





przebudowa układu torowego  
(zmniejszenie kolizyjności tras)

łączenie dwóch składów  
pociągów aglo/regio przed  
stacją Poznań Główny

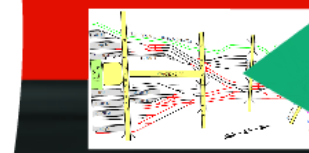
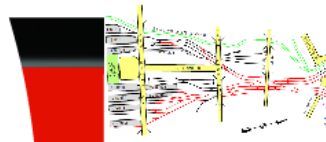
dobudowa torów  
szlakowych i stacyjnych

## Możliwości poprawy przepustowości

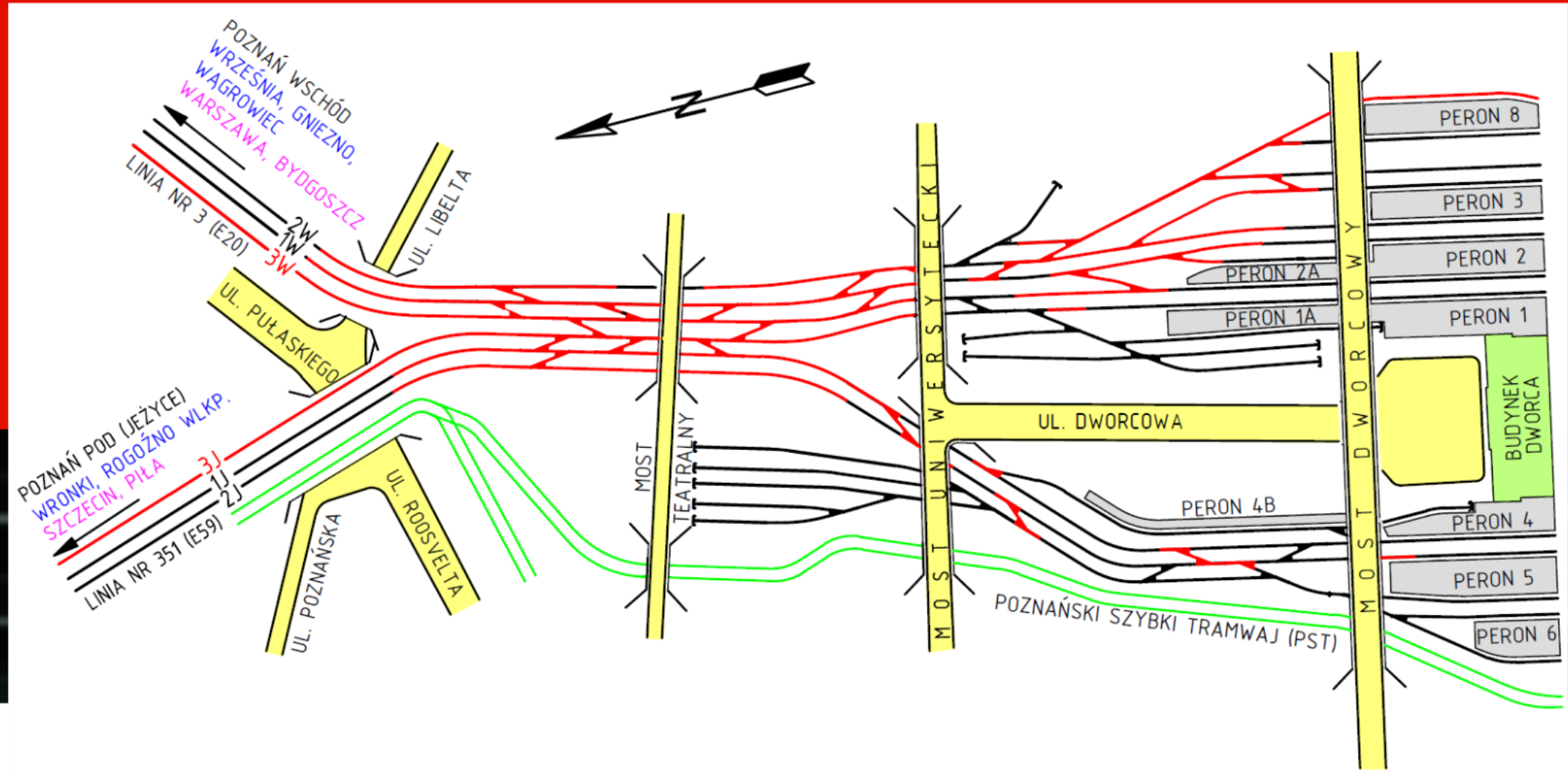
wjazd dwóch lub więcej  
pociągów na wspólny tor  
przyperonowy

zoptymalizowany przydział  
torów przyperonowych i  
dróg przebiegu

koordynacja rozkładów jazdy



1	2	3	4	5	6
1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36
37	38	39	40	41	42
43	44	45	46	47	48
49	50	51	52	53	54
55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66
67	68	69	70	71	72
73	74	75	76	77	78
79	80	81	82	83	84
85	86	87	88	89	90
91	92	93	94	95	96
97	98	99	100	101	102
103	104	105	106	107	108
109	110	111	112	113	114
115	116	117	118	119	120
121	122	123	124	125	126
127	128	129	130	131	132
133	134	135	136	137	138
139	140	141	142	143	144
145	146	147	148	149	150
151	152	153	154	155	156
157	158	159	160	161	162
163	164	165	166	167	168
169	170	171	172	173	174
175	176	177	178	179	180
181	182	183	184	185	186
187	188	189	190	191	192
193	194	195	196	197	198
199	200	201	202	203	204
205	206	207	208	209	210
211	212	213	214	215	216
217	218	219	220	221	222
223	224	225	226	227	228
229	230	231	232	233	234
235	236	237	238	239	240
241	242	243	244	245	246
247	248	249	250	251	252
253	254	255	256	257	258
259	260	261	262	263	264
265	266	267	268	269	270
271	272	273	274	275	276
277	278	279	280	281	282
283	284	285	286	287	288
289	290	291	292	293	294
295	296	297	298	299	300





