



Raport ewaluacyjny  
pilotażowej usługi transportowej w celu dowozu do stacji kolejowej- „ostatni odcinek”  
realizowanej w ramach projektu  
**RailBLu - Poprawa dostępności połączeń transgranicznych pomiędzy Brandenburgią a Województwem Lubuskim**  
w ramach programu INTERREG VA BB-PL 2014-2020

## **1. Informacja o projekcie.**

Województwo Lubuskie wraz z partnerami po stronie niemieckiej tj. Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg / Ministerstwem Infrastruktury i Planowania Kraju Związkowego Brandenburgia (LP/BW) oraz Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH / Związkiem Komunikacyjnym Berlina - Brandenburgii Sp. z o.o. przystąpiło do realizacji projektu pn. **RailBLu - Poprawa dostępności połączeń transgranicznych pomiędzy Brandenburgią a Województwem Lubuskim w ramach programu INTERREG VA 2014-2020**”

Początkowo założono, że projekt będzie realizowany od stycznia 2021 r. do grudnia 2022 r., jednakże z powodu pandemii COVID 19 partner wiodący w uzgodnienie z partnerem projektu wystąpił do ILB o przedłużenie terminu realizacji projektu do 30.04.2023 r. Na dzień sporządzenia przedmiotowego Raportu nie otrzymano odpowiedzi pisemnej w tym zakresie.

Projekt RailBLu miał na celu przyczynienie się do poprawy dostępności transportowej w regionie oraz do zrównoważonego rozwoju mobilności transgranicznej i do zwiększenia atrakcyjności regionu dla jego mieszkańców oraz turystów i podmiotów gospodarczych. Dzięki nowym ofertom miał przyczynić się do poprawy transgranicznej mobilności oraz poprzez średnio- i długofalowe strategiczne planowanie rozwoju do wzmocnienia pasażerskich połączeń kolejowych bliskiego zasięgu (KPR) służących poprawie powiązania regionu z sieciami transeuropejskimi i ze zrównoważonym rozwojem transportu na obszarze objętym programem.

Grupą docelową byli mieszkańcy regionu objętego programem, w ramach koncepcji planowania rozwoju, jak również polityczni przedstawiciele na szczeblu regionalnym i krajowym oraz unijnym. Kolejnym adresatem w tym kontekście były podmioty zarządzające koleją. Według założenia projektu z jego rezultatów oprócz mieszkańców regionu mają również korzystać turyści odwiedzający region objęty programem.

Nowe oferty mające na celu poprawę usług skierowane zostały do pasażerów podróżujących transgranicznie pociągami regionalnymi, ponieważ dotąd bilety na KPR można uzyskać tylko w kilku automatach, w punktach sprzedaży lub u obsługi pociągu. Sytuację taką utrudniają bariery językowe. Natomiast współczesne i innowacyjne

formy sprzedaży biletów za pośrednictwem platform internetowych i aplikacji na urządzenia mobilne nie są jeszcze dostępne i stanowi to istotną barierę w dostępie do korzystania z transgranicznych KPR.

W związku z tym, przystępując do realizacji projektu pn. RailBLu założono, że ma on na celu przeanalizowanie istniejących problemów, zdefiniowanie działań zmierzających do ich przewyciężenia, opracowanie wymaganych umów pomiędzy przewoźnikami oraz wypróbowanie, skorygowanie i przygotowanie do zastosowania w całym transgranicznym KPR pomiędzy Niemcami i Polską pilotażowych ofert nowych usług na obszarze objętym programem.

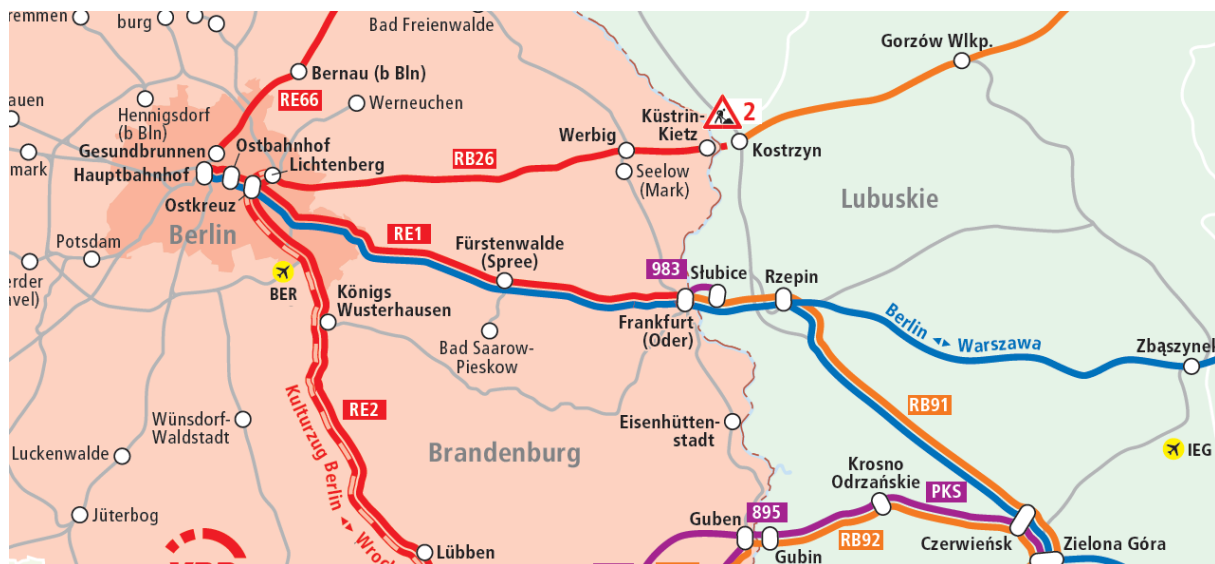
Zdecydowano również, że udoskonalenie wyłącznie oferty komunikacji kolejowej nie wystarczy, ponieważ usługa mobilności musi również obejmować tak zwany "ostatni odcinek". Zaplanowano zatem w ramach projektu RailBLu zrealizowanie pilotażowo nowych ofert mobilności transportowej w celu poprawy połączenia oddalonych od miejscowości punktów dostępu do KPR i udokumentowanie, że takie oferty przyczyniają się do rozwoju mobilności transgranicznej na obszarze objętym Programem.

Ponadto, w ramach realizacji projektu RailBLu - *Poprawa dostępności połączeń transgranicznych pomiędzy Brandenburgią a Województwem Lubuskim, określono m.in.* przykładowe działania w ramach projektu:

1. Opracowanie koncepcji ogólnej w celu poprawy ofert regionalnego transportu publicznego dla transgranicznej i zrównoważonej mobilności.
2. Poszerzenie sprzedaży biletów na regionalne kolejowe połączenia transgraniczne o kanały online oraz na telefon.
3. Pilotażowe wprowadzenie ofert mobilności w celu poprawy dostępności stacji oddalonych od miejscowości.

## 2. Pilotażowe usługi transportowe w celu dowozu do stacji kolejowej „ostatni odcinek”.

Jednym z działań pilotażowych podczas realizacji projektu „RailBLu – Poprawa dostępności połączeń transgranicznych pomiędzy Brandenburgią a Województwem Lubuskim” była realizacja transferów autobusowych w celu dostępności transgranicznych połączeń kolejowych.



Źródło foto: VBB GmbH

Wiele samorządów na obszarze objętym Programem, zwłaszcza na obszarach wiejskich, posiada punkty dostępu do transportu kolejowego położone z dala od miejscowości. Atrakcyjność oferty transgranicznej w lokalnym kolejowym transporcie pasażerskim może zostać zwiększona, jeżeli odpowiadające potrzebom usługi mobilności będą również świadczone na tak zwanym „ostatnim odcinku”. Tym kierowali się partnerzy projektu wpisując to zadanie w projekt RailBLu i na tej podstawie wytypowano na 6 – miesięczne pilotażowe usługi transportowe (transfery) dwa miejsca w celu dowozu do stacji kolejowych:

- ☞ po stronie niemieckiej Golzow,
- ☞ po stronie polskiej – miejscowość Krosno Odrzańskie.

Założono, że realizacja projektu RailBLu - Poprawa dostępności połączeń transgranicznych pomiędzy Brandenburgią a Województwem Lubuskim, udowodni skuteczność takich ofert na podstawie jednego przykładu w niemieckiej i polskiej części obszaru objętego oraz na ich podstawie powstanie tenże raport, który wskaże wytyczne planistyczne dotyczące tworzenia takich uzupełniających ofert mobilności.

