Uchwała Nr 1574 / 2016

Zarządu Województwa Wielkopolskiego

z dnia 4 lutego 2016 r.

w sprawie: przyjęcia projektu „Planu transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku".

Na podstawie art. 41 ust. 2 pkt. 4 Ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (t. j. Dz. U. z 2015 r., poz. 1392 ze zm.) Zarząd Województwa Wielkopolskiego uchwala, co następuje:

§ 1

Przyjmuje się projekt „Planu Transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku" , stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2

Projekt podlegał będzie konsultacjom społecznym oraz ocenie oddziaływania na środowisko (zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.).

§ 3

Wykonanie uchwały powierza się Dyrektorowi Departamentu Infrastruktury i Dyrektorowi Departamentu Polityki Regionalnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego.

§ 4

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

z up. Marszałka Województwa
Wojciech Jankowiak
Wicemarszałek

Uzasadnienie

Do uchwały Nr 1574 / 2016

Zarządu Województwa Wielkopolskiego

z dnia 4 lutego 2016 r.

W celu umożliwienia wydatkowania funduszy unijnych w obszarze transportu niezbędne jest opracowanie Planu transportowego dla województwa wielkopolskiego, będącego elementem szerszego systemu programowania, przygotowywanego na różnych poziomach: wspólnotowym, krajowym i regionalnym. Plan ten określa zasady, które obiektywizują i wspomagają proces decyzyjny w zakresie wskazywania potrzeb inwestycji transportowych w województwie wielkopolskim.

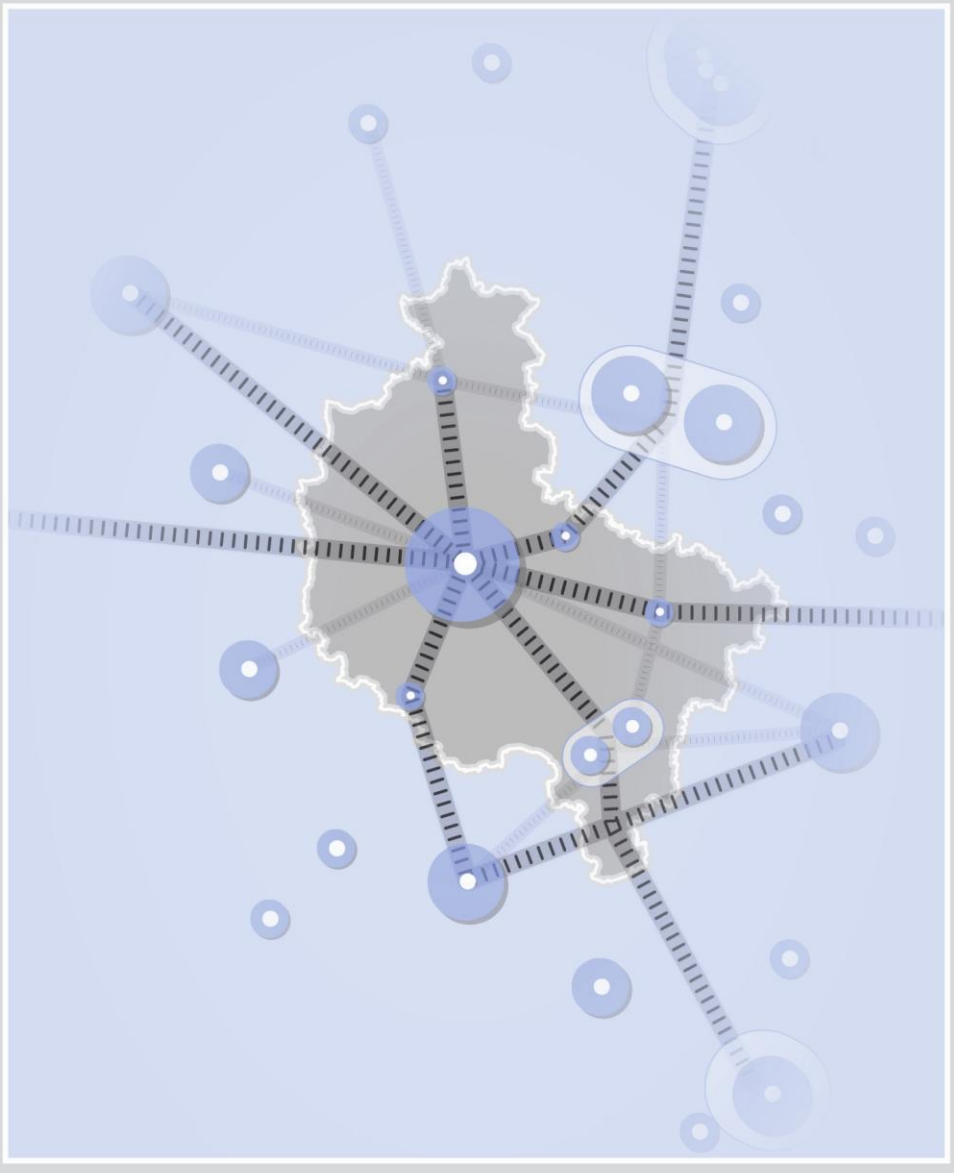
Plan transportowy dla województwa wielkopolskiego jest dokumentem implementacyjnym Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014 – 2020 w ramach Celu Tematycznego 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej. Plan określa cele, priorytety i działania w obszarze transportu drogowego i kolejowego do realizacji w perspektywie 2014 – 2020 przy wykorzystaniu Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Uwzględnia również założenia Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla województwa wielkopolskiego.

Wobec powyższego podjęcie przedmiotowej uchwały jest w pełni uzasadnione.

Wojciech Jankowiak
Wicemarszałek

PLAN TRANSPORTOWY

DLA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO W PERSPEKTYWIE 2020 ROKU



Zarząd Województwa Wielkopolskiego
Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2014 - 2020
Poznań 2015

Spis treści

I. Wprowadzenie ... 7
II. Diagnoza ... 10
1. Tło społeczno–gospodarcze ... 10
1.1. Podstawowe informacje o regionie 10
1.2. Kapitały ludzki i społeczny 11
1.2.1. Demografia ... 11
1.2.2. Rynek pracy ... 13
1.2.3. Infrastruktura społeczna ... 15
1.3. Gospodarka 18
2. System transportowy ... 21
2.1. Infrastruktura transportowa w układzie międzynarodowym 21
2.2. Zachowania transportowe mieszkańców 26
2.3. Przestrzenna dostępność transportowa (wskaźnik WMDT II) 29
2.4. Transport drogowy 30
2.4.1. Sieć drogowa w regionie ... 30
2.4.2. Dostępność czasowa ... 38
2.4.3. Natężenie ruchu ... 40
2.4.4. Bezpieczeństwo ruchu drogowego ... 43
2.4.5. Wpływ transportu drogowego na środowisko ... 45
2.5. Transport kolejowy 46
2.5.1. Sieć kolejowa ... 46
2.5.2. Stan techniczny i standard sieci ... 51
2.5.3. Kolej Dużych Prędkości ... 54
2.5.4. Wpływ transportu kolejowego na środowisko ... 56
2.6. Publiczny transport zbiorowy 56
2.6.1. Transport kolejowy (przewozy regionalne) ... 56
2.6.2. Transport autobusowy ... 58
2.6.3. Ocena dostępności transportu publicznego ... 61
2.7. Transport lotniczy 62
2.8. Przewozy ładunków, główne kierunki wymiany towarowej i działalność logistyczna 64
III. Logika interwencji planu transportowego ... 68
1. Uwarunkowania programowe ... 68
1.1. Dokumenty regionalne 68
1.1.1. Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do 2020 roku. Wielkopolska 2020 ... 68
1.1.2. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego ... 71
1.1.3. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego ... 72
1.2. Dokumenty krajowe 74
1.2.1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju ... 74
1.2.2. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) ... 75
1.2.3. Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 r.) ... 76
1.2.4. Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku ... 77

1.2.5. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 78
1.3. Założenia ogólne wsparcia inwestycji transportowych w latach 2014–2020 78
2. Wizja systemu transportowego 82
2.1. Przestrzenny model systemu transportowego 2020+ 83
2.1.1. Docelowe rangi połączeń 86
2.1.2. Docelowe typy wewnętrznych powiązań komunikacyjnych 87
3. Cele, priorytety, kierunki interwencji 91
4. Główne kierunki inwestowania 92
5. Efekty realizacji Planu 93
5.1. Strategiczne rezultaty 93
5.2. Skutki realizacji projektów – produkty 95
6. Zasady wyboru projektów: 96
6.1. Zasady wyboru projektów drogowych 96
6.1.1. Drogi wojewódzkie 96
6.1.2. Drogi na obszarach ZIT 104
6.1.3. Drogi lokalne 105
6.2. Zasady wyboru projektów kolejowych 111
6.2.1. Modernizacja regionalnego układu kolejowego 111
6.2.2. Tabor kolejowy dla przewozów regionalnych 114
6.2.3. Infrastruktura obsługi i serwisowania taboru 118
6.2.4. Dworce 120
IV. Projekty przewidywane do realizacji w ramach Planu transportowego 123
1. Lista projektów drogowych 123
2. Lista projektów kolejowych 127
V. Wdrażanie Planu transportowego 128
1. Warunkowość ex–ante w sektorze transportu 128
2. Zapewnienie zdolności instytucjonalnej do przygotowania i realizacji projektów 131
2.1. System instytucjonalny w zakresie realizacji projektów drogowych 132
2.2. Instytucjonalny system realizacji projektów kolejowych 133
2.3. Zidentyfikowane problemy wraz z działaniami zaradczymi 134
3. Ramy finansowe Planu transportowego 136
4. System monitorowania i oceny oraz aktualizacji realizacji Planu transportowego 137
5. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko Planu transportowego 139
6. Konsultacje społeczne 139

Wykaz skrótów

AKW	Symbol standardu modernizacyjnego elektrycznych zespołów trakcyjnych w województwie wielkopolskim (litera „W" w skrócie
BRD	Bezpieczeństwo ruchu drogowego
CT 7.	Cel Tematyczny 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej
DB Netz	Zarządca infrastruktury kolejowej w ramach Grupy Deutsche Bahn
DI	Dokument Implementacyjny do SRT przyjęty przez Radę Ministrów 24 września 2014 roku
EN 57, EN 76 Elf, WE Elf	Kody serii oraz typu elektrycznych zespołów trakcyjnych
EFS	Europejski Fundusz Społeczny
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
ERTMS/GSM–R	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) (ang. European Rail Traffic Management System)/ GSM–R – system łączności
EZT	elektryczny zespół trakcyjny
GPR 2010	Generalny Pomiar Ruchu 2010
ITS	Inteligentne Systemy Transportowe
IZ WRPO 2014+	Instytucja Zarządzająca WRPO 2014+
KT	Kontrakt Terytorialny dla Województwa Wielkopolskiego
NPW ERTMS	Narodowy Plan Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym
OSI	Obszar Strategicznej Interwencji
OSI subregionalny	Obszar Strategicznej Interwencji „Ośrodki subregionalne i ich obszary funkcjonalne"
P1, P2, P3, P4, P5	Poziomy utrzymania pojazdu kolejowego: 1 – przegląd kontrolny 2 – przegląd okresowy 3 – przegląd poszerzony 4 – naprawa rewizyjna 5 – naprawa główna
PKP PLK	Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna
PKP Cargo	Grupa Polskie Koleje Państwowe Cargo Spółka Akcyjna
PI	Priorytet Inwestycyjny
PO IiŚ 2007–2013	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013
PT Plan Transportowy	Plan transportowy dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku
PUT	Punkt Utrzymania Taboru
PZPWW	Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego
Rozporządzenie ogólne	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006
Rozporządzenie EFS	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1304/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Społecznego i uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1081/2006
Rozporządzenie EFRR	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia" oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006

SA 108, SA 132, SA 134, SA 139 LINK	Kody serii spalinowych zespołów trakcyjnych
SDR	Średnioroczne dobowe natężenie ruchu
SOSN	System Oceny Stanu Nawierzchni
SRWW	Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do 2020 roku. Wielkopolska 2020
SRT	Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)
Strategia Europa 2020	Europa 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu
SWW	Samorząd Województwa Wielkopolskiego
SZOOP WRPO 2014+	Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych WRPO 2014+
TEN–T	Transeuropejska sieć transportowa
UP	Programowanie perspektywy finansowej 2014–2020 – Umowa Partnerstwa
WDDT II	Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej
WKDT II	Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej
WMDT II	Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej
WRPO 2007–2013	Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2007–2013
WRPO 2014+	Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2014–2020
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

I. Wprowadzenie

W województwie wielkopolskim w ostatniej dekadzie dokonano znacznych inwestycji w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej. Możliwe było to w szczególności dzięki środkom unijnym, a także środkom jednostek samorządu terytorialnego oraz budżetu państwa. Nadal jednak występują w tym zakresie znaczne potrzeby inwestycyjne, dlatego istnieje konieczność kontynuacji wsparcia tego obszaru w perspektywie finansowej 2014–2020.

W celu umożliwienia wydatkowania funduszy unijnych w obszarze transportu niezbędne jest opracowanie Planu transportowego dla województwa wielkopolskiego, będącego elementem szerszego systemu programowania, przygotowywanego na różnych poziomach: wspólnotowym, krajowym i regionalnym. Plan ten określa zasady, które obiektywizują i wspomagają proces decyzyjny w zakresie wskazywania potrzeb inwestycji transportowych w Wielkopolsce.

Na poziomie wspólnotowym głównym dokumentem określającym wizję rozwoju Wspólnoty w podstawowych wymiarach: społecznym, gospodarczym i przestrzennym jest Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu Europa 2020 (dalej: Strategia Europa 2020). Strategia ta zobowiązuje Polskę do realizacji celów określonych na poziomie UE, w tym celów w zakresie transportu (m.in. stworzenie inteligentnej, zmodernizowanej i w pełni wzajemnie połączonej infrastruktury transportowej, zapewnienie skoordynowanej realizacji projektów infrastrukturalnych w ramach transeuropejskiej sieci transportowej, dalej: TEN–T, koncentrację na transporcie w miastach, które są źródłem zagęszczenia ruchu i emisji).

Cele Strategii Europa 2020 przełożone zostały na cele krajowe w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności, Strategii Rozwoju Kraju 2020 oraz sektorowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (dalej: SRT).

Cele ww. dokumentów strategicznych były jedną z podstaw określenia bardziej szczegółowych celów strategicznych i operacyjnych w zaktualizowanej w 2012 roku Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2020 roku. Wielkopolska 2020 (dalej SRWW).

Plan transportowy dla województwa wielkopolskiego jest dokumentem implementacyjnym Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014–2020 (dalej WRPO 2014+) w ramach Celu Tematycznego 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej (dalej: CT 7.). Plan określa cele, priorytety i działania w obszarze transportu drogowego i kolejowego do realizacji w perspektywie 2014–2020 przy wykorzystaniu Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (dalej: EFRR). Uwzględnia także założenia Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego.

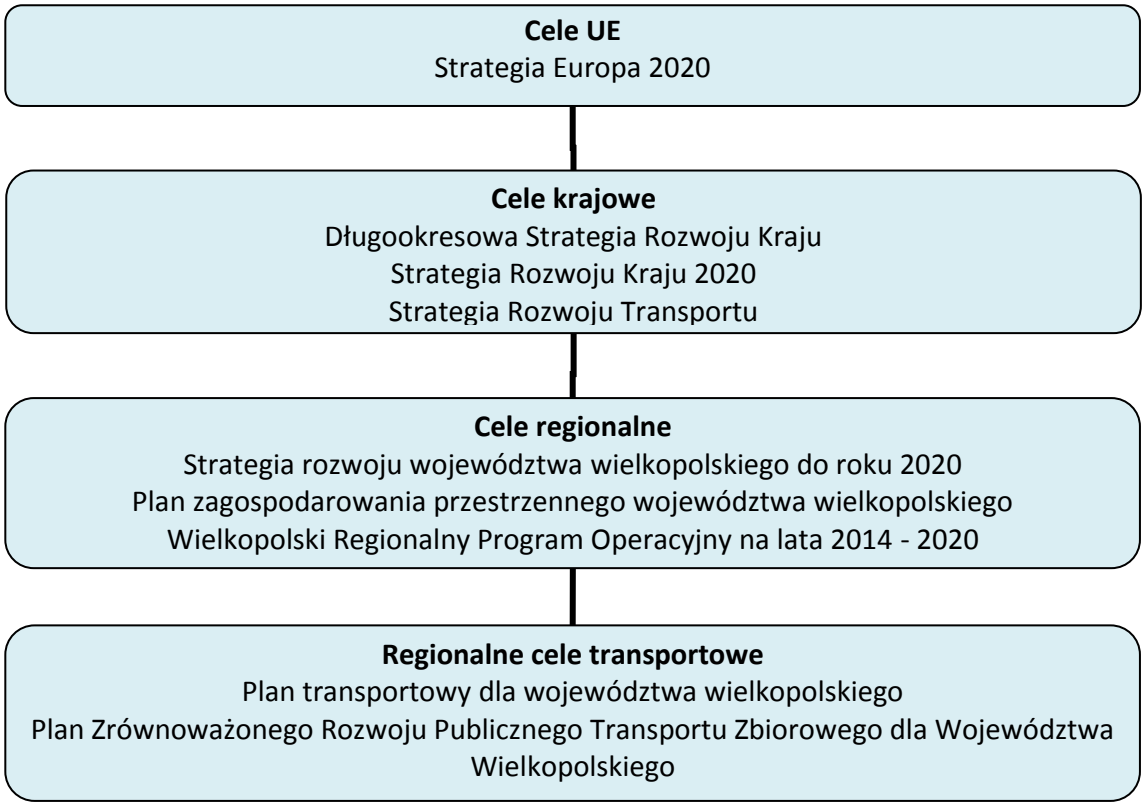
W oparciu o ustalone cele, priorytety i kierunki interwencji opracowano zasady wyboru projektów, które posłużyły do:

- sporządzenia realistycznej listy inwestycji na drogach wojewódzkich zarządzanych przez Samorząd Województwa Wielkopolskiego (dalej: SWW) oraz przez miasta na prawach powiatu, spośród których część może w trybie konkursowym uzyskać dofinansowanie w ramach WRPO 2014+,
- określenia listy inwestycji w zakresie transportu kolejowego,
- wytypowania projektów do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (dalej: ZIT).

Ustalone zostały również główne zasady wyboru projektów w obszarze transportu drogowego dla dróg lokalnych (powiatowych i gminnych), a także dla infrastruktury dworcowej.

Na podstawie przygotowanego zestawienia inwestycji drogowych na drogach wojewódzkich zarządzanych przez SWW oraz miasta na prawach powiatu, na obszarze których przewidziano wsparcie w ramach mandatów terytorialnych OSI ośrodków subregionalnych i ich obszarów funkcjonalnych ogłaszane będą konkursy. Natomiast na podstawie przygotowanego zestawienia inwestycji w obszarze transportu kolejowego ustalone zostaną ostatecznie projekty pozakonkursowe, które będą wpisane do wykazu projektów zidentyfikowanych, stanowiącego załącznik do Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych WRPO 2014+ (dalej: SZOOP WRPO 2014+).

Powiązanie regionalnych celów transportowych z celami wspólnotowymi, krajowymi i regionalnymi określonymi w dokumentach strategicznych obrazuje poniższy schemat:



Należy pamiętać, że inwestycje w obszarze transportu planowane do wsparcia w ramach WRPO 2014+ nie będą jedynymi w regionie inwestycjami w tym obszarze. Wsparcie ze środków funduszy UE uzyskają także inwestycje na drogach krajowych, w tym ze środków Funduszu Spójności i środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020 (dalej: PO IiŚ 2007–2013) oraz środków instrumentu „Łącząc Europę". Dokumentami określającymi inwestycje mające uzyskać wsparcie z poziomu krajowego są Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.) oraz Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku. Są to dokumenty sektorowe wdrażające ustalenia zawarte w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (dalej DI). Na Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.) oraz Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku powinny mieć przełożenie zapisy wynegocjowanego ze stroną rządową Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Wielkopolskiego (dalej KT), w którym ujęto cele rozwojowe i deklaracje stron w zakresie poprawy dostępności i spójności komunikacyjnej regionu oraz określono przedsięwzięcia priorytetowe (także w zakresie inwestycji w infrastrukturę transportową).

Ponadto realizowane będą inwestycje ze środków własnych jednostek samorządu terytorialnego oraz budżetu państwa, w tym w ramach programu dotyczącego rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej czy rezerwy celowej.

Kontynuacja realizacji działań w obszarze transportu współfinansowanych z funduszy unijnych pozwoli na realizację celów SRT, SRWW, PZPWW oraz WRPO 2014+ zmierzających do poprawy dostępności i spójności komunikacyjnej, przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu, efektywności sektora transportowego oraz minimalizacji negatywnego oddziaływania na środowisko.

II. Diagnoza

1. Tło społeczno–gospodarcze

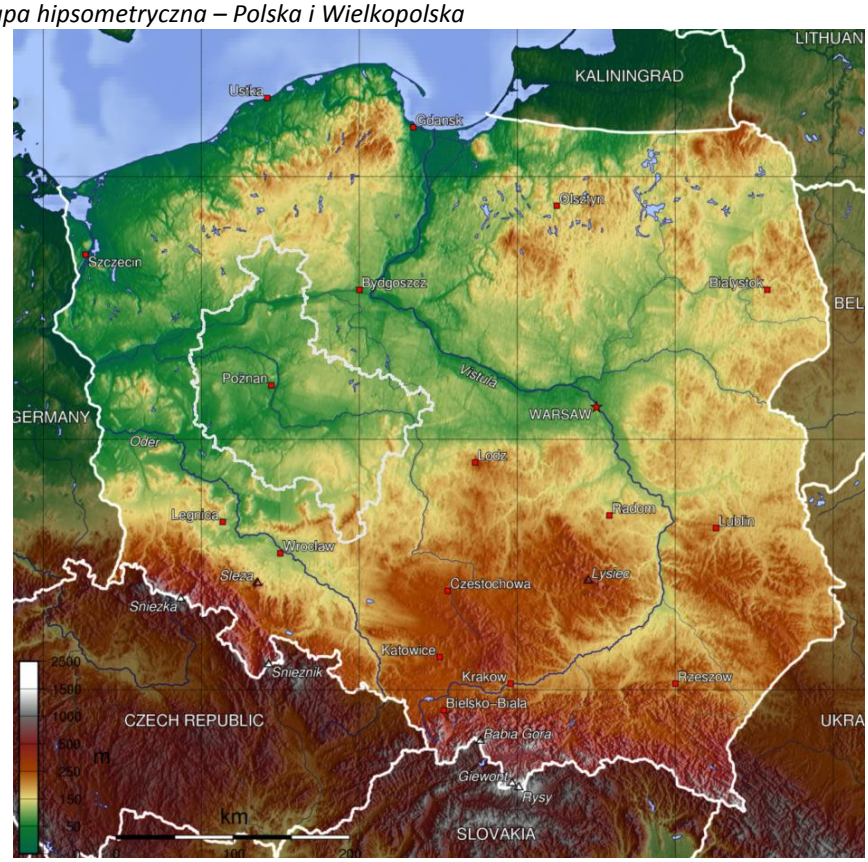
1.1. Podstawowe informacje o regionie

Wielkopolska to drugie co do wielkości (29,8 tys. km^2) i trzecie pod względem liczby mieszkańców (3 467,0 tys. osób na koniec 2013 roku) województwo w Polsce, usytuowane w jej centralno–zachodniej części, na obszarze Pojezierza Pomorskiego, Pojezierza Wielkopolskiego i Niziny Wielkopolskiej.

Region położony jest w większości na terenie nizinnym z nielicznymi wzgórzami (głównie w części południowej) licznymi skupiskami jezior (w części północnej i środkowej) i kompleksami leśnymi (głównie w części północnej). Znaczną powierzchnię województwa zajmują użytki rolne – 65,0% oraz grunty leśne, tereny zadrzewione i zakrzewione – 26,7%. Grunty zabudowane i zurbanizowane stanowią 5,2% powierzchni.

Kluczowym czynnikiem wpływającym na kształt systemu transportowego regionu i będącym dużym wyzwaniem rozwojowym jest jego rozciągłość komunikacyjna, w kierunku południkowym wynosząca prawie 400 km.

Ryc. 1. *Mapa hipsometryczna – Polska i Wielkopolska*



Źródło: opracowanie własne na podstawie http://pl.wikipedia.org/

Administracyjnie Wielkopolska sąsiaduje z województwami: zachodniopomorskim i pomorskim (od północy), kujawsko–pomorskim i łódzkim (od wschodu), opolskim i dolnośląskim (od południa) oraz lubuskim (od zachodu). W jej skład wchodzi 226 gmin

skupionych w 35 powiatach (4 z nich to miasta na prawach powiatu: Kalisz, Konin, Leszno i Poznań).

Wielkopolska jest regionem o stosunkowo niskiej gęstości zaludnienia. W 2013 roku na 1 km^2 powierzchni ogólnej województwa przypadało 116 osób (w Polsce 123 osoby). Ponad połowa ludności w 2013 roku, tj. 55,2% mieszkała w 109 miastach. Do największych miast w regionie zalicza się Poznań (548,0 tys. mieszkańców), będący stolicą województwa, a także Kalisz (104,0 tys. mieszkańców), Konin (77,2 tys.), Piła (74,6 tys.), Ostrów Wlkp. (72,9 tys.), Gniezno (70,3 tys.) i Leszno (64,6 tys.). Województwo wyróżnia także przewaga miast małych, skupiających mniej niż 10 tys. mieszkańców.

Wśród podstawowych, korzystnych czynników rozwoju Wielkopolski wymienić można dogodne położenie komunikacyjne, w tym obecność rozwiniętych szlaków tranzytowych na linii wschód–zachód (droga E30, linia kolejowa E20) i międzynarodowego Portu Lotniczego Poznań–Ławica, rozwiniętą infrastrukturę społeczną i kapitału ludzkiego, bogactwo zasobów naturalnych, wysoki poziom przedsiębiorczości, rosnącą rolę turystyki biznesowej, czy wysokie kwalifikacje zasobów pracy przy jednoczesnym relatywnie niskim jej koszcie. Potencjał rozwojowy województwa w znacznej mierze wynika także ze zróżnicowania przyrodniczego z takimi walorami, jak różnorodny krajobraz, mnogość kompleksów leśnych, obszarów sieci Natura 2000 oraz bogactwo dziedzictwa kulturowego. Czynniki te tworzą warunki zarówno dla rozwoju turystyki, jak i dla innych dziedzin gospodarki, umożliwiając uruchomienie lokalnych potencjałów tkwiących w różnych częściach województwa. Pomimo dogodnego położenia względem układów komunikacyjnych o znaczeniach międzynarodowym i krajowym niezwykle istotne jest rozwijanie silnych wewnątrzregionalnych powiązań komunikacyjnych, co z jednej strony przyczyni się do zwiększenia spójności regionu, a z drugiej pozwoli uniknąć zjawiska „tunelowego" skutkującego między innymi drenażem potencjału ekonomicznego czy ludnościowego.

1.2. Kapitały ludzki i społeczny

1.2.1. Demografia

Sieć osadnicza, potencjał ludnościowy oraz gospodarka stanowią główne czynniki kształtujące system transportowy Wielkopolski, zarówno obecny, jak i przyszły. Sytuacja demograficzna opisana poniżej ma wpływ na system transportowy w regionie, zarówno na jego parametry, kształt, jak i na perspektywiczne potrzeby.

W województwie wielkopolskim w latach 2004–2013 odnotowuje się stały przyrost liczby ludności (w 2013 roku wzrost o 3% w porównaniu z rokiem 2004). Największy przyrost liczby mieszkańców wystąpił w powiatach: poznańskim (o 25,4%) leszczyńskim (o 9,0%), obornickim (o 6,2%) i konińskim (o 4,6%). Główną przyczyną pozytywnych tendencji demograficznych na tych obszarach jest stale utrzymujące się dodatnie saldo migracji (związane z suburbanizacją) oraz dodatni przyrost naturalny.

Spadek liczby mieszkańców na przestrzeni ostatnich 9 lat cechował z kolei powiaty usytuowane w północnej oraz w zachodniej części Wielkopolski. W największym stopniu ubytek liczby mieszkańców widoczny był w największych miastach województwa: w Poznaniu (o 4,0%), Kaliszu (o 4,4%) oraz w Koninie (o 5,0%).

Ludność województwa w przestrzeni rozmieszczona jest nierównomiernie. W regionie istnieją obszary o dużej koncentracji ludności, do których należą miasta na prawach powiatu oraz powiaty poznański, ostrowski i jarociński. Natomiast najsłabiej zaludnione obszary to powiaty położone w północnej części Wielkopolski.

W województwie występuje duża dysproporcja pod względem liczby ludności między największymi miastami a pozostałymi obszarami. Niemal 35% ludności województwa zamieszkuje cztery największe powiaty (miasto Poznań – 548 028 osób w 2013 roku, powiat poznański – 352 395 osób, ostrowski – 161 216 osób oraz gnieźnieński – 144 955 osób). Z tego 26,0% ludności skoncentrowane jest w rejonie Poznania, gdzie 15,8% ludności zamieszkuje miasto Poznań, a 10,2% powiat poznański.

Na przestrzeni ostatnich lat wpływ na zmiany liczby ludności miały również migracje wewnętrzne (wewnątrz– i międzyregionalne) i zagraniczne. Od 2009 roku w całym województwie systematycznie pogłębia się ujemne saldo migracji zagranicznej na pobyt stały. W 2012 roku wyniosło ono –1 479 osób. Wielkopolska jest jednym z pięciu województw w kraju, w których utrzymuje się dodatnie saldo migracji.

Zjawiskiem charakterystycznym dla Wielkopolski jest suburbanizacja – w jej wyniku stale wzrasta liczba mieszkańców obszarów wiejskich oraz mniejszych miast zlokalizowanych w pobliżu największych ośrodków miejskich. Wskutek tego obniżeniu ulega wartość wskaźnika urbanizacji. Mieszkańcy miast w 2013 stanowili 55,2% ogółu ludności Wielkopolski. Rosła z kolei liczba mieszkańców terenów wiejskich osiągając w 2013 roku, 1 553,1 tys. osób. Na obszarach wiejskich notuje się dodatnie saldo migracji stałej gminnej i międzypowiatowej.

Migracje wewnętrzne w województwie prawdopodobnie byłyby mniejsze, gdyby rynki pracy i usług były lepiej dostępne pod względem komunikacyjnym[1].

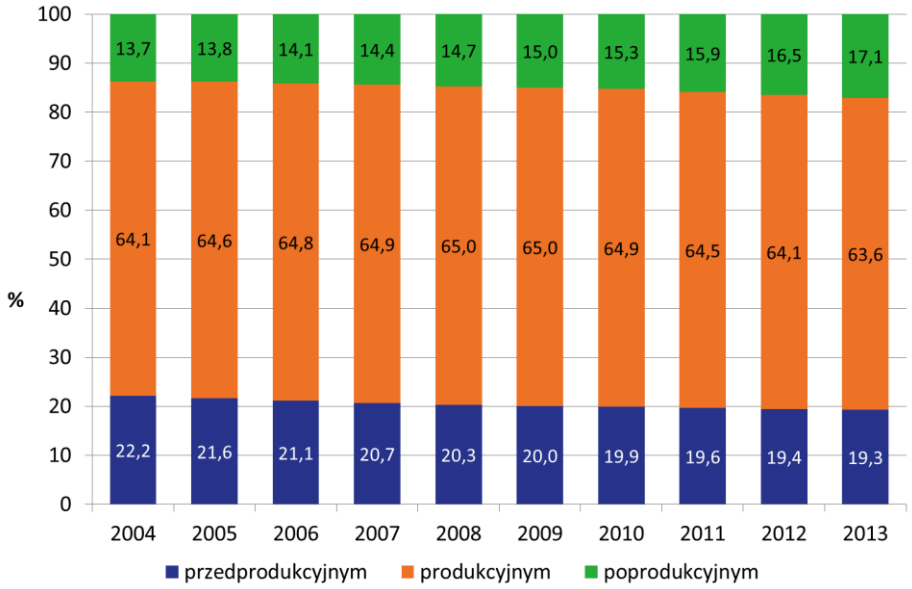
W województwie wielkopolskim notowany jest obecnie dodatni przyrost naturalny (0,9‰ w 2004 roku; 1,2‰ w 2013 roku). Omawiany wskaźnik dla kraju przyjmował w poszczególnych latach zdecydowanie niższe wartości niż w Wielkopolsce (–0,2‰ w 2004 roku, –0,5‰ w 2013 roku).

