrowolnej przejrzystości *ex ante*). Choć w przepisach ustawy Prawo zamówień publicznych ogłoszenie to ma charakter fakultatywny, to umieszczane jest dla skuteczności i bezpieczeństwa postępowania. Publikując ogłoszenie o zamiarze zawarcia umowy, zamawiający może uniknąć jej przyszłego unieważnienia i skrócić czas, w jakim potencjalni wykonawcy są uprawnieni do kwestionowania dokonanego przez zamawiającego wyboru trybu zamówienia z wolnej ręki. Ogłoszenie to daje potencjalnym wykonawcom możliwość uzyskania wiedzy o zamówieniu niepoprzedzonym publikacją ogłoszenia o zamówieniu. Daje im również możliwość ewentualnego zakwestionowania wyboru trybu zamówienia z wolnej ręki w przypadku, gdy nie zachodzą przesłanki do jego zastosowania. Gdy wykonawca zakwestionuje wybór trybu i wniesie odwołanie, zamawiający nie może zawrzeć umowy do czasu ogłoszenia orzeczenia kończącego postępowanie w sprawie. Niezależnie od ogłoszenia o dobrowolnej przejrzystości *ex ante* należy pamiętać, że przepisy ustawy PTZ nakazują publikację ogłoszenia o zamiarze zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z rocznym wyprzedzeniem.

Celem udzielania zamówień w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych jest wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego na konkurencyjnych zasadach, bez faworyzowania jakiegokolwiek przewoźnika np. ze względu na jego wielkość, strukturę właścicielską lub inne czynniki.

Niezależnie od trybów konkurencyjnych jedną z możliwości wyboru operatora jest bezpośrednie zawarcie z nim umowy, bez stosowania przepisów o zamówieniach publicznych. Polskie przepisy w tym zakresie stanowią implementację Rozporządzenia (WE) 1370/2007, które nie wyklucza takiej możliwości przy spełnieniu określonych przesłanek. W przypadku transportu kolejowego stwierdzono, że o ile nie zakazuje tego prawo krajowe, właściwe organy mogą podjąć decyzję o bezpośrednim udzielaniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych. Możliwość bezpośredniego zawierania umów z przewoźnikiem kolejowym jest zatem wprost dopuszczona w ustawie PTZ. Bezpośredni tryb zawierania umów o świadczenie usług publicznych jest również dopuszczalny w przypadku zaistnienia ryzyka przerwania ciągłości przewozów, zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów konkurencyjnych.

Dla transportu drogowego bezpośrednie zawieranie umów jest ograniczone do przypadku, gdy średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro, lub świadczenie usług odbywa się w wymiarze mniejszym niż 300 tys. kilometrów rocznie. Przepis ten zezwala zatem na bezpośrednie zawarcie umowy, jeśli jej przedmiot mieści się w ustalonych limitach wartości i wymiaru. Wprowadzono jednak wyjątek – nawet gdy przedmiot umowy przekracza wymienione limity, organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę z małym lub średnim przedsiębiorcą eksploatującym nie więcej niż 23 środki transportu. W takim przypadku określone limity mogą zostać odpowiednio podwyższone, tj. do średniej wartości rocznej nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 600 tys. kilometrów rocznie. Powyższe limity wskazują, że już na etapie planowania zawarcia takiej umowy organizator powinien określić wielkość przedmiotu i wymiar transportu, który będzie zlecany.

Jeśli przedmiot umowy nie mieści się w określonych limitach, umowa bez przeprowadzania przetargu może być zawarta z podmiotem wewnętrznym, którym może być zarówno przewoźnik kolejowy jak i drogowy. W rozumieniu Rozporządzenia (WE) 1370/2007 "podmiot wewnętrzny" oznacza odrębną prawnie jednostkę podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów, przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli jaką sprawują one nad własnymi służbami. Należy zauważyć, że choć Rozporządzenie (WE) 1370/2007 wyjaśnia pojęcie podmiotu wewnętrznego, jak również sposób dokonania oceny, czy dany operator spełnia tą definicję, to krajowa ustawa PTZ w żaden sposób tego nie definiuje. Ma to związek z trudnością w bezpośredniej implementacji przepisów unijnych na grunt prawa polskiego z uwagi na różnice w zakresie organizacji terytorialnej państw członkowskich. Przepisy ustawy PTZ odsyłają jednak do Rozporządzenia (WE) 1370/2007, w którym uregulowano zasady bezpośredniego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych z podmiotem wewnętrznym. Każdy właściwy w zakresie organizowania publicznego transportu zbiorowego organ, działając samodzielnie lub wspólnie z innymi właściwymi organami, może bezpośrednio udzielać zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych z podmiotem wewnętrznym. W celu uznania, że operator, z którym właściwy organ chce zawrzeć umowę, jest podmiotem wewnętrznym, konieczne jest spełnienie przesłanki dotyczącej kontroli nad tym podmiotem. Aby stwierdzić, czy właściwy organ lokalny sprawuje taką kontrolę, należy brać pod uwagę:

- stopień reprezentowania w organach administrujących, zarządzających lub nadzorczych,
- stosowne postanowienia w statutach,
- strukturę własnościową,
- wpływ na decyzje dotyczące zarządzania oraz sprawowanie nad nimi skutecznej kontroli.

Co istotne, nie jest wymagane posiadanie przez właściwy organ publiczny pełnej własności udziałów danej spółki transportowej. Orzecznictwo Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich wskazuje, iż nie ma obowiązku stosowania trybów konkurencyjnych, nawet w przypadku, gdy wykonawca jest podmiotem prawnie odrębnym od zamawiającego, w sytuacji, gdy organ publiczny będący instytucją zamawiającą „sprawuje nad danym podmiotem kontrolę analogiczną do tej, jaką sprawuje nad własnymi służbami, a podmiot ten wykonuje istotną część swojej działalności na rzecz kontrolującego ją organu lub organów³¹”. Ten aspekt ma szczególne znaczenie w obecnej sytuacji Województwa Lubuskiego, które posiada 3,6% udziałów w spółce Przewozy Regionalne. W tym przypadku kwestia własności organu nie została jednak ostatecznie przesądzona. Choć Zarząd

Województwa Lubuskiego ma swojego przedstawiciela w radzie nadzorczej i zgromadzeniu wspólników tej spółki, to jak dotąd nie używano tego argumentu przy wyborze podstawowego trybu zleceniu usług publicznych. Rozważane jest jednak wspólne udzielanie bezpośredniego zamówienia przez grupę województw, po wcześniejszym zawarciu porozumień międzywojewódzkich, co ma na celu zapewnienie ciągłości realizacji przewozów taborem zakupionym bądź zmodernizowanym ze środków UE. Rozstrzygnięcie czy organizator sprawuje kontrolę nad danym podmiotem, powinno zostać każdorazowo określone w odniesieniu do konkretnego przypadku.

Choć Województwo Lubuskie, nie powołało własnej spółki przewozowej o charakterze podmiotu wewnętrznego, to trzeba uwzględnić fakt, że istnieją tego rodzaju podmioty w sąsiednich województwach. Ich funkcjonowanie w istotny sposób wpływa na sposób organizacji publicznego transportu na obszarze województwa lubuskiego.

Powstałe pod koniec 2007 roku Koleje Dolnośląskie S.A. stanowią podmiot wewnętrzny Województwa Dolnośląskiego, który zleca temu przewoźnikowi w trybie bezprzetargowym obsługę wybranych połączeń kolejowych wewnątrz województwa. Początkowo były to linie niezelektryfikowane, dla których obsługi samorząd województwa dolnośląskiego przekazał cały posiadany tabor spalinowy. Tabor ten użytkowny był uprzednio przez przewoźnika (Przewozy Regionalne sp. z o.o.), który operował zarówno na terenie województwa dolnośląskiego jak i lubuskiego. Zmiana przewoźnika na terenie województwa dolnośląskiego na podmiot wewnętrzny zrodziła specyficzną sytuację, która jest określona w przepisach Rozporządzenia (WE) 1370/2007. Mianowicie, oprócz sprawowania kontroli nad własnym podmiotem wewnętrznym, organizator musiał zapewnić, że podmiot ten realizuje przewozy wyłącznie na obszarze działania województwa dolnośląskiego – pomimo tego, że niektóre linie lub inne elementy składowe tej działalności mogły wchodzić na terytorium sąsiednich właściwych organów lokalnych. Ponadto, podmiot wewnętrzny nie mógł brać udziału w przetargach na świadczenie usług publicznych w zakresie pasażerskiego transportu publicznego organizowanych poza właściwym dla swojej działalności terytorium. Koleje Dolnośląskie S.A. jako podmiot wewnętrzny, któremu powierzono zadanie przewozowe w sposób bezpośredni, mogły zatem świadczyć swoje usługi jedynie na obszarze województwa dolnośląskiego i nie mogły brać udziału w przetargach na świadczenie takich usług, organizowanych przez Województwo Lubuskie. Możliwość wykonywania przewozów na terenie województwa lubuskiego wymagała odrębnej analizy, w ramach której uwzględniono specyfikę działalności danego operatora i linie na jakich świadczy swoje usługi. W tym konkretnym przypadku były to linie kolejowe przecięte granicami województw, na których niekorzystnie społecznie byłoby przerywanie ciągłości przewozów w punktach stycznych. Choć sytuacje przerywania relacji na stykach województw zdarzają się w innych regionach, w przypadku wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, ustawa PTZ odnosi się ściśle do możliwości wykraczania poza granice danego województwa, precyzując zakres tego przewozu. Takie podejście doprowadziło do zawarcia w roku 2010 pierwszego porozumienia międzywojewódzkiego umożliwiającego, nie tylko utrzymanie lokalnych przewozów na styku województw, ale również ich rozwój.

Również na obszarze województwa wielkopolskiego do wykonywania przewozów regionalnych samorząd wojewódzki powołał własnego przewoźnika Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. Pierwsze przewozy spółka podjęła w połowie 2011 roku z wykorzystaniem taboru spalinowego i elektrycznego zakupionego i udostępnionego przez samorząd. Od tego momentu nowemu przewoźnikowi powierzano stopniowo obsługę kolejnych linii komunikacyjnych. Na styku z województwem lubuskim są to obecnie dwie linie, które kończą się na stacji węzłowej Zbąszynek. O ile organizacja przewozów do pierwszej stacji węzłowej na terenie sąsiedniego województwa, nie wymagała dotąd szczególnych uzgodnień, to problem pojawił się w przypadku relacji bezpośrednich łączących stolice województwa lubuskiego z Poznaniem. W tym przypadku organizatorzy zawarli porozumienie, w którym ustalono zasady uruchamiania tych połączeń bezpośrednich pomiędzy sąsiednimi województwami.

W celu zachowania ciągłości przewozów na liniach stycznych dla dwóch sąsiednich województw, w Planie transportowym uwzględniono możliwość wykonywania przewozów przez podmiot wewnętrzny poza obszarem podległym właściwemu organizatorowi. Dobre praktyki nabyte we współpracy z sąsiednimi województwami w latach 2010 – 2013 uzasadniają kontynuację tego trybu.

Reasumując, stosowanie trybu wyjątkowego, którym jest bezpośrednio udzielenie zamówienia, pomimo że eliminuje długotrwałe i skomplikowane procedury oparte o przepisy ustawy Prawo zamówień publicznych, wymaga od organizatora szczególnej uwagi, aby nie powstały żadne wątpliwości co do tego, że wybrany tryb był dopuszczalny w świetle przepisów krajowych i wspólnotowych. Tryb ten jest dedykowany zasadniczo do udzielania zamówienia podmiotowi wewnętrznemu.

Analizując skuteczność przeprowadzonych w latach 2010 – 2013 postępowań o udzielenie zamówienia publicznego w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych, zarówno w ramach procedur konkurencyjnych (przetarg nieograniczony, negocjacje z ogłoszeniem) jak i niekonkurencyjnych (procedura z wolnej ręki) wysunięto następujące tezy:

- Stosowanie trybów konkurencyjnych zwiększa szanse na pojawienie się nowych przewoźników;
- Przy odpowiednim ustaleniu warunków umowy, w ramach ustalonego poziomu rekompensaty, można zobowiązać każdego operatora do wykonywania usług o określonej jakości;
- Wybór operatora kolejowego w trybie przetargowym musi uwzględniać wszczęcie postępowania z odpowiednim wyprzedzeniem, umożliwiającym potencjalnemu wykonawcy zamówienie tras pociągów oraz zorganizowanie przyszłej działalności na obszarze objętym organizacją;
- Zbyt późne ogłaszanie przetargu skutkuje brakiem ofert innych wykonawców, niż podmiot dominujący na rynku, który może podjąć przewozy w krótkim czasie;
- Zakres zadania musi odpowiadać środkom zaplanowanym na jego realizację. Brak możliwości negocjowania ceny na etapie postępowania, skutkuje jego unieważnieniem z powodu przekroczenia budżetu organizatora i opóźnieniem całej procedury;
- W sytuacji ograniczonych środków finansowych na realizację zadania w pełnym zakresie, bezpośrednio negocjacje z przewoźnikiem umożliwiają dostosowanie zakresu zadania do kwoty przewidzianej w budżecie oraz zawarcie umowy na wynegocjowanych warunkach;
- W przypadku wyboru nowego operatora należy mieć na uwadze możliwe skutki społeczne związane z likwidacją działalności dotychczasowego podmiotu, który zatrudniał swoich pracowników w przedsiębiorstwie zorganizowanym na terenie województwa lubuskiego.

Przewidywany tryb wyboru operatora w latach 2015 – 2020

Wnioski wyciągnięte na podstawie realizacji dotychczasowych procedur oraz efektów działalności dotychczasowego operatora na terenie województwa lubuskiego, wyrażonych jakością i wysokością udzielanej rekompensaty, pozwalają stwierdzić, że właściwym kierunkiem jest dążenie do udzielania przyszłych zamówień w trybach konkurencyjnych. Rozpisywanie przetargów ma bowiem na celu zwiększenie atrakcyjności i innowacyjności usług oraz obniżenie ich ceny, co w efekcie powinno prowadzić do zwiększenia efektywności wykorzystywania środków publicznych przeznaczanych na rekompensaty dla operatora.

Szczególne znaczenie, w odniesieniu do podmiotów świadczących usługi przewozowe, będzie miała zasada niedyskryminacji, która odnosi się do wszystkich sytuacji związanych z przygotowaniem, przeprowadzaniem oraz udzielaniem zamówienia publicznego, niezależnie od tego z jakiego kraju pochodzą potencjalni wykonawcy.

Prawo unijne wprost stanowi, iż należy umożliwiać oferentom jednakowy dostęp i nie można tworzyć nieuzasadnionych przeszkód w otwarciu zamówień publicznych na konkurencję. Jako przykłady naruszenia zasady niedyskryminacji wskazuje się sytuacje, w których zamawiający rezerwuje część zamówień dla przedsiębiorstw działających w określonych regionach danego kraju, czy też stosuje przy opisie przedmiotu zamówienia wyłącznie normy krajowe, lub wymaga posiadania w chwili składania ofert, zakładu w miejscu świadczenia usług. W polskim systemie prawa zamówień publicznych również określono zasady uczciwej konkurencji, odnoszące się do określania przez zamawiających warunków udziału w postępowaniu, oraz opisu przedmiotu zamówienia.

Zarówno Rozporządzenie (WE) 1370/2007, jak również ustawa PTZ określają, że przewidywany tryb udzielenia zamówienia powinien znaleźć się wśród informacji jakie organizator ma opublikować w Dzienniku Urzędowym UE oraz w Biuletynie Informacji Publicznej, a także w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie i stronie internetowej. Skoro jednym z trybów wyboru operatora jest Prawo zamówień publicznych, należy uznać, że wystarczającym jest wskazanie tego w ogłoszeniu bez określania konkretnego rodzaju postępowania i procedur. Zmiana informacji w tym przedmiocie nie może nastąpić jednak później niż do upływu połowy okresu wymaganego dla dokonania ogłoszenia. W tym czasie organizator ma jeszcze możliwość podjęcia ostatecznej decyzji w tym przedmiocie. Termin, w którym można dokonywać zmiany ogłoszenia, ma zapewnić zainteresowanym przewoźnikom pewność co do zasad, na podstawie których będzie zorganizowany rynek regularnych przewozów osób na danym obszarze.

Biorąc pod uwagę doświadczenia organizatora w zakresie skuteczności stosowania konkretnych trybów wyboru operatora, należy każdorazowo przewidzieć możliwość wyboru wg dwóch wariantów tj:

Podstawowy – tryb konkurencyjny,

Warunkowy – tryb bezpośredniego zawierania umowy, który będzie zastosowany w przypadku, gdy zostanie unieważnione postępowanie przetargowe lub spełnione zostaną przesłanki określone w przepisach dotyczących zamówień publicznych i publicznego transportu zbiorowego.

W sytuacjach przebiegu linii komunikacyjnych wykraczających poza obszar właściwości województwa lubuskiego, a także w sytuacji obiektywnej konieczności obsługi linii na terenie województwa lubuskiego przez przewoźników będących podmiotami wewnętrznymi województw sąsiednich, przewiduje się zawieranie porozumień pomiędzy właściwymi organizatorami regulujących zasady ich funkcjonowania.

W przypadku konieczności podziału pracy przewozowej na tym samym odcinku linii kolejowej pomiędzy dwóch przewoźników, rozpatrywane będą warianty, które w zależności od uzyskanego porozumienia, korzystnego dla obu stron, będą obejmowały:

- Podwykonawstwo, polegające na wykorzystaniu jednego środka transportu na całej trasie, ze zmianą przewoźnika, lub obsługi na terenie właściwym dla danego organizatora;
- Powierzenie części własnego zadania sąsiedniemu organizatorowi;
- Rozliczenia pomiędzy przewoźnikami i organizatorami, na podstawie jednostek pracy eksploatacyjnej lub finansowych.

Specyfika, rynku przewozów regionalnych i położenie geograficzne województwa lubuskiego, skłaniają do rozważenia możliwości udzielenia bezpośredniego zamówienia przez grupę województw, właściwych w zakresie organizowania transportu na danym obszarze. W świetle przepisów ustawy PTZ, które odsyłają do Rozporządzenia (WE) 1370/2007 organizator może zawrzeć umowę działając w grupie, którą stworzyły organy uprawnione do ingerowania w publiczny transport pasażerski na danym obszarze geograficznym. Zasady i możliwość współdziałania poszczególnych samorządów określają krajowe przepisy, np. ustaw ustrojowych lub ustawy o gospodarce komunalnej, przy czym, aby uznać dany podmiot za wewnętrzny, wystarczy, aby był on uznany za podmiot wewnętrzny przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego występującego w tej grupie.

Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

Do oszacowania potrzeb przewozowych, w określonej perspektywie czasu posłużyły, zarówno dane będące w posiadaniu organizatora, jak i dane pochodzące ze źródeł pierwotnych. Szczególną uwagę poświęcono lokalizacji obiektów użyteczności publicznej oraz przestrzenne rozmieszczenie głównych generatorów ruchu w postaci przedsiębiorstw, szkół, urzędów administracji publicznej, instytucji kultury, ośrodków handlowych i gospodarczych. Zebrane w tym zakresie informacje przedstawiono w formie graficznej na poszczególnych rysunkach. Oprócz podstawowych danych na temat gęstości zaludnienia i układu przestrzennego sieci osadniczej województwa lubuskiego wykorzystano wyniki generalnego pomiaru ruchu, będącego źródłem informacji o natężeniu ruchu na drogach publicznych oraz potencjale przewozowym możliwym do przejęcia przez transport publiczny.

Źródłem informacji o wielkości potoków pasażerskich są wyniki badań frekwencji (napelnień) w pociągach regionalnych. Badania struktury biletowej przeprowadzane łącznie z badaniem napelnień oraz pozyskane bezpośrednio z systemu sprzedaży posłużyły jako źródło informacji na temat charakterystycznych grup podróżnych oraz najpopularniejszych relacji podróży. Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców oceniono na podstawie wyników badań marketingowych. W celu weryfikacji i oceny funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w dotychczasowej formie przeanalizowano celowość, trafność i efektywność przewozów pasażerskich objętych dofinansowaniem z budżetu samorządu województwa lubuskiego w latach 2001 – 2012.

W analizie uwzględniono również sytuację społeczno-gospodarczą, w tym prognozy demograficzne dla województwa lubuskiego i stopień bezrobocia strukturalnego. Uwzględniono przy tym potrzebę zrównoważonego rozwoju transportu oraz konieczność zapewnienia dostępu do usług przewozowych osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej. Generalnej oceny i prognoz potrzeb przewozowych dokonano z uwzględnieniem:

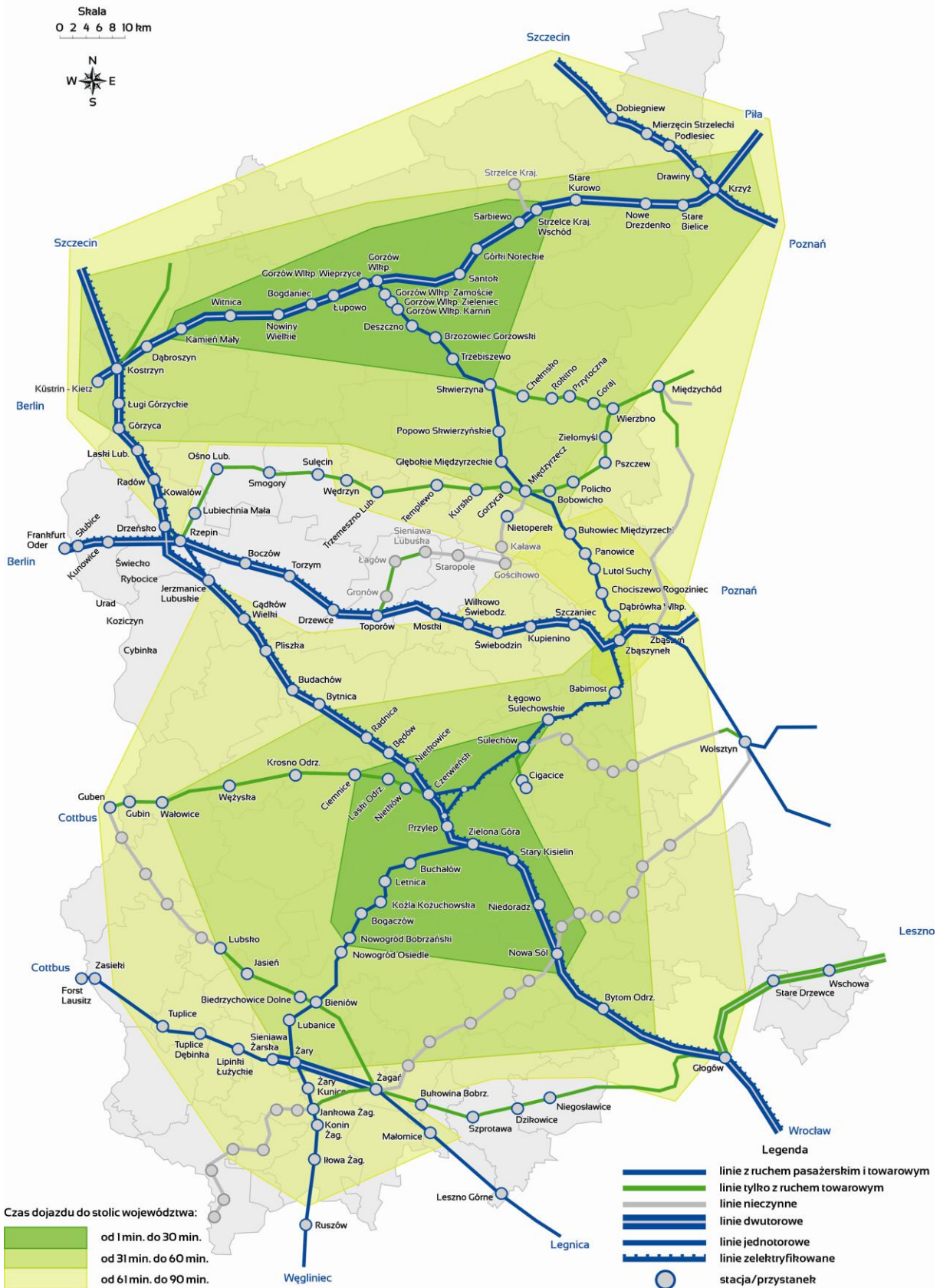
- wielkości potoków pasażerskich i kierunków najczęstszych podróży w transporcie kolejowym,
- natężenia i kierunków ciężenia ruchu drogowego,
- oferty przewoźników komercyjnych w ruchu drogowym,
- dostępności do usługi publicznego transportu zbiorowego,
- rentowności przewozów w transporcie kolejowym.

Syntetyczne ujęcie tych analiz stanowi podstawę do ustalenia linii komunikacyjnych

Ustalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego

W porównaniu do innych województw, Lubuskie jest regionem o najmniejszej liczbie mieszkańców. Choć na przestrzeni ostatnich kilku lat utrzymuje się dodatni przyrost naturalny, to faktyczny wzrost liczby ludności tłumiony jest przez ujemne saldo migracji. Problemem społeczno – ekonomicznym pozostaje bezrobocie oraz niedostateczny stan infrastruktury społecznej i technicznej, która warunkuje podwyższenie dostępu do usług publicznych. Dwa największe miasta wojewódzkie – Gorzów Wlkp. i Zielona Góra stanowią ośrodki wzrostu, w których koncentrują się kluczowe potencjały rozwojowe regionu. Chociaż tego rodzaju układ nie wykształcił wyraźnej metropolii, to sprawia że dostępność mieszkańców regionu do miast wojewódzkich należy do najlepszych w Polsce, co dla transportu kolejowego obrazuje rysunek nr 15.

Rysunek 17 – Czasowa dostępność komunikacyjna koleją do stolic województwa lubuskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładu jazdy i analizy infrastruktury.

Dostępność czasowa do miast wojewódzkich publicznym transportem drogowym jest porównywalna, jednak o wiele lepszy wynik uzyskuje się dla jazdy samochodem osobowym. Dla ponad 90% mieszkańców dojazd samochodem do jednego z głównych ośrodków administracyjnych województwa zajmuje poniżej godziny. Stosunkowo niewielki obszar województwa sprawia, że nie ma powiatów z których średni czas dojazdu samochodem osobowym do centrów miast wojewódzkich sięgałby dwóch godzin, jak to ma miejsce w rozległych terytorialnie województwach. Pewien problem ze skomunikowaniem transportem publicznym występuje jednak w powiatach wschowskim i strzelecko-drezdeneckim, które usytuowane są w najbardziej wysuniętych krańcach województwa lubuskiego.

Policentryczny charakter systemu osadniczego województwa lubuskiego, tworzą zatem dwa miasta wojewódzkie oraz ośrodki o znaczeniu subregionalnym i lokalnym. Koncentracja ludności i działalności gospodarczej następuje głównie w tych dwóch ośrodkach wojewódzkich. Oba miasta, rozbudowując własne funkcje metropolitalne, wykraczają poza granice administracyjne na tereny sąsiadujących gmin wiejskich. Nowe tereny uzyskują coraz większy poziom urbanizacji, stając się realnymi obszarami funkcjonalnymi miast wojewódzkich. Założenia do polityki zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego określają, że kierunki zagospodarowania powinny prowadzić do osiągnięcia określonych stanów w umownie przyjętym horyzoncie czasowym 2020 roku. W sferze transportu, jako osnowy osadnictwa, planowane jest zrealizowanie etapowanej modernizacji układu drogowego i kolejowego województwa, ze sprawnymi powiązaniem z otoczeniem oraz uzyskanie europejskich standardów dostępności transportowej dla absolutnej większości miejscowości województwa i sprawnego tranzytu europejskiego. Ustalenia kierunków zagospodarowania przestrzennego, określające politykę przestrzenną województwa lubuskiego, stanowią zasadniczo interpretację i rozwinięcie w przestrzeni regionu, strategicznych celów rozwoju województwa.

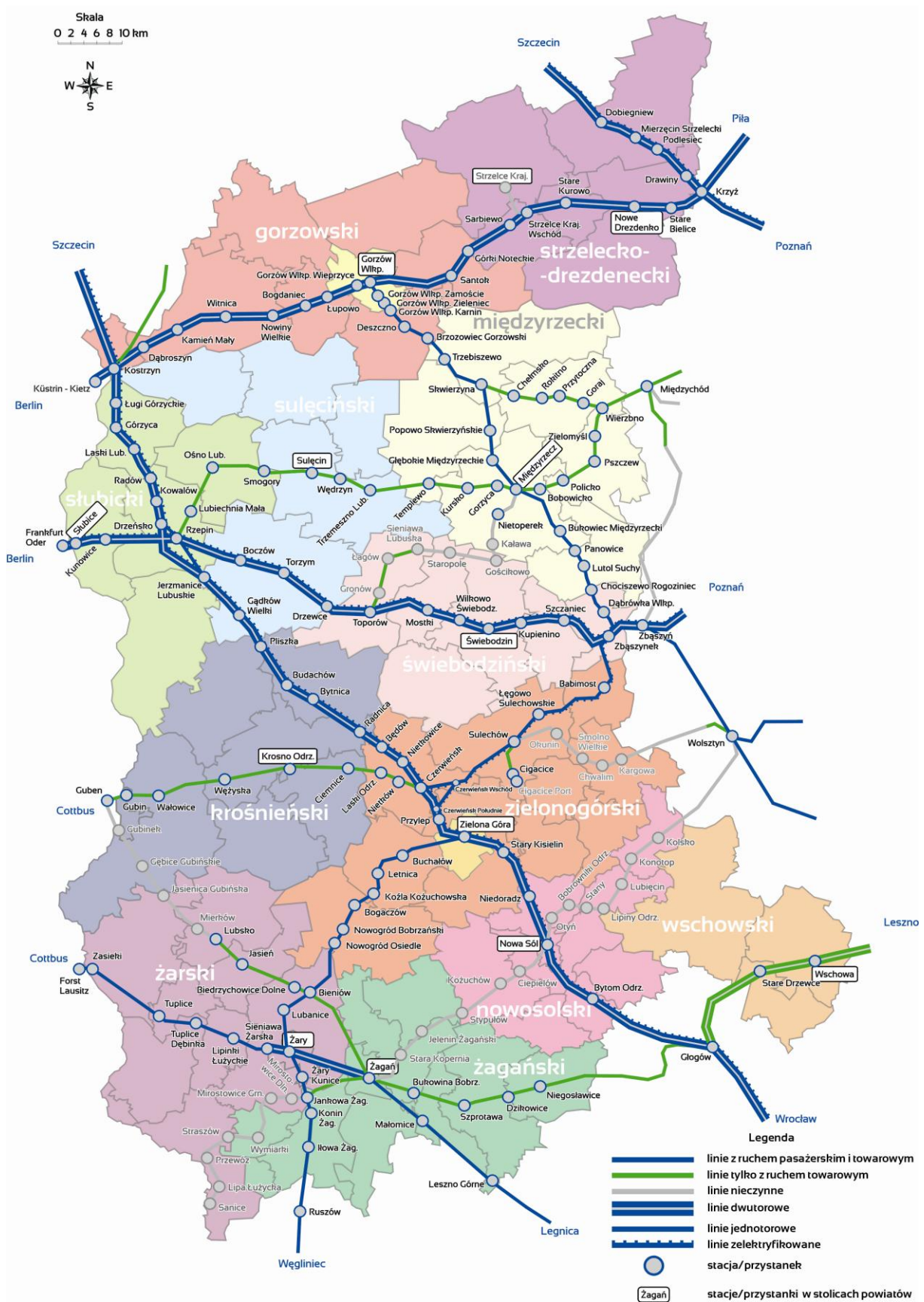
Założone układy przestrzennego aktywizowania rozwoju województwa, zależeć będą w znaczącym stopniu od dalszej rozbudowy potencjałów Gorzowa Wlkp. oraz Zielonej Góry wraz z ich bezpośrednim otoczeniem. Potencjały rozwojowe mają również ośrodki powiatowe oraz pozostałe ośrodki miejskie, które tworzą policentryczną sieć ośrodków aktywizowania rozwoju. Uwzględniając walory przyrodnicze i kulturowe województwa, uznano, że ważnym filarem rozwoju społeczno-gospodarczego może stać się również turystyka, która oprócz efektywnej promocji, wymagać będzie stopniowej poprawy dostępności komunikacyjnej regionu.

Niezależnie od istnienia gęstej i równomiernie rozmieszczonej sieci dróg publicznych, analiza istniejącego na terenie województwa lubuskiego układu linii kolejowych, w odniesieniu do podziału administracyjnego, wskazuje na bardzo dobrą dostępność tej infrastruktury, co najmniej w skali powiatów, co zobrazowano na rysunku nr 16.

Każdy powiat województwa lubuskiego ma dostęp do linii kolejowej, przy czym układ tych linii sprawia, że wszystkie regionalne przewozy kolejowe na obszarze objętym Planem transportowym mają obecnie charakter co najmniej wojewódzki.

O charakterze tych przewozów decyduje przebieg linii komunikacyjnej w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa. Z uwagi na techniczne aspekty organizacji transportu kolejowego dopuszcza się również przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającą przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz przewóz powrotny w tej samej relacji.

Rysunek 18 – Linie kolejowe na tle podziału administracyjnego województwa lubuskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie podziału administracyjnego i analizy układu infrastruktury.

Sytuacja społeczno – gospodarcza województwa lubuskiego

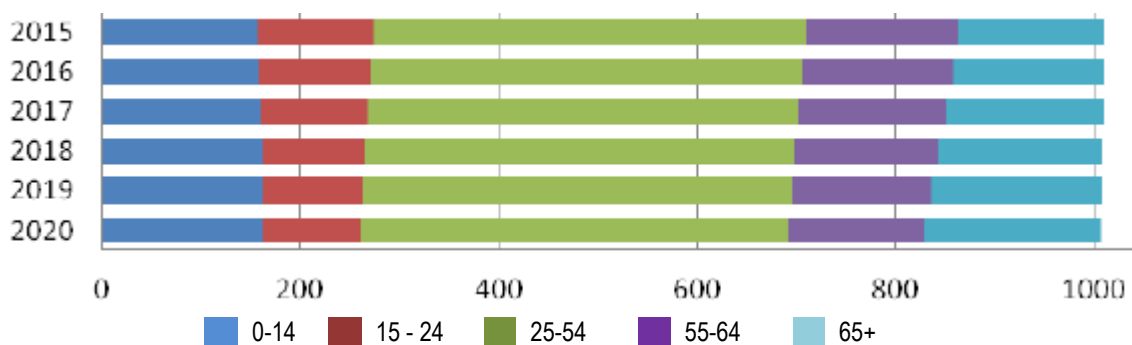
Województwo Lubuskie stanowi jednostkę podziału administracyjnego Polski o najmniejszej liczbie ludności – 1,02 mln mieszkańców, obejmuje obszar o powierzchni 13 987,88 km², który powstał w 1999 roku z większości terytoriów dawnych województw gorzowskiego i zielonogórskiego oraz niewielkiej części leszczyńskiego. Obszar województwa ma przy tym największą lesistość (49%) w porównaniu do innych obszarów w kraju. Największym powiatem tego województwa jest powiat zielonogórski, którego powierzchnia wynosi 1569,72 km², a najmniejszym powiat wschowski 624,20 km². Największą gminą województwa jest gmina Drezdenko 399,91 km², a najmniejszą gmina miejska Łęknica 16,43 km². Wyłączając miasta na prawach powiatu (Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra) powiatem o największej liczbie mieszkańców jest powiat żarski – 99,8 tys. osób, a powiatem o najmniejszej liczbie mieszkańców jest powiat sulęciński – 35,9 tys. osób. Wyłączając miasta na prawach powiatu, gminą o największej liczbie mieszkańców jest gmina miejska Nowa Sól – 40,2 tys. osób, a gminą o najmniejszej liczbie mieszkańców jest gmina Wymiarki – 2,4 tys. osób. Zaludnienie województwa lubuskiego na tle istniejącej sieci kolejowej obrazuje rysunek nr 20 na kolejnej stronie.

Kluczową kwestią jest położenie województwa w zachodniej Polsce i bezpośrednie graniczenie z Niemcami (z krajami związkowymi Brandenburgią i Saksonią) na długości 195,6 km na zachodzie oraz z województwami:

- dolnośląskim na długości 224,4 km na południu,
- wielkopolskim na długości 278,3 km na wschodzie,
- zachodniopomorskim na długości 206,2 km na północy.

Do oceny i prognoz potrzeb przewozowych, niezbędna jest znajomość zasobów ilościowych ludności i potencjału jaki tworzą te zasoby w strukturze regionalnej. Do tego celu wykorzystano istniejące prognozy przyrostu naturalnego oraz liczby ludności z podziałem na grupy wiekowe, charakterystyczne dla zachowań i preferencji na rynku przewozów pasażerskich. Podstawą wnioskowania w tym zakresie są oficjalne prognozy demograficzne Głównego Urzędu Statystycznego oraz prognozy demograficzne i gospodarcze dla województwa lubuskiego do roku 2020, wykonane na potrzeby aktualizacji Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego³².

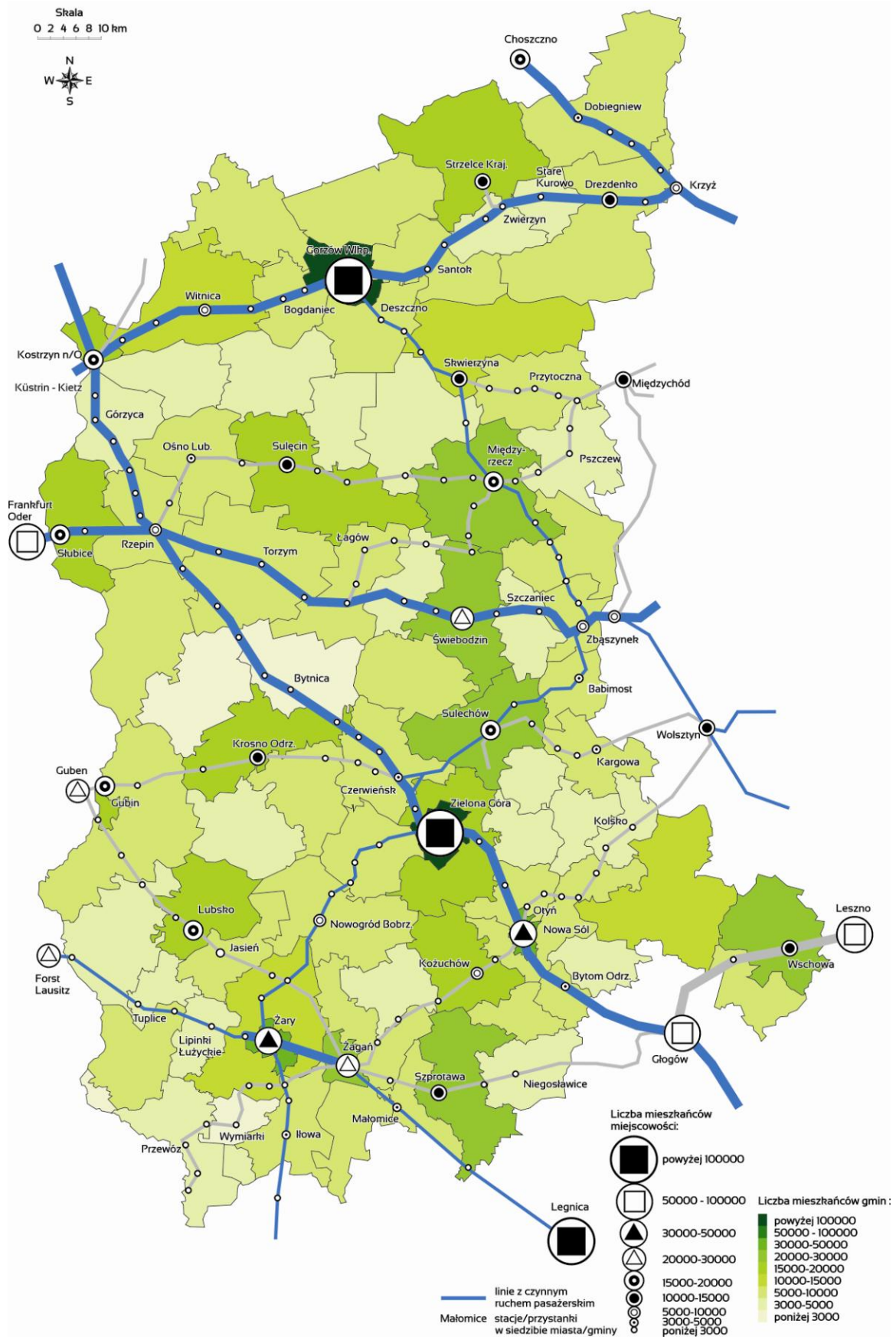
Rysunek 19 – Prognozowana liczba ludności województwa lubuskiego do roku 2020 z podziałem na grupy wiekowe



Źródło: Prognozy demograficzne i gospodarcze dla województwa lubuskiego do roku 2020³²

Dostępne wyniki analiz zgodnie wskazują, że w horyzoncie czasowym do roku 2020 utrzyma się stabilny charakter ogólnej liczby ludności województwa, jednakże ze zmniejszeniem udziału grupy w wieku produkcyjnym. Do ludności w wieku produkcyjnym, zalicza się zasadniczo osoby w granicach wiekowych 18-59 lat dla kobiet i 18-64 lat dla mężczyzn.

Rysunek 20 – Zaludnienie województwa lubuskiego w odniesieniu do linii kolejowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie podziału administracyjnego i analizy układu infrastruktury.

Szacowana wartość dla roku 2020 na poziomie prawie 1008 tysięcy mieszkańców jest o 0,33% niższa od liczby ludności notowanej w roku 2010, przy czym dla całej Polski prognozuje się spadek o 0,97%. Należy zwrócić uwagę na istotne zmiany w strukturze wiekowej mieszkańców województwa lubuskiego. Stałą liczbę ludności przewiduje się jedynie w grupie wiekowej poniżej 15 lat, natomiast istotny spadek spodziewany jest w przedziale wiekowym 15-24 lata.

