

RADOSŁAW BUL

dr, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM, Zakład Systemów Osadniczych i Organizacji Terytorialnej, ul. Dziegielowa 27, 61-680 Poznań, e-mail: bul@amu.edu.pl

Droga do Poznańskiej Kolei Metropolitalnej – działania na rzecz budowy systemu kolei w aglomeracji poznańskiej¹

Streszczenie: Celem artykułu jest zaprezentowanie działań prowadzonych przez jednostki samorządu terytorialnego na rzecz budowy Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM). Planowany system z założenia ma stać się główną osią transportową miasta i otaczających go gmin. Równocześnie powinien stanowić on realną alternatywę dla coraz bardziej uciążliwego przemieszczania się przy wykorzystaniu samochodów. W pracy przedstawiono zarówno działania związane z budową docelowego systemu, jak i prace bieżące prowadzone przez jednostki odpowiedzialne za organizację publicznego transportu zbiorowego, które już dziś usprawniają działanie kolei regionalnych na obszarze Poznania i jego zaplecza. Dzięki działaniom realizowanym przez zainteresowane podmioty funkcjonowanie kolei na analizowanym obszarze ulega wyraźnej poprawie, czego dowodem jest rosnąca liczba osób korzystających z kolei w aglomeracji.

Słowa kluczowe: kolej metropolitalna, Poznańska Kolej Metropolitalna, PKM, Poznań, Stowarzyszenie Metropolia Poznań

Wprowadzenie

Zmiany przestrzenne i demograficzne zachodzące na obszarze wielkich aglomeracji w Polsce zmuszają do poszukiwania rozwiązań transportowych pozwalających na redukcję uciążliwości generowanych przez narastającą kongestię transportową. Koszty społeczne i ekonomiczne związane z rozbudową układów drogowych wydają się być zbyt wysokie, poza tym efekty takiego działania ograniczają się bardzo często jedynie do likwidacji zatorów w strefie podmiejskiej [1]. Jednym z możliwych rozwiązań jest oparcie funkcjonowania transportu na infrastrukturze szynowej (kolejowej), której potencjał, szczególnie na obszarze dużych miast i ich aglomeracji, wydaje się dziś być nie do końca wykorzystywany.

Fakt ten został dostrzeżony przez władarzy największych polskich miast, czego efektem są liczne prace koncepcyjne prowadzone w wielu ośrodkach, zwińczeniem których ma być powstanie systemu kolei miejskiej, aglomeracyjnej czy metropolitalnej. Jak szacują Bul i Rychlewski [1] obecnie na całym świecie istnieje ponad 200 systemów kolei metropolitalnych (w tym 2 w Polsce: w Trójmieście Szybka Kolej Miejska wraz z oddaną do użytku w 2015 roku Pomorską Koleją Metropolitalną, a także w Warszawie – Warszawska Szybka Kolej Miejska). O planach budowy systemu wspomina się także w Łodzi (ŁKA), konurbacji Bydgosko-Toruńskiej (BiT City), Krakowie, Wrocławiu, Szczecinie, Wałbrzychu, Jeleniej Górze czy Rzeszowie.

Od 2010 r. prowadzone są również intensywne działania na rzecz budowy systemu kolei metropolitalnej

w Poznaniu i jego strefie podmiejskiej. Sprzyja temu bardzo korzystny, niemalże modelowy, układ poznańskiego węzła kolejowego, rosnąca liczba mieszkańców gmin podmiejskich oraz coraz większa kongestia transportowa w mieście, której przyczyną jest rosnąca liczba samochodów prywatnych [2]. Dane opublikowane przez GUS (zaprezentowane w [2]) wskazują, że Poznań i powiat poznański stanowią jedną z najdynamiczniej rozwijających się aglomeracji miejskich w kraju. Szczególnie intensywnie rozwija się strefa podmiejska wokół Poznania, na obszarze której w latach 2004–2014 przybyło ponad 80 tys. osób, co wskazuje na ponad 26% przyrost liczby ludności (najszybsze tempo wzrostu w kraju). Migracje mieszkańców Poznania do gmin podmiejskich skutkują zwiększeniem liczby przemieszczeń osób, które zmieniając miejsce zamieszkania, najczęściej pracują, uczą się w tym samym miejscu jak dotychczas.

Z uwagi na istniejący potencjał przewozowy kolei wskazuje się na potrzebę zwiększenia jej roli w strukturze przemieszczeń, szczególnie na obszarze Poznania jak i jego bezpośredniego zaplecza. Dla sporej grupy mieszkańców miasta i strefy podmiejskiej kolej mogłaby stać się konkurencyjnym środkiem transportu, co powinno mieć swoje przełożenie na ograniczenie zjawiska kongestii. Z tego też względu od pewnego czasu mówi się o potrzebie stworzenia nowego systemu kolei metropolitalnej, który zapewniłby zwiększoną obsługę komunikacyjną miastu i jednostkom z nim graniczącym. W ramach systemu funkcjonować miałyby koleje regionalne, których takt wzmocniony byłoby składami kursującym jedynie na obszarze metropolii. Kluczowym zadaniem z punktu widzenia poprawy funkcjonowania transportu publicznego na analizowanym obszarze jest także potrzeba integracji przestrzennej, taryfowej i organizacyjnej kolei z innymi formami transportu. Aby zrealizować to zadanie, niezbędne jest zintegrowane podejście do tematu rozwoju kolei na obszarze metropolii. Ważnym wyzwaniem jest także potrzeba zakupu nowego taboru w celu poprawy komfortu podróży [2]. Celem artykułu jest zaprezentowanie działań prowadzonych przez jednostki samorządu terytorialnego na rzecz budowy Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM). Planowany system z założenia ma stać się główną osią transportową miasta i otaczających go gmin. Równocześnie powinien stanowić on realną alternatywę dla coraz bardziej uciążliwego przemieszczania się przy wykorzystaniu samochodów. W pracy przedstawiono