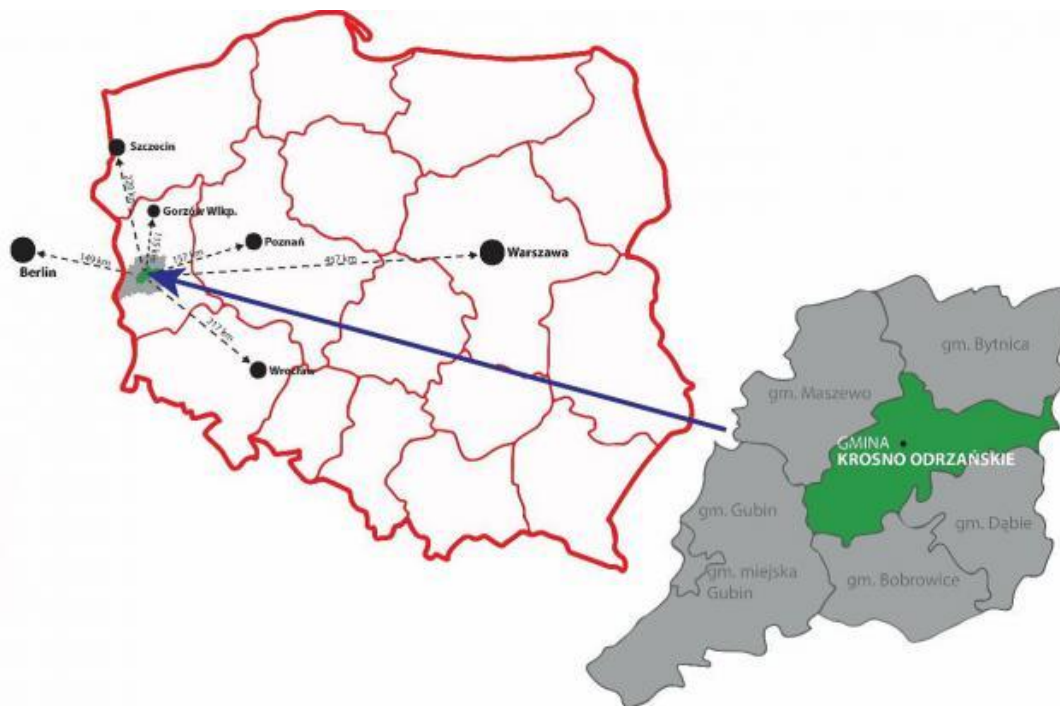
Pilotaż po stronie niemieckiej odbywał się od 12.12.2021 r. do 25.05.2022 r. Bez barierowym 8 - miejscowym busem obsługiwany był 2 – kilometrowy odcinek od centrum Golzow. Miejscowość Golzow liczy około 850 mieszkańców. Czas przejazdu od i do stacji kolejowej wynosił 6 minut. Przy 19 parach przejazdów dziennie, liczba przewiezionych pasażerów była bardzo niska i średnio na dzień wynosiła 8 osób. Uruchomienie przewozów autobusowych na tym odcinku miało na celu skomunikowanie z linią RB26 Berlin Ostkreuz – Kostrzyn.



Źródło foto: VBB GmbH

Po stronie polskiej, na realizację pilotażowych usług transportowych w celu dowozu do stacji kolejowej, wybrano miejscowość Krosno Odrzańskie.

Dlaczego Krosno Odrzańskie? Ze względu na jego charakterystyczne położenie.



Źródło foto: strona internetowa: <https://www.krosnoodrzańskie.pl/inwestycje-i-rozwoj/o-gminie>

Krosno Odrzańskie to malowniczo położone miasto powiatowe w środkowo – zachodniej części województwa lubuskiego, w Dolinie Środowej Odry, nad Odrą u ujścia Bobru. Siedziba gminy miejsko – wiejskiej Krosno Odrzańskie. Liczy 18 tys. mieszkańców. Położone jest przy linii kolejowej nr 358 i w ciągu drogi krajowej nr 29. Droga nr 29, przebiega przez ścisłe centrum miasta, będąc najważniejszą arterią komunikacyjną miasta oraz prowadzi od granicy z Niemcami w Słubicach do Połupina koło Krosna Odrzańskiego. Jest przedłużeniem, biegnącej ze Szczecina drogi krajowej nr 31, z którą wspólnie kończy bieg na wspomnianej wyżej granicy. Na węźle drogowym „Świecko” przecina drogę krajową nr 2, która w okolicy staje się autostradą A2.

Ponadto, nieskazitelna przyroda, lasy i jeziora przyciągają turystów. Do tego ciekawa rzeźba terenu, występowanie licznych akwenów, duże zalesienie tj. 47% pow., a także dogodny układ połączeń drogowych sprawiają, że gmina Krosno Odrzańskie jest miejscem atrakcyjnym turystycznie. Charakterystyczne ukształtowanie powierzchni – liczne pagórki, wzgórza, doliny, mozaiki pól, łąk, stawów i lasów zachęcają do pieszych i rowerowych wycieczek. Część gminy (275 ha) znajduje się na terenie Gryżyńskiego Parku Krajobrazowego, utworzonego w 1996 roku. Park należy do Zespołu Parków Krajobrazowych Województwa Lubuskiego. Jest

on swoistym skansenem rzeźby polodowcowej oraz cudownym miejscem na wędrówki.

Rzeka Odra przepływająca przez Krosno Odrzańskie jest jednym z głównych ciągów żeglugi śródlądowej w Polsce. Wciąż rozwijająca się infrastruktura dotycząca tej rzeki powoduje, że cieszy się ona coraz większym zainteresowaniem wśród turystów. Do dyspozycji turystów wodnych na terenie gminy Krosno Odrzańskie pozostaje infrastruktura tj. pole namiotowe, przystań w porcie rzeczonym oraz wypożyczalnia rowerów. U nabrzeża usytuowany jest port rzeczny, który wraz z Zamkiem Piastowskim i bulwarem spacerowym tworzy kompleks portowo – zamkowy. Spływy kajakowe są także możliwe na pobliskiej rzece Bóbr.

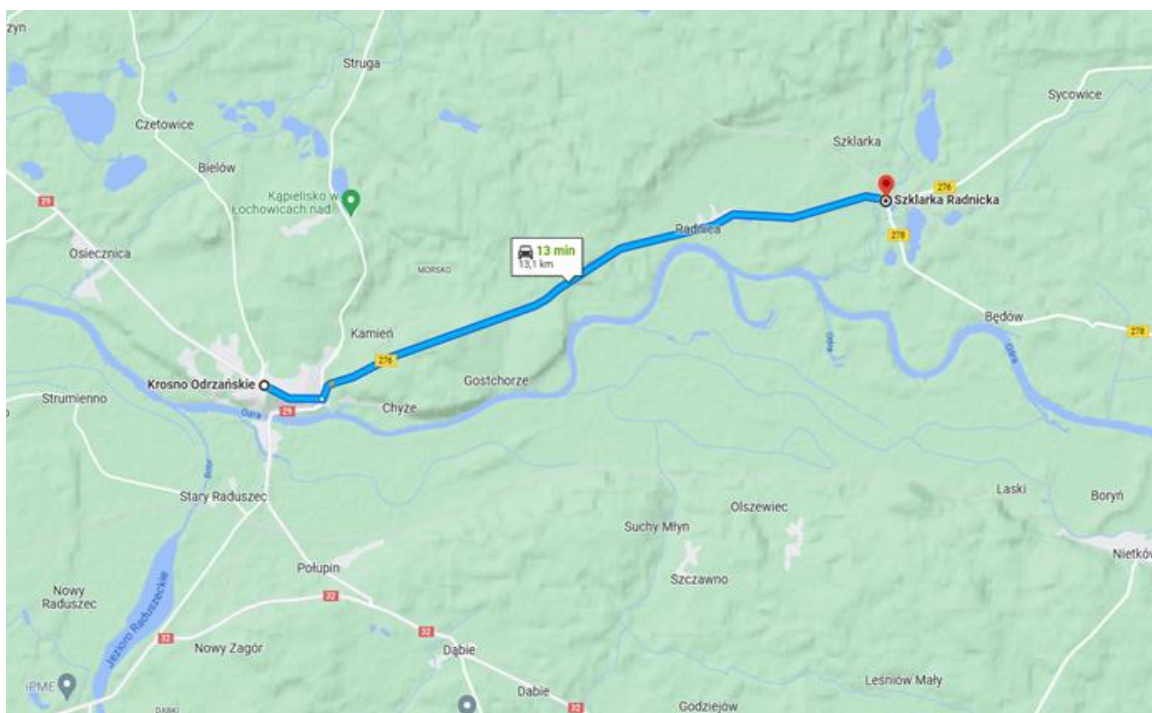
Wszystkie te czynniki spowodowały że wybór miejsca na pilotażowe usługi transportowe w celu dowozu do stacji kolejowej Krosno Odrzańskie – Radnica okazał się jednoznaczny.

Jednym z najważniejszych elementów wyboru było także transgraniczne położenie Krosna Odrzańskiego w pobliżu granicy z Niemcami, które umożliwia bardzo dogodne kierunki wyjazdów do tego kraju, w szczególności do Berlina, Poczdamu, Drezna, Szprewaldu, Cottbus, do Tropical Islands i na całe Dolne oraz Górne Łużyce, a co doskonale wpisało się w idee realizowanego projektu „RailBlu – Poprawa dostępności połączeń transgranicznych pomiędzy Brandenburgią a Województwem Lubuskim”.