W latach 2004–2013 w Wielkopolsce zaobserwowano istotne zmiany struktury ludności według grup ekonomicznych, szczególnie w odniesieniu do rynku pracy. Systematycznie zmniejszała się liczba dzieci i młodzieży przy dużym wzroście liczby osób w wieku starszym. Z kolei ludność w wieku produkcyjnym charakteryzowała się strukturą najbardziej stabilną.

W 2013 roku struktura ludności według ekonomicznych grup wieku rozkładała się następująco: osoby w wieku przedprodukcyjnym stanowiły 19,3% ogólnej liczby ludności województwa, w wieku produkcyjnym 63,6%, natomiast w wieku poprodukcyjnym 17,1%. Z kolei wskaźnik obciążenia demograficznego, czyli obciążenie osób w wieku produkcyjnym osobami w wieku nieprodukcyjnym dla Wielkopolski wyniósł 57,1% i od kilku lat rośnie.

[1] Praca mieszkańców terenów wiejskich (i nie tylko) poza własną gminą, powiatem lub nawet województwem wiąże się z dojazdami do pracy, najczęściej własnym samochodem, lub innymi środkami komunikacji, w tym wypadku mogą pojawić się bariery mobilności przestrzennej związane ze stanem infrastruktury komunikacyjnej (stanem dróg, linii kolejowych, dostępnością połączeń, kosztami transportu, itp.) – „*Rynek pracy na obszarach wiejskich w Wielkopolsce. Determinanty, możliwości i ograniczenia rozwoju*" Wielkopolskie Obserwatorium Rynku Pracy II; Poznań, wrzesień 2014r.

Ryc. 2. *Struktura ludności województwa wielkopolskiego według ekonomicznych grup wieku w latach 2004–2013*



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Prognoza ludności na lata 2014–2050 zakłada wzrost liczby mieszkańców regionu, jednak tylko do 2023 roku. Obok ujemnego przyrostu naturalnego prognozuje się także zmniejszanie się liczby kobiet w wieku rozrodczym. Stałą tendencją ma być wzrost liczby ludności obszarów wiejskich kosztem miast, a także ubytek ludności w wieku przedprodukcyjnym (0–17 lat) oraz produkcyjnym (od 18 lat do wieku emerytalnego).

1.2.2. Rynek pracy

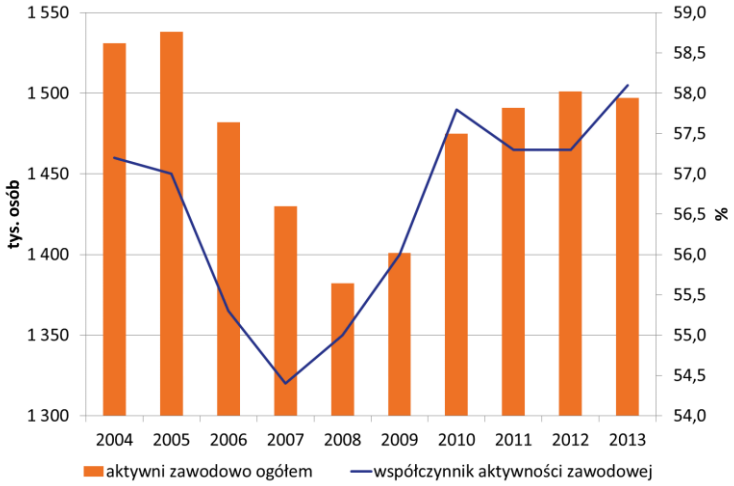
W Wielkopolsce wzrasta poziom zatrudnienia, a poziom bezrobocia rejestrowanego cechuje się tendencją malejącą. Notuje się także spadek obciążenia osób pracujących ludnością niepracującą.

Województwo wielkopolskie na tle kraju dysponuje znacznymi zasobami pracy, skupiając 9,8% ogółu pracujących w Polsce (1 358 tys. osób pracujących w 2013 roku). Ponad połowa pracujących związana była z usługami – 53,0%, 31,3% z przemysłem i budownictwem, natomiast 15,7% z rolnictwem, leśnictwem, łowiectwem i rybactwem. W ostatnich latach zauważalny jest wzrost liczby pracujących w usługach kosztem przemysłu i budownictwa, co jest zgodne z tendencją ogólnopolską.

Aktywność zawodowa osób w wieku produkcyjnym, zamieszkałych w Wielkopolsce, wynosi 74,6% i z roku na rok rośnie. Wskaźnik ten jest wyraźnie wyższy w przypadku mężczyzn (80,5%), niż kobiet (68,0%).

Wielkość wskaźnika zatrudnienia (relacja liczby pracujących do ludności w wieku 15 lat i więcej) w województwie wielkopolskim w 2013 roku kształtowała się średnio na poziomie 58,1% (55,9% w kraju). Znacznie wyższa aktywność zawodowa występowała wśród mężczyzn (68,1%) niż kobiet (48,2%).

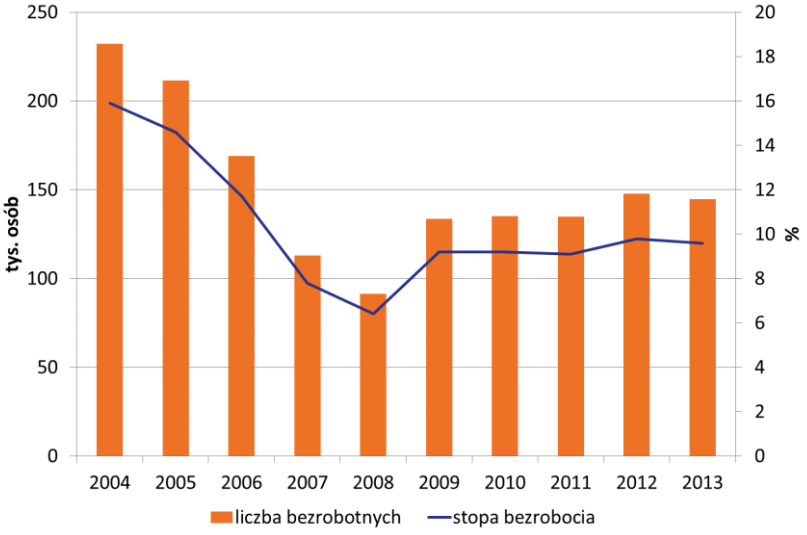
Ryc. 3. *Aktywność ekonomiczna mieszkańców województwa wielkopolskiego w latach 2004–2013*



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Na koniec 2013 roku stopa bezrobocia rejestrowanego w Wielkopolsce wyniosła 9,6% i była najniższa w kraju. Region jest jednak pod tym względem bardzo zróżnicowany: w podregionie poznańskim i w Poznaniu wskaźnik ten osiągnął niski poziom (w samym Poznaniu w 2013 roku wyniósł 4,2%), natomiast w niektórych powiatach północnej i wschodniej części województwa jego wartość przekraczała 20%. Negatywnym zjawiskiem jest obserwowany wzrost liczby osób długotrwale bezrobotnych (43 tys. osób w 2013 roku, tj. 37%).

Ryc. 4. *Liczba zarejestrowanych bezrobotnych i stopa bezrobocia w województwie wielkopolskim w latach 2004–2013*



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Aktywność zawodowa, zatrudnialność oraz odpowiednie wykorzystanie zasobów pracy ograniczone są m.in. niewystarczającą mobilnością mieszkańców, która z kolei może zależeć od warunków przemieszczania się w przestrzeni województwa. Podstawową barierą w tym zakresie jest niewystarczająca jakość infrastruktury transportowej. Problemem jest także to, iż zróżnicowanie przestrzenne rynku pracy nie zawsze pokrywa się z rozmieszczeniem ludności zamieszkującej poszczególne obszary, co generuje dojazdy do pracy.

1.2.3. Infrastruktura społeczna

Rynek edukacyjny, usługi, szczególnie o charakterze społecznym czy kulturalnym, a przede wszystkim rozmieszczenie infrastruktury i usług, to dziedziny silnie uzależnione od ich dostępności komunikacyjnej. Dziedziny te nie tylko zaspokajają potrzeby mieszkańców, ale są także bazą dla rozwoju gospodarki.

Mieszkalnictwo

Jednym z czynników ograniczających mobilność zasobów pracy, generującym potrzeby transportowe, jest niewystarczająca infrastruktura mieszkaniowa.

W latach 2004–2013 w Wielkopolsce nastąpił większy przyrost zasobów mieszkaniowych na obszarach wiejskich (o 12,6%) niż w miastach (o 8,7%), związany głównie z inwestycjami ludności utrzymującej się ze źródeł pozarolniczych w tym szczególności na obszarach o intensywnej suburbanizacji.

Na obszarze województwa wielkopolskiego w 2013 roku znajdowało się 1 149,5 tys. mieszkań (8,3% krajowych zasobów mieszkaniowych), co uplasowało Wielkopolskę na 3. miejscu w kraju. Odnosząc jednak wielkość zasobów mieszkaniowych do liczby ludności, pozycja województwa wielkopolskiego od 2004 do 2013 roku spadła z 3. na 15. miejsce w kraju. Jednocześnie liczba mieszkań przypadających na 1 000 ludności w tym samym okresie wzrosła o 24,6%, co świadczy o nieznacznej poprawie dostępności infrastruktury mieszkaniowej w regionie. Dostępność ta wynika nie tylko z liczby mieszkań, ale także z małej elastyczności rynku w tym zakresie. Zdecydowanie najwięcej mieszkań oddano do eksploatacji w powiecie poznańskim, tj. 10,3 mieszkania na 1 000 ludności, natomiast najmniej w mieście Konin, gdzie liczba ta wynosiła 1,2 mieszkania na 1 000 ludności. W okresie 2004–2013 przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania w województwie wielkopolskim wzrosła o 4,2 m^2 i w 2013 roku wynosiła 80,4 m^2. Ponadto zauważalne są pozytywne zmiany w wyposażeniu lokali mieszkalnych w podstawowe instalacje, co świadczy o generalnym polepszeniu się warunków mieszkaniowych w regionie.

Edukacja

Kluczowym elementem infrastruktury społecznej, generującym potrzeby transportowe, jest także infrastruktura edukacyjna, szczególnie na poziomach ponadgimnazjalnym i wyższym.

W Wielkopolsce wychowanie przedszkolne w 2013 roku prowadziły 1 892 placówki. W roku szkolnym 2013/2014 tym wychowaniem objętych było 132,2 tys. dzieci (w tym 129,3 tys. dzieci w wieku 3–6 lat). Zdecydowanie więcej dzieci uczęszcza do przedszkoli zlokalizowanych w miastach.

W 2013 roku na obszarze województwa wielkopolskiego działalność prowadziło 1 213 szkół podstawowych. Rozmieszczenie placówek edukacyjnych, z powodów demograficznych i migracyjnych, na tym poziomie nie nadąża za zmieniającymi się potrzebami.

Szczególnie zależna od systemu transportowego jest edukacja na poziomie ponadgimnazjalnym, która, będąc w gestii samorządu powiatowego, skoncentrowana jest głównie w miastach powiatowych. W Wielkopolsce zlokalizowanych jest blisko 1 000 szkół ponadgimnazjalnych o różnych typach kształcenia. Większość z nich stanową licea ogólnokształcące – 46%, natomiast 28% to technika, a 17% to zasadnicze szkoły zawodowe. Lokalizacja szkół ponadgimnazjalnych w województwie wskazuje na ogólnie dobrą dostępność przestrzenną tego typu placówek, jednak nie zawsze w przypadku kształcenia zawodowego. Wynika to m.in. z tego, że uczniowie decydują się na uczęszczanie do placówek położonych w większej odległości od miejsca zamieszkania m.in. ze względu na kierunki kształcenia czy jakość nauczania. Najwięcej uczniów wśród szkół ponadgimnazjalnych dla młodzieży kształciło się w 2013 roku w liceach ogólnokształcących (39,1% ogółu uczniów). Z kolei w technikach 39,1%, a w zasadniczych szkołach zawodowych 19,1%.

Region cechuje duży potencjał akademicki, który opiera się na wysoko wykwalifikowanej kadrze naukowo–badawczej oraz lokalizacji dużej liczby szkół wyższych (i ich filii) o różnym profilu kształcenia, oferujących wiele kierunków nauki (głównie w Poznaniu). W 2013 roku w województwie wielkopolskim funkcjonowało 39 uczelni wyższych (26 zlokalizowanych w Poznaniu), spośród których 13 szkół to uczelnie państwowe. Część uczelni poznańskich prowadzi nauczanie w oddziałach zamiejscowych lub filiach m.in. w ośrodku regionalnym i miastach subregionalnych, a także w miastach powiatowych, w Wągrowcu czy Nowym Tomyślu. W 2013 roku na uczelniach wyższych w województwie wielkopolskim kształciło się 143,3 tys. studentów. W związku z tym, że zdecydowana większość studentów uczęszcza na studia w Poznaniu, problemem w przypadku tego poziomu kształcenia jest dostępność transportowa do głównego ośrodka akademickiego regionu.

Opieka zdrowotna i społeczna

Jedną z podstawowych usług administracji publicznej świadczonych wobec obywateli jest opieka zdrowotna. Z jednej strony istotna jest dostępność transportowa mieszkańców regionu do miejsc świadczenia usług zdrowotnych, z drugiej dobrej jakości infrastruktura transportowa, w szczególności drogowa, ma wpływ na dotarcie zespołów ratownictwa medycznego w odpowiednim czasie do miejsca zdarzenia oraz szybszy transport pacjentów między poszczególnymi jednostkami służby zdrowia.

Wielkopolskie szpitale (64 ogólne i 3 psychiatryczne), położone w większości w miastach powiatowych, w 2013 roku dysponowały liczbą 14 659 łóżek. Na 1 łóżko w szpitalach w Wielkopolsce w 2013 roku przypadało 237 osób, co plasowało województwo dopiero na 15. miejscu w kraju, znacznie poniżej średniej dla Polski (205 os./1 łóżko). Bardzo niekorzystnym zjawiskiem jest systematyczny wzrost tego wskaźnika, oznaczający pogorszenie dostępu mieszkańców do opieki zdrowotnej.

Choć w skali kraju wzrasta ogólna liczba lekarzy, wciąż mała jest liczba pracowników służby zdrowia przypadających na 100 tys. ludności, która w 2011 roku w Wielkopolsce wyniosła 144 (kraj – 219). Na 1 pracownika służby zdrowia w Polsce przypadało średnio 458 potencjalnych pacjentów, natomiast w Wielkopolsce analogiczny wskaźnik był niezmiennie na najniższym poziomie w kraju – 695 osób.

Opiekę społeczną świadczyło w 2013 roku 137 placówek, w tym 68 domów pomocy społecznej posiadających ogółem 8 874 miejsca. Pozytywną tendencją jest zmniejszający się udział osób pobierających świadczenia społeczne w gospodarstwach domowych (0,81 osoby w 2013 roku wobec 0,79 osoby w kraju). Systematycznemu zmniejszeniu ulega również liczba osób korzystających ze świadczeń pomocy społecznej na 10 tys. ludności (461 w 2013 roku), która jest niższa od średniej krajowej (516 osób).

Dziedzictwo kulturowe i kultura

Wielkopolska posiada bogate dziedzictwo kulturowe. Jest najstarszą z dawnych dzielnic Polski, gdzie swój zalążek miała polska państwowość. W przestrzeni całego regionu zachowała się historyczna, gęsta i równomierna sieć osadnicza. Obok licznych zabytków, obiektów i znanych szlaków kulturowych ważnym elementem dziedzictwa kulturowego regionu jest charakterystyczny krajobraz przestrzeni otwartych, równinnych, powiązanych najczęściej z tradycyjną, wysoką kulturą rolną. Elementami charakterystycznymi obszarów wiejskich w Wielkopolsce są pałace i dwory, historyczne układy przestrzenne wsi (ulicówki, owalnice, wielodrożnice, rzędówki bagienne) z tradycyjną zabudową i obiektami sakralnymi. Wielkopolska jest także mozaiką różnych grup etnograficznych, które zachowały w mniejszym lub większym stopniu poczucie własnej odrębności. Dziedzictwo to jest i perspektywicznie powinno być ważnym potencjałem turystycznym. W związku z tym niezwykle istotne jest zapewnienie dobrej dostępności komunikacyjnej do zasobów kulturowych województwa.

Zarówno pod względem liczby, jak i jakości zachowanych pojedynczych obiektów architektury, zespołów budowlanych, układów urbanistycznych i ruralistycznych, stanowisk archeologicznych oraz parków i cmentarzy obszar Wielkopolski wyróżnia się na tle kraju. Krajowa ewidencja zabytków obejmowała w 2014 roku 76 997 zabytków nieruchomych oraz 69 171 zabytków archeologicznych z terenu województwa wielkopolskiego. Najcenniejsze obiekty i obszary środowiska kulturowego objęte zostały różnymi formami ochrony. W rejestrze zabytków Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w 2014 roku ujęto 7 077 zabytków nieruchomych. Dla 1 obszaru, wyróżniającego się bogactwem różnych form krajobrazu i dziedzictwa kulturowego powołano park kulturowy. Dla 7 obiektów o szczególnych wartościach i znaczeniu dla dziedzictwa kulturowego kraju ustanowiono ochronę prawną w formie pomników historii.

W 2013 roku w regionie funkcjonowało 88 muzeów. Liczba zwiedzających na 10 tys. ludności wyniosła 3 034 i była zdecydowanie niższa niż średnio w kraju (7 543). Wskaźnik liczby ludności na 1 miejsce w kinach stałych dla Wielkopolski jest zmienny, w 2013 roku wyniósł 130,1 (w Polsce 141,6).

W wyniku zmian liczby ludności zwiększa się liczba osób przypadających na 1 placówkę biblioteczną (4 218 w 2013 roku, 4 103 w kraju), co jednak nie ma odzwierciedlenia w liczbie czytelników na 1 000 ludności, która systematycznie maleje (155 w 2013 roku, 167 w kraju). Od kilku lat wzrasta natomiast liczba klubów, świetlic oraz domów i ośrodków kultury oraz liczba organizowanych przez te instytucje imprez. W przypadku imprez masowych w Wielkopolsce ich liczba oscyluje wokół 400 – 500 w ciągu roku, przy liczbie uczestników rzędu 2 mln osób.

1.3. Gospodarka

Wielkopolska zaliczana jest do grona najprężniej rozwijających się gospodarczo województw w Polsce. Zarówno pod względem wielkości produktu krajowego na mieszkańca oraz wytworzonej wartości dodanej, jak i dynamiki ich wzrostu, znajduje się w ścisłej czołówce województw, osiągając wyższe wskaźniki ekonomiczne w porównaniu do średnich wartości dla kraju.

Gospodarka regionu wyróżnia się relatywnie wysokim poziomem rozwoju, konkurencyjnością w skali kraju, otwartością na rynki międzynarodowe i zdywersyfikowaną strukturą. Charakteryzuje ją przede wszystkim silnie rozwinięty i gałęziowo zróżnicowany przemysł, wysoce efektywne i wydajne wysokotowarowe rolnictwo oraz dynamicznie rozwijający się sektor usługowy, w tym usługi finansowe i doradcze.

W ujęciu przestrzennym gospodarkę województwa cechuje występowanie znacznych dysproporcji rozwojowych. Zdecydowanym biegunem wzrostu jest centralna część województwa, będąca lokomotywą napędzającą rozwój gospodarczy, koncentrująca wokół siebie znaczną część aktywności gospodarczej regionu, dominująca przede wszystkim w sferach: produkcyjnej, usługowej, instytucji otoczenia biznesu, nauki i kultury, decydująca o pozycji konkurencyjnej całej Wielkopolski.

Pozostałe części regionu cechuje, szczególnie północną część Wielkopolski, zdecydowanie niższy poziom rozwoju, czego odzwierciedleniem są niższe wartości poszczególnych wskaźników makroekonomicznych na poziomie podregionów.

Działalność gospodarcza poza stolicą województwa skoncentrowana jest przede wszystkim w ośrodkach subregionalnych, skupiających podmioty bazujące w szczególności na zasobach wykwalifikowanych kadr.

Poszczególne części regionu wyróżnia pewna specyfika, stanowiąca podstawę budowania ich indywidualnych potencjałów. Wielkopolskę południową i południowo–wschodnią, z takimi ośrodkami przemysłowymi, jak Kalisz i Ostrów Wlkp. (tworzących Aglomerację Kalisko–Ostrowską), wyróżnia rozwój przemysłów spożywczego, włókienniczego i odzieżowego oraz elektromaszynowego. Część południowo–zachodnią, z ośrodkiem w Lesznie, cechuje z kolei rozwój przetwórstwa rolno–spożywczego opartego na wysokiej produktywności i wydajności rodzimego rolnictwa. Część wschodnia, z ośrodkiem gospodarczym w Koninie, to przede wszystkim przemysł paliwowo–energetyczny na bazie węgla brunatnego. Z kolei Wielkopolska północna, z relatywnie silnym ośrodkiem gospodarczym w Pile, wyróżnia się walorami krajobrazowymi i przyrodniczymi, będącymi podstawą rozwoju turystyki aktywnej.

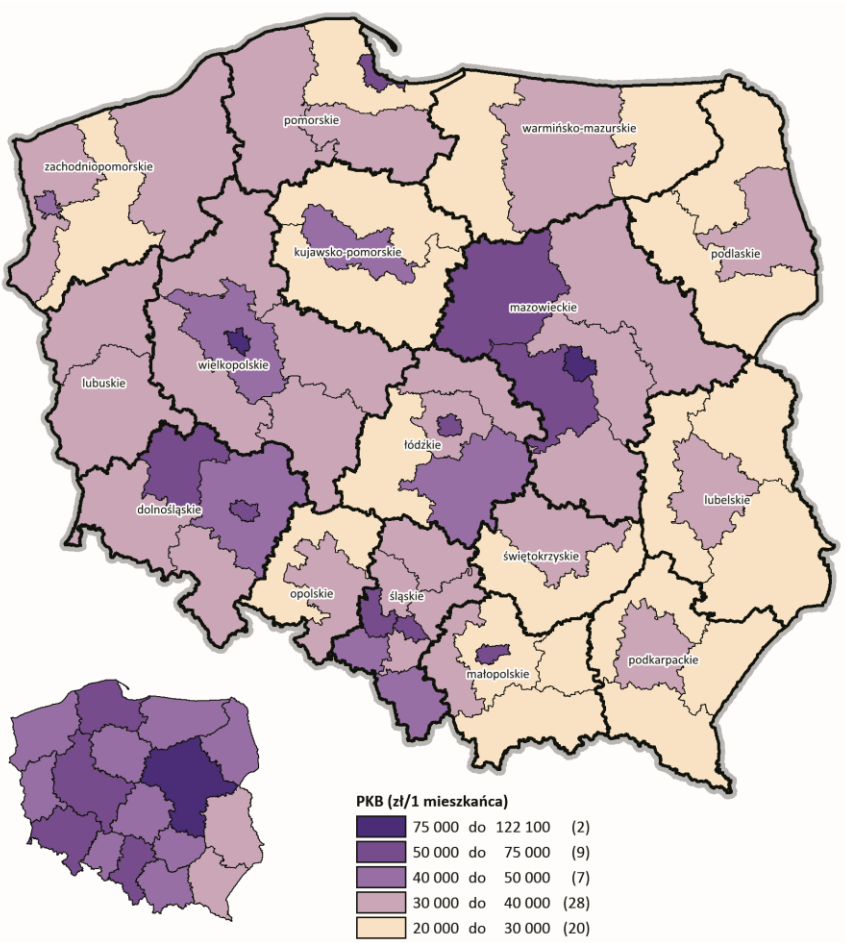
Dyfuzja czynników rozwojowych ze stolicy regionu i kilku największych ośrodków (Gniezna, Konina, Kalisza z Ostrowem Wielkopolskim, Leszna i Piły) nie będzie możliwa bez silnych powiązań komunikacyjnych z otoczeniem, bez których trudno rozwijać choćby sieci kooperacji, czy regionalny i lokalne rynki pracy.

O atrakcyjności inwestycyjnej regionu świadczy także istniejąca oferta terenów inwestycyjnych. Część tych terenów znajduje się na obszarze podstref Specjalnych Stref Ekonomicznych, w ramach których przedsiębiorcy mają możliwość skorzystania z preferencyjnych warunków dla lokalizacji działalności gospodarczej (m.in. ulga w podatku dochodowym).

Coraz większa koncentracja przedsiębiorstw na tych terenach wpływa na zwiększone potrzeby zapewnienia kompleksowej sieci infrastruktury komunikacyjnej, zarówno drogowej, jak i kolejowej. Na obszarze regionu znajdują się także inne niż wspomniane wyżej obszary inwestycyjne, poza podstrefami SSE, a także potencjalne obszary inwestycyjne, które po zainwestowaniu odpowiednich nakładów na infrastrukturę techniczną stanowić mogą dodatkowy atut wpływający na wysoką atrakcyjność Wielkopolski dla inwestorów.

Potencjał gospodarki Wielkopolski podkreślają wybrane wskaźniki makroekonomiczne. Podstawowym wskaźnikiem świadczącym o jej kondycji jest wartość produktu krajowego brutto per capita w cenach bieżących. W 2012 roku region z wartością 44 567 zł[2] zajmował pod tym względem 3. lokatę w kraju (za województwami: mazowieckim i dolnośląskim). Wartość ta stanowiła 106,4% średniej wartości dla Polski oraz około 70% średniej unijnej.

Ryc. 5. *Produkt krajowy brutto w przeliczeniu na 1 mieszkańca w 2012 roku w Polsce według podregionów i województw*



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

[2] Zgodnie z Bankiem Danych Lokalnych GUS, wyliczone w oparciu o zasady „Europejskiego Systemu Rachunków (ESA 2010)" wprowadzonego Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 549/2013 z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie europejskiego systemu rachunków narodowych i regionalnych w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 174 z 26.06.2013 r.)

W 2013 roku na Wielkopolskę przypadało około 9,8% podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w całym kraju w rejestrze REGON (tj. 397,9 tys. jednostek, z czego około 190 tys.[3], tj. niecałe 50%, stanowiły tzw. przedsiębiorstwa aktywne). Sytuowało to region na 3. miejscu w Polsce.

Z kolei wartość nakładów inwestycyjnych w gospodarce narodowej (w cenach bieżących) w 2013 roku w województwie wielkopolskim wyniosła 18 874,4 mln zł, co stanowiło 8,2% wartości krajowej i uplasowało województwo wielkopolskie na 4. miejscu wśród województw. W odniesieniu do 2008 roku nakłady zmniejszyły się o 6,3% (w Polsce o 6,4%). W przeliczeniu na 1 mieszkańca Wielkopolski wartość nakładów inwestycyjnych w gospodarce narodowej w 2013 roku wynosiła 5 450 zł, tj. o 8,2% mniej niż w 2008 roku.

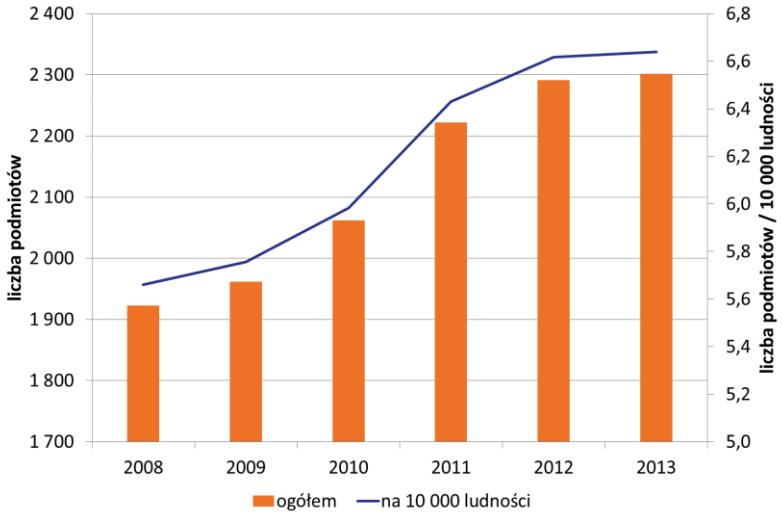
W 2013 roku największy odsetek środków inwestycyjnych przypadł na usługi – 50,1%, w tym w szczególności na transport i gospodarkę magazynową – 15,4%, na obsługę rynku nieruchomości – 15,1% oraz na handel i naprawę pojazdów samochodowych 9,4%. Znaczną część nakładów inwestycyjnych w przedsiębiorstwach ponoszono w przemyśle – 35,4%, na budownictwo – 2,4% oraz na rolnictwo, leśnictwo i łowiectwo – 4,5%.

W 2013 roku w stosunku do 2009 roku w Wielkopolsce, podobnie jak w Polsce, obserwowano wzrost nakładów inwestycyjnych w przemyśle, przy równoczesnym spadku nakładów inwestycyjnych w budownictwie. Wzrost nakładów inwestycyjnych nastąpił także w takich dziedzinach, jak: transport i gospodarka magazynowa (co tłumaczyć można m.in. bardzo korzystnym położeniem regionu w sieci głównych dróg w kraju i wzrostem atrakcyjności inwestycyjnej), działalność profesjonalna, naukowa i techniczna oraz administracja publiczna i obrona narodowa.

Wysoki poziom nakładów inwestycyjnych w przedsiębiorstwach w Wielkopolsce jest m.in. efektem inwestycji zagranicznych, które są jednym z najważniejszych czynników rozwoju regionu, w kontekście wzrostu innowacyjności i modernizacji regionalnej gospodarki, a także tworzenia nowych oraz rozwoju istniejących miejsc pracy. Istotną barierą dla bezpośrednich inwestycji zagranicznych jest niewystarczająca przepustowość systemu transportowego, w tym „wąskie gardła", niepełna sieć dróg i linii kolejowych o wysokich parametrach eksploatacyjnych umożliwiających dystrybucję produktów.

[3]Nieć N., Orłowska J., Wasilewska M. *Profile regionalne sektora małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce*. Materiał opracowany w ramach Raportu o stanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce w latach 2012-2013. Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości. Warszawa. 2014.

Ryc. 6. *Podmioty z kapitałem zagranicznym w województwie wielkopolskim w latach 2008–2013*



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS oraz opracowania – Działalność gospodarcza podmiotów z kapitałem zagranicznym w 2013 r. GUS. Warszawa. 2014 r.

2. System transportowy

2.1. Infrastruktura transportowa w układzie międzynarodowym

Województwo wielkopolskie wyróżnia się szczególnie wysokim potencjałem lokalizacyjnym i stosunkowo dobrze rozwiniętą infrastrukturą transportową. Wysoką rentę lokalizacyjną region zawdzięcza między innymi swemu położeniu w układzie najważniejszych europejskich korytarzy transportowych stymulujących rozwój regionalnych powiązań transportowych. Przez województwo przebiegają autostrada A2 Świecko – Warszawa oraz linia kolejowa nr 3 (E20) Kunowice – Warszawa, stanowiące odcinki europejskich sieci transportowych łączących ważne ośrodki metropolitalne kontynentu: Paryż, Berlin i Moskwę.

Zgodnie z ustaleniami Paneuropejskich Konferencji Transportu (Kreta 1994 r., Helsinki 1997 r.) przez obszar Wielkopolski przebiegają dwa z dziesięciu transeuropejskich korytarzy transportowych:

- Korytarz nr II: Berlin – Poznań – Warszawa – Mińsk – Moskwa – Niżnij Nowgorod, w tym linia kolejowa E20 (nr 3) o docelowej maksymalnej prędkości 160 km/h i nacisku 225 kN/oś oraz autostrada A2,
- Korytarz nr VIa: Grudziądz – Świecie – Gniezno – Poznań, będący odgałęzieniem korytarza nr VI Gdańsk – Katowice – Żylina, w tym droga krajowa nr 5 na odcinku Bydgoszcz – Gniezno – Poznań (docelowo o parametrach drogi ekspresowej) oraz linia kolejowa nr 353 Poznań Wschód – Inowrocław – Skandawa.

