



Master Plan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej

KONCEPCJA ZINTEGROWANEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO W OPARCIU O LINIE POZNAŃSKIEGO WĘZŁA KOLEJOWEGO



STRESZCZENIE KIEROWNICZE



Warszawa 2014



Spis treści:

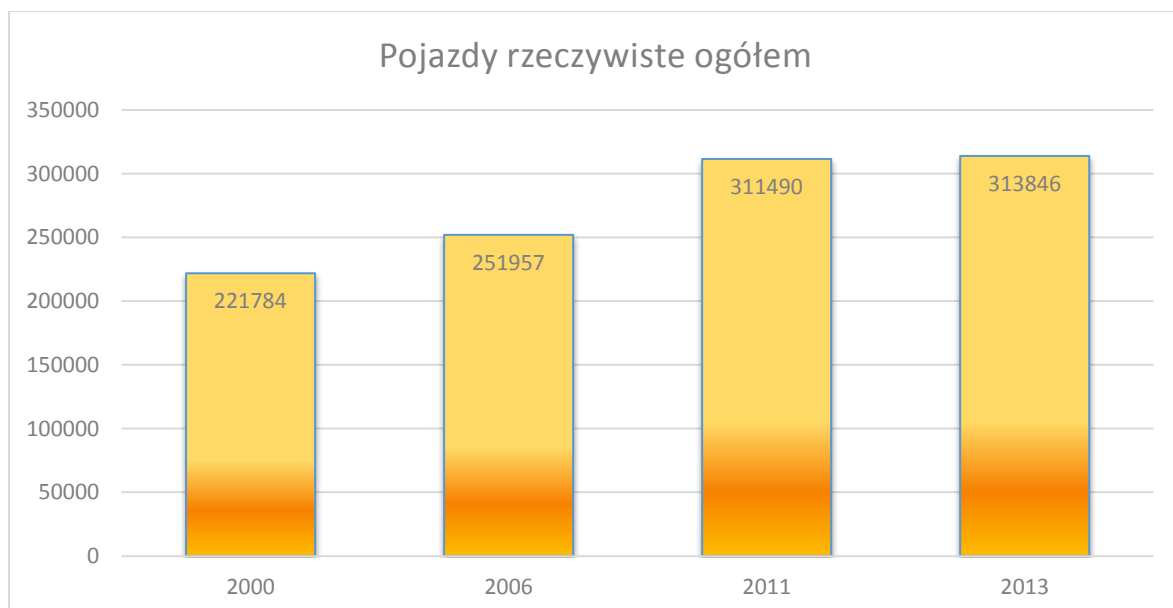
1. OBECNE ORAZ PRZYSZŁE POTOKI PASAŻERSKIE NA OBSZARZE OBJĘTYM OPRACOWANIEM.....	3
2. SCHEMAT POŁĄCZEŃ KOLEJOWYCH NA SIECI PKM OBECNIE.....	6
3. CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSOWANIA NA SIECI PKM OBECNIE	7
4. SCHEMAT I CZĘSTOTLIWOŚCI KURSOWANIA PKM W PERSPEKTYWIE 2025 I 2040 .	8
5. WYKAZ KONIECZNYCH DZIAŁAŃ POTRZEBNYCH DO FUNKCJONOWANIA SPRAWNEJ PKM	14
6. MODEL ORGANIZACJI DOCELOWEJ.....	17
7. WYKAZ KORZYŚCI DLA POSZCZEGÓLNYCH PODMIOTÓW UCZESTNICZĄCYCH W TWORZENIU PKM.....	19

1. Obecne oraz przyszłe potoki pasażerskie na obszarze objętym opracowaniem

Rozwój przestrzenny i demograficzny Metropolii Poznańskiej w połączeniu ze wzrostem mobilności społeczeństwa spowodował coraz większe potrzeby w zakresie przemieszczania się. Rezultatem tego procesu jest wzrost wskaźnika motoryzacji a w konsekwencji wzrost zatłoczenia na drogach i zanieczyszczenia środowiska oraz wydłużający się czas podróży. Inwestycje w rozwój infrastruktury drogowej i zwiększanie przepustowości układów i pojemności parkingów, nie powoduje poprawy sytuacji: wraz z rozrostem systemu transportu indywidualnego pojawia się coraz więcej jego nowych użytkowników. Rozwiązaniem stosowanym od lat przez Państwa Europy zachodniej jest wprowadzenie strategii zrównoważonego rozwoju, której celem jest zapewnienie optymalnego podziału zadań przewozowych między transport publiczny oraz indywidualny. Zapewnienie sprawności funkcjonowania transportu przy rosnącym poziomie motoryzacji następuje przez wzmocnienie roli i zasięgu transportu zbiorowego, którego rozwój powinien uczynić go konkurencyjnym w stosunku do transportu indywidualnego. Sprawny system transportu zbiorowego opiera się na kolei aglomeracyjnej, która powinna stanowić kręgosłup systemu a transport autobusowy i tramwajowy powinien pełnić rolę uzupełniającą dowożąc pasażerów na przystanki i stacje kolejowe.

Generalnie pomimo spadku ruchliwości mieszkańców samego Poznania, który jednocześnie przełożył się na spadek liczby podróży realizowanych samochodem osobowym, nastąpił wzrost ruchu drogowego w poszczególnych przekrojach dróg i ulic na przestrzeni ostatnich lat. Spowodowane jest to dynamicznym wzrostem ruchu zewnętrznego, którego przyczyną jest wzrost migracji ludności i proces wyprowadzania się mieszkańców na przedmieścia i do gmin okalających aglomerację Poznańską. Inną przyczyną jest wydłużenie przejazdów samochodowych. Przy tej samej liczbie podróży, nastąpił wzrost natężeń ruchu samochodowego na drogach, gdyż wydłużyła się droga przejeżdżana w ramach tych podróży. Podróże generowane w powiecie poznańskim i w gminach okalających, są dłuższe niż podróże generowane w Poznaniu. Jeśli więc dochodzi do większej generacji podróży samochodowych np. w powiecie, wydłuża się droga przejechana przez pojazdy a tym samym wzrasta natężenie ruchu samochodów osobowych.