POZNAŃ WSCHÓD  
WRZEŚNIA, GNIEZNO,  
WAGROWIEC  
WARSZAWA, BYDGOSZCZ

L. LIBELTA



TEATRALNA

MOST UNIWERSYTECKI

UL. DWORCOWA

MOST DWORCOWY

PERON 2A

PERON 1A

PERON 4B

POZNAŃSKI SZYBKI TRAMWAJ (PST)

PERON 8

PERON 3

PERON 2

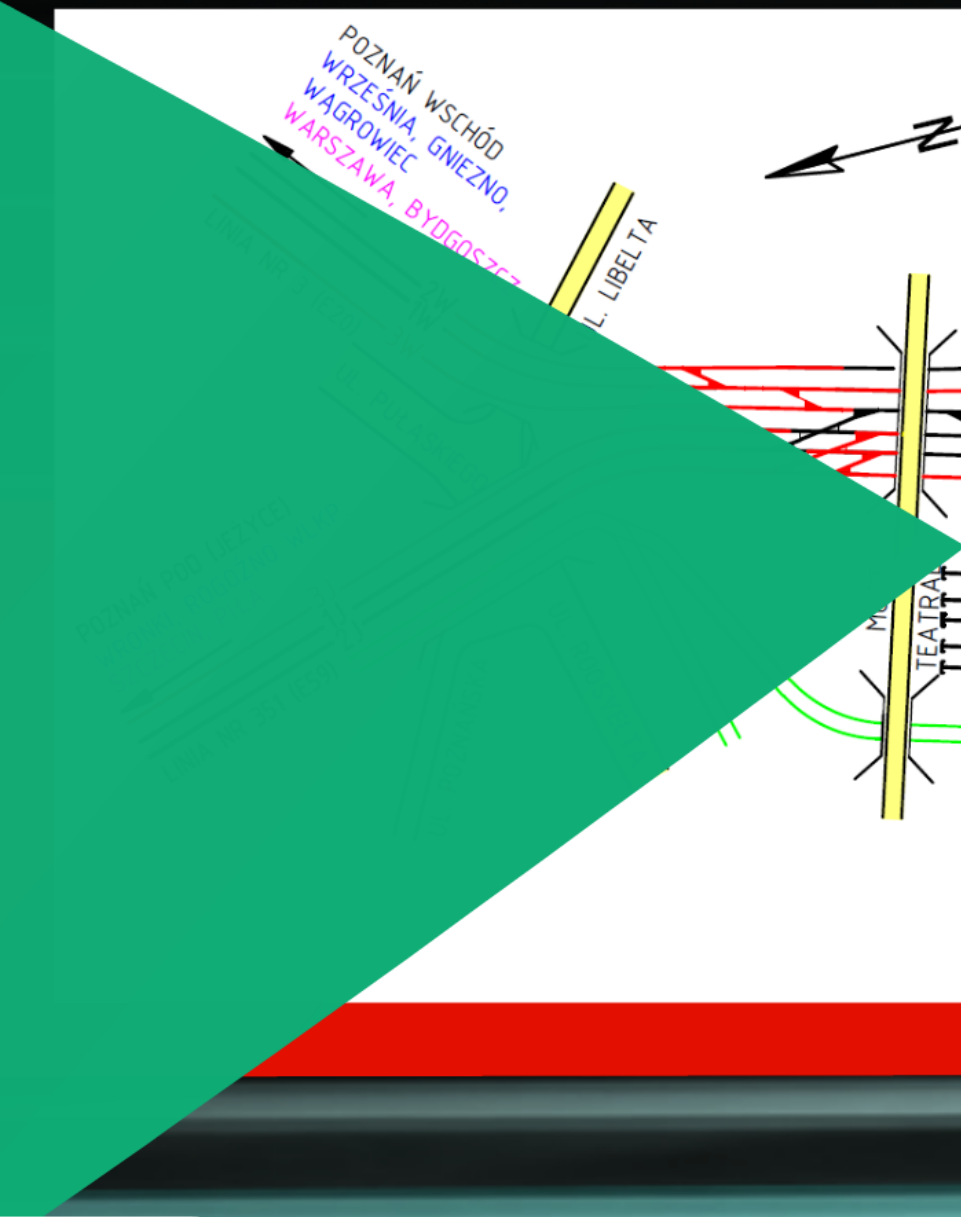
PERON 1

BUDYNEK DWORCA

PERON 4

PERON 5

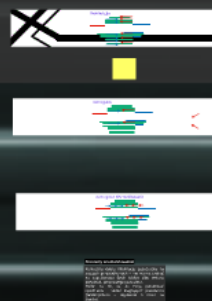
PERON 6



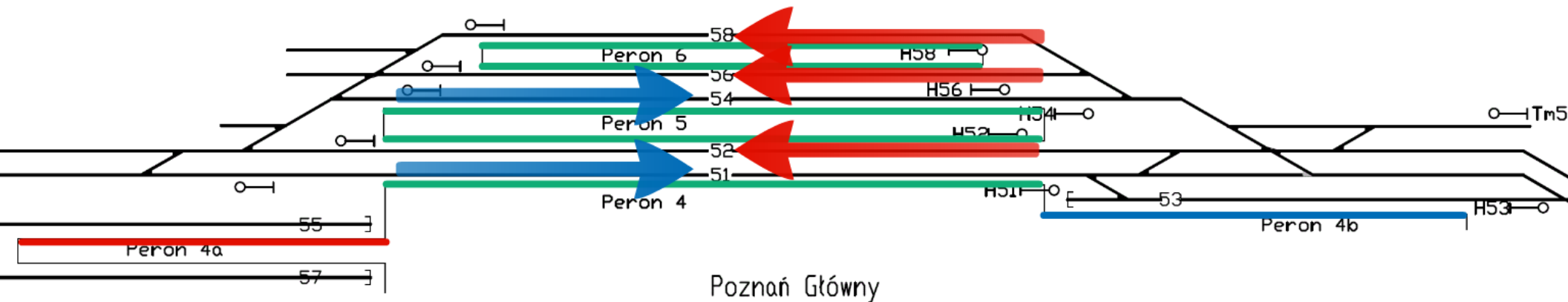
	Optymalna intensywność ruchu dla doby					
	[poc./dobę]					