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2016.

zarówno działania związane z budową docelowego systemu, jaki i prace bieżące prowadzone przez jednostki odpowiedzialne za organizację publicznego transportu zbiorowego, które już dziś usprawniają działanie kolei regionalnych na obszarze Poznania i jego zaplecza. Dzięki działaniom realizowanym przez zainteresowane podmioty funkcjonowanie kolei na analizowanym obszarze ulega wyraźnej poprawie, czego dowodem jest rosnąca liczba osób korzystających z kolei w aglomeracji.

Działania na rzecz budowy systemu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej

Pierwsze propozycje budowy systemu kolei metropolitalnej na obszarze funkcjonalnym Poznania pojawiały się już w latach 70. ubiegłego wieku. W ramach budowy kolei aglomeracyjnej powstało wówczas kilka przystanków kolejowych (m.in. Poznań Karolin, którego celem było umożliwienie dotarcia do największej elektrociepłowni w mieście, czy też Poznań Dębina pozwalający na dojazd do zakładów im. H. Cegielskiego). W późniejszych latach ograniczono się jedynie do prowadzenia prac koncepcyjnych dot. planowanego systemu.

Działania na rzecz budowy kolei metropolitalnej nabrały realnych kształtów dopiero pod koniec pierwszej dekady XXI. wieku. Pierwszym krokiem do urzeczywistnienia zamierzeń było wpisanie programu budowy systemu PKM do dokumentów strategicznych i planistycznych rangi lokalnej i regionalnej. Dokumentem strategicznym, który jako pierwszy podkreślał potrzebę zwiększenia roli kolei w przewozach pasażerskich na analizowanym obszarze, była Strategia Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia Poznań 2020 [3]. W ramach dokumentu, który powstał w 2010 roku na zlecenie Rady Aglomeracji Poznańskiej (zrzeszającej wówczas 20 gmin, powiat poznański i miasto Poznań), przygotowano program 2.2 Kolej Metropolitalna, którego celem było „zwiększenie znaczenia kolei w obsłudze transportowej metropolii oraz podniesienie udziału transportu publicznego w przewozach relacji obszar metropolitalny – Poznań”. Program podkreślał potrzebę zwiększenia częstotliwości połączeń kolejowych w metropolii, zakupu taboru w celu osiągnięcia 60-, 30- lub 20-minutowej częstotliwości na określonych relacjach oraz działania na rzecz remontów linii w celu zwiększenia ich przepustowości i prędkości ruchu pociągów. W ramach programu wskazywano na konieczność wprowadzenia taktowanego rozkładu jazdy i kompleksowego systemu informacji pasażerskiej. Podkreślano również potrzebę integracji kolei metropolitalnej z lokalnymi systemami transportu zbiorowego, budowę peronów przesiadkowych na tramwaje i autobusy, powiązanie rozkładów jazdy sieci kolejowej z publicznym transportem lokalnym i regionalnym oraz włączenie kolei metropolitalnej do wspólnego systemu taryfowo-biletowego [3]. Podobne zapisy pojawiły się także w późniejszym okresie w innych dokumentach strategicznych rangi regionalnej (Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku) i lokalnej.

Następcą prawnym Rady Aglomeracji Poznańskiej (która stanowiła nieformalne porozumienie jednostek gminnych i powiatowych) w 2011 roku zostało Stowarzyszenie Metropolia Poznań, które za główny cel postawiło sobie wspieranie rozwoju społeczno-gospodarczego metropolii oraz współpracy jednostek. Jednym z głównych wyzwań, jakie postawiło przed sobą stowarzyszenie, było wdrożenie Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia Poznań 2020. Realizację programu dotyczącego budowy kolei metropolitalnej uznano za jedno z najważniejszych zadań nowej jednostki.

Pierwszym działaniem w kierunku realizacji projektu budowy kolei metropolitalnej, które wykonało Stowarzyszenie Metropolia Poznań, było określenie popytu na usługi PKM. W tym celu stowarzyszenie zleciło Centrum Badań Metropolitalnych UAM przygotowanie opracowania pt. „Diagnoza społecznego zapotrzebowania na usługi transportowe Poznańskiej Kolei Metropolitalnej” [4]. W dokumencie przedstawiono diagnozę aktualnej sytuacji pod kątem funkcjonowania transportu kolejowego, określono potencjał demograficzny i przewozowy PKM, a także zbadano społeczne oczekiwania związane z realizacją projektu. Wyniki przedstawione w opracowaniu jednoznacznie wskazały na zasadność budowy kolei metropolitalnej.

Z uwagi na powyższe Stowarzyszenie Metropolia Poznań przygotowało projekt „Masterplan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej”, na który otrzymało dofinansowanie w ramach programu regionalnego EOG 2009–2014. Celem projektu była poprawa systemu funkcjonowania transportu publicznego obszaru funkcjonalnego Poznania, w szczególności transportu kolejowego [5]. Na mocy umowy zawartej z Ministerstwem Infrastruktury stowarzyszenie zobowiązało się do przygotowania w ramach ww. projektu „Koncepcji Zintegrowanego Transportu Publicznego” oraz „Koncepcji budowy funkcjonalnych węzłów przesiadkowych”, a także do opracowania projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz sporządzenia inwentaryzacji obiektów stacyjnych i opracowania koncepcji ich rewitalizacji. Partnerami Stowarzyszenia Metropolia Poznań przy realizacji projektu zostało 39 podmiotów, w tym 29 partnerów samorządowych, wśród nich województwo wielkopolskie, powiat poznański, 4 miasta (wraz z Poznaniem) i 23 gminy wiejskie i miejsko-wiejskie, a także zarządcy infrastruktury, przewoźnicy oraz organizacje społeczne i instytucje naukowe. Projekt został zainaugurowany poprzez organizację konferencji naukowej 23 kwietnia 2014 roku.

