

KOLEJ METROPOLITALNA W AGLOMERACJI POZNAŃSKIEJ



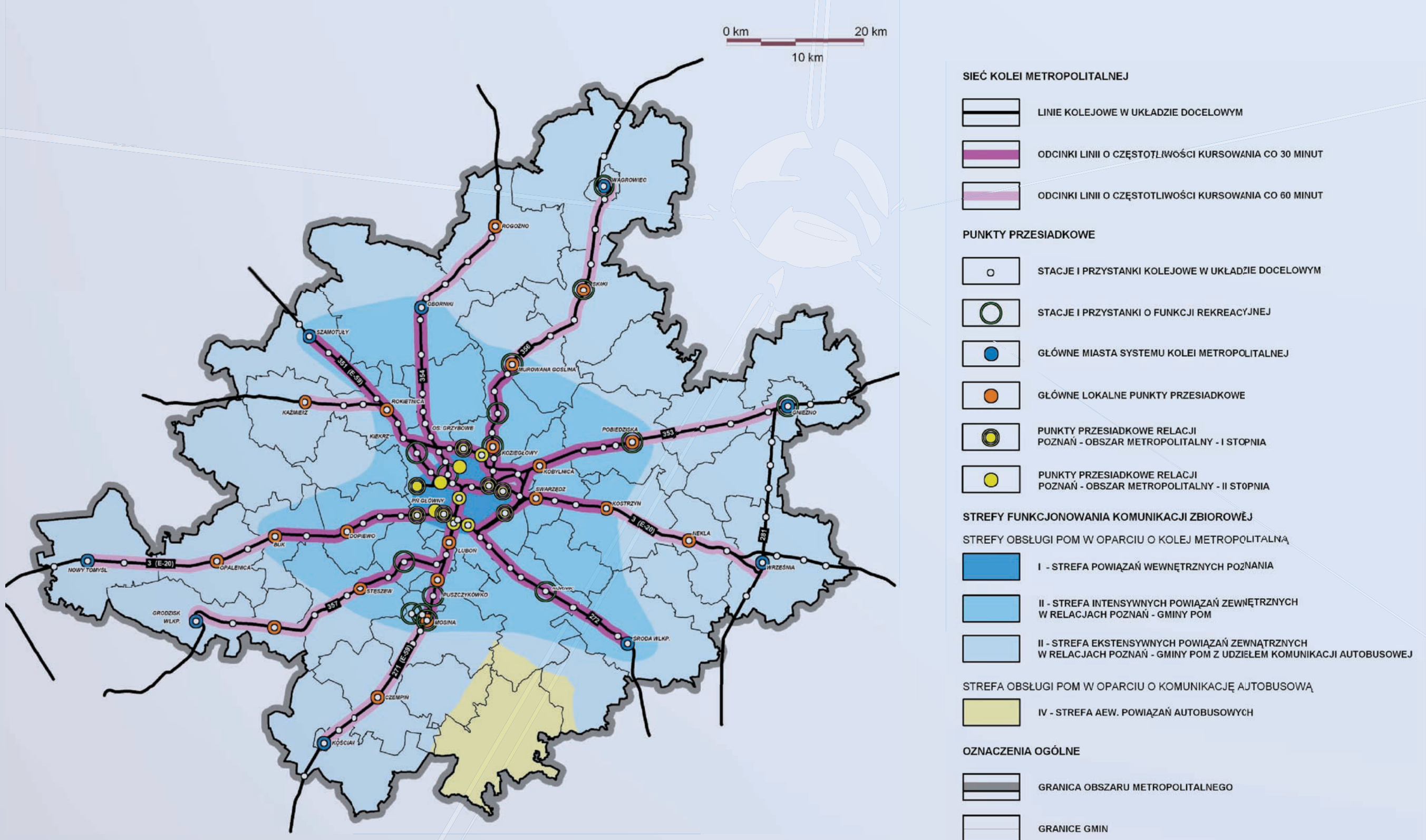
Kolej metropolitalna jest niezwykle istotnym projektem transportowym, którego głównym celem jest zwiększenie udziału komunikacji publicznej w codziennych przewozach na obszarze aglomeracji poznańskiej. Organizatorem przewozów kolejowych na obszarze aglomeracji i koordynatorem projektu jest Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego. W ramach wykonanych przez urząd analiz preferencji komunikacyjnych mieszkańców województwa (w tym zapotrzebowania na przewozy kolejowe) dostrzeżono niepokojący przyrost ilości samochodów, który w średniookresowej perspektywie może doprowadzić do wzrostu poziomu kongestii komunikacyjnej, który uniemożliwi normalne funkcjonowanie stolicy województwa. Uznano, że jedyną realną szansą na zmianę obecnych tendencji jest postawienie na publiczny transport zbiorowy oparty przede wszystkim na kolei, wspierany lokalną komunikacją autobusową.