Sieć kolejowa na obszarze objętym Programem została zaprojektowana głównie w XIX wieku. Strategiczne aspekty wojskowe odgrywały przy tym ważniejszą rolę niż stworzenie oferty transportu pasażerskiego. Dlatego punkty dostępu do transportu kolejowego na obszarze objętym Programem znajdują się często w miejscach odległych od miejscowości. Wraz z pojawieniem się samochodu owe punkty dostępu straciły na znaczeniu. Jednak wszechobecna dostępność samochodu ma również swoje wady, zwłaszcza w miastach i aglomeracjach miejskich. Wielu podróżnych byłoby dziś gotowych do skorzystania z szybkich, bezkorkowych i bezstresowych ofert transportu szynowego, gdyby dostęp do systemu transportu kolejowego stał się bardziej atrakcyjny. Dlatego też udoskonalenie wyłącznie samej oferty komunikacji kolejowej nie wystarczy i globalna usługa mobilności musi również obejmować tak zwany „ostatni odcinek”.

Dla realizacji celu zapisanego w projekcie RailBLu jakim były pilotażowe usługi transportowe w celu dowozu do stacji kolejowej wybrano stację kolejową w Szklarcze

Radnickiej. Jest to stacja kolejowa położona 13 km od Krosna Odrzańskiego, w gminie Krosno Odrzańskie, przy linii kolejowej nr 273 tzw. „Nadodrzancka”: trasa Wrocław Główny – Szczecin Główny. Na stacji kolejowej Szklarka Radnicka w trakcie prowadzonego pilotażu zatrzymywało się 10 par pociągów Polregio, w tym 3 z nich to transgraniczne pociągi linii RB91 relacji Zielona Góra – Frankfurt nad Odrą.



Źródło foto: <https://www.google.pl/maps>

Pilotażowe usługi transportowe w celu dowozu do stacji kolejowej Krosno Odrzańskie – Szklarka Radnicka realizowane były w 3 okresach:

1. od 28.03.2022 do 27.09.2022 r., w którym łącznie przewieziono 12 725 pasażerów,
2. od 13.10.2022 do 10.12.2022 r., w którym łącznie przewieziono 5 345 pasażerów,
3. od 13.03.2023 do 21.04.2023 r., w którym łącznie przewieziono 1 285 pasażerów.

We wskazanych okresach autobusy wyłonionego w drodze przetargu przewoźnika PKS Zielona Góra Sp. z o.o. realizowały przewozy zatrzymując się na 9 przystankach, wykonując łączną pracę eksploatacyjną w wysokości 180 301, 20 km.





Źródło: PKS Zielona Góra Sp. z o.o.

Usługa realizacji pilotażowych połączeń autobusowych relacji Krosno Odrzańskie - Radnica, Dworzec Kolejowy - Krosno Odrzańskie, Poznańska – Krosno Odrzańskie, Dworzec Kolejowy w ramach realizacji projektu RailBLU – Poprawa dostępności połączeń transgranicznych pomiędzy Brandenburgią a Województwem Lubuskim, w ramach programu INTERREG VA 2014-2020” wykonywana była w ramach ustawy o transporcie drogowym na linii komunikacyjnej.

W pierwszym okresie realizacji przewozów autobusowych na „ostatnim odcinku” realizowane były przewozy na linii komunikacyjnej Krosno Odrz., Trakt Książęcy do Radnica, Dworzec Kolejowy, natomiast w realizacji pilotażowych transferów od 13.10.2022 r. uwzględniono również skomunikowanie na stacji Krosno Odrzańskie, Dworzec Kolejowy z pociągami na linii Zielona Góra Główna – Guben, które uruchomione zostały początkowo tylko w weekendy, a od 11.12.2022 r. kursują codziennie.

Wykonawca zapewnił wystarczającą ilość autobusów do realizacji usługi, w tym autobusy podstawowe do obsługi tej linii posiadały element innowacyjny, którym po polskiej stronie pilotażu było zapewnienie możliwości przewozu hulajnogi elektrycznej lub roweru w ilości min. 2 szt.

Przewozy autobusowe w ramach przeprowadzonego pilotażu realizowane były w oparciu o sporządzony przez przewoźnika rozkład jazdy i przebiegały po niżej wymienionych przystankach autobusowych:

- ☞ Krosno Odrz., Dworzec Kolejowy,
- ☞ Krosno Odrz., Bohaterów Wojska Polskiego,
- ☞ Krosno Odrz., Bohaterów Wojska Polskiego CPN,
- ☞ Krosno Odrz., Trakt Książęcy DA,
- ☞ Krosno Odrz., B. Chroberego,
- ☞ Krosno Odrz., Poznańska,
- ☞ Krosno Odrz., Piastów,
- ☞ Kamień, ul. Szosa Poznańska,
- ☞ Gostchorze, skrz.,
- ☞ Radnica,
- ☞ Radnica, Leśnictwo Szklarka/Radnica, Sklep,
- ☞ Radnica, Dworzec Kolejowy.

Autobusy przeznaczone przez Wykonawcę do wykonywania usługi spełniały wymienione wymagania techniczno – eksploatacyjne.

### **3. Badania ankietowe.**

W dokumentacji projektowej zapisano przeprowadzenie ewaluacji funkcjonowania ofert mobilności. W ramach realizacji tego punktu projektu przewidziano badania ankietowe pasażerów w celu poznania ich zdania, co do korzystania z ofert oraz ich zadowolenia z oferty.

Badania ankietowe pasażerów autobusu kursującego na linii komunikacyjnej na tak zwanym „ostatnim odcinku” przeprowadzono kilkakrotnie tj. w dniach 16.09.2022 r., 20.09.2022 r. oraz 23.09.2022 r. Formularz ankiety jest załącznikiem do niniejszego opracowania.

Badania ankietowe przeprowadzono na podstawie stworzonej ankiety we współpracy pomiędzy partnerem niemieckim i partnerem polskim.

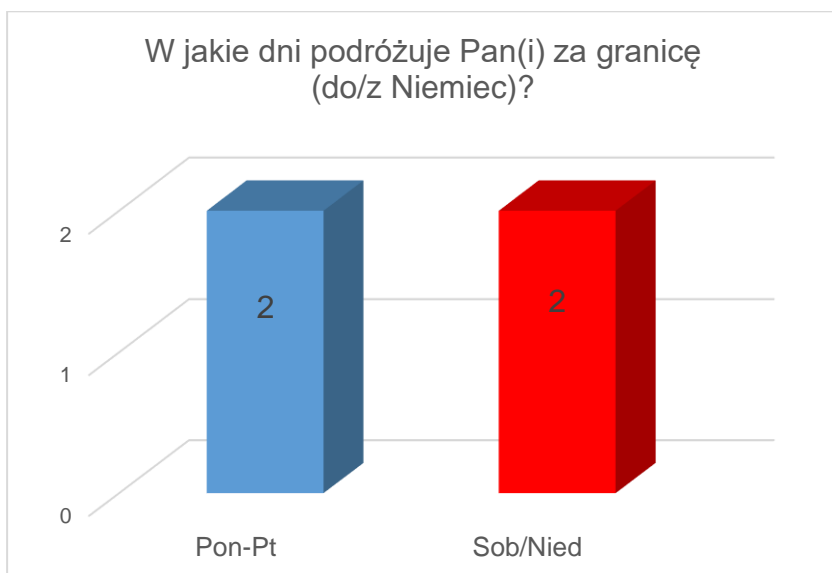
Podczas prowadzonej ankietyzacji przepytano 55 respondentów. Na ankiety odpowiadali oni samodzielnie, zaznaczając odpowiedzi własnoręcznie. Część respondentów pomijała niektóre pytania, stąd suma odpowiedzi na niektóre pytania nie jest o taka sama jak liczba rozdanych ankiet.

Odpowiedzi na pytania zadane przez ankieterów przedstawiają poniższe wykresy.

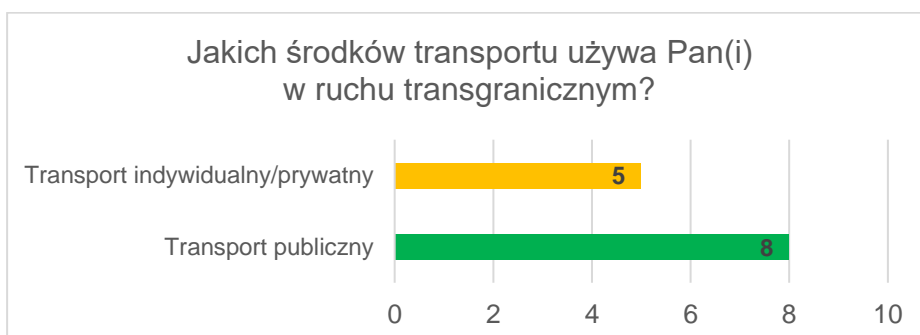
Wyk.1.