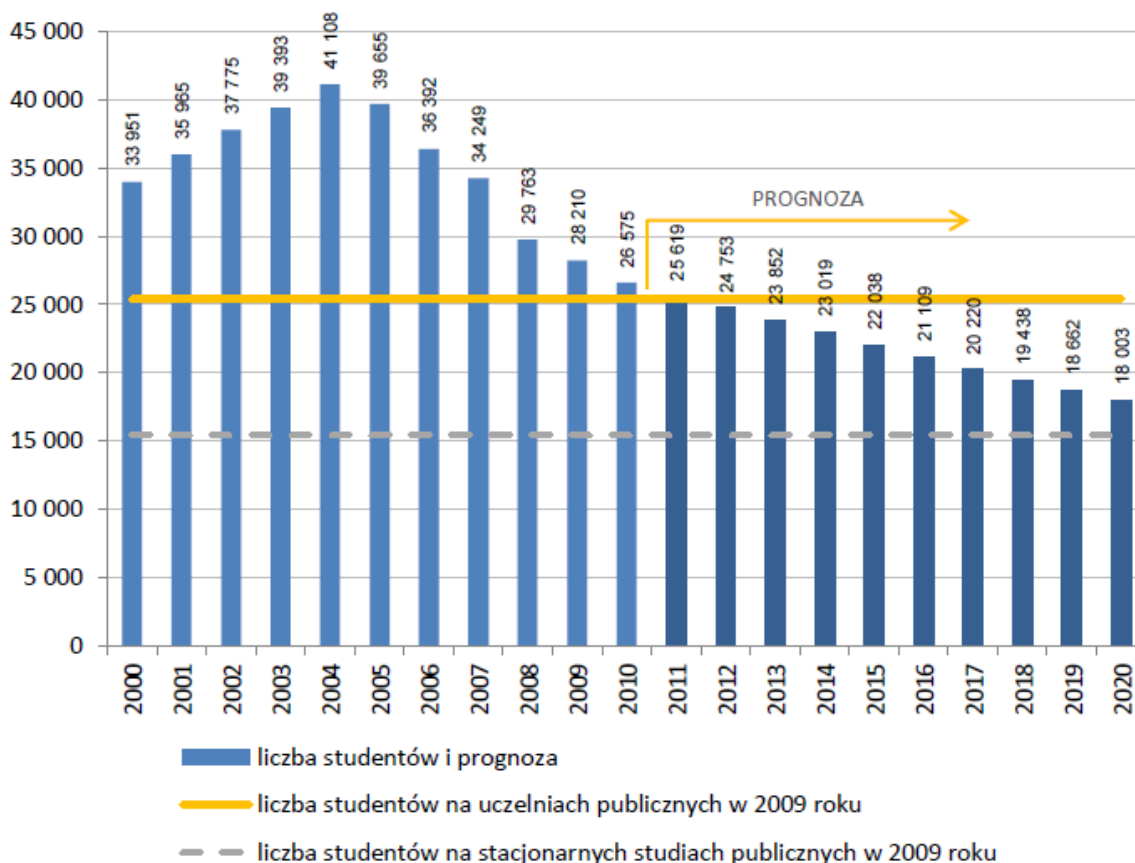
O ile grupa poniżej 15 roku życia, poza przejazdami w obrębie jednej gminy, nie korzysta jeszcze regularnie z regionalnego transportu publicznego, to spadek ilości młodzieży uczącej się, z pewnością wpłynie na zmniejszenie liczby osób dojeżdżających do szkół ponadgimnazjalnych i uczelni wyższych. W tym kontekście już obecnie przewiduje się konieczność ponoszenia tych samych kosztów utrzymania infrastruktury edukacyjnej, sportowej oraz kulturalnej, podczas gdy znacznie spadnie liczba osób z niej korzystających. W odniesieniu do publicznego transportu zbiorowego, należy spodziewać się mniejszych przychodów uzyskiwanych z obsługi tej grupy podróżnych oraz mniejszych rekompensat z tytułu honorowania ulg ustawowych dla uczniów i studentów. Lekko spadkową tendencją charakteryzują się starsze grupy wiekowe (tj. 25-54 I oraz 55-64 I) na poziomach odpowiednio 3,65% i 7,18% co oznacza stopniowy spadek podaży siły roboczej. Choć z jednej strony może to korzystnie wpłynąć na poziom bezrobocia w regionie, to niekorzystnym efektem takich zmian mogą być rosnące koszty pracy i spadek konkurencyjności gospodarki. Najbardziej widoczną zmianą w przewidywanej strukturze wiekowej regionu będzie przyrost (o ponad 50%) ludności w grupie ponad 65 lat.

Jednym z mierników poziomu kapitału ludzkiego regionu jest liczba działających na jego terenie szkół wyższych i liczba studentów korzystających z ich oferty edukacyjnej. Stosunkowo mała liczba uczelni, bo nieprzekraczająca 15 jednostek działających w regionie, przekłada się na liczbę studentów pobierających nauki w szkołach wyższych tj. około 22 tysięcy, którzy rozpoczęli naukę w roku 2013. Jest to najmniejsza liczba spośród wszystkich regionów, co tłumaczy się jednak niżem demograficznym. Największą uczelnią publiczną w regionie jest Uniwersytet Zielonogórski. W listopadzie 2011 roku na jego 10 wydziałach kształciło się 15,5 tysięcy studentów, a pracowało niemal 913 nauczycieli akademickich. Na przestrzeni lat 2005 – 2011 liczba studentów w województwie lubuskim znacząco spadła, a kolejne prognozy wskazują na utrzymanie tego trendu. W roku 2013 na Uniwersytecie Zielonogórskim studiowało już około 5 tysięcy mniej studentów stacjonarnych niż w roku 2011. Aby zatrzymać odpływ studentów z województwa lubuskiego, zapowiadane są działania mające na celu zwiększenie atrakcyjności istniejących uczelni, między innymi poprzez ich wzajemną współpracę. Uczelnie te mają wspólnie starać się o środki unijne z nowej perspektywy finansowej 2014 – 2020 oraz wdrażać działania rozwojowe w oparciu o wspólną strategię rozwoju szkolnictwa wyższego w regionie. Tutejsze uczelnie mają zatem szansę zatrzymać maturzystów w regionie, jak również przyciągnąć kandydatów z innych województw.

Już obecnie obserwuje się, że choć większość studentów Uniwersytetu Zielonogórskiego wywodzi się z Zielonej Góry i terenu województwa lubuskiego, to jednak istotna ich część dojeżdża z województwa dolnośląskiego. Tym niemniej należy uwzględnić fakt, że uczelnie z sąsiednich ośrodków akademickich we Wrocławiu, Poznaniu i Szczecinie będą zabiegać o absolwentów lubuskich liceów i techników, co również związane jest z malejącą liczbą maturzystów w całej Polsce.

Do oceny i prognoz potrzeb przewozowych w tym zakresie przyjmuje się zatem dane Głównego Urzędu Statystycznego oraz wyniki analiz Instytutu Sokratesa na temat wpływu zmian demograficznych na szkolnictwo wyższe do 2020r. Oba źródła wskazują, że w województwie lubuskim niż demograficzny w tym kontekście będzie szczególnie zauważalny, a liczba potencjalnych studentów stacjonarnych będzie stopniowo malała i do roku 2020 spadnie o kilka tysięcy osób³³.

Rysunek 21 – Liczba studentów w latach 2000 – 2010 oraz prognoza do roku 2020



Źródło: Raport Instytutu Sokratesa

Kluczowym czynnikiem wpływającym na społeczno – gospodarczy rozwój województwa lubuskiego są zmiany struktury demograficznej społeczeństwa, natomiast zasoby ilościowe ludności to podstawowy składnik kapitału ludzkiego. Poziom wykorzystania tego kapitału w regionie uznaje się obecnie za niewystarczający, a miernikiem w tym zakresie jest notowany poziom bezrobocia. Liczba bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy na terenie województwa lubuskiego w pierwszym kwartale 2013 roku kształtowała się na poziomie 66,6 tysięcy osób. Stopa bezrobocia rejestrowanego wyniosła 17,0%, gdzie w skali całego kraju kształtowała się na poziomie 14,4%. Najwyższą stopę bezrobocia (około 27%) zanotowano w powiatach: strzelecko – drezdeneckim, nowosolskim, żagańskim i krośnieńskim. Najniższa stopa bezrobocia notowana była w miastach na prawach powiatu tj. w Zielonej Górze (8,7%) oraz Gorzowie Wlkp. (10,6%), a także w powiecie świebodzińskim (13,4%). Pod koniec grudnia 2013 roku, Wojewódzki Urząd Pracy przedstawił zaktualizowane dane statystyczne, z których wynika, że na regionalnym rynku pracy nastąpiła nieznaczna poprawa³⁴. Zwiększyła się o 7% liczba podjęć pracy i to głównie tej niesubsydiowanej, czyli proponowanej przez przedsiębiorców, a nie dofinansowanej z Funduszu Pracy. Pewnych efektów upatruje się tutaj w działaniach związanych z aktywizacją osób bezrobotnych, choć przyczyn spadku bezrobocia wśród młodych ludzi należy

upatrywać przede wszystkim w trwających zmianach demograficznych. Na rynek pracy wchodzi już osoby z niżu demograficznego, a jednocześnie rośnie bezrobocie wśród pracowników po 50 roku życia. Te dwie grupy zawodowe stanowią obecnie priorytet w działaniach aktywizacyjnych powołanych do tego celu podmiotów. Na koniec grudnia 2013 roku zarejestrowanych było 59 805 osób bezrobotnych. Spadek zanotowano tylko w powiecie żarskim o 83 osoby. Największy wzrost bezrobocia odnotowano w powiatach nowosolskim o 426 osób, żagańskim o 260 osób i zielonogórskim o 173 osoby.

Tab. 3 – Liczba bezrobotnych, na tle liczby wolnych miejsc pracy i miejsc aktywizacji zawodowej na koniec grudnia 2013r.

POWIATOWY URZĄD PRACY	Liczba zarejestrowanych bezrobotnych	Liczba wolnych miejsc pracy i miejsc aktywizacji zawodowej
GORZÓW Wlkp. grodzki	4898	290
GORZÓW Wlkp. ziemski	3194	126
KROSNO ODRZAŃSKIE	4248	99
MIĘDZYRZECZ	5085	104
NOWA SÓL	7539	74
SŁUBICE	2110	26
STRZELCE KRAJEŃSKIE	4777	44
SULĘCIN	1782	115
ŚWIEBODZIN	3124	39
WSCHOWA	2285	90
ZIELONA GÓRA grodzki	4532	182
ZIELONA GÓRA ziemski	4698	51
ŻAGAŃ	5986	179
ŻARY	5547	173
WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE	59805	1592

Źródło: Dane Wojewódzkiego Urzędu Pracy.

Powyższe zestawienie obrazuje skalę problemu i wysokość deficytu na rynku pracy. Choć zagadnienie dotyczące aktywizacji osób bezrobotnych i przeciwdziałania zjawisku bezrobocia nie jest przedmiotem rozstrzygnięć Planu transportowego, to w kontekście analizy potrzeb przewozowych nowe miejsca pracy stanowią potencjalne generatory ruchu. Przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw na terenie województwa lubuskiego obejmuje głównie szeroko rozumiany przemysł, a w dalszej kolejności handel i działalność w zakresie usług administrowania³⁵.

Tab. 4 - Struktura zatrudnienia w sektorze przedsiębiorstw

Wyszczególnienie	I – XI 2013 [tys.]
ogółem	114,4
przemysł	61,9
handel	15,5
administracja	11,2
pozostałe	25,8

Źródło: Dane Wojewódzkiego Urzędu Pracy.

Na tej podstawie można zakładać spodziewane kierunki mobilności ludności w celach podjęcia nowej pracy oraz spodziewane okresy wzmożonego ruchu, zarówno w rozkładzie tygodniowym jak i przeciętnych przedziałach godzinowych, związanych z rozpoczęciem i zakończeniem dnia pracy.

Z analizy dostępnych prognoz wynika również stopniowy, lecz postępujący spadek liczby ludności miejskiej, przy jednoczesnym wzroście liczby mieszkańców obszarów wiejskich. Porównując zmiany struktury demograficznej w układzie miasto/wieś ze zmianami na poziomie całego województwa zauważyć można istotną różnicę w przypadku grup wiekowych 25-54 oraz 55-64. W miastach szacuje się spadek ludności w tych grupach odpowiednio na poziomie 6,71% i 14,62%, podczas gdy na obszarach wiejskich prognozowany jest wzrost liczby ludności na poziomie odpowiednio 1,7% oraz 8,35%. Jak już wcześniej wspomniano, omawiane grupy składają się głównie z osób aktywnych na rynku pracy.

Istotnym wyzwaniem rozwojowym będzie zapewnienie dostępności komunikacyjnej, w tym infrastruktury i organizacji transportu publicznego, pozwalającej osobom mieszkającym na obszarach wiejskich sprawnie dojechać do pracy w miastach.

Inną widoczną różnicą jest skala przyrostu ludności w grupie wiekowej powyżej 65 lat. Wśród ludności wiejskiej przyrost w tej grupie szacowany jest na poziomie około 43%, podczas gdy w miastach wynosi prawie 55%. Prognozy dla pozostałych grup nie wykazują istotnych różnic w analizowanym okresie.

Podstawowym wskaźnikiem opisującym sytuację gospodarczą i rozwój regionu jest wskaźnik Produktu Krajowego Brutto na mieszkańca (PKB *per capita*). Informuje on o tym, jaka przeciętnie wielkość wartości dodanej została wytworzona przez mieszkańca województwa w przyjętym do analiz okresie. Prognozy tworzone wg różnych modeli są do siebie zbliżone i wraz z pogłębiającym się horyzontem prognozy, wartości tych wskaźników zbliżają się do siebie. Przeciętne tempo zmian nominalnego PKB dla województwa lubuskiego wynosi 5 procent, co jest wartością niższą od średniej krajowej średnio o 0,5 punktu procentowego. Prognozy modeli w ujęciu ogólnopolskim są natomiast zbieżne z szacunkami Ministerstwa Finansów, gdzie na lata 2015 – 2020 założono przeciętne realne tempo wzrostu PKB na poziomie 3,4% oraz inflację na poziomie 2,5%. Pod względem porównania PKB *per capita* w podregionach, województwo lubuskie uznano za obszar o niewielkim stopniu zróżnicowania. Na podstawie dostępnych prognoz, w zależności od wybranego narzędzia prognostycznego, oszacowano wartość PKB *per capita* w województwie lubuskim w roku 2020 na poziomie 78% lub 84% średniej określonej dla całej Polski. Przewiduje się, że województwo lubuskie w najbliższych latach będzie rozwijać się w tempie szybszym od przeciętnego tempa wzrostu gospodarczego państw UE, choć proces zbliżania się regionów Polski (w tym województwa lubuskiego) do średniej unijnej pod względem wartości PKB wynika raczej z zakładanej słabnącej pozycji gospodarczej państw starej piętnastki, niż z dynamicznego rozwoju kraju.

Przewidywany rozwój sytuacji społeczno – gospodarczej w okresie do roku 2020, z całą pewnością rzutuje na prognozy potrzeb przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Jak wykazują badania popytowe, których wyniki omówiono w dalszej części tego rozdziału, największą grupę mieszkańców korzystających z publicznego transportu zbiorowego stanowią osoby dojeżdżające do pracy i szkoły. Zmiany demograficzne, skutkujące obniżeniem liczby osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym, przy jednoczesnym wzroście liczebności populacji w wieku poprodukcyjnym, skutkować mogą zmniejszeniem liczby osób aktywnych zawodowo i dojeżdżających codziennie do pracy na obszarze objętym Planem transportowym.

Popyt na usługi przewozowe jest uzależniony od różnorodnych czynników, których wzajemne oddziaływanie wpływa na konkretne decyzje dotyczące wyboru środków transportowych. W Planie krajowym wskazano na zależności występujące między sferą makroekonomiczną, a zapotrzebowaniem na przewozy pasażerskie. Występujące na przestrzeni ostatnich lat niewielkie zmiany ogólnej liczby ludności nie mają wpływu na trendy zachodzące na rynku przewozowym. Wykazano natomiast, że publiczny transport zbiorowy stopniowo tracił swą pozycję na rynku transportowym na rzecz indywidualnych przejazdów samochodowych. Widoczna jest przy tym zależność od zmian na rynku pracy. Mogły na to wpłynąć rosnące wskaźniki zatrudnienia i wzrost zamożności ludności, z których bezpośrednio wynika wzrastający wskaźnik motoryzacji. Rzeczywisty spadek zainteresowania transportem publicznym wynika również ze słabnącej oferty przewoźników i jakości usług, nienadążających nad wzrastającymi wymaganiami podróżnych.

Na potrzeby dalszych ustaleń Planu transportowego założono, że prognozowane zmiany demograficzne nie spowodują wzrostu zapotrzebowania na przewozy pasażerskie, jednakże utrzymanie, a nawet wzrost pracy przewozowej środkami publicznego transportu zbiorowego uzasadniony będzie możliwością przejęcia jak największej ilości pasażerów podróżujących transportem indywidualnym.

Obecnie, przy dobrym dostępie do środków komunikacji indywidualnej, popyt na pasażerskie usługi przewozowe transportem zbiorowym jest uzależniony od zapewnienia przez ten transport oczekiwanej jakości usług w postaci:

- dostępności danego środka transportu,
- atrakcyjnego czasu przejazdu,
- rytmiczności i regularności połączeń,
- punktualności,
- bezpośrednich połączeń oraz dobrych skomunikowań,
- akceptowanej ceny biletu,
- komfortu i bezpieczeństwa przejazdu.

Krajowy trend zapoczątkowany w latach 90-ych dotyczący zawieszania przewozów pasażerskich o najmniejszej rentowności objął również województwo lubuskie. Spadek rentowności związany był bezpośrednio z wysokimi kosztami eksploatacji kolejowych środków transportu, które nie były przystosowane do mniejszych potoków pasażerskich oraz niedostosowaniem oferty do potrzeb potencjalnych pasażerów. Po przejęciu zadania organizacji przewozów przez samorządy województw, dofinansowaniem obejmowano przewozy pasażerskie generujące najmniejsze straty. Tym samym wykluczano obsługę transportem kolejowym obszarów, w których mieszkańcy mogli korzystać z komercyjnej oferty przewoźników autobusowych.

Analiza istniejących powiązań komunikacyjnych

Choć pierwotnie drogi i linie kolejowe budowano na wykształconych wcześniej ciągach komunikacyjnych, to zmiany jakie nastąpiły w strukturze osadniczej na przestrzeni dziesięcioleci zmieniły historyczne kierunki ciężenia. Najistotniejszy wpływ na zmianę potoków pasażerskich w stosunku do pierwotnych założeń lokalizacji linii kolejowych miały:

- Zmiany granic państwowych po 1945 roku;
- Zmiany podziałów administracyjnych;
- Likwidacje dużych zakładów przemysłowych;
- Lokalizacje nowych zakładów pracy, szkół średnich i wyższych.

Wytyczenie w 1945 nowego przebiegu granicy pomiędzy Polską a Niemcami radykalnie zmieniło znaczenie linii magistralnych zorientowanych uprzednio w kierunku Berlina. Swoją pierwotną funkcję przestała wówczas pełnić dotychczasowa magistrala kolejowa Wrocław – Berlin, którą w nomenklaturze nowego zarządcy określono jako linię nr 275 Wrocław Muchobór – Gubinek. Na swoim końcowym, przygranicznym odcinku, funkcjonowała już tylko jako linia miejscowego znaczenia z lokalnym węzłem Lubsku. Jest to najbardziej charakterystyczny przykład radykalnej zmiany priorytetów transportowych, zmniejszenia potoków pasażerskich i w końcowym efekcie degradacji linii.

Nowa granica przecięła również dawną Pruską Kolej Wschodnią, czyli magistralę kolejową o długości ponad 700 km, łączącą pierwotnie Berlin ze stolicą Prus Wschodnich – Królewcem. Obecnie większy odcinek na terenie Polski funkcjonuje jako linia nr 203 Tczew – Kostrzyn, przy czym nie uruchamia się już po niej dalekobieżnych i międzynarodowych pociągów pasażerskich, a poszczególne fragmenty tej linii wykorzystywane są głównie do prowadzenia ruchu regionalnego. Wyjątkiem jest zachodni odcinek tej linii, znajdujący się na terenie województwa lubuskiego, na którym występują największe potoki pasażerskie. Odcinek ten ma obecnie istotne znaczenie z racji przebiegu przez wojewódzkie miasto Gorzów Wlkp. (124 tys. mieszkańców) oraz największy udział w pasażerskim ruchu transgranicznym z niemieckim landem Brandenburgia.

Podobnie jak dwie wyżej wymienione, historyczne magistrale, pierwotne znaczenie utraciła również linia łącząca Poznań z Guben przez Zbąszynek, z której wykształciła się nowa magistrala międzynarodowego znaczenia Warszawa – Berlin, z ważnym dla województwa lubuskiego węzłem w Zbąszynku. Zmiany przebiegu granicy państwowej, miały zatem znaczenie dla komunikacji zarówno w skali ogólnopolskiej jak i regionalnej. Całkowicie przerwano i nie wznowiono ruchu przez granicę polsko-niemiecką na lokalnych liniach pomiędzy Przewozem a Rothenburgiem oraz Łęknicą a Bad Muskau. Obie linie, choć stanowiły jedyne połączenia kolejowe obecnego województwa lubuskiego z Saksonią nie były nigdy wykorzystane do przewozów przez granicę państwa. Jedyne przejścia na terenie województwa lubuskiego zachowano na styku z Brandenburgią. Kwestię istniejącego obecnie układu sieci kolejowej opisano już w rozdziale dotyczącym charakterystyki technicznej infrastruktury.

Kolejne zmiany w kształtowaniu strumieni pasażerskich powstawały w wyniku podziału terytorialnego Polski, który zmieniał się wielokrotnie. Od zakończenia II wojny światowej reformy miały miejsce w latach: 1946, 1950, 1957, 1975, a obecny trójstopniowy podział administracyjny obowiązuje od 1 stycznia 1999 roku. Po reformie administracyjnej z 1950 roku powstało niezależne województwo zielonogórskie obejmujące w przybliżeniu obecny region. W skład tego obszaru wchodziły historyczne ziemie Dolnego Śląska, Dolnych Łużyc, Nowej Marchii, Zachodniej Wielkopolski i Ziemi Lubuskiej. W 1975 roku obszar podzielono na dwa odrębne województwa, które istniały aż do 1998 roku. Na obecnym obszarze województwa lubuskiego zmiany wprowadzono jeszcze w roku 2002 kiedy utworzono dodatkowy powiat wschowski. Usytuowanie ośrodków administracji samorządowej i państwowej szczebla wojewódzkiego w naturalny sposób wpłynęło na ukształtowanie się potoków pasażerskich w regionie. W dojazdach do Gorzowa Wlkp. na znaczeniu zyskała lokalna linia kolejowa prowadząca z kierunku Zbąszynka oraz wspomniany odcinek Krzyż – Kostrzyn. W przypadku Zielonej Góry powstał natomiast problem połączenia w kierunku północnym, gdyż jedyna droga prowadziła przez węzeł w pobliskim Czerwieńsku, w którym konieczna była zmiana kierunku jazdy. Problem dawnego układu linii rozwiązano dopiero w roku 2013, kiedy wybudowano łącznicę umożliwiającą bezpośredni przejazd z ominięciem Czerwieńska.

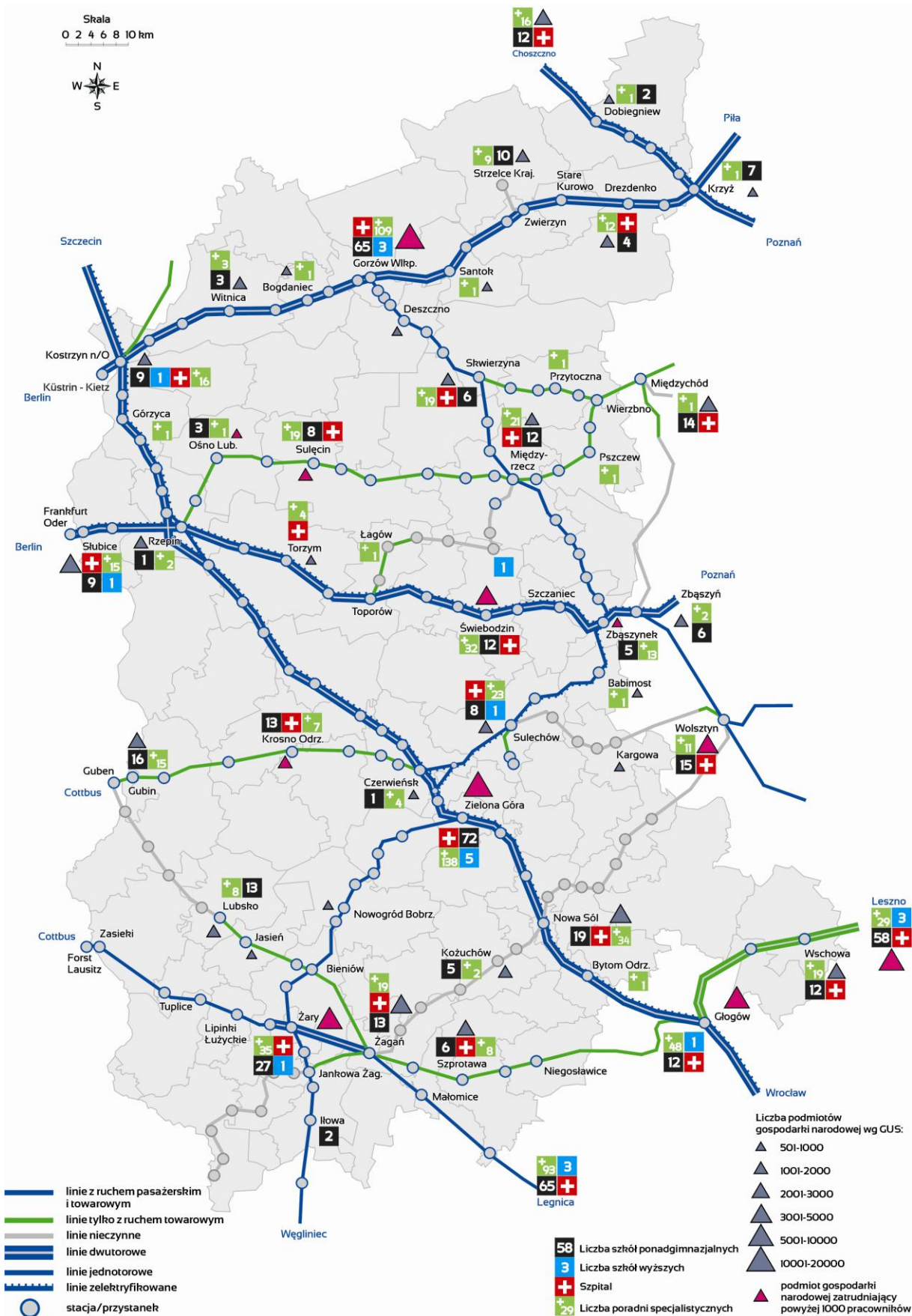
Niezależnie od wykształconych wewnętrznych powiązań komunikacyjnych, istnieją przypadki powiązań z miastami leżącymi na terenie sąsiednich województw. Powiązania te wynikają bezpośrednio z odległości pomiędzy miastami, systemów transportowych, jak również z relacji komunikacyjnych ukształtowanych historycznie.

Przykładem takiego miasta jest Wschowa powiązana komunikacyjnie z Leszmem i Głogowem, jak również Głogów z Zieloną Górą. Silne powiązania i potrzeby transportowe obserwuje się również pomiędzy stolicami sąsiadujących ze sobą województw. Potok w kierunku zewnętrznym generują głównie ośrodki akademickie znajdujące się w Poznaniu, Wrocławiu i Szczecinie. Z kierunków zewnętrznych dojeżdżają natomiast studenci do Zielonej Góry, Gorzowa Wielkopolskiego i Słubic.

Oprócz szkół średnich i wyższych obecny popyt na codzienne przewozy pasażerskie determinuje w dużym stopniu rozmieszczenie zakładów pracy. Na przestrzeni lat zmianie uległy jednak standardowe niegdyś rozkłady czasu pracy, charakterystyczne dla dużych zakładów przemysłowych. Pierwotnie duże fabryki i zakłady, funkcjonowały w symbiozie z koleją, gdyż bez tego środka transportu nie można było dostarczyć surowców oraz wywieźć produktów. Takie zakłady, obok ruchu towarowego generowały równocześnie przewozy pasażerskie związane z dojazdami i odwozami do pracy. Jako przykład zmiany struktury przewozów w związku z likwidacją dużych zakładów włókienniczych można przywołać Lubsko, które stopniowo traciło kolejowe połączenia pasażerskie. Na spadek przewozów wpłynęła również likwidacja obowiązku zasadniczej służby wojskowej oraz likwidacja dużych jednostek wojskowych między innymi w Gubinie, Krośnie Odrzańskim, Babimoście i Żarach.

Analiza potencjalnych generatorów ruchu wskazuje wyraźnie na istotne znaczenie miast wojewódzkich, w których skupiona jest największa ilość szkół ponadgimnazjalnych oraz poradni specjalistycznych. Oba miasta wyróżniają się również w zakresie lokalizacji podmiotów gospodarczych, w tym dużych przedsiębiorstw zatrudniających ponad 1000 pracowników. Wśród największych pracodawców w regionie uwagę zwraca grupa zakładów przemysłowych zlokalizowana wokół Zbąszynka, Zbąszynia i Babimostu, które zatrudniają łącznie około 3000 osób, choć głównie miejscowych.

Rysunek 22 – Potencjalne generatory ruchu w odniesieniu do linii kolejowych



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Pomiary ruchu drogowego

Generalny pomiar ruchu został wykonany w roku 2010 na istniejącej sieci dróg krajowych i wojewódzkich z wyjątkiem tych odcinków, dla których zarządcami są prezydenci miast na prawach powiatu. Rejestracja ruchu w punktach pomiarowych prowadzona była przez przeszkolonych obserwatorów w tym również przy wykorzystaniu technik automatycznych (video rejestracja oraz stacje ciągłych pomiarów ruchu). W czasie pomiaru, rejestracji podlegały wszystkie pojazdy silnikowe korzystające z dróg publicznych w podziale na 7 kategorii. Dla oceny prognoz przewozowych w transporcie pasażerskim istotne są wyłącznie autobusy, samochody osobowe, motocykle i rowery.

Na podstawie danych uzyskanych z pomiarów ręcznych i automatycznych przeprowadzono obliczenia i określono podstawowe parametry ruchu jak średni dobowy ruch w roku i rodzajową strukturę ruchu w punktach pomiarowych, obciążenie ruchem sieci dróg w województwie z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg oraz podziału na klasy techniczne³⁶. Poza obliczeniem podstawowych parametrów ruchu wykonano obliczenia analityczne dotyczące:

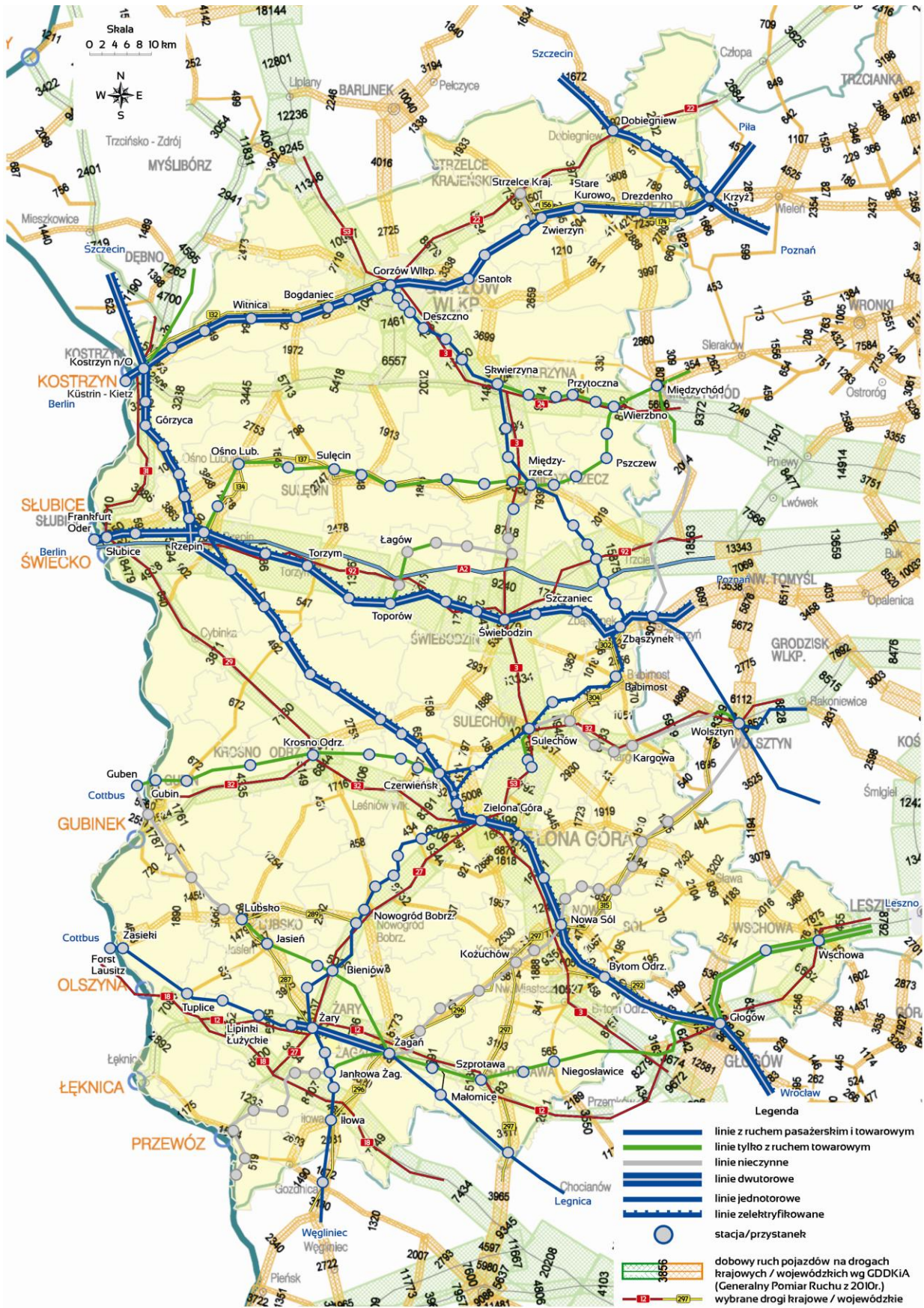
- długości dróg w przedziałach obciążeń średnim dobowym ruchem pojazdów,
- rozwoju ruchu w latach 2005 - 2010,
- charakteru ruchu,
- wielkości ruchu w miesiącach letnich oraz w miesiącach zimowych.

Udział w badaniach brał również Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze, który przeprowadził pomiar na drogach wojewódzkich, również z wyłączeniem odcinków dróg przebiegających w granicach miast Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry. Zarejestrowano wówczas obciążenie ruchem, wynoszące średnio ponad 2118 pojazdów na dobę, co było jednym z najmniejszych obciążeń sieci dróg wojewódzkich w kraju. Jednakże w porównaniu z badaniem wykonanym 5 lat wcześniej zarejestrowano wzrost ruchu pojazdów o 19%.

Obecnie należy mieć jednak na uwadze odciążenie dróg wojewódzkich i krajowych po oddaniu pod koniec 2011 roku do publicznego użytku odcinka autostrady A2 Nowy Tomyśl – Świecko. Wówczas najdłuższa polska autostrada połączyła się z europejską siecią autostradową. Co istotne dla komunikacji na terenie województwa lubuskiego, odcinek autostrady został wybudowany razem z pięcioma węzłami, z których najważniejszy węzeł Jordanowo, został udostępniony kierowcom w 2013r. Po ukończeniu prac związanych z budową drogi ekspresowej S3, Województwo lubuskie poprzez węzeł Jordanowo zyskało najważniejsze połączenie z siecią europejskich dróg i autostrad. Oznaczało to zarazem odciążenie dróg lokalnych, od samochodów ciężarowych, które wobec ograniczeń tonażu nie mogły kierować się z A2 w kierunku Szczecina, Zielonej Góry czy Gorzowa Wlkp.

W celu zobrazowania natężenia ruchu drogowego na odcinkach pokrywających się z liniami kolejowymi, naniesiono wyniki pomiarów ruchu na istniejąca sieć kolejową [rys. 21]. Dobowy ruch pojazdów na drogach krajowych i wojewódzkich wzrasta w sposób widoczny na odcinkach dróg prowadzących do miast wojewódzkich. Poza tym, największe natężenie ruchu obserwuje się na trasach tranzytowych wschód – zachód oraz północ – południe. Dla oceny możliwości przejęcia konkretnego ruchu pasażerskiego przez transport kolejowy istotne będą szczegółowe analizy celów podróży.

Rysunek 23 - Ruch pojazdów samochodowych w odniesieniu do linii kolejowych



Źródło: opracowanie własne na bazie rysunku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Badania potoków pasażerskich z elementami analizy sytuacji rynkowej

Podstawę do określenia docelowego układu oferty w transporcie kolejowym, stanowią wyniki badań potoków pasażerskich obsługiwanych przez pociągi regionalne kursujące na obszarze objętym Planem transportowym. Głównym źródłem danych są w tym zakresie bezpośrednio liczenia pasażerów wykonywane w latach 2005 – 2012. Liczenie pasażerów wykonywane było cyklicznie na zlecenie organizatora przez personel przewoźnika wykonującego przewozy na danych liniach. Ponadto uwzględniono wyniki pomiarów wykonanych na zlecenie organizatora przez wyspecjalizowany podmiot niezależny od operatora wykonującego te przewozy³⁷. Weryfikacja pozyskanych wyników dokonana została przez organizatora podczas kontroli bezpośrednich przeprowadzanych w środkach transportu. Zgodność danych pozyskanych z różnych źródeł daje podstawę wnioskować, że uzyskany obraz potoków jest w dużym stopniu urealniony, a tym samym daje możliwość zaobserwowania tendencji oraz oceny roli, jaką spełnia transport kolejowy w gospodarce i integracji regionu. Pozyskane dla każdego pociągu dane, składają się na bardziej szczegółowy obraz funkcjonowania linii komunikacyjnych na terenie województwa lubuskiego.

Badania frekwencji umożliwiają weryfikację oferty oraz pozwalają ukierunkować planowanie na wzrost przewozów. W ten sposób uzyskuje się obiektywne podstawy do projektowania korekt oraz zmian rozkładu jazdy, a także innych działań na rzecz poprawy oferty przewozowej, co umożliwia zwiększenie efektywności zarządzania środkami finansowymi przeznaczonymi na rekompensaty.

Ostatnią analizę potoków pasażerskich na potrzeby Planu transportowego przeprowadzono na podstawie danych za 2012r. udostępnionych przez przewoźników realizujących kolejowe przewozy regionalne na terenie województwa lubuskiego, tj. przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz Koleje Dolnośląskie S.A. Wielkość łącznej pracy eksploatacyjnej na terenie województwa lubuskiego w kolejnych rozkładach jazdy jest porównywalna i wyniosła około 2,4 mln pociągokilometrów.

Tab. 5 - Liczba przewiezionych pasażerów na terenie województwa lubuskiego w latach 2012 – 2013

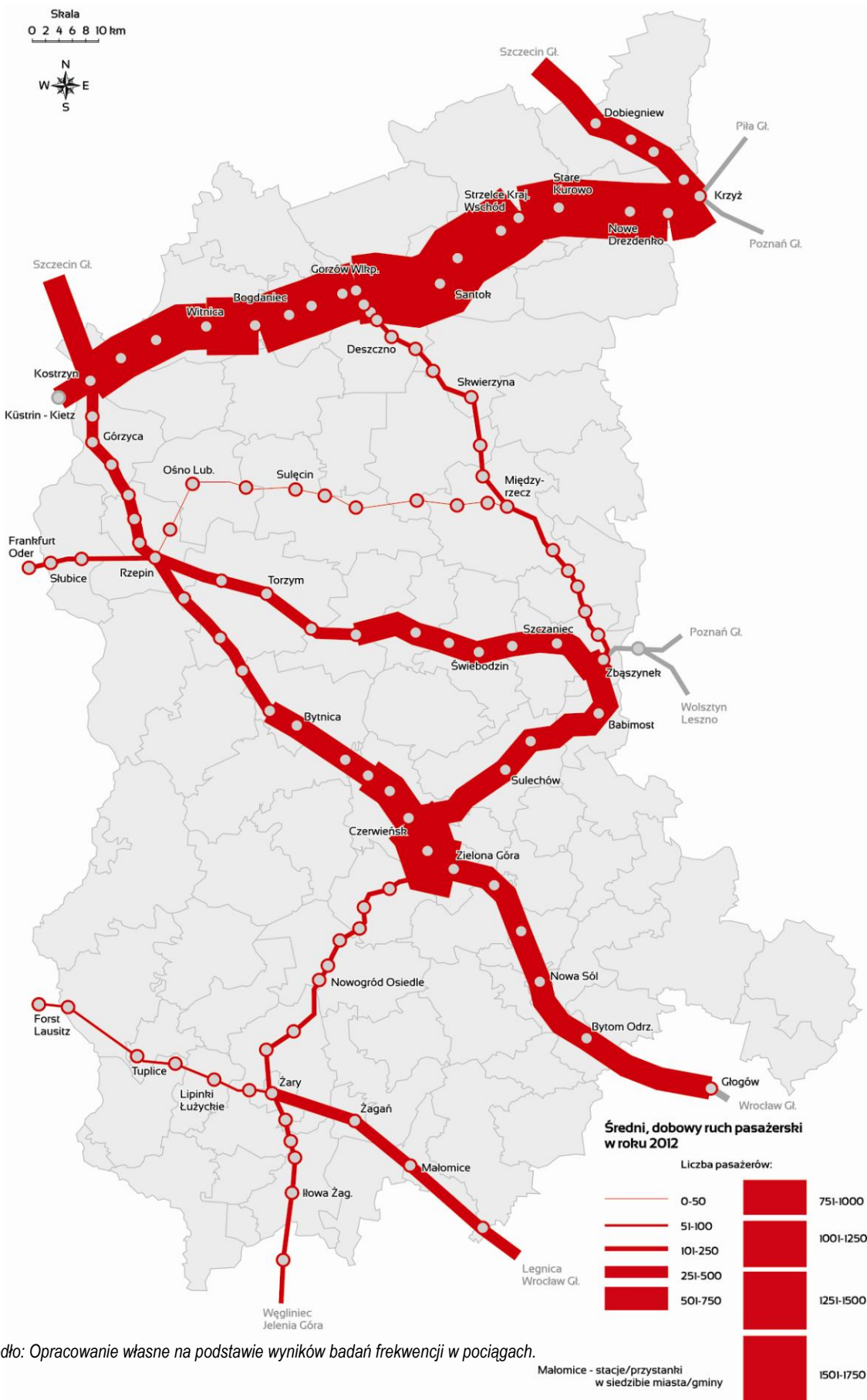
Operator	Przewozy Regionalne	Koleje Dolnośląskie
Liczba pasażerów w roku 2012	2.836.376	86.457
Liczba pasażerów w roku 2013	2.506.308	138.206

Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań rocznych operatorów.