Układ torowy	Istniejący	Istniejący	Przebudowany wg koncepcji 1		Przebudowany wg koncepcji 2	
Obciążenie ruchowe	Istniejące	Ruch taktowany	Ruch taktowany		Ruch taktowany	
		mało kolizyjny	mało kolizyjny	kolizyjny	mało kolizyjny	kolizyjny
Wariant	1	2	3A	3B	4A	4B
Optymalna intensywność ruchu [poc./dobę]	427	497	433	412	543	472
Procentowa zmiana optymalnej intensywności ruchu w stosunku do wariantu 1	100%	116%	101%	96%	127%	111%

u torowego  
yjności tras)

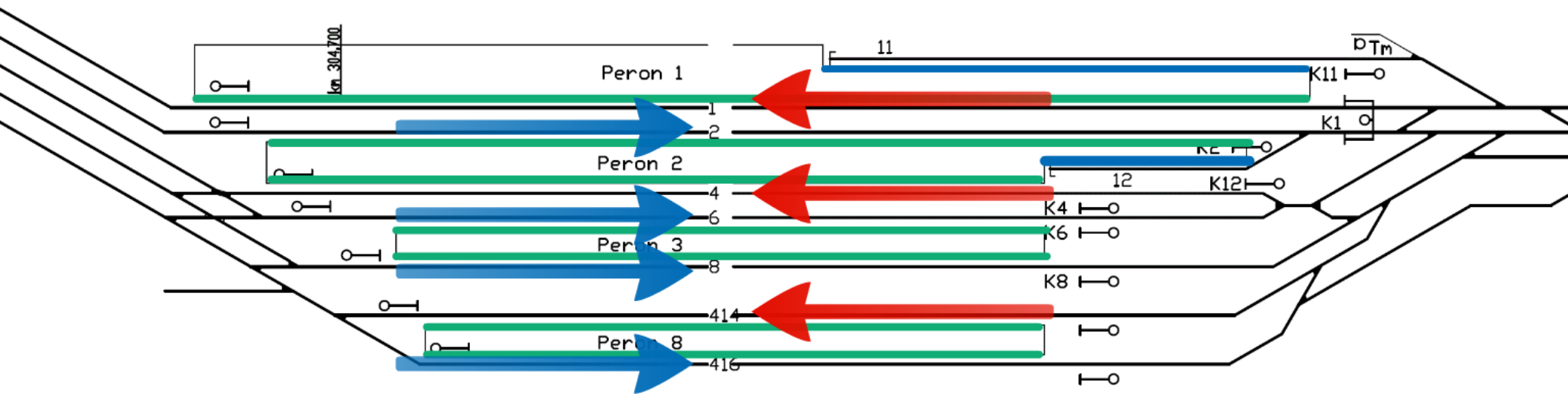
dobudowa torów  
szlakowych i stacyjnych