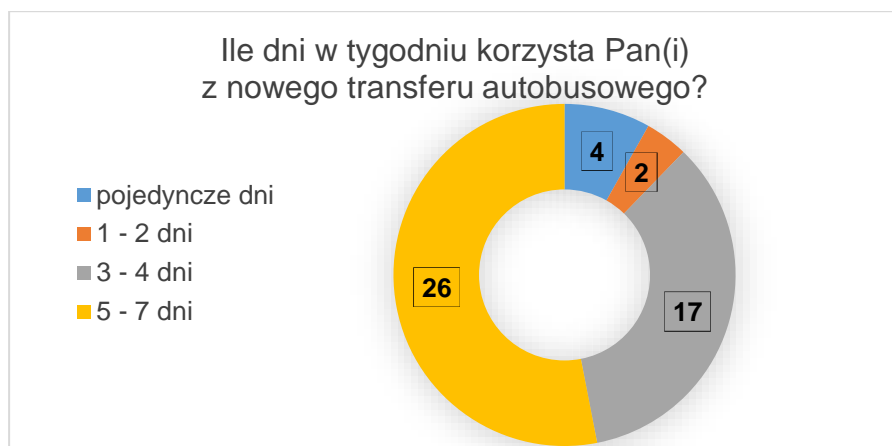
Wyk.2.



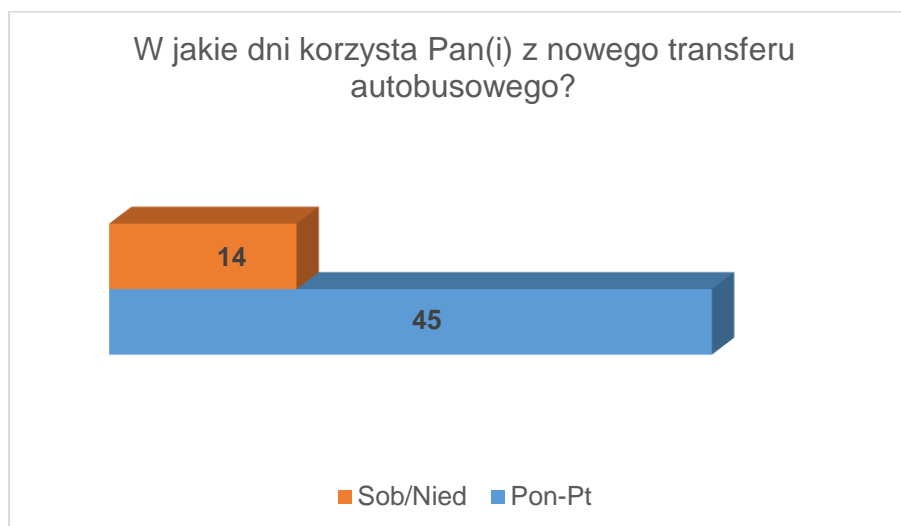
Wyk.3.



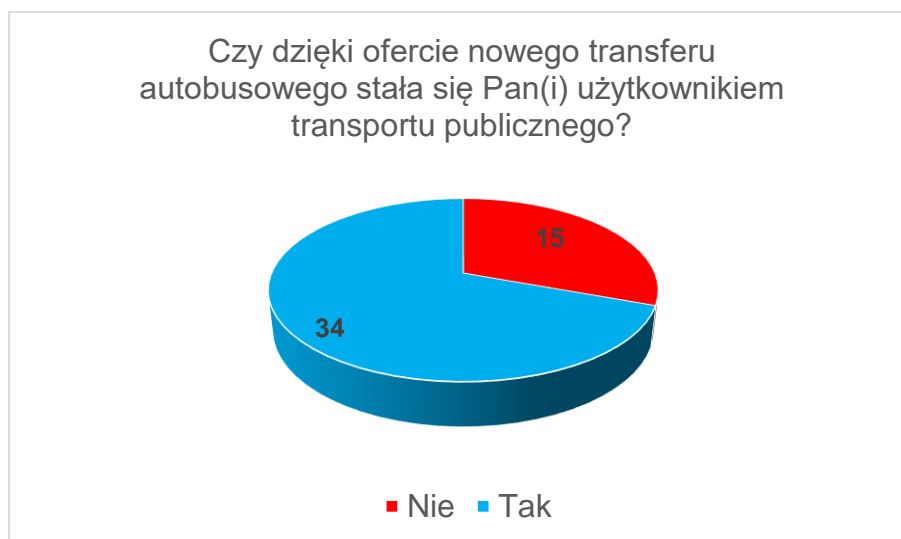
Wyk.4.



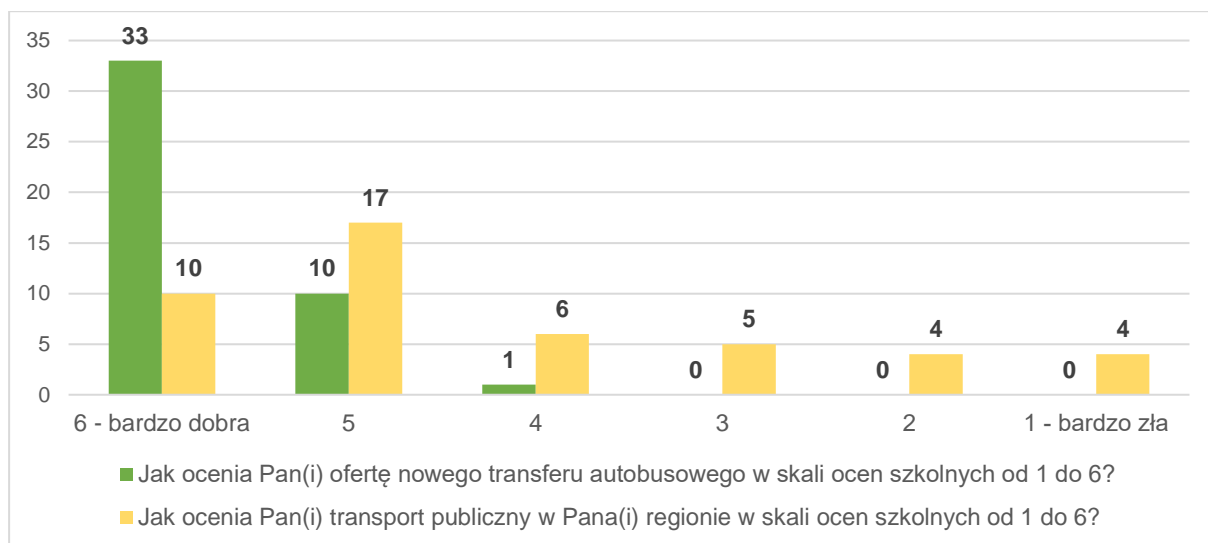
Wyk.5.



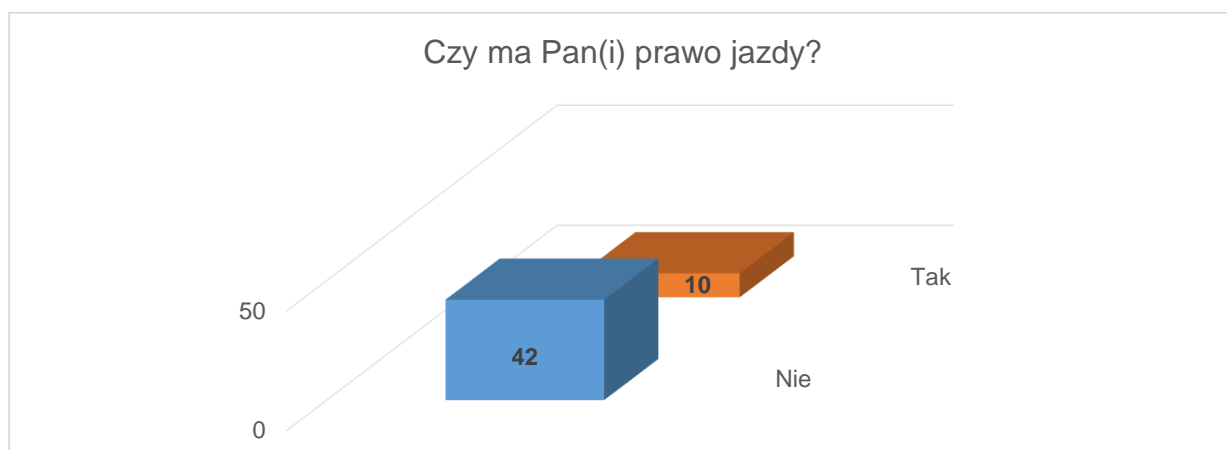
Wyk.6.