Największą liczbę podróżnych w przewozach regionalnych zarejestrowano na linii Kostrzyn – Krzyż oraz na odcinku Zielona Góra – Czerwieńsk, a najmniejszą na odcinku lokalnego znaczenia Rzepin – Międzyrzecz. Dodatkową weryfikację tych danych przeprowadzono na podstawie wyników uzyskanych w roku 2013, które w dużej mierze potwierdziły dotychczasowe badania.

Dodatkowym i niezwykle istotnym źródłem wiedzy na temat relacji popularnych wśród podróżnych są dane na temat ilości sprzedanych biletów jednorazowych i okresowych, które pozyskano bezpośrednio od operatorów. Podczas analizy tych danych nie brano jednak pod uwagę biletów okresowych na bardzo długie relacje, które zidentyfikowano jako bilety nabywane przez pracowników operatora. Należy wyjaśnić, że pracownicy kolei związani z dawnym przedsiębiorstwem państwowym, nadal posiadają pakiet świadczeń socjalnych, który umożliwia im nabywanie biletów po preferencyjnych cenach. Różnicę w cenie pokrywa w tym przypadku pracodawca. Powszechną praktyką jest zatem zakup biletu okresowego na długą trasę zamiast zakupu pojedynczych biletów jednorazowych, co jednak nie może być brane pod uwagę w analizie popularnych relacji podróżowania.

Rysunek 24 - Dobowy potok pasażerski w pociągach regionalnych w roku 2012



Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badań frekwencji w pociągach.

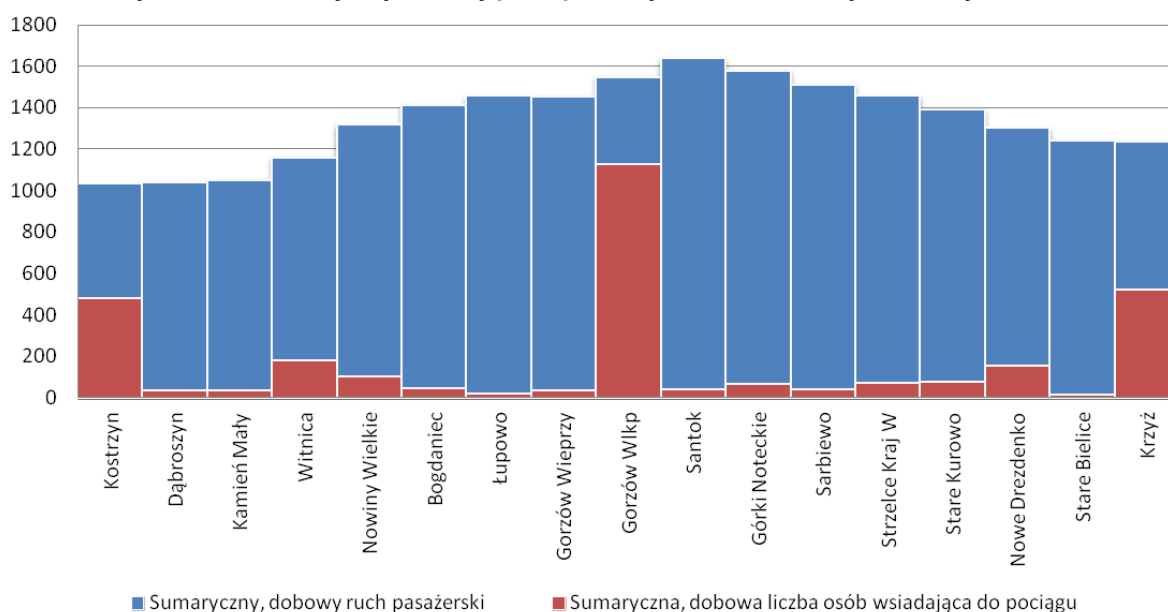
Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn

Linia komunikacyjna Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Krzyż stanowi główny element systemu połączeń kolejowych w północnej części województwa lubuskiego. Od końca lat 80. widoczny jest na tym odcinku proces stopniowej marginalizacji połączeń dalekobieżnych na rzecz połączeń regionalnych. Główną przyczyną takiego stanu rzeczy jest rezygnacja z eksploatacji energochłonnych lokomotyw spalinowych wykorzystywanych przez przewoźników do obsługi pociągów pasażerskich. O ile w ruchu regionalnym zaczęto wykorzystywać lekkie pojazdy spalinowe, o tyle w ruchu międzywojewódzkim w dyspozycji przewoźników pozostał klasyczny tabor wagonowy. Efektem tych braków jest ograniczenie dostępności Gorzowa Wlkp. w systemie komunikacyjnym kraju, w porównaniu do innych dużych miast wojewódzkich. Niedobór oferty w połączeniach między-wojewódzkich uzupełniany jest poprzez skomunikowania na stacji węzłowej w Krzyżu. Wydłużanie tych relacji wymaga stosownych porozumień z województwem wielkopolskim.

Analizując linię komunikacyjną z perspektywy miasta Gorzów Wlkp., które dzieli ją na dwa odcinki stwierdzono, że oferta przewozowa dostępna w latach 1995 – 2013 na zachodniej części tej linii nie przekraczała w dni robocze dziewięciu par pociągów. Wspomniany regres połączeń związany z ograniczaniem kosztów na liniach obsługiwanych trakcją spalinową rozpoczął się w 2005r. Stopniowe przywracanie połączeń i odbudowa oferty była możliwa dzięki zakupom lekkich pojazdów pasażerskich, którymi zastępowano drogie w eksploatacji składy. Na wschodniej części linii uruchamiano od sześciu do dziesięciu par pociągów osobowych w lokalnych relacjach do Krzyża, które w poszczególnych edycjach rozkładu jazdy wydłużano do Piły, a regularnie od 2011 roku do Poznania.

W analizowanym okresie średnia liczba osób w dobie korzystających z dziewięciu par pociągów regionalnych na tej trasie wynosiła około 3 tys. osób, co stanowiło ponad 37% wszystkich podróży na obszarze objętym Planem transportowym. W granicach województwa lubuskiego największą ilość podróży odprawia się ze stacji Gorzów Wlkp. (blisko 40% osób na linii) oraz Kostrzyn (około 16%), a także Witnica (blisko 6%) i Nowe Drezdenko (5%).

Rysunek 25 – Sumaryczny, dobowy potok podróżnych na odcinku Krzyż – Kostrzyn w roku 2012



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań frekwencji w pociągach regionalnych.

W roku 2013 napełnienie składów często przekraczało dostępną ilość miejsc siedzących, choć nie przekraczało maksymalnej pojemności pojazdu. W skrajnych przypadkach ilość pasażerów przekraczała maksymalną ilość miejsc w pociągu, a sytuacje te dotyczyły przede wszystkim relacji bezpośrednio przedłużonych do Poznania. Ekstremalne wartości występują w tych pociągach wyłącznie w piątki i w niedziele, gdzie na stacji w Gorzowie Wlkp. częstokroć wsiada ponad 200 osób, przy istniejącym już zapelnieniu miejsc siedzących na stacji początkowej w Kostrzynie. Choć skrajne wartości występują dwa dni w tygodniu i zawyżają wskaźnik średniego maksymalnego zapelnienia, to w celu zapewnienia komfortu podróżowania w godzinach szczytu przewozowego, należy brać pod uwagę konieczność zwiększenia pojemności składu poprzez łączenie pojazdów w trakcji podwójnej.

Poza skrajnymi przypadkami dotyczącymi relacji w kierunku Krzyża a właściwie Poznania, największą frekwencję notuje się niezmiennie w pociągach dowożących do Gorzowa Wlkp. pomiędzy godziną 7⁰⁰ a 8⁰⁰ rano. Również w tych kursach należy uwzględnić wzmacnianie składów. Najmniejsze zapelnienie mają pociągi uruchamiane w późnych godzinach wieczornych tj. po godzinie 21⁰⁰. Sumaryczny potok podróżnych notowany na odcinku Kostrzyn – Krzyż obrazuje cel codziennych podróży ukierunkowanych na Gorzów Wlkp. z przewagą ilości podróżnych na odcinku Gorzów Wlkp. – Krzyż. Większy udział w przewozach na wschodnim odcinku wynika z funkcjonowania stacji węzłowej w Krzyżu, na której istnieje możliwość kontynuowania podróży pociągami międzywojewódzkimi wyższych kategorii.

Analizując szczegółowe relacje na podstawie wykupionych biletów potwierdzono, że głównym celem codziennych przejazdów jest miasto Gorzów Wlkp. Około 39% przejazdów spośród najbardziej popularnych relacji odbywa się na podstawie biletów okresowych, w tym głównie miesięcznych, co potwierdza iż celem tych podróży są codzienne dojazdy do pracy i szkoły. Drugim istotnym kierunkiem w relacjach bezpośrednich jest Poznań, co wynika z dogodnego połączenia poprzez linię magistralną Poznań - Szczecin. Znaczący udział miasta Poznań wśród najpopularniejszych relacji wynika ze skomunikowań na stacji węzłowej w Krzyżu z pociągami tego samego operatora realizującego przewozy na obszarze sąsiedniego organizatora przewozów. Wynik ten zdecydowanie poprawiają dwie bezpośrednie relacje pociągów Kostrzyn – Poznań – Kostrzyn. Analiza nie uwzględnia przejazdów międzynarodowych, które omówiono w podrozdziale dotyczącym relacji transgranicznych, natomiast należy zwrócić uwagę na łączny udział pasażerów z Kostrzyna i Gorzowa Wlkp. w relacjach do Piły, który wynosił około 26 tys. pasażerów.

Tab.6 – Najczęściej wybierane relacje w obu kierunkach na odcinku Krzyż – Kostrzyn w roku 2012

<i>relacja</i>	<i>pasażerowie w tys.</i>	<i>udział w przejazdach na podstawie biletów okresowych</i>
Kostrzyn - Gorzów Wlkp.	137,2	33,1%
Witnica - Gorzów Wlkp.	94,1	54,5%
Gorzów Wlkp. - Poznań Gł.	84,4	13,1%
Gorzów Wlkp. - Krzyż	77,8	15,4%
Nowe Drezdenko - Gorzów Wlkp.	62,7	43,4%
Nowiny Wielkie - Gorzów Wlkp.	60,1	55,3%
Stare Kurowo - Gorzów Wlkp.	43,1	66,3%
Górki Noteckie - Gorzów Wlkp.	39,4	62,9%
Strzelce Kraj. Wsch. - Gorzów Wlkp.	38,0	69,1%
Kostrzyn - Poznań Gł.	29,0	7,0%
Kostrzyn - Krzyż	26,8	27,1%
Witnica - Kostrzyn	21,1	44,7%
<i>razem</i>	713,8	39,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy struktury biletowej.

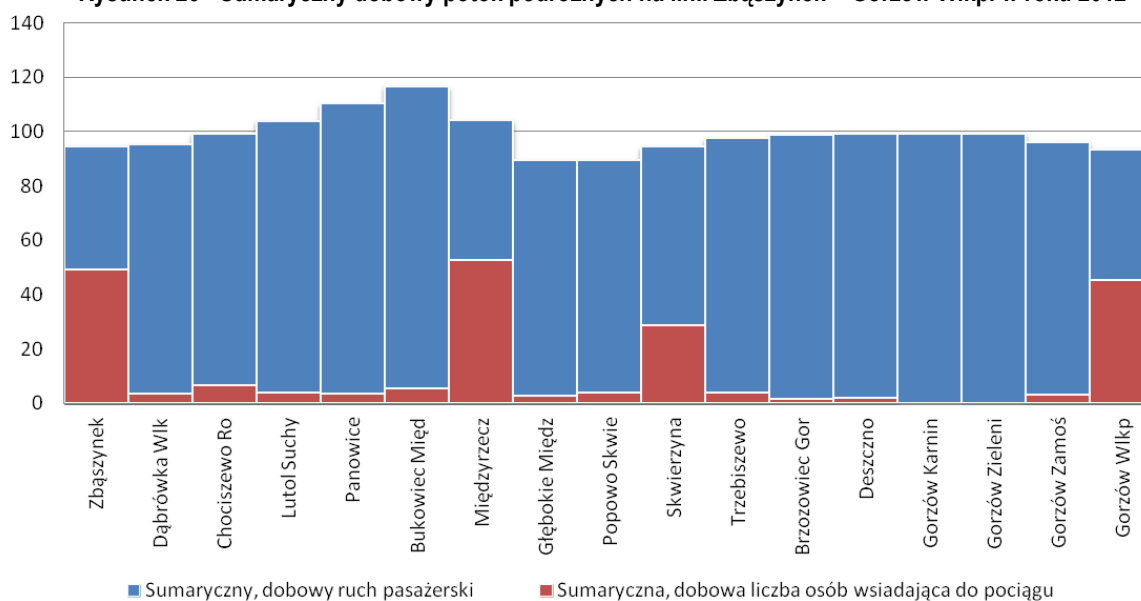
Zbąszynek – Międzyrzecz – Gorzów Wielkopolski

Linia obejmuje głównie przewozy o charakterze lokalnym, choć poprzez skomunikowania w węzłach umożliwia podróż na dalsze odległości z tylko jedną przesiadką. Oferta przewozowa dostępna na tej linii w latach 1995 – 2013 nie przekraczała w dni robocze pięciu par pociągów, przy czym od roku 2000 nastąpił regres tych połączeń związany z ograniczaniem kosztów na liniach obsługiwanych trakcją spalinową. Stopniowe przywracanie połączeń i odbudowa oferty była możliwa dzięki pierwszym zakupom lekkich autobusów szynowych.

Poza małymi miejscowościami, linia obsługuje głównie miasta Międzyrzecz i Skwierzynę, a poprzez węzeł w Zbąszynku ma istotne znaczenie w zapewnieniu połączeń z Poznaniem i Warszawą. Choć bezpośrednie połączenia do Zielonej Góry pojawiały się w poszczególnych edycjach rozkładu jazdy, to zasadniczo odcinek Zbąszynek – Gorzów Wlkp. do końca edycji rozkładu jazdy 2012/2013 funkcjonował autonomicznie. Stworzenie oferty opartej na bezpośrednich połączeniach Gorzów Wlkp.– Zielona Góra było utrudnione z uwagi na ograniczenia układu i stanu infrastruktury.

W analizowanym okresie średnia dobowo liczba podróżnych wynosiła na tej linii około 215 osób, co stanowiło niespełna 3% ogólnej ilości pasażerów pociągów regionalnych w województwie lubuskim.

Rysunek 26 - Sumaryczny dobowy potok podróżnych na linii Zbąszynek – Gorzów Wlkp. w roku 2012



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań frekwencji w pociągach regionalnych.

Należy mieć na uwadze, że przewozy pasażerskie na tej linii były pod koniec lat 90. stopniowo wygaszane i w efekcie całkowicie zawieszono w roku 2001. Reaktywacja przewozów odbyła się dopiero z inicjatywy samorządu wojewódzkiego, który zakupił pierwszy autobus szynowy i skierował go w roku 2002 do obsługi tej trasy. Relatywnie niski potok pasażerów uzasadniał stosowanie taboru o najmniejszej pojemności, tj. jednoczłonowych autobusów szynowych o liczbie miejsc siedzących 44 i łącznej liczbie miejsc nieprzekraczającej 100 osób. Stopniowa odbudowa oferty przewozowej przez organizatora pozwoliła na stopniowe odzyskanie pasażerów. Drastyczny spadek podróżnych nastąpił ponownie w latach 2010-2011 i był bezpośrednio spowodowany przedłużającymi się pracami remontowo-modernizacyjnymi, które prowadzono wówczas prawie na całej linii. Praktycznie w całym okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy ruch pociągów był zawieszony. Długotrwałe

stosowanie zastępczej komunikacji autobusowej na trasie, gdzie istniały już regularne kursy przewoźników komercyjnych, skutecznie zniechęciło stałych pasażerów do korzystania z połączeń kolejowych. Przywrócenie regularnych kursów w roku 2012 i utrzymanie oferty w postaci czterech par pociągów w dni robocze i dwóch w dni wolne od pracy spowodowało powolny powrót pasażerów do transportu kolejowego.

Analiza sytuacji rynkowej przeprowadzona dla całej linii wykazuje nasycenie regularnych kursów w transporcie drogowym. Na początku 2014 roku dwóch przewoźników drogowych oferowało w dni robocze 18 regularnych kursów relacji Międzyrzecz – Gorzów Wlkp., co świadczy o dużym potencjale przewozowym pomiędzy tymi miastami. Uwzględniając kursy przelotowe, komunikacja na tym odcinku jest bardzo dobra i zapewnia dojazdy do obu miast w porannym i popołudniowym szczycie przewozowym. Z uwagi na sporą ilość komercyjnych kursów autobusowych w roku 2013 zdecydowano o dodatkowej promocji transportu kolejowego na tej trasie w formie wprowadzenia taryfy lokalnej.

Skrajnie odmienna sytuacja występuje na pozostałym odcinku poddanym analizie, gdyż w relacji Międzyrzecz – Zbąszynek uruchamiane są tylko dwa kursy autobusowe, co wynika głównie z przebiegu drogi, która prowadzi do Świebodzina. Na tym odcinku kolej ma zdecydowaną przewagę, która nawet przy ograniczonej ofercie umożliwia pozyskanie pasażerów. Analizując istniejące w 2012 potoki pasażerskie na tej linii stwierdzono, że największą ilość podróży odprawianych jest ze stacji Międzyrzecz (24%), Zbąszynek (23%), Gorzów Wlkp. (21%) i Skwierzyna (13%). Uwagę zwraca wspomniany, zwiększony udział w przewozach na odcinku Zbąszynek – Międzyrzecz, co potwierdzają również wyniki analizy sprzedaży biletów w najpopularniejszych relacjach.

Tab. 7 - Najczęściej wybierane relacje w obu kierunkach na linii Zbąszynek – Gorzów Wlkp. w roku 2012

<i>relacja</i>	<i>pasażerowie w tys.</i>	<i>Udział w przejazdach na podstawie biletów okresowych</i>
Skwierzyna - Gorzów Wlkp.	8,9	26,6%
Zbąszynek - Międzyrzecz	7,7	28,1%
Międzyrzecz - Gorzów Wlkp.	6,5	22,9%
Międzyrzecz - Poznań Gł.	6,1	4,6%
Zbąszynek - Gorzów Wlkp.	5,7	25,5%
Skwierzyna - Międzyrzecz	2,5	12,5%
Chociszewo Rogoziniec - Międzyrzecz	2,3	69,6%
Bukowiec Międzyrzecki - Międzyrzecz	2,3	26,0%
Panowice - Międzyrzecz	2,0	14,5%
Zbąszynek - Chociszewo Rogoziniec	1,7	45,2%
Skwierzyna - Poznań Gł.	1,7	1,6%
<i>razem</i>	47,6	24,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy struktury biletowej

Pomimo istnienia alternatywnych połączeń autobusowych, kolej ma nadal swój udział w przewozach w relacji Międzyrzecz – Gorzów Wlkp. Ponadto stwierdzono zapotrzebowanie na przejazdy międzywojewódzkie z Międzyrzecza i Skwierzyny, dla których węzłem przesiadkowym jest Zbąszynek. Średnio 24% przejazdów w wyżej wymienionych relacjach odbywa się na podstawie biletów okresowych. Największe wartości notuje się na odcinkach Chociszewo Rogoziniec - Międzyrzecz (blisko 70%) oraz Zbąszynek - Chociszewo Rogoziniec (ponad 42%). Wysoki wskaźnik przejazdów na podstawie biletów okresowych wynika z lokalizacji Zespołu Szkół Leśnych w Rogozińcu.

Rzepin – Sulęcín – Międzyrzecz

Linia łączy ze sobą dwa miasta powiatowe – Międzyrzecz (ok. 18,6 tys. mieszk.) i Sulęcín (ok. 10 tys. mieszk.) oraz dwa mniejsze miasta na terenie powiatu słubickiego – Ośno Lubuskie (3,8 tys. mieszk.) i Rzepin (ok. 6,7 tys. mieszk.). W samym Rzepinie znajduje się węzeł kolejowy na skrzyżowaniu dwóch linii magistralnych, umożliwiający skomunikowania z pociągami w kierunku Szczecina, Zielonej Góry, Frankfurtu (Oder) i Zbąszynka. Natomiast stacja węzłowa w Międzyrzeczu tworzy powiązanie z linią Zbąszynek – Gorzów Wlkp. Od początku istnienia linii do roku 1995 kursowały po niej pociągi wyłącznie w lokalnych relacjach. W ostatnim okresie kursowania składy pociągów zestawiane były z lokomotywy spalinowej i wagonów, które kursowały relacjach Międzyrzecz – Rzepin – Międzyrzecz i Rzepin – Sulęcín – Rzepin. Po zawieszeniu połączeń kolejowych przez kilka lat uruchamiano jeszcze zastępczą komunikację autobusową, którą formalnie odwołano w roku 2000.

Po ponad dziesięciu latach przerwy, na wniosek samorządów lokalnych w rozkładzie jazdy edycji 2007/2008 uruchomiono dwie pary pociągów regionalnych w relacji Rzepin – Międzyrzecz – Rzepin obsługiwanych wahadłowo jednym autobusem szynowym. Rozkład jazdy uzgodniono z zainteresowanymi samorządami, przy czym prowadzone w tej sprawie konsultacje wykazały skrajnie różne koncepcje w sprawie podstawowego kierunku obsługi potoku pasażerskiego. Ostatecznie zdecydowano o uruchamianiu porannych kursów w kierunku Międzyrzecza.

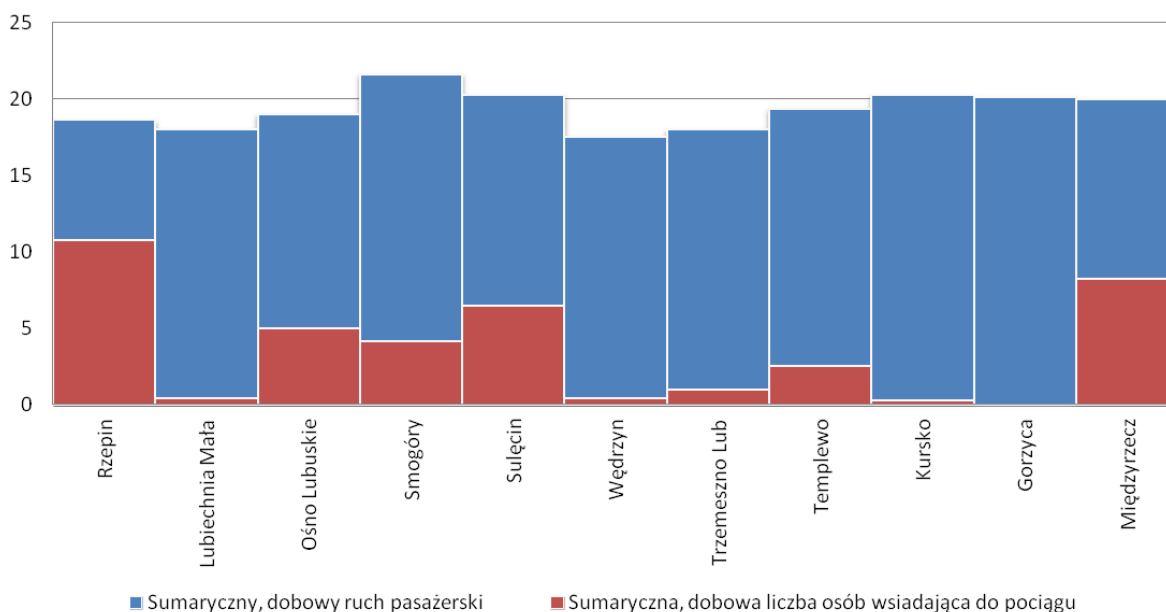
Pomimo potencjalnie dużego zainteresowania, wyrażanego w formie podpisów popierających reaktywację tego połączenia, w rzeczywistości z pasażerskich przewozów kolejowych na linii komunikacyjnej Rzepin – Międzyrzecz korzystało stosunkowo niewiele osób. Pomiarzy frekwencji wykonywane w poszczególnych latach wykazywały, iż średnio w dobie z każdego pociągu na tej trasie korzystało w najlepszym przypadku nie więcej niż 20 - 40 osób. Większość stanowiły lokalne podróże, w tym głównie pomiędzy Sulęcínem a Ośnem Lubuskim, które są oddalone od siebie o 17 km. W miarę możliwości pociągi były komunikowane w Rzepinie z pociągami w kierunku Poznania, Szczecina i Zielonej Góry, co jednak nie wpłynęło istotnie na wzrost ilości podróźnych.

Początkowa liczba pasażerów zaczęła stopniowo maleć, a spadek frekwencji wiąże się z niedogodnościami jakie sprawiało wyłączanie z eksploatacji jedyne go autobusu szynowego kursującego na tej trasie. Przeznaczenie tylko jednego pojazdu do całorocznej obsługi tej linii od samego początku uruchomienia przewozów wiązało się z ryzykiem odwoływania kursów z przyczyn technicznych. Niestety, zapewnienie przewozu zastępczego w postaci autobusu drogowego, choć było zgodne z prawem przewozowym, w żaden sposób nie spełniało oczekiwań podróźnych. Choć wiele takich sytuacji spowodowanych było zdarzeniami niezależnymi od przewoźnika, a np. od zarządcy infrastruktury, to dla potencjalnego pasażera faktyczna przyczyna była nieistotna.

W roku 2012 z powodu pogarszającego się wyniku ekonomicznego, ograniczono ilość pociągów wyłącznie do kursów uruchamianych w dni wolne od pracy. Ofertę przewozową ukierunkowano wówczas głównie na obsługę ruchu turystycznego oraz uzupełnienie istniejącej luki w transporcie autobusowym, gdyż przewoźnicy komercyjni nastawieni są głównie na lokalny ruch w dni robocze. Przy dwóch parach pociągów kursujących w dni wolne, tj. soboty, niedziele i święta, średnia dobową liczbą podróźnych na tej linii wynosiła około 35 osób, co stanowi zaledwie 0,1% liczby podróźnych w stosunku

do pozostałych linii na obszarze objętym Planem transportowym. Analiza sumarycznego potoku podróżnych wykazuje, iż najwięcej podróżnych było odprawianych ze stacji Rzepin (27%), Międzyrzecz (21%), Sulęcín (17%) oraz Ośno Lubuskie (13%), co wynika z naturalnego potencjału jaki mają najważniejsze ośrodki miejskie znajdujące się przy tej linii. Tym niemniej, ilość osób wsiadających na każdej z tych stacji nie przekraczała w ostatnim czasie dziesięciu osób na dobę. Na pozostałych przystankach podróźni wsiadali sporadycznie.

Rysunek 27 - Sumaryczny dobowy potok podróżnych na linii Rzepin – Międzyrzecz w roku 2012



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań frekwencji w pociągach regionalnych.

Najbardziej popularne trasy przejazdu obejmowały wyłącznie lokalne podróże pomiędzy miastami na tej linii, a także krótkie przejazdy w relacjach Templewo – Międzyrzecz (15 km), Lubiechnia Mała – Rzepin (6km) i Smogóry – Sulęcín (9 km).

Ograniczenie oferty do kursów weekendowych nie spowodowało poprawy rentowności tego połączenia, choć oczywiście zredukowano koszty wynikające ze zmniejszenia pracy eksploatacyjnej. Z uwagi na kursowanie pociągów tylko przez 2 dni w tygodniu, zainteresowanie przejazdami było jednak niewielkie. Oferta przejazdów w dni wolne, bez żadnych lokalnych działań promocyjnych, chociażby w zakresie propagowania atrakcji turystycznych możliwych do zwiedzenia na tej trasie, nie przyciągnęła zbyt wielu turystów. Kontynuowanie przewozów w tej formie, przy ograniczonych środkach organizatora nie było już w żaden sposób uzasadnione.

Podczas analizy sytuacji rynkowej przeprowadzonej w styczniu 2014 roku stwierdzono dostępność do publicznego transportu zbiorowego wszystkich miejscowości położonych wzdłuż linii kolejowej. Ośno Lubuskie i Sulęcín są w dni robocze dobrze skomunikowane z Gorzowem Wlkp. i siedzibą powiatu w Słubicach. Większość połączeń autobusowych funkcjonuje jednak wyłącznie w dni nauki szkolnej, co ogranicza dostępność do publicznego transportu w dni wolne od pracy, ferie i wakacje. Kurs pospieszny ze Słubic do Poznania przebiega trasą przez Ośno Lubuskie, Sulęcín, Wędrzyn, Trzemeszno Lubuskie, Templewo, a więc przez prawie wszystkie miejscowości zlokalizowane wzdłuż linii kolejowej.

Frankfurt (Oder) – Rzepin – Zbąszynek

Regionalne generatory ruchu, na tej międzynarodowej linii magistralnej, tworzą powiatowe miasta Świebodzin (21,1 tys. mieszkańców) i Słubice (18,1 tys. mieszkańców). Potencjał mniejszych miast, jak Rzepin i Zbąszynek zwiększają znajdujące się na ich terenie stacje węzłowe, z których istnieje możliwość kontynuowania podróży w co najmniej trzech kierunkach. Ponadto, w rejonie Zbąszynka usytuowany jest jeden z największych zakładów produkcyjnych w regionie zatrudniający łącznie około 3 tys. pracowników. Choć wg informacji tego pracodawcy większość pracowników pochodzi ze Zbąszynka, Zbąszynia i Babimostu to część z nich dojeżdża również ze Świebodzina i Szczańca. Można zakładać, że dostosowanie rozkładu jazdy pociągów do systemu zmianowego tych zakładów zwiększyłoby potencjalne możliwości wygenerowania dodatkowego ruchu. W badanym okresie oferta przewozowa dostosowana była do obsługi potoków szkolnych i pracowniczych w Świebodzinie i Zbąszynku w systemie jednozmianowym.

Istotny udział w obsłudze ruchu regionalnego na tej linii miały przez szereg lat pociągi międzynarodowe relacji Poznań – Zbąszynek – Frankfurt (Oder), które kursując jako osobowe zatrzymywały się na każdej stacji pośredniej. Stopniowa rezygnacja z uruchamiania tych pociągów przez organizatora przewozów międzynarodowych, którym jest minister właściwy ds. transportu, spowodowała zaburzenie tego układu i w końcowym efekcie ograniczyła ofertę regionalną na tej linii do strictly lokalnych połączeń. Bez wątplenia wpłynęło to na spadek ogólnej frekwencji w pociągach uruchamianych obecnie tylko w relacjach Rzepin – Zbąszynek, gdyż zmniejszył się udział podróżnych jadących tranzytem. Przewozy międzynarodowe na tej trasie obsługiwane są obecnie wyłącznie pociągami kategorii Euro City, głównie w relacjach Warszawa – Berlin. Na terenie województwa lubuskiego postoje tych pociągów wyznaczone są na stacjach w Zbąszynku, Rzepinie i Świebodzinie. Pociągi tej kategorii, z uwagi na komercyjne ceny biletów, nie stanowią jednak oferty w ruchu regionalnym o charakterze użyteczności publicznej. Poza tym, otwarty w roku 2002 przystanek kolejowy w Słubicach nie jest wykorzystywany do zatrzymywania się pociągów wyższych kategorii.

Według wyjaśnień organizatora przewozów międzynarodowych (ministra właściwego do spraw transportu), limit środków przeznaczonych w budżecie państwa na dofinansowanie kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych uniemożliwił dalsze finansowanie pociągów osobowych do stacji Frankfurt (Oder), zaś kwestią priorytetową jest dla ministra zapewnienie funkcjonowania przewozów międzywojewódzkich³⁸. Pociągi relacji Poznań Główny – Frankfurt (Oder) zdaniem ministerstwa pełniły w dużej mierze funkcję przewozów lokalnych, co skłoniło organ do podjęcia decyzji o rezygnacji z dofinansowania m.in. tego połączenia. W celu uzupełnienia powstałej luki w siatce połączeń osobowych, w ramach organizacji na szczeblu wojewódzkim uruchomiono w to miejsce pociąg regionalny. Poniższe zestawienie obrazuje, jak w latach 2012 – 2013 utrzymana została łączna ilość pociągów osobowych pomiędzy Rzepinem a Zbąszynkiem.

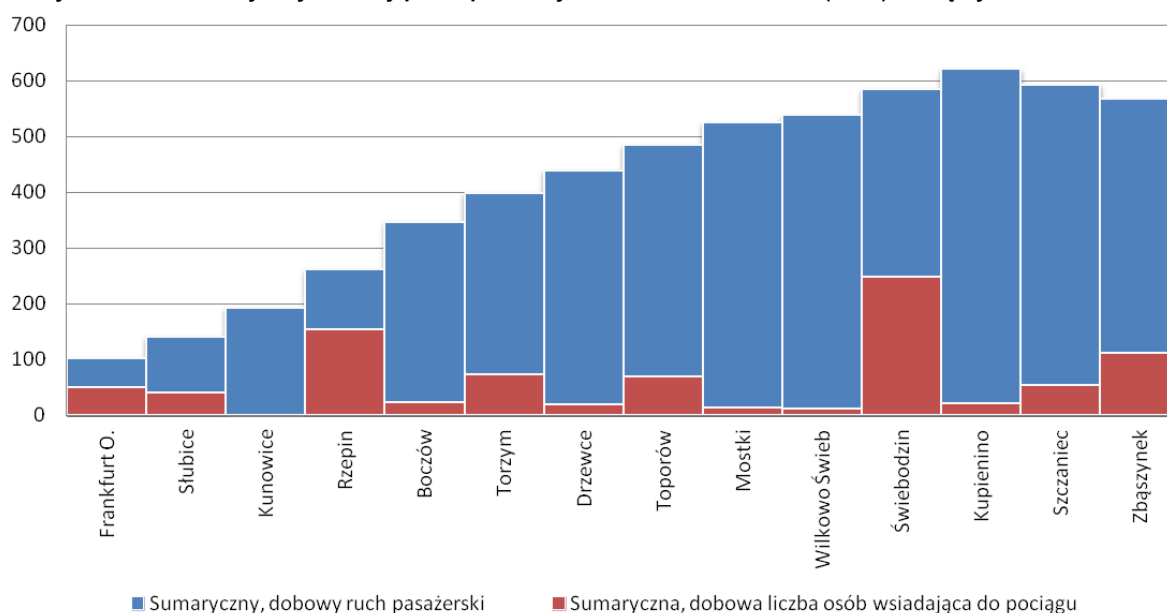
Tab. 8 – ilość par pociągów osobowych na odcinku Zbąszynek – Rzepin w latach 2008 – 2013

Relacja pociągu	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Frankfurt (Oder) - Poznań	2	1	1	2	1	0
Rzepin – Zbąszynek	3	3	3	3	4	5
Frankfurt (Oder) – Zbąszynek	0	1	1	0	0	0
Łączna ilość pociągów na odcinku Rzepin - Zbąszynek	5	5	5	5	5	5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy rozkładów jazdy.

Średnia dobowa liczba pasażerów w pociągach osobowych wynosiła w analizowanym okresie około 900 osób, co stanowiło około 10% wszystkich podróży pociągów regionalnych na terenie województwa lubuskiego. Taka ilość osób korzystała codziennie z pięciu par pociągów na odcinku Rzepin – Zbąszynek, z których jedna para uruchamiana była tylko w dni nauki szkolnej. W celu usystematyzowania wyników uwzględniono również pasażerów dwóch par pociągów kursujących w 2012 roku na odcinku Frankfurt (Oder) – Rzepin w relacjach do Zielonej Góry. Ujęcie tych pociągów nie wpływa jednak znacząco na uzyskany obraz potoku pasażerskiego na tym odcinku linii kolejowej. Analizując potok pasażerski na odcinku Frankfurt (Oder) – Zbąszynek stwierdzono, że największą liczbę podróży odprawia się ze stacji Świebodzin (27%), Rzepin (17%) i Zbąszynek (14%). Sumaryczny dobowy ruch pasażerski wyraźnie wzrasta w kierunku Świebodzina.

Rysunek 28 - Sumaryczny dobowy potok podróży na odcinku Frankfurt (Oder) – Zbąszynek w roku 2012



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań frekwencji w pociągach regionalnych.

Dodatkowym czynnikiem mogącym wpływać na spadek przewozów była zmiana operatora publicznego transportu zbiorowego na odcinku Poznań – Zbąszynek, co wiązało się z ograniczeniem możliwości tworzenia relacji bezpośrednich. W edycji rozkładu jazdy 2012/2013 całość przewozów powierzono podmiotowi wewnętrznemu Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. podczas gdy na odcinku w kierunku Rzepina operatorem pozostały Przewozy Regionalne sp. z o.o. Istotnym udogodnieniem dla podróżnych jest jednak wzajemne honorowanie biletów. W przypadku przejazdu częściowo pociągiem osobowym uruchamianym przez spółkę Przewozy Regionalne i uruchamianym przez Koleje Wielkopolskie lub odwrotnie, opłatę za przejazd ustala się za łączną odległość taryfową całej drogi, na której odbywa się przewóz, z zastosowaniem taryfy przewozowej spółki Przewozy Regionalne. W związku z tym, mimo korzystania z usług dwóch operatorów, ceny biletów na całej trasie pozostają takie jak w przypadku korzystania z usług jednego przewoźnika. Widoczna dysproporcja pomiędzy ilością połączeń uruchamianych na odcinku Rzepin – Zbąszynek, a Zbąszynek – Poznań wynika z różnicy potencjałów jakie tworzy aglomeracja poznańska, a który może wygenerować łącznie miasto Świebodzin i węzeł w Zbąszynku na terenie województwa lubuskiego.

Najczęściej wybierane przez podróżnych relacje obejmują w większości lokalne przejazdy do Świebodzina, a także przejazdy do Poznania, co jest istotną informacją o istniejącym potencjale w aspekcie ograniczonych połączeń bezpośrednich. Spośród najczęściej wybieranych relacji, około 39% przejazdów odbywa się na podstawie biletów okresowych, w tym miesięcznych. Głównym kierunkiem ciężenia tych przewozów jest Świebodzin, który jest siedzibą powiatu.

Tab. 9 – Najczęściej wybierane relacje w obu kierunkach na odcinku Frankfurt (Oder) – Zbąszynek w roku 2012

<i>relacja</i>	<i>pasażerowie w tys.</i>	<i>udział w przejazdach na podstawie biletów okresowych</i>
Zbąszynek - Świebodzin	32,5	52,2%
Świebodzin - Poznań Gł.	31,5	5,3%
Toporów - Świebodzin	28,2	55,5%
Szczaniec - Świebodzin	22,8	52,6%
Rzepin - Poznań Gł.	19,1	12,0%
Torzym - Świebodzin	17,0	68,8%
Torzym - Poznań Gł.	8,3	0,3%
Kupienino - Świebodzin	7,4	34,3%
Boczków - Świebodzin	6,4	72,7%
Rzepin - Świebodzin	5,1	39,5%
Zbąszynek - Rzepin	4,5	48,1%
Szczaniec - Zbąszynek	4,3	56,7%
Świebodzin - Poznań Górczyn	3,5	8,8%
Drzewce - Świebodzin	3,5	49,8%
Mostki - Świebodzin	3,1	22,5%
<i>razem</i>	197,2	39,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy struktury biletowej.

Lokalizacja Świebodzina na międzynarodowej magistrali E20, w pobliżu węzła autostrady A2 z drogą ekspresową S3, sprzyja tworzeniu powiązań komunikacyjnych oraz integracji transportu drogowego z kolejowym. Bliskość infrastruktury dworca autobusowego z dworcem kolejowym sprawiła, że już w Planie krajowym wskazano Świebodzin jako potencjalne miejsce tworzenia zintegrowanego węzła przesiadkowego. Czas przejazdu samochodem osobowym pomiędzy Zieloną Górą, a Świebodzinem wynosi około 35 minut, natomiast do Gorzowa Wlkp. około 45 minut, choć po oddaniu całego odcinka trasy S3 czas ten ulegnie skróceniu. Taki układ komunikacyjny sprzyja zorganizowaniu punktu „Park & Ride” w Świebodzinie, skąd można kontynuować podróż pociągami kategorii Euro City w kierunku Berlina i Warszawy.