W wyniku realizacji umowy w ramach projektu „Masterplan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej” partner – województwo wielkopolskie – zleciło wykonanie i odebrało opracowanie „Koncepcji zintegrowanego transportu publicznego w oparciu o linie Poznańskiego Węzła Kolejowego z wydzieleniem kolejowego ruchu metropolitalnego” [6]. Wykonawcą opracowania zostało konsorcjum firm WYG Consulting Sp. z o.o. – Lider i WYG International Sp. z o.o. z Warszawy. W ramach koncepcji wykonano:

- „Analizę istniejącej infrastruktury kolejowej pod kątem możliwości uruchomienia regularnych połączeń metropolitalnych (Poznańska Kolej Metropolitalna), ze wskazaniem zakresu niezbędnych inwestycji”;
- „Analizę zapotrzebowania PKM na tabor kolejowy uwzględniający specyfikę ruchu metropolitalnego”;
- „Analizę wpływu realizacji projektu PKM na ograniczenie emisji CO₂”;
- „Analizę wpływu funkcjonowania PKM na metropolitalny rynek pracy oraz przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu”;
- „Plan operacyjny wdrożenia «Koncepcji zintegrowanego transportu publicznego w oparciu o linie kolejowe Poznańskiego Węzła Kolejowego»»;
- „Wariantowy rozkład jazdy”;
- „Analizy ekonomiczne”.

Kolejnym działaniem w celu realizacji założeń projektu było przygotowanie opracowania pt. „Koncepcja budowy funkcjonalnych węzłów przesiadkowych PKM w kierunku zwiększenia ich dostępności oraz oferowania usług komplementarnych do komunikacji publicznej”[7]. Realizację zadania stowarzyszenie powierzyło firmie Blue Ocean Business Consulting z Warszawy. W ramach dokumentu opracowano jednolite wymagania dotyczące węzłów przesiadkowych wraz z parkingami P & R w ramach Poznańskiej Kolei Metropolitalnej w celu zwiększenia dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych. Zaprezentowano również koncepcję świadczenia w pobliżu węzłów przesiadkowych usług publicznych oraz usług komercyjnych komplementarnych do transportu publicznego. W opracowaniu przedstawiono również aktualny stan obiektów stacyjnych.

Innym dokumentem, którego wykonanie zleciło Stowarzyszenie Metropolia Poznań, była „Analiza infrastruktury technicznej oraz ruchu kolejowego pod kątem uruchomienia wstępnego etapu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej”[8]. Celem opracowania było określenie możliwości i warunków uruchomienia pierwszego etapu systemu kolei metropolitalnej. Opracowanie zawierało m.in. propozycję zasięgu kolei metropolitalnej oraz wariantowy rozkład jazdy w 1 etapie funkcjonowania systemu, informacje o zapotrzebowaniu na tabor wynikające z powyższych propozycji oraz ocenę wpływu wzrostu ruchu kolejowego, wynikającego z powyższych propozycji, na jakość ruchu samochodowego na przejazdach kolejowych.

Niezwykle podniosłe wydarzenie związane z realizacją projektu „Master Plan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej” miało miejsce 2 lipca 2015 roku w Sali Białej Urzędu Miasta Poznania. W trakcie trzeciego posiedzenia Rady Projektu uczestniczący w posiedzeniu partnerzy projektu jednogłośnie uchwałą przyjęli „Zasady Poznańskiej Kolei Metropolitalnej”, które prezentują podstawowe informacje o tworzonym systemie [5].

Brzmiały one następująco:

1. Poznańska Kolej Metropolitalna to tworzące system osobowe połączenia kolejowe w obszarze metropolital-

nym Poznania. PKM jest wspólnym przedsięwzięciem województwa wielkopolskiego, powiatu poznańskiego oraz gmin – partnerów Projektu Master Plan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej.

2. Organizator. Organizatorem publicznego transportu kolejowego, w ramach którego realizowane są połączenia PKM, jest województwo wielkopolskie.
3. Częstotliwość. Podstawowym parametrem charakteryzującym połączenia PKM jest średnia częstotliwość kursowania w godzinach szczytu nie rzadziej niż dwa razy na godzinę (co 30 min).
4. Zasięg. Poznańska Kolej Metropolitalna to początkowo połączenia osobowe z Poznania do następujących stacji i z powrotem (rys. 1):



Rys. 1. Zasięg Poznańskiej Kolei Metropolitalnej w wariantach minimalnym i maksymalnym
Źródło: opracowanie własne

Nr linii	Zasięg minimalny	Zasięg maksymalny
356	Murowana Goślina	Wągrowiec
353	Pobiedziska	Gniezno
3	Kostrzyn	Września
272	Środa	Jarocin
271	Czempiń	Kościan
357	Stęszew	Grodzisk
3	Buk	Nowy Tomyśl
351	Szamotuły	Szamotuły
354	Oborniki Wlkp.	Rogoźno.

