

Zastępca Prezydenta
Miasta Poznania

Znak sprawy: Or-II.0003.1.262.2015
Lotus: 290615 - 1095

Pan
Michał Boruczkowski
Radny Miasta Poznania

Poznań, 29 czerwca 2015 r.

Szanowny Panie Radny,

w związku z przekazaną pismem z dnia 10 czerwca 2015 r. interpelacją Pana Radnego w sprawie kursów szynobusa dla Podolan i Strzeszyna, uprzejmie informuję, co następuje:

1. Na jakim obecnie etapie jest tworzenie kolei metropolitalnej? Jakie czynności zostały już przeprowadzone, a jakie są planowane?

Podmiotem publicznym, który prowadzi działania na rzecz stworzenia Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM) jest Stowarzyszenie Metropolia Poznań (strona internetowa: www.metropolia.poznan.pl).

Z informacji dostępnych dla Miasta Poznania (również jako członka Stowarzyszenia), temat kolei metropolitalnej dla obszaru poznańskiego jest realizowany w ramach projektu pn. Master Plan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, finansowanego z funduszy EOG. W ramach prowadzonych prac został opracowany dokument pn. „Koncepcja zintegrowanego transportu publicznego w oparciu o linie Poznańskiego Węzła Kolejowego”.

Założenia przyjęte w koncepcji wykonanej przez Konsorcjum firm WYG Konsulting Sp. z o. o. i WYG International Sp. z o. o. przyjmują, że:

- PKM miałyby objąć obszar o dostępności komunikacyjnej do Poznania z odległości 50 km i częstotliwością co 60 min,
- PKM w roku 2025 miałyby docierać do następujących miejscowości: Wągrowiec, Gniezno, Września, Jarocin, Kościan, Grodzisk, Opalenica, Szamotuły, Rogoźno,
- PKM miałyby przejąć pociągi regionalne kursujące dotychczas do tych samych miejscowości, byłyby one dodatkowe względem pociągów regionalnych kursujących do dalszych miejscowości.

Koncepcja nie uwzględnia jednak faktu, iż w latach 2015-2020 będą wyłączone z ruchu metropolitalnego, z powodu modernizacji, linie do Obornik i do Szamotuł. Zapisy Koncepcji powodują również duże konsekwencje finansowe dla interesariuszy PKM (i jednocześnie członków Stowarzyszenia Metropolia Poznań), ponieważ wymagają tylko do obsługi połączeń metropolitalnych 23 jednostek taboru w roku 2015 i 32 jednostki w 2025 (problemem jest wskazanie źródła finansowania zakupu brakującego taboru – Województwo Wielkopolskie we wrześniu 2014 roku dysponowało 56 pojazdami łącznie: spalinowymi i elektrycznymi dla obsługi wszystkich organizowanych połączeń) oraz większych kosztów funkcjonowania kolei na terenie metropolii, co przekracza możliwości Województwa Wielkopolskiego i przywołuje temat partycypacji w kosztach PKM poszczególnych gmin (członków Stowarzyszenia i Partnerów w projekcie Master Plan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej).

W trakcie opracowania jest „Koncepcja budowy funkcjonalnych węzłów przesiadkowych PKM w kierunku zwiększenia ich dostępności oraz oferowania usług komplementarnych do komunikacji publicznej” oraz przygotowywane jest ogłoszenie zamówienia na „Opracowanie projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wraz z koncepcjami modernizacji układów drogowych na wskazanych przez gminy obszarach wokół stacji i przystanków PKM z zadaniem utworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych z parkingami oraz funkcją usługowo-handlową”.

2. Kiedy planuje się uruchomienie kolei metropolitalnej, w tym na nitce kolejowej biegnącej od centrum Poznania do Złotnik?

Wydział Transportu i Zieleni UM nie posiada informacji o terminie rzeczywistego uruchomienia kolei metropolitalnej. Założenia powstania systemu kolei metropolitalnej w systemie zintegrowanego transportu publicznego znajdują się w Etapie V PLANU OPERACYJNEGO WDROŻENIA OPRACOWANEJ KONCEPCJI ZINTEGROWANEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO W OPARCIU O LINIE KOLEJOWE PWK:

http://www.aglomeracja.poznan.pl/aglomeracja/public/aglomeracja/pages.html?id=24896&instance=1144&parent=0&lang=pl - 5etap_V_koncepcja_ztp).

3. Czy w ramach tworzenia kolei metropolitalnej planuje się postawienie przystanku kolejowego na wysokości ul. Owidiusza? Czy planuje się inną lub dodatkową lokalizację przystanków kolejowych na tej linii?

Przystanek kolejowy na wysokości ul. Owidiusza w Poznaniu jest uwzględniony w obowiązującym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania pod nazwą Podolany, obok innych tj. Druskienicka, Strzeszyn czy Suchy Las. Funkcjonowanie poszczególnych przystanków w układzie kolei metropolitalnej będzie uzależnione od wykazanej efektywności danej lokalizacji, w kontekście spodziewanych potoków pasażerskich oraz rozmieszczenia pozostałych przystanków na danej trasie, co biorąc pod uwagę zatrzymanie pociągu wpływa na średnią prędkość i czas podróży na pewnym odcinku np. Poznań - Oborniki. Przywołany przystanek znajduje się jako wskazany do uruchomienia, przy założeniu dużej częstotliwości transportu kolejowego, w PLANIE ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA POZNANIA NA LATA 2014 – 2025. Dokumenty stworzone na potrzeby projektu Master Plan dla PKM wymieniają natomiast jedynie przystanek Poznań Strzeszyn jako węzeł zintegrowany w ramach systemu transportu zbiorowego (5etap_V_koncepcja_ztp).

4. Czy istniałaby możliwość wybudowania podziemnego przejazdu samochodowo-pieszego pod torami kolejowymi leżącymi pomiędzy Podolanami a Strzeszynem, np. w połączeniu z budową przystanku kolejowego lub jego modernizacją?

Budową nowej infrastruktury kolejowej i zarządzaniem istniejącym majątkiem kolejowym na terenie Miasta Poznania zajmuje się PKP PLK S. A. i do tego podmiotu należy inicjatywa planowania inwestycji w tym zakresie.

Niezależnie od powyższego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Podolany Zachód A, wzdłuż projektowanej drogi zbiorczej (na wysokości ul. Biskupińskiej), nad linią kolejową Poznań Piła, przewidziano wiadukt.

Realizacja takiego przedsięwzięcia wymagałaby jednak znacznych nakładów finansowych, które musiałyby zostać zbilansowane w budżecie Miasta.

Z wyrazami szacunku

ZASTĘPCA PREZYDENTA
MIASTA POZNANIA

Maciej Wudarski