# Równoległe

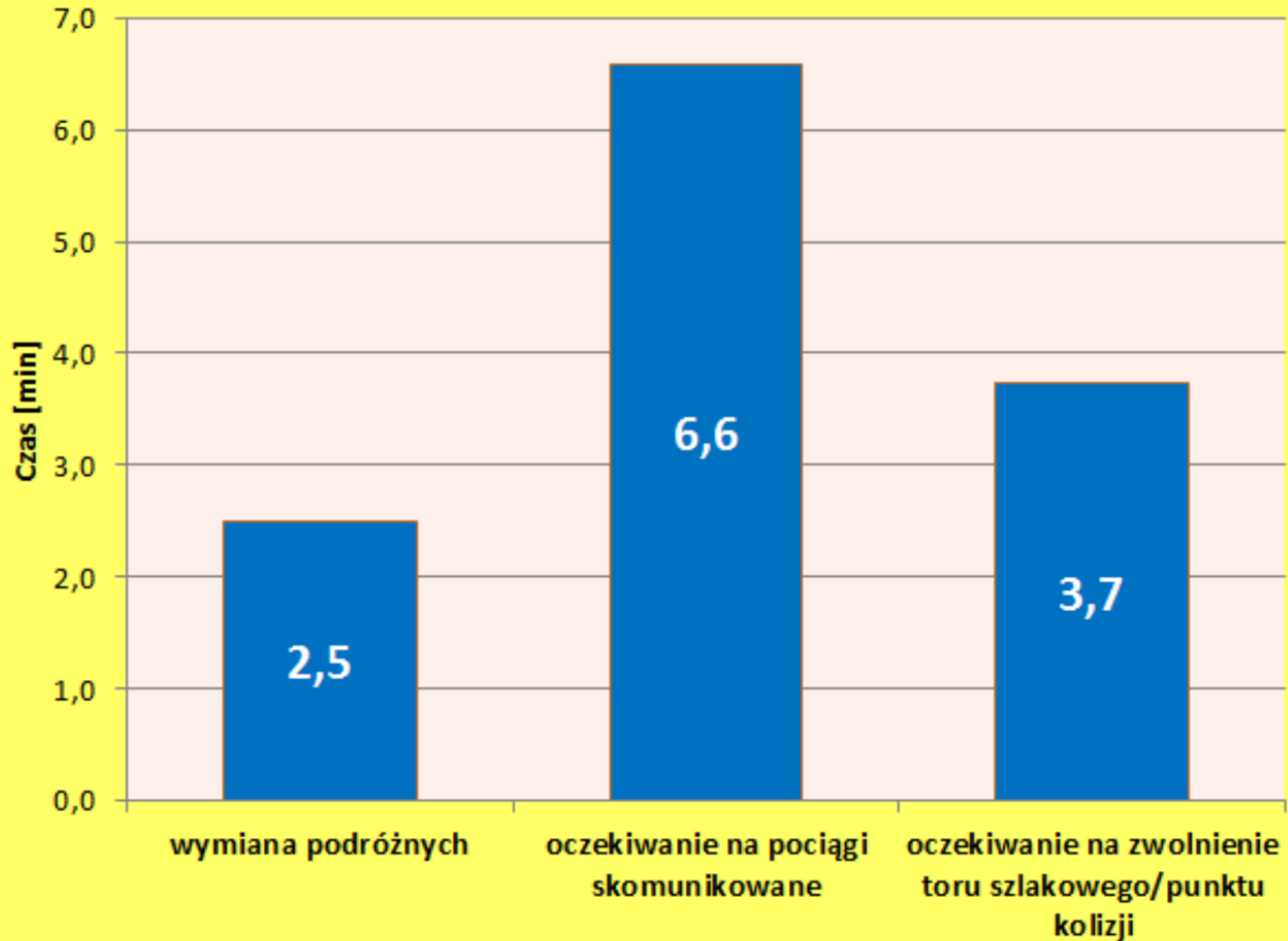


Poznań Główny



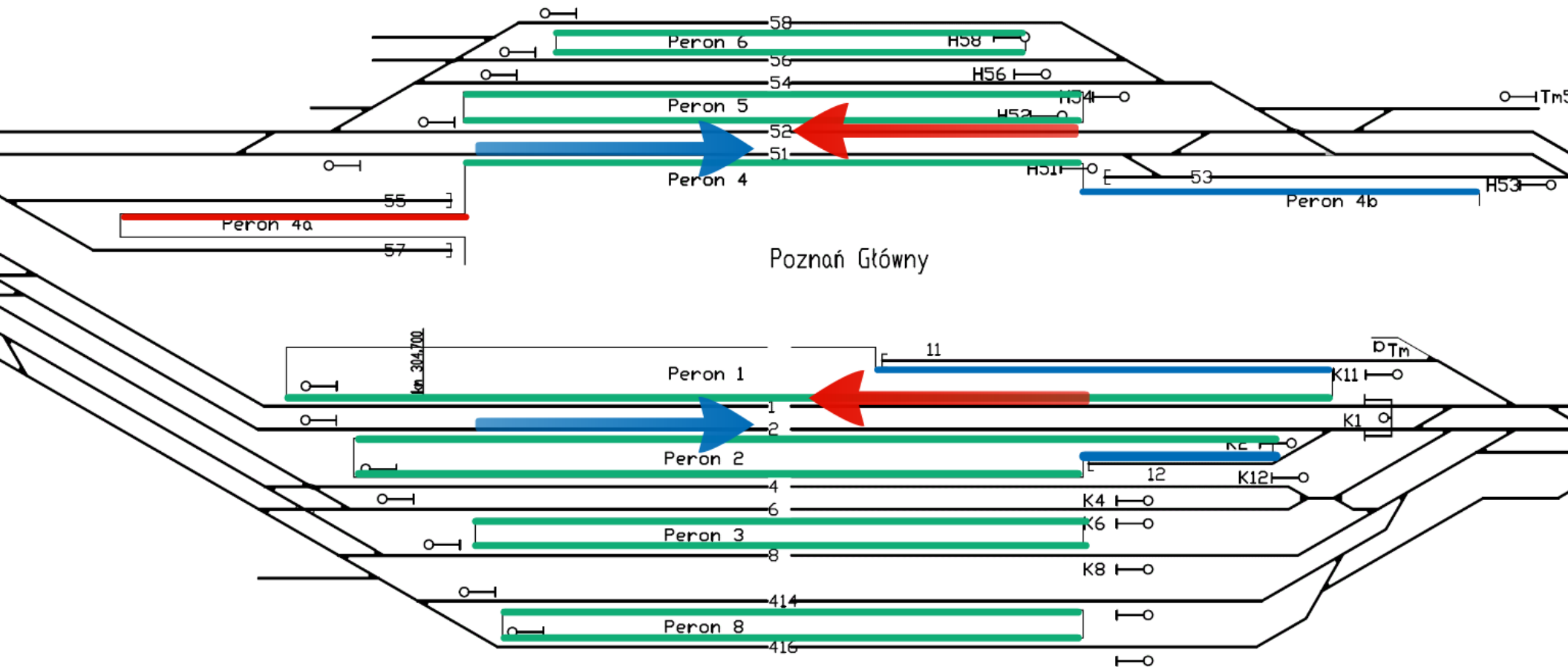


## Średnie czasy postoju pociągów aglomeracyjnych na st. Poznań Główny przy skomunikowaniu