5. Decyzje o zasięgu i częstotliwości połączeń PKM będzie podejmował Organizator publicznego transportu kolejowego na podstawie rzeczywistych potoków pasażerskich po zasięgnięciu opinii gmin leżących wzdłuż danej linii kolejowej.
6. Finansowanie. Zarząd województwa wielkopolskiego oraz Stowarzyszenie Metropolia Poznań wypracują i przedłożą partnerom do uzgodnienia sposób współfinansowania przewozów zapewniających częstotliwość w godzinach szczytu 2 razy na godzinę.

7. Wspólny bilet. Województwo wielkopolskie i miasto Poznań przedłoży wszystkim gminom na obszarze działania PKM propozycję zawarcia porozumienia w sprawie wspólnego biletu. Miasto Poznań przedłoży partnerom ofertę wykorzystania w tym celu karty PEKA.
8. Tabor. Organizator publicznego transportu kolejowego określi wymagania oraz wskaże sposób zaspokojenia zapotrzebowania na tabor.
9. Punkty przesiadkowe. Gminy, na terenie których znajdują się stacje i przystanki kolejowe, gdzie zatrzymywane będą pociągi PKM przejmą odpowiedzialność za modernizację i utrzymanie punktów przesiadkowych. Gminy podejmą rozmowy z dotychczasowymi właścicielami w celu przejęcia na własność wybranych nieruchomości służących funkcjom komunikacji publicznej w tym budynków stacyjnych.
10. Integracja z lokalnym publicznym transportem zbiorowym. Wraz z uruchamianiem połączeń PKM na poszczególnych liniach gminy będą organizować zsynchronizowany dowóz pasażerów do węzłów przesiadkowych oraz będą ograniczać połączenia autobusowe konkurencyjne do PKM.
11. Szczegółowa koncepcja PKM jest opisana w następujących opracowaniach:
 - „Koncepcji zintegrowanego transportu publicznego w oparciu o linie Poznańskiego Węzła Kolejowego z wydzieleniem kolejowego ruchu metropolitalnego”, oprac. zbior. WYG Consulting Sp. z o.o. Warszawa 2014
 - J. Rychlewski, E. Plucińska: „Analizy infrastruktury technicznej oraz ruchu kolejowego pod kątem uruchomienia wstępnego etapu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej”, Poznań 2015.

Powyższe zasady stanowią pierwszy twardy zapis precyzujący docelowe parametry planowanego systemu. Określono w nich, czym jest Poznańska Kolej Metropolitalna, wskazano podmiot organizujący przewozy oraz przyjęto podstawowe parametry i obszar funkcjonowania. Uzgodniono także podstawowe zasady dotyczące finansowania działalności, zapotrzebowania na tabor oraz odpowiedzialności za punkty przesiadkowe i działanie całego systemu transportowego. Wskazano również koncepcję (szczegółowo opisaną przez Bula w [2]), w oparciu o którą system PKM ma być budowany.

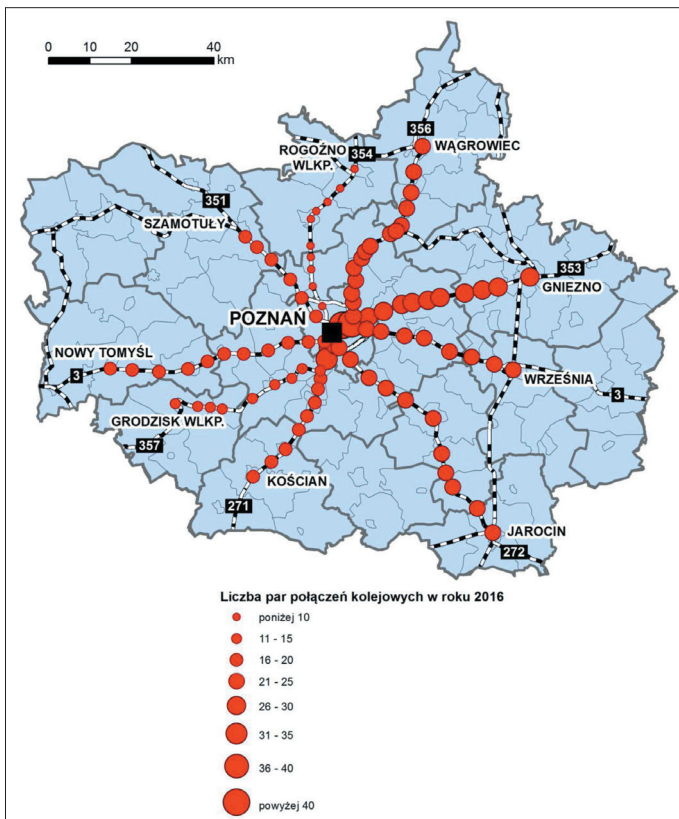
Projekt pt. „Masterplan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej” znajduje się nadal w trakcie realizacji. Ważnym jego elementem będzie opracowanie projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz zmian studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wraz z koncepcją modernizacji układów drogowych na wskazanych obszarach wokół stacji i przystanków Poznańskiej Kolei Metropolitalnej. Działania planistyczne skierowane mają być na rozwój kolei metropolitalnej, koncentrację rozwoju na terenach z dobrym dostępem do stacji lub przystanków kolejowych i przejęcie przez gminy dworców i terenów, na których zlokalizowano przystanki. Projekty planów miejscowych powinny również stanowić inspirację

do rewitalizacji terenów wokół istniejących stacji i przystanków kolejowych. Koncepcja zakłada finansowanie działań ze środków UE w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych [5].

