

Portal Województwa Lubuskiego



Wspólna kolej w Polsce i Niemczech - to możliwe! Podsumowanie projektu RailBLu



Kategoria - Transport i Infrastruktura

Data publikacji -14 kwietnia 2023 godz. 12:58

- Jesteśmy zainteresowani pogłębieniem współpracy i zaangażowani w proces intensyfikowania połączeń na pograniczu - podkreśla członek zarządu województwa lubuskiego Marcin Jabłoński.

Celem projektu RailBLu była poprawa dostępności komunikacyjnej pomiędzy

województwem lubuskim a wschodnią częścią Brandenburgii. Inicjatywa była realizowana w ramach **Programu Współpracy INTERREG**. Zaangażowało się w nią troje partnerów: **Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego, Ministerstwo Infrastruktury i Planowania Przestrzennego Kraju Związkowego Brandenburgia** oraz **Związek Komunikacyjny Berlina i Brandenburgii**. W piątek, 14 kwietnia 2023 r. przedstawiciele partnerów spotkali się na konferencji podsumowującej projekt w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Lubuskiego.

Postawiliśmy na rozwój kolei i liczymy na dalszą współpracę

Uczestników spotkania powitał **Marcin Jabłoński, członek zarządu województwa lubuskiego**: – Cieszymy się bardzo, że po ponad dwóch latach projekt, z którym wiążemy duże oczekiwania, doczekał się momentu, w którym możemy wysłuchać informacji podsumowujących jego realizację. Mam nadzieję, że usłyszymy dzisiaj z ust ekspertów wiele interesujących inspiracji. Dowiemy się, jaka jest diagnoza sytuacji, z którą mamy do czynienia, poznamy kwestie, jakie należy usprawnić, poprawić. Jesteśmy bardzo zainteresowani pogłębianiem współpracy z naszymi niemieckimi partnerami i wielce zaangażowani w proces intensyfikowania połączeń na polsko-niemieckim pograniczu.

Marcin Jabłoński podzielił się też swoimi doświadczeniami ze szczytu kolejowego w Poczdamie. – Moje osobiste odczucia były takie, że po raz pierwszy w tak dużym stopniu powiało optymizmem. Mam na myśli wystąpienia przedstawicieli polskiego i niemieckiego rządu, którzy zgodnie podkreślali, że mają wielką świadomość tego, jak duże znaczenie mają połączenia kolejowe na polsko-niemieckim pograniczu. Wierzę, że nasze aktywności samorządu województwa, a także instytucji, z którymi realizowaliśmy ten projekt, uzyskają daleko idące wsparcie rządu federalnego i rządu polskiego.

– Tymczasem róbmy to, co w naszych rękach – możemy pomóc mieszkańcom naszego regionu oczekującym na poprawę połączeń na polsko-niemieckim pograniczu. Cieszę się, że pierwsze kroki zostały już zrobione – dodał członek zarządu województwa lubuskiego.

Projekt RailBLu to dobra prognoza na przyszłość

Hartwig Rolf z Ministerstwa Infrastruktury i Planowania Przestrzennego Kraju Związkowego Brandenburgia podkreślał, że projekt RailBLu ma wzmocnić powiązania między przygranicznymi regionami. – Mamy teraz unikalną okazję ze środków w ramach wzmocnienie strukturalnego zacieśnić współpracę między Brandenburgią a województwem lubuskim. Jestem pewien, że nawet jeśli długo trwają projekty w fazie planowania, to niebawem będziemy mogli przedstawić ich

efekty. Jesteśmy już krok dalej. Cieszę się z tego. Również ja jestem zdania, że słyszymy pozytywne nastawienie.

Thomas Dill, przedstawiciel Związku Komunikacyjnego Berlina i Brandenburgii przyznał, że wzmocnienie współpracy transgranicznej z województwem lubuskim nie było proste, ponieważ przypadło jeszcze na czas pandemii COVID-19: – Wpadliśmy w okres pandemii, ale udało nam się go pokonać. Z kryzysu powstała szansa. Bardzo zrośliśmy się z województwem lubuskim w tym czasie – to też jest wartość projektu. Chciałbym podziękować paniom i panom z zespołu pana Piotra Tykwińskiego. Również cieszę się z wyników projektu. Mamy bazę do dalszej współpracy i z pewnością w przyszłości będziemy realizować pomysły z województwem lubuskim – zapewnił Thomas Dill.

Od pomysłu do realizacji – jak to wyglądało w RailBLu?