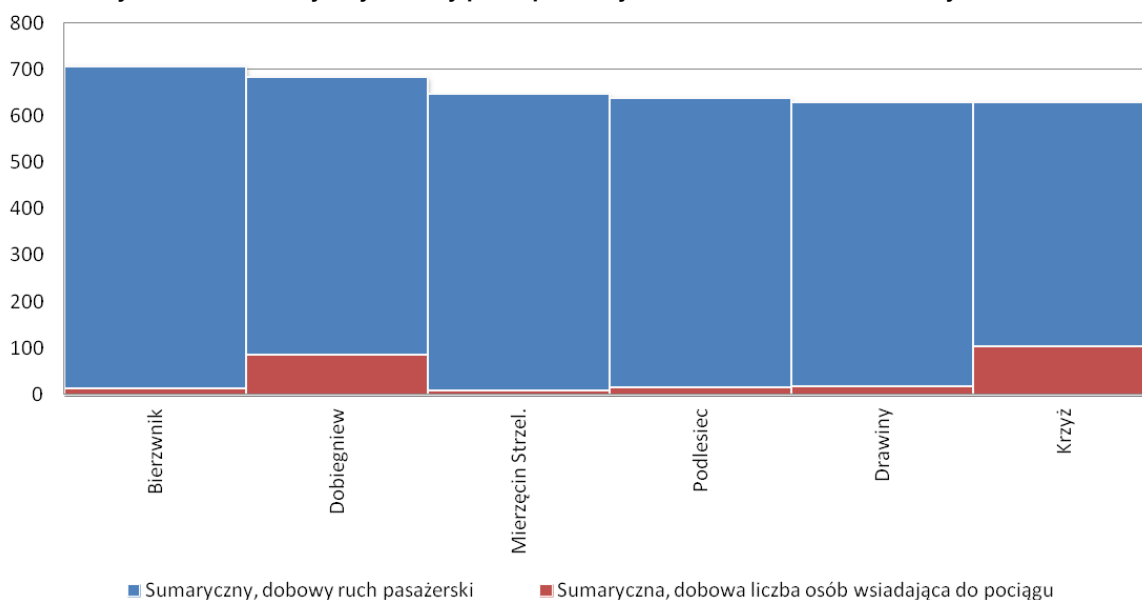
Najwięcej połączeń w ramach publicznego transportu drogowego realizowana jest ze Świebodzina do Zielonej Góry przez Sulechów i Gorzowa Wlkp. przez Międzyrzecz i Skwierzynę. Pozostałe kursy, z reguły 2 w dobie, realizowane są do mniejszych miejscowości, z których najlepiej skomunikowany jest Łągów. Nerozwiązanym problemem jest natomiast brak międzynarodowych połączeń bezpośrednich o charakterze użyteczności publicznej w relacji Frankfurt (Oder) – Słubice – Rzepin – Zbąszynek – Poznań. Istniejące połączenia przewoźnika PKP Intercity nie stanowią oferty istotnej dla obsługi potoków studenckich oraz osób dojeżdżających do pracy w Poznaniu. Dostępność Słubic do połączeń kolejowych zwiększa oferta przewoźników drogowych w postaci kursów do Rzepina oraz Frankfurtu nad Odrą, która powinna zostać skoordynowana z odjazdami pociągów.

Choszczno – Dobiegniew – Krzyż

Analizowany odcinek stanowi fragment magistrali kolejowej Poznań – Szczecin przechodzącej przez trzy województwa: wielkopolskie, lubuskie i zachodniopomorskie. Międzywojewódzki przebieg sprawiał, że organizatorem dla wszystkich pociągów na tej trasie był do roku 2008 minister właściwy ds. transportu. Decyzja o rezygnacji z dotowania tych połączeń z budżetu państwa obciążyła w 2009 roku budżety samorządów wojewódzkich, które zdecydowały się utrzymać istniejące połączenia na tej trasie. Z uwagi na fakt, że zarówno początek, jak i koniec tej linii znajduje się poza granicami województwa lubuskiego, rola Organizatora ograniczała się w latach 2009 – 2011 jedynie do partycypowania w kosztach wynikających z kursowania pociągów osobowych na odcinku w granicach województwa lubuskiego. Brak realnego wpływu na kształtowanie oferty przewozowej na tym odcinku, która jest uzależniona od godzin uruchamiania pociągów z terenu sąsiednich województw oraz obciążenie finansowaniem przewozów transgranicznych doprowadziło do wyłączenia z umowy z operatorem w 2012 roku pociągów jadących tranzytem przez województwo lubuskie.

Przeprowadzona analiza ilości podróżnych korzystających codziennie z tego odcinka objęła 6 par pociągów osobowych kursujących w dni robocze i 4 pary kursujące w dni wolne (soboty, niedziele i święta). Średnia dobowo liczba podróżnych odprawionych na terenie województwa lubuskiego wynosi około 130 osób, tj. niecałe 2% liczby podróżnych korzystających z pociągów regionalnych na terenie województwa lubuskiego, w tym najwięcej na stacji Dobiegniew (około 70%). Średnia dobowo liczba osób odbywająca podróż na przedmiotowym odcinku wynosi ponad 650 osób, co potwierdza, że około 80% łącznej ilości pasażerów odbywa podróż tranzytem przez teren województwa lubuskiego.

Rysunek 29 - Sumaryczny dobowy potok podróżnych na odcinku Bierzwik – Krzyż w roku 2012



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań frekwencji w pociągach regionalnych.

Największym generatorem ruchu podróżnych jest stacja Dobiegniew skąd realizowane są przejazdy w relacjach do Szczecina, Poznania, Choszczna oraz Stargardu Szczecińskiego. Przy przejazdach do pracy i szkoły na podstawie biletów okresowych, w tym miesięcznych, najczęściej wybieranym kierunkiem są miasta w województwie zachodniopomorskim w tym Stargard Szczeciński (blisko 55%)

i Choszczno (około 51%). Dużą popularnością cieszy się również lokalna relacja Drawiny – Krzyż (68% podróży), co wynika z korzystniejszego połączenia kolejną w stosunku do układu dróg publicznych i braku alternatywnych połączeń.

Tab. 10 – Najczęściej wybierane relacje w obu kierunkach na odcinku Bierzwnik – Krzyż w roku 2012

<i>relacja</i>	<i>pasażerowie w tys.</i>	<i>udział w przejazdach na podstawie biletów okresowych</i>
Dobiegniew - Szczecin Gł.	17,5	8,1%
Dobiegniew - Poznań Gł.	10,5	3,2%
Dobiegniew - Choszczno	10,1	51,3%
Dobiegniew - Stargard Szcz.	5,2	54,8%
Drawiny - Krzyż	4,9	68,0%
Dobiegniew - Krzyż	3,8	52,4%
Dobiegniew - Bierzwnik	2,4	41,4%
Dobiegniew - Podlesiec	2,3	27,8%
<i>razem</i>	56,8	29,5%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy struktury biletowej.

Analiza istniejących połączeń kolejowych wykazuje bardzo dobrą dostępność do tego rodzaju transportu dla miasta Dobiegniew. W rozkładzie jazdy edycji 2013/2014 na stacji Dobiegniew oprócz pociągów osobowych zaplanowano postój większości pociągów międzywojewódzkich kategorii pospiesznej oraz Inter City. W kierunkach Poznania i Szczecina istnieje 19 połączeń bezpośrednich z czasem przejazdu wynoszącym około 1h 30 min do Poznania i ok. 1h 15 min do Szczecina. Drogą krajową nr 22 umożliwiającą szybki dojazd komunikacją indywidualną z Gorzowa Wlkp. i Strzelec Krajeńskich wskazuje na potencjalne usytuowanie w Dobiegniewie węzła przesiadkowego typu „Park & Ride”. Połączenia regularne z Dobiegniewa, realizowane transportem drogowym, obejmują trzy kursy do Gorzowa Wlkp. przez Strzelce Krajeńskie, w tym jedno międzywojewódzkie z Wałcza oraz lokalne kursy o zasięgu powiatowym.

W gorszej sytuacji komunikacyjnej są pozostałe trzy miejscowości leżące wzdłuż tej linii na fragmencie biegnącym po terenie województwa lubuskiego tj. Mierzęcín (350 mieszk.), Drawiny (460 mieszk.) i Sarbinowo (ok. 100 mieszk.) ze stacją kolejową we wsi Podlesiec. Miejscowości te są połączone ze sobą drogą wojewódzką nr 164 oraz nr 161, po których nie prowadzi się regularnych przewozów autobusowych. Jedynym środkiem transportu dla tych miejscowości są pociągi osobowe.

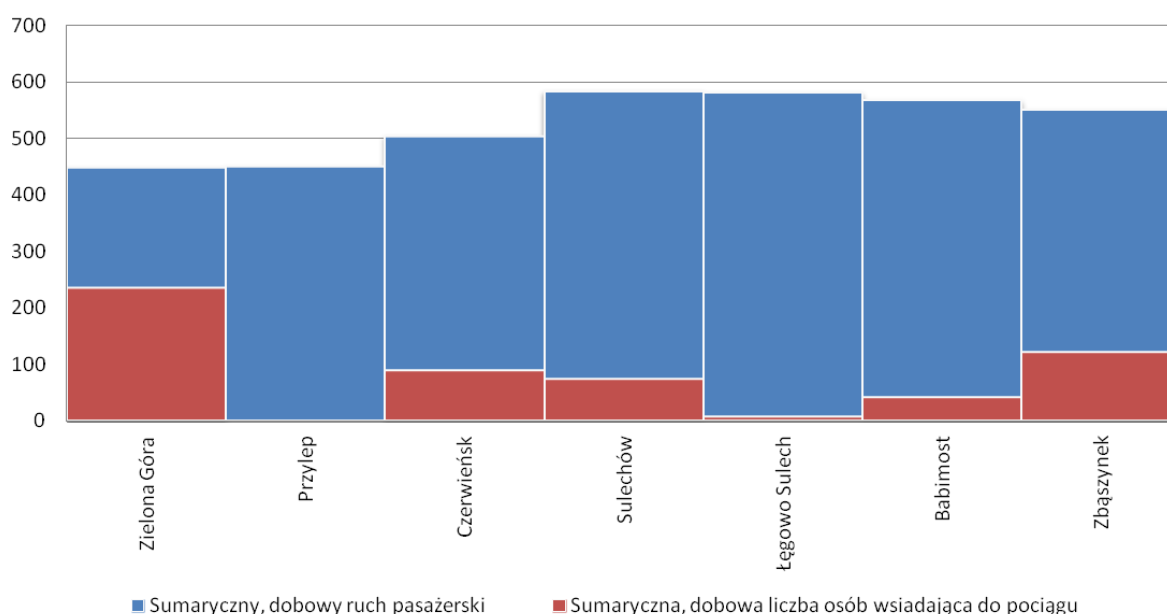
W roku 2011 połączenia osobowe na tej trasie objęte zostały projektem dotyczącym wymiany taboru kolejowego wykorzystywanego dotąd do obsługi przewozów pasażerskich. Projekt realizowany jest wspólnie przez województwo zachodniopomorskie i lubuskie, a jego produktem będzie wprowadzenie nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych jeżdżących w relacji Szczecin Gł. – Poznań Gł. Pojazdy będą rozwijać prędkość do 160km/h, co po kompleksowej modernizacji tej linii magistralnej wpłynie na skrócenie czasu przejazdu oraz poprawę komfortu podróżowania.

Zielona Góra – Sulechów – Zbąszynek

Analizowany odcinek w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2012/2013 obejmował kursowanie pociągów regionalnych do Zbąszynka oraz w relacjach wydłużonych bezpośrednio do Poznania. Wszystkie pociągi do 9 czerwca 2012 roku kursowały przez stację węzłową w Czerwieńsku, na której zachodziła konieczność zmiany kierunku jazdy. Po oddaniu do eksploatacji łącznicy kolejowej, umożliwiającej bezpośredni przejazd z Zielonej Góry do Zbąszynka, pociągi w relacji do Poznania zostały skierowane z pominięciem stacji Czerwieńsk. Do końca obowiązywania rozkładu jazdy 2012/2013 lokalne relacje Zbąszynek – Zielona Góra – Zbąszynek nadal zjeżdżały do Czerwieńska, natomiast w kolejnej edycji rocznego rozkładu jazdy pozostawiono jedną parę pociągów umożliwiających dojazd i powrót do Czerwieńska od strony Zbąszynka. Pozostałe pociągi kursowały w relacjach do Poznania i Gorzowa Wlkp. Po wdrożeniu nowej oferty pojawiły się postulaty pasażerów pracujących w Czerwieńsku w trybie 12 godzinnym (od 7⁰⁰ do 19⁰⁰), które dotyczyły ponownego skierowania przez Czerwieńsk wieczornego kursu.

Średnia, dobowo liczbą pasażerów odbywających podróż na tej linii wynosiła około 570 osób, co stanowiło nieco ponad 7% ogółu podróżnych. Największa liczba podróżnych odprawiana jest ze stacji Zielona Góra (41%), Zbąszynek (21%), Czerwieńsk (17%) i Sulechów (13%).

Rysunek 30 - Sumaryczny potok podróżnych na odcinku Zielona Góra – Zbąszynek w roku 2012



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań frekwencji w pociągach regionalnych

Wśród najpopularniejszych relacji największą liczbę przejazdów na podstawie biletów okresowych, w tym miesięcznych, obserwuje się w relacji tam i z powrotem na trasach Czerwieńsk – Sulechów (około 75%), Czerwieńsk - Zbąszynek (około 57%). Są to w głównej mierze przejazdy pracowników spółek kolejowych zlokalizowanych na terenie Czerwieńska. Około połowy przejazdów na podstawie biletów okresowych notuje się na trasach Sulechów - Babimost, Zielona Góra - Babimost (około 55%), a także w relacji Zielona Góra - Czerwieńsk (48%). Wobec stwierzonego istotnego udziału pasażerów w codziennych relacjach do Czerwieńska, należy mieć ten potok na uwadze przy trasowaniu pociągów. Choć większość podróżnych stanowią pracownicy kolei, posiadający duże zniżki na przejazd, to

w ogólnym rozrachunku wpływy z biletów nie powinny być umniejszone z uwagi na pokrywanie tej różnicy przez pracodawcę. Spory udział w przejazdach do Poznania ze stacji Czerwieńsk i Sulechów, wynika z faktu rozpoczynania i kończenia podróży na tych stacjach przez mieszkańców Zielonej Góry i okolic, którzy oszczędzali w ten sposób czas przejazdu i postoju pociągu związany ze zmianą kierunku jazdy. Pozostały odcinek do Zielonej Góry pokonywany był indywidualnym środkiem transportu. Czas przejazdu pociągu osobowego pomiędzy Sulechowem a Zieloną Górą przed otwarciem łącznicy i podniesieniem prędkości szlakowej wynosił 55 minut, natomiast samochód osobowy pokonywał tą trasę w przeciągu 24 minut.

Tab. 11 – Najczęściej wybierane relacje w obu kierunkach na odcinku Zielona Góra – Zbąszynek w roku 2012

<i>relacja</i>	<i>pasażerowie w tys.</i>	<i>udział w przejazdach na podstawie biletów okresowych</i>
Zielona Góra - Poznań Gł.	82,7	15,0%
Zielona Góra - Zbąszynek	25,7	43,0%
Sulechów - Poznań Gł.	11,6	5,0%
Czerwieńsk - Sulechów	7,7	75,3%
Zielona Góra - Babimost	5,0	54,6%
Czerwieńsk - Poznań Gł.	4,5	11,5%
Zielona Góra - Zbąszyń	3,9	31,9%
Zbąszynek - Sulechów	3,6	42,6%
Babimost - Zbąszynek	3,5	41,5%
Babimost - Poznań Gł.	3,5	13,4%
Zielona Góra - Czerwieńsk	2,8	48,1%
Zielona Góra - Warszawa Centr.	2,4	0,0%
Sulechów - Babimost	2,3	55,3%
Czerwieńsk - Zbąszynek	1,8	57,2%
<i>razem</i>	160,9	25,7%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy struktury biletowej

Uwagę zwraca brak przejazdów na trasie Zielona Góra – Sulechów, co wynikało ze wspomnianego niekorzystnego czasu przejazdu, przebiegu trasy oraz ubogiej w stosunku do przewoźników drogowych oferty. O potencjale połączeń w tej relacji świadczy jednak ilość kursów przewoźników komercyjnych w ilości przekraczającej 90 kursów na dobę. Na niekorzyść kolei wpływa ponadto peryferyjne usytuowanie dworca kolejowego w Sulechowie, gdzie lokalizacja dworca autobusowego znajduje się w centrum miasta. Ta bariera powinna zostać zniwelowana poprzez skomunikowanie dworców wewnątrz miasta.

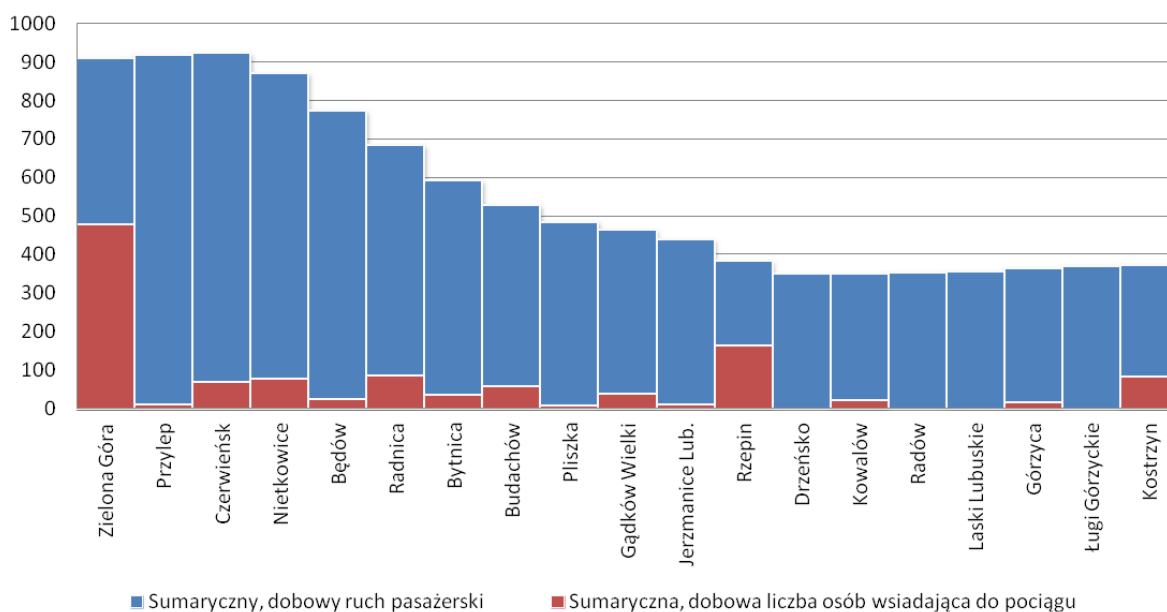
W analizowanym okresie największą popularnością na tej trasie cieszyły się przejazdy do Poznania. Popularność połączeń międzyregionalnych realizowanych pociągami osobowymi wynika z korzystnej taryfy w stosunku do alternatywnych połączeń wyższej kategorii. W roku 2014 orientacyjny czas przejazdu pomiędzy Zieloną Górą a Poznaniem wynosił dla pociągu osobowego 2h, pociągu kategorii Intercity 1,5h, autobusu 3h. Połączenie ma zatem potencjał rozwojowy zarówno w ruchu lokalnym jak i międzyregionalnym.

Zielona Góra – Rzepin – Kostrzyn

Analizą objęto siedem par pociągów uruchamianych w dobie na odcinku Zielona Góra – Rzepin oraz cztery pary na odcinku Rzepin – Kostrzyn. Określona w ten sposób ilość połączeń kolejowych obejmuje również relacje bezpośrednie z Zielonej Góry do stacji Frankfurt (Oder), które odgałęziają się na stacji węzłowej w Rzepinie. Ponadto dwie pary pociągów wydłużone są z Kostrzyna do Szczecina, dzięki czemu funkcjonują relacje bezpośrednie Zielona Góra – Szczecin. Na odcinku Kostrzyn – Szczecin organizatorem przewozów jest województwo zachodniopomorskie, które w rozkładzie jazdy 2013/2014 uruchamia w dni robocze 7 par pociągów z czasem przejazdu 1h 50 min. Obsługa połączeń przez tego samego operatora na odcinku lubuskim i zachodniopomorskim umożliwia techniczne łączenie relacji pociągów i uzyskanie połączeń bezpośrednich. Jedna para pociągów uruchamiana jest w relacji Rzepin – Szczecin – Rzepin, ze skomunikowaniem w Rzepinie na pociąg Zielona Góra – Frankfurt (Oder). Skrócenie relacji do Rzepina związane było z przejęciem finansowania połączenia transgranicznego relacji Zielona Góra – Rzepin – Frankfurt (Oder), co przy tych samych środkach organizatora uniemożliwiało zwiększenie pracy eksploatacyjnej. W rezultacie, pociąg do Frankfurtu (Oder) kursuje w pierwotnej trasie pociągu do Szczecina, który został skrócony o odcinek Zielona Góra – Rzepin.

Przy określonej ilości połączeń regionalnych, średnia dobowa liczba podróżnych wynosi ponad 1200 osób. Liczba ta stanowi około 15% wszystkich pasażerów odbywających podróże na terenie województwa lubuskiego w pociągach regionalnych.

Rysunek 31 - Sumaryczny potok podróżnych na odcinku Zielona Góra – Kostrzyn w roku 2012



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań frekwencji w pociągach regionalnych.

Blisko 47% wśród najpopularniejszych relacji odbywa się na podstawie biletów okresowych, w tym miesięcznych. Największą liczbę notuje się na trasach: Budachów - Zielona Góra (około 80%), Zielona Góra - Czerwieńsk (ponad 75%), Będów - Zielona Góra (około 68%), Radnica - Zielona Góra (blisko 68%), Radnica - Czerwieńsk (około 66%) oraz Nietkowice - Zielona Góra (około 61%). Taka struktura biletów potwierdza, że głównym celem podróży na przedmiotowej linii kolejowej są codzienne

dojazdy do miejsc pracy i szkół zlokalizowanych w Zielonej Górze. Duża liczba przejazdów z miejscowości „zaodrzańskich” (ponad 230 tys.) w relacji do Zielonej Góry i z powrotem wynika z braku możliwości dogodnego dojazdu do stolicy regionu komunikacją autobusową czy samochodem prywatnym. Istotnym ograniczeniem tego rodzaju transportu jest rzeka Odra i lokalizacja najbliższych mostów drogowych w Cigacicach i Krośnie Odrzańskim, co powoduje znaczący wzrost czasu przejazdu oraz kosztów podróży. W tej sytuacji najkorzystniejszą formą dojazdu do Zielonej Góry jest pociąg.

Tab. 12 - Najczęściej wybierane relacje w obu kierunkach na odcinku Zielona Góra – Kostrzyn w roku 2012

<i>relacja</i>	<i>pasażerowie w tys.</i>	<i>udział w przejazdach na podstawie biletów okresowych</i>
Radnica - Zielona Góra	47,7	66,7%
Nietkowice - Zielona Góra	43,3	60,7%
Rzepin - Zielona Góra	38,4	34,0%
Budachów - Zielona Góra	29,5	77,9%
Zielona Góra - Szczecin Gł.	20,1	0,0%
Kostrzyn - Zielona Góra	18,9	22,5%
Bytnica - Zielona Góra	16,4	59,1%
Będów - Zielona Góra	15,4	68,5%
Gądków Wielki - Zielona Góra	11,0	38,1%
Rzepin - Szczecin Gł.	9,5	19,5%
Kostrzyn - Rzepin	9,4	33,1%
Kostrzyn - Wrocław Gł.	8,2	0,0%
Radnica - Czerwieńsk	6,5	66,2%
Nietkowice - Czerwieńsk	6,2	52,1%
Rzepin - Gorzów Wlkp.	5,7	43,3%
Zielona Góra - Czerwieńsk	4,8	75,5%
Górzycza - Kostrzyn	4,6	7,2%
Rzepin - Wrocław Gł.	4,3	0,0%
Gądków Wielki - Rzepin	4,3	49,4%
Kowalów - Szczecin Gł.	4,3	21,7%
Jerzmanice Lubuskie - Zielona Góra	3,3	34,9%
<i>razem</i>	311,6	46,8%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy struktury biletowej.

Spośród relacji wykraczających poza teren województwa lubuskiego największą liczbę podróźnych notuje się na trasie Zielona Góra - Szczecin Gł. (ponad 20 tys. osób) oraz Rzepin - Szczecin Gł. (9,5 tys.). Taka ilość podróźnych uzasadnia utrzymanie i rozwijania połączeń bezpośrednich Zielona Góra - Rzepin - Szczecin Gł. Istotne potoki podróźnych obserwuje się również w relacjach Kostrzyn/Rzepin - Wrocław Gł., co potwierdza potrzebę rozwijania, jeśli nie połączeń bezpośrednich do Wrocławia, to z dogodną przesiadką na stacji Zielona Góra. Utrzymanie i rozwój połączeń pośrednich należy również mieć na względzie na trasie Rzepin - Gorzów Wlkp. z przesiadką w Kostrzynie. W tej relacji notuje się bowiem znaczącą liczbę podróźnych, tj. około 5,7 tys. osób rocznie.

Zielona Góra – Nowa Sól – Głogów

Analizowany fragment linii stanowi południowy odcinek magistrali kolejowej Wrocław - Szczecin, na której uruchamianych było siedem par pociągów osobowych. Większość tych pociągów ma wydłużone relacje do Wrocławia, co stanowi naturalne wykorzystanie linii kolejowej. W latach 90. i do połowy pierwszej dekady XXI wieku ilość pociągów na tym odcinku była większa i w maksymalnym zakresie obejmowała 9 par w kierunku Głogowa oraz 3 dodatkowe pociągi do Nowej Soli. Łącznie, na odcinku Zielona Góra - Nowa Sól kursowało 11 par pociągów. Nowa Sól jest siedzibą powiatu i trzecim pod względem wielkości zaludnienia miastem w województwie lubuskim (ponad 40 tys. mieszcz.). Ostatnim miastem na terenie województwa lubuskiego jest Bytom Odrzański (4,4 tys. mieszcz.), jednak potencjał przewozowy połączeń kolejowych zwiększa wydłużenie kursów co najmniej do Głogowa (69,6 tys. mieszkańców i duże zakłady pracy).

W roku 2007 pojawiało się na tej trasie połączenie bezpośrednie do Wschowy i dalej do Leszna w województwie wielkopolskim. Połączenie bezpośrednie Zielona Góra – Leszno było możliwe dzięki ścisłej współpracy organizatorów po stronie województw wielkopolskiego i lubuskiego, którzy uzgodnili powiązanie dwóch odrębnych relacji wojewódzkich na stacji Wschowa. Z uwagi na brak elektryfikacji odcinka Głogów – Leszno do obsługi tej trasy przeznaczano tabor spalinowy. W roku kolejnym połączenie do Leszna zakwalifikowano do sieci połączeń międzywojewódzkich, dzięki czemu przewoźnik pozyskał na ten cel dotację ministra właściwego ds. transportu. Wycofanie lekkiego taboru i wprowadzenie tradycyjnego składu z lokomotywą spalinową znacząco zwiększyło deficyt tego połączenia, przez co w roku 2009 zostało zlikwidowane.

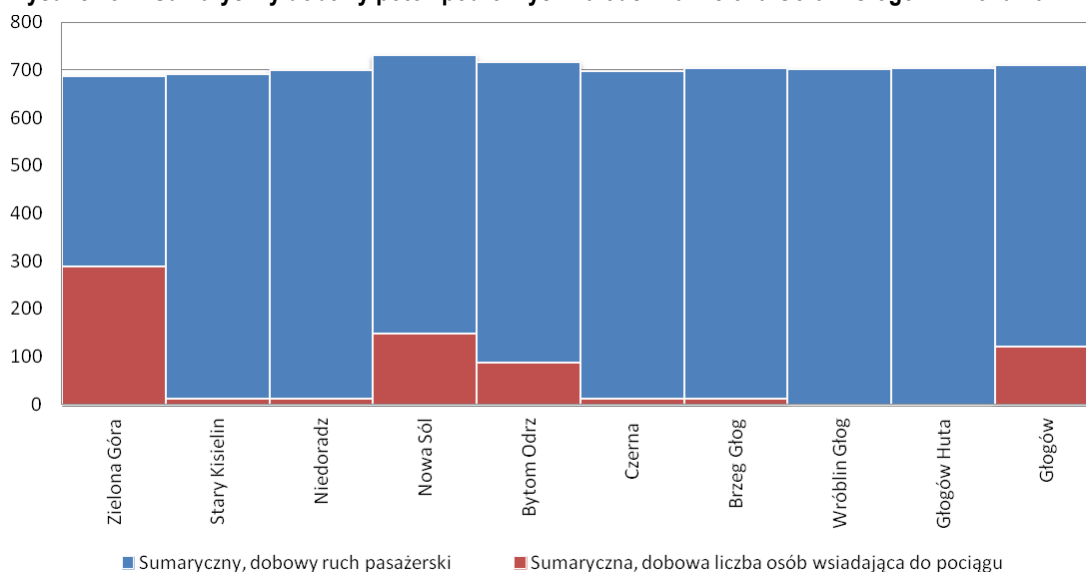
Pomimo, iż cała linia Wrocław – Szczecin ma status magistrali, pogarszający się stan techniczny infrastruktury powodował w ostatnich latach stopniowe wprowadzanie stałych ograniczeń prędkości. Brak zaawansowanych prac remontowych doprowadził, w edycji rozkładu jazdy 2011/2012, do drastycznego obniżenia maksymalnej prędkości do 30 km/h dla wszystkich pociągów na całym odcinku Zielona Góra – Głogów. Ograniczenie obowiązywało praktycznie od samego Czerwieńska, a więc na długości aż 53 km, co uniemożliwiało organizatorom publicznego transportu zbiorowego skonstruowanie atrakcyjnej oferty przewozowej dla mieszkańców województw lubuskiego i dolnośląskiego. Stan infrastruktury w sposób istotny wpłynął tutaj na pogorszenie oferty przewozowej i spadek przewozów. Prace remontowe na tym odcinku zintensyfikowano dopiero w latach 2012 - 2013.

Analiza sytuacji rynkowej w zakresie transportu drogowego wykazała na początku roku 2014 uruchamianie w dobie 39 kursów relacji Zielona Góra – Nowa Sól, z których część realizowana jest bezpośrednio drogą ekspresową S3. Czas przejazdu autobusów wynosi 30 minut, natomiast po wykonaniu remontu czas przejazdu pociągu skrócono do 22 minut, co przywraca potencjał połączenia kolejowego na tym newralgicznym odcinku. Zdecydowanie mniej połączeń autobusowych uruchamianych jest do Bytomia Odrz., choć ich ilość wzrosła w momencie pogorszenia oferty kolei.

Analiza istniejących potoków pasażerskich na badanym odcinku wskazuje na główne generatory ruchu, którymi są miasta Zielona Góra, Nowa Sól, Głogów i w nieco mniejszym stopniu Bytom Odrzański. Potok pasażerski na całej trasie wskazuje na przewagę podróży tranzytowych bezpośrednio pomiędzy Zieloną Górą a Wrocławiem, choć udział przejazdów lokalnych jest wyraźnie zarysowany w strukturze

sprzedaży biletów. Generalnie linia ma dużą szansę odzyskania większej ilości pasażerów, gdyż jeszcze w 2002 roku przewoźnik rejestrował średniodobowy potok pasażerski w pociągach osobowych na odcinku Nowa Sól – Zielona Góra – Nowa Sól wielkości 3 tys. pasażerów.

Rysunek 32 - Sumaryczny dobowy potok podróżnych na odcinku Zielona Góra – Głogów w roku 2012



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań frekwencji w pociągach regionalnych.

Najwięcej podróżnych odprawiano ze stacji Zielona Góra (ponad 40%), Nowa Sól (około 21%), Głogów (17%) i Bytom Odrz. (około 13%). Większa ilość przejazdów z Bytomia Odrz. do Zielonej Góry niż z Nowej Sól do Zielonej Góry wynika z różnicy w ofercie kolei i przewoźników drogowych. Uwagę zwracają relacje międzywojewódzkie do Wrocławia i Poznania, które mogą być rozwijane.

Tab. 13 - Najczęściej wybierane relacje w obu kierunkach na odcinku Zielona Góra – Głogów w roku 2012

relacja	pasażerowie w tys.	udział w przejazdach na podstawie biletów okresowych
Zielona Góra - Wrocław Gł.	79,3	10,0%
Zielona Góra - Głogów	37,5	18,7%
Bytom Odrz. - Zielona Góra	26,7	63,0%
Nowa Sól - Wrocław Gł.	25,6	0,8%
Nowa Sól - Zielona Góra	18,4	4,6%
Nowa Sól - Głogów	15,4	34,9%
Bytom Odrz. - Głogów	13,7	46,9%
Bytom Odrz. - Nowa Sól	7,8	8,0%
Bytom Odrz. - Wrocław Gł.	4,6	23,4%
Nowa Sól - Poznań Gł.	3,0	5,0%
Czerna - Zielona Góra	2,4	64,1%
Stary Kisielin - Wrocław Gł.	2,4	10,6%
Stary Kisielin - Nowa Sól	2,1	29,9%
razem	238,9	20,5%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy struktury biletowej.

Zielona Góra – Żary

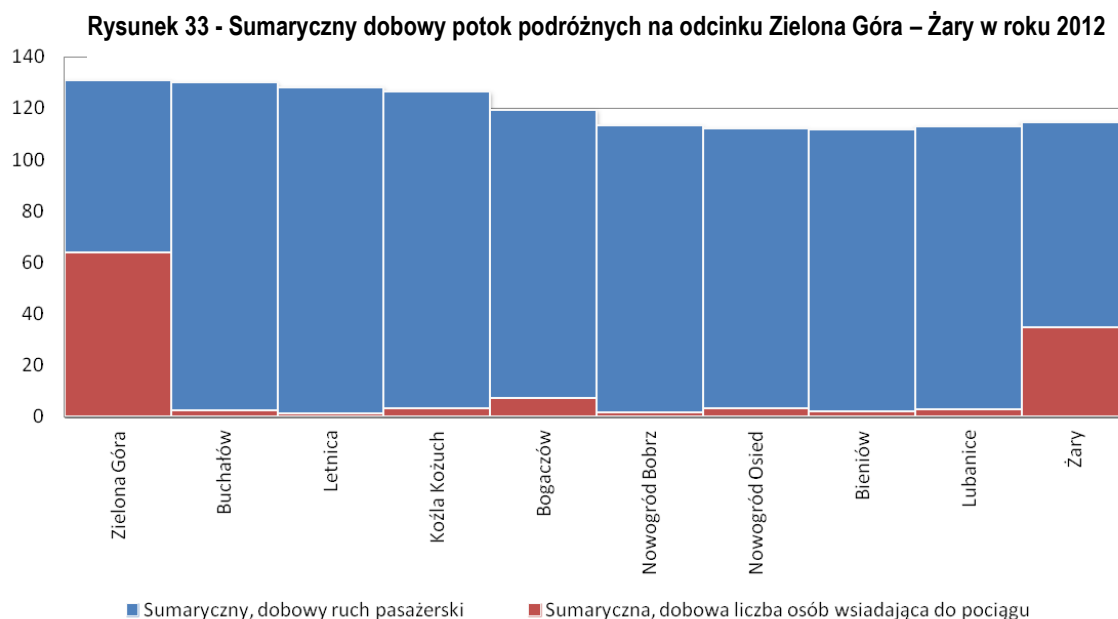
Linia komunikacyjna zapewnia bezpośrednie połączenia kolejowe z Zieloną Górą dla dwóch największych miast powiatowych w południowej części województwa – Żar i Żagania. Poza małymi miejscowościami, jedynym miastem położonym bezpośrednio przy tej linii jest Nowogród Bobrzański, który liczy ok. 5 tys. mieszkańców. Linia, poprzez węzeł w Zielonej Górze, ma istotne znaczenie dla powiatów żarskiego i żagańskiego w zapewnieniu połączeń ze Szczecinem, Poznaniem i Warszawą. Dla miasta Zielona Góra i okolic jest to również najkrótsze połączenie w kierunku atrakcyjnych turystycznie miejsc Dolnego Śląska.

Linia pozornie służy przewozom lokalnym, a w rzeczywistości już w latach 50. wytrasowano tędy pociąg dalekobieżny Żagań – Warszawa, który jechał na tym odcinku jako osobowy. Pozostałe pociągi, w ilości nie przekraczającej czterech par, kursowały w relacjach do Żagania i Lubuska. W latach 70. pojawił się nocny pociąg pospieszny Szczecin – Jelenia Góra, a w latach 80. ilość połączeń wzrosła do 6 par dziennie. Oprócz lokalnych połączeń wydłużano niektóre pociągi osobowe w dalsze relacje, a od połowy lat 90. wprowadzono nowe połączenia pospieszne do Poznania i Szczecina, dzięki czemu ilość pociągów wzrosła do 8 par. Po roku 2000 z przyczyn ekonomicznych, związanych z obsługą pociągów trakcją spalinową, wycofano wszystkie połączenia dalekobieżne i pozostawiono jedynie 4 pary lokalnych relacji. W roku 2004, zagrożone już całkowitą likwidacją połączenie, polegające na uruchamianiu jednego pociągu na dobę, uratowano wprowadzając do ruchu drugi autobus szynowy zakupiony przez Województwo Lubuskie. Obniżenie kosztów eksploatacyjnych pozwoliło odtworzyć część połączeń, jednak już tylko o stricte lokalnym charakterze. Dotychczas, z powodu ograniczonych środków finansowych nie przywrócono stanu sprzed radykalnych cięć w roku 2000.

Regres połączeń kolejowych w maksymalnym stopniu wykorzystali przewoźnicy drogowi zwiększając ilość kursów regularnych Żary – Nowogród Bobrzański – Zielona Góra. O bardzo dużym potencjale tej trasy świadczy fakt, dużej konkurencji na rynku przewoźników drogowych. Obecnie trasę obsługuje dwóch przewoźników, którzy na początku 2014 roku uruchamiali łącznie 16 kursów w dni robocze. Największe obłożenie ma jednak odcinek Nowogród Bobrzański – Zielona Góra na którym zbiegają się również połączenia z Lubuska (miasto z ilością 14,5 tys. mieszkańców). Na newralgicznym odcinku dostępnych jest zatem ponad 30 kursów jednego z przewoźników. Co istotne, choć w granicach miasta Nowogród Bobrzański dostępne są dwa punkty odprawy pasażerów kolei (przystanek i stacja) to korzystniejszy jest dostęp do transportu drogowego, zlokalizowany na trzech przystankach.

W analizowanym okresie, uruchamiano na tej trasie w dni robocze jedynie cztery pary pociągów regionalnych. Przy wspomnianej ilości kursów autobusowych, ograniczona do minimum oferta nie jest w stanie wygenerować większej ilości stałych pasażerów. Sytuację poprawiają jedynie skomunikowania na stacjach węzłowych oraz wydłużanie relacji od stacji Żary w kierunku Legnicy i Jeleniej Góry. Od czasu wydzielenia z przedsiębiorstwa państwowego dwóch niezależnych od siebie spółek przewozowych i wprowadzenia odrębnych taryf, spójna dotąd oferta kolei uległa znacznemu pogorszeniu. Wobec konieczności zakupu dwóch odrębnych biletów na przejazd pociągami dwóch kategorii, koszt przejazdu na całej trasie znacząco wzrastał. Od tego momentu skomunikowania na stacjach węzłowych zaczęto organizować w pierwszej kolejności dla pociągów tego samego przewoźnika, co było najkorzystniejsze z punktu widzenia pasażera jadącego na podstawie jednego biletu. Degresywna taryfa, w ramach której opłata za każdy przejechany kilometr zmniejsza się wraz ze

wzrostem odległości przewozu, stanowi największy atut przewoźnika kolejowego zachęcający do przejazdów na tej trasie, z przesiadką na pociąg tej samej kategorii i tego samego przewoźnika. Fakt wykorzystywania tej trasy głównie w bezpośrednich przejazdach pomiędzy Zieloną Górą a Żarami ilustruje sumaryczny potok podróżnych, który jest względnie równomierny dla całego przebiegu.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań frekwencji w pociągach regionalnych.

Niewielki wzrost ilości pasażerów można zaobserwować na odcinku od przystanku w Bogaczowie do Zielonej Góry. Ma to związek z dojazdami z miejscowości położonych poza główną trasą przejazdu przewoźników komercyjnych, choć i w tym względnie kolej straciła w ostatnich latach pasażerów na rzecz komunikacji podmiejskiej.

Tab.14 – Najczęściej wybierane relacje w obu kierunkach na odcinku Zielona Góra – Żary w roku 2012

relacja	pasażerowie w tys.	udział w przejazdach na podstawie biletów okresowych
Żary - Zielona Góra	8,8	6,2%
Żagań - Zielona Góra	5,7	45,2%
Bogaczów - Zielona Góra	5,2	51,5%
Żary - Poznań Gł.	3,5	28,0%
Zielona Góra - Legnica	2,6	27,2%
Zielona Góra - Jelenia Góra	1,7	0,0%
Lubanice - Żary	1,6	8,2%
Koźła Kożuchowska - Zielona Góra	1,2	44,3%
Nowogród Osiedle - Zielona Góra	1,0	35,1%
Małomice - Zielona Góra	1,0	17,3%
Żary - Szczecin Gł.	0,9	0,0%
razem	33,2	26,1%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy struktury biletowej.