Sieć TEN–T

Przez Polskę, a jednocześnie Wielkopolskę, przebiegają dwa z dziewięciu korytarzy TEN–T (Trans European Network–Transport):

- Korytarz Morze Północne – Bałtyk, który łączy porty wschodniego wybrzeża Morza Bałtyckiego z portami Morza Północnego poprzez Finlandię, Estonię Litwę, Łotwę, Polskę, Niemcy, Holandię i Belgię.

- Korytarz Bałtyk–Adriatyk, który łączy Bałtyk z Adriatykiem poprzez uprzemysłowione obszary m.in. Górny Śląsk, Wiedeń, Bratysławę, północno–wschodnie Włochy.

Transeuropejska sieć transportowa obejmuje różne rodzaje transportu, w tym na terenie Wielkopolski: drogi, linie kolejowe, śródlądowe drogi wodne, terminal lotniczy. Głównym celem wpierania tej sieci jest rozwój wspólnego rynku Unii Europejskiej na rzecz interoperacyjności systemu transportowego, czyli jego spójności z innymi rodzajami transportu, ochrony środowiska i wzrostu standardów bezpieczeństwa, jako warunku inteligentnego, zrównoważonego i sprzyjającego włączeniu społecznemu wzrostu gospodarczego.

Sieć TEN–T składa się obecnie z dwóch poziomów:

- sieci kompleksowej – multimodalnej sieci transportowej o stosunkowo dużej gęstości, która zapewnia dostępność wszystkich regionów europejskich (w tym regionów peryferyjnych). Łączna długość sieci kompleksowej wynosi: 138 072 km linii kolejowych, 136 706 km dróg, 23 506 km śródlądowych dróg wodnych. Do sieci kompleksowej na terenie Wielkopolski zalicza się (z wyłączeniem odcinków sieci bazowej):
  - drogę nr 11 (docelowo S11) Kołobrzeg – Koszalin – Piła – Poznań – Ostrów Wlkp. –Tarnowskie Góry – A1,
  - drogę nr 5 (docelowo S5) A1 (Grudziądz) – Bydgoszcz – Poznań – Leszno – A8 (Wrocław),
  - drogę nr 10 (docelowo S10) A6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz – Toruń – S7 (Płońsk),
  - linie kolejową nr 353 Poznań Wschód – Inowrocław – Skandawa,
  - linię kolejową nr 131 Chorzów Batory – Tczew (jako ciąg pasażerski);
- sieci bazowej – będącej kluczową częścią sieci kompleksowej, obejmującej połączenia o znaczeniu strategicznym dla największych europejskich i światowych przepływów transportowych. Łączna długość sieci bazowej/szkieletowej wynosi: 68 915 km linii kolejowych, 59 630 km dróg, 23 506 km śródlądowych dróg wodnych. Do sieci bazowej na terenie Wielkopolski zalicza się:
  - drogę A2 (Berlin) granica państwa – Świecko – Poznań – Łódź – Warszawa – Biała Podlaska – granica państwa (Mińsk),
  - drogę nr S8 Wrocław – Kępno – Sieradz – A1 – Warszawa – Choroszcz (S19),
  - linię kolejową nr 3 Warszawa Zachodnia – Poznań – Kunowice,
  - linię kolejową nr 271 Wrocław Główny – Poznań Główny,
  - linię kolejową nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny,
  - linię kolejową nr 131 Chorzów Batory – Tczew (jako ciąg towarowy),
  - planowaną linię kolei dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław (tzw. „Y") wraz z połączeniem w kierunku Berlina,
  - węzeł miejski Poznań,
  - Port Lotniczy Poznań–Ławica.

Rozszerzenie sieci TEN–T na terenie Wielkopolski daje szansę pozyskania znacznych środków na jakościową i ilościową poprawę stanu i funkcjonalności całego systemu komunikacyjnego regionu. Sieć ta jest ważna dla regionu, bowiem spaja system regionalny z układem zewnętrznym.

Europejskie ciągi komunikacyjne wynikające z umów międzynarodowych

W europejskiej sieci komunikacyjnej wyróżnia się dodatkowo połączenia oznakowane jednolitą numeracją, zachowaną przy przekraczaniu granic państw, w tym drogi kołowe, linie kolejowe, pokrywające się z przebiegiem ww. korytarzy transportowych i sieci TEN–T.

Umowa europejska o głównych drogach ruchu międzynarodowego (AGR), sporządzona w Genewie dnia 15 listopada 1975 roku (Dz. U. z 1985 roku Nr 10 poz. 35) określa na terenie Wielkopolski:

- drogę nr E30 będącą drogą główną w kategorii A, obejmującą autostradę A2,
- drogę nr E261 zaliczoną do kategorii B – odgałęzień, odnóg i łączników, obejmującą drogę krajową nr 5.

Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC), sporządzona w Genewie dnia 31 maja 1985 roku określa na terenie Wielkopolski:

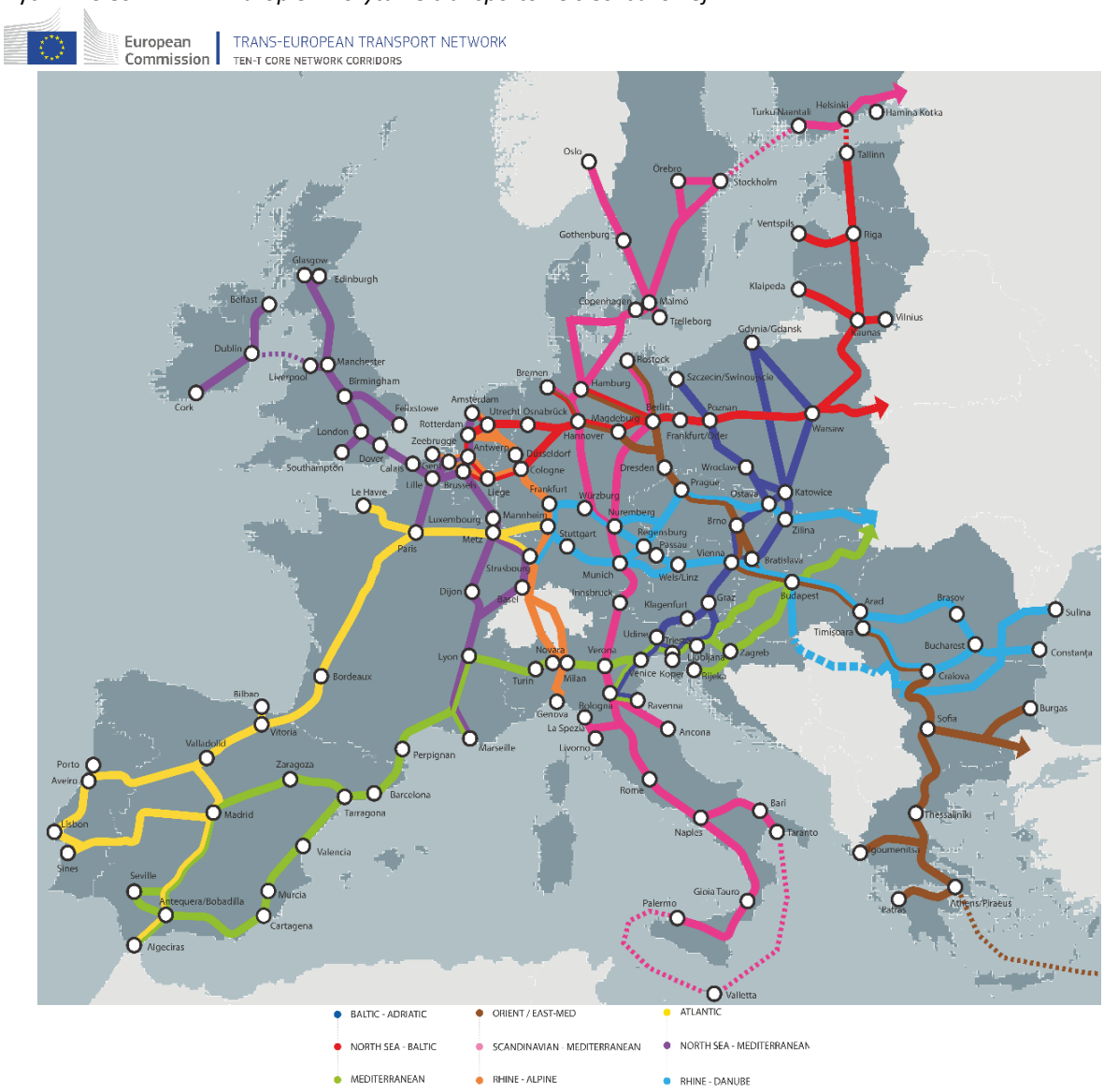
- linię kolejową nr E20 obejmującą linię nr 3,
- linię kolejową nr E59 obejmującą linie nr 351 i 271.

Umowa europejska o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC), sporządzona w Genewie dnia 1 lutego 1991 roku określa na terenie Wielkopolski:

- linię kolejową nr CE20 obejmującą linię nr 3,
- linię kolejową nr CE65 obejmującą linię nr 131.

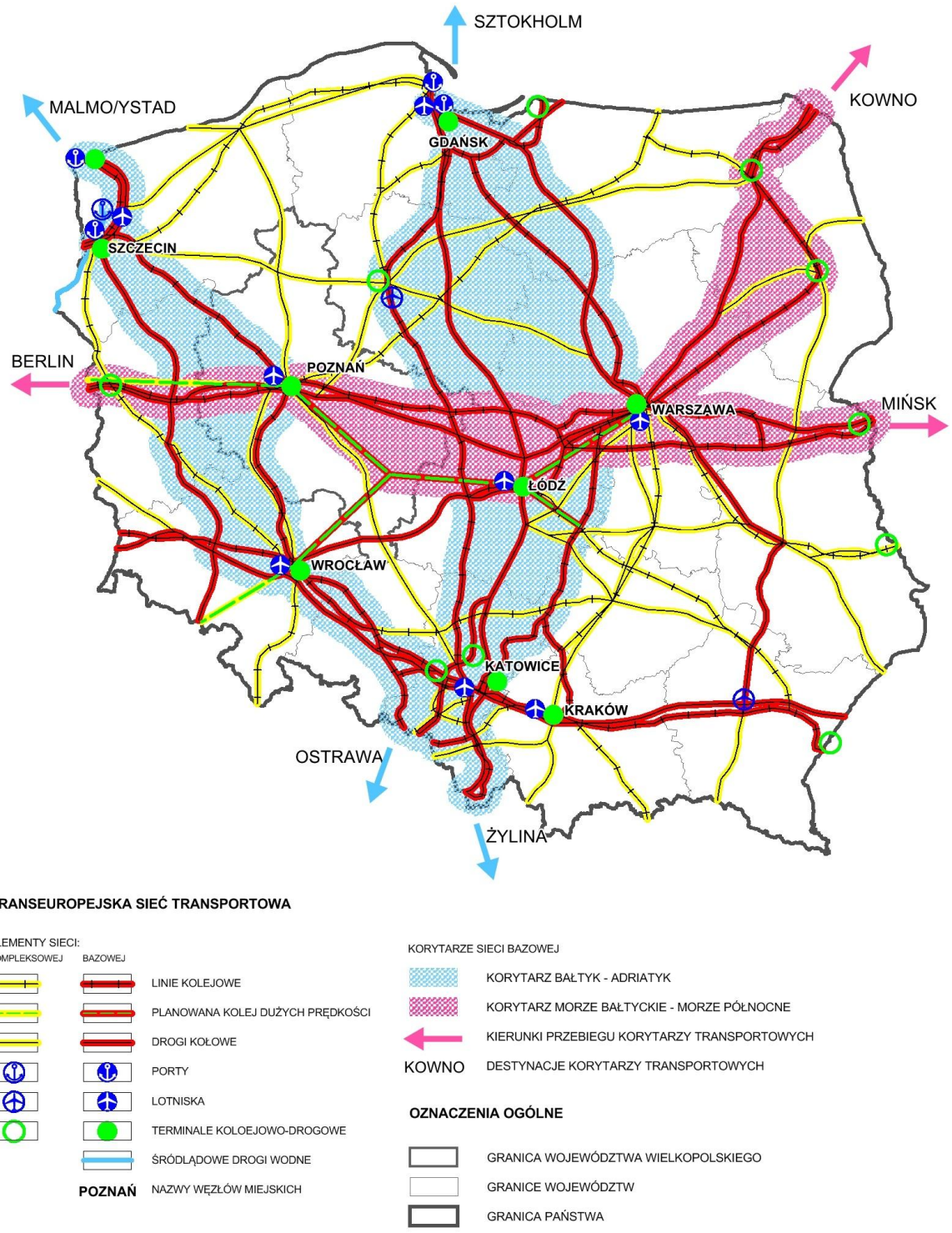
Wielkopolska nie posiada dróg wodnych ujętych w Umowie europejskiej o głównych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia (AGN). Dokument określa sieć dróg wodnych o jednolitej strukturze przy spełnieniu kryteriów dróg wodnych o parametrach klasy IV. Brak możliwości spełnienia powyższego kryterium jest podstawową barierą uniemożliwiającą podpisanie przez Polskę porozumienia w odniesieniu do drogi wodnej nr E70. Skutkiem ratyfikacji umowy byłaby konieczność zapewnienia parametrów technicznych właściwych dla klasy IV, co wiązałoby się ze zbyt wysokimi kosztami.

Ryc. 7. *Sieć TEN–T w Europie – korytarze transportowe sieci bazowej*



Źródło: European Commission (http://ec.europa.eu/)

Ryc. 8. *Transeuropejska sieć transportowa w Polsce*



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia PEiR nr. 1315/2013 r. z dnia 11 grudnia 2013 r.

Położenie Wielkopolski względem europejskiej przestrzeni transportowej jest korzystne. W związku z tym należy stworzyć warunki dla możliwie szerokiej dyfuzji czynników rozwojowych wynikających z tego położenia Jednak warunkiem wykorzystania renty lokalizacyjnej z tego wynikającej jest rozwój wewnętrznego układu drogowego, z jednej strony jeszcze bardziej spójnego z przestrzenią społeczno–gospodarczą regionu, a z drugiej, z siecią dróg wyższego rzędu, w tym z drogami o znaczeniu międzynarodowym.

2.2. Zachowania transportowe mieszkańców[4]

Ważnymi czynnikami stanowiącymi przesłanki decyzji o rozwoju sieci transportowej regionu, które powinny być brane pod uwagę przy formułowaniu wizji jej rozwoju, są oceny zachowań transportowych mieszkańców województwa.

Oceny zachowań transportowych mieszkańców województwa wielkopolskiego dokonano na podstawie wyników badań[5] gospodarstw domowych w regionie, wykonanych na potrzeby opracowania projektu Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego. Dane i analizy dotyczą głównie podróży międzypowiatowych i nie uwzględniają mieszkańców powiatu poznańskiego oraz miasta Poznania, dla których przeprowadzano odrębne badania.

Wyniki badań prowadzą do następujących wniosków:

- około 23% mieszkańców województwa wykonuje podróże ponadgminne w zwykłym dniu roboczym,
- co siódmy mieszkaniec (15%) wykonuje podróż związaną z przekroczeniem granicy powiatu,
- przeciętny badany wykonuje 0,5 podróży ponadgminnej, w tym 0,3 ponadpowiatowej,
- najwięcej podróży ponadgminnych wykonują mieszkańcy wsi (generalnie specyfika mieszkania na terenach mniej zurbanizowanych wiąże się z koniecznością wykonywania większej liczby podróży,
- podróże ponadgminne najczęściej odbywają osoby w wieku 18–39 lat (około 30% osób z tej grupy) oraz w grupie wiekowej 40–54 lata (około 25% osób z tej grupy).
- największy odsetek podróżujących (zarówno poza gminę, jak i poza powiat) charakteryzuje grupę osób pracujących (32% podróży ponadgminnych, 20% ponad powiatowych),
- ruchliwość ponadgminna i ponadpowiatowa mieszkańców jest wprost proporcjonalna do wielkości miasta powiatowego i dostępu do infrastruktury transportowej (np. autostrady A2), a odwrotnie proporcjonalna do odległości od Poznania,
- wraz ze wzrostem długości podróży, a konkretnie – z przekraczaniem kolejnych granic terytorialnych, zmniejsza się udział podróży związanych z dojazdem do i z pracy,

[4] Na podstawie: Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego. Opracowanie wykonane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego. Poznań, październik 2015.

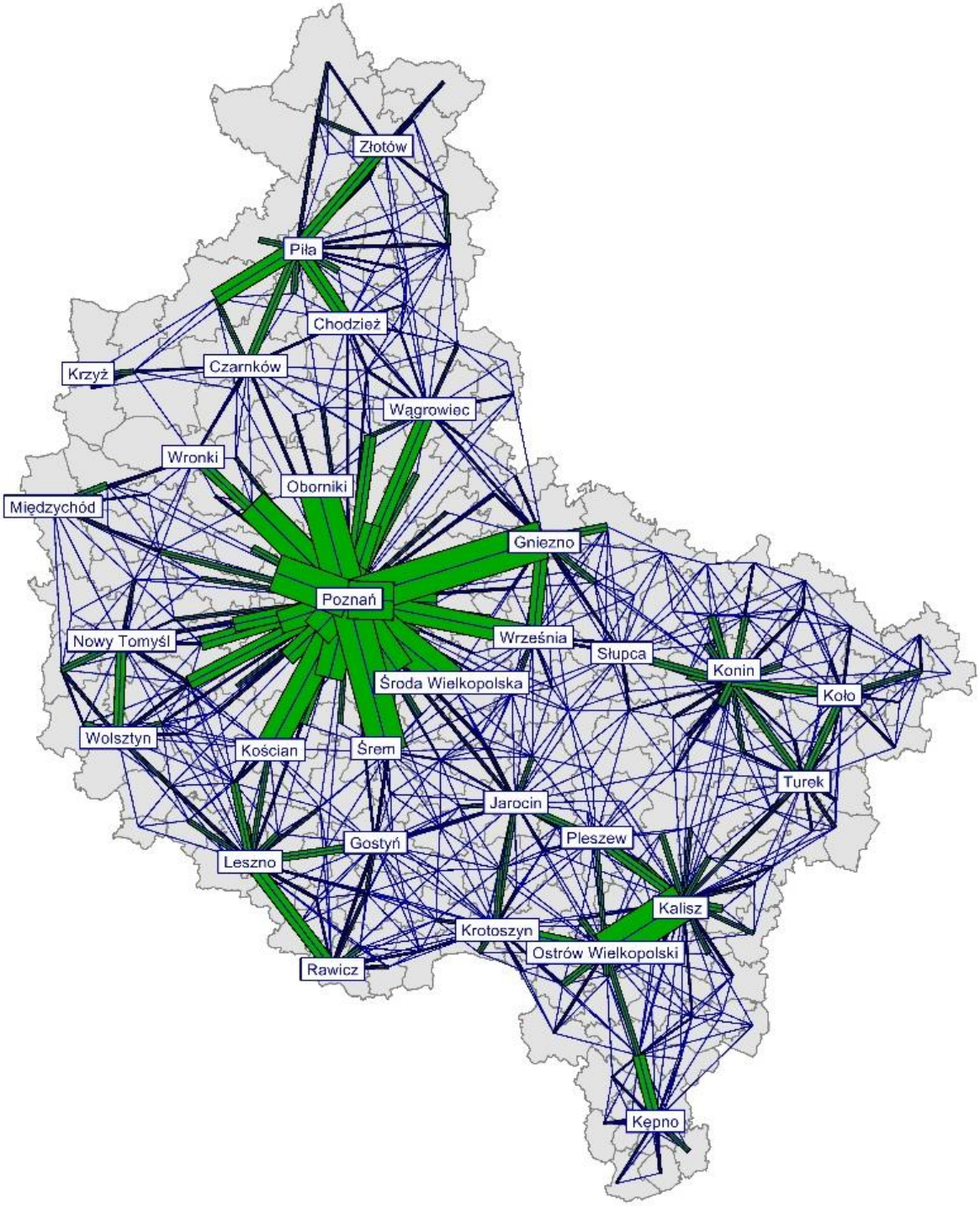
[5] Badania wykonane przez Konsorcjum naukowo-badawcze Politechnika Poznańska – Instytut Logistyki i Magazynowania – Imagine Advertising na potrzeby opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego. Etap II, Zadanie 2 – Badanie mieszkańców województwa. Poznań. 2013.

- w podróżach ponadpowiatowych dominuje wykorzystanie indywidualnych środków transportu (63% jako kierowcy, 21% jako pasażerowie),
- znaczna przewaga podróży z wykorzystaniem motoryzacji indywidualnej może wskazywać na duży potencjał do zagospodarowania przez transport zbiorowy (jednak pod warunkiem stworzenia oferty przewozowej o odpowiedniej jakości),
- głównym elementem związanym z wyborem preferowanego środka podróży przez badanych mieszkańców jest czas jej trwania,
- najsilniejszą pozytywną zmianę w percepcji transportu zbiorowego można osiągnąć dzięki dopasowaniu rozkładów jazdy do rzeczywistych oczekiwań i potrzeb mieszkańców, zwiększając częstotliwość kursów (jest to istotne dla 73% gospodarstw domowych) lub zmieniając godziny kursowania (jest to istotne dla 58% gospodarstw domowych).

Na podstawie tego badania za główne generatory ruchu w województwie uznano: szkoły (gimnazjalne, średnie i wyższe), miejsca pracy, obiekty administracyjne, szpitale i ośrodki zdrowia, a także inne obiekty usługowe, tj. obiekty handlowe (markety, sklepy), sportowe, kulturalne, hotelowe itp.

Potrzeby transportowe mieszkańców Wielkopolski są jedną z podstawowych przesłanek dla konstrukcji docelowego modelu transportowego w regionie, obok wymiany gospodarczej oraz faktycznych potrzeb inwestycyjnych wynikających ze stanu technicznego dróg.

Ryc. 9. *Rozkład przestrzenny podróży w obrębie województwa wielkopolskiego*



Źródło: Konsorcjum naukowo–badawcze PP – IliM – IAŁD. Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego, Etap II, Zadanie 4 – Model ruchu. Poznań. 2014.

2.3. Przestrzenna dostępność transportowa (wskaźnik WMDT II)[6]

Dostępność przestrzenna mierzona jest za pomocą Wskaźnika Międzygałęziowej Dostępności Transportowej (WMDT II), wykorzystywanego często do określenia i oceny jej zmian, wynikających z realizacji inwestycji infrastrukturalnych (transportowych). WMDT II, wykorzystując model potencjału, uwzględnia relacje między ośrodkami, regionami, biorąc pod uwagę czas przejazdu i ich znaczenie (atrakcyjność) w systemie transportowym. Zgodnie z nim atrakcyjność celu podróży/przewozu (ludność w transporcie osób i ludność i PKB w transporcie towarów) maleje wraz z wydłużaniem się czasu podróży/przewozu. WMDT II obliczany jest na podstawie wskaźników gałęziowych, wśród których największą rolę odgrywa Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej – WDDT II i Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej – WKDT II (Wskaźniki Lotniczej oraz Żeglugowej Dostępności Transportowej najczęściej nie odgrywają znaczącej roli)[7]. Dokonywana jest także agregacja ww. wskaźników dla danego województwa do dwóch typów transportu: pasażerskiego i towarowego.

W 2013 roku **WDDT II** osiągnął w Wielkopolsce wartość 29,40, co uplasowało województwo na szóstym miejscu w kraju (wartość niższa niż dla kraju – 34,35). W przypadku przewozów pasażerskich wartość wskaźnika osiągnęła poziom 31,61, natomiast w odniesieniu do przewozów towarowych 27,19 (w kraju wartości te wynosiły odpowiednio 34,61 oraz 34,1). Wartość wskaźnika wykazywała pewne zróżnicowanie przestrzenne. Najwyższą dostępnością (wartość wskaźnika 30,1–40,0) charakteryzował się obszar położony w centralnej części województwa, obejmujący przede wszystkim miasto Poznań, powiat poznański, a także obszary położone wzdłuż autostrady A2 (na linii Poznań–Łódź). Względnie najniższą dostępność drogową posiadały natomiast tereny położone peryferyjnie w północnej i północno–zachodniej części województwa (wartość wskaźnika 10,1–20,0)[8].

W przypadku transportu kolejowego wartość **WKDT II**, wynosząca w 2013 roku 26,52, uplasowała Wielkopolskę na szóstym miejscu wśród województw (wartość niższa niż dla kraju – 30,17). Wynikało to głównie z relatywnie dobrej dostępności kolejowej w zakresie transportu pasażerskiego – wartość wskaźnika wynosiła 33,02 (czwarte miejsce wśród województw) i była zbliżona do średniej dla kraju (32,42). Natomiast w przypadku przewozu towarowego wartość wskaźnika – 20,02, była niższa niż dla kraju – 27,92 (ósme miejsce wśród województw). Wartość WKDT II, podobnie jak w przypadku transportu drogowego, wykazywała zróżnicowanie przestrzenne, przy czym różnice te były bardziej zauważalne. Wyraźnie lepszą dostępność posiadały obszary położone przy głównych liniach kolejowych, a wraz z oddalaniem się od nich dostępność stosunkowo szybko się zmniejszała. Względnie

[6] Na podstawie Raportu „Oszacowanie wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby dokumentów programowych i strategicznych dot. perspektywy finansowej 2014–2020" przygotowanego w ramach II etapu projektu: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014–2020". Opracowanie wykonane przez IGiPZ PAN na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Warszawa. 2014.

[7] Im wyższa wartość wskaźnika tym wyższa dostępność danego obszaru.

[8] Dostępność w ramach wskaźnika szacowana była do najbliższego ośrodka wojewódzkiego. Dlatego południowa cześć Wielkopolski, położona w niewielkiej odległości od Wrocławia, nie odznacza się wartością wskaźnika jak cześć północna regionu. W przypadku szacowania tego wskaźnika w województwie do Poznania zakładać można, że południowa część województwa również znajdowałaby się w przedziale wartości wskaźnika 10,1-20,0 lub nawet poniżej 10,0.

najniższą wartością wskaźnika (10,1–20,0) charakteryzowały się tereny położone w północnej części województwa. Polaryzacja w transporcie kolejowym wynika przede wszystkim z nierównomiernego pokrycia obszaru województwa siecią kolejową oraz z dekapitalizacji niektórych sieci.

Wyżej wymienione wskaźniki dostępności (zwłaszcza drogowej) wpłynęły na wartość wskaźnika **WMDT II**, która dla Wielkopolski (w 2013 roku) osiągnęła poziom 28,74 (szóste miejsce wśród województw) – była to wartość niższa niż średnia dla kraju (33,65). Wyższą dostępność odnotowano w przypadku transportu pasażerskiego – 31,88 (Polska – 34,56), niż towarowego – 25,61 (Polska – 32,74). Najlepszą dostępnością transportową (wartość wskaźnika 30,0–40,0) charakteryzował się obszar centralnej części województwa – w rejonie Poznania oraz tereny położone przy autostradzie A2 (od Poznania w kierunku Łodzi). Najniższą dostępnością (wartość wskaźnika 10,0–20,0) charakteryzowała się natomiast północna oraz północno–zachodnia część Wielkopolski[9].

Zróżnicowanie przestrzenne dostępności transportowej w województwie wielkopolskim sprawia, że konieczne staje się podjęcie zaplanowanych i przemyślanych działań mających na celu zmniejszenie występujących w tym zakresie dysproporcji.

2.4. Transport drogowy

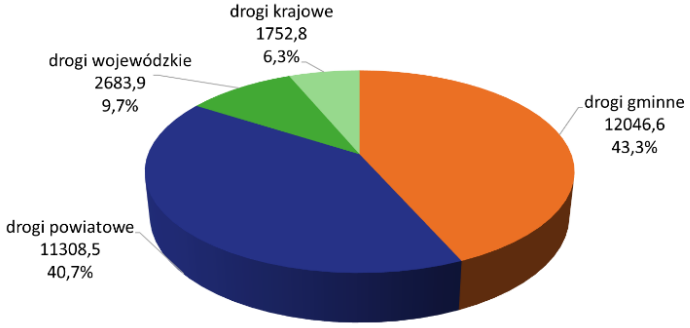
2.4.1. Sieć drogowa w regionie

Sieć dróg w województwie wielkopolskim jest stosunkowo dobrze rozwinięta. Podstawowy jej układ, obejmujący drogi krajowe i wojewódzkie, zapewnia dostępność stolicy regionu z miast o znaczeniach ponadregionalnym i regionalnym, w tym z województw sąsiednich, oraz z miast powiatowych. Drogi wojewódzkie zapewniają nie tylko powiązania wewnętrzne w regionie, są także ważnymi szlakami tranzytowymi, o charakterze alternatywnym względem szlaków krajowych, co jest źródłem dodatkowych obciążeń sieci, nie wynikających z wewnętrznych potrzeb komunikacyjnych.

Łączna długość dróg publicznych o twardej nawierzchni w Wielkopolsce zwiększa się corocznie o 0,9% – 2,4% (w latach 2004–2013). Tempo przyrostu ich długości w porównaniu do innych województw jest przeciętne. Od 2004 roku zwiększyła się o 2 965 km, tj. o 11,9% (w kraju o 13,2%), osiągając w 2013 roku długość 27 791 km, co stanowiło 9,7% łącznej długości dróg o twardej nawierzchni w kraju.

[9] Dostępność w ramach wskaźnika szacowana była do najbliższego ośrodka wojewódzkiego. Dlatego południowa cześć Wielkopolski, położona w niewielkiej odległości od Wrocławia, nie odznacza się wartością wskaźnika jak cześć północna regionu. W przypadku szacowania tego wskaźnika w województwie do Poznania zakładać można, że południowa część województwa również znajdowałaby się w przedziale wartości wskaźnika jak cześć północna.

Ryc. 10. *Drogi o nawierzchni twardej (km; %) według kategorii w województwie wielkopolskim w 2013 roku*



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

Województwo wielkopolskie jest regionem charakteryzującym się średnią gęstością sieci drogowej w skali kraju. Wskaźnik gęstości dróg publicznych o twardej nawierzchni w województwie w roku 2013 wyniósł 93,2 km/100 km^2 (w 2004 roku – 83,2 km/100 km^2) i był nieznacznie wyższy od tego wskaźnika dla całego kraju, którego wartość wyniosła 91,2 km/100 km^2. Również pod względem gęstości autostrad i dróg ekspresowych Wielkopolska nie odbiega znacząco od średniej dla kraju. W 2013 roku wyniosła ona odpowiednio 1,1 km/100 km^2 w województwie oraz 0,9 km/100 km^2 w kraju.

Na koniec 2013 roku w Wielkopolsce w ciągach dróg publicznych znajdowało się ogółem 2 056 obiektów mostowych i wiaduktów, w tym 5 tymczasowych. W miejscach, gdzie brakuje mostów, zorganizowane są przeprawy promowe (14 na 65 w całym kraju). Najwięcej przepraw promowych znajdowało się na rzece Warcie.