Tabela 1 Zmiana łącznych 12-godzinnych natężeń ruchu na kordonie miasta na przestrzeni ostatnich 13 lat.



Źródło: Plan Transportowy Aglomeracji Poznańskiej

W przeciągu ostatnich lat, na obszarze Metropolii Poznańskiej bardzo silnie zmalał ruch pasażerski na kolei i w autobusach dalekobieżnych tzw. PKS. Wyniki pomiaru podróży wskazują na 39% spadku pasażerów kolei w Metropolii Poznańskiej (nie uwzględnia ruchu tranzytowego – okres 13 letni). Najsilniejszy spadek występuje w powiecie poznańskim oraz na stacjach poznańskich poza Poznaniem Głównym. Nasuwa to przypuszczenie, że silnie zmalał ruch pasażerski w kolei na relacji powiat – Poznań. Mieszkańcy powiatu i Poznania w tych podróżach zamienili kolej na samochód.

Tabela 2 Zamiana łącznych potoków pasażerskich na stacjach kolejowych obsługujących wszystkie typy przewozów i dworcu autobusowym PKS

stacja	Rok 2000	Rok 2013	Zmiana 2000-2013
Poznań Główny PKP	86 575	56 591	-35%
Pozostałe stacje PKP w Poznaniu	13 404	7 141	-47%
Razem stacje PKP w Poznaniu	99 979	63 732	-36%
Stacje PKP w powiecie poznańskim	22 274	11 377	-49%
Razem stacje PKP	122 253	75 109	-39%
Dworzec autobusowy	18 603	9 707	-48%

Źródło: Plan Transportowy Aglomeracji Poznańskiej

Ruch pasażerski (wsiada/wysiada) na stacjach i przystankach kolejowych w Poznaniu nie przekracza 64 tys. pasażerów w dobie, gdy w 2000 roku osiągał 100 tys. pasażerów w dobie, oznacza to spadek o 36%. Dominacja dworca Poznań Główny w przeciągu ostatnich 13 lat jeszcze bardziej się umocniła. Obecnie wykonywanych jest za jego pośrednictwem prawie 89% podróży kolejowych z i do Poznania. Względny spadek podróży kolejowych w powiecie jest jeszcze większy i wynosi 49%. W świetle zmian demograficznych tak duża rezygnacja mieszkańców powiatu poznańskiego z przewozów kolejowych jest szczególnie niebezpieczna.

Rewitalizacja linii kolejowych powodująca skrócenie czasu podróży, oferowanie podróżnym przejazdów nowoczesnym taborem i atrakcyjnych częstotliwości kursowania powoduje wzrost zainteresowania społeczeństwa korzystaniem z kolei, jako wygodnego środka transportu. Przykładem może być rewitalizacja linii kolejowej Poznań – Wągrowiec, gdzie potoki pasażerskie wzrosły w ciągu ostatnich 3 lat o 84%. Niewątpliwie do takiego sukcesu przyczyniło się zaangażowanie wszystkich gmin położonych w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej, które utworzyły własne Stowarzyszenie Jednostek Samorządu Terytorialnego „Komunikacja” i lobbowało za modernizacją linii. Jednocześnie władze gmin zaczęły inwestować w infrastrukturę towarzyszącą –okołostacyjną: przejmować nieodpłatnie i remontować budynki dworcowe, budować parkingi, modernizować drogi dojazdowe do stacji i przystanków. Wszystkie te działania niewątpliwie przyczyniły się do wzrostu średniodobowych potoków pasażerskich na tej linii.

Tabela 3 Średniodobowe potoki pasażerskie na odcinku linii S1 Wągrowiec - Poznań

Trasa	Relacja	Marzec 2011 (przed modernizacją)	Styczeń 2012 (po 6 miesiącach przerwy w ruchu pociągów)			
			Marzec 2012	Czerwiec 2012	Październik 2012	Październik 2014
S1	Wągrowiec – Poznań Główny	2 267	2 391	2 500	3 268	4 174

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego.

W ramach analiz wykonanych na potrzeby Koncepcji Zintegrowanego Transportu Publicznego w oparciu o linie poznańskiego węzła kolejowego przygotowano prognozy potoków pasażerskich dla systemu uruchomienia Poznańskiej Kolei Metropolitarnej. Analizy ruchu zostały przeprowadzone w oparciu o dwa 4-stopniowe modele transportowe: model ruchu dla miasta Poznania oraz model ruchu dla województwa wielkopolskiego, uwzględniające procesy: generacji ruchu, rozkładu przestrzennego, podziału zadań przewozowych i rozkładu macierzy ruchu na sieć transportową. Progностyczne modele transportowe uwzględniają również takie elementy jak: zmiany w demografii ludności i miejscach pracy oraz dane związane z jakością transportu publicznego, które mogą wpływać na zmianę zachowań transportowych. Są to przede wszystkim cykliczność i punktualność w ofercie kolejowej, wspólna taryfa, komfortowy tabor oraz zwiększenie dostępności do przystanków i stacji kolejowych poprzez stworzenie systemu transportu dowozowego jak również, poprawę infrastruktury okalającej (drogi dojazdowe, parking Park&Ride, Bike&Ride, wyremontowane budynki dworców itd.). W Tabeli 3 przedstawiono średniodobowe prognozowane potoki pasażerskie na poszczególnych trasach PKM.