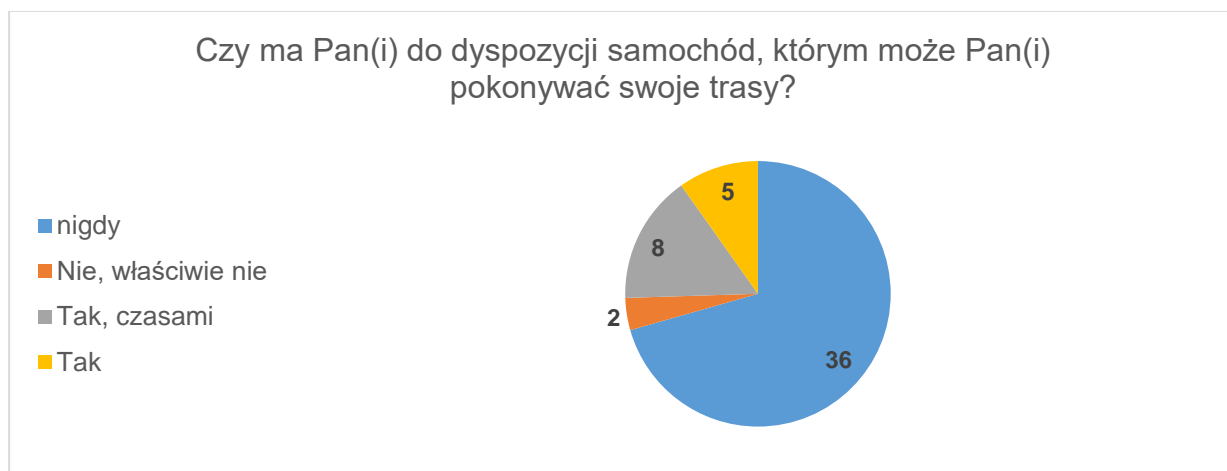
Wyk.7.



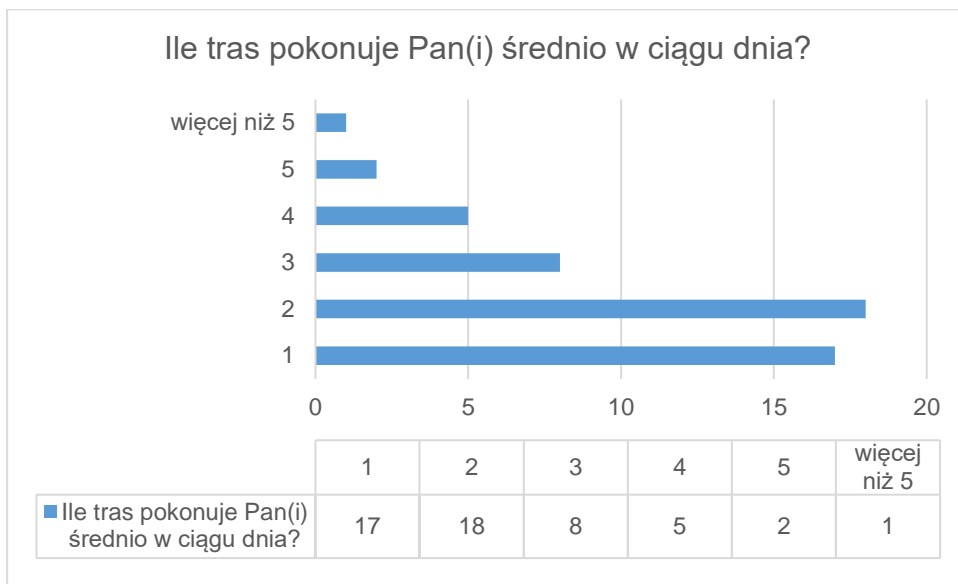
Wyk.8.



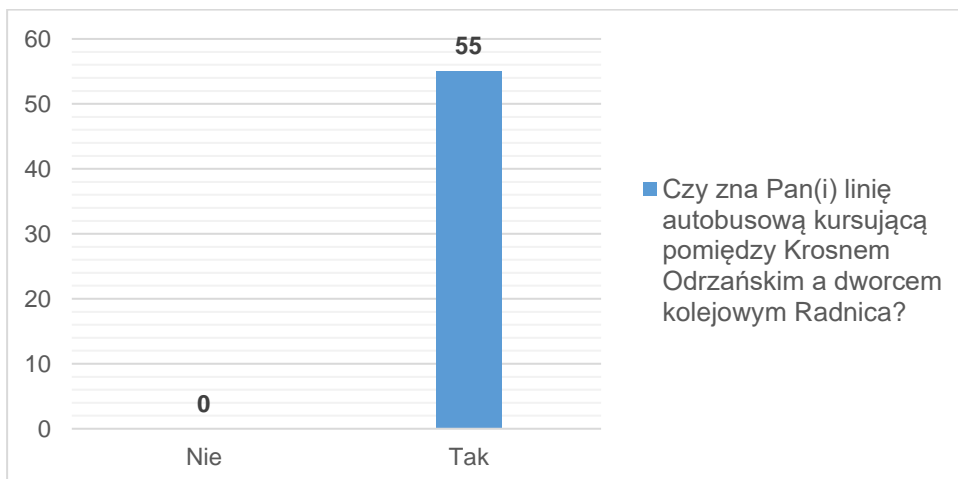
Wyk.9.



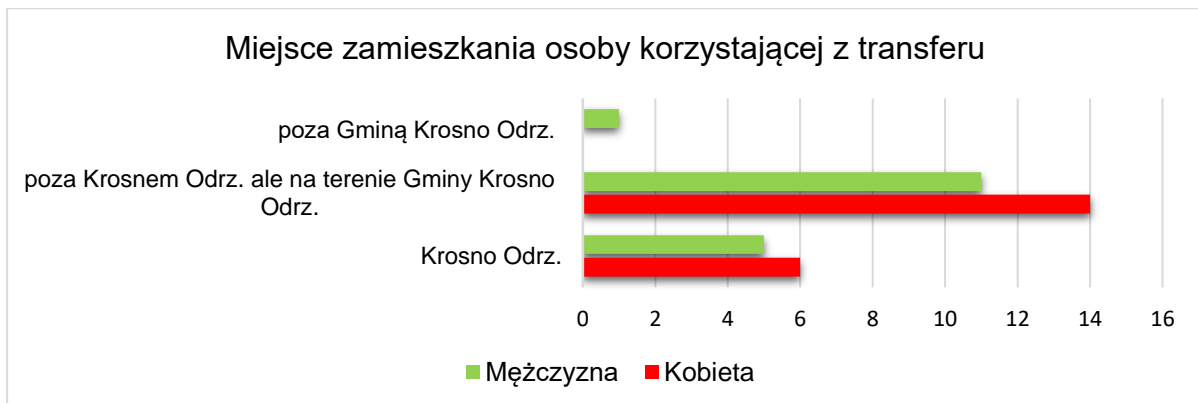
Wyk.10.



Wyk.11.

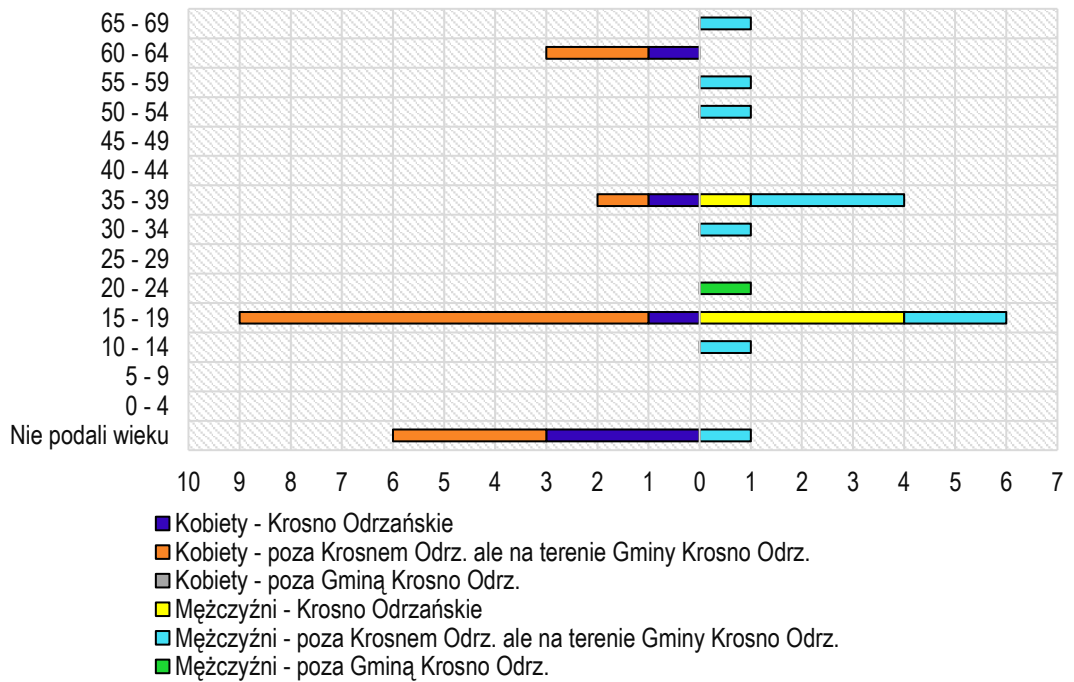


Wyk.12.

