

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 [F3]
2. (Berlin-) Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Krzyż (-Poznań) [F2][F4][RB26]
3. Zielona Góra – Rzepin – Kostrzyn (-Szczecin) [F1]
4. Zielona Góra – Nowa Sól – Głogów (-Wrocław) [D40]
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) [D22]
 - Zielona Góra – Żary – Węgliniec (-Jelenia Góra) [D25]
 - 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. 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 [D40]
2. Zielona Góra – Żary – Jelenia Góra [D25]
3. Żary – Legnica – Wrocław [D22]

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 [F1]

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 Szczecin – Poznań organizatorem publicznego transportu zbiorowego na tej linii będzie województwo zachodniopomorskie w uzgodnieniu z województwem lubuskimi i wielkopolskim.

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 [F6]
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 sąsiedniej 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 połączeń bezpośrednich na sieci komunikacyjnej wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym



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 pociagokilometra 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 wedle 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 wariacie 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 wariacie 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 120km/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 cięższe 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 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. 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 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 potok rozkłada się 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. Wzmożony ruch jest w tych przypadkach generowany głównie przez studentów poznańskich uczelni. W celu zabezpieczenia prawidłowej obsługi tego potoku planuje się obsługę w trakcji wielokrotnej do dwóch pojazdów. Łączna ilość miejsc siedzących uzyskana poprzez połączenie dwóch pojazdów dwuczłonowych zapewni jednorazowo 260 miejsc siedzących oraz umożliwi przewiezienie łącznie w danej chwili ok. 520 pasażerów.

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 wzmocniony 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
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 standardowe elektryczne zespoły trakcyjne o ilości miejsc siedzących co najmniej 180. W przypadku zwiększonych potoków pasażerskich na obszarze województwa zachodniopomorskiego, w relacjach bezpośrednio wydłużonych do Szczecina, możliwie będzie wzmocnienie składów o dodatkowe jednostki na stacji Kostrzyn. 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 wariantcie 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 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 wariantcie rozwojowym

Z uwagi na planowane odtworzenie połączeń do Wschowy przez Głogów, nie przewiduje się dodatkowych pociągów do Wrocławia. Rozszerzona oferta na odcinku Zielona Góra – Gogów 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 elektryczne zespoły trakcyjne o ilości miejsc siedzących co najmniej 180. 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. 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 umożliwi skonstruowanie oferty zapewniającej szybkie połączenia regionalne i międzyregionalne. Główne ośrodki miejskie i gospodarcze generujące ruch na tym odcinku to Świebodzin, Rzepin oraz Zbąszynek. Poza Torzymiem, 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 pełnił 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 nad Odrą 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 elektryczne zespoły trakcyjne o ilości miejsc siedzących co najmniej 180. Rozkład jazdy w wariancie 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 - 160km/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 taborem 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 wariantcie minimalnym

W wariantcie 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 wariantcie rozwojowym

Wariant rozwojowy obejmuje możliwość wydłużenia 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). 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 120km/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. Impulsy wyposażone będą w klimatyzację, monitoring, gniazdka pozwalające podłączyć zasilacz do laptopa lub telefonu komórkowego, toalety w systemie zamkniętym, przystosowane dla osób niepełnosprawnych, z ograniczoną możliwością poruszania się oraz matek z dziećmi. 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 służyć mają 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.

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.

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 90km/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
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 wariacie minimalnym

W wariacie minimalnym 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 godzinnym. 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 wariacie rozwojowym

Wariant rozwojowy 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 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. W celu zminimalizowania przypadków odwoływania kursów z przyczyn technicznych, należy przewidzieć w systemie obsługi pojazdów rezerwowo. Każdorazowe wyłączenie z ruchu jednego 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 rezerwowo, 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 100km/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 wariancie minimalnym

W wariancie minimalnym 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 wariancie rozwojowym

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 autobus szynowy przystosowany 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 wariancie minimalnym

W wariancie minimalnym 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 wariancie rozwojowym

Wariant rozwojowy przewiduje odtworzenie połączeń na odcinku Żagań – Głogów, co jednak uzależnione jest od podwyższenia prędkości do minimum 80km/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 wariacie

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 – Węgliniec		3
Żagań - Forst (Lausitz)		2 ^h