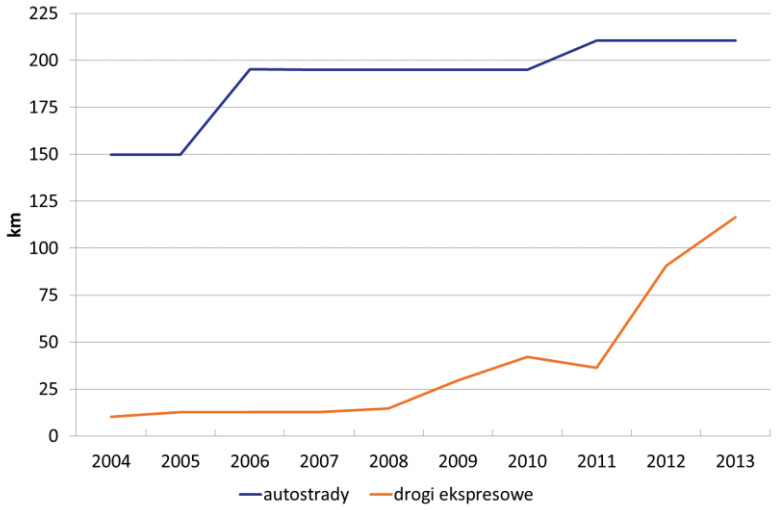
Ze względu na funkcje pełnione w sieci drogowej największe znaczenie w regionie mają drogi krajowe. Stanowią one ważny kontekst dla planowanych inwestycji na drogach wojewódzkich, bowiem system dróg wojewódzkich powinien być z nimi spójny. W 2013 roku przez województwo wielkopolskie przebiegało 16 dróg krajowych o łącznej długości 1 752,8 km[10], z tego w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg krajowych i Autostrad jest 1484,3 km dróg. Około 160 km obejmuje natomiast odcinek autostrady A2 zarządzany przez dwie spółki koncesyjne (Autostrada Wielkopolska S.A., Autostrada Wielkopolska II S.A.).

Z powodu tranzytowego położenia Wielkopolski, w układzie europejskich korytarzy transportowych istotne znaczenie odgrywa autostrada A2 przebiegająca w kierunku zachód–wschód. Najważniejsze kierunki ruchu osobowego oraz wymiany towarowej mają obsługiwać także drogi krajowe ujęte w docelowym układzie dróg ekspresowych.

Autostrada wpływa na atrakcyjność inwestycyjną terenów w jej sąsiedztwie, szczególnie wokół węzłów drogowych, np. w gminach Stare Miasto i Września, czy w rejonie Poznania. W Wielkopolsce przebieg autostrady A2 jest kompletny, a region został włączony w europejską sieć dróg najwyższej kategorii. Łącznie długość autostrady A2 na terenie Wielkopolski wynosi 210,4 km. W województwie nie planuje się innych niż A2 odcinków autostrad. Funkcję uzupełniającą i alternatywną w stosunku do autostrady A2 pełni równoległy do niej ciąg komunikacyjny drogi krajowej nr 92 oraz niektóre drogi wojewódzkie.

[10] na podstawie BDL GUS

Ryc. 11. *Długość autostrad i dróg ekspresowych województwie wielkopolskim w latach 2004–2013*



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. 2004 nr 128 poz. 1334 z późn. zm.), w województwie wielkopolskim zostaną zrealizowane cztery drogi ekspresowe:

- S5 o przebiegu A1 (Grudziądz) – Bydgoszcz – Poznań – Leszno – A8 (Wrocław),
- S8 o przebiegu Wrocław – Wrocław – Kępno – Sieradz – A1 – Warszawa – Choroszcz (S19)[11],
- S10 o przebiegu A6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz – Toruń – S7 (Płońsk),
- S11 o przebiegu Kołobrzeg – Koszalin – Piła – Poznań – Ostrów Wlkp. –Tarnowskie Góry – A1.

Całkowita długość dróg ekspresowych na koniec 2013 roku wyniosła 116,4 km, co stanowiło 14,2% dróg tej klasy w kraju. Dotąd zrealizowane odcinki to:

- obwodnica Wyrzyska (w ciągu drogi nr 10),
- obwodnica Śmigla (w ciągu drogi nr 5),
- część obwodnicy Ostrowa Wlkp. (w ciągu S11),
- wschodnia obwodnica Poznania na odcinku Poznań – Gniezno (w ciągu S5),
- odcinek Kaczkowo–Korzeńsko (w ciągu S5)
- zachodnia obwodnica Poznania od węzła Złotkowo do węzła Poznań Zachód (w ciągu S11),
- odcinek Poznań – Kórnik (w ciągu S11),
- droga nr 8 na całym przebiegu w Wielkopolsce (odcinek Syców – Kępno – Wieruszów).

Z uwagi na rozciągłość przestrzenną województwa wielkopolskiego, szczególnie na osi północ–południe, strategiczne znaczenie dla regionu ma droga ekspresowa S11. Realizacja tej drogi w pełnym przebiegu w parametrach drogi ekspresowej znacznie polepszy dostępność do stolicy regionu oraz do autostrady A2 ze skrajnie położonych obszarów Wielkopolski oraz w znaczący sposób mogłaby zmniejszyć uciążliwość tranzytu w rejonie

[11] Na terenie województwa wielkopolskiego wykonany został cały odcinek drogi S8.

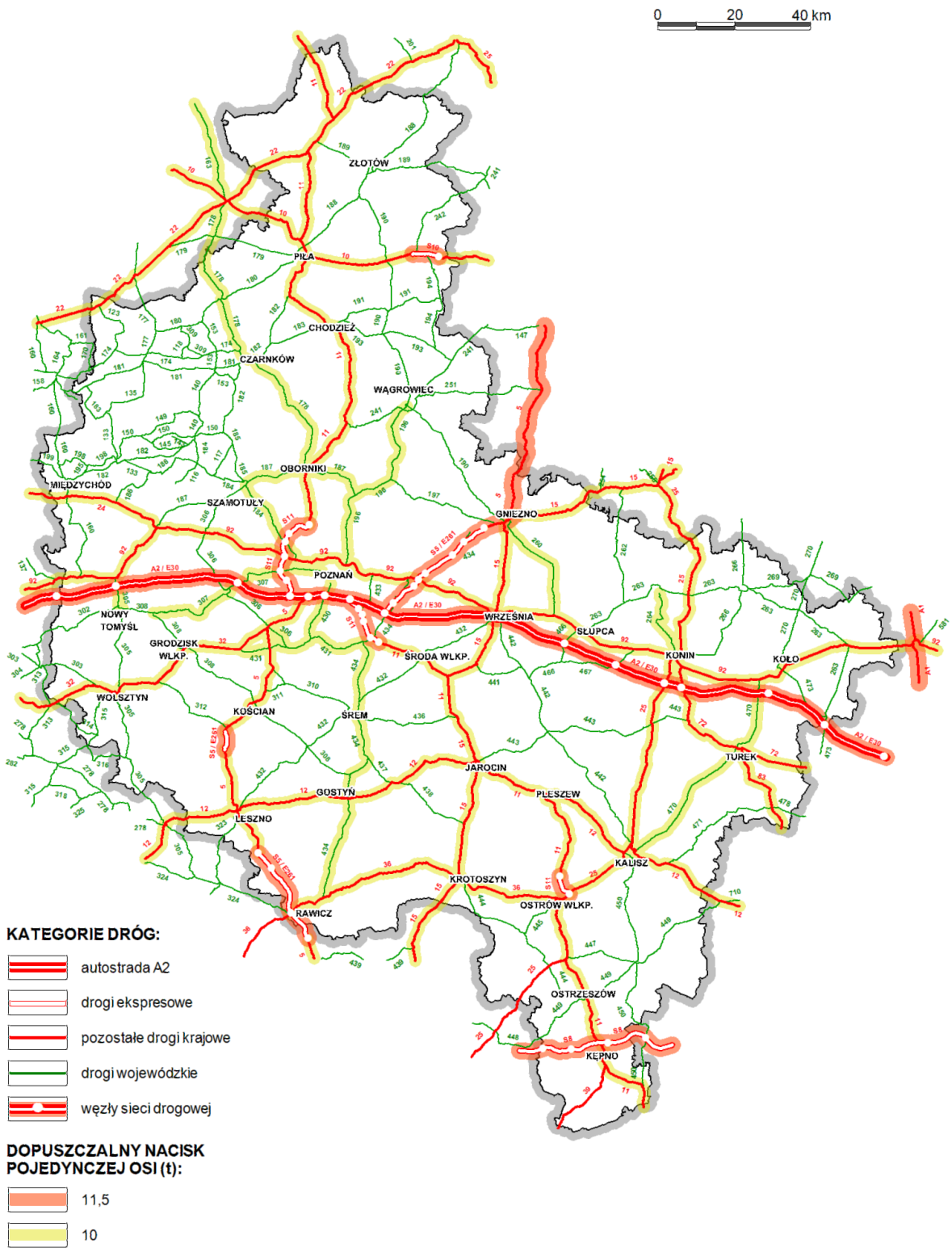
Poznania oraz na osi północ–południe. Droga S11 w pełnym przebiegu przewidziana jest do realizacji dopiero po 2019 roku. W tej sytuacji niezbędne są inwestycje na alternatywnych względem tej trasy odcinkach dróg wojewódzkich.

W układzie drogowym Wielkopolski istotne znaczenie odgrywają drogi wojewódzkie, którymi administruje SWW przy pomocy Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu (WZDW). W 2013 roku długość tych dróg wyniosła 2 683,9 km. Łączą one wszystkie ważniejsze ośrodki miejskie województwa.

Sieć dróg krajowych i wojewódzkich tworzy z jednej strony układ łączący stolicę regionu z ośrodkami subregionalnymi, a z drugiej tworzą układ ponadregionalny/tranzytowy, w którym są alternatywą dla dróg krajowych.

Drogi wojewódzkie tworzą zwarty system połączony bezpośrednio zarówno z drogami krajowymi, jak i z siecią TEN–T. Nie ma w tym systemie odcinków izolowanych, zaczynających się i kończących na drogach niższego rzędu.

Ryc. 12. *Sieć drogowa na terenie województwa wielkopolskiego (bez dróg powiatowych i gminnych) wg nośności w 2014 roku*



Źródło: Opracowanie własne

Województwo wielkopolskie dysponuje rozbudowaną siecią dróg powiatowych i gminnych – mają one największy udział w długości sieci drogowej regionu: powiatowe (40,7%) i gminne (43,3%). Odgrywają bardzo istotną rolę w dostępie ludności i podmiotów gospodarczych do ośrodków ponadlokalnych i sieci dróg wyższego rzędu. Kompetencje w zakresie zarządzania tymi drogami mają odpowiednio samorządy powiatowe oraz gminne.

W 2013 roku w województwie było 11 309 km dróg powiatowych oraz 12 046,6 km dróg gminnych o twardej nawierzchni. Gęstość dróg lokalnych w województwie wielkopolskim (wynosząca 78,3 km/100 km^2)była zbliżona do średniej krajowej (75,9 km/100 km^2).

Długość tych dróg zmienia się nieznacznie z każdym rokiem, w wyniku zmiany ich kategorii oraz budowy nowych odcinków. Stan techniczny znacznej części dróg lokalnych jest zły, choć ulega systematycznej poprawie m.in. dzięki wykorzystaniu środków z Unii Europejskiej oraz programów krajowych. Wiele samorządów zgłasza potrzeby uzupełnienia istniejącej sieci dróg powiatowych i gminnych o kolejne odcinki.

Powyższa klasyfikacja dróg nie obejmuje dróg wewnętrznych, tj. nie posiadających statusu dróg publicznych. Drogami wewnętrznymi mogą być drogi stanowiące nieruchomości własności publicznej (np. samorządów gminnego, powiatowego czy wojewódzkiego) lub własność prywatną.

Tab. 1. Drogi publiczne o twardej nawierzchni w województwie wielkopolskim w latach 2004–2013 na tle kraju

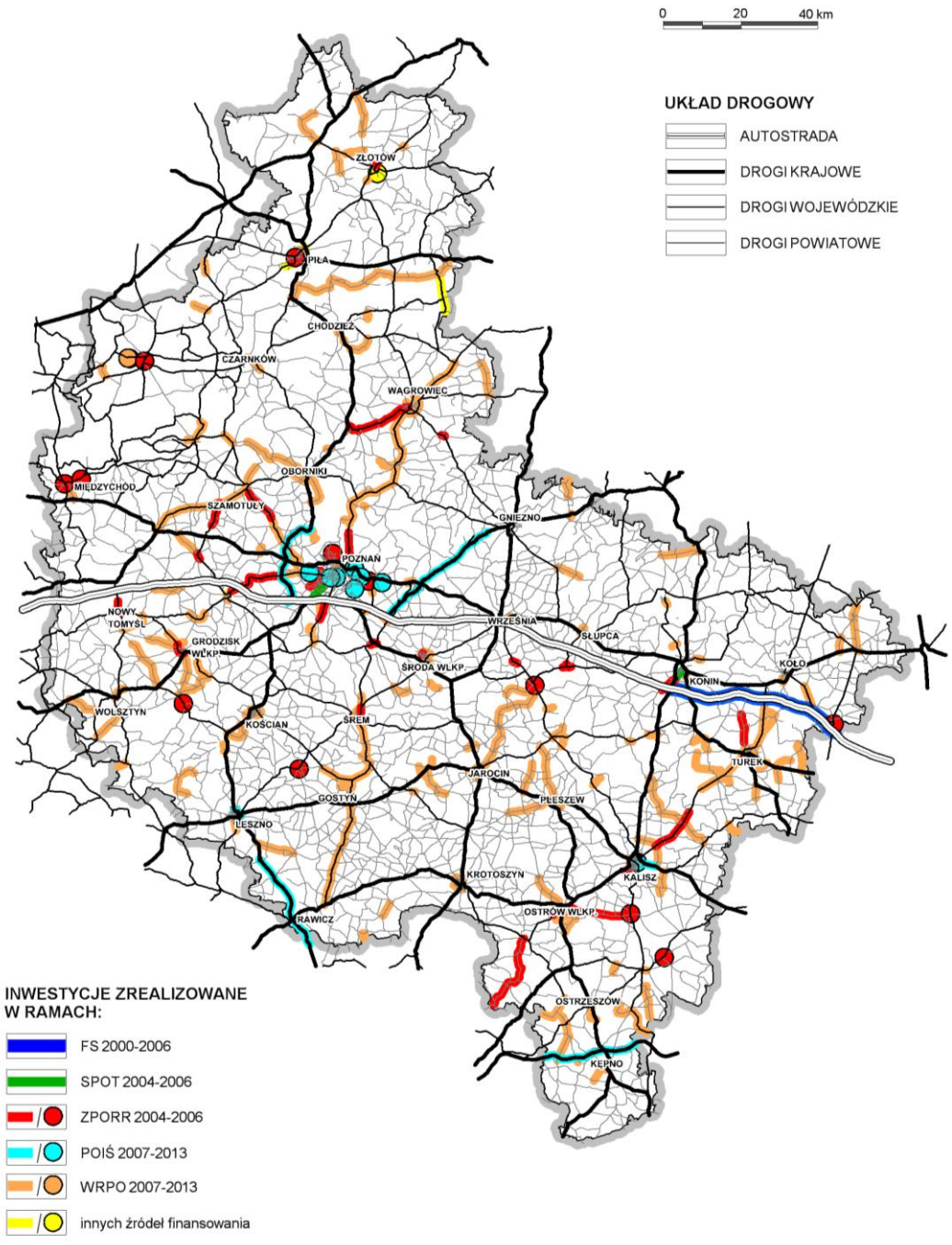
Zmienna		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Drogi publiczne razem (tys. km)	PL	252,0	253,8	255,5	258,9	261,2	268,4	273,8	280,4	280,7	285,2
	WLKP	24,8	25,1	25,4	25,8	26,2	26,8	26,9	27,2	27,4	27,8
Drogi publiczne razem (km/100 km^2)	PL	80,6	81,2	81,7	82,8	83,5	85,8	87,6	89,7	89,8	91,2
	WLKP	83,2	84,2	85,1	86,5	87,9	89,7	90,3	91,2	91,8	93,2
Autostrady (km)	PL	551,7	551,7	662,7	6 62,5	765,2	849,4	857,4	1 069,6	1 365,1	1 481,8
	WLKP	149,7	149,7	195,3	195,1	195,1	195,1	195,1	210,4	210,4	210,5
Drogi ekspresowe (km)	PL	232,7	257,7	297,2	329,9	451,6	521,5	674,7	737,6	1 052,4	1 244,3
	WLKP	10,3	12,8	12,8	12,8	14,8	29,6	42,3	36,3	90,6	116,4
Autostrady i drogi ekspresowe (km/100 km^2)	PL	–	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6	0,8	0,9
	WLKP	–	0,5	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	1,0	1,1
Drogi krajowe (km)	PL	18 315,3	18 254,4	18 414,1	18 521,0	18 518,8	18 576,9	18 605,6	18 799,2	19 180,9	19 294,7
	WLKP	1 727,5	1 656,0	1 725,9	1 723,9	1 727,8	1 729,1	1 730,8	1 743,1	1 796,7	1 752,8
Drogi krajowe (km/100 km^2)	PL	5,9	5,8	5,9	5,9	5,9	5,9	6,0	6,0	6,1	6,2
	WLKP	5,8	5,6	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	6,0	5,9
Drogi wojewódzkie (km)	PL	28 368,3	28 405,5	28 441,3	28 455,0	28 474,4	28 410,2	28 399,3	28 412,6	28 361,7	28 423,6
	WLKP	2 696,5	2 705,2	2 693,4	2 695,8	2 693,4	2 693,3	2 693,0	2 695,4	2 685,0	2 683,9
Drogi wojewódzkie (km/100 km^2)	PL	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1
	WLKP	9,0	9,1	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0
Drogi powiatowe (km)	PL	114 464,4	114 447,4	114 416,6	114 357,0	114 384,3	114 402,0	114 478,0	116 364,1	114 589,4	114 409,8
	WLKP	11 314,2	11 338,3	11 358,9	11 356,4	11 366,7	11 324,8	11 309,8	11 301,3	11 322,3	11 308,5
Drogi powiatowe (km/100 km^2)	PL	36,6	36,6	36,6	36,6	36,6	36,6	36,6	37,2	36,6	36,6
	WLKP	37,9	38,0	38,1	38,1	38,1	38,0	37,9	37,9	38,0	37,9
Drogi gminne (km)	PL	90 870,5	92 674,1	94 270,5	97 576,7	99 855,4	106 983,1	112 276,9	116 824,6	118 587,1	123 037,0
	WLKP	9 088,7	9 422,7	9 618,1	10 015,4	10 421,0	11 020,3	11 211,0	11 453,2	11 576,5	12 046,6
Drogi gminne (km/100 km^2)	PL	29,1	29,6	30,1	31,2	31,9	34,2	35,9	37,4	37,9	39,3
	WLKP	30,5	31,6	32,2	33,6	34,9	36,9	37,6	38,4	38,8	40,4
Samochody osobowe na 1 000 ludności	PL	314	323	351	383	422	432	447	470	486	504
	WLKP	386	374	403	438	484	493	506	531	546	564
Ofiary śmiertelne w wypadkach drogowych na 100 tys. ludności	PL	134	126	123	130	129	116	101	104	96	93
	WLKP	146	127	133	144	144	117	85	87	74	76

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

Ważne jest, żeby inwestycje planowane do realizacji w perspektywie finansowej 2014–2020 były w jak największym stopniu komplementarne z projektami już zrealizowanymi, bądź będącymi w trakcie realizacji.

Działania w ramach sieci dróg w regionie w ostatnich kilku latach obejmowały budowę, przebudowę i rozbudowę dróg oraz obiektów inżynieryjnych (zarówno ze środków krajowych, jak i regionalnych), mając na celu utrzymanie właściwego ich stanu oraz sukcesywną poprawę płynności i bezpieczeństwa ruchu.

Ryc. 13. *Inwestycje zrealizowane na drogach w województwie*



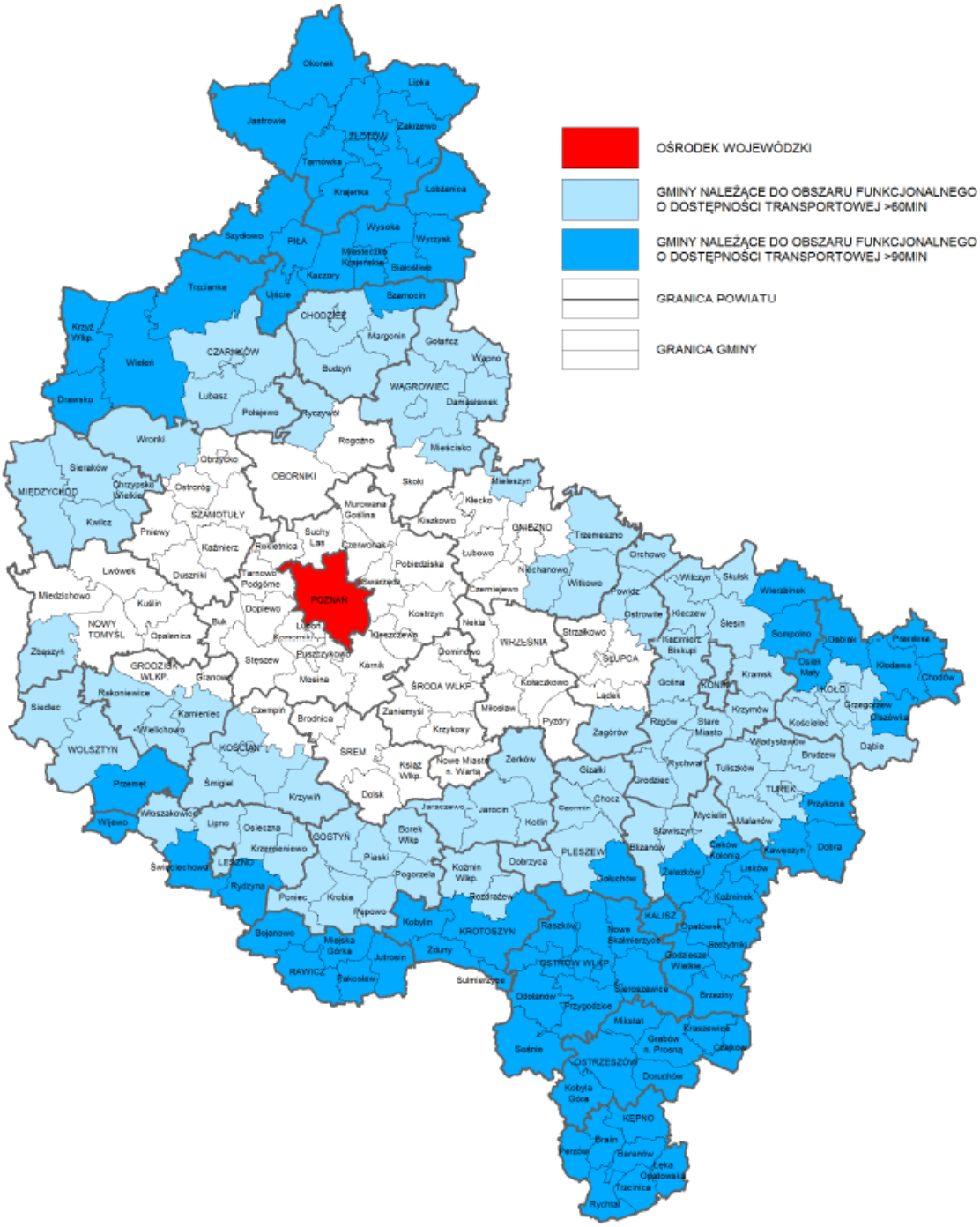
Źródło: Opracowanie własne

Mimo dużej skali inwestycji podjętych w okresie programowania 2007–2013 i w latach wcześniejszych, nadal stan znacznej części dróg w regionie jest niezadowalający. Konieczne jest więc kontynuowanie działań inwestycyjnych mających na celu przedłużenie i połączenie poszczególnych odcinków dróg w ciągi komunikacyjne tak, aby zapewnić efektywne powiązania między ośrodkami miejskimi w regionie oraz utworzyć sieć uzupełniającą dla dróg wyższego rzędu.

2.4.2. Dostępność czasowa

Ze względu na wielkość oraz rozciągłość przestrzenną województwa wielkopolskiego na osi północ–południe dużego znaczenia nabiera zwrócenie szczególnej uwagi na obszary najbardziej oddalone od głównego ośrodka wzrostu, jakim jest Poznań. Obszary takie mają utrudniony dostęp do centrum regionu, a przez to nie mają możliwości uczestniczenia w rozprzestrzenianiu się czynników rozwoju, oferowania dobrych miejsc pracy. Ponadto w dłuższej perspektywie osłabiają spójność wewnętrzną regionu, bowiem dostępność czasowa, warunkująca sprawność i szybkość pokonywania przestrzeni, stanowi jeden z najistotniejszych czynników rozwoju.
Obszary o bardzo słabej oraz słabej drogowej dostępności transportowej w województwie położone są w odległości komunikacyjnej odpowiednio powyżej 90 minut i 60 minut dojazdu do Poznania. Pod względem dostępności czasowej ośrodka wojewódzkiego pozytywnie wyróżniają się obszary położone wzdłuż autostrady A2. Wysokie parametry techniczne tej drogi pozwalają osiągnąć wyższą efektywność układu komunikacyjnego w relacjach z Poznaniem na kierunku wschód–zachód. Szczególnego znaczenia w kontekście zapewnienia spójności terytorialnej Wielkopolski nabiera konieczność planowania i realizacji drogi nr 11 w klasie ekspresowej na całym jej przebiegu (w nowym przebiegu lub w wyniku przebudowy odcinków istniejących), a także inwestycje na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych poprawiające dostępność obszarów najbardziej oddalonych od centrum regionu.

Ryc. 14. *Obszary o najniższej dostępności transportowej do ośrodka wojewódzkiego*



Źródło: Zasady i kryteria wyznaczania obszarów funkcjonalnych w województwie wielkopolskim. Dokument wdrożeniowy SRWW. Zarząd Województwa Wielkopolskiego. Poznań. 2015.

2.4.3. Natężenie ruchu

Wielkość natężenia ruchu może być utożsamiana z wagą połączeń komunikacyjnych w województwie. Jest również jedną z podstaw ustalania priorytetów inwestycyjnych w sieciach dróg krajowych, wojewódzkich oraz lokalnych.

Drogi krajowe oprócz znaczenia tranzytowego pełnią również funkcję „szkieletu", na którym opiera się układ wewnątrzregionalnych powiązań drogowych Wielkopolski.

W przypadku całego kraju system transportowy jest jednak niewystarczający dla obecnego natężenia ruchu i wzrastającej liczby pojazdów. Potwierdza to badanie wykonane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad nt. średniego dobowego natężenia ruchu. Według ostatnich badań z roku 2010 średni dobowy ruch na drogach krajowych w Wielkopolsce wyniósł 10 918 poj./dobę. W stosunku do ostatniego badania z 2005 roku nastąpił wzrost o 18%. Średnie dobowe natężenie ruchu na drogach międzynarodowych z kolei wynosiło 16 835 poj./dobę w 2010 roku, a wzrosło o 22% w tym samym okresie.

Badania prowadzone na drogach wojewódzkich regionu w 2010 roku wykazały również znaczne obciążenie średnim ruchem dobowym. Wskaźnik ten wyniósł średnio 4 007 poj./dobę i wzrósł w stosunku do roku 2005 o 26%. Jest to jeden z najwyższych wzrostów w kraju.

W 2010 roku – w stosunku do badań w 2005 roku – wzrósł zdecydowanie udział samochodów ciężarowych w ruchu pojazdów, choć ruch samochodów osobowych i dostawczych zdecydowanie przeważał na drogach wojewódzkich – 90% i na krajowych – 79%. Udziały w ruchu pozostałych kategorii pojazdów silnikowych były znacznie mniejsze. Utrzymała się prawidłowość z roku 2005 wskazująca na to, że drogi wojewódzkie są w mniejszym stopniu wykorzystywane przez ciężki ruch towarowy niż drogi krajowe.

Najwyższe natężenie ruchu występowało na odcinkach dróg krajowych w rejonie miasta Poznania (20 000 – 40 000 poj./dobę), w tym: na autostradzie A2 na odcinku miejskim, w rejonie Konina i Wrześni oraz na drodze nr 92 w kierunku Swarzędza i Tarnowa Podgórnego, a także w centrach lub na obwodnicach innych miast tj. Swarzędza, Gniezna, Ostrowa Wlkp. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że liczba codziennych dojazdów do miast z obszarów ich przedmieść będzie nadal rosnąć, w tym najszybciej w rejonie Poznania, gdzie zjawiska towarzyszące suburbanizacji są widoczne najbardziej.

Natężenie ruchu powyżej średniej wojewódzkiej dla dróg krajowych występowało także na różnych odcinkach pozostałych dróg krajowych nr: 11, 25, 5 (także na odcinku Poznań – Gniezno, będącym drogą krajową do momentu oddania do użytkowania alternatywnego odcinka drogi S5), 12, S8, 24, w szczególności w rejonach miast: Kostrzyn, Oborniki, Krotoszyn, Piła, Kępno, Gostyń, Czarnków.

Poniżej średniej dla dróg krajowych, ale powyżej wartości przeciętnego natężenia ruchu na drogach wojewódzkich, znalazły się odcinki dróg nr 10, 12, 15, 24, 25, 32, 36, 72, 83. Z kolei natężenie ruchu niższe od średniej dla dróg wojewódzkich charakteryzuje niektóre odcinki ww. dróg tj. nr 12, 36, 72, a także dróg nr 22, 83.

Na podstawie oszacowania wyników badań średniodobowego natężenia ruchu (2010 r.) określono odcinki dróg krajowych w Wielkopolsce (13 z 16 dróg krajowych), na których przekroczony został, założony w rozporządzeniu[12], wskaźnik ruchu w ciągu roku[13], w tym:

[12] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 grudnia 2006 roku w sprawie dróg, linii i lotnisk, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach, dla których jest

autostradę A2, drogę ekspresową S11, drogi nr 5, 11 – pozostałe odcinki, 92 oraz fragmenty dróg nr 15 i 25. Do grupy tej zaliczono także odcinki dróg nr: 8 (S8), 10, 12, 24, 32, 36, 72 (w mieście Turek).

Natężenie ruchu na drogach krajowych jest jednym z czynników wpływających na natężenie ruchu na drogach wojewódzkich, bowiem system dróg wojewódzkich jest połączony z systemem dróg krajowych i w wielu sytuacjach stanowi dla nich alternatywę. W przypadku dróg wojewódzkich najwyższe natężenie ruchu występowało na różnych odcinkach dróg w rejonie powiatu poznańskiego, a także w Pile[14] i Ostrowie Wlkp.[15]. Poza tymi obszarami natężeniem ruchu powyżej średniego dobowego ruchu na drogach krajowych w Wielkopolsce cechowały się odcinki dróg wojewódzkich w Nowym Tomyślu, Gostyniu, Czarnkowie, Śremie, Gnieźnie, Opalenicy i Kole. Natężenie ruchu blisko połowy badanych odcinków dróg wojewódzkich przewyższało średnią wojewódzką.

W przypadku dróg wojewódzkich zidentyfikowano odcinki dróg, na których wystąpiło przekroczenie dopuszczalnego dobowego natężenia ruchu pojazdów (23 z 84 dróg): drogi nr 178, 179 i 188 (w mieście Piła), 182, 184, 185 (w mieście Szamotuły), 190 i 260 (w mieście Gniezno), 193 (w mieście Chodzież), 196, 241, 306 (w mieście Buk), 307, 310, 430, 431 (w mieście Mosina), 432 (w mieście Środa Wlkp.), 433 (w mieście Swarzędz), 434, 445, 466, 470, 473 (w mieście Koło).

Przeprowadzanie pomiarów natężenia ruchu jest również wymagane na drogach powiatowych i gminnych. Jednak nie ma aktualnych informacji na ten temat dla całego regionu, co związane jest z brakiem środków finansowych, które można by przeznaczyć na ten cel.