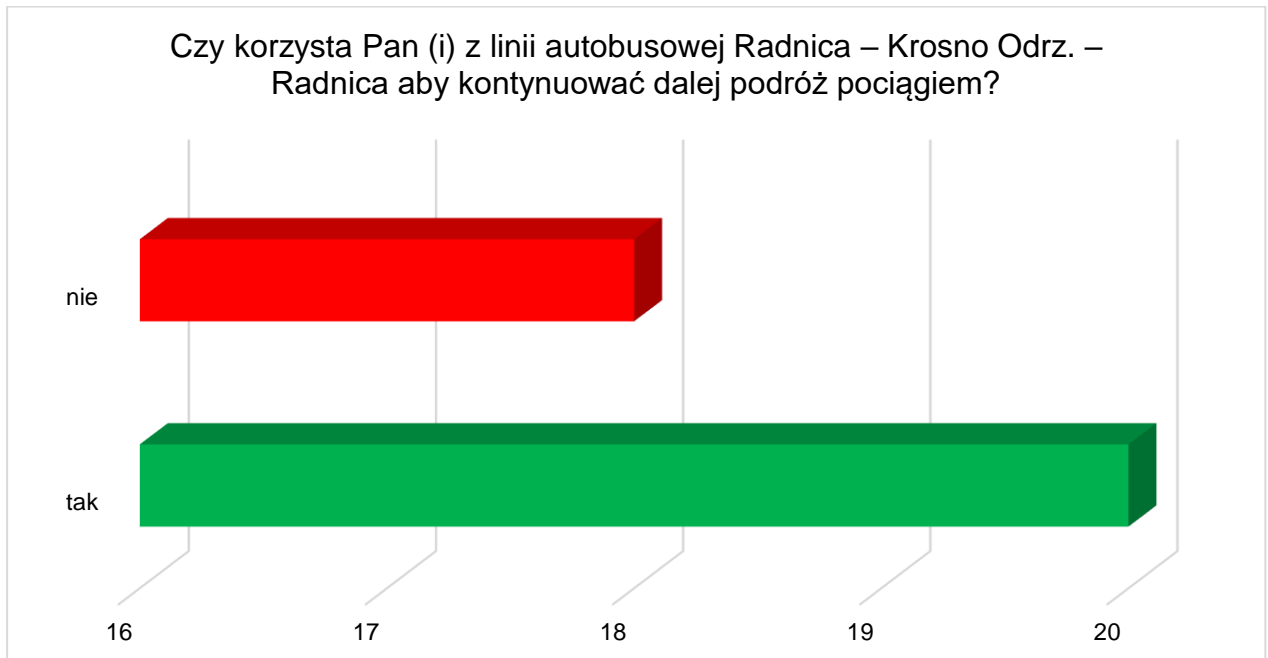


Wyk.13.

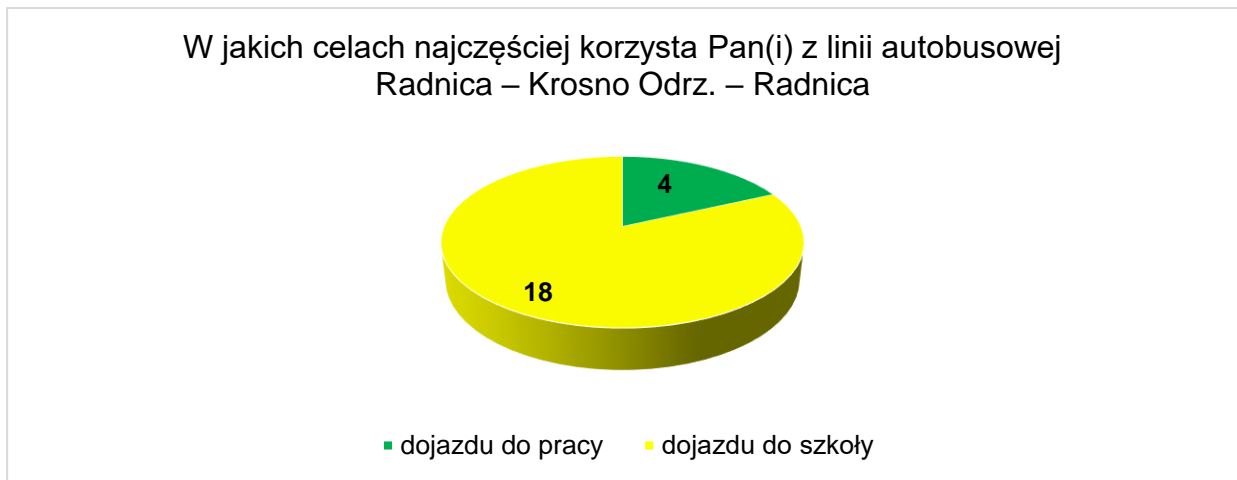
Wykres osób korzystających z transferów w podziale na płeć wiek i miejsce zamieszkania



Wyk.14.



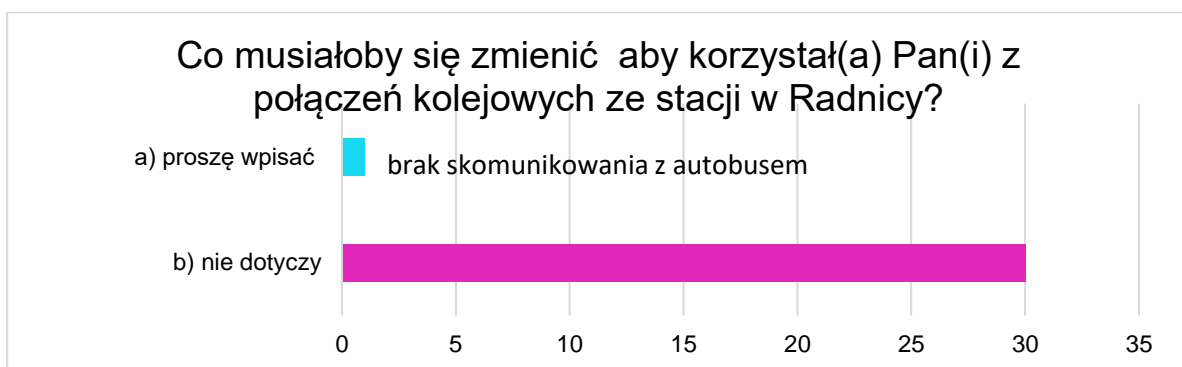
Wyk.15.



Wyk.16.



Wyk.17.





W ramach ewaluacji pilotażowej usługi transportowej w celu dowozu do stacji kolejowej- „ostatni odcinek” przeprowadzono również 2 wywiady: z Panem Romanem Siemińskim, Zastępcą Burmistrza Miasta Krosno Odrzańskie oraz Panem Piotrem Pasternakiem, Prezesem Zarządu PKS Zielona Góra Sp. z o.o.

Obu pytanym postawiono te same pytania, na które otrzymano poniższe odpowiedzi:

1. Jak ocenia Pan/Pani komunikację w powiecie oraz mieście Krosno Odrzańskie?

**Odpowiedź przewoźnika:**

*Komunikacja na głównych ciągach komunikacyjnych (Zielona Góra – Krosno Odrz.) w obecnej chwili jest wystarczająca, inaczej sytuacja wygląda w przypadku komunikacji pomiędzy gminami powiatu krośnieńskiego, gdzie połączeń jest bardzo mało lub ich nie ma (to są uwagi pasażerów kierowane do przewoźnika).*

*Z punktu widzenia przewoźnika oczywiście można by było rozbudować komunikację na terenie powiatu krośnieńskiego, ale wymaga to udziału samorządu w finansowaniu komunikacji.*

**Odpowiedź Z-cy Burmistrza:**

*Komunikacja publiczna w powiecie krośnieńskim jest niewystarczająca w stosunku do potrzeb i oczekiwań mieszkańców.*

2. Czy widzi Pan/Pani potrzebę zwiększenia ilości połączeń autobusowych i kolejowych w powiecie?

**Odpowiedź przewoźnika:**

*Tak, zwłaszcza w dni wolne od pracy.*

**Odpowiedź Z-cy Burmistrza:**

Tak - ponieważ części mieszkańców dotyka problem wykluczenia komunikacyjnego.