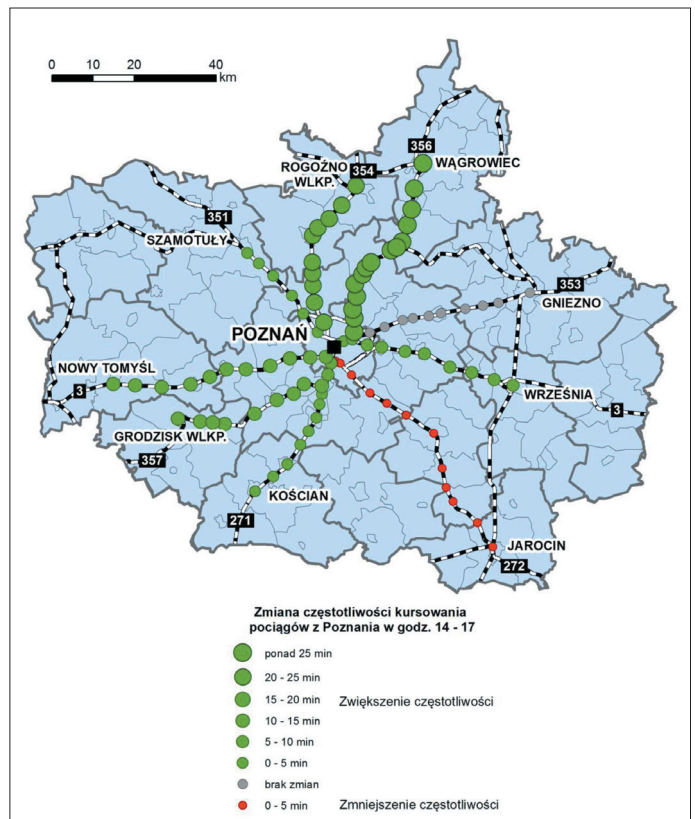
Aktualnie prowadzone są również prace nad określeniem sposobu finansowania systemu. Na spotkaniu Rady Projektu w Urzędzie Marszałkowskim dnia 18 grudnia 2015 roku przedstawiono opracowanie pt. „Założenia budowy modelu finansowania Poznańskiej Kolei Metropolitalnej przez jednostki samorządu terytorialnego różnych szczebli, obsługiwanych koleją aglomeracyjną”. Wstępna koncepcja zakłada partycypację finansową jednostek samorządu terytorialnego wszystkich szczebli (gmin, powiatów, województwa), na obszarze których działać ma system PKM.

Na wysoki priorytet działań zmierzających do rozwoju transportu kolejowego na obszarze Poznania i jego strefy podmiejskiej wskazują również plany wydatkowania funduszy unijnych z perspektywy budżetowej 2014–2020. W ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) przygotowano program o nazwie „Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM). Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w MOF Poznania”[9]. Głównym działaniem w ramach programu będzie budowa systemu zintegrowanych węzłów przesiadkowych (ZWP), które zdefiniowano jako miejsca umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią. W ramach projektu możliwe jest dofinansowanie kosztów tworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych przy istniejących stacjach kolejowych i przystankach, a także przy najważniejszych z punktu widzenia funkcjonowania systemu transportu pętlach lub przystankach tramwajowych. Ponadto w ramach programu mogą być także realizowane węzły przesiadkowe położone przy wodnych liniach komunikacyjnych. Na cały projekt przeznaczono 127 milionów euro.

W ramach wydatkowania środków europejskich z puli regionalnej zakłada się także realizację kilku projektów komplementarnych, których celem jest poprawa funkcjonowania transportu kolejowego. W Wielkopolskim Regionalnym Programie Operacyjnym na lata 2014–2020 [10] zapisano 60 mln € na modernizację obiektów dworcowych i pokolejowych w województwie, przewidziano także spore środki na przebudowę infrastruktury, w tym przede wszystkim modernizację linii kolejowej nr 354 z Poznania do Piły (nakładem 130 milionów euro). Przewiduje się także rewitalizację linii nr 356 na odcinku Wągrowiec – Gołańcz, do granicy województwa, oraz linii nr 357 na odcinku Drzymałowo – Wolsztyn. Infrastruktura kolejowa modernizowana będzie również dzięki środkom pochodzącym z Funduszu Spójności (w ramach POIiŚ i CEF). Plany zaprezentowane przez PKP PLK SA zakładają modernizację linii nr 3 w kierunku Warszawy, 351 do Szczecina oraz kontynuację przebudowy linii 271 do Wrocławia i 272 w kierunku Ostrowa Wielkopolskiego.



Rys. 2. Liczba par połączeń kolejowych z Poznaniem w roku 2016
Źródło: opracowanie własne



Rys. 3. Różnica liczby par połączeń kolejowych z Poznaniem w roku 2016 i 2014
Źródło: opracowanie własne

Tabela 1

Liczba par pociągów dojeżdżających do Poznania wg rozkładów 2014/15 i 2015/16				
Nr Linii	Kierunek	Liczba par pociągów 2014/15	Liczba par pociągów 2015/16	Różnica
3	Września	19	21	2
3	Nowy Tomyśl	15	18	3
271	Kościan	19	19	0
272	Jarocin	20	21	1
351	Szamotuły	15	17	2
353	Gniezno	21	27	6
354	Rogoźno	9	10	1
356	Wągrowiec	18	21	3
357	Grodzisk Wlkp.	9	12	3
Suma		145	166	21

Źródło: Departament Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego, 2015