– Historia projektu RailBLu sięga roku 2018, a nawet 2017, kiedy rozpoczęliśmy pierwsze spotkania i rozmowy na ten temat – wyjaśnił **Arkadiusz Mieczyski, zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego**. – Realizacja została zaplanowana na rok 2020, ale oczywiście wydarzyło się na świecie coś, co wszyscy odczuliśmy pod względem zdrowotnym. Najbardziej intensywne prace nad projektem trwały od roku 2021 do końca roku 2022, z perspektywą przedłużenia go do końca kwietnia 2023 r. Takiego przedłużenia dokonaliśmy, aby zrealizować wszystkie zaplanowane etapy projektu – mówił A. Mieczyski.

Polscy i niemieccy partnerzy projektu utworzyli pięć zespołów roboczych. – Pierwszy zajmował się koncepcją rozwoju, czyli opracowaniem koncepcji ogólnej w celu poprawy połączeń transgranicznych. Kolejna grupa to transfery autobusowe, które wiązały się z wprowadzeniem pilotażu usług transportowych w celu dowozu mieszkańców do stacji kolejowej. Kolejny pilotaż wiązał się z poszerzeniem kanałów sprzedaży biletów – chodziło o zniesienie barier w zakupie biletów na przewozy transgraniczne. I oczywiście zarządzanie projektem: koledzy i koleżanki zajmowali się finansowym zarządzaniem. Była też komunikacja i promocja projektu oraz jego efektów – wyliczał zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury i Komunikacji A. Mieczyski.

Pilotażowy transport na stacje kolejowe

Autobusy dowoziły pasażerów na stację kolejową w dwóch miejscowościach: Krośnie Odrzańskim i Górzow. Wynika to z układu obu miast – stacja kolejowa jest w nich w znacznym stopniu oddalona od centrum. Autobusy dojeżdżały również do stacji w Radnicy. – Radnica jest miejscowością położoną 13 kilometrów od centrum Krosna Odrzańskiego, przy linii kolejowej 273. Stację tę obsługuje 10 par pociągów Regio, z których 3 są pociągami transgranicznymi – tłumaczył A. Mieczyski.

– Postanowiliśmy przedłużyć te transfery z uwagi na to, że mieliśmy pewne oszczędności w projekcie i zauważyliśmy, że pierwszy okres pilotażu może nie odzwierciedlać właściwych potrzeb pasażerów, ponieważ w tym okresie obowiązywały jeszcze obostrzenia covidowe dotyczące również edukacji czy

zakładów pracy – dodał Arkadiusz Mieczyński.

Łącznie autobusy przejechały 180 tys. wozokilometrów – najwięcej w pierwszej turze pilotażu, od 28 marca do 27 września 2022 r. Średnio w czasie pilotażu zatrzymywały się na 9 przystankach. Dużą grupę pasażerów korzystających z przejazdów stanowiły osoby w wieku emerytalnym i uczniowie.

Frank Schuetz, burmistrz Golzow dodał, że w miejscowości trwały prace remontowe na linii kolejowej, co skróciło transfer autobusowy, ale projekt był bardzo pozytywnie odebrany przez mieszkańców.

Co dalej po RailBLu? Pomysły na rozwój połączeń kolejowych

Wizję rozwoju transgranicznych połączeń kolejowych zaprezentował **Max Gothel, przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury i Planowania Przestrzennego Kraju Związkowego Brandenburgia**. – Po pierwsze, potrzebowaliśmy danych, aby wyrobić sobie zdanie o sytuacji w ruchu transgranicznym. Do tej pory ich nie mieliśmy, bo nie mieliśmy wspólnego modelu komunikacyjnego. Z prognozy danych znamy wzrost liczby pasażerów w transgranicznych przewozach regionalnych o 5.500 dodatkowych pasażerów na czterech liniach. Na trasie Berlin - Gorzów do 2030 r. nastąpi wzrost o prawie 1.000 pasażerów na odcinku transgranicznym, jeśli zrealizujemy planowane dodatkowe usługi przewozowe. Pasażerowie w obrębie województwa Lubuskiego czy Brandenburgii również skorzystają z tych dodatkowych przewozów, choć nie jest to jeszcze uwzględnione w prognozie.

– Mieliśmy wizję stworzenia ruchu łatwego do zrozumienia dla podróżnych. Najpierw spojrzeliśmy, ilu ludzi jest w ruchu transgranicznym we wszystkich środkach lokomocji i następnie przełożyliśmy to na ruch w transporcie kolejowym. Sprawdziliśmy również połączenia bezpośrednie. Koncentrujemy się na rozbudowie ruchu regionalnego. Nasz projekt proponuje, aby stworzyć węzeł w Rzepinie, żeby komunikowały się tam wszystkie pociągi regionalne – wyjaśnił przedstawiciel ministerstwa.