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

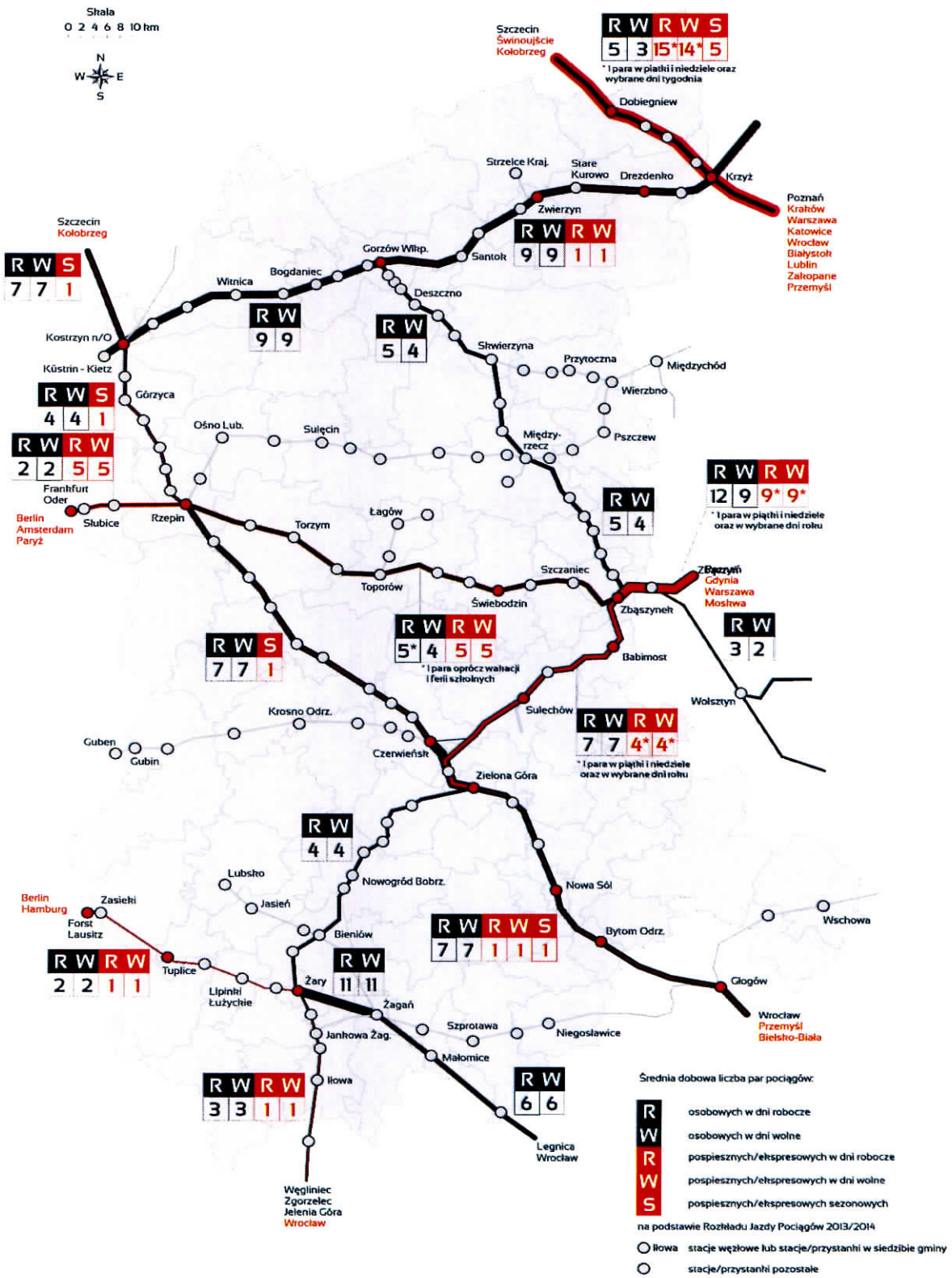
^e Ilość wydłużonych połączeń do Szczecina jest uzależniona od decyzji organizatora przewozów wojewódzkich na obszarze województwa zachodniopomorskiego

^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

Rysunek 49 - Ilość połączeń kolejowych na obszarze województwa lubuskiego w roku 2014



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 podróźnych 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 podróźnych 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 2012 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;

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

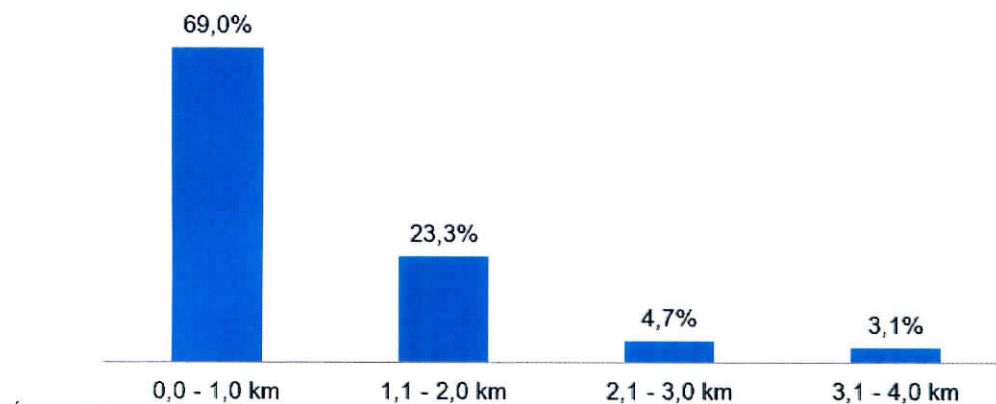
Na terenie województwa istnieje obecnie około 100 budynków dworców kolejowych, z których większość znajduje się w dyspozycji PKP S.A. Z tej grupy czynnych jest 15 obiektów, a pozostałe zostały zamknięte (nie funkcjonują w formie budynków użyteczności publicznej) lub zmieniono ich przeznaczenie (sklepy, 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, 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 prawie 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 50 - 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 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 należyłym 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.