Tabela 2

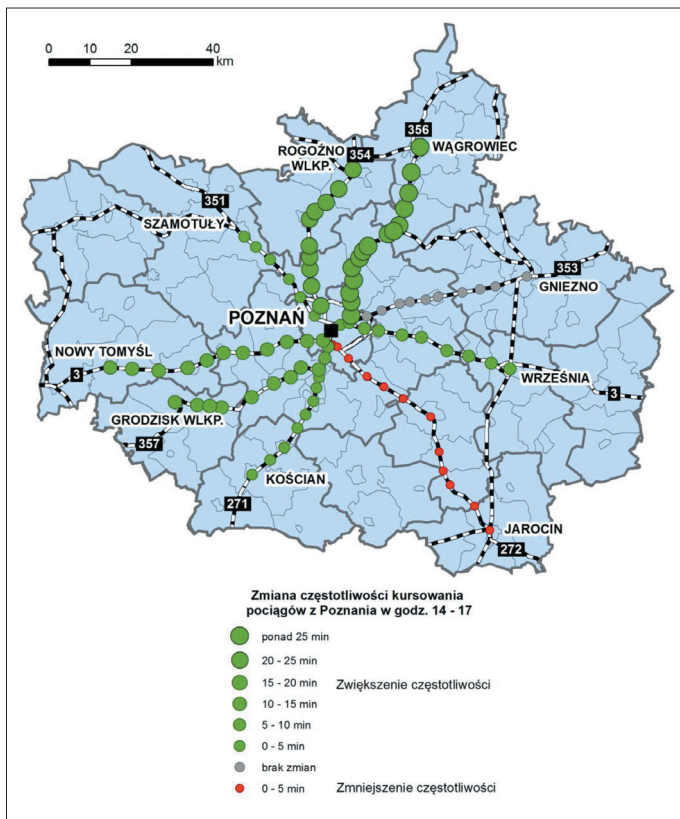
Częstotliwość kursowania pociągów z Poznania w dzień powszedni w godz. 14–17				
Nr Linii	Kierunek	Częstotliwość 2014/15 [min]	Częstotliwość 2015/16 [min]	Różnica [min]
3	Września	32	27	-5
3	Nowy Tomyśl	43	29	-14
271	Kościan	37	36	-1
272	Jarocin	30	31	1
351	Szamotuły	36	35	-1
353	Gniezno	27	27	0
354	Rogoźno	70	46	-24
356	Wągrowiec	62	32	-30
357	Grodzisk Wlkp.	78	64	-14

Źródło: Departament Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego, 2015

Działania bieżące prowadzone przez organizatorów transportu publicznego

Prace na rzecz budowy Poznańskiej Kolei Metropolitalnej trwają od 2010 roku i zakończą się uruchomieniem systemu prawdopodobnie do roku 2020. Warto jednakże podkreślić, że działania natury organizacyjnej i prawnej realizowane przez Stowarzyszenie Metropolia Poznań nie wyczerpują całości prac nad rozwojem kolei na analizowanym obszarze. Należy w tym miejscu wskazać na działania Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego, który rok po roku sukcesywnie zwiększa liczbę połączeń i pracę przewoźną na obszarze funkcjonowania przyszłej kolei metropolitalnej. Zachętą do tego typu działań jest wyraźny wzrost liczby pasażerów na poszczególnych liniach kolejowych (patrz: [11]).

Szczególnie widoczne zmiany zaszły w grudniu 2015 roku wraz z wdrożeniem rozkładu jazdy 2015/2016. Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, jako organizator transportu publicznego na obszarze regionu, zdecydował o zwiększeniu liczby par pociągów na poszczególnych liniach prowadzących do Poznania. Łącznie z i do Poznania w ciągu doby kursuje 166 par pociągów regionalnych (tab. 1, rys. 2). Oznacza to, że w porównaniu z rozkładem jazdy 2014/2015 liczba par pociągów wzrosła o 21 (rys. 3). Aktualnie największa liczba regionalnych połączeń kolejowych funkcjonuje pomiędzy Poznaniem a Gnieznom (27 par w ciągu doby). Powyżej 20 połączeń z Poznaniem posiadają również Września, Jarocin oraz Wągrowiec. Z uwagi na modernizację linii kolejowej 271 pomiędzy Poznaniem i Kościanem (cechującej się największymi potokami pasażerskimi



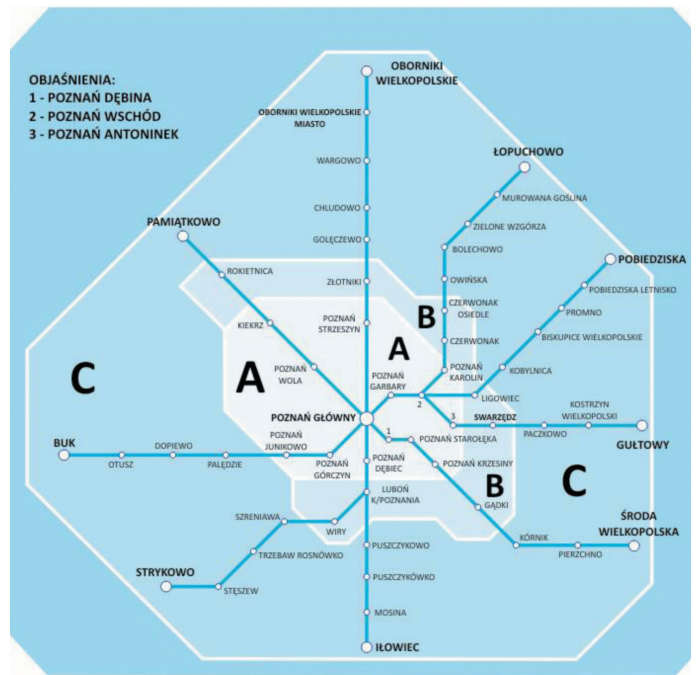
Rys. 4. Zmiana częstotliwości kursowania pociągów z Poznania w dzień powszedni w godz. 14–17 wg rozkładów jazdy 2014/15 i 2015/16