równoległym

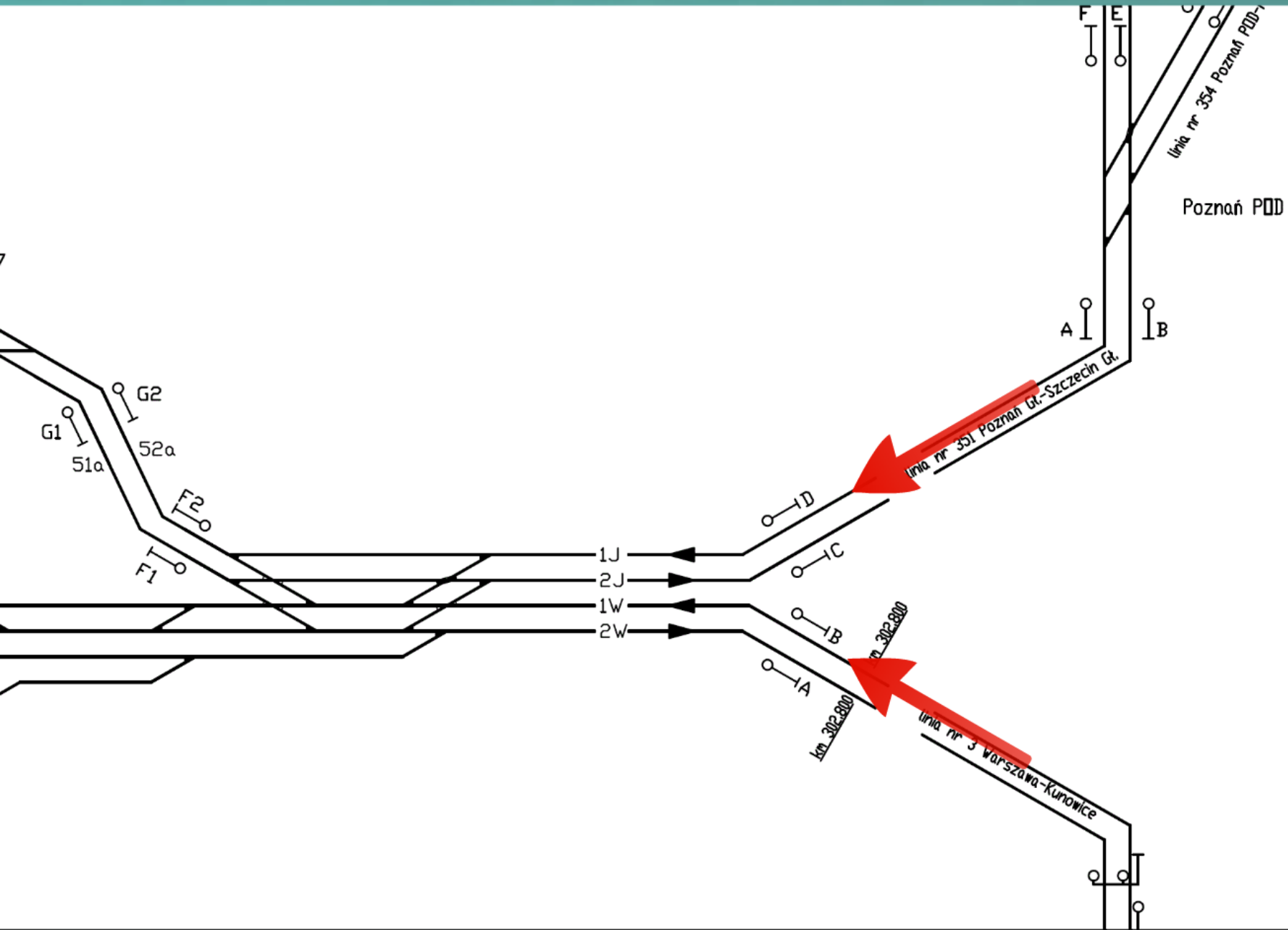


**ŁĄCZNIE: 12,8 min**

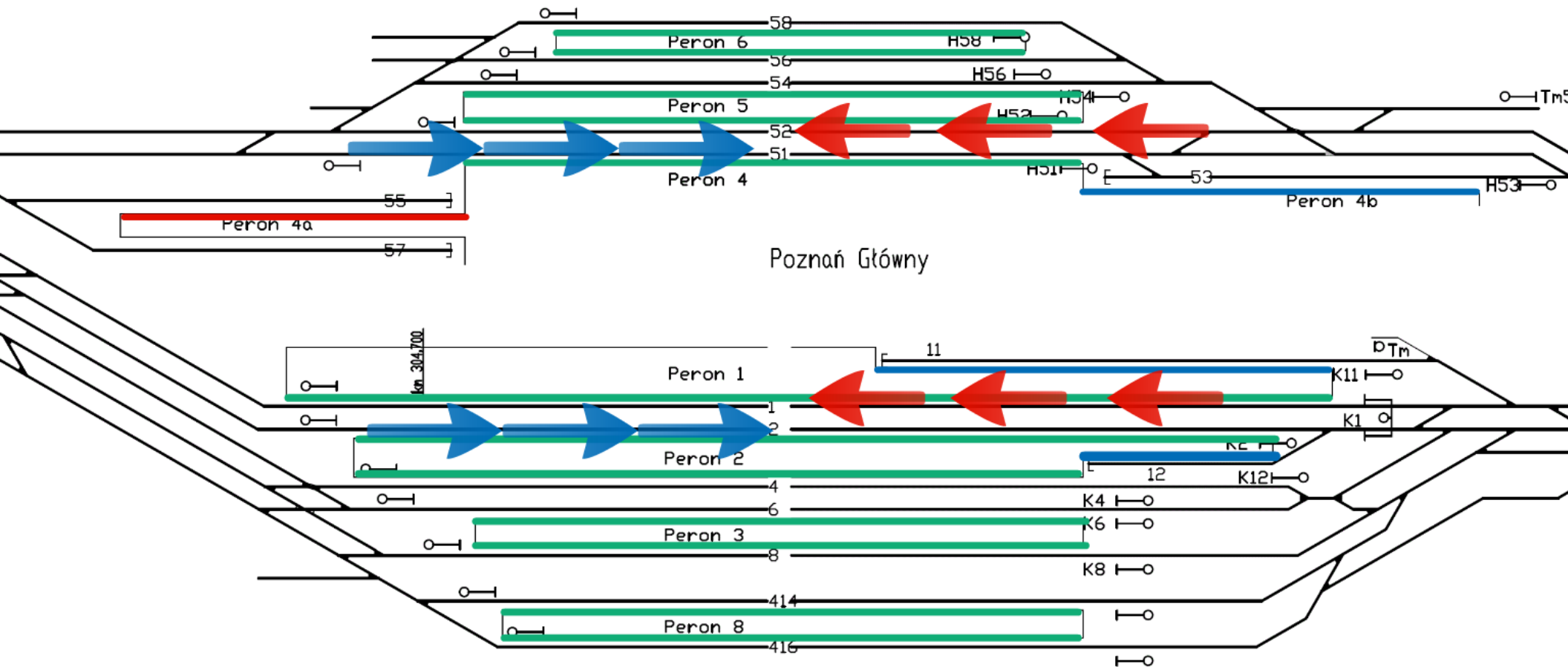
# Szeregowo



Poznań Główny



# Szeregowe skomunikowanie



## ***Problemy skomunikowania***