Wszystkie relacje wydłużone ze stacji Żary poza teren województwa lubuskiego musiały zostać wcześniej uzgodnione i zaakceptowane przez organizatora właściwego dla obszaru województwa dolnośląskiego. W ramach rozkładu jazdy 2012/2013 uzgodniono codzienne kursowanie pociągu w relacji bezpośredniej Zielona Góra – Legnica, natomiast w dni wolne jeden z pociągów miał wydłużoną relację do Jeleniej Góry. Bezpośrednie połączenie z Jelenią Górą jest bardzo popularne wśród studentów dojeżdżających do Zielonej Góry z województwa dolnośląskiego, choć pociąg wytrasowano nieco okężnie przez Lubań Śląski, Zgorzelec. Największe obłożenie tego pociągu notuje się w niedziele i dni świąteczne bezpośrednio poprzedzające dzień powszedni. W przeciwnym kierunku pociąg wyjeżdża przed 7 rano i ma zdecydowanie mniejsze obłożenie. Większość studentów studiów stacjonarnych wraca bowiem w piątki oraz dni bezpośrednio poprzedzające święta. Piątkowe powroty zapewniało skomunikowanie w Żarach. Jeszcze w rozkładzie jazdy edycji 2008/2009 wszystkie pociągi na tej linii, oprócz porannego kursu z Żagania, kursowały w bezpośredniej relacji Zielona Góra – Jelenia Góra – Zielona Góra. Taki układ połączeń był możliwy przy wzajemnym wykorzystaniu pojazdów województwa lubuskiego i dolnośląskiego, które użyte zostały temu samemu operatorowi. W momencie przekazania przez województwo dolnośląskie całego taboru spalinowego własnemu podmiotowi, który obsługuje głównie relacje wewnętrzne, kontynuacja przewozów bezpośrednich została ograniczona do jednej pary pociągów. Układ połączeń jest zatem w dużej mierze uzależniony od możliwości taborowych operatora.

Żagań – Żary – Tuplice – Forst (Lausitz)

Choć połączenie komunikacyjne na tej trasie, jest realizowane z przekroczeniem granicy państwa, to w obecnej formie pełni prawie wyłącznie funkcję miejscowego znaczenia. Pociągi uruchamiane są do pierwszej stacji po stronie niemieckiej, na której możliwe jest odwrócenie biegu pociągu. Stacja znajduje się w Forst (Lausitz) - mieście leżącym nad Nysą Łużycką, wzdłuż której przebiega granica z Polską. Ostatni przystanek i punkt taryfowy po polskiej stronie rzeki znajduje się obecnie we wsi Zasięki, która przed 1945r. była częścią wspomnianego miasta. Samo miasto liczące ponad 20 tys. mieszkańców usytuowane we wschodniej części kraju związkowego Brandenburgia jest siedzibą powiatu Spree - Neiße (Sprewa - Nysa).

Analizowane połączenie, z uwagi na międzynarodowy charakter, do końca roku 2011 organizowane było przez ministra właściwego do spraw transportu. Deficyt wynikający z kursowania przygranicznych pociągów pokrywany był zatem z budżetu państwa. Jeszcze w edycji rozkładu jazdy 1999/2000 roku oferta na tej trasie obejmowała kursowanie siedmiu par pociągów, z których cztery kończyły bieg w Tuplicach - ostatniej stacji po polskiej stronie. Pociągi kursowały wówczas w długich relacjach do Głogowa, a nawet Leszna. Po zmianie rozkładu jazdy w maju 2000 roku ofertę ograniczono do dwóch par pociągów relacji Żagań – Forst (Lausitz) i jednej do Tuplic. Wkrótce zawieszono krótką relację do Tuplic, co wywołało głośne protesty młodzieży uczącej się w żarskich szkołach. Rozkład jazdy dwóch pozostałych pociągów przygranicznych ostatecznie dostosowany został do obsługi potoków szkolnych. Mimo tak skromnej oferty, poranny pociąg w kierunku Żagania i popołudniowy w kierunku Forstu cieszyły się bardzo dużym obłożeniem. Takie ukierunkowanie oferty przewozowej powoduje jednak konieczność uruchamiania pociągu do Niemiec o bardzo wczesnej godzinie porannej, aby skład w drodze powrotnej obsłużył potok szkolny od Tuplic w kierunku Żar. Z tego powodu spada efektywność połączenia transgranicznego, choć na polskim odcinku spełniona jest funkcja użyteczności publicznej.

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. Jedyny międzynarodowy pociąg kategorii Inter City przesunięto na tą linię już w 2002 roku z powodu pogarszającego się stanu dotychczasowej trasy wiodącej przez Zieloną Górę.

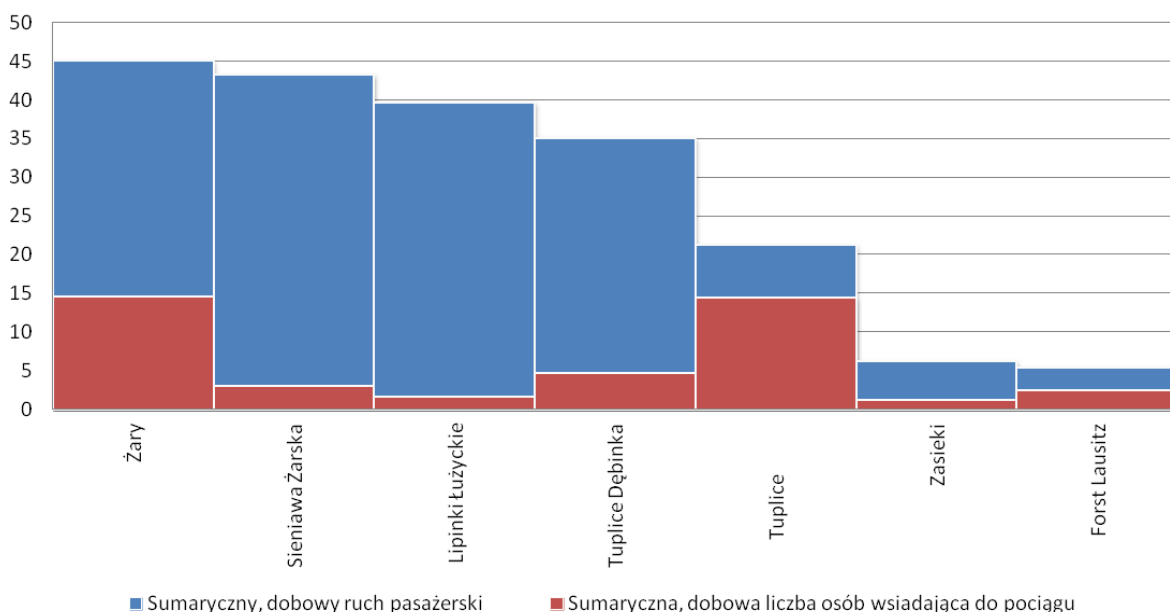
W kolejnych latach podejmowano próby przywrócenia większej ilości połączeń i w porozumieniu z województwem dolnośląskim wydłużenia części relacji do Legnicy. W ten sposób lokalne połączenie przygraniczne miało szansę rozwinąć się jako międzynarodowe i połączyć dwa województwa z Brandenburgią. Wobec braku 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

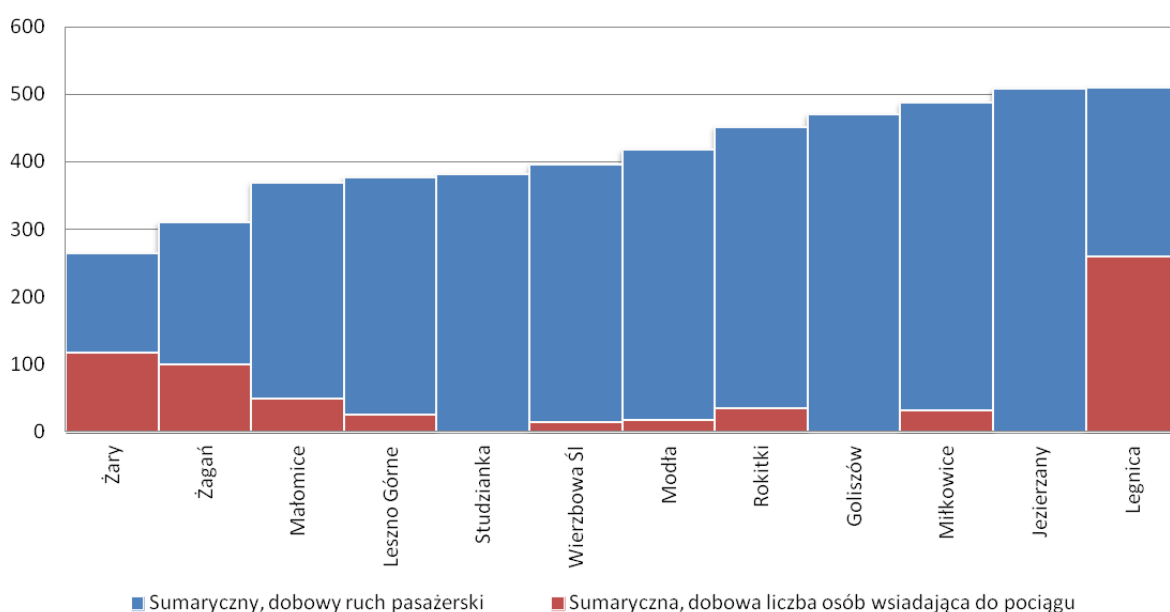
Południowa część województwa lubuskiego bezpośrednio granicząca z województwem dolnośląskim charakteryzuje się rozbudowaną siecią linii kolejowych o znaczeniu lokalnym i regionalnym. Większość z tych linii skupiona jest na stacji węzłowej w Żaganiu, która jest węzłem siedmiokierunkowym. W roku 2014 wyjazd 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 (Lausiz). 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 nierozdzielnie 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.

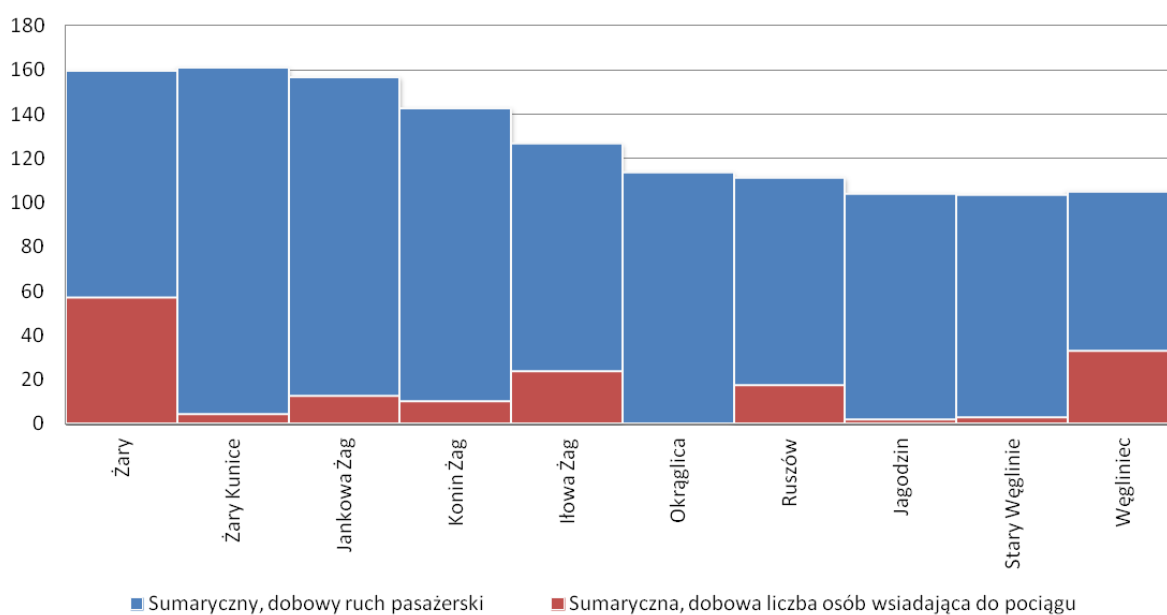
Żary – Węglińiec

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 skomunikowania 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 Województwo Lubuskie 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 uniemożliwił 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 lokomotywą 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



Źródło: opracowanie własne

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 podróźnych 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 obydwojoma państwami. Postępująca integracja europejska, skutkująca włączeniem Polski pod koniec 2007 roku do obszaru obowiązywania Układu 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, duża ilość 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 umożliwia 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 linii kolejowych:

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

Ówczesna oferta przewozowa pomiędzy Województwem Lubuskim a krajem związkowym Brandenburgia nie różniła się znacząco od obecnej i uwidoczniła 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 w roku 2006 w ramach tzw. Partnerstwa Odry powołano „Okragły Stół Komunikacyjny“, w którym uczestniczą przedstawiciele województw Polski zachodniej oraz organów decyzyjnych w zakresie przewozów międzynarodowych. W roku 2010 został opracowany dokument „Osiem 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 pomiędzy Związkiem Komunikacyjnym Berlin-Brandenburgia i województwami polski zachodniej⁴⁰. 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 grudnia 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 tej 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 udrożniania 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 takcie 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 30 km/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 województwami polski zachodniej. 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 (Laustiz)

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 Zasięki/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 jednak 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, Węgliniec	Węgliniec / Horka	348
Legnica, Węgliniec, Żary	Tuplice / Forst	354
Legnica, Węgliniec	Zgorzelec / Goerlitz	375

Źródło: PKP PLK SA.⁴⁵

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 9²⁴. 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

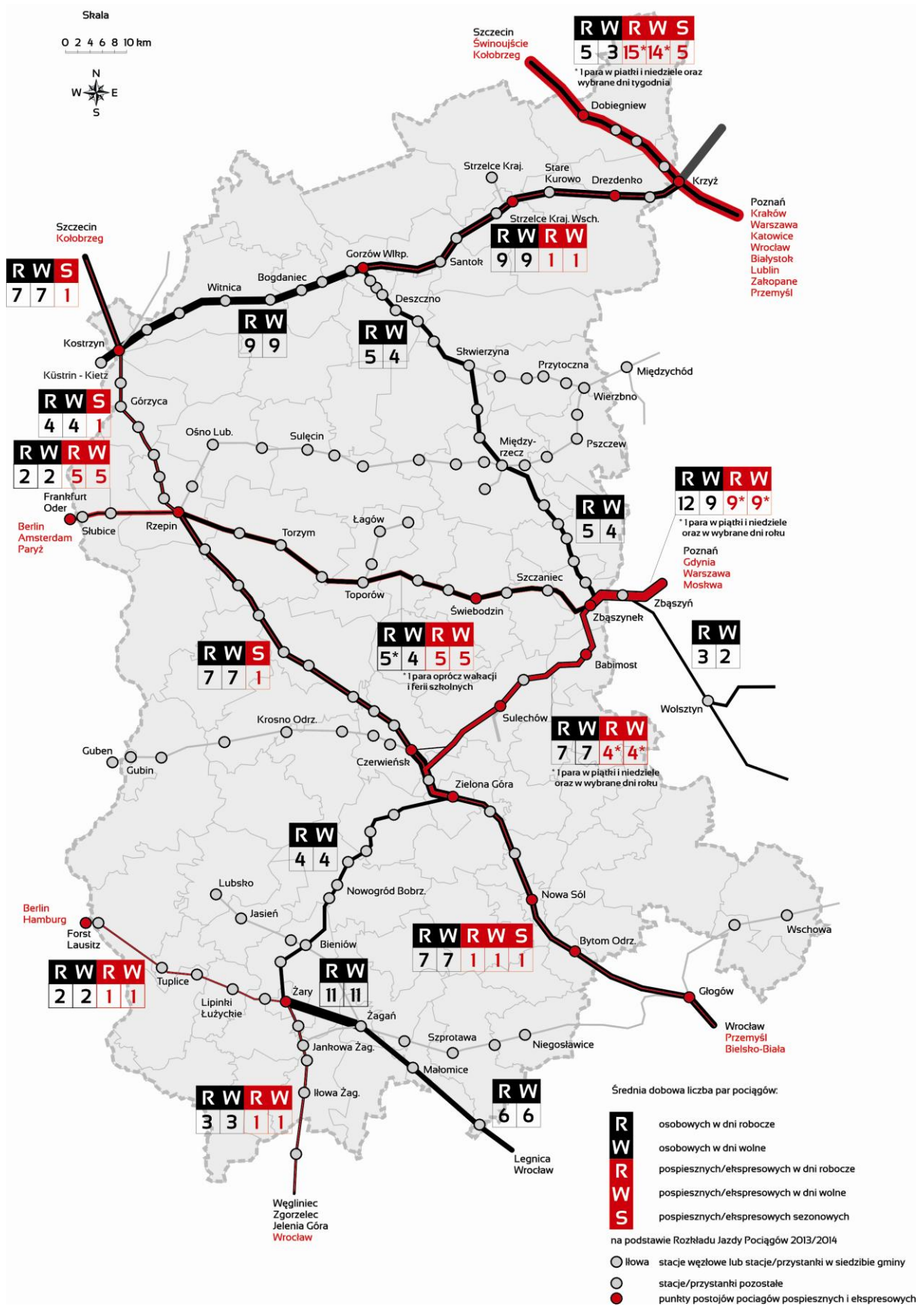
W celu poprawy dostępności w ruchu transgranicznym przywrócono kursowanie porannego pociągu do stacji Forst (Lausitz) w dni wolne od pracy, a rozkład jazdy w te dni dostosowany jest do lokalnych podróży turystycznych w kierunku Niemiec. Za przejazd pomiędzy stacjami granicznymi Zasieki – Forst (Lausitz) 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 Zasieki 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 dojazd 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 na obszarze województwa lubuskiego w roku 2014



Źródło: Rozkłady jazdy przewoźników kolejowych.

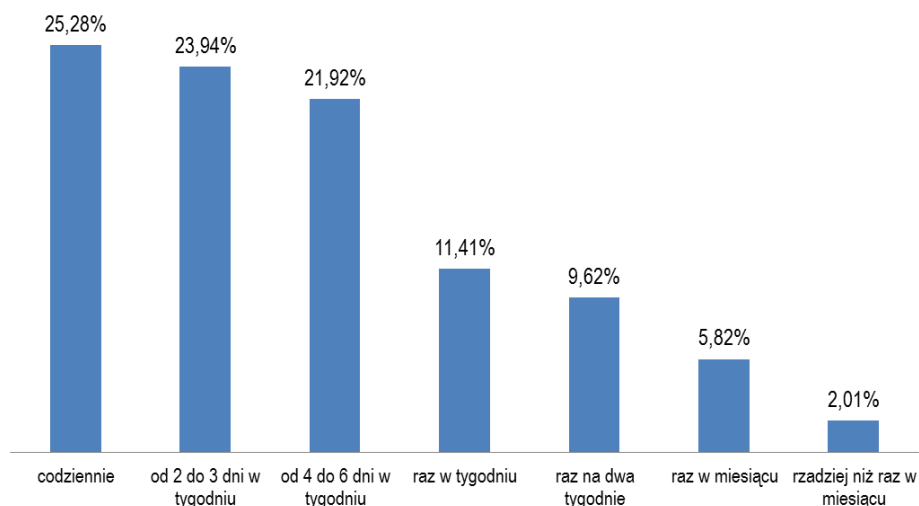
Badania jakościowe

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 kolejją. Ustalono również sposoby pokonywania tych 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.

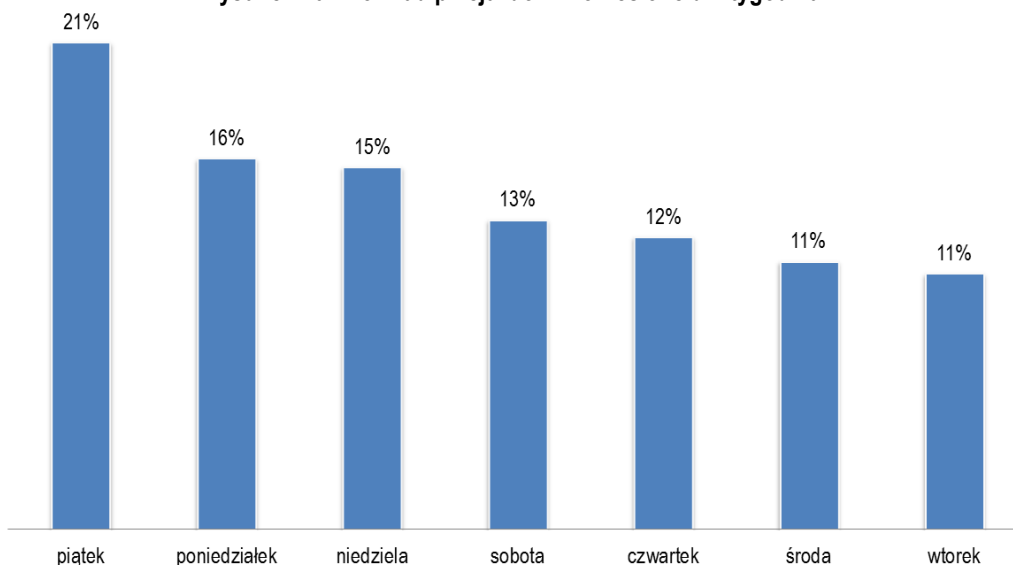
Rysunek 39 - Deklarowana częstotliwość podróży



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. Wzmoczone 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.

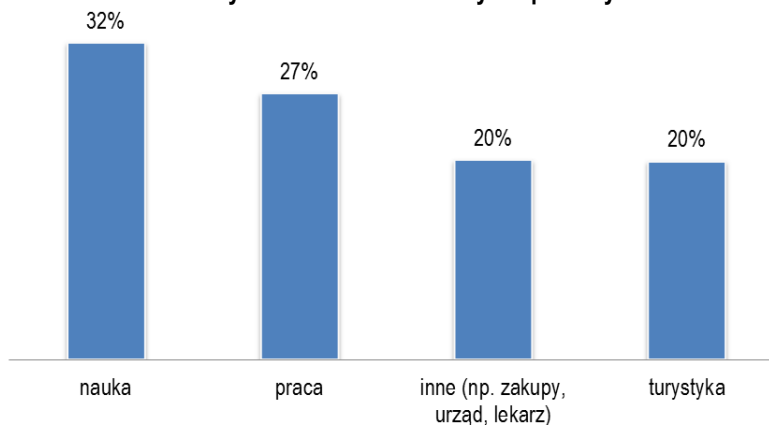
Rysunek 40 - Rozkład przejazdów w określone dni tygodnia



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.

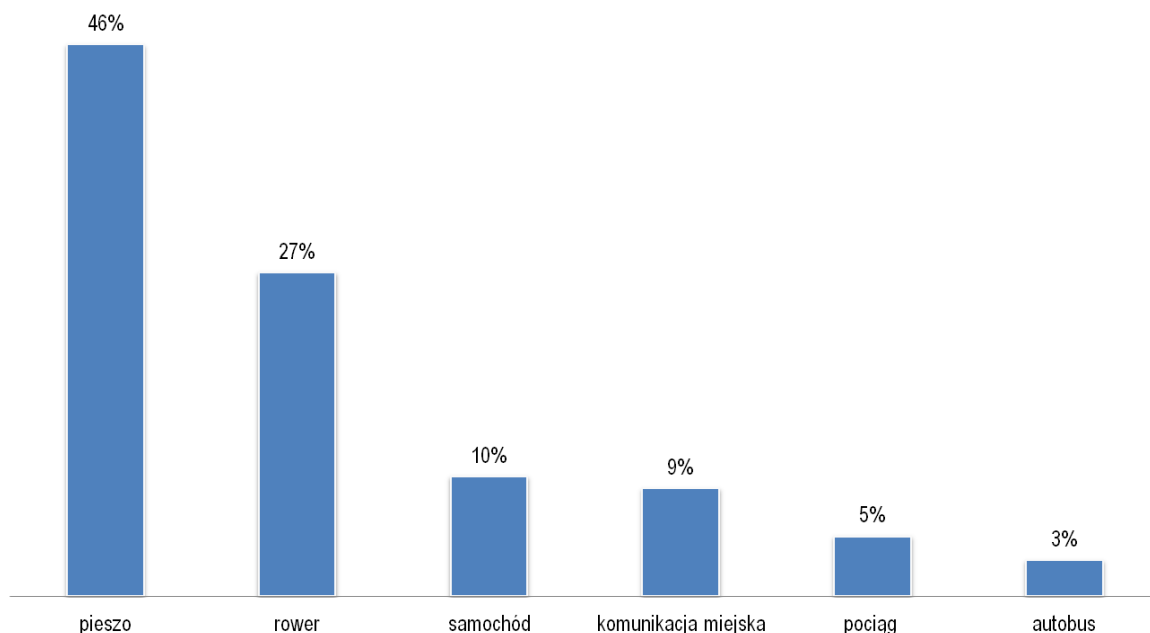
Rysunek 41 - Deklarowany cel podróży



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 uzyskałoby 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 Expres 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
Osobowy (Przewozy Regionalne)	Przychody z biletów Rekompensaty z budżetu samorządu województwa Rekompensaty z budżetu państwa wyrównujące utracone przychody za przejazdy ulgowe	23,60 zł
Pospieszny (Przewozy Regionalne)	Przychody z biletów Rekompensaty z budżetu państwa wyrównujące utracone przychody za przejazdy ulgowe	31,90 zł
Pospieszny (PKP Intercity)	Przychody z biletów Rekompensaty z budżetu państwa w tym wyrównujące utracone przychody za przejazdy ulgowe	40,00 zł
Express (PKP Intercity)	Przychody z biletów Rekompensaty z budżetu państwa wyrównujące utracone przychody za przejazdy ulgowe	84,00 zł

Źródło: Cenniki usług przewozowych.

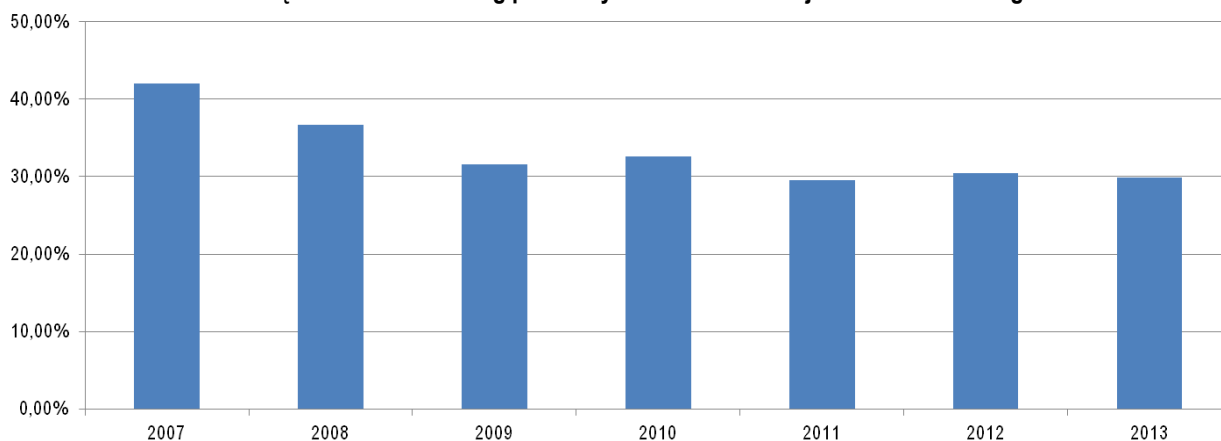
Na powyższym zestawieniu widać różnice w cenach biletów dla różnych kategorii przy tej samej odległości przewozu. Przy założeniu takich samych kosztów dostępu do infrastruktury oraz kosztów personelu, istotne różnice w całkowitych kosztach uruchomienia pociągu wyższej kategorii dotyczą rodzaju zastosowanego 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 zestawienia 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 czterocłonowych 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



Źródło: Opracowanie własne na podstawie realizacji umów o świadczenie usług publicznych (PSC).

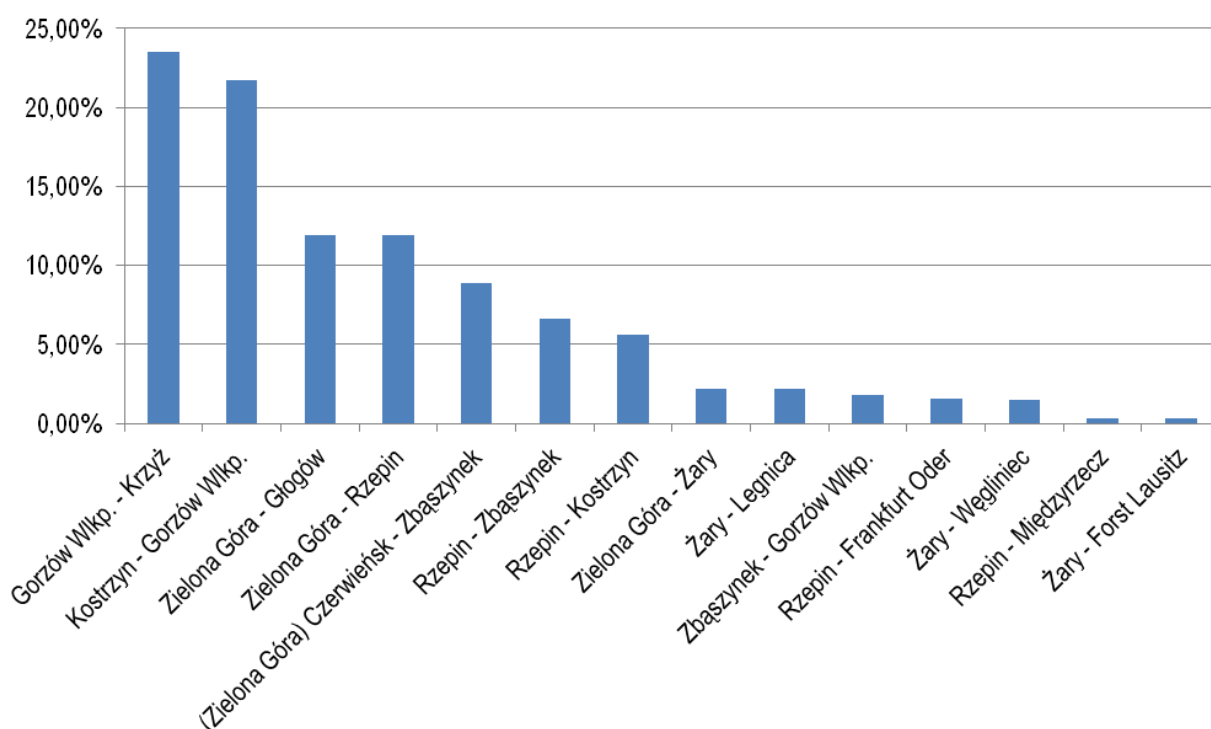
Największy spadek rentowności zaobserwowano na przełomie lat 2008/2009, co związane było z przejściem finansowania deficytowych połączeń międzywojewódzkich realizowanych pociągami osobowymi. Włączenie do umowy o świadczenie usług publicznych również pociągów międzywojewódzkich, które finansowane były 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 lat 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

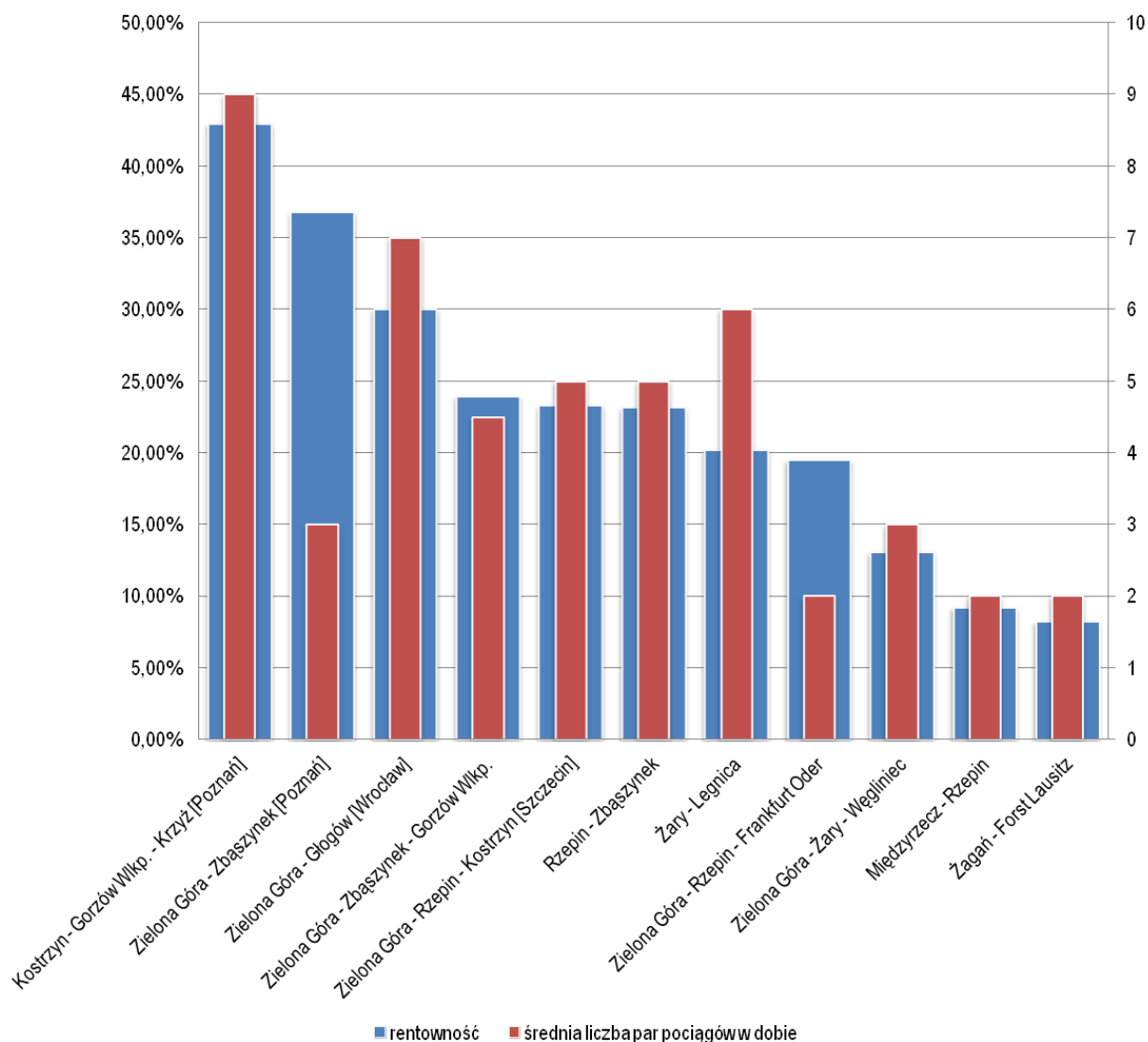


Opracowanie własne na podstawie realizacji umów o świadczenie usług publicznych (PSC).

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



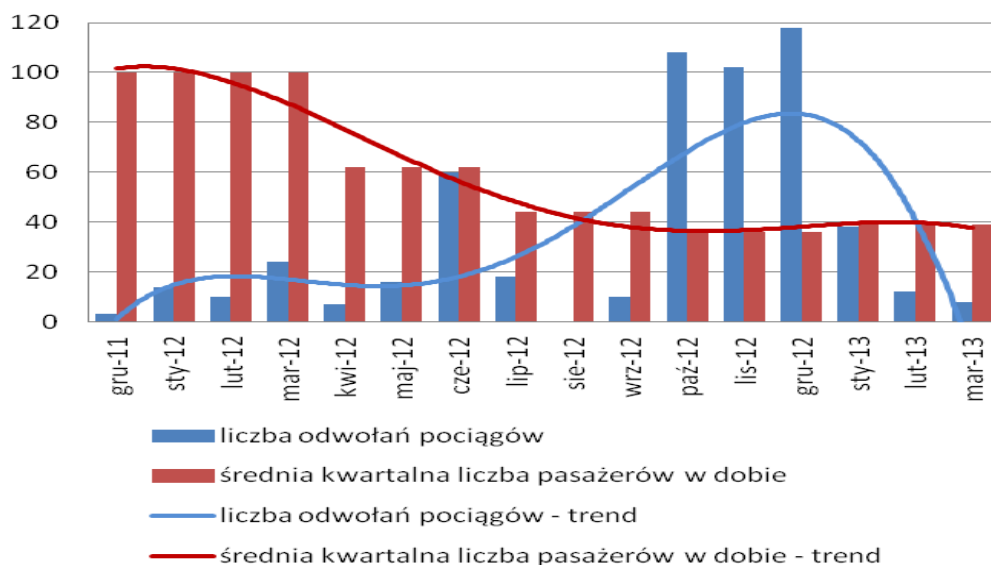
Źródło: Opracowanie własne na podstawie realizacji umów o świadczenie usług publicznych (PSC).

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 (PSC).

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, umożliwia 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 przestoje.

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 podróże 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. Wzmożony ruch uczniów i studentów kolejną obserwowany 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 umożliwia 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 strictly 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. Dopuszczalnej 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

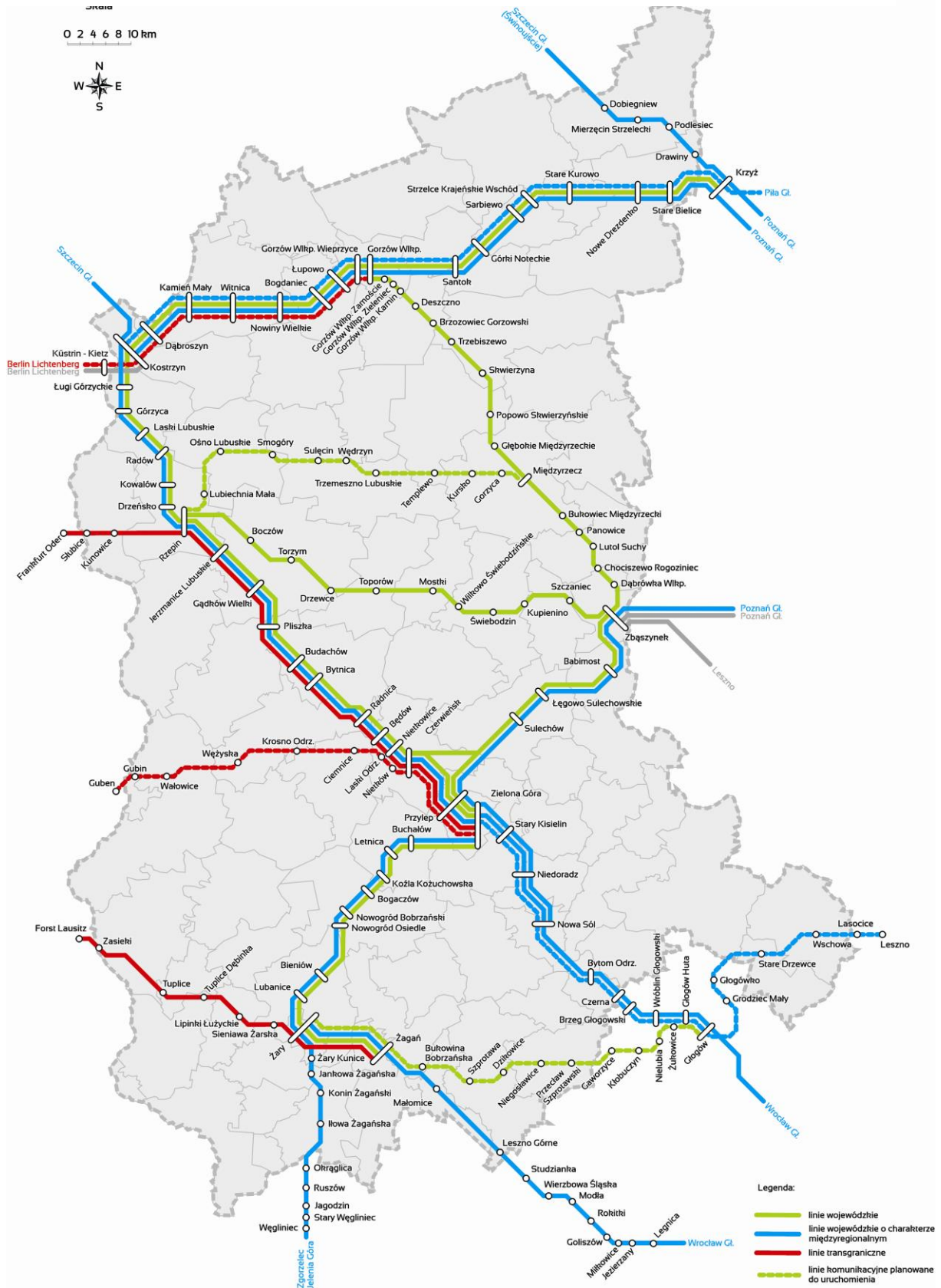
Określony układ istniejącej sieci infrastruktury kolejowej, determinuje obecny kształt powiązań komunikacyjnych, przy czym zdefiniowane w Planie transportowym linie komunikacyjne mogą składać się z odcinków jednej linii lub kilku linii kolejowych. W celu ustalenia układu linii, na których zakłada się 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, umożliwiające 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 system skomunikowań dostępne są w równym stopniu dla obywateli całego kraju.

Rysunek 47 - Klasyfikacja linii komunikacyjnych



Źródło: Opracowanie własne

Celem opracowywanej oferty przewozowej jest nie tylko zaspokojenie potrzeb w pobliskim ruchu transgranicznym, lecz również osiągnięcie stabilnego rozwoju gospodarczego poprzez poprawę dostępności regionu w odniesieniu do Unii Europejskiej. Poprawa transgranicznych przewozów służyć ma wzmocnieniu rozwoju gospodarczego regionu i rozbudowie możliwości wynikających z lepszej oferty przewozowej i skomunikowania z sąsiednimi regionami dla Województwa Lubuskiego i obszaru Związku Transportowego Berlin/Brandenburg. Oczekiwana jest również poprawa konkurencyjności gospodarczej całego regionu w Europie oraz skomunikowanie Województwa Lubuskiego z europejską siecią kolejową.

Na podstawie oceny potrzeb przewozowych oraz analizy możliwości istniejącej infrastruktury ustalono, że Województwo Lubuskie będzie organizatorem przewozów kolejowych na niżej określonych liniach komunikacyjnych. Oznaczenia literowe stanowią umowny system identyfikacji linii wojewódzkich (F) z uwzględnieniem istniejącego już systemu oznaczeń na obszarze sąsiednich organizatorów na terenie województwa dolnośląskiego (D) i kraju związkowego Brandenburgia (RB). Docelowo, oznaczenia literowe powinny stanowić element jednolitego systemu transgranicznej informacji pasażerskiej wyświetlanej również na pojazdach.