Źródło: opracowanie własne

spośród wszystkich szlaków prowadzących do stacji Poznań Główny) liczba par pociągów w tej relacji pozostała bez zmian. W przypadku wszystkich pozostałych linii kolejowych liczba połączeń zwiększyła się (dotyczy to także modernizowanej linii 272 oraz linii 351 i 354, które w najbliższych latach zostaną zmodernizowane).

Co ważne, zwiększenie liczby par pociągów regionalnych w rozkładzie 2015/2016 wpłynęło korzystnie na częstotliwość kursowania składów. Dzięki synchronizacji rozkładów jazdy na wybranych liniach nastąpiła wyraźna poprawa częstotliwości kursowania pociągów w godzinach szczytu porannego (5:00–9:00) i popołudniowego (14:00–17:00). Jak wskazano w tabeli 2, częstotliwość kursowania pociągów w rozkładzie jazdy 2015/2016 na części linii (3 w obu kierunkach, 272, 353 i 356) w godz. 14:00–17:00 w zasadzie nie odbiega już od częstotliwości 30-minutowej zakładanej w ramach systemu PKM.

W stosunku do rozkładu 2015/2016 największa poprawa częstotliwości kursowania w czasie szczytu popołudniowego nastąpiła na jednotorowej linii 356 w kierunku Wągrowca. Dzięki odpowiedniemu taktowaniu i synchronizacji przemieszczania się składów możliwe było niemalże dwukrotne zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów regionalnych. Znaczna poprawa częstotliwości kursowania w godzinach szczytu nastąpiła również na linii 354 w kierunku Rogoźna Wlkp., 357 do Grodziska Wlkp. i 3 w kierunku Nowego Tomyśla. Warto zatem podkreślić fakt, iż mimo, że sam system PKM jeszcze nie funkcjonuje, dzięki działaniom podejmowanym przez organizatora transportu kolejowego – Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego –



Rys. 5. Zasięg i strefy taryfowe „Bus–Tramwaj–Kolej – Jeden Bilet”

Źródło: Koleje Wielkopolskie, 2016

wyraźnie dostrzec można poprawę funkcjonowania transportu kolejowego w centralnej części regionu.

Obok prac związanych z poprawą oferty przewozowej dostrzec można także działania natury organizacyjnej, których celem jest integracja taryfowa transportu publicznego na analizowanym obszarze. Po trwających kilka miesięcy ustaleniach pomiędzy operatorami 9 grudnia 2012 roku Zarząd Transportu Miejskiego w Porozumieniu z podmiotami świadczącymi usługi przewozowe w transporcie kolejowym, tj. Przewozami Regionalnymi i Kolejami Wielkopolskimi, wprowadził zintegrowany bilet na kolej oraz komunikację miejską. Oferta o nazwie „Bus–Tramwaj–Kolej – Jeden bilet” obowiązuje w pociągach regionalnych w promieniu około 30 km od Poznania (rys. 5) oraz w tramwajach i autobusach komunikacji miejskiej organizowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu.

Obszar obowiązywania biletu został podzielony na 3 strefy taryfowe Przewozów Regionalnych i Kolei Wielkopolskich oznaczone literami A, B i C. Stacjami krańcowymi dla poszczególnych kierunków są: Oborniki Wlkp., Łopuchowo, Pobiedziska, Gułtowy, Środa Wlkp., Iłowiec, Strykowo, Buk i Pamiątkowo. Strefy te można łączyć ze strefami Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu: A, A+B lub A+B+C. Cena biletu zintegrowanego zależy od kombinacji stref taryfowych Przewozów Regionalnych i Kolei Wielkopolskich (strefy A–C) oraz ZTM w Poznaniu (strefy A, A+B, A+B+C). [12].

Powyższe działania związane z poprawą funkcjonowania transportu kolejowego oraz integracją taryfową stanowią załączek powstającego systemu PKM. Kolejnym krokiem powinno być zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów również w okresie pozaszczytowym oraz dalsza integracja biletowo-taryfowa, która m.in. umożliwi wykorzystanie Poznańskiej Elektronicznej Karty Aglomeracyjnej

(PEKA), co pozwoli na zwiększenie wykorzystania kolei jako środka transportu po obszarze miasta i jego strefy podmiejskiej.

Podsumowanie

Prowadzone dotychczas działania na rzecz budowy kolei metropolitalnej wskazują na kluczowe znaczenie planowanego systemu dla rozwoju i funkcjonowania miasta Poznania i jego strefy podmiejskiej. Z uwagi na intensywny rozwój demograficzny i przestrzenny aglomeracji prognozuje się dalszy wzrost codziennej mobilności, co z kolei będzie skutkowało zwiększeniem pracy przewozowej. Wydaje się, że powstanie systemu kolei metropolitalnej jest w obecnych warunkach finansowo-organizacyjno-prawnych jedynym sposobem na wyraźne usprawnienie funkcjonowania transportu w Poznaniu i w jego bezpośrednim otoczeniu, przy relatywnie najniższych nakładach kapitałowych [11].