3. Jak ocenia Pan/Pani możliwość organizacji połączeń autobusowych w powiecie oraz Mieście Krosno Odrzańskie?

**Odpowiedź przewoźnika:**

*Możliwości organizacji połączeń istnieją, tylko pytanie kto miałby to robić?*

**Odpowiedź Z-cy Burmistrza:**

*Powiat krośnieński powołał do życia związek transportowy, który posiada wiedzę i doświadczenie aby zorganizować/odbudować sieć połączeń lokalnych z uwzględnieniem faktycznych potrzeb mieszkańców. Należy jednak podkreślić, że taka komunikacja wymaga wsparcia finansowego.*

4. Czy uważa Pan/Pani że realizacja takich połączeń, jak te realizowane w ramach realizacji projektu RailBLu, są potrzebne?

**Odpowiedź przewoźnika:**

*Tak, tylko należałoby doprecyzować zasady korzystania z takich połączeń, a przede wszystkim projekt powinien trwać minimum kilka miesięcy.*

**Odpowiedź Z-cy Burmistrza:**

*Tak takie projekty ułatwiają zdiagnozowanie faktycznych potrzeb i potoków pasażerskich na wybranych liniach. Należy jednak zwrócić uwagę ( w mojej ocenie ), że takie programy pilotażowe powinny być częściowo płatne aby uzyskać faktyczny obraz zapotrzebowania na usługę transportową, która w momencie realizacji transportu bezpłatnego powoduje, że pojawiają się pasażerowie np. jadący na zakupy a nie na pociąg.*

5. Czy realizacja takiego połączenia autobusowego według Pana/Pani przyciągnie pasażerów do kolejowej komunikacji publicznej?

**Odpowiedź przewoźnika:**

*Tak, pod warunkiem, że będzie ona utrzymywana systematycznie, bez przerw w obsłudze jak do tej pory oraz zostanie wprowadzone rozwiązanie które wyeliminuje pasażerów, którzy zamiast z autobusu do pociągu korzystają z tych połączeń na zasadzie podjazdu do szkoły czy wypadu do znajomych. Poza tym w chwili obecnej brakuje informacji o możliwości skorzystania z takiej oferty po stronie POLREGIO, brak ulotek, informacji w pociągach i na stacjach kolejowych.*

**Odpowiedź Z-cy Burmistrza:**

*Tak zakładając, że rozkłady jazdy będą stabilne i w rozsądnym interwale czasowym wpinały się w kolejny środek komunikacji.*

6. Czy uważa Pan/Pani, że istnieje konieczność zwiększenia transgranicznych połączeń kolejowych? Czy ich liczba jest wystarczająca?

**Odpowiedź przewoźnika:**

*W pierwszej kolejności należałoby skorygować obecne połączenia pod potrzeby pasażerów a w dalszej kolejności rozważyć uruchomienie dodatkowych par pociągów w celu zapewnienia długich przerw w komunikacji czy uzupełnienia oferty połączeń autobusowych.*

**Odpowiedź Z-cy Burmistrza:**

*Tak – jest to wielka szansa dla naszego polsko–niemieckiego pogranicza, które może skutecznie zwiększyć dostępność do obu rynków pracy oraz umożliwić zwiększenie dostępności turystycznej.*

7. Jak Pan/Pani ocenia połączenia transgraniczne Zielona Góra – Krosno Odrzańskie – Guben?

**Odpowiedź przewoźnika:**

*Uruchomienie tego połączenia jest bardzo dobrym posunięciem, jednak wymaga ono dopracowania. Przede wszystkim dopasowanie godzin do potrzeb pasażerów oraz skomunikowanie na stacji Zielona Góra Główna z pociągami Wrocław/Poznań/Szczecin jak również na stacji Guben z pociągami do stacji Cottbus Hbf/Berlin Hbf, w przeciwnym wypadku połączenia te nie spełnią w pełni oczekiwań podróżnych.*

**Odpowiedź Z-cy Burmistrza:**

*Na dziś jako program pilotażowy pozytywnie. Należy jednak pamiętać, że zarówno stacja kolejowa w Krośnie Odrzańskim i Gubinie wymagają ucywilizowania (toalety, poczekalnie, sprawnie działający system informacji) oraz stworzenia komunikacji*

wewnętrznej ponieważ w jednym i drugim przypadku stacje leżą w dużych odległościach od centrów miast.

8. Czy takie realizowane połączenia autobusowe, jak te w ramach projektu RailBLu, według Pana/Pani utrzymałyby się gdyby były płatne?

**Odpowiedź przewoźnika:**

*Jeśli byłoby to na zasadzie płatności takiej jak w ramach oferty wspólny bilet (możliwość zakupu biletu w Krośnie Odrz. do stacji np Szczecin Główny i na odwrót) lub przejazd na podstawie biletu zakupionego na komunikacje kolejową.*

**Odpowiedź Z-cy Burmistrza:**

*Bez dofinansowania przypuszczam, że nie.*

9. Jak ocenia Pan/Pani pomysł dowozu pasażerów na stacje kolejowe, w szczególności transgraniczne?

**Odpowiedź przewoźnika:**

*Pomysł sam w sobie jest dobrym rozwiązaniem, ponieważ w dużej mierze stacje kolejowe są daleko od centrów miast tak jak w Gubinie czy Krośnie Odrzańskim, jednak powinny one być bardziej rozbudowane, np. w Krośnie Odrz. powinny być dodatkowe przystanki, natomiast w Gubinie dojazd do stacji kolejowej jest możliwy tylko we własnym zakresie.*

**Odpowiedź Z-cy Burmistrza:**

*Bardzo potrzebny z uwzględnieniem platform na rowery.*

10. Jakie relacje według Pana/Pani oraz godziny i dni kursowania należałoby w sposób szczególny wprowadzić w połączeniach autobusowych, tak aby przyciągnąć pasażerów do autobusowego publicznego transportu zbiorowego?

**Odpowiedź przewoźnika:**

*Uruchomienie połączeń w godzinach popołudniowych oraz w soboty i niedziele. Należy również zaznaczyć, że obecnie komunikacja autobusowa prowadzona jest przede wszystkim w dni nauki szkolnej. Jako przewoźnik, możemy zauważyć, że atrakcyjność połączeń wynika z jej dużej ilości. Natomiast ograniczenia jakie powstały w komunikacji wynikają z aspektów ekonomicznych, którymi się kierujemy. Bez wsparcia samorządów nie jesteśmy w stanie uatrakcyjnić oferty przewozowej. W tym przypadku dobrym narzędziem jest wykorzystanie Funduszu autobusowego do zbudowania odpowiedniej siatki połączeń autobusowych – poprzez zabezpieczenie finansowania dla przewoźnika przy realizacji przejazdów autobusowych.*

#### **Odpowiedź Z-cy Burmistrza:**

*Rozkłady powinny być stabilne. Łączące centra miast i stacje, uwzględniać powinny zwiększone zapotrzebowanie w okresie zwiększonego ruchu turystycznego (weekendy, ferie i wakacje).*

#### **Wnioski przeprowadzonych badań ankietowych.**

Analizując wyniki ewaluacji badań ankietowych pierwsza teza jaką możemy wysunąć brzmi następująco: **pasażerowie korzystający z komunikacji na tzw. „ostatnim odcinku” realizowanej w ramach projektu, nie wykorzystują jej w celu podróży do Niemiec (Wyk.1)**, mimo tego, że transfer do Radnicy umożliwiał kontynuowanie dalszej podróży do Niemiec, w kierunku Frankfurtu nad Odrą oraz Berlina. Taki stan rzeczy można jednak wytłumaczyć tym, że głównym celem podróży mieszkańców Krosna Odrzańskiego i okolic jest praca. Z rozmów z pasażerami oraz mieszkańcami Krosna Odrzańskiego wynika, że korzystają oni z samochodów prywatnych oraz zorganizowanych przez pracodawców lub pośredników środków transportu do miejsca pracy i z powrotem. Należy także pamiętać, że Berlin wraz z okolicami jest częstszym miejscem pracy dla mieszkańców północnej części województwa lubuskiego. Niemniej jednak **podróżni, którzy wskazywali, że komunikacja na tzw. „ostatnim odcinku” wykorzystywana jest przez nich do dalszej podróży do Niemiec w większości wskazywali, że w ruchu transgranicznym wykorzystują transport publiczny (Wyk.3)**, zaś podróże do Niemiec odbywają się na równo w dni powszednie, jak i w weekendy (Wyk.2). Druga teza, którą możemy postawić analizując wyniki badań ankietowych przeprowadzonych