Tabela 4 Średniodobowe potoki pasażerskie na sieci PKM

Trasa	Relacja	2014	2025	2040
S1	Wągrowiec – Murowana Goślina – Poznań Wschód – Poznań Główny	4 174	4 674	5 048
	Grodzisk Wlkp. - Poznań Główny	1 382	1 797	2 156
S2	Kościan – Poznań Główny	9 819	10 997	11 877
	Gniezno– Poznań Wschodni -Poznań Główny	10 238	12 285	13 514
S3	Września – Swarzędz – Poznań Wschodni – Poznań Główny	6 293	7 048	7 612
	Opalenica – Poznań Główny	6 709	7 515	8 116
S4	Września – Swarzędz – Poznań Franowo – Poznań Główny	6 088	7 306	8 037
	Szamotuły – Poznań Główny	7 467	8 363	9 033
S5	Jarocin - Środa Wlkp. - Poznań Główny	5 508	6 169	6 662
	Rogoźno – Poznań Główny	8 061	9 029	9 751

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego.

3. Częstotliwość kursowania na sieci PKM obecnie

Poniżej zestawiono częstotliwości kursowania pociągów regionalnych na obszarze przyszłego funkcjonowania PKM.

Tabela 5 Częstotliwości funkcjonowania połączeń kolejowych na wskazanych relacjach.

Trasa	Relacja	Istniejące połączenia regionalne
S1	Wągrowiec – Murowana Goślina – Poznań Wschód – Poznań Główny – Grodzisk Wlkp.	1 poc/h
S2	Kościan – Poznań Główny – Poznań Wschodni – Gniezno	2 poc/h
S3	Września – Swarzędz – Poznań Wschodni – Poznań Główny – Opalenica	2 poc/h
S4	Września – Swarzędz – Poznań Franowo – Poznań Główny – Szamotuły	1 poc/h
S5	Jarocin – Środa Wlkp. – Poznań Główny – Rogoźno Wlkp.	1 poc/h

Źródło: opracowanie własne

4. Schemat i częstotliwości kursowania PKM w perspektywie 2025 i 2040

Siatkę połączeń do 2025 roku tworzyć będzie pięć tras kolejowego ruchu metropolitalnego:

- Trasa S1 Wągrowiec – Poznań Wschód – Poznań Główny – Luboń k/Poznania – Grodzisk Wielkopolski;
- Trasa S2 Gniezno – Poznań Wschód – Poznań Główny – Luboń k/Poznania – Kościan;
- Trasa S3 Września – Swarzędz – Poznań Wschód – Poznań Główny – Opalenica;
- Trasa S4 Szamotuły – Poznań Główny – Poznań Franowo – Swarzędz – Września;
- Trasa S5 Rogoźno Wlkp. – Poznań Główny – Środa Wlkp. – Jarocin;
- Trasa Poznań Główny – Lotnisko Ławica – Tarnowo Podgórne.

Trasa S1 została wytyczona w oparciu o niezelektryfikowany odcinek Poznań Wschód – Wągrowiec. Ze względu na duży popyt z kierunku Lubonia, wydłużono trasę S1 do Grodziska Wielkopolskiego. Dzięki temu na odcinku Poznań Główny – Grodzisk Wielkopolski uzyskano częstotliwość co 30 minut w godzinie szczytowej.

Trasa S2 została wytyczona w oparciu o kryterium jednolitości istniejącego potencjału przewozowego, co powoduje jednolitą dużą częstotliwość co 30 minut w szczycie przewozowym. Relacje Poznań – Kościan oraz Poznań – Gniezno generują co najmniej dwa razy większe potoki pasażerskie w porównaniu z pozostałymi relacjami. Po zakończeniu trwającej obecnie modernizacji linii kolejowej nr 271 Wrocław Główny – Poznań Główny, prędkość maksymalna na tej linii będzie wynosić 160 km/h, czyli tylko o 10 km/h więcej niż na linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa.

Trasa S3 została wytyczona w oparciu o kryterium jednolitości standardu infrastruktury kolejowej. Linia kolejowa nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice została zmodernizowana w latach 90 XX wieku oraz w ubiegłym dziesięcioleciu na całej długości niemal w identycznym standardzie. Z uwagi na dużą dysproporcję w istniejących potencjałach przewozowych relacja Poznań – Września została dodatkowo połączona w parę z relacją Poznań – Szamotuły, tworząc trasę S4. Po zakończeniu planowanej na lata 2014 – 2020 modernizacji linii kolejowej nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny, prędkość maksymalna na linii będzie wynosić 160 km/h, czyli będzie równa prędkości maksymalnej na linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice.

Trasę S4 w obrębie Poznańskiego Węzła Kolejowego wytyczono przez stację kolejową Poznań Franowo. Dzięki temu siatką połączeń kolejowego ruchu metropolitalnego zostaną objęte prężnie rozwijające się obszary przemysłowe w dawnej dzielnicy Nowe Miasto, obecnie osiedla Chartowo oraz Żegrze. Dodatkowo zostanie częściowo rozwiązany problem wyczerpującej się zdolności przepustowej szlaku kolejowego Poznań Wschód – Poznań Główny, poprzez przeniesienie ruchu części pociągów do/z Wrześni na linię kolejową nr 352 Swarzędz – Poznań Starołęka. Zdublowanie się dwóch tras na odcinku Września – Swarzędz (S3 i S4) daje faktycznie podwojoną częstotliwość kursowania. Z kolei na odcinkach wewnątrzmijskich osiąga się częstotliwość zwiększoną o 5 pociągów w godzinie szczytowej na odcinku Poznań Wschód – Poznań Główny. Prognozy wskazują, że znaczący popyt na przewozy metropolitalne z Nowego Tomyśla pojawi się dopiero ok. 2025 roku, stąd w perspektywie 2015 – 2025 ograniczono zasięg systemu PKM do Opalenicy.