Uwzględniając ograniczone środki na finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, na potrzeby realnych ustaleń Planu transportowego określono dwa układy linii komunikacyjnych, w tym:

Sieć bazowa, do której zakwalifikowano linie objęte organizacją publicznego transportu zbiorowego w roku 2014. Linie znajdujące się w sieci bazowej będą w kolejnych latach obejmowane organizacją przewozów wg minimalnego wariantu, z opcją rozszerzenia oferty wg wariantów rozwojowych, których wdrożenie uzależnione będzie od środków zaplanowanych w budżecie województwa w danym roku. W skład sieci bazowej wchodzi linie:

1. Zielona Góra – Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski [F1];
2. (Berlin-) Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Krzyż (-Poznań) [F2][F4][F6][RB26];
3. Zielona Góra – Rzepin – Kostrzyn (-Szczecin) [F3];
4. Zielona Góra – Nowa Sól – Głogów (-Wrocław) [D4];
5. (Poznań-) Zbąszynek – Świebodzin – Rzepin [F8];
6. Zielona Góra – Rzepin – Frankfurt (Oder) [RB91];
7. Nowa Sól – Zielona Góra – Sulechów – Zbąszynek (-Poznań) [F5];
8. Sieć komunikacyjna węzła Żagań-Żary, w której skład wchodzi linie:
 - Żagań – Żary – Zielona Góra [F7];
 - Żary – Żagań – Legnica (-Wrocław) [D25];
 - Zielona Góra – Żary – Węgliniec (-Jelenia Góra) [D20];
 - Żagań – Żary – Forst (Lausitz) [RB93].

W ramach wyżej wymienionych linii komunikacyjnych planowane będą relacje pociągów na krótszych odcinkach oraz relacje pociągów wykraczające poza obszar właściwości województwa lubuskiego, które wymagać będą uzgodnień i porozumień z organizatorem na terenie sąsiedniego województwa. W ramach zawieranych porozumień międzywojewódzkich relacje te mogą zostać ujęte w odrębne linie komunikacyjne.

Relacje/linie uzgadniane z Województwem Wielkopolskim:

1. Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Poznań [F4];
2. Nowa Sól – Zielona Góra – Poznań [F5];
3. Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Piła [F6];
4. Rzepin – Zbąszynek – Poznań [F8].

Ponadto na istniejącej na terenie województwa lubuskiego stacji węzłowej Zbąszynek, swój koniec będą miały linie komunikacyjne Poznań – Zbąszynek i Leszno – Zbąszynek, na których właściwym organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest województwo wielkopolskie.

Relacje/linie uzgadniane z Województwem Dolnośląskim:

1. Zielona Góra – Wrocław [D4];
2. Zielona Góra – Żary – Jelenia Góra [D20];
3. Żary – Legnica – Wrocław [D25].

Ponadto, z uwagi na funkcjonowanie przewoźnika o charakterze podmiotu wewnętrznego, planuje się powierzenie części zadania województwu dolnośląskiemu w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej Żagań/Żary.

Relacje uzgadniane z Województwem Zachodniopomorskim

Zielona Góra – Kostrzyn – Szczecin [F3]

Ponadto, na istniejącej na terenie województwa lubuskiego stacji węzłowej Kostrzyn, swój koniec będzie miała linia komunikacyjna Szczecin – Kostrzyn, na której właściwym organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest województwo zachodniopomorskie. Jednocześnie z uwagi na tranzytowy przebieg linii kolejowej nr 351 przez teren województwa lubuskiego, na której uruchamiane są pociągi w relacjach Świnoujście – Szczecin – Poznań, przewozy na tej linii organizowane będą po dokonaniu stosownych uzgodnień pomiędzy województwami: lubuskimi, wielkopolskim i zachodniopomorskim.

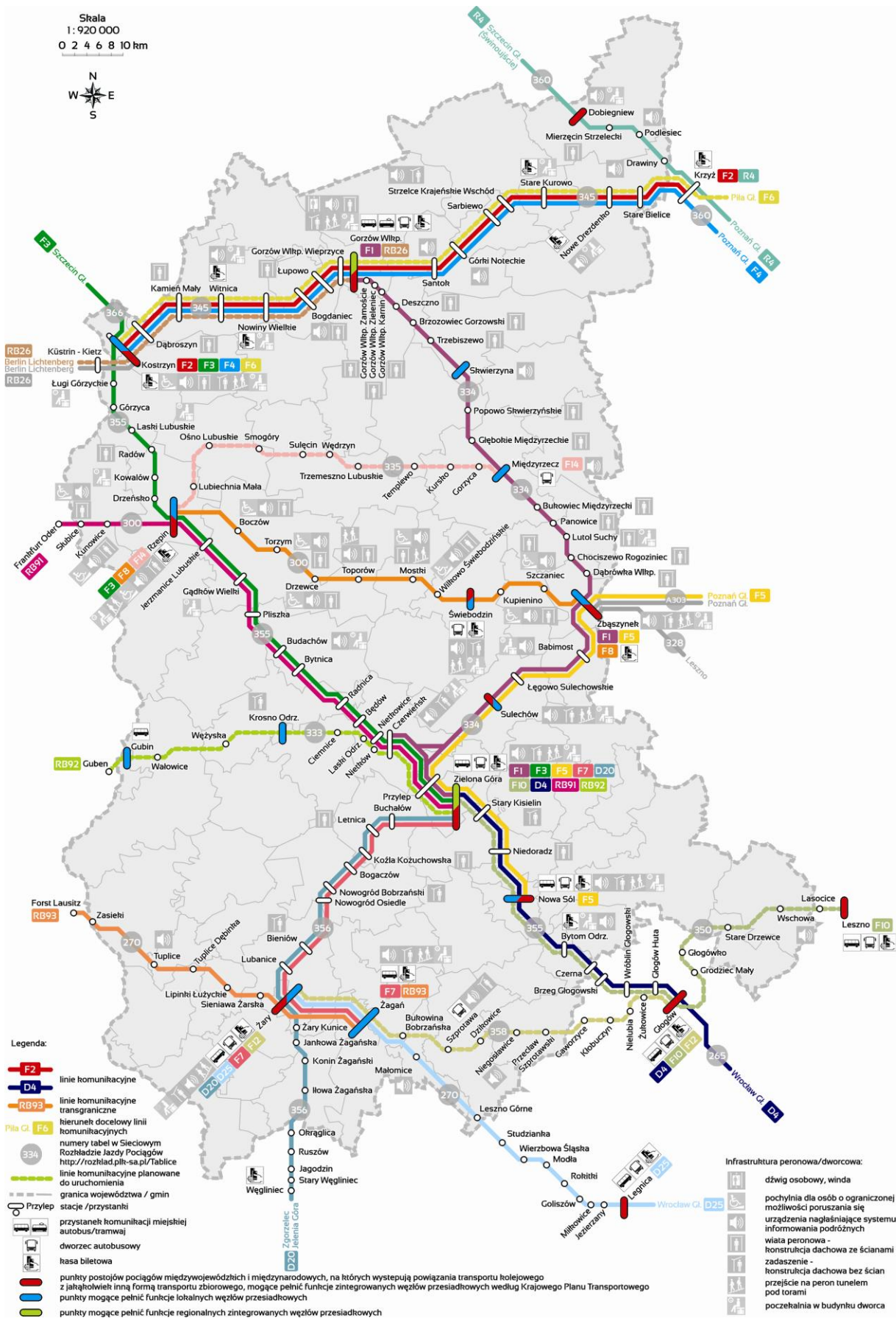
W uzgodnieniu ze Związkiem Komunikacyjnym Berlin-Brandenburgia oraz ministrem właściwym ds. transportu organizowane będą przewozy z przekroczeniem granicy państwa na wszystkich czynnych odcinkach transgranicznych.

Układ linii uzupełniających, w którym ujęto pozostałe linie, nie objęte organizacją publicznego transportu zbiorowego w sieci bazowej obejmuje:

1. Zielona Góra – Gubin – Guben [RB92];
2. Międzyrzecz – Sulęcín – Rzepin [F14];
3. Leszno – Wschowa – Głógów (– Zielona Góra) [F10];
4. Głógów – Szprotawa – Żagań – Żary [F12].

Sieć komunikacyjną, na której na zaplanowane jest wykonywanie przewozów organizowanych przez Marszałka Województwa Lubuskiego określono na rysunku umieszczonym na następnej stronie. Stanowi ona punkt wyjścia do określenia docelowego układu połączeń komunikacyjnych obejmujących obszar, gdzie wykonywane będą wojewódzkie kolejowe przewozy pasażerskie dofinansowywane z budżetu województwa lubuskiego. Uzasadnienie wyboru poszczególnych linii komunikacyjnych objętych Planem transportowym dokonano w rozdziale obejmującym ocenę i prognozy potrzeb przewozowych.

Rysunek 48 - Planowany układ linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym



Źródło: Opracowanie własne.

Planowana oferta przewozowa na poszczególnych liniach komunikacyjnych

Określona w Planie oferta przewozowa obejmuje przewidywane relacje pociągów planowanych do uruchamiania w ramach określonych linii komunikacyjnych, łącznie z podaniem ilości par pociągów rozumianych jako kurs tam i powrót. Mając na względzie ograniczone możliwości finansowania publicznego transportu ze środków budżetowych województwa lubuskiego, jednak nie wykluczając możliwości zwiększenia tych środków w poszczególnych latach, bądź pozyskania dodatkowych źródeł finansowania, oferta określona została wg dwóch wariantów: minimalnego i rozwojowego.

Ocena i prognozy potrzeb przewozowych, uwzględniające analizy rentowności przewozów kolejowych wykazują, iż najlepsze wyniki uzyskuje się na liniach gdzie ilość pociągów w dobie jest nie mniejsza niż 6 par pociągów. Przy ograniczonych środkach finansowych należy dążyć do optymalizacji połączeń, poprzez tworzenie takiej oferty przewozowej, aby służyła jak najszerszej grupie podróżnych.

Wariant minimalny stanowi utrzymanie oferty obowiązującej w ramach edycji rocznego rozkładu jazdy 2013/2014 z uwzględnieniem połączeń wynikających z realizacji projektów taborowych, które otrzymały dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej. W tym przypadku założono utrzymanie średniej stawki dopłaty do pociągokilometra na zbliżonym poziomie.

Wariant rozwojowy przewiduje przywrócenie połączeń kolejowych, które zostały wycofane w ostatnich latach z powodu ograniczonych możliwości finansowych organizatora. Wariant ten uwzględnia również docelową ofertę przewozową, wymagającą jednakże zwiększenia nakładów finansowych na wypłatę rekompensaty dla operatora realizującego tą ofertę. Realizacja tego wariantu jest ściśle uzależniona od kosztów i możliwości finansowych organizatora. Przy czym w ujęciu optymistycznym zakłada się obniżenie stawek po stronie przewoźników, co umożliwi uruchamianie większej liczby połączeń przy relatywnie niewielkim wzroście rekompensaty. Natomiast wersja pesymistyczna zakłada utrzymanie cen na obecnym poziomie, co w przypadku zamiaru zwiększenia ilości połączeń wymagać będzie istotnego zwiększenia rekompensaty. Kluczową sprawą będzie pozyskanie środków budżetu państwa na funkcjonowanie połączeń realizowanych w strefie transgranicznej.

Założenia dotyczące budowania oferty dla każdej linii komunikacyjnej uwzględniają uwarunkowania infrastruktury oraz potencjalne punkty obsługi serwisowej taboru kolejowego. Ruch pociągów jest bowiem ściśle uzależniony od jakości dostępu do infrastruktury kolejowej oraz możliwości wykonywania przeglądów bieżących i okresowych taboru kolejowego. Uwzględnienie tych uwarunkowań w Planie transportowym urealnia wdrożenie zaplanowanej oferty przez potencjalnego operatora.

Dla każdej linii określono również potencjalne miejsca lokalizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych z podziałem na węzły regionalne i lokalne. Podział jest umowny i wynika z ilości linii komunikacyjnych jakie przechodzą przez dany węzeł oraz stopnia powiązania z istniejącą siecią publicznego transportu drogowego realizowanego zarówno na zasadach komercyjnych jak i użyteczności publicznej. Lokalizacja tych miejsc będzie w pierwszej kolejności brana pod uwagę przy koordynacji rozkładów jazdy. Plan linii komunikacyjnych nie stanowi projektu rozkładu jazdy, jednakże wyznacza podstawowe wytyczne uszeregowane wg określonych priorytetów. Oznacza to, że w pierwszej kolejności przy planowaniu i konstrukcji rozkładów jazdy organizator będzie uwzględniał wytyczne wg określonej hierarchii. Ustalenie godzin wiodących dla danej stacji ma na celu określenie stałego punktu odniesienia, poza którym dopuszczalne będą modyfikacje rozkładu jazdy na całej trasie.

Zielona Góra – Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski

Funkcjonowanie tej linii stanowi realizację jednego z zasadniczych założeń Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego oraz uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego. Rozwój funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich planuje się bowiem osiągnąć poprzez wzmocnienie powiązań funkcjonalnych między Gorzowem Wlkp. i Zieloną Górą, w tym poprzez zapewnienie efektywnych połączeń transportowych pomiędzy obydwoma miastami. Organizacja przewozów opierać się będzie na wykorzystaniu zmodernizowanej oraz nowo-wybudowanej infrastruktury linii kolejowych na odcinku Zielona Góra – Zbąszynek – Gorzów Wlkp. Poprzez węzeł w Zbąszynku zwiększona zostanie ilość połączeń obu stolic województwa z aglomeracją poznańską.

Założenia dotyczące oferty w wariantcie minimalnym

Oprócz bezpośredniego skomunikowania dwóch najważniejszych ośrodków wojewódzkich, linia ma zadanie obsłużyć część lokalnych potoków pasażerskich z Sulechowa, Zbąszynka, Międzyrzecza i Skwierzyny. Poza tymi miastami pozostałe stacje i przystanki położone są w mniejszych miejscowościach, z których potoki pasażerskie rozkładają się na trzech odcinkach z wymianą pasażerów w Zbąszynku i Międzyrzeczu. Sukcesywne skracanie czasu przejazdu i bezpośrednie relacje pociągów zwiększą dostępność transportową Zielonej Góry dla miejscowości położonych na północ od Zbąszynka oraz dostępność Gorzowa Wlkp. dla miejscowości z południa województwa.

Częstotliwość kursów w bezpośredniej relacji Zielona Góra – Gorzów Wlkp. obejmuje cztery pary pociągów stałego kursowania, co stanowi zapewnienie trwałości projektu, w ramach którego zakupiono tabor do realizacji tych połączeń. Rozkład jazdy na odcinku Zielona Góra – Zbąszynek nie powinien pokrywać się z pozostałymi pociągami uruchamianymi w ramach innej linii komunikacyjnej wykorzystującej ten odcinek. Równomiernie rozłożenie godzin kursowania pomiędzy Zbąszynkiem a Zieloną Górą, z uwzględnieniem pociągów regionalnych jadących w kierunku Poznania, stanowić będzie spójną ofertę dla południowego odcinka tej trasy. Mając na uwadze funkcjonowanie zakładów pracy w Czerwieńsku i występujący w tym kierunku potok pasażerski od strony Zbąszynka, należy przewidywać utrzymanie co najmniej jednej pary pociągów jadących przez Czerwieńsk tj. bez wykorzystania łącznicy. Godziny przyjazdu i odjazdu z Czerwieńska powinny być dostosowane do ośmio- lub dwunasto-godzinnego trybu pracy, w zależności od stwierdzonego zapotrzebowania na przewozy. Oferta na północnym odcinku uwzględniająca obsługę potoku szkolnego i części pracowniczego w kierunku Gorzowa Wlkp. wymaga uruchomienia w dni robocze dodatkowej pary pociągów relacji Zbąszynek – Gorzów Wlkp.

Założenia dotyczące oferty w wariantcie rozwojowym

W celu zwiększenia konkurencyjności połączeń kolejowych i efektywności wykorzystania taboru, wskazane jest uzupełnienie ilości pociągów o dodatkowe dwie pary pociągów na odcinku Zbąszynek – Gorzów Wlkp. Dodatkowe połączenia powinny polepszyć dojazdy do szkół w Międzyrzeczu oraz do zakładów pracy w Gorzowie Wlkp. i umożliwić dogodny powrót, bez konieczności długiego oczekiwania na przejazd. Do czasu wdrożenia nowych kursów, przejazdy w godzinach w których brakuje połączeń kolejowych umożliwić będzie regularna komunikacja autobusowa. Nie planuje się natomiast zwiększania ilości pociągów na odcinku południowym Zbąszynek – Zielona Góra, gdyż jest to odcinek wspólny z odrębną linią komunikacyjną ujętą w Planie transportowym, na której uruchamiane będą pociągi do Poznania.

Plan obsługi taborowej

Do obsługi połączeń bezpośrednich przewiduje się wyłącznie pojazdy dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Zgodnie z założeniami projektu własnego pt. „Zakup pasażerskiego taboru kolejowego do obsługi połączeń organizowanych przez województwo lubuskie” zrealizowanego w ramach dofinansowania z UE, dwa pojazdy serii SA139 kursować będą wahadłowo na całej trasie. Ponadto jeden autobus szynowy kursować będzie na odcinku Zbąszynek – Gorzów Wlkp., stanowiąc jednocześnie w minimalnym wariantcie oferty rezerwę taborową możliwą do wykorzystania pomiędzy planowymi kursami. Dostępna ilość miejsc w pojazdach jest większa od stwierdzonego obłożenia w pociągach na tej linii i umożliwi obsługę zwiększonych potoków w okresach szczytowych z zachowaniem odpowiedniej jakości podróży.

W celu umożliwienia obsługi technicznej w określonych punktach, należy uwzględnić powiązanie obiegów z innymi liniami komunikacyjnymi, aby wykluczyć puste przebiegi taboru realizowane wyłącznie w celach serwisowych. Z uwagi na planowaną obsługę pojazdem serii SA139 również linii transgranicznej Zielona Góra – Frankfurt (Oder) przewiduje się powiązanie obu linii jednym obiegiem taboru z serwisem w Rzepinie.

Przewidywane lokalizacje zintegrowanych węzłów przesiadkowych

Zielona Góra, Gorzów Wlkp. – węzły regionalne

Sulechów, Zbąszynek, Międzyrzecz, Skwierzyna – węzły lokalne

Oczekiwania w stosunku do infrastruktury kolejowej

1. Likwidacja stałych ograniczeń prędkości
2. Utrzymanie prędkości 100 km/h na całej linii
3. Odcinkowe podwyższenie prędkości dla lekkich pojazdów szynowych do 120 km/h
4. Poprawa wizerunku dworców i przystanków wraz z najbliższym otoczeniem
5. Zapewnienie standardowego wyposażenia obsługi podróżnych na każdej stacji/przystanku w tym co najmniej: zadaszenia/wiaty, ławek, gablot do umieszczania informacji, dynamicznego systemu informacji pasażerskiej, informacji na temat nazwy oraz oznaczeń peronów
6. Poprawa wizerunku stacji i przystanków wraz z bezpośrednim otoczeniem

Wytyczne dla przewoźników i zarządcy do konstrukcji rozkładu jazdy

Konstrukcja rozkładu jazdy pociągów powinna uwzględniać niżej wymienione priorytety:

1. Godziny wiodące dla dojazdów do Zielonej Góry i Gorzowa Wlkp. w godzinach porannych
2. Godziny wiodące dla odjazdów z Zielonej Góry i Gorzowa Wlkp. w godzinach popołudniowych
3. Uwzględnienie dogodnych dojazdów do Międzyrzecza w godzinach porannych
4. Skomunikowania w Zbąszynku z pociągami w kierunku Poznania
5. Skomunikowania w Zielonej Górze z pociągami w kierunku Żar, Wrocławia i Rzepina
6. Skomunikowania w Gorzowie Wlkp. z pociągami w kierunku Kostrzyna i Krzyża

(Berlin-) – Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Krzyż (- Poznań)

Funkcjonowanie tej linii stanowi podstawę obsługi regionalnych potoków pasażerskich w kierunku Gorzowa Wielkopolskiego. Dla samego miasta wojewódzkiego będzie to główny kierunek realizacji przewozów międzyregionalnych, których funkcjonowanie odbywać się będzie na podstawie porozumień z organizatorem na terenie województwa wielkopolskiego. Mając na uwadze ograniczoną do minimum ofertę w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych, która jest określona w Planie krajowym do realizacji przez pociągi wyższych kategorii, oferta regionalna uwzględniać będzie możliwości wydłużania relacji poza stacje węzłowe, w tym do Poznania, Piły oraz w kierunku Niemiec. Poprzez węzły w Krzyżu i Kostrzynie zwiększona zostanie dostępność do siatki połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych pociągów wyższych kategorii.

Założenia dotyczące oferty w wariacie minimalnym

Najważniejszym ośrodkiem miejskim, do którego istnieje ciężenie przewozów jest Gorzów Wielkopolski. Podstawowym zadaniem jest zatem obsługa wzmożonych potoków pasażerskich z kierunków Kostrzyna oraz Krzyża, które występują w godzinach porannych oraz w kierunkach przeciwnych w szczycie popołudniowym. Priorytetem jest zapewnienie dojazdów z obu kierunków na godzinę 7⁰⁰ i 8⁰⁰ oraz umożliwienie powrotów w dogodnych godzinach popołudniowych. Odjazdy z Gorzowa Wlkp. powinny umożliwiać powrót młodzieży szkolnej najwcześniej po zakończeniu siódmej godziny lekcyjnej oraz po ośmiu godzinach pracy rozpoczętej pomiędzy 7⁰⁰ i 8⁰⁰. Rozkład jazdy powinien uwzględniać również dwunastogodzinny tryb pracy w godzinach 7⁰⁰ – 19⁰⁰. Częstotliwość kursów w bezpośredniej relacji Kostrzyn – Krzyż obejmuje w minimalnym wariacie dziewięć par pociągów stałego kursowania, z których dwie pary, na podstawie porozumienia z województwem wielkopolskim, są przedłużane do stacji Poznań Główny. Równomiernie rozłożenie godzin kursowania wszystkich pociągów na tym odcinku linii kolejowej stanowić będzie spójną ofertę dla całej trasy. Pociągi kończące i rozpoczynające bieg w Krzyżu i Kostrzynie będą skomunikowane z innymi pociągami zarówno o zasięgu wojewódzkim jak i międzywojewódzkim. Docelowo planowane jest zapewnienie jak największej liczby skomunikowań na stacjach węzłowych, przy czym dla pociągów pełniących rolę dowozu do pracy i szkoły priorytetem będzie zapewnienie dogodnego dojazdu i odwozu ze stacji Gorzów Wlkp.

Założenia dotyczące oferty w wariacie rozwojowym

W celu ustabilizowania oferty i utworzenia cyklicznego rozkładu jazdy, obejmującego poza szczytem kursowanie pociągów w takcie dwugodzinnym, planowane jest uzupełnienie ilości połączeń o dodatkowe dwie pary pociągów. Zwiększenie ilości połączeń umożliwi dostosowanie rozkładu jazdy do różnych systemów pracy, w tym w godz. 6-14 i 14-22, które w minimalnym wariacie są niedostępne. Rozwinięta oferta umożliwi ponadto rozłożenie istniejących potoków na większą ilość pociągów, co w efekcie spowoduje poprawę komfortu podróżowania w najbardziej obłożonych kursach. Plan rozwoju połączeń uwzględnia wydłużenie relacji do stacji Poznań Główny dla co najmniej czterech par pociągów osobowych, a także dwóch par do Piły. Wydłużenia relacji będą każdorazowo uzgadniane z organizatorem przewozów na obszarze województwa wielkopolskiego. Niezależnie od organizacji przewozów w strefie transgranicznej operator po polskiej stronie zobowiązany zostanie do ścisłej współpracy z przewoźnikiem wykonującym przewozy na odcinku Kostrzyn – Berlin. Celem tej współpracy będzie doprowadzenie do wzajemnej wymiany taboru i obsługi, w celu uzyskania relacji bezpośrednich na bazie istniejących lub nowych kursów po obu stronach.

Plan obsługi taborowej

Przeciętne zapotrzebowanie na przewóz osób na tej trasie wymaga zastosowania taboru z ilością co najmniej 130 miejsc siedzących i łącznej pojemności do około 300 osób. Należy jednak brać pod uwagę zwiększone obłożenie, które występuje na kursach porannych, dowożących pasażerów na godzinę 8⁰⁰ do Gorzowa Wlkp. zarówno od strony Krzyża jak i Kostrzyna. Analogiczna sytuacja występuje w godzinach popołudniowych, choć w tym czasie należy dążyć do rozłożenia potoku pasażerskiego na kilka kursów uruchamianych w godzinach 14⁰⁰ - 16⁰⁰. Rozłożenie ilości pasażerów w czasie wynika z różnych godzin, o których kończą się zajęcia szkolne, w przeciwieństwie do stałej godziny rozpoczęcia tych zajęć. Kumulacja przewozów następuje w piątki i niedziele, z przewagą na odcinku w kierunku Krzyża. W piątki i dni przedświąteczne celem podróży jest Gorzów Wlkp. a w niedziele i ostatnie dni świąt kierunkiem docelowym jest Poznań. Aby zapewnić odpowiedni komfort podróży, w przypadku kursów, dla których średnia frekwencja na całej trasie regularnie będzie przekraczać 100% miejsc siedzących w pojeździe, wybrany operator zobowiązany będzie używać pojazdów o większej pojemności lub łączyć dostępne pojazdy w trakcji wielokrotnej, w celu uzyskania odpowiedniej podaży miejsc siedzących.

Do obsługi linii w wariantcie minimalnym, bez zachowania rezerwy taborowej, potrzebnych jest pięć pojazdów dwuczłonowych. Z uwagi na konieczność stosowania trakcji wielokrotnej należy przewidzieć co najmniej dwie pary pojazdów tego samego typu. Z tego względu zasadnym jest skoncentrowanie taboru w ilości czterech pojazdów serii SA133 oraz dwóch pojazdów serii SA134. Ponadto, dla umożliwienia wzajemnych wjazdów na odcinek transgraniczny w obiegu pozostanie jeden pojazd serii SA139. Park taborowy operatora powinien być wzmocniany o dodatkowe pojazdy rezerwowe.

Przewidywane lokalizacje zintegrowanych węzłów przesiadkowych

Gorzów Wlkp. – węzeł regionalny

Kostrzyn – węzeł lokalny

Oczekiwania w stosunku do infrastruktury kolejowej

1. Likwidacja stałych ograniczeń prędkości na całej linii, w tym remont estakady w Gorzowie Wlkp.
2. Utrzymanie prędkości 120 km/h na odcinku Kostrzyn – Gorzów Wlkp.
3. Podwyższenie prędkości do 120km/h na odcinku Gorzów Wlkp. – Krzyż
4. Zapewnienie standardowego wyposażenia obsługi podróżnych na każdej stacji/przystanku w tym co najmniej: zadaszenia/wiaty, ławek, gablot do umieszczania informacji, dynamicznego systemu informacji pasażerskiej, informacji na temat nazwy oraz oznaczeń peronów
5. Poprawa wizerunku stacji i przystanków wraz z bezpośrednim otoczeniem

Wytyczne dla przewoźnika i zarządcy do konstrukcji rozkładu jazdy

Konstrukcja rozkładu jazdy powinna uwzględniać niżej wymienione priorytety:

1. Godziny wiodące dla przyjazdów do Gorzowa Wlkp. w godzinach porannych
2. Godziny wiodące dla odjazdów z Gorzowa Wlkp. w godzinach popołudniowych
3. Skomunikowania na stacji węzłowej w Krzyżu z pociągami w kierunku Poznania, Piły
4. Skomunikowania na stacji w Kostrzynie z pociągami w kierunku Berlina, Rzepina, Szczecina
5. Zapewnienie skomunikowań w Krzyżu i Kostrzynie przy jednym peronie
6. Skomunikowania na stacji w Gorzowie Wlkp. z pociągami w kierunku Zbąszynka

Zielona Góra – Rzepin – Kostrzyn (- Szczecin)

Początek i koniec linii ustalony został na odcinku magistrali kolejowej nr 273 Wrocław – Szczecin, która stanowi główny element sieci komunikacyjnej na obszarze województwa lubuskiego. Niezależnie od znaczenia tej linii dla ruchu międzynarodowego i międzywojewódzkiego o jej regionalnej funkcji przesądza południkowy przebieg przez województwo lubuskie oraz bezpośrednie powiązanie na stacjach węzłowych z większością pozostałych linii komunikacyjnych. Określenie końca w Kostrzynie uzasadnione jest usytuowaniem stacji węzłowej przy granicy z województwem zachodniopomorskim. Ilość połączeń na odcinku Szczecin – Kostrzyn ustala sąsiedni organizator przewozów i jest to przeciętnie siedem par pociągów. W przypadku obsługi linii w obu województwach przez tego samego operatora możliwe jest techniczne łączenie relacji i uzyskanie bezpośrednich połączeń ze Szczecinem w oparciu o stosowne porozumienie organizatorów.

Założenia dotyczące oferty w wariantcie minimalnym

Podstawowa oferta przewozowa zorientowana będzie na dowozy do Zielonej Góry. Wariant minimalny obejmuje kursowanie pięciu par pociągów na odcinku Zielona Góra – Rzepin oraz czterech par na odcinku Rzepin – Kostrzyn. Trzy pary uruchamiane będą w relacji bezpośredniej Zielona Góra – Kostrzyn, z których co najmniej dwie będą przedłużane do Szczecina. Po uwzględnieniu linii transgranicznej oferta na odcinku Zielona Góra – Rzepin obejmować będzie kursowanie siedmiu par pociągów osobowych w tym dwóch do Frankfurtu (Oder).

Pod względem organizacji przewozów stacja węzłowa w Czerwieńsku nie jest planowana jako podstawowy punkt przesiadkowy ze względu na bliskość potencjalnej lokalizacji zintegrowanego węzła w Zielonej Górze, w którym stykają się inne linie komunikacyjne określone w Planie transportowym. W tym przypadku Zielona Góra łącznie z Czerwieńskim i przystankiem w Przylepie pełnić będzie funkcję jednego węzła kolejowego. Do czasu zakończenia rewitalizacji linii 273 na północnym odcinku, część pociągów uruchamiana będzie nadal ze stacji Rzepin. Zbyt długi czas przejazdu powodowałby konieczność uruchamiania połączeń z Kostrzyna o bardzo wczesnych godzinach porannych i powrót ostatniego pociągu w godzinach nocnych.

Założenia dotyczące oferty w wariantcie rozwojowym

Po zwiększeniu dopuszczalnej prędkości w obu torach do 100-120km/h uzasadnione będzie uruchamianie pełnych relacji Kostrzyn – Zielona Góra z atrakcyjnym czasem przejazdu. Wówczas należy jednak uwzględnić konieczność technicznych zjazdów do najbliższej bazy utrzymania taboru w Rzepinie. W celu ograniczenia kosztów z tego tytułu, możliwe będzie ujęcie w ofercie handlowych relacji Rzepin – Kostrzyn – Rzepin skomunikowanych na obu stacjach z pociągami innych relacji. Nie jest jednak wykluczone, że operator zorganizuje obsługę tego taboru w Kostrzynie lub powiąże relacje z innymi obiegami. W celu uporządkowania oferty i wypełnienia istniejących wielogodzinnych przerw w kursowaniu pociągów planuje się przedłużenie skróconej relacji Rzepin – Szczecin Gł. – Rzepin do stacji Zielona Góra. Ilość bezpośrednich połączeń Zielona Góra – Szczecin wzrosłaby do trzech par w dobie. Możliwość przedłużenia relacji do Szczecina, będzie każdorazowo uzgadniana z organizatorem na obszarze województwa zachodniopomorskiego. Rozkład jazdy tych pociągów powinien uwzględniać w równym stopniu możliwość kilkugodzinnego pobytu w obu miastach wojewódzkich. W każdym wariantcie oferta musi być spójna i komplementarna z linią komunikacyjną Zielona Góra – Frankfurt (Oder).

Plan obsługi taborowej

Do obsługi linii Zielona Góra – Rzepin – Kostrzyn wybrany operator musi zapewnić zespoły trakcyjne (preferowany napęd elektryczny) o ilości miejsc siedzących co najmniej 170 i łącznej pojemności około 330 miejsc. W przypadku zwiększonych potoków pasażerskich na obszarze województwa zachodniopomorskiego, w relacjach bezpośrednio wydłużonych do Szczecina, możliwie będzie wzmacnianie składów o dodatkowe jednostki na stacji Kostrzyn w celu uzyskania odpowiedniej podaży miejsc siedzących. Do obsługi połączenia międzyregionalnego Zielona Góra – Szczecin oczekuje się od operatora stosowania taboru zmodernizowanego o podwyższonym standardzie jakości podróżowania. Niewskazane będzie stosowanie do tych połączeń taboru z wyposażeniem typowym dla ruchu podmiejskiego. Tego rodzaju tabor służyć ma wyłącznie do obsługi lokalnych relacji i stopniowo powinien być zastępowany jednostkami zmodernizowanymi, a docelowo fabrycznie nowymi zespołami.

Ponadto z uwagi na potencjalną lokalizację punktu serwisowego w Rzepinie przewiduje się możliwość obsługi jednej pary pociągów relacji Rzepin – Zielona Góra – Rzepin dwuczłonowym pojazdem spalinowym serii SA139 w powiązaniu z obiegami do Frankfurtu (Oder) i Gorzowa Wlkp. Takie powiązanie umożliwi codzienną obsługę pojazdów na specjalistycznej hali w Rzepinie, bez konieczności uruchamiania pustych przebiegów.

Przewidywane lokalizacje zintegrowanych węzłów przesiadkowych

Zielona Góra – węzeł regionalny

Rzepin, Kostrzyn – węzły lokalne

Oczekiwania w stosunku do infrastruktury kolejowej

1. Likwidacja stałych ograniczeń prędkości na całej linii
2. Podwyższenie prędkości do 120km/h na całej linii
3. Poprawa bezpieczeństwa oraz informacji pasażerskiej na przystanku w Przylepie dla podróżnych przesiadających na pociągi jadące w kierunku Zbąszynka z pominięciem stacji Czerwieńsk i w kierunku przeciwnym
4. Zapewnienie standardowego wyposażenia obsługi podróżnych na każdej stacji/przystanku w tym co najmniej: zadaszenia/wiaty, ławek, gablot do umieszczania informacji, dynamicznego systemu informacji pasażerskiej, informacji na temat nazwy oraz oznaczeń peronów
5. Poprawa wizerunku stacji i przystanków wraz z bezpośrednim otoczeniem

Wytyczne dla przewoźnika i zarządcy do konstrukcji rozkładu jazdy

Konstrukcja rozkładu jazdy powinna uwzględniać niżej wymienione priorytety:

1. Godziny wiodące dla dojazdów do Zielonej Góry w godzinach porannych
2. Godziny wiodące dla odjazdów z Zielonej Góry w godzinach popołudniowych
3. Skomunikowania w Zielonej Górze z pociągami w kierunku Wrocławia, Poznania i Żar
4. Skomunikowania w Rzepinie z pociągami międzynarodowymi
5. Skomunikowania w Kostrzynie z pociągami w kierunku Gorzowa Wlkp. i Szczecina
6. Wydłużanie relacji bezpośrednich od Kostrzyna do Szczecina

Zielona Góra – Nowa Sól – Głogów (-Wrocław)

Początek i koniec tej linii komunikacyjnej ustalony został na południowym odcinku magistrali kolejowej Wrocław – Szczecin. W odróżnieniu od północnego odcinka potencjał linii zwiększa przebieg przez obszary i miasta o największym zaludnieniu. Ostatnią stacją na terenie województwa lubuskiego jest Bytom Odrzański, który jest jednak stacją przelotową bez odpowiednio rozbudowanego układu torowego oraz dodatkowych peronów. Koniec linii ustalono zatem na stacji węzłowej w Głogowie na terenie województwa dolnośląskiego, gdzie istnieje możliwość odwrócenia biegu pociągu, odstawienia składów na tory postojowe oraz umożliwienie przesiadki na pociągi uruchamiane na obszarze sąsiedniego organizatora przewozów wojewódzkich. Ilość połączeń komunikacyjnych na odcinku Głogów – Wrocław ustala sąsiedni organizator przewozów i jest to przeciętnie dziesięć par pociągów. W przypadku obsługi linii w obu województwach przez tego samego operatora możliwe będzie połączenie relacji i uzyskanie bezpośrednich połączeń międzyregionalnych z Wrocławia do Zielonej Góry w oparciu o stosowne porozumienie organizatorów.

Założenia dotyczące oferty w wariacie minimalnym

Rozkład jazdy pociągów na odcinku Głogów – Zielona Góra będzie optymalizowany pod kątem umożliwienia dojazdów do szkół i zakładów pracy zlokalizowanych w obszarze funkcjonalnym Zielonej Góry oraz Nowej Soli. Wariant minimalny zakłada utrzymanie siedmiu par pociągów, przy czym większość, na podstawie porozumienia z właściwym organizatorem na obszarze województwa dolnośląskiego, powinna mieć przedłużone relacje do Wrocławia. Wobec ograniczonej oferty połączeń międzywojewódzkich określonej w Planie krajowym, poprzez relacje bezpośrednie realizowany będzie jeden z kierunków Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego dotyczący zwiększenia ilości kolejowych połączeń komunikacyjnych z Wrocławiem. Z uwagi na zbyt długi czas przejazdu do Wrocławia, związany z odległością i ograniczonymi parametrami linii kolejowej, pociągi w skrajnych godzinach porannych i wieczornych będą kursować w relacji do Głogowa. Będą to dwa pierwsze pociągi dowożące do Zielonej Góry przed godz. 7 i 8 rano, choć i w tych przypadkach nie wyklucza się łączenia relacji z pociągami z terenu województwa dolnośląskiego przy uzyskaniu zbieżności rozkładów jazdy. Pociągi o relacjach wydłużonych do Wrocławia, oprócz zapewnienia funkcji regionalnych mają w równym stopniu umożliwiać co najmniej kilkugodzinny pobyt w obu miastach wojewódzkich.

Układ połączeń będzie uwzględniał możliwość wytyczenia dodatkowych kursów w obrębie Lubuskiego Trójmiasta tj. na odcinku Nowa Sól – Zielona Góra. Całościowa oferta na tym odcinku musi być spójna i komplementarna, aby uniknąć powielania tych samych połączeń w zbyt krótkich odstępach czasu.

Założenia dotyczące oferty w wariacie rozwojowym

Z uwagi na planowane odtworzenie połączeń do Wschowy przez Głogów, nie przewiduje się dodatkowych pociągów do Wrocławia. Rozszerzona oferta na odcinku Zielona Góra – Głogów przy uwzględnieniu nowego połączenia do Wschowy obejmować będzie większą ilość pociągów. Ponadto odpowiednie nasycenie kursów na odcinku Zielona Góra – Nowa Sól zapewnią wydłużone relacje pociągów z Poznania.

Plan obsługi taborowej

Do obsługi linii Zielona Góra – Głogów wybrany operator musi zapewnić standardowe zespoły trakcyjne (preferowany napęd elektryczny) o ilości miejsc siedzących co najmniej 170 i łącznej pojemności około 330 miejsc. W przypadku zwiększonych potoków pasażerskich na obszarze województwa dolnośląskiego w relacjach bezpośrednio wydłużonych do Wrocławia, możliwie będzie wzmacnianie składów o dodatkowe jednostki na stacji Głogów w celu uzyskania odpowiedniej podaży miejsc siedzących. Do obsługi połączenia międzyregionalnego Zielona Góra – Wrocław oczekuje się od operatora stosowania taboru zmodernizowanego o podwyższonym standardzie jakości podróżowania. Niewskazane jest stosowanie do tych połączeń taboru z wyposażeniem typowym dla ruchu podmiejskiego. Tego rodzaju tabor służyć ma wyłącznie do obsługi lokalnych relacji i stopniowo zastępowany będzie jednostkami zmodernizowanymi, a docelowo fabrycznie nowymi zespołami.

W celu umożliwienia obsługi technicznej w określonych punktach należy uwzględnić powiązanie obiegów z innymi liniami komunikacyjnymi, aby wykluczyć puste przebiegi taboru realizowane wyłącznie w celach serwisowych. Z uwagi na planowaną obsługę elektrycznymi zespołami trakcyjnymi linii Zielona Góra – Rzepin – Kostrzyn przewiduje się możliwość powiązania obu linii jednym obiegiem taboru z umożliwianiem wykonywania przeglądów okresowych w Rzepinie. W przypadku tworzenia relacji bezpośrednich do Wrocławia, główny punkt utrzymania taboru dla tych pociągów będzie zlokalizowany na terenie województwa dolnośląskiego.

Przewidywane lokalizacje zintegrowanych węzłów przesiadkowych

Zielona Góra – węzeł regionalny

Nowa Sól – węzeł lokalny

Oczekiwania w stosunku do infrastruktury kolejowej

1. Likwidacja stałych ograniczeń prędkości na całej linii
2. Podwyższenie prędkości do 120km/h na całej linii
3. Zapewnienie standardowego wyposażenia obsługi podróżnych na każdej stacji/przystanku w tym co najmniej: zadaszenia/wiaty, ławek, gablot do umieszczania informacji, dynamicznego systemu informacji pasażerskiej, informacji na temat nazwy oraz oznaczeń peronów
4. Poprawa wizerunku stacji i przystanków wraz z bezpośrednim otoczeniem

Wytyczne dla przewoźnika i zarządcy w zakresie konstrukcji rozkładu jazdy

Konstrukcja rozkładu jazdy powinna uwzględniać niżej wymienione priorytety:

1. Godziny wiodące dla dojazdów do Zielonej Góry w godzinach porannych
2. Godziny wiodące dla odjazdów z Zielonej Góry w godzinach popołudniowych
3. Skomunikowania w Zielonej Górze z pociągami w kierunku Rzepina i Gorzowa Wlkp.
4. Skomunikowania w Głogowie z pociągami w kierunku Wrocławia, Leszna^c
5. Wydłużanie relacji bezpośrednich od Głogowa do Wrocławia

^c W przypadku uruchomienia przewozów na odcinku Leszno – Wschowa – Głogów

Zbąszynek – Świebodzin – Rzepin

Początek i koniec linii komunikacyjnej ustalony został na odcinku magistrali nr 3, która stanowi międzynarodowy korytarz transportowy E20. Udział tego odcinka linii kolejowej w obsłudze ruchu regionalnego będzie stosunkowo niewielki, choć potencjał techniczny zmodernizowanej linii dwutorowej umożliwia skonstruowanie oferty zapewniającej szybkie połączenia regionalne i międzyregionalne. Główne ośrodki miejskie i gospodarcze generujące ruch na tym odcinku to Świebodzin, Rzepin oraz Zbąszynek. Poza Torzysiem, lubuski odcinek tej magistrali przebiega wyłącznie przez małe miejscowości i tereny leśne. Końcowy odcinek transgraniczny został ujęty w ramach linii komunikacyjnej Zielona Góra – Rzepin – Frankfurt (Oder).