W koncepcji Planu zagospodarowania przestrzennego Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego przygotowanego przez Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego przyjęto założenie, że kolej metropolitalna będzie tworzyć szkielet układu komunikacji zbiorowej obszaru metropolitalnego oraz stanie się alternatywą w codziennych dojazdach do miasta Poznania. W dokumencie zaproponowano dogęszczenie liczby przystanków kolejowych. Dla całego Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego przewidziano 35 potencjalnych lokalizacji nowych przystanków kolejowych, związanych z obsługą komunikacyjną terenów mieszkaniowych, w tym 24 potencjalne lokalizacje przystanków związane z obecnym i przewidywanym rozwojem zabudowy mieszkaniowej w otoczeniu linii kolejowych, 3 przystanki istniejące związane z przywróceniem ruchu na liniach nieczynnych lub przeznaczonych do likwidacji, oraz 8 przystanków na terenie Poznania, pełniących funkcje punktów przesiadkowych w relacjach Poznań – gminy obszaru metropolitalnego. Uznano, że należy dążyć do uzyskania częstotliwości połączeń co 30 minut, a w dalszych relacjach co 60 – 90 minut, z uwzględnieniem godzin porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego.

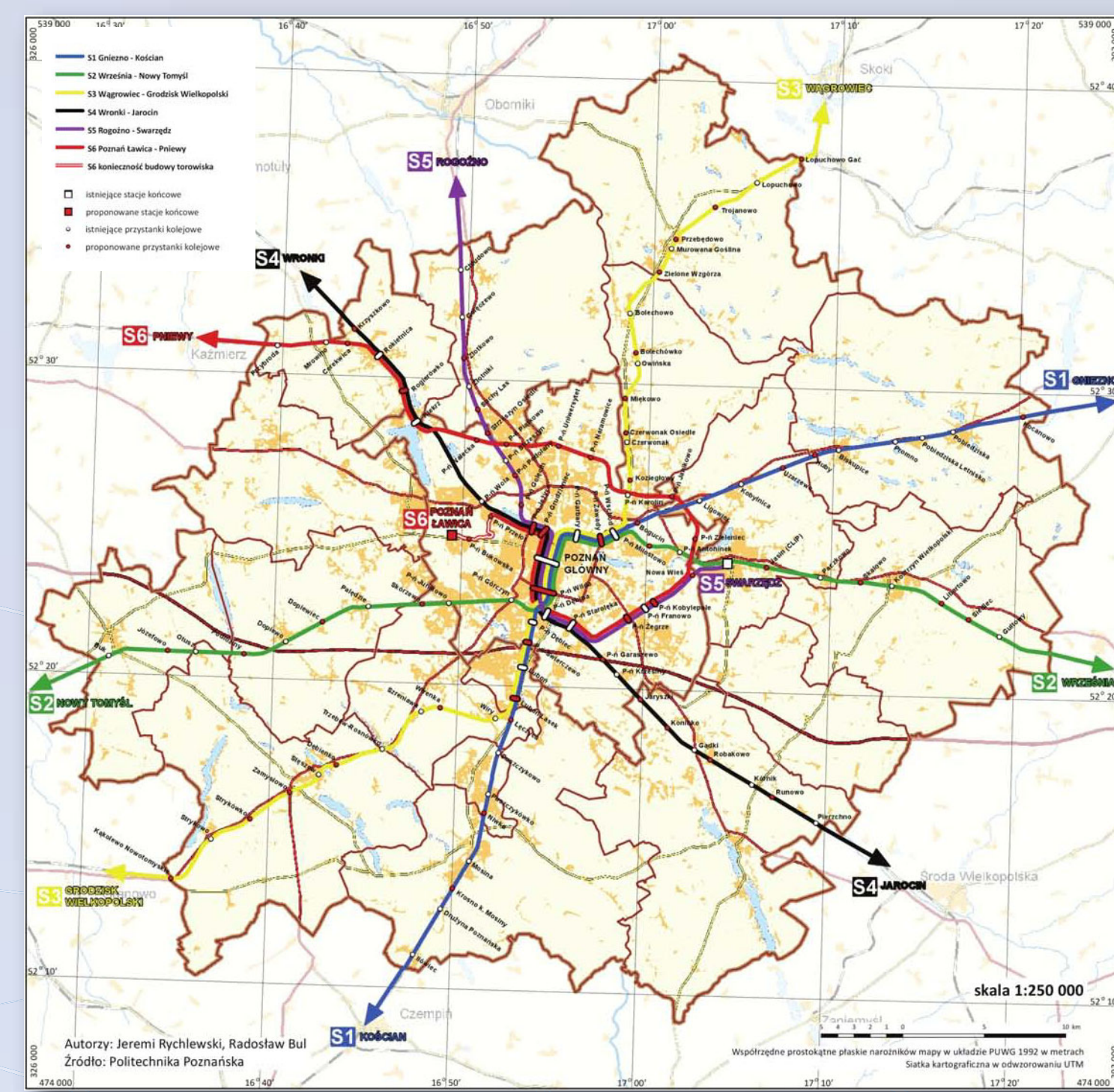
Realizację systemu kolei metropolitalnej przewidziano w następujących etapach:

- Etap I – zwiększenie liczby połączeń w szczytach na najbardziej obciążonych odcinkach,
- Etap II – uruchomienie nowych połączeń poza szczytem na najbardziej obciążonych liniach
- Etap III – uruchomienie nowych połączeń na liniach o przewozach około 3000 – 5000 os. na dobę,
- Etap IV – rozszerzenie oferty na liniach z etapu III, uruchomienie połączeń na liniach nieelektryfikowanych,
- Etap V – uzupełnienie oferty do pełnych założeń kolei metropolitalnej.

Model komunikacji zbiorowej wg Kierunków zagospodarowania przestrzennego Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego



źródło: WBPP, 2011



źródło: Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej (CBM), 201

Koncepcja kolei metropolitalnej

Koncepcję funkcjonowania połączeń aglomeracyjnych przedstawiono w Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej przygotowanym przez Centrum Badań Metropolitalnych w Poznaniu. W prezentowanym projekcie zaproponowano przebieg 6 tras pociągów na obszarze aglomeracji. Wśród niezbędnych działań na rzecz rozwoju systemu wskazano m.in. zwiększenie liczby przystanków, zwiększenie prędkości handlowej, zapewnienie punktualności i gwarancję przewozu, zapewnienie sprawnej informacji pasażerskiej, a w perspektywie również zwiększenie przepustowości „wąskich gardeł” i modernizację stacji przesiadkowych.

Zintegrowane Centrum Komunikacyjne w Poznaniu



Wizualizacja Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego w Poznaniu
źródło:

Jednym z największych projektów transportowych w kraju jest budowa Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego w Poznaniu. ZCK połączy funkcję dworca kolejowego, dworca autobusowego dla autobusów miejskich i dalekobieżnych oraz zintegruje w wydajny sposób Poznański Szybki Tramwaj z siecią tramwajową miasta. Planuje się, że cały kompleks zawierający także dużą galerię handlową zostanie oddany do końca 2013 roku, natomiast do EURO 2012 powstanie część dworcowa kompleksu, składająca się z terminala kolejowego. Obiekt powstaje w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, przy udziale Polskich Kolei Państwowych oraz węgierskiej spółki deweloperskiej TriGranit.



Wizualizacja ETZ PESA ELF dla województwa wielkopolskiego
źródło:

Z uwagi na nienajlepszy stan infrastruktury kolejowej w ostatnich latach przeprowadzono szereg modernizacji i rewitalizacji mających na celu podniesienie parametrów sieci kolejowej w regionie. W 2012 roku zakończy się remont linii kolejowych nr 356 i 357, który finansowany jest przez Urząd Marszałkowski wsparty finansowaniem unijnym. W najbliższej perspektywie budżetowej UE Urząd Marszałkowski planuje remont linii kolejowej 354 na odcinku Poznań – Oborniki Wielkopolskie oraz prawdopodobnie budowę łącznicy kolejowej na lotnisko Poznań - Ławica. Województwo wielkopolskie zakupiło także 22 Elektryczne Zespoły Trakcyjne PESA ELF do obsługi połączeń regionalnych