Należy podkreślić determinację jednostek wszystkich szczebli samorządu terytorialnego w dążeniu do utworzenia systemu PKM. Kluczowe znaczenie w tej kwestii mają działania realizowane przez Stowarzyszenie Metropolia Poznań. Dzięki realizacji projektu „Masterplan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej” udało się już określić podstawowe parametry systemu oraz przygotować koncepcje jego funkcjonowania. Warto również docenić działania prowadzone przez Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego. Dzięki systematycznemu zwiększaniu liczby połączeń i pracy przewozowej na obszarze Poznania i w jego strefie podmiejskiej kolej stała się już dziś dla wielu mieszkańców konkurencyjnym środkiem transportu [12]. Systematyczne wzrosty liczby pasażerów w pociągach na poszczególnych szlakach potwierdzają słuszność prowadzonych działań. Dzięki uruchomieniu dużej liczby połączeń w godzinach szczytowych kolej na obszarze Poznania i okolic funkcjonuje już w oparciu o docelowe parametry zapisane w Zasadach Poznańskiej Kolei Metropolitalnej.

Duże znaczenie w kwestii poprawy konkurencyjności kolei jako środka transportu będzie miał sposób wydatkowania środków unijnych. Dzięki zrealizowanym w województwie wielkopolskim w latach 2007–2013 projektom modernizacji linii kolejowych oraz zakupowi taboru na potrzeby przewozów pasażerskich wyraźnie poprawiła się jakość świadczonych usług transportowych. Efekty, takie jak choćby skrócony czas dojazdu na skutek modernizacji linii kolejowych oraz wyższy komfort podróżowania za sprawą nowoczesnego taboru, są czynnikami, które wobec codziennych migracji wahańdłowych mieszkańców aglomeracji do pracy, szkoły lub w celu realizacji innych usług, stawiają transport szynowy na bardziej konkurencyjnej pozycji wobec innych form transportu [13]. Dzięki możliwości wydatkowania środków w ramach perspektywy budżetowej UE 2014–2020 istnieje duża szansa na realizację wielu inwestycji niezbędnych z punktu widzenia funkcjonowania kolei metropolitalnej. Dotyczy to zarówno projektów realizowanych w ramach ZIT dla MOF Poznania, jak i prac finansowanych ze środków pochodzących z Funduszu Spójności (w ramach POIiŚ i CEF).

Konkludując, należy podkreślić, że budowa systemu kolei metropolitalnej stanowiłaby jeden z czynników rozwoju miasta Poznania i jego strefy podmiejskiej. Powodzenie projektu uzależnione jest przede wszystkim od poprawy dostępności przestrzennej usług transportowych ofertowanych przez kolej oraz zaproponowanej oferty przewozowej. Jedynie sprawnie działający, konkurencyjny czasowo system kolei metropolitalnej może przyczynić się do zmian negatywnych trendów transportowych, które zachodzą na obszarze wielkich miast [2]. Dotychczasowe działania prowadzone przez wszystkie zainteresowane jednostki samorządu terytorialnego pozwalają przypuszczać, że omawiany system kolei metropolitalnej w aglomeracji poznańskiej powinien powstać w ciągu najbliższych kilku lat.

Literatura

1. Bul R., Rychlewski J., *Kolej aglomeracyjna jako podstawowy element systemu transportu publicznego w aglomeracji poznańskiej*, w: *Transport publiczny w aglomeracji poznańskiej – propozycje usprawnień*, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, (red.) Szymczak M., Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, 2012.
2. Bul R., *Poznańska Kolej Metropolitalna jako odpowiedź na zmiany przestrzenne i demograficzne zachodzące na obszarze Poznania i jego strefy podmiejskiej*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2016, nr 9.
3. *Strategia Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej – Metropolia Poznań 2020*, Kaczmarek T. (red.), Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Poznań 2010.
4. Bul R., Kaczmarek T., *Diagnoza społecznego zapotrzebowania na usługi transportowe Poznańskiej Kolei Metropolitalnej*, ekspertyza na zlecenie Stowarzyszenia Metropolia Poznań, Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Poznań 2012
5. Strona internetowa projektu „Masterplan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej”, <http://www.kolej.metropoliapoznan.pl>
6. *Koncepcja zintegrowanego transportu publicznego w oparciu o linie Poznańskiego Węzła Kolejowego z wydzieleniem kolejowego ruchu metropolitalnego*, WYG Consulting Sp. z o.o., Warszawa 2014.
7. *Koncepcja budowy funkcjonalnych węzłów przesiadkowych PKM w kierunku zwiększenia ich dostępności oraz oferowania usług komplementarnych do komunikacji publicznej*, Blue Ocean Business Consulting, Warszawa 2015.
8. Rychlewski J., Plucińska E., *Analizy infrastruktury technicznej oraz ruchu kolejowego pod kątem uruchomienia wstępnego etapu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej*, Poznań, 2015.
9. *Strategia ZIT dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania*, Stowarzyszenie Metropolia Poznań, Poznań 2015.
10. *Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny 2014–2020*, Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, Poznań 2015.
11. Bul R., Kaczmarek T., *Spoleczne uwarunkowania rozwoju kolei metropolitalnej w aglomeracji poznańskiej*, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej nr 25, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2014.
12. Strona internetowa Kolei Wielkopolskich, <http://koleje-wielkopolskie.com.pl/bus-tramwaj-kolej-jeden-bilet>.
13. Bul R., Resiński T., *Wpływ funduszy europejskich na funkcjonowanie i rozwój kolei regionalnych w centralnej części województwa wielkopolskiego w latach 2006–2014*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2014, nr 6.