W ramach prac przeanalizowano pięć korytarzy transportowych:

- Korytarz nr 1: Berlin Ostkreuz-Kostrzyn-Gorzów Wlkp.-Krzyż,
- Korytarz nr 2: Berlin Hbf -Frankfurt(Oder)-Rzepin-Zielona Góra Gł.,
- Korytarz nr 3: Cottbus Hbf-Gubin-Czerwieńsk-Zielona Góra Gł.,
- Korytarz nr 4: Zielona Góra Gł.-Zbąszynek-Gorzów Wlkp.,
- Korytarz nr 5: Cottbus Hbf-Tuplice-Żary-Żagań.

Brandenburski resort przewiduje, że najwyższy przyrost popytu do 2030 roku (2800 pasażerów) – będzie odnotowany na trasie Berlin-Zielona Góra przez Frankfurt nad Odrą. Liczba pasażerów na linii Guben-Gubin wzrośnie zaś do 800 osób. – Jest to dla nas bardzo ważne kryterium – podkreślił Max Gothel. Takie wyniki można osiągnąć przy zapewnieniu cogodzinnych kursów pociągów o odpowiedniej prędkości, a co za tym idzie – rozbudowie i modernizacji infrastruktury.

– Mam nadzieję, że dzięki temu będzie można zwiększyć ofertę. Ważne jest sedno

projektu - chcemy to robić we współpracy z polskim partnerem, z urzędem marszałkowskim. Weszliśmy w ścisłą współpracę tak, aby w przyszłości realizować jak najlepszą ofertę rozkładu jazdy. Jest to zysk z naszego projektu RailBLu. Na jego podstawie możemy lepiej zrealizować wiele rzeczy w przyszłości - podsumował przedstawiciel brandenburskiego ministerstwa infrastruktury.

Członek zarządu województwa lubuskiego Marcin Jabłoński uważa, że koncepcja rozwoju kolei transgranicznej powinna być podstawą do dyskusji z polskim i niemieckim rządem. - Postuluję, by postarać się wykorzystać nasze wspólne przemyślenia i przekazać je przedstawicielom obu rządów. Być może te korzyści, które potrafiliśmy pokazać, będą ułatwiać decyzje co do przyszłych inwestycji infrastrukturalnych - stwierdził M. Jabłoński.

Przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury i Planowania Przestrzennego Brandenburgii zgodził się, że należy przekazać materiał do wyższych szczebli, uzyskać wsparcie państwowe, a ponadto zainteresować projektem Komisję Europejską.

Inne kody w Polsce, inne w Niemczech. Potrzebujemy jednego systemu zakupu biletów

O ujednoczeniu systemu sprzedaży i kontroli biletów w Polsce i Niemczech mówił **Jens Burghardt z Działu Taryf i Dystrybucji Związku Komunikacyjnego Berlina i Brandenburgii**: - Mamy bilety w formie papierowej, dostępne również w biletomatach. Zarówno VBB, jak i POLREGIO wystawia te bilety. Jeśli mówimy o dystrybucji cyfrowej, musimy spojrzeć na to, aby bilety mogły być kontrolowane po obu stronach granicy - w Niemczech mamy system VDV, w Polsce - kody kreskowe 2D. Kod VDV oferuje najlepsze standardy kontroli w Niemczech, zabezpiecza ją w stu procentach. Dla międzynarodowych przewozów kolejowych stosowany jest kod UIC.

- W wyniku analizy stwierdziliśmy, że ujednoczenie dystrybucji biletów jest możliwe tylko przy użyciu kodu UIC. Badaliśmy możliwość wykorzystania innych kodów, ale jest to trudne w realizacji dla drugiej strony. Zrealizowaliśmy fazę pilotażową, jeśli chodzi o relacje Berlin-Gorzów i Berlin-Zielona Góra poprzez aplikację DB Navigator, która umożliwia zakup biletów. Bilety można kupić także przez smartfona. Duża część biletów została nabyta właśnie w formie cyfrowej - zwrócił uwagę Jens Burghardt.

- Pracujemy nad rozwojem dalszej kontroli i weryfikacji biletów, nad wdrożeniem w Polsce kodu o standardzie UIC. Odbywają się ścisłe rozmowy. Staramy się posuwać to wdrożenie do przodu - dodał ekspert ze Związku Komunikacyjnego Berlina i Brandenburgii.

Wyzwania dla rozwoju komunikacji transgranicznej

Spotkanie zakończyła debata poświęcona transgranicznym przewozom kolejowym. **Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego, Sławomir Kotylak**, podkreślał konieczność współpracy i

apelowania do rządów Polski i Niemiec. – Wiedząc o walorach komunikacji kolejowej wierzymy, że uda nam się ominąć przeszkody. Jeżeli są przeszkody poza obszarem naszego działania, bo odpowiada za to na przykład strona rządowa, to w jaki sposób możemy wpływać na działania na tym obszarze. Moim celem jest zaapelowanie do wszystkich osób i instytucji zajmujących się połączeniami kolejowymi i organizacją transportu – mówił S. Kotylak.