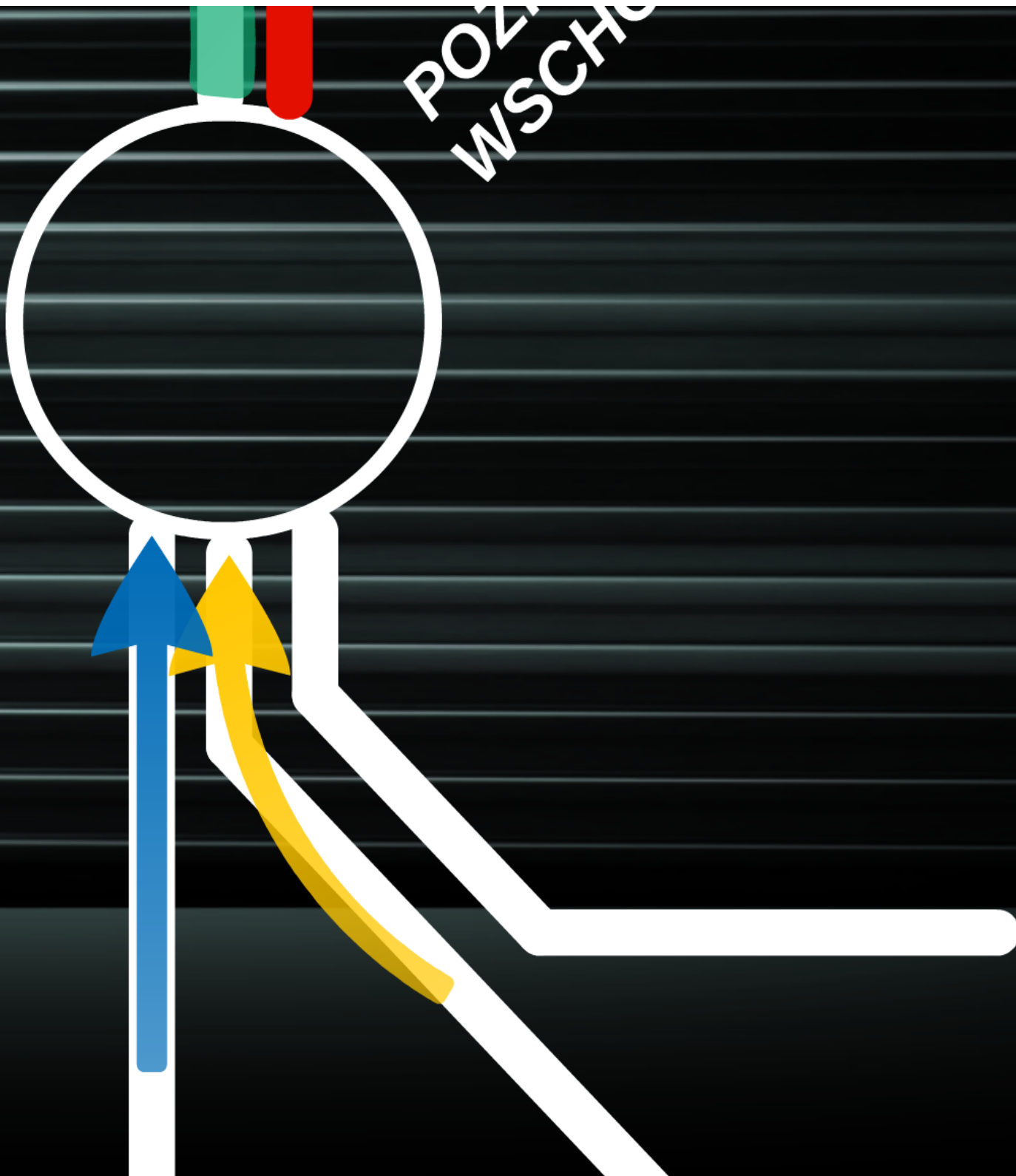
Konieczna dobra informacja pasażerska na stacjach przesiadkowych – nie można czekać na zagubionego (brak tablicy albo zmiana przydziału peronowego) pasażera.