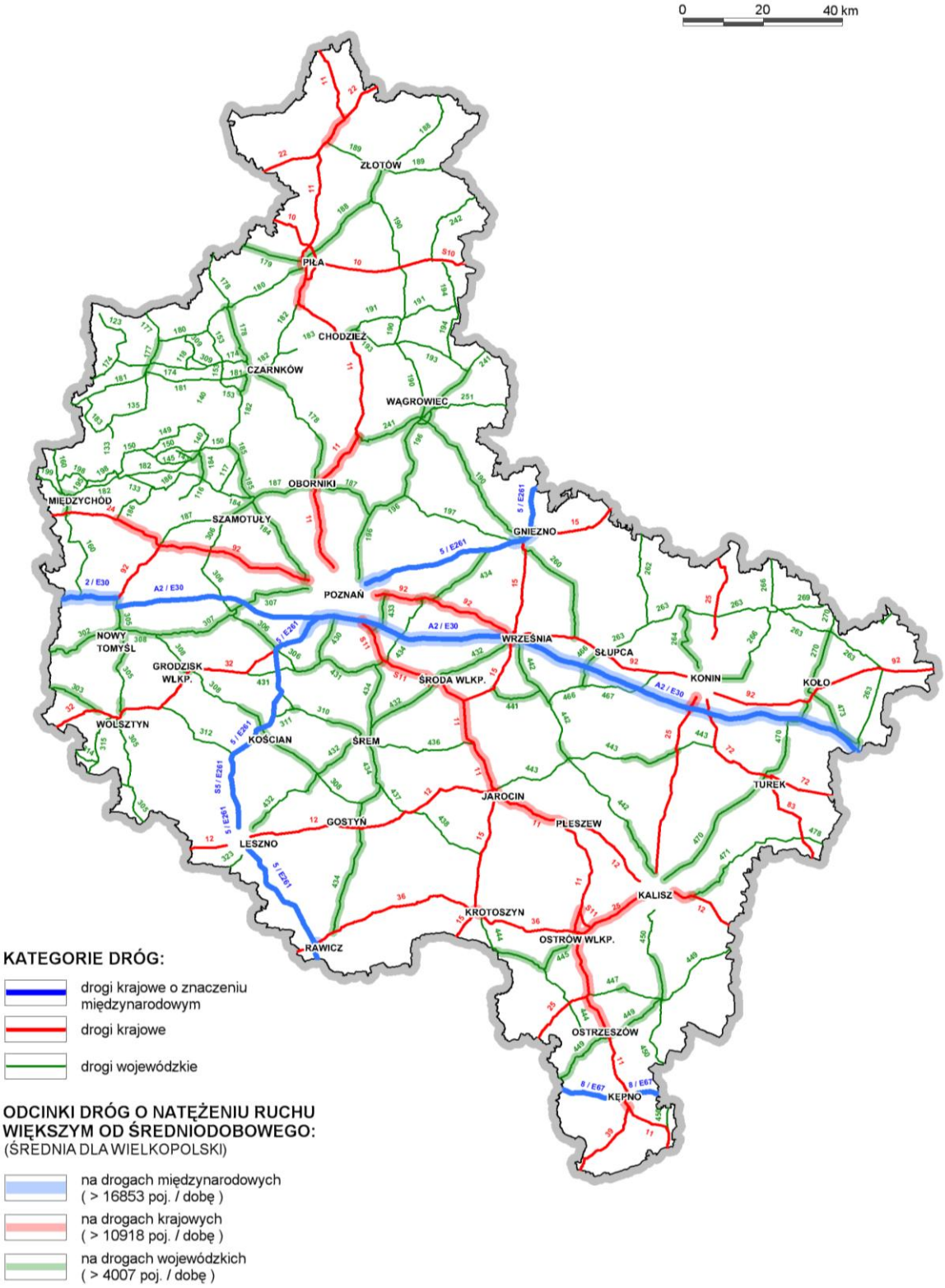
wymagane sporządzanie map akustycznych, oraz sposobów określania granic terenów objętych tymi mapami (Dz. U. z 2007 roku Nr 1 poz. 8)

[13] Dla których konieczne jest wykonanie map akustycznych

[14] Droga nr 179.

[15] Droga nr 445 odcinek od skrzyżowania ul. Długiej z DK 11.

Ryc. 15. *Drogi o natężeniu ruchu większym od średniodobowego (GPR 2010)*



Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników Generalnego Pomiaru Ruchu z 2010 roku

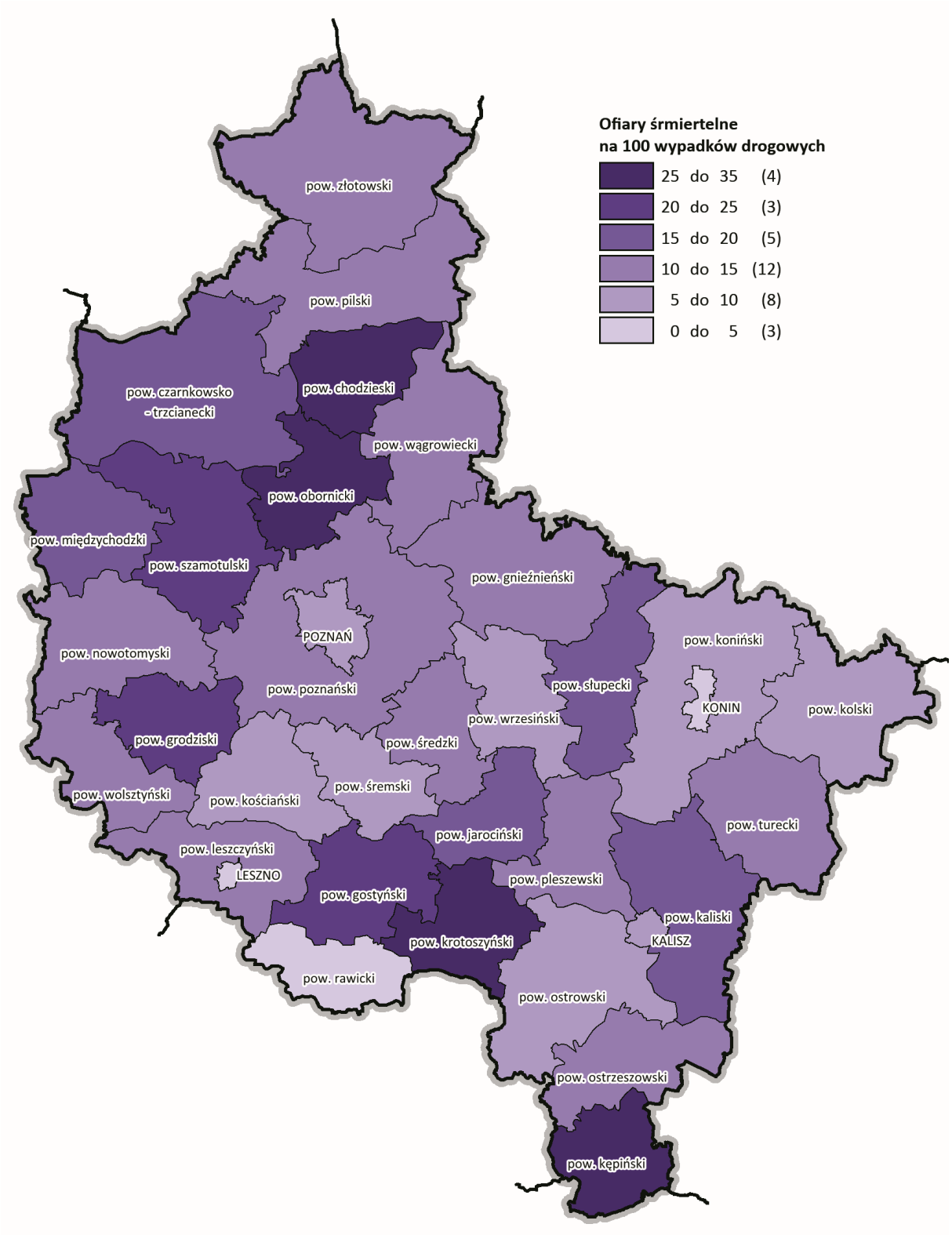
2.4.4. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

W 2013 roku w województwie wielkopolskim w przeliczeniu na 1 000 mieszkańców było zarejestrowanych 564 pojazdów osobowych (w 2004 roku – 386 pojazdów), a wartość tego wskaźnika była najwyższa wśród innych województw w kraju. Taka sytuacja utrzymuje się w Wielkopolsce od wielu lat. Liczba pojazdów zarejestrowanych w regionie rośnie z każdym rokiem – od 2004 roku średnio o 4,4%, jednak tempo to jest najniższe w kraju. Przewiduje się, że tempo to będzie w następnych latach na podobnym poziomie. Pod względem liczby pojazdów ciężarowych na 1 000 mieszkańców Wielkopolska znajdowała się na drugim miejscu w kraju (razem z województwem świętokrzyskim) – 97 pojazdów (za województwem mazowieckim). Jednocześnie przekroczona została średnia wartość wskaźnika w kraju, która wyniosła w Polsce w 2013 roku 84 pojazdy na 1 000 mieszkańców. Ponadto wzrasta liczba osób korzystających z alternatywnych dla samochodu osobowego form transportu, tj. transportów publicznego i rowerowego.

W związku z powyższym niezwykle istotne jest bezpieczeństwo korzystających z infrastruktury drogowej. W 2013 roku w Wielkopolsce odnotowano 2 633 wypadków drogowych, w których 289 osób poniosło śmierć. Należy zauważyć, że od 2007 roku liczba wypadków na terenie województwa wielkopolskiego systematycznie maleje, podobnie jak liczba ofiar.

Liczba ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na 1 wypadek drogowy w Wielkopolsce w latach 2004–2013 roku kształtowała się na średnim poziomie od 0,10 do 0,14 (średnio 0,11). Wyższy wskaźnik miały takie województwa, jak: podlaskie, lubelskie, kujawsko–pomorskie i mazowieckie. W układzie wewnątrzregionalnym największa liczba wypadków, w tym z największym udziałem ofiar śmiertelnych, wystąpiła w powiatach poznańskim wraz z miastem Poznaniem oraz ostrowskim, a wartości wskaźnika kształtowały się na poziomie od 145 do 352 wypadków z liczbą ofiar od 12 do 23. Zupełnie inaczej kształtowała się sytuacja zobrazowana przez liczbę ofiar śmiertelnych na 1 wypadek drogowy – najwyższe wartości od 0,24 do 0,33 osiągnęły powiaty, w których bezwzględna liczba wypadków jest najmniejsza.

Ryc. 16. *Śmiertelność w wypadkach drogowych w województwie wielkopolskim w 2013 roku według powiatów*



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Powyższe dane wskazują na wagę problemu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Znaczna liczba ofiar wypadków spowodowana jest w dużej mierze ponadprzeciętnym natężeniem ruchu, brakiem infrastruktury poprawiającej jego bezpieczeństwo, złym stanem technicznym i nieodpowiednimi parametrami dróg. Bardzo często przyczyną jest również zły stan techniczny pojazdów oraz nadmierna prędkość.

Ryc. 17. *Liczba wypadków i ofiar śmiertelnych na terenie województwa wielkopolskiego w latach 2004–2013*

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

Kompleksową strategią poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach w latach 2013 – 2020 jest Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020, który został oparty na pięciu filarach: bezpieczny człowiek, bezpieczna droga, bezpieczna prędkość, bezpieczny pojazd, ratownictwo medyczne i opieka powypadkowa. Program skierowany jest do wszystkich odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce, w tym do samorządów, zarządców dróg, projektantów dróg, służb nadzoru, a także wszystkich uczestników ruchu drogowego. Wyznacza on konkretne cele do osiągnięcia w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in.: nie więcej niż 2 000 ofiar śmiertelnych i 6 900 ciężko rannych w 2020 roku.

Jednym z głównych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego zarówno w Polsce, jak i w Wielkopolsce, jakie diagnozuje ten Program, jest niedostosowanie infrastruktury drogowej do podstawowych standardów bezpieczeństwa ruchu, które jest często bezpośrednią przyczyną wypadków drogowych. Dlatego niezwykle istotne jest, aby projekty realizowane w latach 2014–2020 były zgodne z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020 oraz, w miarę możliwości, uwzględniały elementy infrastruktury poprawiające bezpieczeństwo.

2.4.5. Wpływ transportu drogowego na środowisko

Transport drogowy jest jednym z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza. Wskutek spalania paliw w silnikach pojazdów do powietrza trafiają: tlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory, w tym wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne oraz cząstki stałe i metale ciężkie. Emisja zanieczyszczeń komunikacyjnych ma również wpływ na powstawanie smogu, głównie w miastach, a także na zakwaszanie środowiska. W 2012 roku udział

transportu drogowego w emisji zanieczyszczeń powietrza wyniósł[16]: 48,4% całkowitej emisji tlenków azotu (najwyższa wartość wśród innych rodzajów działalności), 23,7% emisji tlenku węgla i 20,4% pyłów (najwięcej pochodziło ze spalania poza przemysłem, odpowiednio 62,7% i 46,0%). W dużych miastach, zwłaszcza w dzielnicach centralnych, udział ten jest znacznie wyższy.

Brak jest stałej sieci punktów pomiarowych oddziaływania akustycznego ciągów komunikacyjnych. Dostępne są jedynie wyniki wybranych pomiarów punktowych. W 2013 roku Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska (WIOŚ) w Poznaniu przeprowadził monitoring szczególnych uciążliwości hałasów drogowych przy budynkach mieszkalnych, obiektach oświatowych, służby zdrowia itp. (w 19 punktach, w tym w 16 punktach w rejonie budynków mieszkalnych, 3 w punktach przy szkołach). Przekroczenia krótkookresowych dopuszczalnych wartości poziomu hałasu w środowisku stwierdzono w 11 punktach, w tym w 3 jedynie w porze nocnej. Szczególnie duże były one w Grabównie (przy drodze krajowej nr 10). W Grabównie, Rogoźnie i Wągrowcu stwierdzono również przekroczenia długookresowych wskaźników poziomu hałasu.

Największa ekspozycja na hałas pochodzący z dróg krajowych miała miejsce w powiecie poznańskim. Dotyczy to zarówno powierzchni narażonej na jego oddziaływanie, jak i liczby ludności pozostającej w jego zasięgu. Podobna ekspozycja na hałas występowała w powiatach: ostrowskim, gnieźnieńskim, pilskim, wrzesińskim i kępińskim. Natomiast największe powierzchnie eksponowane na hałas występowały w powiatach: nowotomyskim, kolskim, konińskim, wrzesińskim i średzkim.

Z uwagi na znaczne natężenie ruchu pojazdów w 2012 roku sporządzono mapy akustyczne dla następujących dróg krajowych (11 z 16 dróg krajowych): 5, 8, 11, 24, 32, 92 oraz wybranych fragmentów dróg nr 10, 12, 15, 25, 36. W sieci dróg wojewódzkich w 2011 roku mapy opracowano dla fragmentów dróg nr (12 z 84 dróg): 178, 179, 182, 184, 185, 188, 190, 196, 260, 305, 306, 307. Należy zwrócić uwagę na to, że natężenie ruchu drogowego rośnie, a w związku z tym także negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym akustyczne.

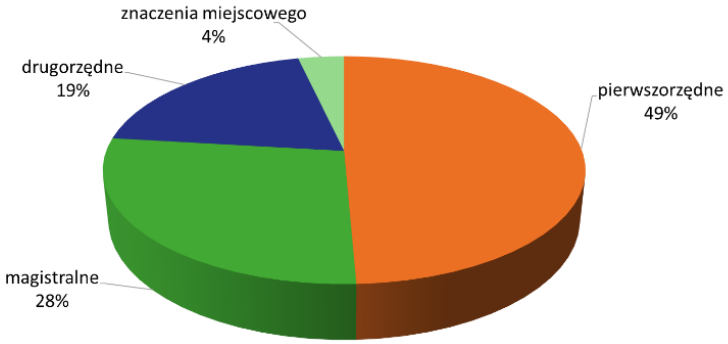
2.5. Transport kolejowy

2.5.1. Sieć kolejowa

Całkowita długość eksploatowanych linii kolejowych w regionie w 2013 roku wyniosła 1 976 km (w tym 1 906 km będących w zarządzie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.), co stanowiło 10,2% ogólnej długości linii kolejowych w Polsce. Wielkopolska posiadała najdłuższą sieć kolejową, zaraz za województwem śląskim. Aż 57,9% stanowiły linie dwutorowe (w kraju 45,0%), natomiast udział długości linii zelektryfikowanych stanowił 63,7% całej sieci regionu i był zbliżony do średniej krajowej – 61,4%. Linie znaczenia państwowego, będące w zarządzie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A, stanowiły niespełna 60% sieci.

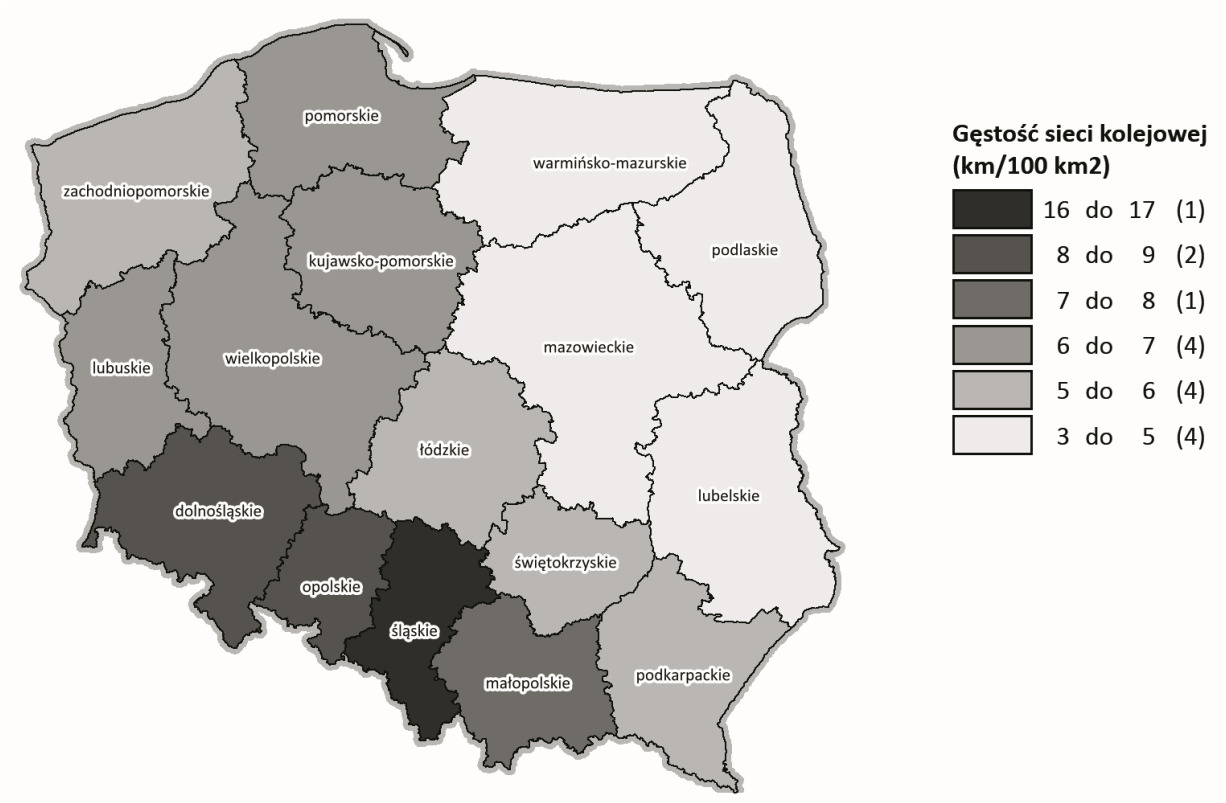
[16] Ochrona środowiska 2014. GUS. Warszawa. 2014 r.

Ryc. 18. *Kategorie linii kolejowych na terenie województwa wielkopolskiego w 2013 roku*



Źródło: Komunikat prasowy PKP PLK S.A., Inwestycje kolejowe w województwie wielkopolskim w czerwcu 2014 roku, Warszawa, 17 lipca 2014 roku

Ryc. 19. *Gęstość sieci kolejowej w Polsce w 2013 roku według województw*



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Tab. 2. Sieć kolejowa województwa wielkopolskiego w latach 2004–2013 na tle kraju

Zmienna	Przekrój terytorialny	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Linie kolejowe (km)	PL	20 250	20 253	20 176	20 107	20 196	20 360	20 228	20 228	20 094	19 328
	WLKP	2 146	2 066	2 071	2 057	2 058	2 115	2 131	2 091	2 061	1 976
Linie kolejowe (km/100 km2)	PL	6,5	6,5	6,5	6,4	6,5	6,5	6,5	6,5	6,4	6,2
	WLKP	7,2	6,9	6,9	6,9	6,9	7,1	7,1	7,0	6,9	6,6
Linie kolejowe wąskotorowe (km)	PL	344	410	413	310	189	189	139	115	115	69
	WLKP	124	124	128	92	93	93	93	69	69	69

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

Województwo wielkopolskie dysponuje dość gęstą siecią kolejową – z wyjątkiem środkowo–wschodniej części regionu. Wskaźnik gęstości sieci kolejowej w 2013 roku wyniósł w Wielkopolsce 6,6 km/100 km^2 i był zbliżony do średniej w kraju – 6,2 km/100 km^2. Był to wynik wyższy od wskaźnika dla krajów UE (około 5,0 km/100 km^2).

W Wielkopolsce w 2013 roku eksploatowano także 69,0 km linii wąskotorowych. Na liniach wąskotorowych odbywają się głównie przewozy turystyczne, a częściowo także towarowe. W Wielkopolsce funkcjonują następujące koleje wąskotorowe: Gnieźnieńska Kolej Wąskotorowa, Kaliska Kolej Dojazdowa, Pleszewska Kolej Lokalna (Krotoszyńska Kolej Dojazdowa), Śmigielska Kolej Wąskotorowa, Średzka Kolej Powiatowa, Wyrzyska Kolej Powiatowa, Żnińska Kolej Powiatowa, Kolejka Parowa Maltanka w Poznaniu, Grodziska Kolej Drezynowa, Krzywińska Kolej Drezynowa i kolejka parkowa w Cichowie.

Wśród czynnych linii kolejowych 9 przebiega przez Poznań, bierze lub kończy początek w tym mieście. Status linii państwowej w granicach województwa posiada 10 linii. Większość linii (13) jest zelektryfikowanych, w tym 2 jedynie częściowo. Brak elektryfikacji wymaga wykorzystania taboru spalinowego. Dwa tory ruchu posiada 11 linii, w tym 3 linie na wybranych odcinkach.

Dodatkowo w województwie funkcjonuje 20 linii (głównie łącznic) o znaczeniu towarowym. Do istotnych połączeń wchodzących w skład międzynarodowych tranzytowych tras kolejowych należą linie: nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice, 131 Chorzów Batory – Tczew, 272 Kluczbork – Poznań Główny (odcinek Gądki – Poznań) oraz 394 Poznań Krzesiny – Kobylnica, po których mogą kursować pociągi tranzytowe.

W województwie wielkopolskim w 2014 roku przewozy pasażerskie prowadzono na 18 liniach kolejowych. Na pozostałych liniach nie prowadzi się obecnie przewozów kolejowych, jednak ich parametry techniczne pozwalają na ich uruchomienie. Dostęp do sieci kolejowej posiada zdecydowana większość miast powiatowych. Miasta: Czarnków, Międzychód, Gostyń, Śrem pomimo dostępu do sieci kolejowej, pozostają z niej wyłączone z uwagi na zawieszenie przewozów pasażerskich w ich rejonie, natomiast przez powiat turecki nie przebiega żadna linia kolejowa.

O znaczeniu linii kolejowych w województwie może świadczyć ich wykorzystanie oraz generowany ruch pasażerski. Od wielu lat do najbardziej obciążonych połączeń należą linie przebiegające przez miasto Poznań. Największe potoki pasażerskie, powyżej 4 mln w ciągu

roku, występowały na liniach: nr 271 w kierunku Wrocławia, nr 272 w kierunku Katowic oraz nr 353 w kierunku Torunia. Liczbę pasażerów od 2 do 4 mln obsługiwały linie: nr 3 z Poznania zarówno w kierunku Warszawy, jak i zachodniej granicy państwa, nr 14 i 355 na kierunku Łódź – Ostrów Wlkp. – Wrocław oraz linie nr 354 w kierunku Piły, 356 w kierunku Wągrowca i 357 w kierunku Wolsztyna.

Najmniejszy ruch pasażerski obserwowany był na liniach nr 403 Piła Północ – Ulikowo i 181 Herby Nowe – Oleśnica (poniżej 100 tys. osób w ciągu roku), położone przy północnej i południowej granicy województwa.

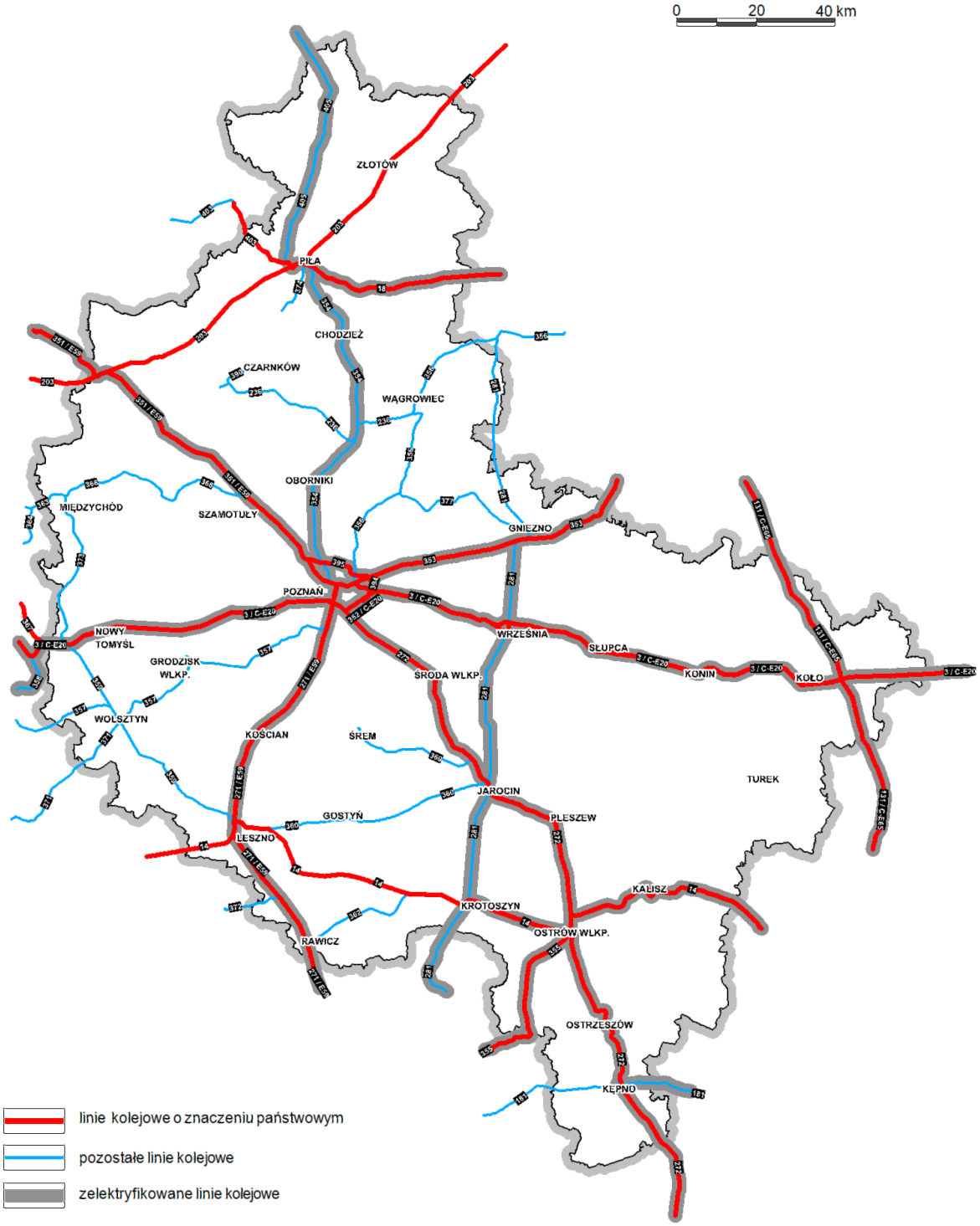
W rozkładzie jazdy na lata 2012/2013 obciążenie linii kolejowych pociągami pasażerskimi w województwie wynosiło:

- powyżej 90 pociągów/dobę na linii:
  - nr 3 na odcinku Poznań – Warszawa,
- od 60 do 80 pociągów/dobę na liniach:
  - nr 351 na odcinku Szczecin – Poznań,
  - nr 353 Poznań – Gniezno – Inowrocław,
  - nr 3 na odcinku Poznań – Rzepin,
- od 40 do 60 pociągów/dobę na liniach:
  - nr 271 na odcinku Poznań – Wrocław,
  - nr 272 Poznań – Ostrów Wlkp. – Kępno.

Wymienione linie tworzą szkielet powiązań międzyregionalnych Wielkopolski. Na pozostałych liniach kolejowych poruszało się od 10 do 40 pociągów na dobę. Modernizacja linii kolejowych oraz wyższy standard przewozów (nowy tabor, wyższa częstotliwość połączeń) i krótszy czas dojazdu mają znaczny wpływ na wzrost zainteresowania transportem kolejowym i rosnącą liczbę pasażerów. Przykładem jest efekt modernizacji odcinków linii kolejowych nr 356 i 357 z Poznania w kierunku Wągrowca i Wolsztyna, która przyczyniła się do znacznego wzrostu liczby pasażerów na tych odcinkach.

Linie kolejowe łączą główne ośrodki miejskie województwa ze stacjami węzłowymi w regionach sąsiednich. Dobra dostępność kolei umożliwia większości mieszkańców województwa dojazdy do miejsc pracy i nauki, zlokalizowanych w ośrodkach ponadlokalnych i subregionalnych. Jednak niektóre linie kolejowe wymagają pilnej modernizacji, by umożliwić zaspokojenie potrzeb Wielkopolan w zakresie mobilności.

Ryc. 20. *Sieć kolejowa na terenie województwa wielkopolskiego*



Źródło: Opracowanie własne

2.5.2. Stan techniczny i standard sieci

Stan techniczny infrastruktury kolejowej ma wpływ na prędkość przejazdową pociągów, częstotliwość kursowania, czas podróży i bezpieczeństwo ruchu. Zmniejszenie standardów utrzymania sieci kolejowej pogłębia jej dekapitalizację. W Wielkopolsce przez wiele lat najlepiej utrzymane były linie o znaczeniu międzynarodowym Zauważalna jest jednak stopniowa modernizacja pozostałych linii kolejowych, przy współudziale SWW.

Standard sieci kolejowej w Wielkopolsce ocenia się ogólnie jako wyższy od średniej krajowej. Sieć kolejowa w stanie dobrym i dostatecznym stanowiła w czerwcu 2014 roku odpowiednio 59% i 21% ogólnej długości linii. W stanie niezadowalającym znajdowało się 20% sieci. Problem ten dotyczy wielu odcinków torów, podtorzy i rozjazdów, w tym wymagających natychmiastowej naprawy lub wymiany. Także inne elementy infrastruktury kolejowej, takie jak: mosty, wiadukty, tunele, przepusty czy ściany oporowe, często wymagają wymiany konstrukcji nośnej oraz bieżącej konserwacji, mającej na celu zmniejszenie ich postępującej degradacji. W wielu przypadkach przestarzałe są urządzenia sterowania ruchem.

Do zwiększania bezpieczeństwa ruchu oraz likwidacji zagrożeń eksploatacyjnych przyczyniają się zarówno kompleksowe modernizacje, bieżące prace eksploatacyjne, jak i remonty budowli w ciągach linii kolejowych. Odpowiedzią na potrzeby przebudowy, wraz z wyposażeniem w nowoczesne systemy zarządzania ruchem kolejowym, są realizowane projekty ich modernizacji. Konieczna jest ponadto budowa bezkolizyjnych przejazdów kolejowo–drogowych, w szczególności w ciągach głównych dróg o dużym natężeniu ruchu.

Czynnikiem negatywnie wpływającym na poziom i warunki obsługi podróżnych oraz na wizerunek polskiego kolejnictwa jest zły stan części dworców wraz z przyległymi do nich terenami. Ma on także niekorzystny wpływ na rozwój komunikacji zbiorowej, która ukierunkowana powinna być przede wszystkim na integrację transportu publicznego w punktach przesiadkowych. Taką rolę na terenie miast mogą pełnić dworce i pętle komunikacyjne, natomiast na pozostałych terenach – dworce, w tym dworce kolejowe. Szczególnie istotne jest wykorzystywanie dworców jako punktów przesiadkowych integrujących różne rodzaje transportu, w tym kolejowego, autobusowego, miejskiego, samochodowego i rowerowego.