W przypadku podjęcia decyzji przez ministra właściwego ds. transportu o przywróceniu finansowania przewozów międzynarodowych pociągami kategorii osobowej lub przyspieszonej na odcinku Poznań – Frankfurt (Oder), które stanowiłyby ofertę zbieżną z minimalnymi założeniami Planu transportowego, możliwa będzie optymalizacja oferty na przedmiotowym odcinku linii komunikacyjnej poprzez skoordynowanie połączeń.

Założenia dotyczące oferty w wariantcie minimalnym

Podstawowa oferta przewozowa zorientowana będzie na dowozy szkolne i pracownicze do Świebodzina. Z uwagi na bliską odległość Świebodzina od Zbąszynka i krótki czas przejazdu, rozkład jazdy pociągów może uwzględniać optymalny dojazd do obu tych miast. Godziny kursowania dostosowane będą zatem głównie pod poranne dowozy do Świebodzina i Zbąszynka na godzinę 7⁰⁰ i 8⁰⁰ oraz popołudniowe powroty. Wariant minimalny oferty obejmuje kursowanie pięciu par pociągów w relacji Rzepin – Zbąszynek – Rzepin, w tym jednej pary wyłącznie w dni nauki szkolnej. Ukierunkowanie przewozów na Świebodzin przy założeniu tylko pięciu par pociągów, ogranicza możliwość zapewnienia dojazdów w tych samych przedziałach czasowych do stacji Rzepin. Optymalizacja oferty po względem poprawy dojazdów do Rzepina jest określona w wariantcie rozwojowym, który uwzględnia zwiększenie ilości połączeń.

Mając na uwadze brak oferty w zakresie połączeń międzywojewódzkich, lokalny rozkład jazdy powinien uwzględniać skomunikowania w Zbąszynku z pociągami w kierunku Poznania oraz w Rzepinie w kierunku Szczecina. W celu zwiększenia dostępności obu miast wojewódzkich należy uwzględniać skomunikowania w Rzepinie w kierunku Zielonej Góry, Zbąszynku w kierunku Gorzowa Wlkp. oraz zintegrować komunikację autobusową w Świebodzinie z rozkładem jazdy pociągów. W każdym wariantcie rolę zintegrowanego węzła przesiadkowego będzie pełnić Świebodzin, w którym istnieje powiązanie przewozów międzynarodowych, międzywojewódzkich i wojewódzkich, realizowanych zarówno w transporcie drogowym jak i kolejowym.

Założenia dotyczące oferty w wariantcie rozwojowym

Rozwój połączeń na tym odcinku uwzględnia przede wszystkim odtworzenie bezpośrednich relacji do Poznania oraz Frankfurtu (Oder) w celu zapewnienia komunikacji z europejskim uniwersytetem Viadrina. Będzie to wymagało ścisłej współpracy i uzgodnień z organizatorami przewozów po stronie niemieckiej, na obszarze województwa wielkopolskiego oraz ministrem właściwym ds. transportu. Wobec peryferyjnej lokalizacji przystanku kolejowego w Słubicach uzasadnione będzie rozszerzenie taryfy regionalnej o stację Frankfurt (Oder), do której dojdzie z uniwersytetu zajmuje około 13 minut.

W celu poprawy oferty regionalnej, która umożliwi w równym stopniu dogodne dojazdy do Świebodzina, Zbąszynka i Rzepina, ilość połączeń w dobie powinna wzrosnąć do sześciu par pociągów. Nie wyklucza się przy tym wydłużania relacji pociągów Poznań – Zbąszynek organizowanych przez województwo wielkopolskie do stacji Świebodzin, co jest uzasadnione stwierdzonym potokiem pasażerskim w relacji Świebodzin – Poznań.

Plan obsługi taborowej

Do obsługi linii Zbąszynek – Rzepin wybrany operator musi zapewnić standardowe zespoły trakcyjne (preferowany napęd elektryczny) o ilości miejsc siedzących co najmniej 120 i łącznej pojemności około 260 miejsc. Rozkład jazdy w wariantcie minimalnym wymaga zastosowania co najmniej trzech pojazdów w obiegu. Lokalizacja linii pomiędzy dwoma potencjalnymi punktami serwisowymi nie wymaga wiązania taboru z innymi obiegami, choć tabor wykorzystywany do obsługi tej linii komunikacyjnej może być włączony w obieg pociągów Rzepin – Zielona Góra.

Z uwagi na różnice w systemach zasilania sieci trakcyjnej nie będzie możliwości wydłużania zespołami elektrycznymi kursów do Frankfurtu (Oder). W tej sytuacji konieczne będzie zaangażowanie taboru spalinowego lub dwusystemowego. Z uwagi na dotychczasowy brak jednostek dwusystemowych, związany z wysokim kosztem ich wyprodukowania, nie wyklucza się w tym przypadku wykorzystania tradycyjnych składów wagonowych prowadzonych lokomotywą dwusystemową. W takim przypadku należy się liczyć z kosztami wyższymi od ponoszonych przy zwykłych pociągach regionalnych.

Przewidywane lokalizacje zintegrowanych węzłów przesiadkowych

Świebodzin, Zbąszynek, Rzepin – węzły lokalne

Oczekiwania w stosunku do infrastruktury kolejowej

1. Utrzymanie parametrów linii magistralnej (120 – 160 km/h)
2. Zapewnienie standardowego wyposażenia obsługi podróżnych na każdej stacji/przystanku w tym co najmniej: zadaszenia/wiaty, ławek, gablot do umieszczania informacji, dynamicznego systemu informacji pasażerskiej, informacji na temat nazwy oraz oznaczeń peronów.

Wytyczne dla przewoźnika i zarządcy w zakresie konstrukcji rozkładu jazdy

Konstrukcja rozkładu jazdy powinna uwzględniać niżej wymienione priorytety:

1. Godziny wiodące dla dojazdów do Świebodzina w godzinach porannych
2. Godziny wiodące dla odjazdów ze Świebodzina w godzinach popołudniowych
3. Skomunikowania w Zbąszynku z pociągami w kierunku Poznania
4. Skomunikowania w Rzepinie z pociągami w kierunku Szczecina i Frankfurtu (Oder)
5. Wydłużanie relacji bezpośrednich od Zbąszynka do Poznania

Zielona Góra – Rzepin – Frankfurt (Oder)

Linia komunikacyjna ustalona jest w strefie transgranicznej, a jej przebieg częściowo pokrywa się z linią komunikacyjną Zielona Góra – Rzepin – Kostrzyn. Jej wydzielenie pod względem organizacyjnym ma podłoże techniczne, związane z taborom przewidzianym do obsługi przewozów. W przypadku podziału zadań na pakiety linia do Frankfurtu (Oder) ujmowana będzie w zadaniu obejmującym tabor spalinowy. Pozostałe przewozy w kierunku Rzepina realizowane będą trakcją elektryczną, przy czym całościowa oferta będzie spójna i objęta wspólną taryfą.

Założenia dotyczące oferty w wariacie minimalnym

W wariacie minimalnym uruchamiane będą dwie pary pociągów relacji Zielona Góra – Frankfurt (Oder) ze skomunikowaniem z pociągami w kierunku Berlina. Pierwszy pociąg uruchamiany będzie z Zielonej Góry w godzinach porannych, aby umożliwić dojazd do Berlina przed południem. Pociąg powrotny umożliwi dojazd z Berlina do Zielonej Góry również przed południem. Razem z popołudniową parą pociągów tworzona jest oferta umożliwiająca dłuższy pobyt w Berlinie oraz w Zielonej Górze. Dostępność czasowa będzie się skracać wraz z postępującą modernizacją polskiego odcinka.

Założenia dotyczące oferty w wariacie rozwojowym

Wariant rozwojowy obejmuje możliwość zwiększenia częstotliwości kursów do Frankfurtu (Oder) z ewentualnym wydłużeniem relacji do Berlina, co jednak jest uzależnione od organizatora po stronie niemieckiej oraz uregulowania kwestii właściwego organizatora po stronie polskiej. Połączenie bezpośrednio z Zielonej Góry do Berlina zostało bowiem ujęte w Planie krajowym jako część dłuższego połączenia międzynarodowego z kierunku Wrocławia.

Przewidywane lokalizacje zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz oczekiwania w stosunku do infrastruktury kolejowej pokrywają się z założeniami określonymi dla linii Zielona Góra – Kostrzyn.

Plan obsługi taborowej

Do obsługi linii w strefie transgranicznej niezbędny jest tabor posiadający dopuszczenie do poruszania się po sieci kolei niemieckich (DB Netz) oraz po sieci kolei polskich (PKP PLK SA). Do wahadłowej obsługi tej linii przewiduje się udostępnić pojazd serii SA139, który powinien otrzymać niezbędne dopuszczenia przed wejściem w życie rozkładu jazdy 2015/2016. Z uwagi na ograniczoną na rynku ilość pojazdów spełniających te wymogi przewiduje się również wykorzystywanie, przez operatora, taboru niemieckiego.

Wytyczne dla przewoźnika i zarządcy w zakresie konstrukcji rozkładu jazdy

Konstrukcja rozkładu jazdy powinna uwzględniać niżej wymienione priorytety:

1. Skomunikowania we Frankfurcie (Oder) z pociągami w kierunku Berlina
2. Wydłużanie relacji bezpośrednich od Frankfurtu (Oder) do Berlina

Nowa Sól – Zielona Góra – Sulechów – Zbąszynek (-Poznań)

Organizacja przewozów opierać się będzie na wykorzystaniu wyłącznie zmodernizowanej i nowo wybudowanej infrastruktury oraz nowoczesnego taboru. Parametry techniczne linii kolejowych oraz taboru zaplanowanego do obsługi tego połączenia umożliwiają stworzenie oferty konkurencyjnej nawet dla transportu indywidualnego. Na odcinku Nowa Sól – Zielona Góra – Zbąszynek obowiązują prędkości do 100 km/h z perspektywą zwiększenia do 120 km/h, natomiast na odcinku Zbąszynek – Poznań możliwe jest rozwijanie prędkości do 160 km/h. Poprzez wydłużenie relacji z Zielonej Góry do Nowej Soli oraz ze Zbąszynka do Poznania zwiększona zostanie ilość połączeń aglomeracji zielonogórskiej z aglomeracją poznańską.

Zarówno lokalne połączenia do Zbąszynka jak relacje międzyregionalne do Poznania wykorzystywać będą powiązania Zielonej Góry kształtujące się w ramach tzw. Lubuskiego Trójmiasta (Sulechów - Zielona Góra - Nowa Sól), które tworzą teren aglomeracyjny o wysokim potencjale demograficzno-inwestycyjnym. Uruchomienie połączeń kolejowych trzech miast tworzących tzw. Lubuskie Trójmiasto jest jednym z kluczowych zadań określonych w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego, istotnym dla rozwoju zintegrowanego i zrównoważonego transportu aglomeracji zielonogórskiej. Relacje będą wydłużane do Poznania na podstawie porozumień między organizatorami publicznego transportu zbiorowego.

Założenia dotyczące oferty w wariacie minimalnym

Oprócz bezpośredniego skomunikowania obszaru aglomeracji zielonogórskiej z aglomeracją poznańską, linia ma zadanie obsłużyć część lokalnych potoków pasażerskich pomiędzy Zbąszynkiem, Sulechowem, Zieloną Górą i Nową Solą. Częstotliwość kursów w bezpośredniej relacji Nowa Sól – Poznań obejmuje dwie pary pociągów stałego kursowania oraz dwie pary kursujące w dni robocze. Taka ilość połączeń zapewni trwałość projektu, w ramach którego zakupiono tabor do realizacji przewozów międzyregionalnych. Rozkład jazdy pociągów na odcinku Zielona Góra – Zbąszynek nie powinien pokrywać się z planem kursowania pozostałych pociągów uruchamianych w ramach linii komunikacyjnej Zielona Góra – Gorzów Wlkp. wykorzystującej również ten odcinek. Równomiernie rozłożenie godzin kursowania pomiędzy Zbąszynkiem a Zieloną Górą z uwzględnieniem wszystkich pociągów regionalnych jadących zarówno w kierunku Poznania jak Gorzowa Wlkp. stanowić będzie spójną ofertę. Ponadto, z uwagi na potencjalną lokalizację punktu serwisowego w Zbąszynku przewiduje się tam rozpoczynanie i kończenie skrajnych kursów. Taka ilość połączeń, po uwzględnieniu pozostałych pociągów kursujących w kierunku Zbąszynka i Głogowa stworzy bazową siatkę publicznego transportu zbiorowego w obrębie Lubuskiego Trójmiasta.

Założenia dotyczące oferty w wariacie rozwojowym

W celu wdrożenia kompleksowej oferty obejmującej w swoim założeniu wyłącznie Lubuskie Trójmiasto i opierającej się na koncepcji szybkiej kolei aglomeracyjnej, ilość połączeń powinna ulec uzupełnieniu. Dodatkowe połączenia powinny wypełnić luki pomiędzy kursami planowanymi w ramach wariantu minimalnego. Rozwój oferty obejmował będzie uzupełnienie brakujących połączeń w dobie dla

uzyskania cyklicznego rozkładu. Zarówno wzrost ilości połączeń jak również przedsięwzięcia dotyczące infrastruktury i taboru w obszarze funkcjonalnym Zielonej Góry (Lubuskie Trójmiasto) będzie wymagało współpracy podmiotów sektora publicznego i prywatnego, w tym również bezpośrednio zainteresowanych samorządów i przewoźników.

Plan obsługi taborowej

Do obsługi linii komunikacyjnej dedykowane są dwa czteroczłonowe elektryczne zespoły trakcyjne nowej generacji zakupione w ramach projektu POLiŚ 7.1-48. Pojazdy z rodziny Impuls 31WE są jednostkami przeznaczonymi do ruchu dalekobieżnego z ilością miejsc siedzących 208 i łącznej pojemności ponad 450 miejsc. Impulsy będą w pełni przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób z ograniczoną możliwością poruszania się. Dla zapewnienia rezerwy taborowej, operator obsługujący tą linię komunikacyjną powinien dysponować jednostkami elektrycznymi po wykonanej naprawie głównej lub modernizacji, ze szczególnym uwzględnieniem wyposażenia przedziału pasażerskiego, aby w razie wyłączenia nowego pojazdu z ruchu, jakość podróży nie uległa drastycznemu pogorszeniu.

Wdrożenie oferty o charakterze kolei aglomeracyjnej, obejmującej wyłącznie relacje wewnątrz Lubuskiego Trójmiasta, wymagało będzie wprowadzenia do obiegu co najmniej dwóch dodatkowych pojazdów trakcji elektrycznej. Przy założeniu wyłącznie kursów wahadłowych o odpowiedniej częstotliwości, do obsługi potoków pasażerskich wystarczą pojazdy dwuczłonowe. W każdym wariantcie należy jednak przewidzieć zjazdy techniczne do punktu serwisowego.

Przewidywane lokalizacje zintegrowanych węzłów przesiadkowych

Zielona Góra – węzeł regionalny

Nowa Sól, Sulechów, Zbąszynek – węzły lokalne

Oczekiwania w stosunku do infrastruktury kolejowej

1. Podwyższenie prędkości do 120km/h, na całym odcinku na terenie województwa lubuskiego
2. Budowa nowych przystanków w lokalizacjach zwiększających dostęp do transportu kolejowego z uwzględnieniem przepustowości linii kolejowych
3. Zapewnienie standardowego wyposażenia obsługi podróżnych na każdej stacji/przystanku w tym co najmniej: zadaszenia/wiaty, ławek, gablot do umieszczania informacji, dynamicznego systemu informacji pasażerskiej, informacji na temat nazwy oraz oznaczeń peronów
4. Poprawa wizerunku stacji i przystanków wraz z bezpośrednim otoczeniem

Wytyczne dla przewoźnika i zarządcy w zakresie konstrukcji rozkładu jazdy

Konstrukcja rozkładu jazdy powinna uwzględniać niżej wymienione priorytety:

1. Równomierne rozłożenie w dobie godzin kursowania
2. Skomunikowania w Zbąszynku z pociągami w kierunku Warszawy, Gdyni, Olsztyna

Sieć komunikacyjna węzła Żagań – Żary

Specyficzny układ linii komunikacyjnych obejmujących część obszaru działania organizatora, uzasadnia określenie jednolitej sieci komunikacyjnej, na której organizowane będą połączenia bezpośrednie w różnych relacjach. Z uwagi na ponadprzeciętne zagęszczenie linii kolejowych na określonym obszarze oraz planowane relacje pociągów, które pokrywają się ze sobą na kilku odcinkach, linie komunikacyjne przechodzące przez węzeł żarsko - żagański zostały ujęte w Planie transportowym jako jednolita sieć lokalna. Lokalna sieć obejmuje niżej wymienione linie komunikacyjne:

Żagań – Żary – Zielona Góra;
Żary – Żagań – Legnica (-Wrocław);
Zielona Góra – Żary – Węglińiec (-Jelenia Góra);
Żagań – Żary – Forst (Lausitz).

Powiązanie z pozostałymi liniami objętymi Planem transportowym nastąpi w zintegrowanym węźle przesiadkowym w Zielonej Górze. Pozostałe linie wychodzą w kierunku województwa dolnośląskiego oraz strefę transgraniczną. Planowany układ połączeń jest zatem w każdym wariantcie uzależniony od porozumień międzywojewódzkich i musi uwzględniać funkcjonowanie podmiotu wewnętrznego lub przewoźnika, który operuje na terenie sąsiedniego organizatora. Ustalenie końca linii komunikacyjnych na stacjach węzłowych w Legnicy i Węglińcu kwalifikuje przewozy do kategorii wojewódzkich z ograniczeniem przewozów w kierunku Brandenburgii do strefy transgranicznej. W przypadku podjęcia decyzji przez ministra właściwego ds. transportu o przywróceniu finansowania przewozów międzynarodowych pociągami kategorii osobowej na odcinku Legnica – Forst (Lausitz), które stanowiłyby ofertę zbieżną z minimalnymi założeniami Planu transportowego, możliwa będzie optymalizacja oferty na całej sieci komunikacyjnej Żagań/Żary.

Lokalne przewozy służą dojazdowi do pracy i szkół w obu miastach powiatowych a zarazem umożliwiać podróże międzyregionalne w kierunku Wrocławia i Jeleniej Góry. Organizacja przewozów ma również umożliwiać dogodny dojazd do Zielonej Góry z rejonu dwóch powiatów na południu województwa lubuskiego oraz pozostałych miejscowości zlokalizowanych wzdłuż odcinków powiązanych węzłem żagańsko-żarskim.

Założenia dotyczące oferty w wariantcie minimalnym

Wariant minimalny oferty obejmuje kursowanie w dni robocze czterech par pociągów do Zielonej Góry, sześciu do Legnicy, trzech do Węglińca i dwóch do Forstu (Lausitz). Natomiast przewozy w kierunku Żar i Żagania ukierunkowane są głównie na dojazdy do szkół średnich, gdyż poranne pociągi zjeżdżają się przed godziną 8 rano. Przy minimalnej ilości połączeń do Zielonej Góry wszystkie pociągi powinny umożliwiać skomunikowania w kierunku Poznania lub Szczecina. Z uwagi na powiązanie linii komunikacyjnych należy dążyć do łączenia relacji pociągów w celu uzyskania maksymalnej ilości połączeń bezpośrednich. Wiązanie relacji w Żarach zwiększy dostępność komunikacyjną powiatu żagańskiego, w tym Iłowy i Małomic. Linia w kierunku Legnicy umożliwia najkrótsze połączenie Żar i Żagania z Wrocławiem, co będzie również wykorzystywane przy tworzeniu relacji bezpośrednich. Bezpośrednie połączenia Zielona Góra – Jelenia Góra, oprócz przewozów lokalnych, zwiększą dostępność województwa lubuskiego do atrakcyjnych turystycznie miejsc dolnego śląska.

Założenia dotyczące oferty w wariantcie rozwojowym

Wariant rozwojowy uwzględnia przede wszystkim uzupełnienie połączeń w kierunku Zielonej Góry w ilości umożliwiającej dostosowanie rozkładu jazdy do obsługi potoków szkolnych oraz różnych systemów czasu pracy. Podobnego uzupełnienia ilości połączeń wymaga odcinek Żary – Węglińiec oraz Żary – Forst (Lausitz), gdzie w wariantcie minimalnym oferta ograniczona została odpowiednio do trzech i dwóch par pociągów w dobie. Zwiększenie ilości połączeń umożliwi przejęcie części potoków pasażerskich obsługiwanych obecnie przez transport drogowy, zarówno indywidualny jak zbiorowy. Układ dróg w stosunku do przebiegu linii kolejowej dla połączeń w kierunku Tuplic, Iłowy i Małomic sprzyja stworzeniu dobrej oferty przewozowej pod względem czasu przejazdu. Częstotliwość kursowania pociągów na liniach stycznych będzie przedmiotem corocznych uzgodnień rozkładu jazdy, a rozwój oferty przewozowej zmierzać będzie do osiągnięcia standardu sześciu par kursów na dobę.

Plan obsługi taborowej

Do obsługi całego węzła w wariantcie minimalnym konieczne jest zaangażowanie co najmniej sześciu pojazdów spalinowych, w tym co najmniej jednego z dopuszczeniem do wjazdu na stację graniczną po stronie niemieckiej. Podzielenie pracy eksploatacyjnej pomiędzy sąsiednie województwa wymagało w 2014 roku udostępnienia ze strony województwa lubuskiego trzech pojazdów. Dwa do obsługi ciągu Zielona Góra – Żary – Legnica/Jelenia Góra i jeden do przygranicznego ruchu Żagań – Forst (Lausitz). Zwiększone potoki w kierunku Legnicy i Jeleniej Góry wymagają zastosowania pojazdu dwuczłonowego. W celu zapewnienia stabilności oferty, przy założeniu, że co najmniej dwie pary pociągów będą nadal obsługiwane przez tabor województwa dolnośląskiego, należy przewidzieć dwa autobusy szynowe serii SA105 oraz dwa pojazdy dwuczłonowe. W celu optymalizacji wykorzystania pojazdów spalinowych, dopuszcza się powiązanie z obiegiem dla linii Zielona Góra – Gorzów Wlkp.

Przewidywane lokalizacje zintegrowanych węzłów przesiadkowych

Zielona Góra – węzeł regionalny

Żary, Żagań – węzły lokalne

Oczekiwania w stosunku do infrastruktury kolejowej

1. Podwyższenie prędkości na całym odcinku Forst (Lausitz) - Żagań - Małomice do 100-120km/h
2. Likwidacja ograniczeń i podwyższenie prędkości na linii Zielona Góra - Żary - Węglińiec do co najmniej 90 km/h
3. Zapewnienie standardowego wyposażenia obsługi podróżnych na każdej stacji/przystanku w tym co najmniej: zadaszenia/wiaty, ławek, gablot do umieszczania informacji, dynamicznego systemu informacji pasażerskiej, informacji na temat nazwy oraz oznaczeń peronów
4. Poprawa wizerunku stacji i przystanków wraz z bezpośrednim otoczeniem

Wytyczne dla przewoźnika i zarządcy w zakresie konstrukcji rozkładu jazdy

Konstrukcja rozkładu jazdy powinna uwzględniać niżej wymienione priorytety:

1. Godziny wiodące dla dojazdów do Zielonej Góry i Żar w godzinach porannych
2. Godziny wiodące dla odjazdów z Zielonej Góry i Żar w godzinach popołudniowych
3. Skomunikowania w Zielonej Górze z pociągami w kierunku Poznania, Szczecina i Gorzowa Wlkp.
4. Skomunikowania w Legnicy i Węglińcu z pociągami w kierunku Wrocławia
5. Wydłużanie relacji bezpośrednich od Legnicy do Wrocławia oraz od Węglińca do Jeleniej Góry

Zielona Góra – Gubin – Guben – Cottbus

Planowana do uruchomienia linia komunikacyjna stanowić ma uzupełnienie istniejącej sieci połączeń transgranicznych realizowanych z obszaru województwa lubuskiego. Dodatkowa linia, oprócz poprawy dostępności do sieci po stronie niemieckiej, pełnić będzie funkcję lokalną na polskim odcinku i uzupełni brakujący element powiązań transportem kolejowym z powiatem krośnieńskim. Nieatrakcyjna lokalizacja punktów odprawy podróżnych w dwóch największych miastach na tej trasie tj. Krośnie Odrzańskim (12 tys. mieszk.) oraz Gubinie (17 tys. mieszk.) wymagać będzie ich ścisłego zintegrowania z transportem drogowym oraz wdrożenia systemów „Park & Ride” oraz „Bike & Ride”. Z uwagi na fakt, że regularne połączenie pasażerskie na tej linii nie funkcjonuje od roku 2002, oprócz poprawy dostępności transportu kolejowego dla mieszkańców obu miast, konieczne będą intensywne działania informacyjno-promocyjne, mające na celu przywrócenie w świadomości społecznej korzyści wynikających z podróżowania tym środkiem transportu. Efektywność połączenia kolejowego wzrośnie w przypadku, gdy łączny czas przejazdu do Zielonej Góry, wraz czasem potrzebnym na dotarcie do punktu odprawy, będzie krótszy bądź porównywalny z transportem drogowym. W przypadku Gubina bardziej dostępny jest jednak dworzec po stronie niemieckiej, dlatego regionalna oferta taryfowa powinna obejmować cały odcinek do Guben bez konieczności uiszczania dodatkowych opłat granicznych.

Założenia dotyczące oferty w wersji minimalnej

W wersji minimalnej uruchamiane będą dwie pary pociągów relacji Zielona Góra – Guben ze skomunikowaniem z pociągami w kierunku Cottbus oraz Frankfurtu (Oder) i Berlina. Na stacji w Guben istnieje powiązanie z linią komunikacyjną Cottbus – Frankfurt (Oder) – Berlin – Magdeburg Hbf, na której pociągi kursują w takcie godzinowym. W przypadku zastosowania taboru stacjonującego w Polsce pierwszy pociąg uruchamiany będzie z Zielonej Góry w godzinach wczesno porannych, aby umożliwić powrót do Zielonej Góry przed godziną 8 rano. Minimalnego oferta powinna uwzględniać możliwość codziennych dojazdów do szkół i uczelni w Zielonej Górze oraz do pracy w trybie ośmiogodzinnym. Przy takim układzie połączeń możliwe będą zarówno przejazdy zagraniczne jak i lokalne.

Założenia dotyczące oferty w wersji rozszerzonej

Wersja rozszerzona obejmuje możliwość wydłużenia relacji do Cottbus, co jest przedmiotem uzgodnień z organizatorem po stronie niemieckiej. Z uwagi na duże nasycenie komercyjnych kursów przewoźników drogowych na odcinku Krosno Odrzańskie - Zielona Góra ilość połączeń powinna zostać zwiększona do ilości stanowiącej atrakcyjną alternatywę dla transportu indywidualnego i komercyjnego. Rozkład jazdy pociągów powinien zapewniać możliwości większego wyboru godziny dojazdu i powrotu.

Plan obsługi taborowej

Do obsługi tej linii komunikacyjnej operator powinien zapewnić tabor przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy utrzymaniu w gotowości technicznej wszystkich pojazdów organizatora, możliwe będzie udostępnienie do wahadłowej obsługi linii na odcinku Zielona Góra – Guben jednego pojazdu serii SA105, który posiada warunkowe

dopuszczenie do wjazdu na stację graniczną. W przypadku wdrożenia oferty w pełnej relacji do stacji Cottbus niezbędne będzie zastosowanie pojazdów z dopuszczeniem do poruszania się na torach zarządzanych przez niemieckiego zarządcę infrastruktury. Wobec ograniczonej ilości polskiego taboru posiadającego dopuszczenie do wjazdu na teren Niemiec, najbardziej prawdopodobnym będzie wykorzystanie pojazdów niemieckiego przewoźnika posiadających dopuszczenie do poruszania się po sieci PKP PLK SA. W celu zminimalizowania przypadków odwoływania kursów z przyczyn technicznych, należy przewidzieć w systemie obsługi pojazdów rezerwową. Każdorazowe wyłączenie z ruchu jedyne go pojazdu skierowanego do obsługi tej linii, będzie powodowało zakłócenia w rozkładzie jazdy, które spowodują utratę zaufania społecznego do tego środka transportu. Wobec ograniczonej ilości pojazdów udostępnianych przez organizatora, tabor rezerwową, a nawet podstawowy powinien zapewnić operator. W celu wyeliminowania konieczności podsyłania taboru do punktów utrzymania, przewiduje się między innymi możliwość powiązania obiegowego z pojazdem spalinowym kursującym na odcinku Żagań – Zielona Góra, który serwisowany jest w Żaganiu.

Przewidywane lokalizacje zintegrowanych węzłów przesiadkowych

Zielona Góra – węzeł regionalny

Krosno Odrzańskie, Gubin – węzły lokalne

Oczekiwania w stosunku do infrastruktury kolejowej

1. Podwyższenie prędkości na odcinku Czerwieńsk – Guben do co najmniej 100 km/h
2. Podwyższenie prędkości na odcinku Zielona Góra – Czerwieńsk do 120 km/h
3. Zapewnienie standardowego wyposażenia obsługi podróżnych na każdej stacji/przystanku, w tym co najmniej: zadaszenia/wiaty, ławek, gablot do umieszczania informacji, dynamicznego systemu informacji pasażerskiej, informacji na temat nazwy oraz oznaczeń peronów
4. Poprawa bezpieczeństwa oraz informacji pasażerskiej na przystanku w Przylepie dla podróżnych przesiadających na pociągi jadące w kierunku Zbąszynka z pominięciem stacji Czerwieńsk i w kierunku przeciwnym
5. Poprawa wizerunku stacji i przystanków wraz z bezpośrednim otoczeniem

Wytyczne dla przewoźnika i zarządcy w zakresie konstrukcji rozkładu jazdy

Konstrukcja rozkładu jazdy powinna uwzględniać niżej wymienione priorytety:

1. Godziny wiodące dla dojazdów do Zielonej Góry w godzinach porannych
2. Godziny wiodące dla odjazdów z Zielonej Góry w godzinach popołudniowych
3. Skomunikowania w Guben z pociągami w kierunku Cottbus, Frankfurtu (Oder)
4. Skomunikowania w Zielonej Górze w kierunku Poznania i Wrocławia
5. Wydłużanie relacji bezpośrednich od Guben do Cottbus

Rzepin – Międzyrzecz

Wznowienie przewozów na linii nr 364 ma na celu poprawę dostępności komunikacyjnej dla powiatu sulęcińskiego oraz części powiatu słubickiego, w tym głównie miast Sulęcina oraz Osno Lubuskie, które nie mają dostępu do bazowej sieci transportu kolejowego określonej w Planie transportowym.

Założenia dotyczące oferty w wersji minimalnej

W wersji minimalnej uruchamiane będą dwie pary pociągów relacji Rzepin – Międzyrzecz. W zależności od lokalnego zapotrzebowania kursy dostosowane będą do lokalnych potoków z uwzględnieniem ograniczeń infrastruktury jakie istnieją na tej linii. Z uwagi na brak mijanki na całym 60-kilometrowym odcinku, możliwe jest kursowanie tylko jednego pojazdu w ruchu wahadłowym. Kluczowym będzie zatem określenie punktu początkowego, z którego uruchamiany będzie pierwszy kurs w dobie. Na podstawie dotychczasowych ustaleń z lokalnymi samorządami przyjęto, że kursy uruchamiane będą od stacji Rzepin, gdzie znajduje się zaplecze dla obsługi taboru.

Założenia dotyczące oferty w wersji rozszerzonej

W przypadku wzrostu zapotrzebowania na przewozy oraz w celu poprawy efektywności wykorzystania taboru, należy przewidzieć zwiększenie ilości kursów wahadłowych w dobie. Możliwość zapewnienia przewozów jednocześnie z obu kierunków jest uzależniona wyłącznie od przepustowości infrastruktury oraz zapewnienia dodatkowego taboru przez operatora. Rozwój oferty na tej trasie może uwzględniać wydłużanie w sezonie letnim kursów z Międzyrzecza w kierunku Międzychodu przez Pszczew, który jest centrum turystycznym Pszczewskiego Parku Krajobrazowego. Natomiast bliskość Frankfurtu nad Odrą daje możliwości nawiązania bezpośrednich połączeń transgranicznych, które zwiększą dostępność atrakcyjnych turystycznie obszarów województwa lubuskiego dla gości zagranicznych.

Plan obsługi taborowej

Do obsługi tej linii komunikacyjnej operator powinien zapewnić pojazd przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy utrzymaniu w sprawności wszystkich pojazdów organizatora możliwe będzie udostępnienie jednego autobusu szynowego SA105.

Przewidywane lokalizacje zintegrowanych węzłów przesiadkowych

Międzyrzecz, Rzepin – węzły lokalne

Oczekiwania w stosunku do infrastruktury kolejowej

1. Utrzymanie prędkości co najmniej 80 km/h bez ograniczeń punktowych
2. Zapewnienie standardowego wyposażenia obsługi podróżnych na każdej stacji/przystanku w tym co najmniej: zadaszenia/wiaty, ławek, gablot do umieszczania informacji, dynamicznego systemu informacji pasażerskiej, informacji na temat nazwy oraz oznaczeń peronów.
3. Odtworzenie mijanki na szlaku Międzyrzecz – Rzepin
4. Poprawa wizerunku stacji i przystanków wraz z bezpośrednim otoczeniem

Wytyczne dla przewoźnika i zarządcy w zakresie konstrukcji rozkładu jazdy

Konstrukcja rozkładu jazdy powinna uwzględniać niżej wymienione priorytety:

1. Godziny wiodące dla dojazdów i odjazdów do Sulęcina i Międzyrzecza
2. Skomunikowania w Rzepinie z pociągami w kierunku Zielonej Góry, Szczecina
3. Skomunikowania w Międzyrzeczu w kierunku Zbąszynka i Gorzowa Wlkp.
4. Wydłużanie w sezonie letnim relacji bezpośrednich od Międzyrzecza do Międzychodu

Leszno – Wschowa – Głogów (– Szprotawa – Żagań)

Wznowienie przewozów na odcinku linii nr 14 ma na celu poprawę dostępności komunikacyjnej dla powiatu wschowskiego oraz części powiatu żagańskiego, w tym głównie miast Wschowa (ponad 14 tys. mieszk.) oraz Szprotawa (ponad 12 tys. mieszk.), które nie mają dostępu do bazowej sieci kolejowego publicznego transportu zbiorowego określonej w Planie transportowym. Przywrócenie regularnych przewozów pasażerskich jest uzależnione od poprawy parametrów technicznych linii kolejowej na całym odcinku, gdyż niskie prędkości uniemożliwiają stworzenie atrakcyjnej oferty przewozowej. O ile w planach krajowych jest przewidziana modernizacja, a nawet elektryfikacja odcinka Leszno – Głogów to plany zarządcy w zakresie odcinka Głogów – Żagań nie zostały dotąd jasno sprecyzowane. Wobec braku tej linii w siatce połączeń międzywojewódzkich określonej w Planie krajowym, wdrożenie oferty międzyregionalnej w każdym wariancie jest uzależnione od uzgodnień i porozumień trzech województw.

Założenia dotyczące oferty w wersji minimalnej

W wersji minimalnej na odcinku Głogów – Leszno przywrócona zostanie ilość połączeń jaka funkcjonowała do roku 2011 tj. pięć par pociągów. Ponadto w celu lepszego skomunikowania powiatowego miasta Wschowa z Zieloną Górą przewiduje się uruchomienie co najmniej jednej pary pociągów w bezpośredniej relacji do Zielonej Góry.

Założenia dotyczące oferty w wersji rozszerzonej

Wersja rozszerzona przewiduje odtworzenie połączeń na odcinku Żagań – Głogów, co jednak uzależnione jest od podwyższenia prędkości do minimum 80 km/h, jak to zostało określone w Master Planie dla Transportu Kolejowego. Zakres tych połączeń zostanie doprecyzowany w ramach przyszłej aktualizacji Planu transportowego.

Plan obsługi taborowej

Do obsługi tej linii komunikacyjnej operator powinien zapewnić co najmniej dwa pojazdy spalinowe przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W przypadku zrealizowania planów elektryfikacji preferowany będzie tabor trakcji elektrycznej.

Przewidywane lokalizacje zintegrowanych węzłów przesiadkowych

Przebieg linii determinuje lokalizację węzłów poza obszarem województwa lubuskiego

Oczekiwania w stosunku do infrastruktury kolejowej

1. Podniesienie prędkości do co najmniej 80 -100 km/h
2. Zapewnienie standardowego wyposażenia obsługi podróżnych na każdej stacji/przystanku w tym co najmniej: zadaszenia/wiaty, ławek, gablot do umieszczania informacji, dynamicznego systemu informacji pasażerskiej, informacji na temat nazwy oraz oznaczeń peronów

Wytyczne dla przewoźnika i zarządcy w zakresie konstrukcji rozkładu jazdy

Konstrukcja rozkładu jazdy powinna uwzględniać niżej wymienione priorytety:

1. Skomunikowania w Głogowie z pociągami w kierunku Zielonej Góry i Wrocławia
2. Godziny wiodące dla regionalnych dojazdów i odjazdów do Leszna i Głogowa
3. Skomunikowania w Lesznie w kierunku Poznania i Ostrowa Wlkp.
4. Wydłużanie relacji bezpośrednich od Głogowa do Zielonej Góry

Monitorowanie realizacji Planu transportowego w zakresie ilości połączeń kolejowych

W celu podsumowania i syntetycznego ujęcia planowanej oferty przewozowej dla poszczególnych linii komunikacyjnych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, w poniższej tabeli zestawiono ilość połączeń określoną dla wariantu minimalnego. Jest to liczba połączeń jaka ujęta zostanie w planowanym co roku rozkładzie jazdy pociągów oraz objęta zamówieniem publicznym w podstawowym zakresie.

Zwiększenie ilości połączeń w ramach danej linii komunikacyjnej będzie możliwe każdorazowo jako zamówienie uzupełniające. Uruchamianie przewozów w ramach ustalonych linii uzupełniających możliwe będzie poprzez wykorzystanie przez organizatora prawa opcjonalnego rozszerzenia zamówienia. W każdym przypadku rozszerzanie oferty będzie uzależnione od środków dostępnych w danym roku budżetowym na zadania związane z organizacją przewozów kolejowych.

Tab. 20 – Planowana liczba pociągów na odcinkach linii komunikacyjnych w minimalnym wariantcie

Linia komunikacyjna	Odcinek linii	Minimalna liczba par pociągów w dni robocze
Zielona Góra – Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	Zielona Góra – Zbąszynek	4
	Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	5
Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Krzyż (-Poznań ^d)		9
Zielona Góra – Rzepin – Kostrzyn (-Szczecin ^e)	Zielona Góra – Rzepin	5
	Rzepin – Kostrzyn	4
Zielona Góra – Nowa Sól – Głogów (-Wrocław ^f)		7
Zbąszynek – Świebodzin – Rzepin		5 ^g
Zielona Góra – Rzepin – Frankfurt (Oder)		2
Nowa Sól – Zielona Góra – Zbąszynek (- Poznań)		4
Zielona Góra – Żary		4
Żary – Legnica		6
Żary – Węglińiec		3
Żagań - Forst (Lausitz)		2 ^h

^d Ilość wydłużonych połączeń do Poznania jest uzależniona od decyzji organizatora przewozów wojewódzkich na obszarze województwa wielkopolskiego

^e Ilość wydłużonych połączeń do Szczecina jest uzależniona od decyzji organizatora przewozów wojewódzkich na obszarze województwa zachodniopomorskiego

^f Ilość wydłużonych połączeń do Wrocławia jest uzależniona od decyzji organizatora przewozów wojewódzkich na obszarze województwa dolnośląskiego

^g Ilość uruchamianych połączeń jest uzależniona od decyzji organizatora przewozów międzynarodowych o przywróceniu połączenia Poznań – Frankfurt (Oder) w kategorii osobowej

^h Ilość uruchamianych połączeń jest uzależniona od decyzji organizatora przewozów międzynarodowych o przywróceniu połączenia Legnica – Forst (Lausitz) w kategorii osobowej

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego obejmuje działania organizatora polegające w szczególności na realizacji Planu transportowego i podejmowaniu dalszych działań zmierzających do podnoszenia jakości i standardów publicznego transportu zbiorowego nastawionego na zaspokajanie potrzeb lokalnej społeczności. Określenie standardu przewozów i jakości usług przewozowych, powinno uwzględniać potrzebę zapewnienia w szczególności:

- ochrony środowiska naturalnego,
- dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,
- dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej.