Peron 4a, 4b, 1a, 2a mogą generować opóźnienia – widać biegnących pasażerów (Wielkopolanin – regularnie 5 minut na starcie).





POZI  
WSCHŁ



POZNAŃ  
GŁÓWNY

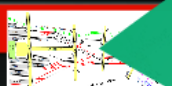
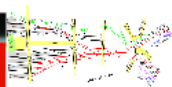
o układu torowego  
(nie kolizyjności tras)

dobudowa torów  
szlakowych i stacyjnych

ości poprawy  
ustowości

zoptymalizowany przydział  
torów przyperonowych i  
dróg przebiegu

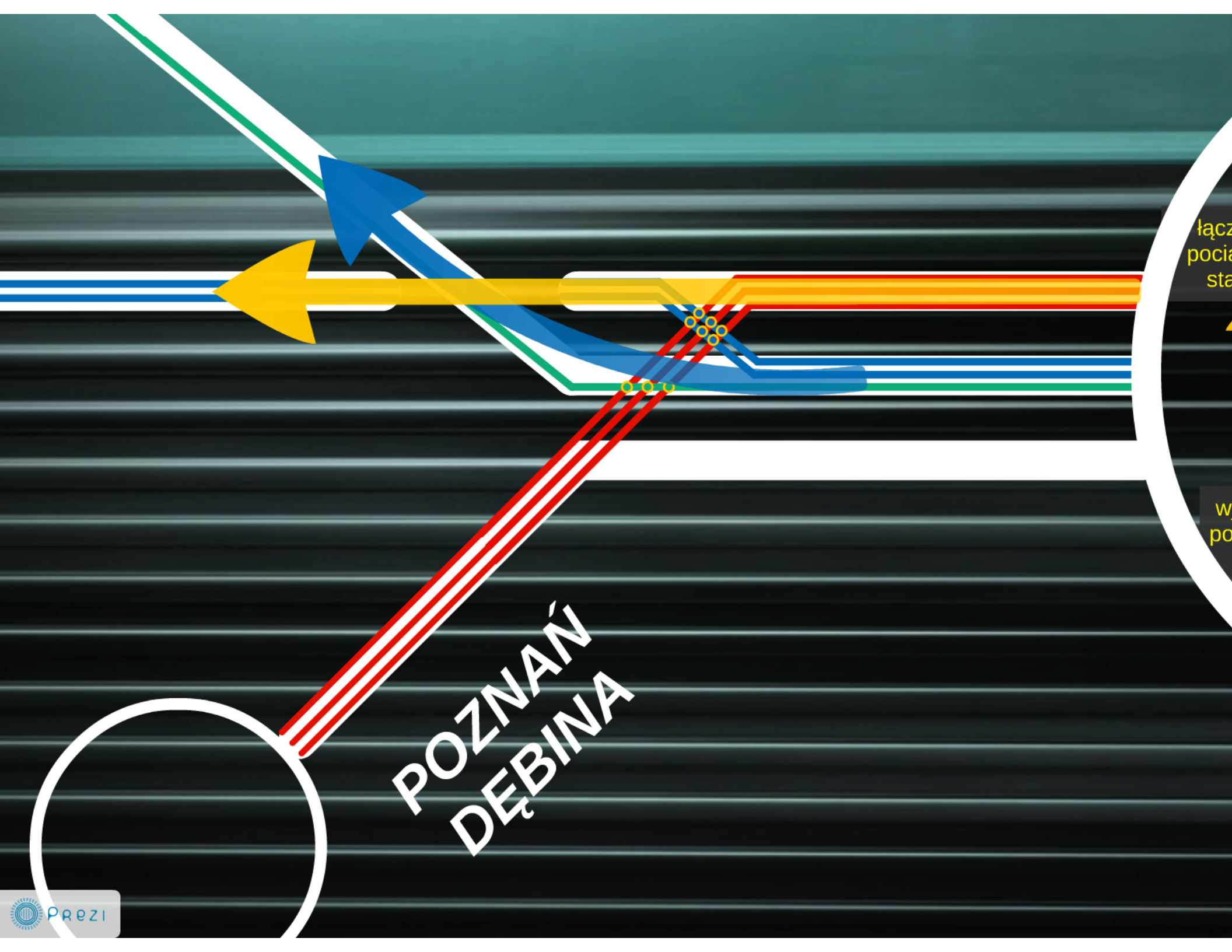
o rozkładów jazdy



Linia	Stacja	Przebieg	Przebieg
1	1	1	1
2	2	2	2
3	3	3	3
4	4	4	4
5	5	5	5
6	6	6	6
7	7	7	7
8	8	8	8
9	9	9	9
10	10	10	10

POZNAŃ  
GARBARY

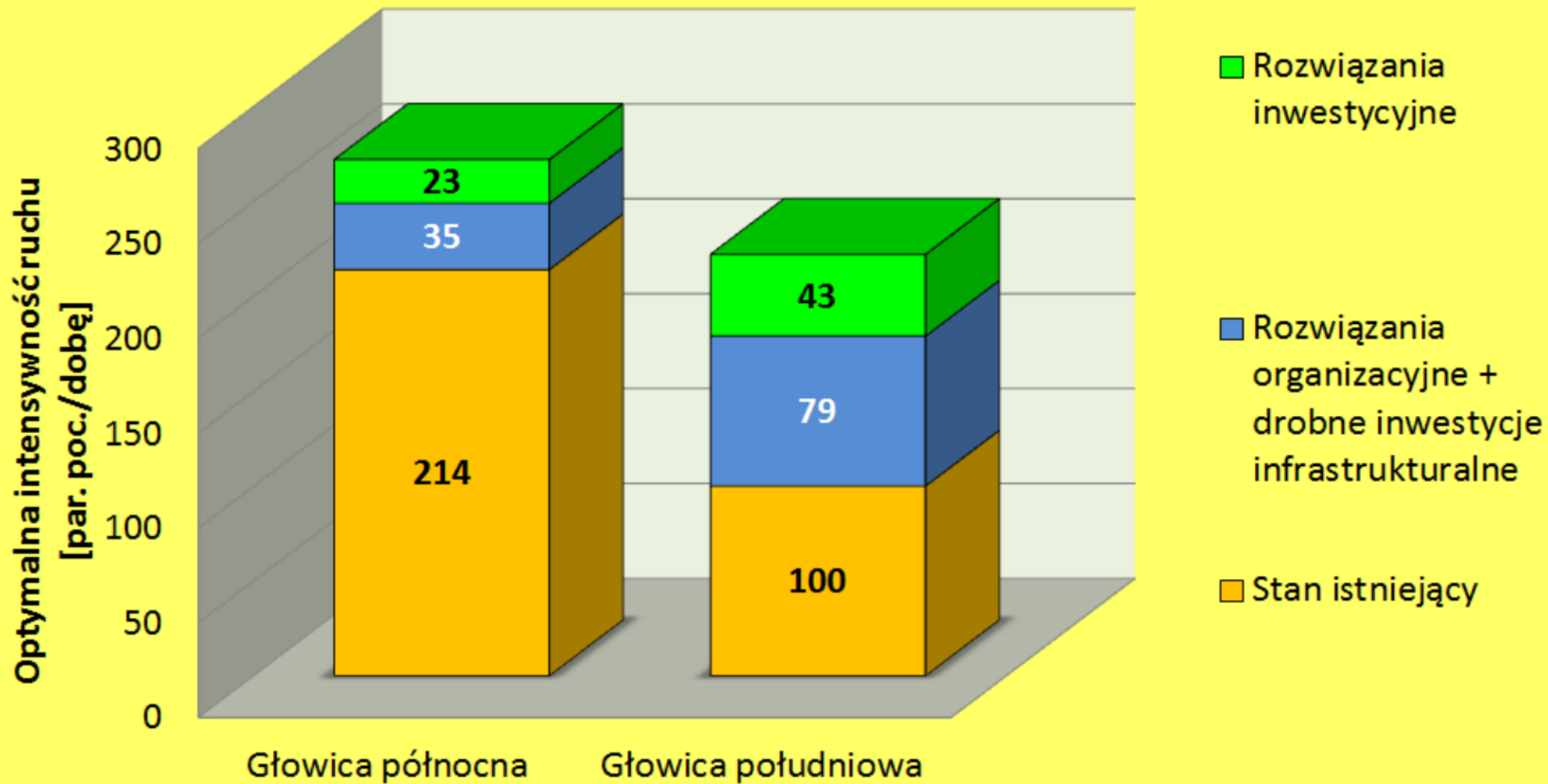
POZNAŃ  
WSCHÓD



łącz  
pocia  
sta

w  
po

POZNAŃ  
DĘBINA



# Dziękuję za uwagę!