Trasa S5 została wytyczona w oparciu o zbliżone potoki podróżnych, a co za tym idzie częstotliwości kursowania w relacjach Poznań – Jarocin oraz Poznań – Rogoźno. Odcinek Poznań Główny POD – Rogoźno Wlkp. wymaga modernizacji infrastruktury torowej i sterowania ruchem, by możliwe było funkcjonowanie tego odcinka według założonych standardów. Dlatego też proponuje się włączyć ten odcinek do systemu PKM dopiero po ulepszeniu stanu technicznego i zwiększeniu prędkości oraz przepustowości.

Trasa S6 została wytyczona w oparciu o założenie, aby nie tworzyć typowego połączenia „airport link”, tylko aby w przyszłości trasa mogła stanowić połączenie funkcji dowozowych do lotniska z połączeniami regionalnymi. Rozwiązaniem jest wytyczenie relacji Poznań Główny – Lotnisko Ławica z lokalizacją nowych przystanków na terenie miasta Poznania i przedłużeniem linii kolejowej do Tarnowa Podgórnego.

Największym potencjałem w systemie PKM charakteryzuje się trasa Gniezno – Poznań Główny – Kościan, co bezpośrednio przejawia się w wykazanych częstotliwościach co 30 minut na tej trasie.

Planowane nowe przystanki w 2025 roku na poszczególnych trasach to:

- Trasa S1 – Łopuchowo Osiedle, Przebędowo;
- Trasa S3 – Dopiewiec;
- Trasa S4 – Poznań Franowo, Nowa Wieś Poznańska;
- Trasa S5 – Garbatka, Gołaszyn, Złotkowo, Suchy Las, Poznań Podolany, Poznań Gołęcin.

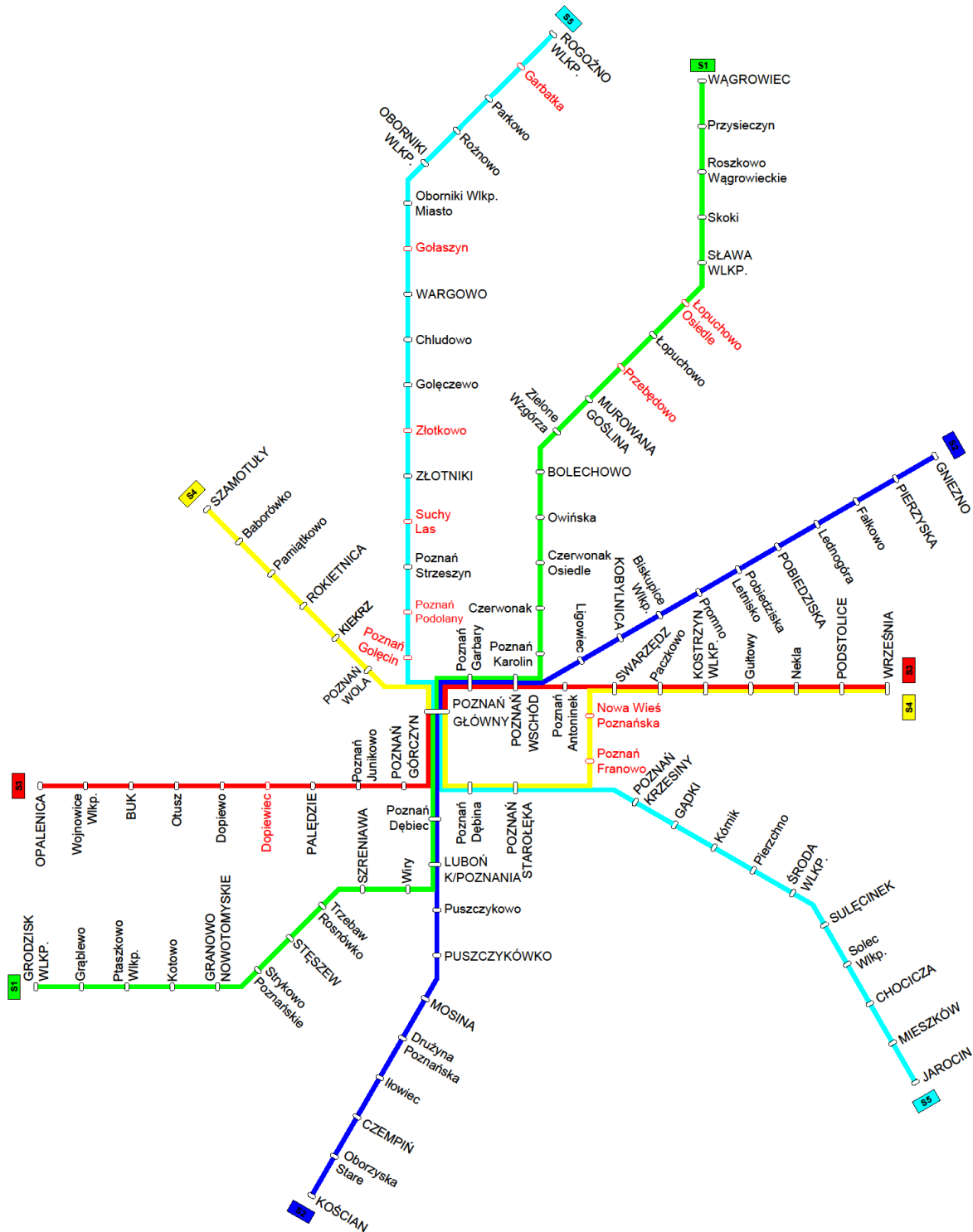
Uruchomienie wydłużonej trasy S5 wymaga modernizacji linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD – Piła Główna. Modernizacja powinna obejmować dobudowę drugiego toru między Obornikami, a Rogoźnem oraz wybudowanie przystanków osobowych.