Plan transportowy, opracowany został zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w ramach której proces rozwoju transportu promuje przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu. Uszczegółowieniem oczekiwanych standardów będą określone przez organizatora parametry i normy dotyczące pojazdów w zakresie rodzajów napędu oraz norm emisji hałasu i spalin. Doprecyzowanie oczekiwań w zakresie środków transportu, którymi powinien dysponować operator wybrany do obsługi linii komunikacyjnych, będzie każdorazowo uwzględniać potrzeby dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Środki udostępniane przez organizatora są już w tego rodzaju udogodnienia standardowo wyposażone i nie dopuszcza się możliwości zakupu nowych pojazdów bez tych udogodnień. Warunki i zasady korzystania z infrastruktury przystankowej określono wyłącznie dla tych punktów na sieci, dla których organizator jest właścicielem lub zarządzającym. W zakresie dostępności podróżnych do pozostałej infrastruktury przystankowej określono oczekiwania jakie organizator kieruje do jej zarządców, zarówno w transporcie kolejowym jak drogowym.

Wobec określenia zakresu oferty przewozowej dla każdej linii komunikacyjnej w dwóch wariantach, przyjęto, że realizacja Planu transportowego w wariantcie minimalnym stanowi podstawę do określania zakresu przedmiotu zamówienia. Określony w ten sposób standard gwarantuje społecznościom lokalnym minimalny zakres połączeń i umożliwia rozszerzanie oferty oraz wdrażanie, w sposób doraźny lub kompleksowy, nowych połączeń wg wariantów rozwojowych. Zwiększanie oferty przewozowej ponad wariant minimalny jest uzależnione od środków finansowych jakimi będzie dysponował organizator w danym roku budżetowym. Oznacza to, że organizator przewozów wojewódzkich realizując Plan transportowy będzie miał możliwość zwiększania parametrów usługi w zakresie ilości połączeń ponad standard określony w Planie transportowym.

Docelowym standardem, właściwym dla przewozów użyteczności publicznej, powinna być kompleksowa oferta na całej sieci komunikacyjnej określonej w Planie transportowym, która ukształtowana będzie wg rozwojowych wariantów prowadzących do kursowania co najmniej sześciu par pociągów w dobie na poszczególnych liniach komunikacyjnych.

Ochrona środowiska naturalnego

Poprzez określenie sieci komunikacyjnej opartej o infrastrukturę istniejących linii kolejowych oraz poprzez wskazanie preferowanych środków transportu w postaci taboru szynowego nowej generacji, ukierunkowano zasadniczą część Planu transportowego na potrzebę zrównoważonego rozwoju transportu przy zapewnieniu ochrony środowiska naturalnego.

Działania organizatora związane z ochroną środowiska wynikają w większości z dokumentów i planów strategicznych Województwa Lubuskiego. W dokumencie Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego, jako warunek osiągnięcia swoich celów strategicznych, organizator określił skuteczną realizację zadań bieżących i do najważniejszych działań w tym zakresie zaliczył, między innymi, wdrażanie europejskich norm ochrony środowiska. W praktyce oznaczało to bezwzględne stosowanie wobec producentów dostarczających pojazdy szynowe wymogów w zakresie najnowszych europejskich norm emisji spalin. Aktualizacja tej Strategii z listopada 2012r. wskazuje, że istotne 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.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu Ochrony Środowiska dla Województwa Lubuskiego na lata 2012-2015 z perspektywą do roku 2019” podaje, że najpoważniejsze konsekwencje dziś i w przyszłości dla ochrony środowiska, ale i dla funkcjonowania podmiotów gospodarczych, samorządów, administracji mają dyrektywy odnoszące się między innymi do standardów emisji SO₂, NO_x, pyłów zawieszonych i dopuszczalnych emisji tych substancji przez instalacje przemysłowe, energetyczne (w tym spalarnie odpadów) oraz transport, w tym zanieczyszczeń emitowanych przez silniki (samochodów, pociągów, samolotów). Z kolei w dokumencie Strategia Rozwoju Transportu do roku 2015 określono, że preferowane powinny być gałęzie transportu oraz technologie mające najmniej szkodliwy wpływ na środowisko. Jako cel strategiczny organizator określił również kontynuację działań związanych z poprawą jakości powietrza w tym między innymi zakup pojazdów transportu publicznego o niskiej emisji spalin.

Mając na uwadze realizację określonych celów strategicznych, organizator ma podstawy precyzować przedmiot zamówienia w oparciu o określone minimalne standardy techniczne, z uwzględnieniem konkretnych wymagań co do jakości, funkcjonalności czy wymaganych parametrów technicznych przedmiotu zamówienia, w tym norm istotnych dla ochrony środowiska.

Przy udzielaniu zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w specyfikacji istotnych warunków zamówienia uwzględniać się będzie normy jakości, w tym rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu, służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Dostępność do publicznego transportu zbiorowego osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej

Do obsługi linii komunikacyjnych określonych w Planie transportowym organizator przewozów wojewódzkich udostępni tabor przystosowany osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Posiadany przez organizatora tabor posiada następujące udogodnienia:

- obniżona podłoga - wejście do pojazdu na wysokości krawędzi peronu,
- toaleta dostosowana do obsługi osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- możliwość rozgłaszania informacji głosowej,
- podjazdy dla wózków inwalidzkich,
- miejsca wyznaczone dla wózków inwalidzkich,
- interkom.

Niezależnie od dostępnych udogodnień, operator zobligowany będzie do podejmowania działań ułatwiających podróżnym, w szczególności osobom o ograniczonej zdolności ruchowej i osobom niepełnosprawnym, korzystanie z przewozów, między innymi poprzez:

- Pomoc personelu we wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu;
- Wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w posiadanych przez operatora własnych środkach transportu, w szczególności w zakresie ich dostosowania do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

W przypadku pozyskania taboru przez operatora, musi on być wyposażony w wyżej wymienione udogodnienia. Ponadto, osoby o widocznej niepełnosprawności ruchowej, niewidome, podróżujące bez przewodnika lub z psem przewodnikiem, będą mogły kupić w pociągu bilet, bez konieczności zgłaszania braku ważnego biletu i ponoszenia dodatkowych opłat. Personel operatora dokonuje odprawy tych osób podczas kontroli dokumentów przewozu.

Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej

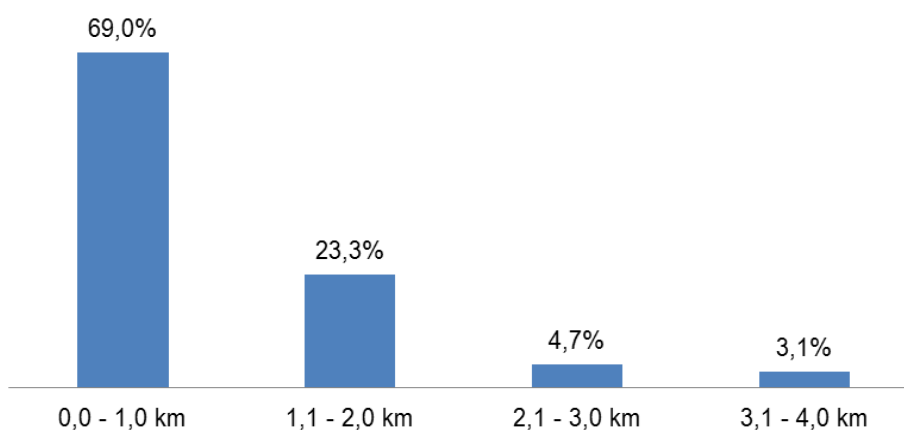
Na terenie województwa istnieje obecnie około 100 budynków dworców kolejowych, z których większość znajduje się w dyspozycji PKP SA Z tej grupy czynnych jest 15 obiektów, a pozostałe zostały zamknięte (nie funkcjonują w formie budynków użyteczności publicznej) lub zmieniono ich przeznaczenie (sklepy, usługi). Z funkcjonujących niegdyś kompleksów dworcowych, dla podróżnych dostępne są obecnie jedynie perony umożliwiające bezpieczne wsiadanie do środków transportu. Co istotne, perony oraz wiaty peronowe podlegają utrzymaniu zarządcy infrastruktury kolejowej – PKP PLK SA, który podczas modernizacji linii stawia nowe wiaty przystankowe oraz elementy infrastruktury obsługi podróżnych. W większości przypadków do korzystania z usługi transportu kolejowego, realizowanego po zmodernizowanej linii nowoczesnym taborem, zniechęcają zdewastowane, pozbawione poczekalni i ławek dworce z nieuporządkowanym i słabo oświetlonym dojściem od strony danej miejscowości. Propozycję możliwych rozwiązań tego problemu opisano w dalszej kolejności.

Dostępność komunikacyjna stacji/przystanków kolejowych na terenie województwa została poddana analizie ze względu na:

- powiązanie z komunikacją miejską,
- powiązanie z transportem drogowym,
- odległość od centrum miejscowości.

Z przeprowadzonych analiz wynika, że 89 (69%) stacji/przystanków zlokalizowanych jest w odległości nie większej niż 1 km od centrum miejscowości, a 30 (23,3%) - w odległości od 1,1 do 2 km. Spośród przystanków, które znajdują się w odległości większej niż 2 km od centrum miejscowości, 90% nie jest obsługiwanych przez miejski transport publiczny. W sąsiedztwie 19% przystanków kolejowych znajduje się przystanek autobusowy, natomiast przy ok. 9% tych punktów funkcjonuje autobusowa komunikacja miejska. Procentowy udział w lokalizacji dworców lub przystanków kolejowych, w zależności od odległości (w km) od centrum miejscowości, przedstawia poniższy rysunek.

Rysunek 49 - Położenie dworców i przystanków kolejowych na obszarze województwa lubuskiego



Źródło: Opracowanie własne.

Najbardziej oddalone od centrum miejscowości dworce i przystanki kolejowe przedstawiono w poniższej tabeli. Nie ujęto w niej miejsc, z których prowadzona jest obsługa przewozów, gdy w miejscowości znajdują się inne, położone bliżej centrum dworce i przystanki (np. Gorzów Wlkp. Zieleniec).

Tab. 21 – Stacje/przystanki kolejowe najbardziej oddalone od centrów miejscowości

Stacja/przystanek	km
DZIKOWICE	2,1
LASKI LUBUSKIE	2,1
NOWE DREZDENKO	2,2
BYTNICA	2,3
LUTOL SUCHY	2,5
KROSNO ODRZAŃSKIE	3,0
GUBIN	3,1
SŁUBICE	3,2
ŁUGI GÓRZYCKIE	3,4
PLISZKA	3,6

Źródło: Opracowanie własne.

Zdecydowanie lepszą dostępność wykazuje infrastruktura przystankowa zlokalizowana w ciągu dróg publicznych. Wynika to wprost z dużej gęstości dróg oraz możliwości wytyczania wzdłuż nich przystanków, praktycznie bez większych ograniczeń. Przystanki w ciągu dróg publicznych nie wymagają budowy specjalistycznej infrastruktury jaka jest niezbędna i pożądana w transporcie kolejowym. W rzeczywistości infrastruktura przystanków komunikacyjnych w transporcie drogowym ogranicza się jedynie do wyodrębnionego miejsca przeznaczonego do wsiadania i wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej. Najbardziej rozbudowaną infrastrukturę stanowią dworce autobusowe, które jeszcze w 2014 roku były zarządzane przez poszczególnych przewoźników komercyjnych. Liczba przystanków, których właścicielem lub zarządzającym jest Województwo Lubuskie wynosi 916. W skali przewozów wojewódzkich liczba wykorzystywanych przystanków jest wyższa o ilość obiektów zarządzanych przez gminy i powiaty. Wykaz przystanków zarządzanych przez organizatora, w imieniu którego działa Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze określa stosowna uchwała Sejmiku Województwa Lubuskiego ⁴⁶. Przystanki te są udostępniane operatorom i przewoźnikom wykonującym przewozy osób w publicznym transporcie zbiorowym. Oprócz wykazu i lokalizacji określono warunki i zasady korzystania tych przystanków.

Z przystanków komunikacyjnych, zlokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich zarządzanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze, mogą korzystać operatorzy oraz przewoźnicy w ramach wykonywania publicznego transportu zbiorowego, po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wydanego przez odpowiedni organ.

Warunkiem niezbędnym do korzystania z przystanków komunikacyjnych jest uzyskanie zgody Zarządu Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze. W celu uzyskania zgody na korzystanie z przystanków należy złożyć stosowny wniosek do Zarządu Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze, do którego należy dołączyć proponowany rozkład jazdy oraz wykaz przystanków, z których przewoźnik zamierza korzystać.

Podstawowe zasady korzystania z tych przystanków obejmują niżej wymienione wytyczne:

- Korzystanie z przystanków może odbywać się wyłącznie w celu realizacji przewozów osób (wsiadanie i wysiadanie pasażerów);
- Zabrania się postoju na przystankach ponad czas niezbędny do obsługi pasażerów i korzystania z przystanku jako miejsca odpoczynku kierowcy;
- Operator i przewoźnik posiadający zgodę na korzystanie z przystanków komunikacyjnych mają obowiązek podać do publicznej wiadomości rozkłady jazdy poprzez zawieszenie stosownej informacji na przystankach;
- Utrzymanie tablicy z rozkładem jazdy w należyтым stanie technicznym należy do operatora i przewoźnika;
- Zabrania się umieszczania na przystankach komunikacyjnych innych informacji niż te, które dotyczą rozkładu jazdy, oraz reklam;
- Przedsiębiorca korzystający z przystanku komunikacyjnego ponosi bezpośrednią odpowiedzialność za szkody wyrządzone osobom trzecim powstałe w związku z jego korzystaniem;
- W przypadkach koniecznych wynikających z zamknięcia lub zmiany organizacji ruchu w ciągu drogi (np. remont, przebudowa, wykorzystanie drogi w sposób szczególny) korzystanie z przystanków komunikacyjnych może zostać ograniczone (czasowa likwidacja przystanku lub zmiana jego lokalizacji). Z tego tytułu przedsiębiorcy nie będą przysługiwać żadne roszczenia.

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 SA. 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 50 - 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 niezmiennym 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 standard planowego skomunikowania pociągów różnych kategorii, a także środków transportu różnego rodzaju, w ramach zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz stacji węzłowych leżących poza obszarem objętym Planem transportowym, przyjmuje się oczekiwanie w czasie nie krótszym niż 5 minut i nie dłuższym niż 30 minut.

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 węźle 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;
- Zapewnienia wygłaszania dla podróżnych informacji o najbliższym miejscu planowego zatrzymania pociągu oraz wyświetlania informacji o stacji docelowej, trasie przejazdu i najbliższym miejscu planowego zatrzymania;
- Utrzymania, we wszystkich pojazdach pasażerskich odpowiedniego poziomu higieny, w tym:
 - wymyciu i zdezynfekowaniu sedesów, umywalk, 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 napełnienie 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 niegdysiejszą 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 wyłączania tych obiektów z systemu eksploatacji kolei. Obecnie, wobec braku obsługi stacyjnej, większość tych budynków w części przeznaczonych do obsługi 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 ⁴⁷:

- 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 odszkodowaniem⁴⁸. 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 newralgiczny 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 obiekty⁴⁹:

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 samorzady 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 samorzady 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”),
- gabłota 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 podróży 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 podróży 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 kilku większych dworcach w tym w Zielonej Górze i Gorzowie Wielkopolskim. 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 wiadomości⁵⁰. 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 przejęciu odpowiedzialności za obsługę wszystkich systemów informacji dla podróżnych, eksploatowanych w lokalizacjach będących w jego zarządzaniu, a także o wprowadzeniu jednolitych standardów dla zapowiedzi głosowych⁵¹. 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 SA 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 w latach 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 kolejowych⁵². Przy ich opracowaniu uwzględniono również wizualizację obowiązującą na terenie dworców, a przede wszystkim zapisy Karty UIC nr 413 „Działania usprawniające podróż koleją”. Zasady PKP PLK SA 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 umieszczenie 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

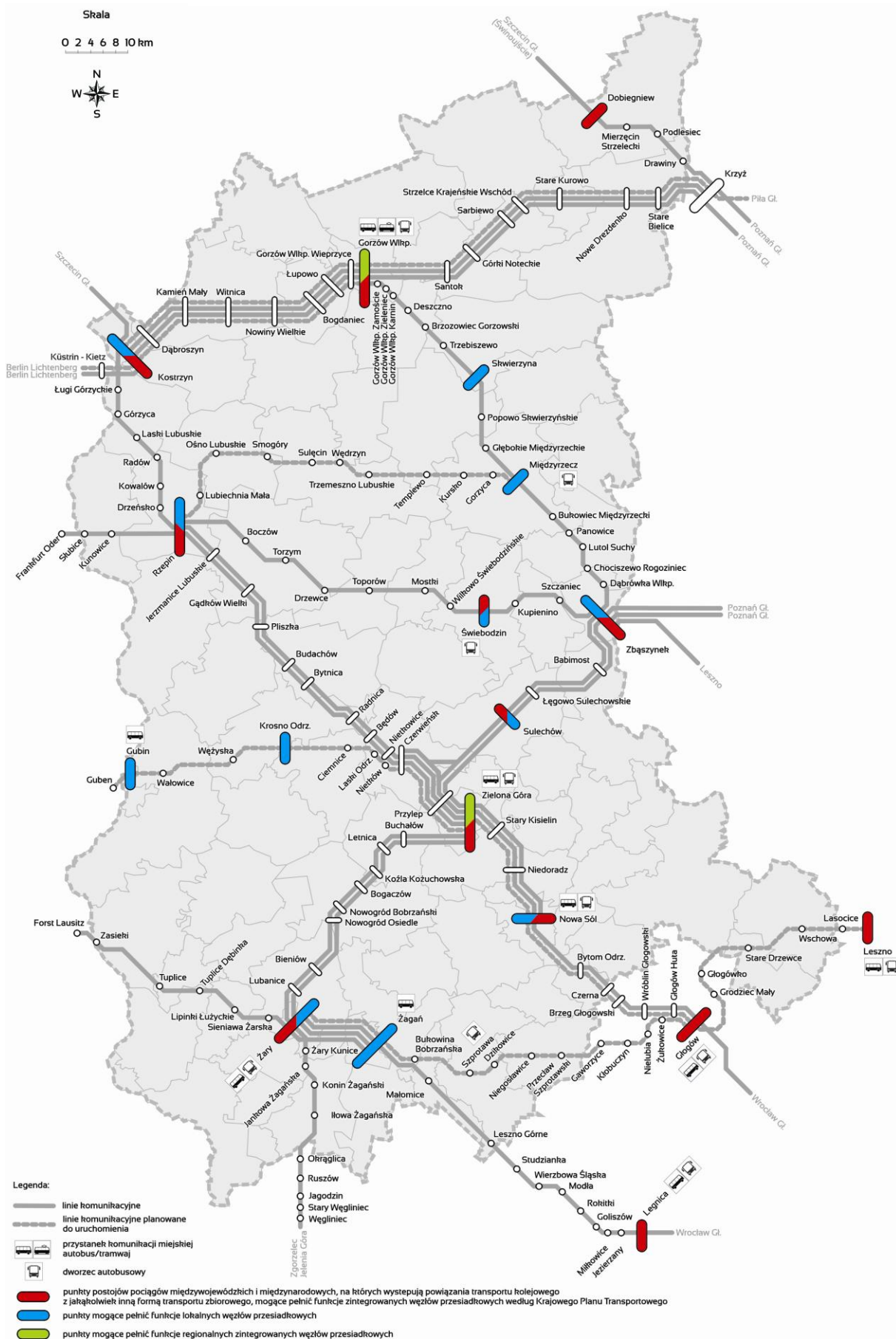
Zintegrowany węzeł przesiadkowy zdefiniowano jako miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu, wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie 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 51 - Potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych



Źródło: Opracowanie własne.

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 SA,
- 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 organizatora. 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 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 (WE) 1370/2007. Dyrektywa nie definiuje dokładnie pojęcia „rozsądnego zysku”, jak również nie wskazuje zasad określenia jego wysokości, zatem istnieje potrzeba doprecyzowania i uszczegółowienia powyższego zagadnienia poprzez regulacje krajowe.

Oplaty 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.

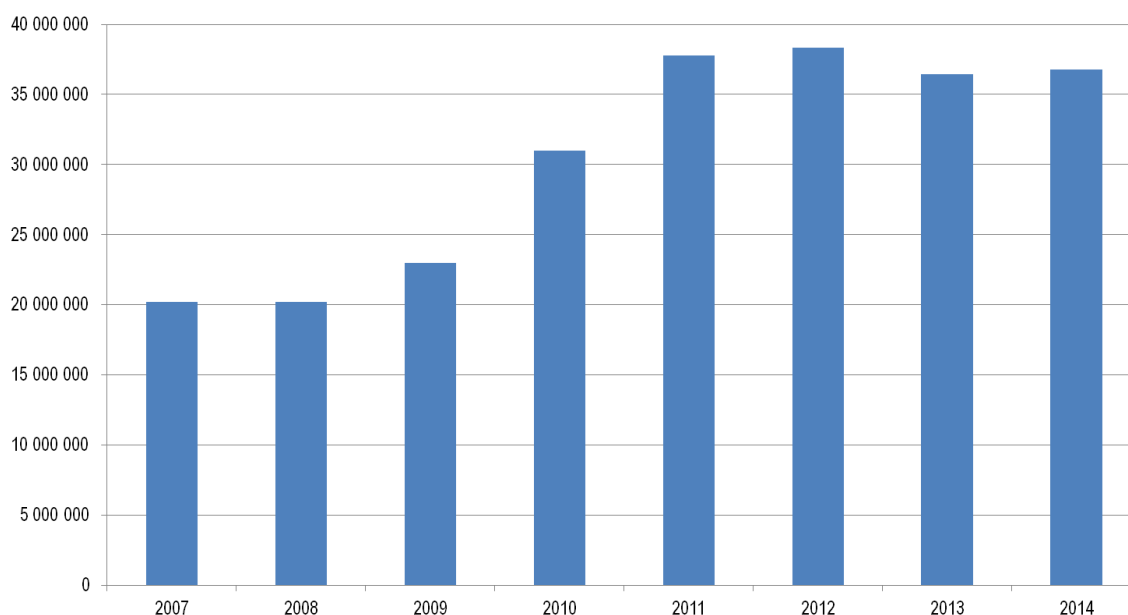
Ceny urzędowe obowiązujące na terenie objętym Planem transportowym powinny bazować na obecnym degresywnym systemie taryfowym. Jest to system korzystny dla pasażera korzystającego z połączeń przesiadkowych i stanowi obecnie jeden z głównych atutów przewoźników kolejowych. Uporządkowania wymagają jednak 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, celem 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.

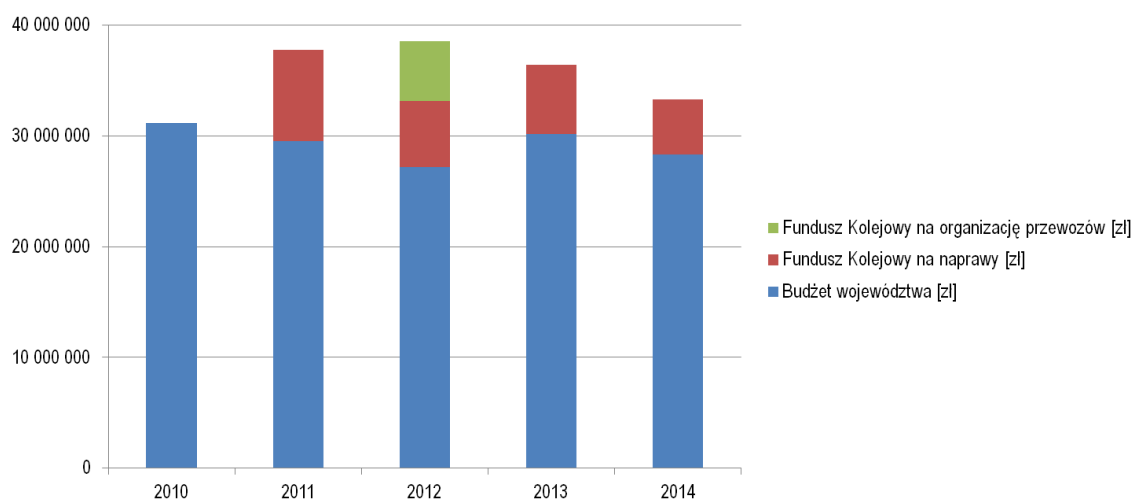
Rysunek 51 - Środki finansowe przekazywane w ramach rekompensaty [zł]



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 52 - Udział Funduszu Kolejowego w łącznej kwocie rekompensaty [zł]



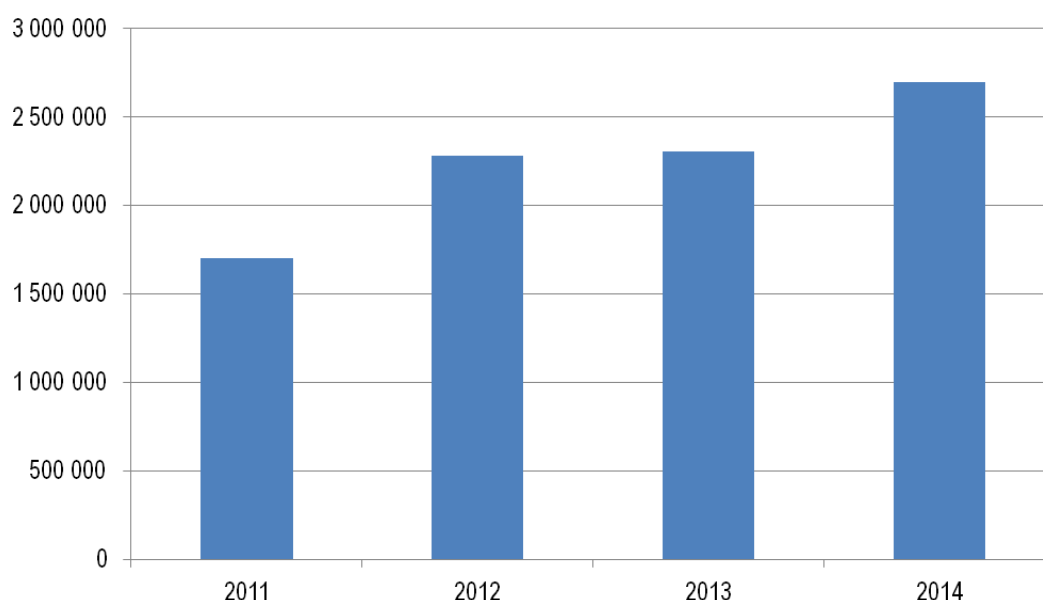
Źródło: opracowanie własne na podstawie wykonania budżetów.

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 53 - 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 kolejowych⁵³, nie objęte gwarancją, rękojmią i serwisem producenta pojazdów, zgodnie z dokumentacją techniczno – ruchową pojazdów. Operator zobowiązany jest po zakończeniu umowy do zwrotu przedmiotu użyczenia w stanie nie pogorszonym 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 dopuszczalne w przypadku porozumień między dwiema 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 przeznaczane 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.

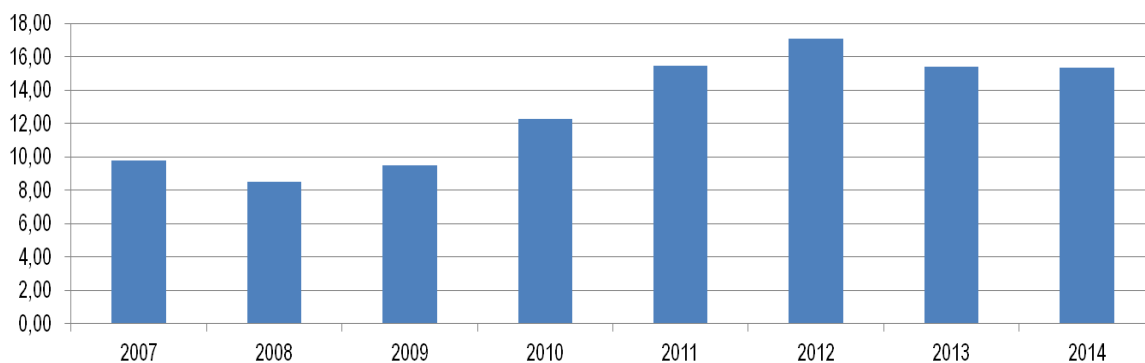
W przypadku bezpośredniego powierzenia zadania lub samodzielnego świadczenia usług przez podmiot wewnętrzny organizatora, zastosowanie mają zasady przyznawania rekompensaty określone w załączniku do Rozporządzenia (WE) 1370/2007. Preferowany w ramach Planu transportowego system finansowania obejmuje 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 54 – 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.

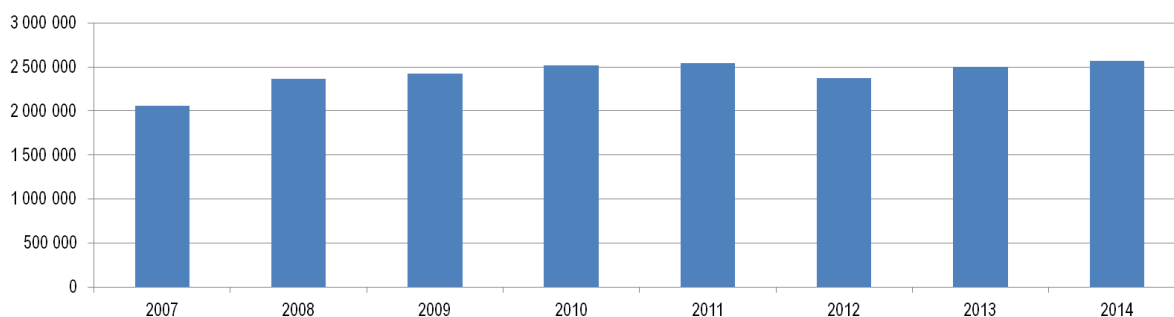
Pojazdy kolejowe, w tym również pojazdy organizatora, podlegają ścisłym technicznym warunkom eksploatacji, zgodnie z którymi wykonywane są okresowe przeglądy i naprawy wg pięciu poziomów utrzymania. Operatora obciąża obowiązek bieżącego utrzymania udostępnionych pojazdów w zakresie poziomów utrzymania 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 55 - 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 końca 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 rozszczenie. Zatem od roku 2017 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 120 km/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 pociągów 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 w latach 2014-2020 powinna stworzyć warunki dla organizacji połączeń kolejowych, które będą stanowiły ofertę konkurencyjną dla transportu samochodowego.

Rysunek 56 - Docelowe prędkości na liniach kolejowych 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 optymalizację 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.

Ze Związkiem Komunikacyjnym Berlin-Brandenburgia, który wykonuje zadania organizatora przewozów na obszarze kraju związkowego Brandenburgia oraz z ministrem właściwym ds. transportu, który wykonuje zadania organizatora przewozów międzynarodowych, uzgadniane będą możliwości wdrażania bezpośrednich połączeń realizowanych w kierunku Niemiec, w szczególności w relacjach:

- Zielona Góra – Frankfurt (Oder) – Berlin,
- Gorzów Wielkopolski – Kostrzyn – Berlin,
- Zielona Góra – Guben – Cottbus,
- Frankfurt (Oder) – Rzepin – Zbąszynek – Poznań,
- Legnica – Żagań – Forst (Laustiz) – Cottbus.

Z ministrem właściwym ds. transportu, który jest organizatorem kolejowych przewozów międzywojewódzkich konsultowane będą zmiany w ofercie połączeń obu stolic województwa z Warszawą. Celem jest uzyskanie równego dostępu do stolicy państwa oraz atrakcyjnych turystycznie i biznesowo regionów Polski zarówno dla Zielonej Góry jak Gorzowa Wlkp.

Poprawę stanu technicznego i zwiększenie ilości nowoczesnego taboru kolejowego na liniach komunikacyjnych o znaczeniu regionalnym i międzyregionalnym

W tym celu planowane jest kontynuowanie polityki zwiększania parku taborowego udostępnianego operatorom do świadczenia usług publicznych w transporcie kolejowym na obszarze objętym Planem transportowym. W zależności od dostępnych źródeł finansowania organizator będzie realizował własne projekty zakupowe lub uczestniczył w grupach zakupowych złożonych z kilku województw. Możliwe warianty działania organizatora obejmują:

- realizację projektów własnych z wykorzystaniem dofinansowania ze środków zewnętrznych,
- realizację projektów w ramach wspólnych dla kilku województw grup zakupowych z wykorzystaniem dofinansowania ze środków zewnętrznych,
- określanie wymagań w stosunku do środków transportu operatora, w tym dotyczących wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych wpływających na ochronę środowiska naturalnego, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- modernizację własnych środków transportu prowadzącą do poprawy, co najmniej jednego z następujących parametrów:
 - efektywności użytkowania pojazdów,
 - zmniejszenia zużycia energii przy eksploatacji pojazdów,
 - zwiększenia wygody podróżowania pojazdami,
 - uwzględnienia potrzeb osób niepełnosprawnych w zakresie korzystania z pojazdów.

Rozwój inteligentnych systemów transportowych (ITS)

W zakresie obejmującym publiczny transport zbiorowy przewidywane jest stopniowe wdrażanie komponentów ITS umożliwiających organizatorowi zwiększenie nadzoru nad realizacją usług publicznych, poprawę efektywności wykorzystania środków transportu oraz zwiększenie dostępności informacji pasażerskiej. Elementy inteligentnych systemów transportowych obejmować będą przede wszystkim wdrażanie w środkach transportu publicznego:

- Systemu dynamicznej informacji pasażerskiej;
- Systemu automatycznego zliczania pasażerów;
- Systemu analizy pracy pojazdów.

Elementy inteligentnych systemów transportowych docelowo powinny umożliwiać organizatorowi tworzenie bazy danych i analiz w zakresie:

- istniejącego popytu na liniach komunikacyjnych w oparciu o napelnienia pojazdów,
- optymalizacji oferty przewozowej,
- podziału wpływów pomiędzy operatorami,
- oceny bieżącej sprawności przewozowej,
- stopnia wykorzystania potencjału przewozowego,
- szacowania wysokości rekompensaty.

Rozwój i promocja zbiorowego transportu publicznego, w tym z zastosowaniem rozwiązań proekologicznych oraz zwiększenie różnorodności form transportu w województwie

Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, proces rozwoju uwzględnił będzie oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług transportowych. Działania organizatora w tym zakresie będą zmierzały do wykorzystywania różnych środków transportu z promowaniem kolejowych środków przyjaznych dla środowiska i wyposażonych w nowoczesne rozwiązania techniczne. Zwiększenie różnorodności form transportu z uwzględnieniem rozwiązań proekologicznych obejmować będzie działania ukierunkowane na przejęcie przez transport kolejowy jak największej ilości pasażerów podróżujących z wykorzystaniem indywidualnych środków transportu zmotoryzowanego. Promocja publicznego transportu zbiorowego realizowanego środkami transportu kolejowego powinna obejmować przede wszystkim:

- wspieranie organizacji systemów „Park & Ride” oraz „Bike & Ride”,
- modernizację środków transportu,
- utrzymanie opłat za przewozy na poziomie akceptowalnym społecznie,
- organizowanie przejazdów okazjonalnych, w tym również na liniach wyłączonych sieci publicznego transportu zbiorowego.

Efektom promocji publicznego transportu zbiorowego powinna być zmiana świadomości społecznej w zakresie korzyści wynikających z korzystania tej formy podróżowania, zarówno w codziennych dojazdach jak okazjonalnych. Wzrost zaufania społecznego do publicznych środków transportu powinien wpłynąć na zmianę postaw transportowych mieszkańców objawiających się rezygnacją ze zmotoryzowanego transportu indywidualnego na rzecz transportu zbiorowego.

Materiały źródłowe wykorzystane przy opracowaniu Planu transportowego

- 1 Ustawa z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011r. nr 5 poz. 13).
- 2 Ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013r. nr 1594 j. t.).
- 3 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011r. nr 117 poz. 684).
- 4 Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012r. poz. 1151).
- 5 Europejska polityka transportowa do 2010r.: Czas na decyzję [COM(2001) 370].
- 6 Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobo-oszczędnego systemu transportu [COM(2011) 144].
- 7 Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23.10.2007r.
- 8 Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23.10.2007r.
- 9 Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025 przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 29.06.2005r.
- 10 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 13.12.2011r.
- 11 Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 13.07.2010r.
- 12 Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 22.01.2013r.
- 13 Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 19.12.2008r.
- 14 Uchwała nr 256/2008 Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2008r. w sprawie finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich.
- 15 Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015 przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 5 listopada 2013r.
- 16 Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego do roku 2020 przyjęta przez Sejmik Województwa Lubuskiego w dniu 12.11.2012r.
- 17 Strategia Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego 2015 przyjęta przez Sejmik Województwa Lubuskiego w dniu 22.03.2004r.
- 18 Mikiel P., Rozkosz M., Publiczny transport zbiorowy. Wybrane zagadnienia w pytaniach i odpowiedziach. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa 2012r.
- 19 Metoda oraz wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2012, z wyodrębnieniem średnich kosztów społecznoekonomicznych zdarzeń drogowych na sieci TEN-T, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Warszawa 2013.
- 20 Bezpieczeństwo na drogach województwa lubuskiego w liczbach – wrzesień 2013r., komunikat internetowy Lubuskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, [dostęp 2013r.].
- 21 Podsumowanie Stanu Bezpieczeństwa Transportu Kolejowego, Raport Urzędu Transportu Kolejowego za III kw. 2013r.
- 22 Wypadki drogowe w Polsce w 2012 roku, komunikaty internetowe Komendy Głównej Policji [dostęp 2013r.].
- 23 Stan bezpieczeństwa na kolei w Unii Europejskiej 2013, Technika Transportu Szynowego nr 9/13.
- 24 Ocena Funkcjonowania Rynku Transportu Kolejowego i Stanu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w 2012 roku, raport UTK, wrzesień 2013r.
- 25 Analiza sytuacji rynkowej w zakresie organizacji kolejowych przewozów regionalnych w celu dostosowania tych przewozów do potrzeb społecznych województwa lubuskiego, Instytut Rozwoju i Promocji Kolei, Poznań 2006.
- 26 Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. z 2013r., poz. 569).
- 27 Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych 2013/2014, opracowanie PKP PLK.
- 28 Ustawa z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013r. poz. 1414).
- 29 Ustawa z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych (Dz. U. z 1994r. Nr 76, poz. 344).
- 30 Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013r., poz. 907 z późn. zm.).
- 31 Sprawa C-107/98, Teckal Srl przeciwko Comune di Viano oraz Azienda Gas-Acqua Consorziale (AGAC) di Reggio Emilia, [1999] Zb.Orz. I-08121, pkt 50.
- 32 Prognozy demograficzne i gospodarcze dla województwa lubuskiego do roku 2020. Materiał pomocniczy do aktualizacji Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego, wrzesień 2011r.
- 33 Demograficzne Tsunami. Dane regionalne do Raportu Instytutu Sokratesa na temat wpływu zmian demograficznych na szkolnictwo wyższe do 2020 roku, Instytut Rozwoju Kapitału Intelktualnego im. Sokratesa.
- 34 Bezrobocie w Lubuskiem w minionym roku – komunikat internetowy WUP w Zielonej Górze [dostęp styczeń 2014r.].
- 35 Sytuacja Gospodarcza w województwie lubuskim w listopadzie 2013r, Urząd Statystyczny w Zielonej Górze.
- 36 Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu w 2010r., materiał GDDKIA.
- 37 Podsumowanie badań frekwencji, struktury biletowej, preferencji podróżnych i stanu taboru w pociągach regionalnych w rozkładzie jazdy 2005/06 w województwie lubuskim, Instytut Rozwoju i Promocji Kolei, Zielona Góra 2006r.
- 38 Pismo Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej nr TK-1p-0780-1-28/III/2013 z dnia 19.04.2013r.
- 39 Sprawozdanie końcowe projektu JoiTraM – Zielona Góra, luty 2006r.

-
- ⁴⁰ Biała Księga - Pasażerski transport publiczny między Związkiem Komunikacyjnym Berlin-Brandenburgia i Polską zachodnią. VBB, Berlin 2011r.
- ⁴¹ Informacje Głównego Urzędu Statystycznego. <http://www.stat.gov.pl/gus> [dostęp 2013r.].
- ⁴² Analiza ankiet przeprowadzonych wśród polskich pasażerów na linii RB26. Opracowanie VBB, styczeń 2014r.
- ⁴³ Analiza dotycząca możliwości udrożnienia połączeń na linii Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn z połączeniami na linii Kostrzyn – Berlin, Instytut Rozwoju i Promocji Kolei. Poznań, październik 2007r.
- ⁴⁴ Program współpracy przyjęty przez Rządy Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Federalnej Niemiec z okazji 20. rocznicy podpisania Traktatu między Rzeczypospolitą Polską i Republiką Federalną Niemiec o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy. Warszawa. czerwiec 2011r.
- ⁴⁵ Perspektywy rozwoju połączenia Berlin – Wrocław, prezentacja PKP PLK, Wrocław 22.06.2010r.
- ⁴⁶ Uchwała Sejmiku Województwa Lubuskiego nr XXXVIII/447/13 z dnia 10.06.2013r. w sprawie określenia wykazu przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Województwo Lubuskie oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków.
- ⁴⁷ Ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe z dnia 8 września 2000r. (Dz. U. z 2000r. nr 84 poz. 948).
- ⁴⁸ Ustawa o gospodarce nieruchomości z dnia 21 sierpnia 1997r. (tekst jednolity Dz. U. z 2010r. Nr 102, poz. 651)
- ⁴⁹ Wykaz czynnych dworców kolejowych PKP SA. <http://pkpsa.pl/pkpsa/nasze-dworce> [dostęp październik 2013r.].
- ⁵⁰ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. 2012r. poz. 451).
- ⁵¹ Odpowiedź podsekretarza stanu z dnia 14.05.2013r. w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej – z upoważnienia ministra - na interpelację nr 17010 w sprawie nieprawidłowości w funkcjonowaniu systemu informacji megafonowej kolei.
- ⁵² Ogólne standardy rozmieszczania informacji dla pasażerów na obszarze stacji kolejowych, oprac. PKP PLK 2013r.
- ⁵³ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. nr 212 poz. 1771 ze zmianami).