W ostatnich latach (2010–2013) PKP S.A. zainicjowała szeroko zakrojony program modernizacji dworców kolejowych. W wyniku jego realizacji zmodernizowano dworce w następujących miejscowościach: Chodzież, Koło, Leszno, Luboń, Ostrów Wlkp., Poznań Główny i Dworzec Letni, Puszczykówko, Swarzędz, Jarocin, Kępno, Wronki, Kościan, Środa Wlkp. W trakcie realizacji pozostaje modernizacja dworców w Gnieźnie, Kaliszu, Pile i Rawiczu.

Ponadto realizowany jest program przekazywania budynków dworcowych samorządom, w celu ich rewitalizacji. Szczególnie intensywnie proces ten przebiega na linii nr 356 z Poznania w kierunku Wągrowca. Odnowione budynki dworcowe mogą pełnić funkcje centrów obsługi podróżnych, punktów informacji turystycznej, czy też świetlic, bibliotek, restauracji, kawiarni, a dawne linie kolejowe mogą być wykorzystywane np. pod budowę ścieżek rowerowych i dróg lub tworzenie wąskotorowych szlaków turystyczno–rekreacyjnych.

Infrastruktura kolejowa wymaga także lepszego dostosowania do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Na terenie województwa od kilkunastu lat prowadzone są intensywne prace modernizacyjne, zarówno na głównych ciągach kolejowych, jak i na pozostałych liniach istotnych z punktu widzenia rozwoju regionu i zachowania jego wewnętrznej spójności. Inwestycje te pozwalają na zwiększenie liczby kursujących pociągów w ciągu doby oraz skrócenie czasu dojazdu.

Doceniając znaczenie komunikacji kolejowej dla prawidłowego funkcjonowania regionu Zarząd Województwa zdecydował o realizacji dwóch projektów modernizacji linii kolejowych w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007–2013, jako projektów kluczowych dla rozwoju Wielkopolski. Odpowiednio w 2012 i 2013 roku ukończono modernizacje niezelektryfikowanych linii kolejowych nr 357 z Poznania w kierunku Wolsztyna i 356 do Wągrowca. Ważnym elementem przedsięwzięcia na linii nr 356 była budowa dwóch nowych przystanków kolejowych: Czerwonak Osiedle (gmina Czerwonak) oraz Zielone Wzgórza (gmina Murowana Goślina). Z kolei w ramach przebudowy linii nr 357 wybudowano nowe perony na stacjach Stęszew, Szreniawa i Wiry oraz nowy przystanek kolejowy w Kotowie (gmina Granowo).

Zdecydowana większość inwestycji prowadzona była/jest z poziomu krajowego (z unijnych środków przedakcesyjnych, następnie z perspektyw 2004–2006 i 2007–2013 oraz ze środków budżetu państwa), tj.:

- Modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego (ISPA/FS);
- Poprawa infrastruktury kolejowej w Polsce – "wąskie gardła" obejmująca przywrócenie sprawności technicznej zużytych i wyeksploatowanych elementów infrastruktury na wybranych liniach kolejowych, w tym: linii kolejowej nr 3 – Warszawa Zachodnia – Kunowice (E 20); nr 271 Wrocław Główny – Poznań (E 59), nr 353 Poznań Wschód – Skandawa (ISPA/FS);
- Pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii kolejowej (E–20 i CE–20) obejmująca wsparcie przygotowania studium wykonalności i aplikacji dla przeprowadzenia modernizacji linii na dwóch zasadniczych odcinkach wchodzących w skład II Korytarza Transportowego: Warszawa–Rzepin oraz Łowicz – Skierniewice – Łuków (ISPA/FS);
- Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap III, odcinek Czempiń – Poznań (PO IiŚ 2007–2013);
- Wymiana podkładów na linii kolejowej nr 351 Poznań Gł. – Szczecin Gł. , szlak Pęckowo – Wronki w km 43,309 – 50,000 (środki własne);
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 271 Wrocław Gł. – Poznań Gł., w km 61,300 –131,600 (dotacja budżetowa);
- Polepszenie jakości usług przewozowych przez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 272 na odcinku Kluczbork – Ostrzeszów (PO IiŚ 2007–2013);
- Wykonanie robót budowlanych związanych z wymianą nawierzchni na linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań w torze nr 1 od km 131,500 – 133,918 oraz od km 150,160 do km 166,653 wraz z robotami towarzyszącymi w ramach zadania pn. „Wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi na stacjach i szlakach w torze nr 1 linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań od km 131,500 do km 181,781 (obligacje);
- Wykonanie robót budowlanych związanych wymianą nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi w torze nr 1 szlak Gądki – Poznań Krzesiny od km 186,084 do km

192,864 w ramach zadania pn. „Wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi na linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań, odcinek Kórnik – Poznań Główny wraz z przebudową mostu stalowego na rzece Warcie na stacji Poznań Starołęka w km 196,254 (obligacje);

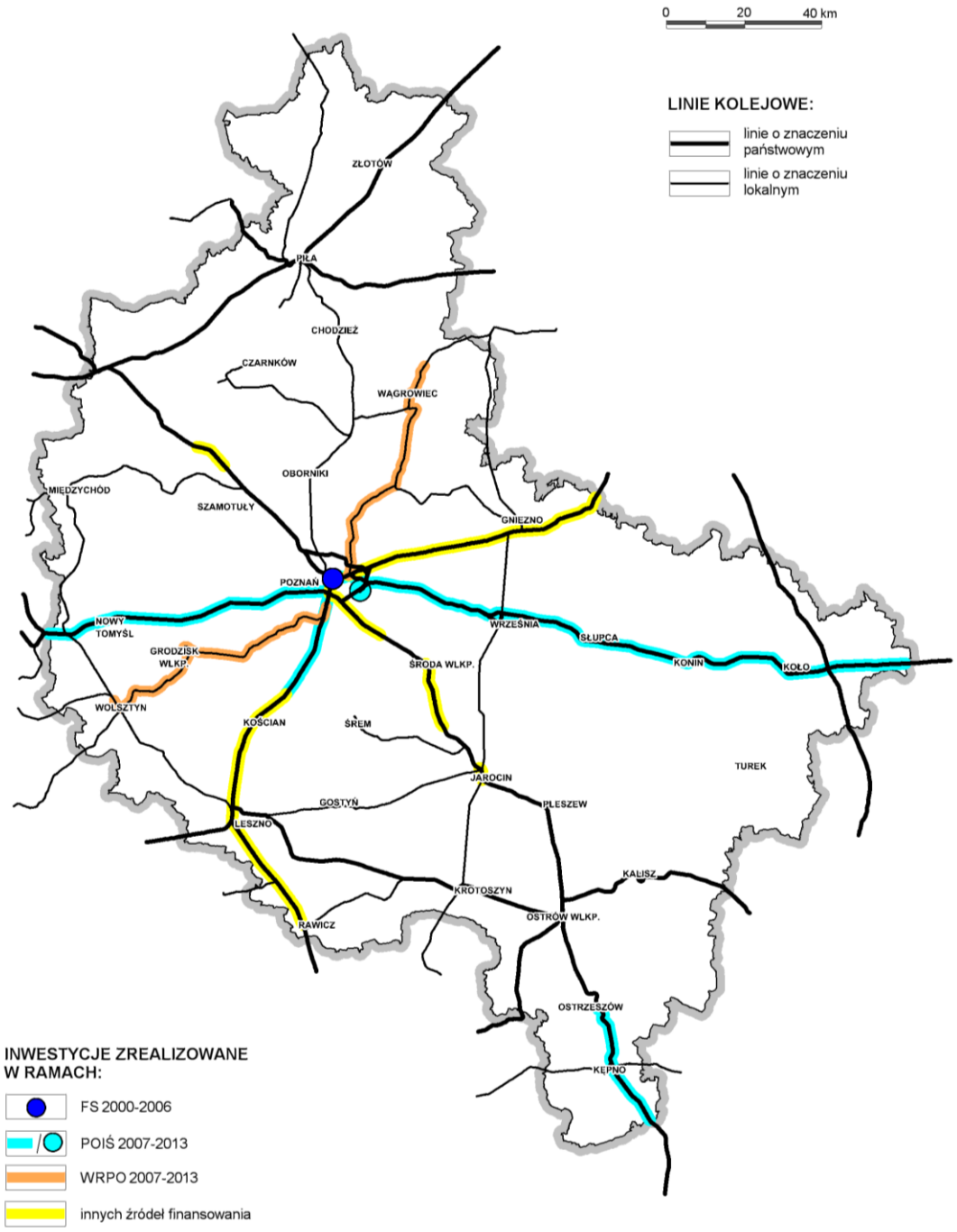
- Wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi na linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań, odcinek Kórnik – Poznań Główny wraz z przebudową mostu stalowego na rzece Warcie na stacji Poznań Starołęka w km 196,254 (środki własne, obligacje, fundusz kolejowy);
- Wykonanie dokumentacji projektowej i robót budowlanych na linii kolejowej nr 272 w torze 1 na odcinku Ostrzeszów – Antonin od km 59,710 do 70,562 w ramach zadania pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 272 na odcinku Ostrzeszów – Ostrów Wlkp." (obligacje);
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa (dotacja budżetowa);
- Budowa infrastruktury systemu GSM–R zgodnie z NPW ERTMS na linii kolejowej E 20/C–E 20 korytarz F na odcinku Kunowice – Terespol (PO IiŚ 2007–2013).

W ramach PO IiŚ 2007–2013 realizowane są również projekty mające na celu przygotowanie inwestycji do realizacji w latach 2014–2020. Do takich projektów zaliczyć należy:

- projekt „Prace na wybranych liniach kolejowych w perspektywie UE 2014 – 2020 – PRACE PRZYGOTOWAWCZE" obejmujący przygotowanie studiów wykonalności, m.in. linii nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wielkopolski;
- projekt „Modernizacja linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz – PRACE PRZYGOTOWAWCZE".

Natomiast ze środków pomocy technicznej WRPO 2007–2013 wsparto opracowanie dokumentacji technicznej na rozbudowę zaplecza technicznego do obsługi taboru spółki Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. Spółka ta dysponuje niewystarczającym zapleczem obsługi, dostępnym obecnie jedynie w Zbąszynku (do obsługi elektrycznych zespołów trakcyjnych). Pełna baza obsługi, uwzględniająca tabor zarówno spalinowy, jak i elektryczny, oraz usługi właściwe dla danego typu pojazdów, będzie obejmować takie lokalizacje, jak: Wągrowiec (trakcja spalinowa), Zbąszynek i Leszno (trakcja spalinowa i elektryczna), Gniezno (trakcja elektryczna). Z uwagi na systematyczne zwiększanie udziału spółki Koleje Wielkopolskie w rynku przewozów regionalnych oraz zwiększoną liczbę niezbędnego taboru w związku z przewidywanym rozwojem kolei metropolitalnej usytuowanie punktu obsługi powinno być rozpatrywane także w Poznaniu (w rejonie stacji Poznań Dębiec, Luboń k/Poznania lub Poznań Franowo).

Ryc. 21. *Inwestycje zrealizowane na liniach kolejowych w województwie*



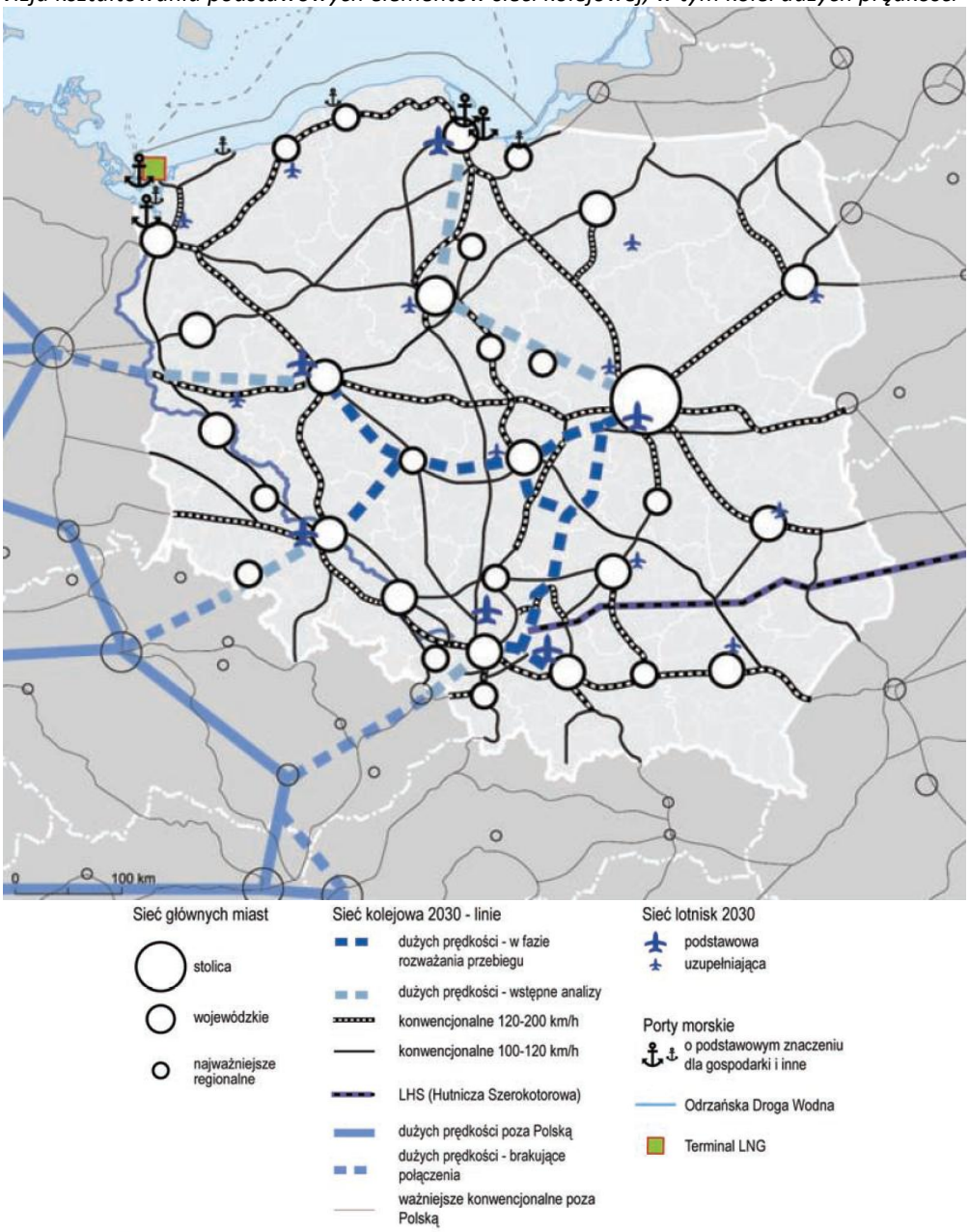
Źródło: Opracowanie własne

2.5.3. Kolej Dużych Prędkości

Obok modernizacji istniejących linii kolejowych o znaczeniu krajowym toczą się prace nad projektem nowej linii kolei dużych prędkości (KDP), która ma połączyć cztery ważne metropolie w Polsce tj. Warszawę, Łódź, Poznań, Wrocław. Projekt obejmuje również wydłużenie linii w kierunku zachodniej i południowej granicy państwa w celu włączenia jej w europejski system kolejowy o wysokim standardzie.

Nowa linia w układzie tzw. „Y” ma przebiegać z Warszawy do Łodzi i dalej poprzez rozgałęzienie w rejonie Nowych Skalmierzyc – do Poznania i Wrocławia. Na terenie Wielkopolski planowana jest dodatkowa stacja KDP w rejonie Jarocina. Pociągi na tej trasie będą mogły jeździć z prędkością do 350 km/h.

Ryc. 22. *Wizja kształtowania podstawowych elementów sieci kolejowej, w tym kolei dużych prędkości**



* realizacja poszczególnych inwestycji będzie zależeć od polityki transportowej Rządu

Źródło: Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – dokument przyjęty przez Radę Ministrów 13 grudnia 2011 roku

Aktualnie brak jest ostatecznej decyzji o realizacji inwestycji. Taka sytuacja rodzi negatywne konsekwencje głównie w sferze planistycznej. Brak możliwości rezerwacji terenu pod przyszłą linię kolejową skutkuje niedostosowaniem regionalnych i lokalnych polityk przestrzennych do przebiegu trasy i ogranicza dalszy rozwój przestrzenny na podstawie aktualnych dokumentów planistycznych. Linia KDP wpisana jest do sieci bazowej TEN–T, co stwarza dodatkowe możliwości finansowania tego przedsięwzięcia.

2.5.4. Wpływ transportu kolejowego na środowisko

W porównaniu do transportu drogowego skala oddziaływania transportu kolejowego na środowisko i bezpieczeństwo jest nieporównanie mniejsza, a sprowadza się głównie do emisji hałasu i drgań, zanieczyszczeń (jednostki spalinowe) oraz zajmowania terenu.

Stan techniczny linii kolejowych oraz jakość taboru kolejowego wpływają na poziom emitowanego hałasu. Zasięg oddziaływania hałasu kolejowego uzależniony jest głównie od natężenia ruchu pociągów, jakości infrastruktury i taboru kolejowego. Ponadto wpływ na zasięg oddziaływania ma również ukształtowanie terenu i występowanie roślinności oraz oddalenie obiektów narażonych na hałas od linii kolejowej. Subiektywnie hałas tego rodzaju oceniany jest jako mniej uciążliwy od hałasu drogowego.

Obowiązek sporządzenia map akustycznych dla linii kolejowych o nadmiernym natężeniu ruchu pociągów dotyczy linii nr 3 od Poznania w kierunku Warszawy i linii 271 w kierunku Wrocławia.

Obecnie w realizowanych inwestycjach na liniach kolejowych w regionie stosowane są rozwiązania wpływające dodatkowo na ograniczanie hałasu, np. odpowiednia konstrukcja torowiska, rozwiązania sytuacyjne i wysokościowe względem obiektów i obszarów chronionych czy ekrany akustyczne. Ponadto na ograniczanie hałasu mają też wpływ rozwiązania wprowadzane w związku z organizacją ruchu, tj. przez odpowiednie sterowanie, jego koncentracja na określonych połączeniach, ograniczenie prędkości pociągów, czy ograniczenie sygnałów dźwiękowych.

2.6. Publiczny transport zbiorowy

2.6.1. Transport kolejowy (przewozy regionalne)

Podstawą prawną określającą zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, w tym kolejowym, jest Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (tj. Dz. U. 2015 poz. 1440). Zgodnie z tą Ustawą, jednostki samorządu terytorialnego stały się organizatorem publicznego transportu zbiorowego odpowiedzialnego za jego organizowanie i funkcjonowanie na obszarze swojej właściwości. Wykonawcą zadań zamówionych przez organizatora w ramach swoich kompetencji stał się natomiast, zgodnie z Ustawą, operator publicznego transportu zbiorowego.

Podstawą organizowania przewozów uwzględniających w szczególności potrzeby społeczności lokalnej stają się „plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (tzw. plany transportowe) opracowywane przez gminy, związki międzygminne, powiaty, związki powiatów, województwa oraz właściwego Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Obecny model świadczenia usług użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym, w zakresie wojewódzkich przewozów kolejowych, polega na realizacji umowy (cywilnoprawnej) między Samorządem Województwa a przewoźnikiem na świadczenie usług zgodnie z ustalonym harmonogramem. Usługi te obejmują17 określany corocznie poziom rekompensaty z uwzględnieniem: kosztów świadczenia powierzonych zadań przewozowych, wpływów z biletów oraz rozsądnego zysku[18].

Do przewoźników wykonujących przewozy w ramach służby publicznej na terenie województwa wielkopolskiego należą:

- Przewozy Regionalne Sp. z o.o., w kapitale których udział Województwa Wielkopolskiego wynosi 9,7%,
- Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o., będące spółką samorządową ze stuprocentowym udziałem SWW, powołaną na mocy Uchwały Sejmiku Województwa Wielkopolskiego nr XXXIX/542/09 z dnia 28 września 2009 roku.

W 2014 roku spółka Przewozy Regionalne przewiozła ponad 14,2 mln pasażerów, natomiast spółka Koleje Wielkopolskie 7,2 mln pasażerów. Udział w rynku obu przewoźników ulega zmianom. W wyniku modernizacji linii kolejowych nr 356 i 357, a także przez przejmowanie kolejnych połączeń kolejowych od spółki Przewozy Regionalne i zwiększanie częstotliwości kursów, spółka Koleje Wielkopolskie notuje systematyczny wzrost liczby pasażerów. Czynnikiem ograniczającym rozwój Kolei Wielkopolskich, poza stanem infrastruktury linii kolejowych, jest stan i liczebność taboru oraz brak odpowiedniego zaplecza technicznego do jego obsługi.

Tab. 3. Liczba pasażerów w przewozach regionalnych w latach 2012–2014 w województwie wielkopolskim

Przewoźnik kolejowy	Liczba pasażerów (mln pasażerów)		
	2012	2013	2014
Koleje Wielkopolskie Sp. z . o.o.	3,4	5,4	7,2
Przewozy Regionalne Sp. z . o.o.	16,6	15,2	14,2

Źródło; Opracowanie własne na podstawie raportu Departamentu Transportu pt. Transport publiczny w Wielkopolsce, 2014 r. i 2015 r.

SWW dysponuje obecnie taborem liczącym 22 autobusy szynowe do obsługi całej pracy przewozowej na obecnie obsługiwanych liniach niezelektryfikowanych. W związku ze zwiększaniem potoków pasażerskich, głównie na linii nr 356 – szczególnie na odcinku Poznań – Wągrowiec, zawarto umowę na dzierżawę z wykupem kolejnych 4 dwuczłonowych autobusów szynowych serii SA 138 „Link".

Od rozkładu jazdy 2012/2013 spółka Koleje Wielkopolskie prowadzi przewozy również na części linii zelektryfikowanych, za pomocą używanych oraz nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych zakupionych przez Województwo Wielkopolskie w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007–2013. SWW jest właścicielem:

- 12 elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57, w tym 7 zmodernizowanych,

[17] Na podstawie: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego. Opracowanie wykonane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego. Poznań.

[18] Rozporządzenie (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 1370/2007 z dnia 23 października 2007 r. w sprawie usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.

- 22 elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN76 „Elf".

Spółka Przewozy Regionalne obsługuje trakcją elektryczną relacje: Poznań – Gniezno – Mogilno, Poznań – Zbąszynek, Jarocin – Krotoszyn – granica województwa, Poznań – Piła – Szczecinek, Poznań – Krzyż – Stargard Szczeciński, Piła – Wyrzysk – Bydgoszcz, Ostrów Wlkp. – Oleśnica, Poznań – Leszno – Wrocław, Poznań – Ostrów Wlkp. – Kępno – Kluczbork, oraz trakcją spalinową relacje: Chojnice – Piła – Krzyż, Piła – Wałcz. Natomiast półka Koleje Wielkopolskie obsługuje połączenia z Poznania do Kutna (przez Konin), Zbąszynka, Wolsztyna, Gołańczy, Mogilna (przez Gniezno) oraz z Leszna do Ostrowa Wlkp. i Zbąszynka.

Tabor będący własnością Samorządu Województwa jest obecnie serwisowany w następujących punktach utrzymania taboru:

- Zbąszynek – podstawowy punkt utrzymania, w którym realizowane są przeglądy poziomu P1 – P3 oraz naprawy bieżące i awaryjne taboru elektrycznego, a także naprawy bieżące i awaryjne taboru spalinowego – łącznie z elementami poziomu P4 w zakresie kompletnych jednostek napędowych, ponadto realizowane jest kompleksowe utrzymanie czystości pojazdów.
- Poznań – punkt pomocniczy w którym serwisowany jest tabor spalinowy w zakresie poziomów utrzymania P1 – P3, naprawy bieżące i awaryjne, a także P4 w zakresie kompletnych jednostek napędowych oraz utrzymywana jest czystość pojazdów. Koleje Wielkopolskie korzystają z punktu na zasadzie poddzierżawy od PKP Cargo S.A., posiadającego stosowną umowę z PKP S.A. reprezentującym właściciela punktu.
- Leszno – punkt pomocniczy, w którym serwisowane są pojazdy spalinowe w zakresie poziomów utrzymania P1 i P2 oraz utrzymywana jest czystości pojazdów. Koleje Wielkopolskie S.A. planują utrzymanie tego PUT jako punktu pomocniczego po podpisaniu umowy wieloletniej z właścicielem (PKP Cargo S.A.) – bez szerszego inwestowania.
- Gniezno – punkt pomocniczy, w którym realizowane są czynności związane z odprawą techniczną pociągów w trakcji elektrycznej (rewidenci taboru), uzupełnianie materiałów eksploatacyjnych i utrzymanie czystości w ograniczonym zakresie.

Obecnie wykorzystywane ww. punkty utrzymania taboru na potrzeby Samorządu Województwa się niewystarczające. Konieczne są inwestycje w budowę nowych punktów oraz modernizację i rozbudowę części z ww. punktów.

2.6.2. Transport autobusowy

Od jakości dróg (jej parametrów technicznych) oraz dostępności do komunikacji kolejowej bardzo często uzależniona jest możliwość lub jakość obsługi danego obszaru przez komunikację autobusową.

W zakresie wojewódzkiego publicznego transportu autobusowego kompetencje Samorządu koncentrują się wokół wydawania zezwoleń na realizację przewozów oraz zwrotu środków z tytułu stosowania ulg ustawowych w cenach biletów dla pasażerów na liniach autobusowych. SWW nie zlecał do tej pory realizacji przewozów autobusowych w charakterze służby publicznej.

Regularna komunikacja autobusowa w województwie wielkopolskim odbywa się po następujących rodzajach linii[19]:

- międzyregionalnych dalekobieżnych, tj. powyżej 160 km, obejmujących swoim zasięgiem obszar co najmniej dwóch regionów, które łączą miasta wojewódzkie oraz inne ważniejsze ośrodki miejskie,
- regionalnych, tj. w granicach 50 – 160 km, dokonywanych na obszarze kilku sąsiednich województw, łączących mniejsze miasta z dużymi ośrodkami w regionie,
- podmiejskich, tj. do 50 km, łączących osiedla wiejskie z ośrodkami gminnymi, powiatowymi i wojewódzkimi,
- miejskich, tj. funkcjonujących w obrębie miast oraz w strefie 5 – 10 km poza jego granicami.

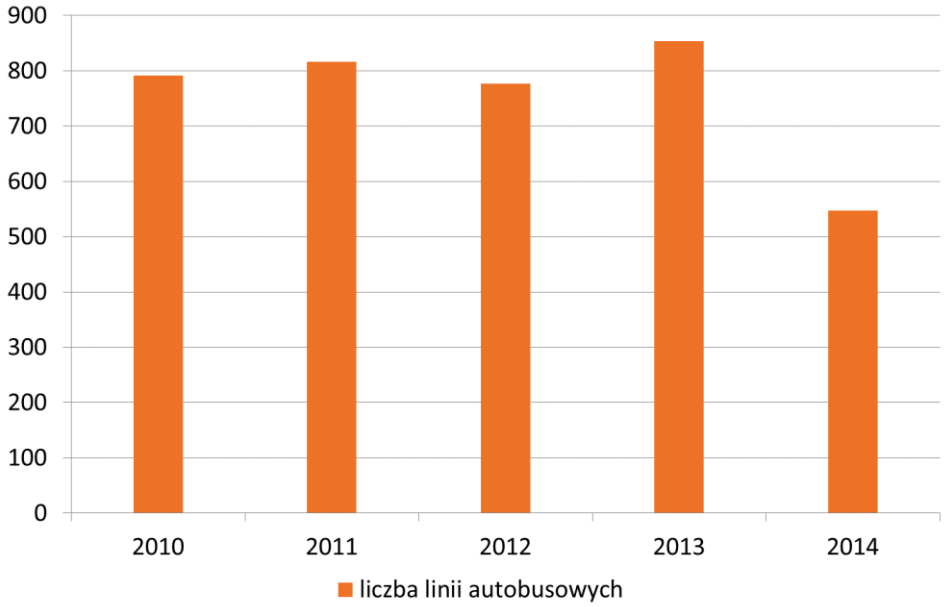
Liczba linii regularnych oraz wielkość przewozów osób wynikają ze zgłaszanego popytu na przewozy. O zapotrzebowaniu na transport osób decyduje najczęściej charakter obsługiwanego obszaru, w tym przede wszystkim liczba ludności, gęstość zaludnienia, rozkład przestrzenny osiedli oraz rozmieszczenie ośrodków przemysłowych, naukowych, usługowych i administracyjnych, stanowiących generatory ruchu. Najwięcej regularnych linii autobusowych występuje w powiatach: poznańskim z Poznaniem, konińskim z Koninem i w Kaliszu.

W ostatnich latach obserwowano stabilizację liczby linii komunikacyjnych. Od 2010 roku liczba linii komunikacyjnych regularnych w województwie oscylowała w okolicach 800, jednak w 2014 roku złożono tylko 527 wniosków o udzielenie/zmianę zezwolenia na wykonywanie przewozu osób w krajowym transporcie drogowym, a w tym jedynie 42 wnioski dotyczyły udzielenia nowego zezwolenia.

Obserwuje się nieznaczną tendencję do zmniejszania ogólnej liczby autobusów w regionie. Przyczyną jest głównie zaawansowany wiek i znaczne przebiegi pojazdów, powoli wycofywanych z eksploatacji. Liczba pojazdów nowszych nie pokrywa w pełni liczby wycofywanych autobusów.

[19] Transport publiczny w Wielkopolsce. Raport Departamentu Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego. Poznań. 2015.

Ryc. 23. *Liczba funkcjonujących regularnych linii autobusowych w Wielkopolsce, dla których zezwolenie wydał Marszałek Województwa Wielkopolskiego, w latach 2010–2014*

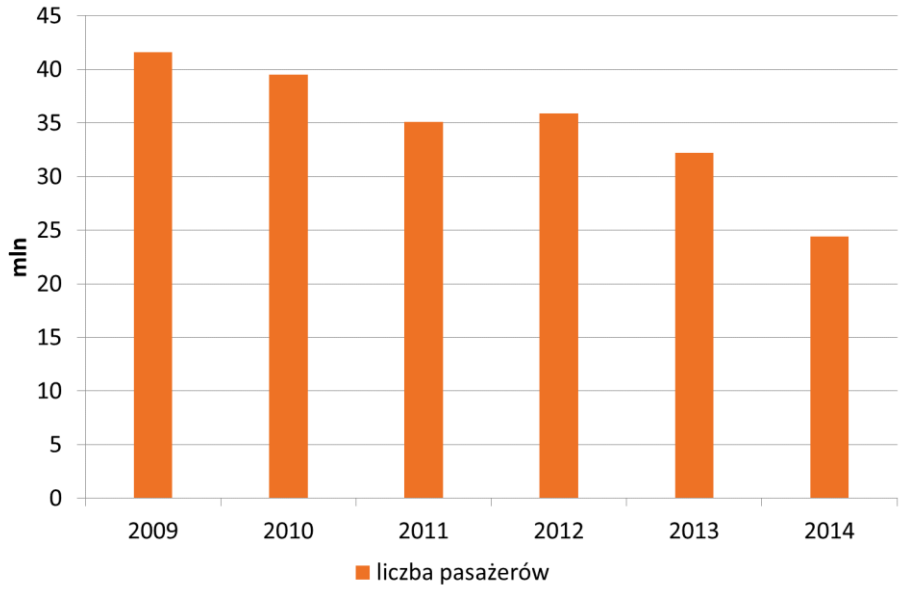


Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportu Departamentu Transportu pt. Transport publiczny w Wielkopolsce, 2015 r.

W 2014 roku funkcjonowało łącznie 89 przedsiębiorstw przewozowych. Największymi przewoźnikami w Wielkopolsce są Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej (12 przedsiębiorstw) o różnym statusie własnościowym. Istotne znaczenie w przypadku przewozów autobusowych miała m.in. prywatyzacja państwowych Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej, które funkcjonują na zasadach rynkowych, zainteresowanych świadczeniem usług na liniach, które są najbardziej dochodowe. Niestety w dużej mierze nie uwzględniono w pełni potrzeb społeczności lokalnych, co spowodowało rezygnację przedsiębiorstw z obsługi linii, które okazują się nierentowne. W wyniku zmiany struktury przewozów w coraz większym stopniu regularne przewozy autobusowe obsługiwane są przez małych, lokalnych przewoźników.