Tabela 6 Częstotliwość kursowania na trasach PKM w 2025 roku

Trasa	Relacja	Proponowana liczba kursów PKM w godzinie szczytu	Istniejące połączenia regionalne	Razem
S1	Wągrowiec – Murowana Goślina – Poznań Wschód – Poznań Główny – Grodzisk Wlkp.	1 poc/h	1 poc/h	2 poc/h
S2	Kościan – Poznań Główny – Poznań Wschodni – Gniezno	2 poc/h	2 poc/h	4 poc/h
S3	Września – Swarzędz – Poznań Wschodni – Poznań Główny – Opalenica	1 poc/h	2 poc/h	3 poc/h
S4	Września – Swarzędz – Poznań Franowo – Poznań Główny – Szamotuły	1 poc/h	1 poc/h	2 poc/h
S5	Jarocin - Środa Wlkp. - Poznań Główny – Rogoźno Wlkp.	1 poc/h	1 poc/h	2 poc/h

Źródło: opracowanie własne

Rysunek 2 Schemat funkcjonowania PKM w roku 2025.



SCHEMAT FUNKCJONOWANIA
 POZNAŃSKIEJ KOLEI METROPOLITALNEJ
 DO 2025 ROKU

Legenda:

POZNAŃ GŁÓWNY - Istniejące stacje kolejowe
 Poznań Garbary - Istniejące przystanki osobowe
 Nowa Wieś Poznańska - Planowane przystanki osobowe

Źródło: opracowanie własne

Stacja kolejowa Poznań Główny jest stacją pośrednią dla wszystkich tras.

Oprócz stacji kolejowej Poznań Główny punktami węzłowymi dla kolejowego ruchu metropolitalnego stanowią będą następujące stacje kolejowe:

- Poznań Wschód dla tras S1, S2 i S3;
- Swarzędz dla tras S3 i S4;
- Poznań Starołęka dla tras S4 i S5;
- Luboń k/Poznania dla tras S1 i S2.

Planowane wokół Poznania przystanki osobowe będą zlokalizowane w miejscowościach, które generują potoki pasażerskie na poziomie zapewniającym właściwe napełnienie pociągów oraz są położone bezpośrednio przy liniach kolejowych.

Siatkę połączeń po 2025 roku tworzyć będzie pięć tras kolejowego ruchu metropolitalnego:

- Trasa S1 Wągrowiec – Poznań Wschód – Poznań Główny – Luboń k/Poznania – Grodzisk Wielkopolski;
- Trasa S2 Gniezno – Poznań Wschód – Poznań Główny – Luboń k/Poznania – Kościan;
- Trasa S3 Września – Swarzędz – Poznań Wschód – Poznań Główny – Nowy Tomyśl;
- Trasa S4 Szamotuły – Poznań Główny – Poznań Franowo – Swarzędz – Września;
- Trasa S5 Rogoźno Wlkp. – Poznań Główny – Poznań Franowo – Środa Wlkp. – Jarocin;
- Trasa S6 Poznań Główny – Lotnisko Ławica – Tarnowo Podgórne.

Planowane nowe przystanki po 2025 roku na poszczególnych trasach to:

- Trasa S1 - Poznań Zawady, Poznań Nowowiejskiego, Poznań Hetmańska;
- Trasa S2 – Woźniki, Uzarzewo, Poznań Zawady, Poznań Nowowiejskiego, Poznań Hetmańska;
- Trasa S3 – Poznań Zawady, Poznań Nowowiejskiego, Poznań Hetmańska;
- Trasa S4 – Krzyszkowo, Poznań Hetmańska;
- Trasa S5 – Kowanówko, Poznań Jeżyce, Poznań Hetmańska, Poznań Garaszewo, Koninko.
- Trasa S6 – Lotnisko Ławica, Poznań Dąbrowskiego, Poznań Niestachowska, Poznań Kościelna.

Przystanki będą zlokalizowane w miejscach, które umożliwią integrację kolejowego ruchu metropolitalnego z miejskim transportem zbiorowym.

Tabela 7 Częstotliwość kursowania na trasach PKM w roku 2040

Trasa	Relacja	Proponowana liczba kursów PKM w godzinie szczytu	Istniejące połączenia regionalne	Razem
S1	Wągrowiec – Murowana Goślina – Poznań Wschód – Poznań Główny – Grodzisk Wlkp.	2 poc/h	1 poc/h	3 poc/h
S2	Kościan – Poznań Główny – Poznań Wschodni – Gniezno	2 poc/h	2 poc/h	4 poc/h
S3	Września – Swarzędz – Poznań Wschodni – Poznań Główny – Opalenica – Nowy Tomyśl	1 poc/h	2 poc/h	3 poc/h
S4	Września – Swarzędz – Poznań Franowo – Poznań Główny – Szamotuły	1 poc/h	2 poc/h	3 poc/h
S5	Jarocin – Środa Wlkp. – Poznań Główny – Rogoźno Wlkp.	1 poc/h	1 poc/h	2 poc/h
S6	LotniskoŁawica – PoznańGłówny	2 poc/h	0 poc/h	2 poc/h

Źródło: opracowanie własne

Stacja kolejowa Poznań Główny jest stacją pośrednią dla wszystkich tras. Oprócz stacji kolejowej Poznań Główny punktami węzłowymi dla kolejowego ruchu metropolitalnego stanowią będą następujące stacje kolejowe:

- Poznań Wschód dla tras S1, S2 i S3;
- Swarzędz dla tras S3 i S4;
- Poznań Starołęka dla tras S4 i S5;
- Luboń k/Poznania dla tras S1 i S2;
- Poznań Hetmańska dla wszystkich tras kolejowego ruchu metropolitalnego;
- Poznań Jeżyce dla tras S4 i S5;
- Rokietnica dla trasy S4;

5. Wykaz koniecznych działań potrzebnych do funkcjonowania sprawnej PKM

W ramach stosowania polityki zrównoważonego rozwoju transportu należy dążyć do:

- zmniejszenia uzależnienia mieszkańców od samochodu poprzez zwiększenie dostępności alternatywnych środków transportu w tym do kolei,
- tworzenie lepszych możliwości do funkcjonowania kolei jako ekologicznego środka transportu,
- zapewnienie odpowiedniego standardu w przewozach kolejowych, które powinny być niezawodne, efektywne oraz mało uciążliwe dla środowiska.

