

Punkt początkowy:

Dzięki pilotażowej ofercie dowozów na linii 956 gmina Golzow (powiat MOL) zyskała znaczną poprawę oferty komunikacji publicznej w regionie.



Uwagi wstępne:

Wskutek uwarunkowań zewnętrznych, jak np. pandemii SARS-CoV-2 i towarzyszącego jej zwiększonego udziału osób zatrudnionych w trybie zdalnym lub zamknięcia muzeum w Golzow (MOL), prac budowlanych na odcinku granicznym linii RB26 wraz z komunikacją zastępczą pomiędzy Küstrin-Kietz <-> Kostrzynem oraz prac budowlanych na odcinku (Wriezen) – Werbig – Frankfurt (Oder) na linii RB60 wykonywanych przez DB Netz, popyt na dowozy linią 956-Shuttle został znacznie ograniczony. Ponadto trwający sześć miesięcy pilotaż był za krótki, żeby umożliwić gruntowaną ocenę – wskazany byłby tu okres dwuletni. W związku z tym przenoszenie wyników ewaluacji na inne projekty i regiony możliwe jest tylko warunkowo.

Potencjały:

W okresie bez wyżej wymienionych ograniczeń i przy codziennych dowozach na stację Golzow (MOL) do linii RB26 można założyć wzrost popytu. Pozytywny wpływ na zwiększenie liczby podróżnych miałyby także przesunięcie peronów w kierunku drogi z możliwością zatrzymania się i zawrócenia pojazdów komunikacji gminnej, które zatrzymują się obecnie około 500 m od dworca. Aby zwiększyć atrakcyjność stacji Golzow (MOL) jako miejsca przesiadkowego, konieczna byłaby przebudowa otoczenia dworca i stworzenie możliwości P+R, udostępnienie miejsc parkingowych dla rowerów i powiązanie z komunikacją gminną.

Ewaluacja ankiet:

Podczas planowania rozkładu jazdy linii 956-Shuttle dopasowano optymalnie czas przesiadki na linię RB26 przez większą część dnia, a także w weekendy, dzięki czemu projekt pilotażowy został przyjęty przez respondentów przeważnie pozytywnie. Natomiast oferta komunikacji publicznej w regionie została oceniona negatywnie i nie udało się wygenerować nowych klientów. Po analizie propozycji poprawy sytuacji pojawia się wniosek, że przyczynami tego faktu jest brak codziennego zatrzymywania się pociągu na linii RB26 w Golzow (MOL) i brak powiązań z liniami komunikacji gminnej. Te życzenia poprawy sytuacji i negatywna ocena komunikacji publicznej przez osoby z niej nie korzystające mogły przyczynić się do słabego popytu na linii 956-Shuttle.

Analiza liczby podróżnych w okresie pilotażowym wykazała ostatecznie wysoką liczbę przejazdów bez podróżnych i łącznie słaby popyt. Ponadto nie dało się zauważyć żadnej systematyki w przebiegu popytu w ciągu dnia.

Wnioski z wyników:

Z analizy obecnej oferty oraz sondażu wynika zapotrzebowanie na „ostatniej mili” pomiędzy miejscowością Golzow (MOL) i dworcem Golzow (Oderbruch). Popyt ten jednak wydaje się za mały, by można stworzyć regularną komunikację, ponieważ przeważająca część przejazdów odbywała się na „pusto” a więc bez pasażerów. W tym kontekście powstaje pytanie, czy oferta autobusów na telefon nie mogłaby w lepszy sposób zaspokoić popytu lub czy nie należy wziąć pod uwagę zredukowania oferty do najbardziej popularnych okresów dnia. Ponieważ z analizy nie wynikają jednak żadne wyraźne szczyty popytu, czasy przejazdu oferty alternatywnej powinny opierać się na czasach z pilotażowych dojazdów. Odpowiedź na pytanie, czy konwencjonalna komunikacja regularna, czy oferta „on demand” lepiej zaspokoi popyt lub przynajmniej jest korzystniejsza ekonomicznie, może dać jedynie bezpośrednie porównanie obu systemów.

Perspektywy:

Dodatkowo miała zostać dokonana analiza porównawcza z zainicjowaną również w ramach projektu RailBLu ofertą dowozów (transferów) w woj. Lubuskim pomiędzy dworcem Radnica, Krosnem Odrzańskim i dworcem w Krośnie Odrzańskim. Mogłaby ona posłużyć porównaniu zachowania użytkowników po polskiej i niemieckiej stronie.



Streszczenie:

Podsumowując można stwierdzić, że wprowadzona pilotażowo na obszarach wiejskich regularna linia była w stanie wygenerować na ośiach bez połączonych ze sobą punktów koncentracji ruchu jedynie słaby popyt i nie była wykorzystywana w ruchu transgranicznym. Należy tu znaleźć alternatywne oferty mobilności, aby móc zaoferować atrakcyjną alternatywę dla indywidualnego ruchu zmotoryzowanego.

Najważniejsze aspekty niniejszej ewaluacji:

- Wszystkie przejazdy na linii RB26 we wszystkich kierunkach zostały skomunikowane z linią 956-Shuttle z krótkimi czasami przesiadkowymi przez większą część dnia
- Przeprowadzono szeroko zakrojoną ewaluację w formie ankietyzacji
- Warunki ramowe były niezwykle trudne (np. 2-godzinny takt na linii RB26, przerwana komunikacja transgraniczna w związku z budową mostu)
- Duży stopień znajomości połączenia wśród mieszkańców, pomimo tylko sześciomiesięcznego okresu pilotażowego
- Zasadniczo pozytywne przyjęcie/ocena
- Żadnych nowych klientów w komunikacji publicznej w związku z wprowadzeniem linii 956-Shuttle
- Wiele przejazdów bez pasażerów
- Brak rozpoznawalnej systematyki w przepływach popytu w przebiegu dnia
- Brak przejazdów transgranicznych z wykorzystaniem linii 956-Shuttle, chociaż mieszkańcy regularnie podróżują tą relacją
- Niewielka porównywalność (np. z ofertami autobusów na telefon), ponieważ brak ewaluacji innych ofert z podobnym zakresie