w projekcie, brzmi: **ponad połowa osób korzystających z transferów autobusowych podróżuje nimi codziennie lub niemal codziennie (Wyk.5)**. Taki wynik nie powinien nas dziwić, gdyż przejazd transferami z Krosna Odrzańskiego do Radnicy był przejazdem darmowym i wobec braku alternatywy wielu mieszkańców Radnicy wykorzystywało go wyłączenie do przemieszczania się pomiędzy tymi miejscowościami. Tutaj należy wskazać, że mieszkańcy w trakcie prowadzenia ankiety wskazywali na **brak oferty transportu publicznego w Gminie Krosno Odrzańskie**. Połączenie organizowane w ramach projektu było dla nich jedyną możliwością dojazdu do Zielonej Góry. Dalsza analiza badań ankietowych prowadzonych przez pracowników Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego pozwala przyjąć kolejną tezę: **uruchomienie transferów autobusowych na tzw. ostatnim odcinku spowodowało zwiększenie zainteresowania korzystaniem z transportu publicznego przez mieszkańców Miasta i Gminy Krosno Odrzańskie (Wyk.6)** Jak widać pojawienie się nawet skromnej oferty transportu publicznego powoduje przesiadanie się mieszkańców do transportu publicznego i porzucanie podróży samochodem. Nie powinna zatem dziwić kolejna potwierdzona teza: **użytkownicy połączenia transferowego oceniają pozytywnie pojawienie się nowej oferty przewozowej (Wyk.7)**. Prowadzący badanie i rozmawiający bezpośrednio z pasażerami autobusów transferowych, zwrócili uwagę, że wypowiedzi pasażerów na temat tego transferu były bardzo entuzjastyczne. Mieszkańcy podkreślali, że jest to idealne rozwiązanie problemów transportowych łączące zarówno funkcje transportu w celu załatwienia spraw codziennych, jaki i kontynuowania podróży dalej pociągami. Mieszkańcy prosili ankieterów, aby ci przekazali informację do organizatorów transportu publicznego, że oczekują oni utrzymania tego połączenia na stałe, nawet jeśli to wiązało się z pewnymi opłatami.

W tym samym poruszono również ocenę publicznego transportu zbiorowego jako całości. Tutaj oceny nie były tak jednoznaczne jak w pytaniu o transfery. Niemniej jednak ocena organizacji transportu publicznego w ponad połowie przypadków była ocena w skali szkolnej 6 i 5. Natomiast ocenę 1 i 2 wystawiło tylko 8 respondentów. Należy jednak wziąć pod uwagę znów wypowiedzi mieszkańców podczas przeprowadzania ankiety. Mieszkańcy wyrażali zadowolenie, z funkcjonowania jakiegokolwiek transportu publicznego. Kwestie związane z jakością usług były dla nich drugorzędne, a wręcz nawet nieistotne. Wobec skromnej oferty przewozowej funkcjonowanie jakiegokolwiek połączenia powoduje zadowolenie.

Tworząc ankietę postawiono hipotezę, że **transferem będą poruszać się głównie osoby, które nie posiadają prawa jazdy oraz nie mają do dyspozycji samochodu prowadzonego przez członka rodziny**. I ta hipoteza również się potwierdziła, gdyż zdecydowana większość ankietowanych deklarowała brak prawa jazdy oraz dostępu do samochodu. Potwierdzenie tej tezy niestety wskazuje na konieczność edukowania oraz promowania zmiany nawyków osób przemieszczających się np. do pracy. Osoby posiadające samochód i prawo jazdy mimo darmowej komunikacji i tak wybierały podróż samochodem (Wyk. 8 i 9).

Pasażerów transferu zapytano również ile razy dziennie pokonują trasę (Wyk.10). 17 osób odpowiedziało, że jedną natomiast 18, że dwie. Potwierdza to założenie organizatorów transferów, że **komunikacja regionalna lub też lokalna na poziomie gmin i powiatów służy w zasadzie do dojazdów do pracy, szkoły i załatwieniu spraw codziennych w najbliższym ośrodku miejskim**. Co zresztą potwierdzali ankietowani.

Nie jest niespodzianką wynik naszej ankiety, który wskazuje, że prawie wszyscy z (wyjątkiem jednej osoby) **korzystający z transferów byli mieszkańcami Krosna Odrzańskiego oraz terenu Gminy Krosno Odrzańskie** (Wyk. 12) Ciekawe natomiast są wyniki pytania dotyczącego wieku i płci osób korzystających z transferu (Wyk.13). Okazało się bowiem, że większość pasażerów korzystających z przewozów stanowią kobiety (21 kobiet do 17 mężczyzn). Przyczynę takiego stanu rzeczy możemy wytłumaczyć strukturą społeczeństwa występującą w Polsce. Przede wszystkim kobiet w naszym społeczeństwie jest więcej niż mężczyzn oraz dłużej są one aktywne i dłużej żyją. Tym ostatnim zjawiskiem możemy wytłumaczyć obecność kobiet w transferach pomiędzy 60 a 64 rokiem życia. W tej kategorii nie występuje żaden mężczyzna. Wykres nr 13 wskazuje również, że z transferów w większości korzystali mieszkańcy Gminy Krosno Odrzańskie. Mieszkańcy miasta byli w mniejszości. Wykres pokazuje także, że najczęściej z połączenia korzystały osoby młode między 15 a 19 rokiem życia a następnie między 34 a 39 rokiem życia. Również w tych kategoriach wiekowych przeważają kobiety spoza miasta.

Kolejna teza, którą przyjęliśmy w naszym badaniu brzmiała: Z transferów autobusowych będą korzystać osoby udające się dalej w podróż pociągiem. **Ta teza nie potwierdziła się, gdyż połowa osób korzystająca z transferów na linii Radnica Stacja - Krosno Odrzańskie - Radnica nie wykorzystuje ich do dalszej podróży koleją**. Taka sytuacja jest spowodowana brakiem oferty przewozowej na odcinku

między Krosnem Odrzańskim a Radnicą. Stąd pojawienie się tego połączenia było także alternatywą wobec braku środków komunikacji publicznej, umożliwiającej podróż do Krosna Odrzańskiego, siedziby gminy oraz starostwa powiatowego. Z osób podróżujących transferem (Wyk. 15 i Wyk. 16), najczęściej podróżowało do pracy (18) ale niewiele mniej bo 17 łącznie, w celach związanych ze sprawami codziennymi, które postanowiliśmy umieścić w jednym zbiorze pod tą samą nazwą. 4 osoby natomiast wskazały, że celem ich podróży jest szkoła. Taki stan rzeczy pozwala nam postawić tezę: **publiczny transport zbiorowy służy równomiernie dojazdowi do pracy i zaspokojeniu potrzeb społecznych (edukacja, zdrowie, kultura, relacje międzyludzkie) niezwiązanych z pracą zarobkową.**

Ostatnia analiza dotycząca oceny oferty przewozowej przebiegającej przez stację kolejową w Radnicy nie daje nam jednoznacznej odpowiedzi. Budujący ankietę sądzili, że mieszkańcy będą mieli uwagi co do korzystania ze stacji kolejowej w Radnicy. Jednak prawie wszyscy z braku innej możliwości wskazali odpowiedź nie dotyczy. Trudno wysunąć daleko idący wniosek z tych odpowiedzi ale jednym z powodów może być to, że oferta kolejowa spełnia oczekiwania mieszkańców. Nie jest to jednak na tyle silnie udowodnione, aby można było postawić i obronić tak brzmiącą tezę.

### **Wnioski i rekomendacje z przeprowadzonej ewaluacji.**

1. Zasadnym jest tworzenie uzupełniających ofert mobilności na terenie Miasta i Gminy Krosno Odrzańskie.
2. Powinna wspierana być kontynuacja ofert na „ostatnim odcinku” po zakończeniu projektu z korektą rozkładu jazdy podporządkowanemu największym potokom pasażerskim.
3. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, samorząd wojewódzki odpowiada za organizowanie połączeń kolejowych i linii autobusowych między powiatami, w przypadku linii wewnątrz gminnych organizatorem jest Wójt, Burmistrz lub w przypadku linii autobusowych przebiegających swym zasięgiem w obrębie jednego powiatu organizatorem jest Starosta. Obecne przepisy prawne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego dają możliwość pozyskania pieniędzy na organizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, a dowóz pasażerów do stacji kolejowych w celu dojazdu do pracy czy szkoły, wyjazdów wakacyjnych, weekendowych czy chociażby na zakupy i do lekarza, wpisują się w definicje takich przewozów.



4. Dogęszczenie sieci kolejowych liniami autobusowymi byłoby nie tylko lekarstwem dla obszarów dotkniętych problemem likwidacji połączeń autobusowych, ale też zapoczątkowałoby tworzenie regionalnej sieci transportu publicznego, w ramach której **linie autobusowe byłyby przedłużeniem połączeń kolejowych z zsynchronizowanymi rozkładami jazdy, dogodnymi przesiadkami i jedną taryfą biletową**. Realizacja pilotażowych połączeń autobusowych na tzw. „ostatnim odcinku” wskazała jednoznacznie na zapotrzebowanie na realizację takich wiązanych połączeń. Dowóz pasażerów transportem autobusowym do oddalonych stacji kolejowych z których odjeżdżają dobrze skomunikowane pociągi daje możliwość aktywizacji zawodowej, zdobycia lepszego wykształcenia czy po prostu ułatwia możliwości przemieszczania się w celach służbowych, zawodowych czy prywatnych.

**Opracowali:**

Elżbieta Filipczuk

Arkadiusz Mieczyski