Osiągnięcie wyżej wymienionych celów i zwiększenie zainteresowania mieszkańców korzystaniem z kolejowego transportu publicznego, wymaga zastosowania różnego rodzaju środków technicznych, planistycznych, prawnych, organizacyjnych i finansowych takich jak:

- racjonalizacja wykorzystania istniejącej infrastruktury transportu kolejowego;
- racjonalizacja wykorzystania taboru oraz wprowadzanie coraz nowszego a tym bardziej komfortowego taboru;
- poprawa organizacji przewozów, poprzez rozbudowę systemów transportowych i tworzenie nowych tras obsługiwanych transportem kolejowym (w tym korekta zasięgu tras obsługiwanych przez przewozy metropolitarne);
- zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów o zasięgu metropolitarным;
- zastosowanie cyklicznych rozkładów jazdy;
- rozbudowa sieci ulic poprawiających dostępność do przystanków i stacji kolejowych;
- lokalizacja nowych parkingów w obszarze stacji, umożliwiającą łączenie różnych środków transportu w jednej podróży (samochód + pociąg);
- integracja przestrzenna i funkcjonalna systemu transportowego (węzły przesiadkowe, skomunikowane rozkłady jazdy, wspólna taryfa);
- integracja informacji pasażerskiej.

Poniżej zaprezentowano standardy techniczne wyposażenia przystanków i peronów oraz transportowych węzłów integracyjnych do jakich należy zmierzać dla zapewnienia pasażerowi odpowiedniej jakości publicznego transportu zbiorowego.

Tabela 8 Wymogi infrastrukturalne dla węzłów integracyjnych i przystanków

Węzeł transportowy w centrum miejscowości									
Rodzaj węzła	P&R	B&R	K&R	Odległość między przystankami różnych rodzajów transportu	Zakup biletu na miejscu	Zadaszenie	Miejsca siedzące dla oczekujących przy przystankach	Informacja głosowa	Informacja wizualna
Krajowy	-	dla 2% wsiadających	7 miejsc	150 m	tak	tak	100 miejsc	tak	tak
Regionalny	dla 4% wsiadających	dla 3% wsiadających	4 miejsca	150 m	tak	tak	60 miejsc	tak	tak
Lokalny	dla 5% wsiadających	dla 4% wsiadających	4 miejsca	150 m	tak	tak	40 miejsc	tak	tak
Przystanek zintegrowany	dla 6% wsiadających	dla 6% wsiadających	3 miejsca	100 m	tak/nie	tak	5 miejsc	tak	nie
Przystanek	-	dla 6% wsiadających	2 miejsca	-	nie	tak/nie	5 miejsc	nie	nie
Węzeł transportowy poza centrum miejscowości									
Krajowy	-	dla 3% wsiadających	7 miejsc	100 m	tak	tak	100 miejsc	tak	tak
Regionalny	dla 5% wsiadających	dla 4% wsiadających	4 miejsca	100 m	tak	tak	60 miejsc	tak	tak
Lokalny	dla 6% wsiadających	dla 5% wsiadających	4 miejsca	100 m	tak	tak	40 miejsc	tak	tak
Przystanek zintegrowany	dla 6% wsiadających	dla 8% wsiadających	3 miejsca	100 m	tak/nie	tak	10 miejsc	tak	nie

Węzeł transportowy w centrum miejscowości									
Rodzaj węzła	P&R	B&R	K&R	Odległość między przystankami różnych rodzajów transportu	Zakup biletu na miejscu	Zadaszenie	Miejsca siedzące dla oczekujących przy przystankach	Informacja głosowa	Informacja wizualna
Przystanek	-	dla 8% wsiadających	2 miejsca	-	nie	tak/nie	10 miejsc	nie	nie

Źródło: opracowanie własne

6. Model organizacji docelowej

Wybór optymalnego wariantu organizacyjnego oraz prawnego funkcjonowania PKM warunkuje sukces późniejszego wdrożenia infrastrukturalnych elementów projektu. Województwo Wielkopolskie, będące zgodnie z art. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem przewozów, zajmuje istotne miejsce w systemie organizacji Poznańskiej Kolei Metropolitalnej na etapie jej funkcjonowania. Do województwa wielkopolskiego, jako organizatora przewozów, należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Świadczenie usług w zakresie transportu publicznego dokonywane jest na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, przy czym, zgodnie z art. 22 ust. 1 pkt. 3 możliwe jest zawarcie umowy z operatorem w zakresie publicznego transportu kolejowego (z wyjątkiem innych środków komunikacji tramwajowej jak metro czy tramwaje) bezpośrednio, z pominięciem procedury przetargowej. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym statuuje ponadto dopuszczalne metody finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Może ono polegać na pobieraniu przez operatora opłat za wykonywane usługi, przekazaniu operatorowi rekompensaty przez organizatora, a także na udostępnieniu operatorowi środków transportu.

W wyniku analiz wyodrębniono rekomendowany model organizacji docelowej PKM. System przewozów metropolitalnych będzie stanowił uzupełnienie istniejącej oferty przewozowej, dlatego organizatorem pozostanie Województwo Wielkopolskie (lub Zarząd Transportu Wojewódzkiego) a realizatorem przewozów obecny Operator – przewoźnik kolejowy działający na obszarze województwa.