Liczba przewiezionych pasażerów przez przewoźników posiadających zezwolenia na regularny przewóz osób wydanych przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego w 2014 r. wyniosła 24,4 mln (w tym w komunikacji wojewódzkiej 20,5 mln osób i międzywojewódzkiej 3,9 mln osób). Jednocześnie sprzedano: 9,4 mln biletów jednorazowych, 14,5 mln biletów miesięcznych oraz 0,5 mln biletów okresowych.

Ryc. 24. *Liczba przewiezionych pasażerów w transporcie autobusowym na terenie województwa wielkopolskiego w latach 2009–2014*



Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportu Departamentu Transportu pt. Transport publiczny w Wielkopolsce, 2014 r., 2015 r.

2.6.3. Ocena dostępności transportu publicznego[20]

Transport publiczny stanowi ważny czynnik rozwoju społeczno–ekonomicznego miast i regionów, jednak dostępna dla mieszkańców oferta, zarówno ze strony transportu kolejowego, jak i autobusowego, głównie ze względów ekonomicznych, jest systematycznie ograniczana. Z drugiej jednak strony w skali całego kraju następuje przewartościowanie priorytetów polityki transportowej i wzrost zainteresowania transportem publicznym. Publiczny transport zbiorowy służy przede wszystkim wyrównywaniu szans w dostępie do różnorodnych usług, w szczególności do pracy i edukacji.

Największe problemy z dostępem do zbiorowego transportu publicznego w Wielkopolsce występują w północnej i wschodniej części regionu. Zdecydowanie lepszy dostęp do komunikacji zbiorowej posiadają gminy położone w pobliżu dużych miast oraz przy głównych szlakach komunikacji kolejowej.

Dostępność ośrodków subregionalnych z miast powiatowych jest generalnie niska i mocno uzależniona od lokalizacji siedzib powiatów. Istotną rolę dla atrakcyjności transportu publicznego odgrywa tu kolej, w szczególności w przypadku występowania linii kolejowej łączącej oba typy ośrodków. Charakterystyczna jest również lepsza dostępność z ośrodków subregionalnych do miasta Poznania niż do pozostałych stolic subregionów.

[20] Na podstawie: Beim M., Matuszak B., Siemianowski A., Sobieraj M. Wydział Melioracji i Inżynierii Środowiska Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu. Wpływ dostępności transportem publicznym na rozwój społeczno-ekonomiczny województwa wielkopolskiego. Ekspertyza wykonana na zlecenie WROT. Poznań. 2014.

Zauważa się istotną polaryzację dostępu do komunikacji zbiorowej w relacjach międzygminnych Pomiędzy gminami leżącymi w otoczeniu dużych miast a pozostałymi gminami województwa. Zdecydowanie największą liczbę połączeń w ciągu dnia roboczego posiadają gminy: wśród gmin miejsko–wiejskich – Luboń (143 połączenia), wśród gmin wiejskich – Suchy Las (97 połączeń), obie należące do powiatu poznańskiego. Skrajnym przypadkiem jest gmina Wielichowo, nieposiadająca bezpośrednich połączeń z miastem powiatowym – Grodziskiem Wlkp.

W zdecydowanej większości gmin czas podróży środkiem zbiorowego transportu publicznego z siedziby gminy do miasta powiatowego w Wielkopolsce zajmuje nie więcej niż 45 minut. Uwzględniając ponadto niską częstotliwość połączeń, długość drogi do przystanku oraz sam czas jazdy, należy stwierdzić, że łączne czasy przejazdów transportem publicznym są niezadowalające i mało konkurencyjne względem motoryzacji indywidualnej.

Szczególnie trudna sytuacja, nosząca znamiona wykluczenia społecznego, występuje w powiatach, w których z siedzib gmin do głównego miasta podróż transportem publicznym trwa ponad godzinę (np. z gmin Łobżenica, Drawsko, Wilczyn). Dotyczy to również gmin, w których połączenia realizowane są rzadziej niż raz na dwie godziny.

Podobny problem w innych rejonach województwa dotyczy okresów weekendowych. Dostępność transportu zbiorowego jest wtedy mocno ograniczona, co stanowi problem zarówno w kontekście rozwoju turystyki regionalnej, jak i dojazdów studentów niestacjonarnych do uczelni, czy osób pracujących w soboty lub niedziele do miejsc pracy. Pozytywnie wyróżniają się jedynie gminy zlokalizowane w sąsiedztwie dużych miast, w których siedziba gminy posiada dostęp do kolei.

W Wielkopolsce identyfikuje się generalnie dodatnie i stosunkowo silne korelacje między liczbą połączeń a saldem migracji (w przeliczeniu na 1000 mieszkańców) oraz liczbą podmiotów wpisanych do rejestru REGON (w przeliczeniu na 10 000 mieszkańców). Tym samym potwierdza się pozytywny wpływ transportu publicznego na wzrost mobilności i przedsiębiorczości mieszkańców regionu. Nieco słabszą zależność obserwuje się między liczbą połączeń a poziomem motoryzacji, przy czym korelacja w tym przypadku jest ujemna.

Obserwuje się również ujemną korelację między liczbą połączeń obu typów (siedziba gminy – siedziba powiatu i siedziba powiatu – stolica województwa) a poziomem motoryzacji, lecz zależność ta jest zdecydowanie słabsza.

2.7. Transport lotniczy

Istotnym elementem sieci transportowej regionu jest Port Lotniczy Poznań–Ławica im. Henryka Wieniawskiego o znaczeniu regionalnym, realizujący połączenia międzynarodowe o zasięgu europejskim. Lotnisko obsługuje przede wszystkim ruch pasażerski, ale także ruch towarowy. Port lotniczy Poznań–Ławica znajduje się około 5 km od centrum Poznania. W obszarze oddziaływania lotniska Ławica mieszka 712 256 osób w strefie dostępu 20 minut oraz 1 741 611 osób w strefie dostępu do 60 minut[21]. Długość drogi startowej wynosi 2 504 m, a jej szerokość 50 m. Terminal ma około 23 000 m^2 powierzchni użytkowej i przepustowość 3 mln pasażerów rocznie.

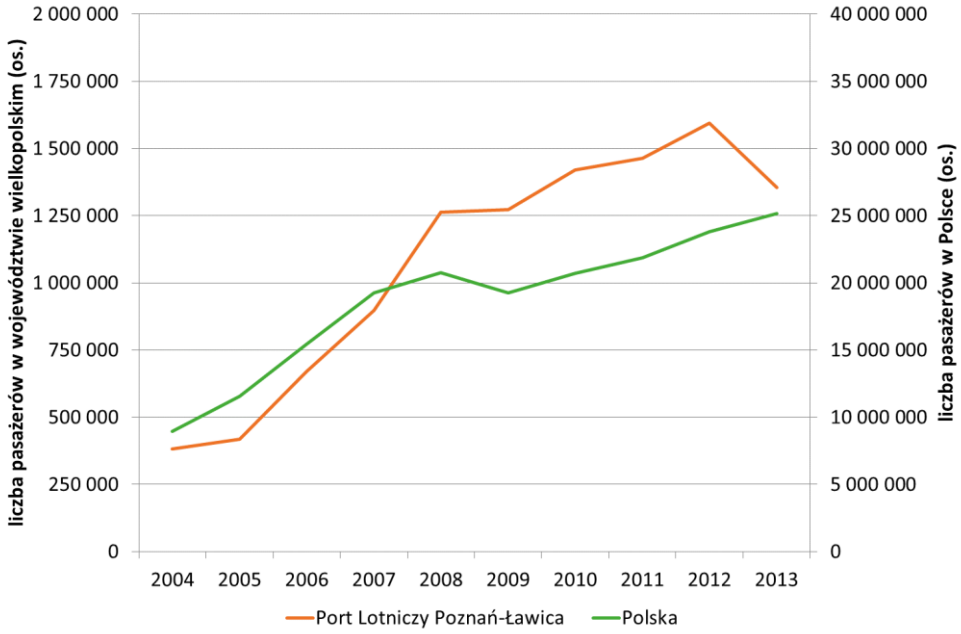
[21] WB data (http://WBdata.pl)

Od wielu lat, w tym także w 2013 roku, województwo wielkopolskie plasuje się na szóstym miejscu w kraju pod względem obsługi pasażerów w portach lotniczych. Corocznie obserwowany był wzrost liczby pasażerów obsługiwanych w Porcie Lotniczym Poznań–Ławica, jednak w 2013 roku w stosunku do roku 2012 zanotowano spadek z 1 595 221 do 1 355 056 osób, tj. o 15,1%.

W 2013 roku w Porcie Lotniczym Poznań–Ławica obsłużono 1 022 095 pasażerów w ruchu regularnym, 326 636 w ruchu czarterowym oraz 6 325 w ruchu General Aviation, co obejmowało w sumie 20 602 operacje lotnicze.

Od 2004 roku ruch pasażerski w porcie lotniczym zwiększył się o 256% (w kraju o 181%), przy czym wartość tego wskaźnika była na poziomie przeciętnym w porównaniu do wyników innych województw. W 2013 roku udział ruchu lotniczego w Poznaniu stanowił 5,4% ruchu lotniczego w całym kraju i był niższy w stosunku do lat 2008–2012, w których osiągał maksymalne wartości, wynoszące od 6,1% do 6,7%.

Ryc. 25. *Ruch pasażerów w portach lotniczych w latach 2004–2013*

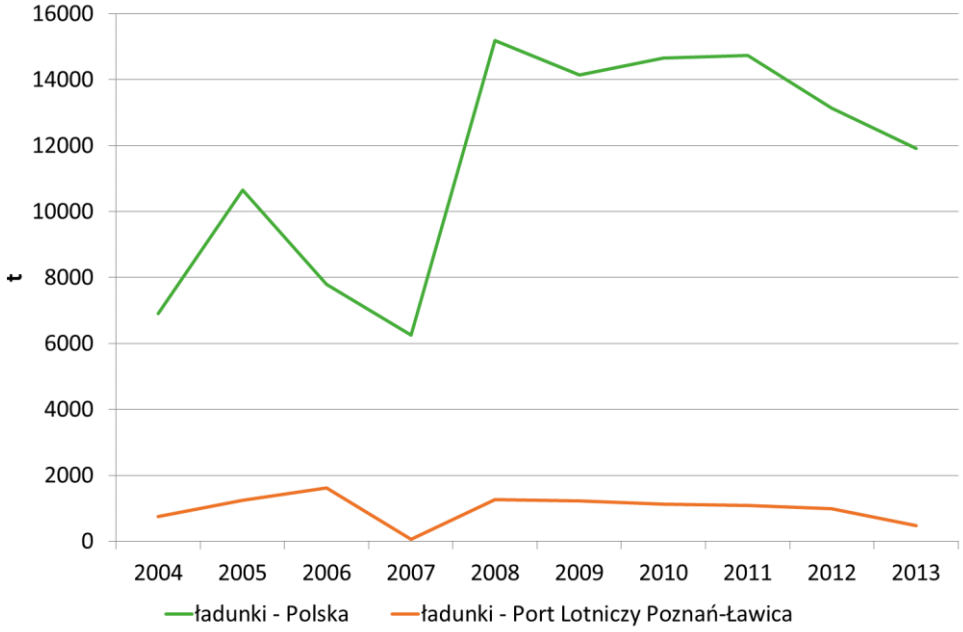


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

W terminalu cargo Portu Lotniczego Poznań–Ławica znajdują się: magazyny eksportowy, importowy i krajowy oraz boksy załadunku i wyładunku. Port Lotniczy w Poznaniu został wpisany do książki kodowej Lufthansy Cargo, co oznacza, że przesyłki do Poznania można nadawać z każdego lotniska na świecie. Jednak nadal udział transportu lotniczego w przewozach towarowych w Polsce jest niewielki, a ilość przewożonych towarów oraz poczty w poszczególnych latach ulega częstym zmianom.

W 2013 roku w Porcie Lotniczym Poznań–Ławica załadunek i wyładunek towarów wyniósł 512 t, co stanowiło 0,8% ogólnej wielkości przeładunków w Polsce. Niski udział przewozów cargo na lotnisku w Poznaniu związany jest z jego ukierunkowaniem na obsługę pasażerską.

Ryc. 26. *Przeładunek towarów w portach lotniczych w latach 2004–2013*



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

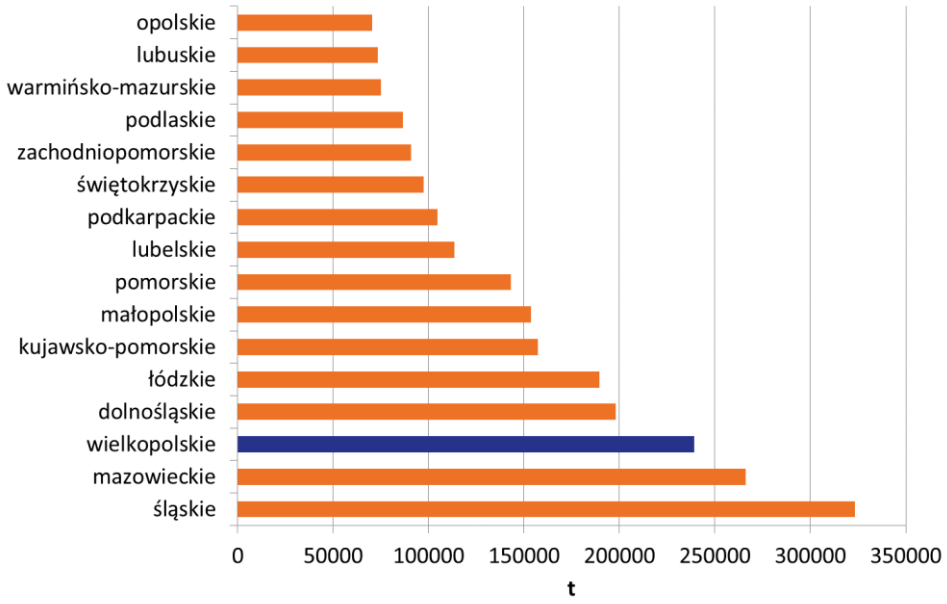
W regionie znajdują się także inne lotniska cywilne wpisane do rejestru lotnisk cywilnych Urzędu Lotnictwa Cywilnego (2014 r.), tj. w Kobylnicy k. Poznania, Michałkowie k. Ostrowa Wlkp. oraz w Strzyżewicach k. Leszna. Są to lotniska należące przeważnie do aeroklubów, stanowiące bazę sportowo–treningową oraz obsługujące cywilne przeloty prywatne.

Obecnie funkcjonuje także 13 samolotowych lądowisk cywilnych wpisanych do ewidencji Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Dodatkowo przy większych szpitalach zlokalizowano lądowiska dla śmigłowców transportu sanitarnego.

2.8. Przewozy ładunków, główne kierunki wymiany towarowej i działalność logistyczna

Gospodarka w Polsce przechodzi intensywne zmiany. Spowolnienie gospodarcze miało swoje skutki także w transporcie. Przewóz towarów w kraju zmalał, jednak od 2012 roku widać jego ponowny wzrost. W 2013 roku w Polsce przewieziono ogółem 1 848,3 mln ton ładunków, tj. o 3,3% więcej niż przed rokiem i wykonano pracę przewozową w wysokości 347,9 mld tonokilometrów, tj. o 6,8% większą niż przed rokiem. Zaobserwowano wzrost przewozów ładunków w transporcie kolejowym, samochodowym oraz żegludze śródlądowej, a wzrost pracy przewozowej nastąpił w transportach kolejowym i samochodowym.

Ryc. 27. *Przewozy ładunków transportem samochodowym w 2013 roku według województw*



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Transport – wyniki działalności w 2013 r.

Województwo wielkopolskie znajduje się w grupie województw obsługujących największe masy ładunków, za województwami śląskim, mazowieckim i pomorskim. Głównym kierunkiem międzynarodowej wymiany towarowej Wielkopolski są Niemcy (prawie 40% wymiany towarowej ogółem), a następnie Czechy, Holandia, Francja, Wielka Brytania, Chiny i Ukraina.

Tab. 4. Kierunki potoków ładunkowych województwa wielkopolskiego

Eksport			Import		
kierunek	**masa(tys. ton)**	**udział %**	**kierunek**	**masa (tys. ton)**	**udział %**
ogółem	6 057	100,0	ogółem	4 467	100
Niemcy	2 348	38,8	Niemcy	1 559	34,9
Holandia	303	5,0	Czechy	358	8,0
Francja	294	4,9	Chiny	163	3,6
Czechy	280	4,6	Holandia	154	3,5
Wielka Brytania	271	4,5	Ukraina	145	3,2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Centrum Analitycznego Administracji Celnej, za: „Potencjalne korzyści i kierunki wymiany towarowej dla kreowania impulsów rozwojowych regionów korytarza Bałtyk–Adriatyk w Polsce", 2013 r.

Tab. 5. Obsługa transportowa przewozów towarowych w województwie wielkopolskim

Eksport			Import		
rodzaj transportu	**masa (tys. ton)**	**udział %**	**rodzaj transportu**	**masa (tys. ton)**	**udział %**
ogólnie	6 057	100,0	**ogólnie**	4 467	100,0
transport drogowy	2 758	45,5	**transport drogowy**	3 428	76,7
transport morski	429	7,1	**transport morski**	803	18,0
transport kolejowy	269	4,4	**transport kolejowy**	236	5,3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Centrum Analitycznego Administracji Celnej, za: „Potencjalne korzyści i kierunki wymiany towarowej dla kreowania impulsów rozwojowych regionów korytarza Bałtyk–Adriatyk w Polsce", 2013 r.

Tab. 6. Wojewódzki bilans przewozów ładunków transportem samochodowym w 2013 roku (t)

Kierunek	**Eksport**		**Import**	
	Polska	**Wielkopolska**	**Polska**	**Wielkopolska**
ogółem	1 179 878	117 825	1 170 700	121 255
wewnątrz województwa	782 134	77 115	782 134	77 115
do innych województw	334 867	33 293	334 867	37 834
za granicę	62 877	7 417	53 699	6 306

Źródło: Opracowanie własne na podstawie opracowania GUS – Transport – wyniki działalności w 2013 r.

Struktura towarowa eksportu województwa wielkopolskiego nie ulega znaczącym zmianom. Najważniejsze grupy towarowe w eksporcie to wyroby branż maszynowej (motoryzacyjnej), meblowej oraz tworzyw sztucznych. Na kolejnych miejscach znajdują się wyroby przemysłów metalowego, farmaceutycznego, spożywczego (mięso i podroby jadalne) oraz drewno–papierniczego. W strukturze produktowej eksportu od lat przeważają te same produkty. Eksport województwa wielkopolskiego rozwija się wolno. Dynamika wzrostu eksportu jest niższa niż dynamika dla całego kraju.

Podobnie jak w kraju, zdecydowanie dominujący udział w strukturze przewozu ładunków w poszczególnych gałęziach transportu ma transport drogowy. Odległości przewozów nie są jednak duże i ograniczają się głównie do obszaru regionu. Województwo wielkopolskie w 2013 roku plasowało się na trzecim miejscu w kraju pod względem przewiezionej masy ładunkowej transportem samochodowym, co stanowiło 10% ogólnej masy ładunków w kraju.

Kolejowe przewozy towarowe na terenie województwa wielkopolskiego wykonuje głównie PKP CARGO S.A. przez Zakłady Przewozów Towarowych w Poznaniu i Jarocinie oraz kilkanaście innych podmiotów gospodarczych. Podstawowym segmentem towarów przewożonych przez PKP CARGO S.A. są paliwa stałe, w tym głównie węgiel kamienny. Kolejnym co do wielkości segmentem towarów są kruszywa i materiały budowlane oraz metale i rudy. Największy udział w nadaniach towarów w regionie mają takie miejscowości jak: Kłodawa, Konin, Swarzędz, Szamotuły i Ostrów Wlkp.

Z przewozem ładunków nierozerwalnie związana jest działalność logistyczna. W regionie zlokalizowanych jest wiele obiektów realizujących działalność logistyczną, zarówno centra logistyczne, centra magazynowe, jak i obiekty magazynowe[22]. Funkcjonują 2 z 4 istniejących w Polsce centrów logistycznych, odpowiadające standardom zachodnioeuropejskim: CLIP Logistic w Swarzędzu oraz Centrum Logistyczne Konin–Stare Miasto. Utworzenie tych centrów było inicjatywą lokalnych przedsiębiorców.

W Wielkopolsce dobrze rozwinięty jest także rynek powierzchni magazynowych, stanowiących podstawowy element punktowej infrastruktury logistycznej. Duża koncentracja ww. obiektów występuje w rejonie Poznania. Do największych powierzchniowo centrów magazynowych (powyżej 70 tys. m2) można zaliczyć:

- Panattoni Park Poznań I i II w Gądkach (o łącznej powierzchni około 300 tys. m^2),
- Prologis Park Poznań II w Sadach (120,7 tys. m^2),
- CLIP w Swarzędzu (73,8 tys. m^2),
- Tulipan Poznań Park I w Komornikach (73,8 tys. m^2).

Rozwój rynku magazynowego jest mocno powiązany z przebiegiem autostrady A2 oraz z samym Poznaniem, Dodatkowo takie czynniki, jak: bliskość granicy z Niemcami oraz obecność fabryki Volkswagena uczyniły z regionu interesującą lokalizację dla przedstawicieli sektorów motoryzacyjnego, logistycznego i handlowego. Do największych konkurentów Poznania należy obecnie region Polski Centralnej (Łódź), mający korzystniejsze położenie dla części firm logistycznych z uwagi na powiązanie dwóch autostrad – A1 i A2 oraz Wrocław – rywalizujący o najemców zainteresowanych rozwojem działalności logistycznej w Polsce w oparciu o niższe koszty operacyjne.

[22] Wyróżnikiem podziału wymienionych obiektów jest przede wszystkim infrastruktura oraz zakres świadczonych usług

III. Logika interwencji planu transportowego

1. Uwarunkowania programowe

1.1. Dokumenty regionalne

Wobec braku odrębnych dokumentów planistycznych dla sektora transportowego w Wielkopolsce przyjąć należy, że cele strategiczne i operacyjne dla zakresu transportu określone zostały w Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2020 roku. Wielkopolska 2020, uchwalonej przez Sejmik Województwa Wielkopolskiego w grudniu 2012 roku. Przestrzenne ujęcie zapisów SRWW w tym obszarze określa Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego. Natomiast kierunki rozwoju w zakresie publicznego transportu zbiorowego o znaczeniu wojewódzkim ustala Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego.

1.1.1. Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do 2020 roku. Wielkopolska 2020

SRWW jako podstawowe wyzwanie dla Wielkopolski w zakresie transportu określiła włączenie regionu w europejską przestrzeń transportową. W tym aspekcie jest to zgodne z unijną polityką transportową, zakładającą rozwój głównych europejskich powiązań transportowych, a także wsparcie rozwoju infrastruktury poprawiającej łączność z kompleksową i bazową siecią TEN–T.

Istotną kwestią podniesioną w Strategii jest stan powiązań komunikacyjnych wewnątrz regionu, w wielu przypadkach ograniczający korzyści wynikające z włączenia gospodarki Wielkopolski w przestrzenie krajową i europejską. Szczególnie zauważalny i dotkliwy jest zły stan powiązań na linii północ–południe, ze względu na znaczną rozciągłość regionu w tym kierunku.

Problemem jest także nierównomierna dostępność transportowa poszczególnych części regionu do metropolii poznańskiej i ośrodków wzrostu.

Zgodnie z zapisami SRWW do silnych stron Wielkopolski w zakresie transportu zalicza się korzystne położenie w przestrzeniach europejskiej i krajowej, infrastrukturę korytarzy TEN–T oraz stosunkowo gęstą sieć komunikacyjną. Do słabych stron natomiast należą zagrożenie marginalizacją przestrzenną znacznego obszaru regionu, szczególnie jego części północnej i południowej, co wprost wynika ze słabości powiązań komunikacyjnych na kierunku północ–południe, dysproporcje w rozmieszczeniu infrastruktury komunikacyjnej, dekapitalizacja części infrastruktury (szczególnie kolejowej) oraz niewystarczający rozwój komunikacji zbiorowej.

Jako szanse SRWW widzi przede wszystkim inwestycje w infrastrukturę komunikacyjną, w transport inteligentny i innowacyjny, a także popyt na usługi tranzytowe, szczególnie na kierunku wschód–zachód. Natomiast wśród zagrożeń w SRWW dostrzeżono przede wszystkim kumulację braków w infrastrukturze, utrzymywanie się barier formalnych dla inwestycji infrastrukturalnych, konkurencję sąsiednich regionów pod względem funkcji tranzytowych, rozwój motoryzacji indywidualnej kosztem przewozów zbiorowych, czy

wreszcie zaniechanie inwestycji w infrastrukturę komunikacyjną zarządzaną na poziomie krajowym.

SRWW sformułowała wizję rozwoju regionu, zgodnie z którą Wielkopolska w 2020 roku ma być regionem inteligentnym, innowacyjnym i spójnym. Wśród poszczególnych elementów tej wizji jest także ten, mówiący, że przestrzeń województwa pozbawiona ma być barier dla mobilności mieszkańców.

Jako cel generalny SRWW określono „Efektywne wykorzystanie potencjałów rozwojowych na rzecz wzrostu konkurencyjności województwa służące poprawie jakości życia mieszkańców w warunkach zrównoważonego rozwoju".

Wśród 9 celów strategicznych SRWW na pierwszym miejscu znalazł się cel „Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej regionu". Dostępność komunikacyjna regionu oraz spójność wewnętrzna są bowiem jednym z podstawowych warunków wzmacniania jego konkurencyjności. Niezbędnym działaniem w tym zakresie powinno być poprawianie jakości połączeń z głównymi korytarzami transportowymi, między Poznaniem a ośrodkami subregionalnymi i obszarami wiejskimi w celu aktywizacji i wykorzystania ich potencjałów. Wraz z modernizacją dróg konieczna jest także modernizacja transportu w kierunku jego inteligentnego charakteru, bardziej przyjaznego środowisku.

Modernizacja infrastruktury transportowej przyniesie efekty, jeśli równocześnie podejmowane będą zintegrowane działania w pozostałych dziedzinach społeczno – gospodarczych. Rozwój systemu infrastruktury transportowej Wielkopolski w coraz większym stopniu będzie zależeć także od integracji w funkcjonalną całość, a nie tylko od zagęszczania w przestrzeniach społecznej i geograficznej. Ważna jest także zmiana proporcji między poszczególnymi rodzajami transportu – wzrost transportu zbiorowego zamiast indywidualnego, wzrost udziału transportu szynowego zamiast drogowego.

W ramach celu strategicznego „Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej regionu" SRWW sformułowała kilka celów operacyjnych, wśród których są takie, które objęto interwencją w ramach WRPO 2014+, a mianowicie:

Cel operacyjny 1.1. „Zwiększenie spójności sieci drogowej". Cel ten realizowany powinien być przede wszystkim przez następujące kierunki działań:

- Modernizacja podstawowej sieci drogowej, budowa nowych odcinków tworzących i organizujących system oraz scalających i wiążących go z systemami zewnętrznymi.
- Wzmocnienie lokalnej sieci dróg, szczególnie na obszarach o najniższej dostępności transportowej do ośrodka wojewódzkiego.
- Modernizacja i rozwój systemów drogowych wraz z budową obwodnic, w tym obwodnic śródmiejskich.
- Poprawa bezpieczeństwa na drogach poprzez przebudowę miejsc niebezpiecznych oraz wsparcie podmiotów działających w strefie ratownictwa drogowego.
- Budowa spójnego systemu dróg rowerowych i infrastruktury im towarzyszącej.
- Upowszechnianie zasady inwestowania w drogi przed zabudową terenu.
- Podejmowanie inicjatyw, działań lobbingowych na rzecz dostosowania krajowej polityki transportowej, w zakresie transportu drogowego, i wynikających z niej inwestycji do potrzeb Wielkopolski.

Te kierunki działań uzupełniono w SRWW o postulaty działań krajowych obejmujących:

- modernizację podstawowej sieci drogowej, budowę nowych odcinków dróg tworzących i organizujących system oraz scalających i wiążących go z systemem zewnętrznym,
- modernizację i rozwój systemów drogowych wraz z budową obwodnic.

Cel operacyjny 1.2. „Wzrost różnorodności oraz upowszechnianie efektywnych form transportu". Cel ten realizowany powinien być przede wszystkim przez następujące kierunki działań:

- Wsparcie rozwoju transportu multimodalnego.
- Rozwój systemów zarządzania i sterowania ruchem (ITS).
- Rozwój telematyki integrującej transport oraz jego użytkowników.
- Rozwój intermodalnego systemu logistycznego regionu, a także wsparcie logistyki, jako efektywnego narzędzia zarządzania przepływem towarów.
- Rozwój systemów zarządzania transportem publicznym.
- Promocja innowacyjnych i ekologicznych paliw, a także promowanie ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów drogowych.
- Wspieranie działań na rzecz zabezpieczenie terenów oraz prowadzenia prac przygotowawczych dla funkcjonowania Kolei Dużych Prędkości.
- Podejmowanie inicjatyw, działań lobbingowych na rzecz dostosowania krajowej polityki inwestycyjnej na liniach kolejowych do potrzeb Wielkopolski.

Cel operacyjny 1.5. „Rozwój transportu zbiorowego". Cel ten realizowany powinien być przede wszystkim przez następujące kierunki działań:

- Preferencje dla transportu szynowego.
- Modernizacja regionalnej sieci kolejowej oraz wzmocnienie jej integracji z pozostałymi środkami komunikacji zbiorowej.
- Modernizacja systemu regionalnych przewozów pasażerskich.
- Promocja transportu zbiorowego w miastach przez tworzenie ułatwień dla transportu zbiorowego (wydzielanie odrębnych pasów ruchu, budowa parkingów „park and ride", „park and bike" itp.).
- Rozwój i promocja kolei metropolitalnej – zwiększenie częstotliwości i skrócenie czasu przejazdów, rozbudowa sieci przystanków i punktów przesiadkowych.
- Zintegrowanie systemów taryfowo – biletowych.
- Promocja ekologicznych form transportu zbiorowego.
- Upowszechnienie i wdrożenie zasady inwestowania w systemy transportu przed inwestycjami w zabudowę.
- Podejmowanie inicjatyw, działań lobbingowych na rzecz dostosowania krajowej polityki transportowej, w zakresie transportu zbiorowego, i wynikających z niej inwestycji do potrzeb Wielkopolski.

SRWW sformułowała także oczekiwania względem polityki rządu. W zakresie transportu dotyczą one następujących przedsięwzięć:

- Rozszerzenie sieci TEN–T o S11.
- Przebudowa dróg krajowych, w szczególności budowa S11 i kontynuacja budowy S5, a także DK 25.
- Budowa północnej obwodnicy Poznania.
- Modernizacja linii kolejowych, w szczególności trasy Piła – Poznań – Kluczbork, dokończenie modernizacji linii kolejowych Wrocław – Poznań – Szczecin oraz Poznań – Inowrocław.
- Rozbudowa systemu transportu zbiorowego na obszarze Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego.

1.1.2. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego

Z punktu widzenia zarządzania przestrzenią województwa, ramy dla Planu Transportowego wyznacza Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego (PZPWW). Jest jednym z trzech dokumentów, obok Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego oraz Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego, które współdecydują o przyszłości regionu. Plan zawiera wskazania dla działań w przestrzeni, których realizacja jest wypełnieniem zadań określonych przez Strategię. Stanowi też ważne źródło informacji dla podejmowania decyzji planistycznych i inwestycyjnych, opartych na priorytetach programów operacyjnych. Dokument ten wypełnia pośredni szczebel planistyczny między Koncepcją Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju a studiami uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin. Jest to opracowanie wyrażające podstawowe priorytety planistyczne dla kształtowania rozwoju przestrzennego Wielkopolski w najważniejszych jego aspektach – ochrony przyrody, transportu i infrastruktury oraz rozwoju osadnictwa. Ich realizacja nastąpi na szczeblu samorządu gminnego, w tym również przez lokalizację inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym.