Arkadiusz Mieczyski, z-ca dyrektora Departamentu Infrastruktury i Komunikacji: - Musimy jednak zwrócić uwagę na pewne utrudnienia w realizacji wizji, którą sobie powzięliśmy w ramach projektu. Są to kwestie związane z koniecznością inwestycji w infrastrukturę. Wspominaliśmy o linii 358 na odcinku Zielona Góra-Guben. Zależy nam na tym, żeby linia ta była zorganizowana do prędkości co najmniej 120 kilometrów na godzinę. Cały czas mówimy również o modernizacji linii nr 203. Podobne problemy zapewne są po stronie niemieckiej – infrastruktura przewozowa pozostawia jeszcze wiele do życzenia. Musimy o to zabiegać. To jeden z naszych podstawowych celów i zadań, by osiągnąć wymarzoną komunikację między dwoma krajami.

Frank Schuetz, burmistrz Golzow zaproponował polskiej stronie współpracę w ramach grupy Ostbahn: – Zapraszam polską stronę do wsparcia nas, do współpracy w ramach inicjatywy. Już odnieśliśmy duży sukces: kolej wschodnia weszła do debaty europejskiej i będzie traktowana jako linia europejska. Kolej będzie atrakcyjna, jeżeli będziemy mieli łatwy dostęp do połączeń kolejowych. Pasażer chce mobilności, chce po prostu wziąć swoją komórkę i kupić bilet. W pociągach mamy już zapowiedzi dwujęzyczne. Linia kolejowa jest elementem łączącym i musimy to dalej rozwijać, zwracać się ku sobie. Może taka konferencja RailBLu powinna być regularnym narzędziem wspierania mobilności transgranicznej.

Hartwig Rolf, Ministerstwo Infrastruktury i Planowania Przestrzennego Kraju Związkowego Brandenburgia: – Popieram wszystko, co powiedzieli moi poprzednicy. Jak najbardziej istnieją potencjały zachęcenia pasażerów do połączeń transgranicznych. Warunkiem jest to, żebyśmy mieli regularny takt połączeń i łatwy zakup biletów. Mamy problem z infrastrukturą – jesteśmy bardzo skromni pod tym względem, mamy mało elektrycznych odcinków. Cottbus-Forst i Gubin-Guben to odcinki niezelektryfikowane. Mamy też problem z połączeniem Szczecin-Berlin. To jest warunkiem, abyśmy w przyszłości mieli dobrą komunikację.

Thomas Dill, Związek Komunikacyjny Berlina i Brandenburgii: – Cieszę się, że wykonaliśmy projekt RailBLu. To znak, w jaki sposób można realizować swoje pomysły. Trzeba wykorzystywać potencjał, jaki mamy na liniach transgranicznych, rozwijać go, promować. Teraz marzymy o linii z Magdeburga do Zielonej Góry, żeby móc np. dojechać na Winobranie. Jest też wiele innych rzeczy, dlatego musimy intensywnie pracować nad marketingiem.

Za projekt RailBLu dziękowali także przedstawiciele Związku Komunikacyjnego Dolnych Łużyc. Również oczekują poszerzenia w przyszłości oferty połączeń kolejowych i liczą na dalsze rozmowy na ten temat.

Sławomir Kotylak zadeklarował, że województwo lubuskie jest gotowe do

współpracy. Jego zdaniem kluczowym elementem jest odpowiedź na pytanie, w jaką technologię chcą wejść regiony. Komisja Europejska nakazuje zakup określonego typu szynobusów. Na dziś istnieje tylko jedna możliwość – pojazdy wodorowe. – To jest pytanie, na które żadna ze stron nie ma odpowiedzi: czy wybieramy pojazdy wodorowe, czy przez najbliższe 30 lat wykorzystujemy jeszcze pojazdy elektryczne. Jeśli mam naciskać na rząd w Warszawie, muszę przedstawić mój model funkcjonowania. Projekt RailBLu w mojej ocenie jest jednym z kroków do tego, byśmy powiedzieli, że zrobiliśmy dobrą robotę – wyjaśniał S. Kotylak.

Dyrektor Sławomir Kotylak dodał, że należy zadbać również o dwujęzyczny system informacji pasażerskiej – komunikaty zrozumiałe zarówno dla Polaków, jak i Niemców. Wyraził też gotowość do kontynuacji transgranicznego projektu kolejowego.