Zalety

- doświadczona kadra obecnego Operatora,
- funkcjonująca struktura organizacyjna,
- znajomość zagadnień eksploatacyjno-technicznych przez personel,
- znajomość lokalnych uwarunkowań,
- posiadanie koniecznych licencji i certyfikatów,
- mniejsze nakłady niezbędne do uruchomienia kolei aglomeracyjnej – działalność w oparciu o posiadane zasoby,
- ograniczenie niezbędnych inwestycji w nowy tabor i zaplecze techniczne ze względu na posiadane zasoby,
- związanie podmiotu z województwem poprzez strukturę własnościową,
- bardziej efektywna struktura właścicielska – jeden właściciel,
- możliwość dopasowania podaży usług do faktycznego popytu poprzez odpowiednią strukturę usług zamawianych przez organizatora transportu,
- integracja z działalnością operatorską,
- podniesienie jakości usług dzięki możliwości wprowadzenia nowych standardów,
- bardziej efektywna kultura organizacyjna dzięki zaangażowaniu mniejszej liczby podmiotów oraz ograniczonemu obszarowi działania.

Na dalszych etapach funkcjonowania PKM można również rozważyć inną jednostkę pełniącą rolę organizatora przewozów, mającą formę zakładu budżetowego lub w 100% własnej spółki, która będzie działała w imieniu Województwa np. Zarząd Transportu Wojewódzkiego. W tym układzie organizator zleca zadanie Operatorowi (przewoźnikowi kolejowemu) polegające na uruchomieniu nowych połączeń w ramach Poznańskiej Kolej Metropolitalnej jako uzupełnienie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich. Jednolita struktura organizacyjna i prawna ułatwi rozliczenia z organizatorem przewozów oraz pozwoli na zachowanie większej przejrzystości finansowej, a także zapewni większe wpływy województwa jako organizatora transportu. Jednocześnie wyłonienie podmiotu już w chwili obecnej odpowiedzialnego za przewozy w województwie na potrzeby uruchomienia przewozów aglomeracyjnych będzie elementem ułatwiającym procedury związane z ubieganiem się o dofinansowanie wydatków inwestycyjnych ze źródeł zewnętrznych. Dodatkowo model ten nie wymaga aż tak dużych nakładów niezbędnych do uruchomienia kolei aglomeracyjnej, gdyż w dużej części będzie to działalność w oparciu o posiadane zasoby, co niesie za sobą większą efektywność czasową i kosztową, a w dłuższej perspektywie opcja ta wydaje się bardziej opłacalna ekonomicznie.

7. Wykaz korzyści dla poszczególnych podmiotów uczestniczących w tworzeniu PKM

Celem projektu jest podniesienie spójności społecznej i gospodarczej Województwa Wielkopolskiego poprzez wdrożenie zintegrowanego z układem komunikacji publicznej Metropolii Poznańskiej, systemu kolei pn. Poznańska Kolej Metropolitarna. Powstanie PKM przyczyni się do podniesienia jakości systemu transportowego, który jest jednym z czynników decydujących o warunkach życia mieszkańców i rozwoju gospodarczym kraju i regionów.

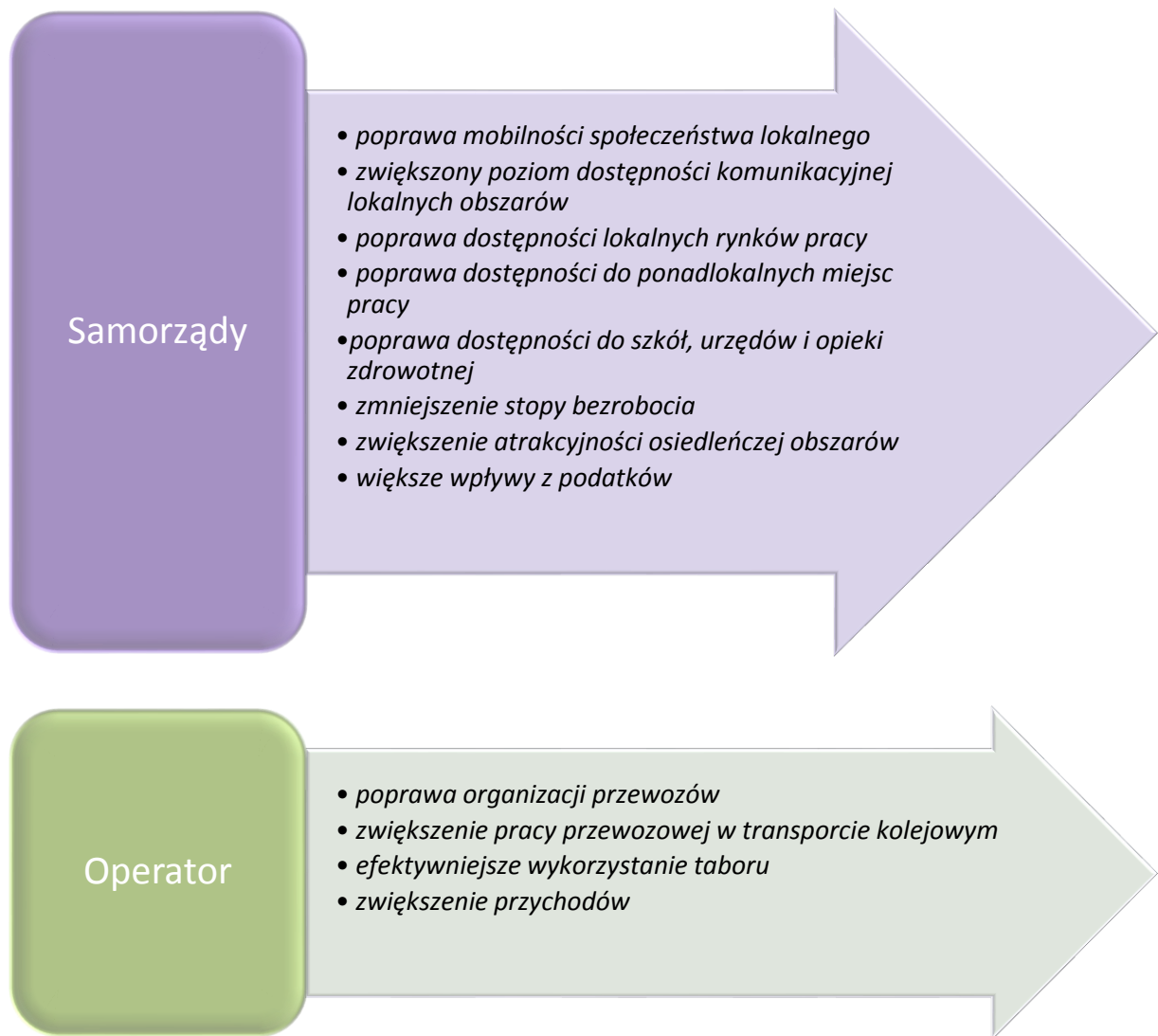
Powstanie PKM przyczyni się do szeregu korzyści dla poszczególnych Beneficjentów:

Społeczeństwo

- *skrócenie czasu podróży*
- *zmniejszenie kosztów eksploatacji samochodów*
- *zmniejszenie prawdopodobieństwa wystąpienia zdarzenia drogowego*
- *zwiększenie dostępności do miejsc pracy, szkół, usług, rekreacji i turystyki*
- *ograniczenie uciążliwości transportu dla mieszkańców*
- *zapewnienie ekonomicznego środka transportu*
- *zmniejszenie zatłoczenia na drogach*
- *podwyższenie komfortu życia mieszkańców*

Organizator przewozów

- *zapewnienie taniego i efektywnego transportu*
- *większenie dostępności transportowej obszaru*
- *zwiększenie udziału transportu kolejowego w pracy przewozowej ogółem*
- *zmniejszenie emisji spalin*
- *zniesienie barier rozwojowych regionu*
- *zmniejszenie dysproporcji w rozwoju gospodarczym poszczególnych obszarów*
- *zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej regionu*
- *podwyższenie spójności terytorialnej i atrakcyjności osiedleńczej regionu*
- *zwiększenie poziomu integracji podsystemów transportowych*



Transport w państwach Unii Europejskiej podlega w ostatnich dwóch dekadach bardzo intensywnym przemianom. Kraje Europy Środkowej i Północnej przeżywają od kilku lat gwałtowny wzrost motoryzacji indywidualnej i jednocześnie deprecjonowanie znaczenia alternatywnych form mobilności. Dodatkowo sytuację komplikuje zjawisko suburbanizacji miast, które dotknęło również miasto Poznań. Wzrost zamożności społeczeństwa spowodował, że mieszkańcy opuszczają centrum miasta, a nawet dzielnice położone w jego granicach na rzecz przeprowadzki na obszary pozamiejskie, charakteryzujące się większą atrakcyjnością funkcji mieszkaniowej. W konsekwencji powoduje to wydłużenie średnich podróży w motywacjach „praca” bądź „szkoła” i odbywanie ich za pomocą transportu indywidualnego, gdyż obecna oferta przewozowa w transporcie zbiorowym jest niewystarczająco dostosowana do potrzeb podróźnych. Efektem tego procesu jest wyludnianie się Poznania przy jednoczesnym wzroście natężenia ruchu pojazdów indywidualnych na granicach miasta.

Liderem kolejowym Unii Europejskiej w 2010r. były Węgry z udziałem transportu kolejowego w podróżach na poziomie 11,8 %, tymczasem w Polsce udział ten wynosił zaledwie 5,2% wszystkich pasażerokilometrów. Jednym z rozwiązań jakie zastosowały państwa Unii Europejskiej aby odwrócić negatywne trendy, było przekazanie odpowiedzialności za organizację przewozów władzom miast bądź regionów. Główną zaletą tego rozwiązania jest przybliżenie procesów decyzyjnych do mieszkańców, a

także podporządkowaniem kolei celom rozwoju regionalnego. Taka forma organizacji przewozów kolejowych spowodowała np. w Niemczech, prawie dwukrotny wzrost pasażerów w przewozach aglomeracyjnych i regionalnych (od roku 1991). Polska również skorzystała tego modelu i realizacja części przewozów regionalnych została oddana w ręce podmiotów należących do Województw, m.in. Województwa Wielkopolskiego. Przedefiniowanie celów kolei zaczęło powodować zmiany w ofercie przewozowej np. rewitalizacja linii kolejowej Wągrowiec – Poznań, uruchamianie dodatkowych połączeń kolejowych, inwestowanie w nowoczesny tabor. Od momentu oddania zmodernizowanej infrastruktury na odcinku do Wągrowca, liczba pasażerów w pociągach corocznie wzrasta. Podjęcie szeregu działań wspomagających funkcjonowanie transportu kolejowego przez gminy, miasto Poznań, powiat Poznański i województwo Wielkopolskie będzie wpływać na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców metropolii Poznańskiej, którzy dzięki poprawiającej się ofercie publicznego transportu zbiorowego, pozostawią swój samochód w gminie, w której mieszkają i zaczną w większym stopniu korzystać z przewozów kolejowych.

Polskie miasta i regiony przechodzą proces ciągłej ewolucji. Transport jest jedną z dziedzin podlegających najszybszym przemianom. Sytuacja ta uświadamia wagę dobrego planowania i organizacji transportu. Równocześnie samo działanie ze strony organizatorów transportu nie jest w stanie zagwarantować sukcesu – niezbędne jest również zaangażowanie gmin i mieszkańców, którym transport kolejowy ma służyć.