PZPWW identyfikuje zarówno zewnętrzne, jak i wewnętrzne uwarunkowania komunikacyjne i transportowe regionu. Formułuje kierunki zagospodarowania przestrzeni województwa z punktu widzenia potrzeb transportowych. Ponadto, dokument ten ukazuje szerokie tło, kontekst dla zagadnień transportowych dotyczący:

- podstawowych elementów sieci osadniczej województwa i ich powiązań komunikacyjnych oraz infrastrukturalnych o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym, w tym kierunki powiązań transgranicznych,
- systemu obszarów chronionych, w tym obszarów ochrony środowiska i dziedzictwa kulturowego,
- granic i zasad zagospodarowania obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym oraz, w zależności od potrzeb, granic i zasad zagospodarowania obszarów funkcjonalnych o znaczeniu regionalnym,
- rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym,
- obszarów wsparcia,
- obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi,

- granic terenów zamkniętych i ich stref ochronnych,
- obszarów występowania udokumentowanych złóż kopalin.

PZPWW określa wizję rozwoju przestrzennego regionu, opartą na spójnym, efektywnym i intermodalnym systemie transportowym, wskazując na priorytety rozbudowy i modernizacji poszczególnych jego elementów. Plan ten jest też jedną z podstaw sformułowania wizji systemu transportowego w PT.

1.1.3. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego[23]

Ustalenia tego planu koncentrują się wokół:

- organizacji rynku przewozów – plan określa model świadczenia usług publicznych w transporcie pasażerskim,
- zasad finansowania publicznych przewozów zbiorowych o charakterze wojewódzkim, w tym formy i źródła finansowania oraz kosztów i przychodów z realizacji transportu zbiorowego, wynikających z założeń przyjętych w budżecie Województwa Wielkopolskiego,
- zasad wyboru operatorów,
- planowanych rozwiązań transportowych, w tym zasad integracji transportu pasażerskiego, planowanych zmian w infrastrukturze transportowej oraz planowanego układu linii publicznego transportu zbiorowego, na których SWW będzie organizował przewozy,
- docelowych standardów świadczenia usług przewozowych (w tym jednolitego systemu informacji pasażerskiej oraz wymogów dla taboru).

Zgodnie z tym dokumentem docelowa oferta zrównoważonego transportu zbiorowego powinna opierać się na czterech zasadniczych kryteriach:

- wielkości potoków pasażerskich,
- dostępności i jakości infrastruktury transportowej,
- czasie podróży (głównie w kontekście wyboru pomiędzy koleją a transportem autobusowym),
- gęstości zaludnienia (szczególnie w kontekście transportu autobusowego).

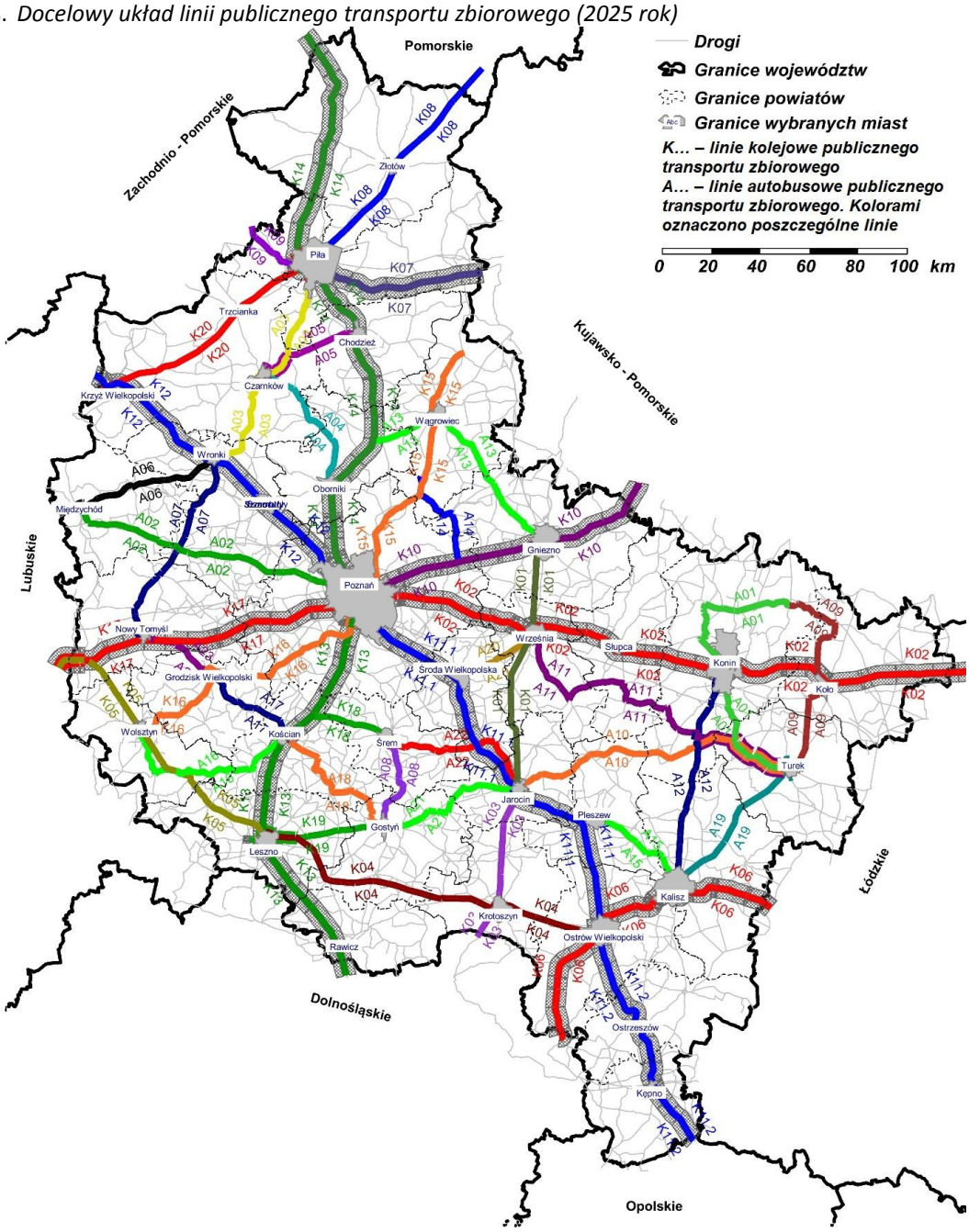
Pod pojęciem integracji transportu pasażerskiego w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego rozumie się: „wszelkie działania zmierzające do spójnego funkcjonowania różnych gałęzi i środków transportowych oraz operatorów i instytucji transportowych”, na którą składają się integracja infrastrukturalna, informacyjna, taryfowa i instytucjonalna.

Docelowy układ połączeń komunikacyjnych obejmuje linie autobusowe i kolejowe, na których SWW zamierza aktualnie lub w przyszłości, z wykorzystaniem infrastruktury istniejącej lub planowanej, prowadzić przewozy wojewódzkie w charakterze służby publicznej.

[23] Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 26 października 2015 roku nr XI/307/15

Celem nadrzędnym w planowaniu układu oraz podstawowych parametrów ruchu, np. częstotliwości połączeń, było zapewnienie komunikacji między powiatami na liniach, na których prognozuje się duże potoki pasażerskie. Kryterium wyboru tras był także możliwie krótki czas przejazdu, dostępność połączeń krajowych oraz zasięg porozumień między jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie ich właściwości (np. istniejące związki międzygminne). Ponadto w celu uniknięcia konkurencji dwóch środków transportu jednego przewoźnika priorytet ruchu nadano liniom kolejowym, a rolę uzupełniającą – liniom autobusowym.

Ryc. 28. *Docelowy układ linii publicznego transportu zbiorowego (2025 rok)*



Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego. Poznań. Październik 2015.

1.2. Dokumenty krajowe

Kierunki rozwoju, priorytety oraz strategiczne i szczegółowe cele w zakresie transportu sformułowane zostały w *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*[24], (dalej SRT), która jest jednym z elementów krajowego systemu strategii zintegrowanych, realizujących cele określone w głównych dokumentach strategicznych – Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju, Strategii Rozwoju Kraju 2020 (strategia średniookresowa) oraz w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju.

Uszczegółowieniem priorytetów transportowych zawartych w SRT jest Dokument Implementacyjny do SRT[25]. Dokument Implementacyjny do SRT określa cele operacyjne, jakie Polska musi osiągnąć w perspektywie finansowej 2014–2020 w poszczególnych gałęziach transportu przy wykorzystaniu środków pochodzących z funduszy UE. DI jest wymaganym przez KE kompleksowym planem strategicznym inwestycji transportowych.

Zapisy SRT i Dokumentu Implementacyjnego do SRT stanowiły podstawę do sformułowania Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku oraz Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 jako dokumentów operacyjnych odpowiednio w zakresach transportu kolejowego i drogowego.

1.2.1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju

Dokumentem, który wyznacza przestrzenne ramy wszelkich polityk, zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym, jest Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK). Cele zapisane w KPZK służyć mają porządkowaniu przestrzeni Polski w następujących obszarach:

- Cel 1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności.
- Cel 2. Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialnej zrównoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów.
- Cel 3. Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej
- Cel 4. Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski.
- Cel 5. Zwiększenie odporności struktury przestrzennej kraju na zagrożenia naturalne i utraty bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa.
- Cel 6. Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.

[24] Uchwała nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. z 14.02.2013 poz. 75)
[25] Uchwała nr 201/2014 Rady Ministrów z dnia 13 października 2014 r.

Z zakresu znaczeniowego celów KPZK wynika, iż są one kompleksowym punktem wyjścia nie tylko dla rozwoju infrastruktury komunikacyjnej, ale także dla wszelkich powiązanych z nią sektorów.

KPZK zakłada, że rozwój polskiej przestrzenni będzie się opierał na pięciu jej pożądanych cechach: konkurencyjności i innowacyjności, spójności wewnętrznej, bogactwie i różnorodności biologicznej, bezpieczeństwie i ładzie przestrzennym. Dwie pierwsze cechy są szczególnie silnie skorelowane z jakością powiązań funkcjonalnych między głównymi ośrodkami miejskimi w kraju, tworzącymi policentryczną sieć metropolii. Poznań, będący jednym węzłów tej sieci, wpisuje się w układ powiązań funkcjonalnych z innymi metropoliami w zakresie funkcji gospodarczych, sektora badawczo– rozwojowego, społecznych, edukacyjnych kulturalnych. Siła tych powiązań powinna być systematycznie wzmacniana przez działania w zakresie „tworzenia sieci współpracy uniwersytetów i instytucji sektora naukowo–badawczego, wspierania współpracy sektora wiedzy z gospodarką, inicjatywami przedsiębiorczymi i innowacyjnymi, rozwoju współpracy instytucji kultury". Poza relacjami zewnętrznymi województwa niezwykle istotne jest także budowania wewnętrznej spójności Wielkopolski. Dlatego też wzmacniane muszą być relacje między Poznaniem a głównymi ośrodkiem regionalnym i ośrodkami subregionalnymi. Szczególne znaczenie ma powiązanie metropolii z północną częścią województwa.

1.2.2. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Dokument ten wyznacza na poziomie kraju najważniejsze kierunki rozwoju transportu w Polsce. Dotyczy transportów drogowego, kolejowego, lotniczego, morskiego i wodnego śródlądowego, miejskiego oraz intermodalnego. Uwzględnia priorytety Unii Europejskiej w tym zakresie oraz propozycje Komisji Europejskiej przedstawione w Białej Księdze dotyczącej transportu.

W ramach wizji SRT, przyszły polski transport ma być systemem spełniającym wymogi zrównoważonego rozwoju, a więc gwarantującym:

- racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych (tak by nie redukować zdolności przyrody do regeneracji),
- zwiększanie sprawności technologicznej wytwarzania dóbr i usług,
- poprawę efektywności ekonomicznej produkcji i dystrybucji (eliminacja marnotrawstwa, obniżka kosztów),
- zapewnianie poziomu sprawiedliwości społecznej (bardziej wyrównany, dzięki transportowi dostęp różnych grup społecznych do dóbr i usług),
- tworzenie ładu przestrzennego (ukształtowanie przestrzeni, które tworzy harmonijną całość).

Dokument ten wyznacza następujące cele:

CEL GŁÓWNY: Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

CEL STRATEGICZNY 1: Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego.

CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych.

CELE SZCZEGÓŁOWE

- Stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej,
- Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem,
- Bezpieczeństwo i niezawodność,
- Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- Poprawa dostępności terytorialnej w Polsce wymaga integracji głównych gałęzi transportu,
- Zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

1.2.3. Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 r.)

Dla osiągnięcia celów strategicznych wyznaczonych w SRT na rzecz konkurencyjnej gospodarki i systemu transportowego Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) formułuje następujące cele:

Cel ogólny:

Zwiększenie dostępności transportowej/tworzenie wysokiej jakości połączeń pomiędzy głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa ruchu.

Cele szczegółowe:

- Stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej.
- Poprawa sposobu organizacji zarządzania systemem transportowym.
- Bezpieczeństwo i niezawodność.
- Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.
- Zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

Cele operacyjne:

- Uzupełnienie sieci transportowej, w tym TEN–T.
- Skrócenie średniego czasu przejazdu między miastami wojewódzkimi.
- Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu.

Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) wyznacza ramy wydatkowania środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Zawiera zestawienie inwestycji transportowych, które będą realizowane w latach 2014–2020 przy wsparciu środków UE. Środki finansowe na inwestycje pochodzić będą z Funduszu Spójności oraz nowego instrumentu finansowego – CEF („Łącząc Europę”, ang. Connecting Europe Facility)[26], przeznaczonego na realizację projektów w zakresie rozwoju, budowy lub modernizacji istniejącej infrastruktury, w transporcie, energetyce i telekomunikacji (sieci TEN).

[26] Rozporządzenie Rady i Parlamentu Europejskiego KOM (2011) 665 ustanawiające instrument „Łącząc Europę”

1.2.4. Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku

Krajowy Program Kolejowy określa inwestycje w zakresie transportu kolejowego oraz zasady ich realizacji do 2023 roku.

Na podstawie listy inwestycji zawartej w DI w zakresie transportu kolejowego powstała lista zadań określona w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku[27]. W tym programie ujęto następujące inwestycje z obszaru Wielkopolski planowane do realizacji z poziomu krajowego do 2023 roku:

- Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie – odcinki na terenie województwa wielkopolskiego.
- Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempiń.
- Modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap III, odcinek Czempiń – Poznań.
- Prace na linii kolejowej C–E 65 odcinek Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo – odcinki na terenie województwa wielkopolskiego.
- Prace na towarowej obwodnicy Poznania.
- Prace na liniach kolejowych Nr 14, 881 odcinek Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., etap II: Zduńska Wola – Ostrów Wielkopolski.
- Modernizacja linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz – prace przygotowawcze.
- Prace na linii kolejowej E20 odcinek Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz.
- Prace na liniach kolejowych nr 14, 815, 816 na odcinku Ostrów Wlkp. – (Krotoszyn) – Leszno – Głogów wraz z elektryfikacją odcinka Krotoszyn / Durzyn – Leszno – Głogów.
- Prace na liniach kolejowych nr 281, 766 na odcinku Oleśnica / Łukanów – Krotoszyn – Jarocin – Września – Gniezno.
- Prace na liniach kolejowych nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Krzyż, etap I: prace na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna.
- Prace na liniach kolejowych nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Krzyż, etap II: prace na odcinku Piła Główna – Krzyż wraz z elektryfikacją.

Ponadto w Programie przewidziano realizację zadań dot. poszczególnych elementów linii kolejowych na terenie całego kraju lub części województw, np. Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Dolnego Śląska; Zabudowa ERTMS/ETCS na liniach sieci bazowej TEN–T, na których nie będzie to dokonane w ramach kompleksowego liniowego projektu

[27] Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku oraz DI są wzajemnie ze sobą powiązane. DI stanowi formalną podstawę wypełnienia przez Polskę określonych warunków wyjściowych umożliwiających efektywną realizację programów współfinansowanych ze środków europejskich, warunkujących przekazanie środków UE przeznaczonych na rozwój całego sektora transportowego. Natomiast ww. Program kolejowy dotyczy wyłącznie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK S.A. wraz z infrastrukturą towarzyszącą, umożliwiając jednocześnie wywiązanie się ministra właściwego do spraw transportu z obowiązku realizacji inwestycji na zasadach określonych w Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

inwestycyjnego; Budowa infrastruktury systemu łączności Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS/GSM–R) na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach Narodowego Planu Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (NPW ERTMS).

1.2.5. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023

Program Budowy Dróg Krajowych określa przedsięwzięcia inwestycyjne na drogach krajowych oraz zasady ich realizacji do 2023 roku.

Na podstawie listy inwestycji zawartej w DI w zakresie transportu drogowego powstała lista zadań określona w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.), w którym ujęto następujące zadania z obszaru Wielkopolski planowane do realizacji z poziomu krajowego:

- S5 Wrocław – Bydgoszcz (lata realizacji 2014–2019),
- S10 Piła – Szczecin odc. Stargard Szczeciński – Piła (2019–2023),
- S10 Bydgoszcz – Piła (2018–2025),
- S11 Kępno – A1 (2017–2024),
- S11 Piła – Poznań (2019–2026),
- S11 Kórnik – Ostrów Wielkopolski (2022–2026),
- S11 Ostrów Wielkopolski – Kępno (2022–2026),
- S11 Szczecinek – Piła (2022–2026),
- Budowa obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego (2014–2017),
- Budowa obwodnicy Jarocina (2014–2017),
- Budowa obwodnicy Kępna (2016–2020),
- Budowa obwodnicy Ujścia i Piły – Etap I – obwodnica Ujścia (2019–2022),
- Budowa obwodnicy Obornik (2019–2024),
- DK25 odcinek Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Konin (przebudowa).

1.3. Założenia ogólne wsparcia inwestycji transportowych w latach 2014–2020

Wykorzystanie środków funduszy unijnych przeznaczonych na poprawę infrastruktury transportowej w perspektywie finansowej 2014–2020 podlega znacznie większym ograniczeniom niż w okresie programowania 2007–2013.

Komisja Europejska w rozporządzeniu ogólnym określiła zakres możliwej interwencji środkami funduszy, formułując 11 celów tematycznych (CT), a wśród nich jeden dotyczący transportu. W ramach CT 7. *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych* możliwe będzie wsparcie inwestycji w sieci TEN–T mających na celu poprawę stanu powiązań transportowych (drogowych i kolejowych) między wszystkimi głównymi miastami Polski oraz inwestycji mających na celu zwiększenie dostępności transportowej przez łączenie węzłów

komunikacyjnych z siecią TEN–T (głównie w odniesieniu do łączenia węzłów drugo– i trzeciorzędnych z siecią TEN–T).

Najważniejszym dokumentem określającym strategię inwestowania funduszy europejskich w ramach polityki spójności, wspólnej polityki rolnej oraz wspólnej polityki rybołówstwa jest Umowa Partnerstwa (dalej: UP) przyjęta przez Komisję Europejską 23 maja 2014 roku. W ramach CT 7. UP wyznaczyła cel szczegółowy, jakim jest poprawa jakości i funkcjonowania oferty systemu transportowego oraz zwiększenie transportowej dostępności kraju w układach europejskim i krajowym, który realizowany będzie m.in. przez następujące priorytety:

- Zwiększenie dostępności transportowej w układzie krajowym – zapewnienie wysokiej jakości międzyregionalnych i wewnątrzregionalnych powiązań transportowych, w tym rozwój węzłów miejskich.
- Podniesienie poziomu bezpieczeństwa sytemu transportowego, w tym poprawa bezpieczeństwa poza siecią TEN–T.

Dla transportu drogowego priorytetem na poziomie krajowym jest kontynuacja działań zmierzających do stworzenia jednolitej i spójnej sieci transportowej TEN–T (drogi o dużej przepustowości), która połączy główne ośrodki życia gospodarczego kraju (ośrodki wojewódzkie) między sobą, a także z ośrodkami miejskimi zlokalizowanymi w UE w ramach jednolitego europejskiego obszaru transportu. Natomiast niewystarczająca dostępność transportowa w układzie krajowym, ograniczająca rozprzestrzenianie się procesów rozwojowych z obszarów będących motorami wzrostu na obszary słabej rozwinięte określa potrzebę rozbudowy infrastruktury transportowej międzyregionalnej i wewnątrzregionalnej. Zgodnie z zapisami UP priorytetem na poziomie regionalnym w tym zakresie jest budowa oraz przebudowa dróg wojewódzkich na odcinkach leżących w ciągach komunikacyjnych, stanowiących połączenie z siecią TEN–T.

Zapisy UP precyzują zakres wsparcia na drogach wojewódzkich oraz lokalnych. W przypadku dróg wojewódzkich możliwe jest wsparcie wybranych odcinków pozwalających na ich włączenie do systemu dróg krajowych lub sieci TEN–T, wypełniające luki w sieci dróg pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi, miastami nie będącymi stolicami województw (regionalnymi i subregionalnymi)[28]. Odcinki dróg będą typowane zgodnie z przeprowadzoną diagnozą, wskazującą na problem dostępności transportowej tych miast, pełniących ważne funkcje dla lokalnych rynków pracy. Natomiast inwestycje w drogi lokalne (gminne i powiatowe) są możliwe jedynie wówczas, gdy zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN–T, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi.

Inwestycje w drogi lokalne w ramach CT 7. nie mogą stanowić więcej niż 15% alokacji programu przeznaczonej na transport drogowy. Ponadto kwota na drogi lokalne w ramach CT 7. łącznie we wszystkich RPO nie może przekroczyć 450 mln euro. W związku z tymi wymogami w ramach WRPO 2014+ na drogi lokalne przewiduje się przeznaczenie maksymalnie 33 mln euro.

Duży nacisk w perspektywie 2014–2020, uwzględniając punkt widzenia wskazujący na konieczność ograniczenia presji na środowisko poszczególnych gałęzi transportu, położony zostanie na inwestycje związane z sektorem kolejowym. Na poziomie krajowym głównym celem będzie uzupełnianie luk oraz poprawa funkcjonalności głównych szlaków kolejowych

[28] Ocena projektów pod tym względem będzie dokonywana na poziomie konkursu

w sieci TEN–T (bazowej i kompleksowej). Interwencje realizowane będą przez prace o charakterze modernizacyjnym i rehabilitacyjnym, a także przez budowę nowych linii. Natomiast na poziomie regionalnym wsparte będą mogły zostać inwestycje poza siecią TEN–T dotyczące budowy, modernizacji czy rewitalizacji infrastruktur kolejowej i dworcowej o znaczeniu regionalnym. Przewidziane do realizacji działania, zarówno z poziomu krajowego, jak i regionalnego, będą kompleksowe, skutkujące długotrwałą poprawą stanu technicznego oraz dostosowujące infrastrukturę do potrzeb rynku przewoźników oraz pasażerów. Przyczynią się do poprawy przepustowości oraz usprawnią połączenia kolejowe międzynarodowe i międzywojewódzkie. Priorytetem w ruchu pasażerskim będzie również zapewnienie podwyższonych standardów m. in. na liniach łączących miasta wojewódzkie.

Dokumentem określającym wolę współpracy stron rządowej i samorządowej przy realizacji celu w zakresie poprawy dostępności i spójności komunikacyjnej regionu jest Kontrakt Terytorialny dla Województwa Wielkopolskiego (dalej KT). Strony w KT wyraziły wolę współpracy przy realizacji następujących kierunków działań:

- rozbudowa układu drogowego, poprawa stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu w celu poprawy dostępności wewnątrzregionalnej, a także do krajowego i europejskiego systemów komunikacji drogowej,
- budowa dróg ekspresowych wiążących ośrodki regionalne oraz budowa obwodnic w ciągach dróg ekspresowych,
- wzmocnienie powiązań komunikacyjnych obszarów zmarginalizowanych z obszarami węzłowymi, dla ich włączenia w regionalny układ powiązań transportowych z systemami krajowym i europejskim, szansą rozwojową dla tych obszarów,
- zapewnienie warunków dla mobilności mieszkańców przez inwestycje infrastrukturalne na liniach kolejowych znaczenia regionalnego.

W KT zapisano, że dla ww. celu strona rządowa będzie dążyć do realizacji inwestycji w zakresie infrastruktury transportowej zgodnie z DI, Programem budowy dróg krajowych lub Programem inwestycji kolejowych, w ramach dostępnych środków finansowych, pod warunkiem, że zostaną spełnione wszystkie wymagania formalnoprawne niezbędne do realizacji tych inwestycji. Ponadto strona rządowa podejmie starania na rzecz kontynuacji finansowego wsparcia inwestycji na drogach lokalnych na zasadach określonych dla właściwych źródeł finansowania, pod warunkiem dostępności środków finansowych w ramach tych źródeł. Strona samorządowa natomiast będzie dążyć do realizacji inwestycji w zakresie dróg wojewódzkich zgodnie z opracowanym planem inwestycyjnym, na zasadach określonych w UP, w ramach dostępnych środków finansowych, pod warunkiem, że zostaną spełnione wszystkie wymagania formalnoprawne niezbędne do realizacji tych inwestycji. KT zawiera również wykaz inwestycji priorytetowych przewidzianych do realizacji w województwie wielkopolskim, w tym również transportowych.

Dokumentem wdrażającym politykę UE i politykę krajową w zakresie interwencji określonej w ramach CT 7: *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej* jest Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny 2014+, dla którego wielkość, sposób i warunki dofinansowania określone zostały w aneksie do KT. WRPO 2014+ koncentruje zadania dotyczące transportu głównie w 2 priorytetach inwestycyjnych:

- 7b – zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN–T, w tym z węzłami multimodalnymi,
- 7d – rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.

W ramach Priorytetu Inwestycyjnego 7b w WRPO 2014+ przewidziano następujące typy przedsięwzięć:

- budowa, przebudowa, modernizacja i rozbudowa dróg wojewódzkich oraz lokalnych, wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu na tych drogach,
- budowa, przebudowa i modernizacja obiektów inżynierskich w ciągach dróg (obiekty mostowe, wiadukty, estakady, tunele drogowe i inne).

Natomiast w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 7d przewidziano:

- prace o charakterze modernizacyjnym, rehabilitacyjnym i rewitalizacyjnym na liniach kolejowych, a także ich rozbudowa oraz budowa nowych linii kolejowych, mających znaczenie dla systemu przewozów regionalnych w województwie,
- zakup i modernizacja jednostek taboru kolejowego dla regionalnych przewozów pasażerskich,
- budowę, modernizację, rehabilitację i rewitalizację kolejowej infrastruktury dworcowej i przystanków kolejowych poza siecią TEN–T,
- budowę, rozbudowę, modernizację infrastruktury do obsługi i serwisowania taboru.

W zakresie inwestycji w obszarze transportu kolejowego przewidywany jest pozakonkursowy tryb wyboru projektów. Będzie on miał zastosowanie do projektów o charakterze strategicznym ujętych w niniejszym Planie transportowym, bądź wynegocjowanych w Kontrakcie Terytorialnym. Ponadto przewiduje się możliwość zastosowania trybu pozakonkursowego w zakresie inwestycji realizowanych w ramach ZIT oraz OSI subregionalnych.

W przypadku inwestycji drogowych przewiduje się tryb konkursowy na podstawie zasad lub listy inwestycji ujętych w niniejszym Planie transportowym, bądź wynegocjowanych w Kontrakcie Terytorialnym. Tryb pozakonkursowy możliwy jest w tym przypadku do zastosowania w zakresie inwestycji realizowanych w ramach ZIT.

Zapisy UP wprowadziły katalog możliwości realizacji inwestycji drogowych na drogach lokalnych (powiatowych i gminnych), który w ramach CT 7. jest mocno ograniczony. Tym niemniej Samorząd Województwa Wielkopolskiego będzie starał się wykorzystać realne możliwości poprawy stanu dróg lokalnych w regionie w maksymalnie możliwym zakresie, mając na uwadze m.in. usprawnienie połączeń regionalnego układu powiązań drogowych z siecią TEN–T.

Dodatkowo inwestycje w drogi lokalne, zgodnie z ustaleniami UP, można także realizować poza CT 7. Dotyczy to sytuacji, w których:

- przyczynią się do fizycznej, gospodarczej i społecznej rewitalizacji i regeneracji obszarów miejskich lub miejskich obszarów funkcjonalnych (w ramach Celu Tematycznego 9., jako element lokalnego planu rewitalizacji),
- są związane ze zrównoważoną mobilnością miejską (w ramach Celu Tematycznego 4., jako element planu mobilności miejskiej, planu niskoemisyjnego czy strategii ZIT).

W przypadku tego rodzaju przedsięwzięć będą obowiązywały kryteria opracowane w ramach systemu realizacji WRPO 2014+ dla wyboru projektów w ramach stosownych działań, zatwierdzone przez Komitet Monitorujący WRPO 2014+.

Także w ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014–2020 będzie możliwa realizacja inwestycji w drogi lokalne jako tzw. małej infrastruktury, w tym polegających na budowie i modernizacji dróg lokalnych mających na celu połączenie jednostek osadniczych z istniejącą siecią drogową. Preferencje dotyczyć będą dróg dojazdowych do miejscowości istotnych ze względu na lokalizację ważnych obiektów i instytucji, poprawiających dojazd dla większej liczby mieszkańców. Zakłada się także preferencje dla gmin o niskim poziomie podatkowym oraz o wysokim wskaźniku bezrobocia. Działania te, zgodnie z przedstawioną przez KE tabelą przejścia z priorytetów WPR na cele tematyczne polityki spójności, zostały przypisane do Celu Tematycznego 9.

2. Wizja systemu transportowego

Wielkopolska, ze względu na swoje położenie geograficzne, jest przestrzenią tranzytu pasażerów i towarów szczególnie w europejskim korytarzu w kierunku wschód – zachód oraz północ–południe i jednocześnie jest celem podróży. Zmieniający się popyt i zachowania transportowe powodują konieczność szybkiej reakcji na wzrastające zapotrzebowanie na dostępną wysokiej jakości infrastrukturę transportową. Z kolei wewnętrzne zróżnicowania gospodarcze i społeczne regionu generują powiązania funkcjonalne koncentrując podróże do najważniejszych węzłów komunikacyjnych województwa – Poznania i byłych miast wojewódzkich.

Ukształtowana struktura komunikacyjna Wielkopolski zaspokaja w podstawowym stopniu bieżące potrzeby transportowe. Prognozowanie rozwoju regionu oraz budowanie dla niego strategii rozwoju układu dróg kołowych i kolejowych wymaga sformułowania modeli układów sieciowych. Jego cechą charakterystyczną jest struktura relacyjna, wiążąca najważniejsze węzły komunikacyjne regionu.

Wobec powyższego formułowanie wizji rozwoju należy oprzeć na założeniu, iż:

- historycznie ukształtowane sieci drogowa i kolejowa są w zasadzie wystarczające w perspektywie 2020+, a struktura hierarchiczna wynikająca z systemu zarządzania poszczególnymi odcinkami nie ulegnie istotnej zmianie,
- niezbędne jest podnoszenie jej standardu przez budowę, przebudowę i modernizację tak, aby wraz z rozwojem regionu zaspokoić wzrastające potrzeby transportowe,
- mimo tego, iż podmiotowe i przedmiotowe zakresy Planu powinny ograniczać go do infrastruktury i kompetencji podmiotów regionalnych i lokalnych, wizję należy formułować kompleksowo, z uwzględnieniem szerokich uwarunkowań oraz skutków działań wszystkich potencjalnych podmiotów działających w tym zakresie.

W związku z tym należy stwierdzić, że:

W perspektywie 2020+ system transportowy Wielkopolski oparty będzie na infrastrukturze spójnej, wydajnej, bezpiecznej, o zadowalającej przepustowości, zharmonizowanej z europejskim i krajowym obszarem transportu

Kluczową ilustracją docelowej wizji systemu transportowego województwa są zaprezentowane i omówione w kolejnych rozdziałach przestrzenne modele dwóch podstawowych sieci – drogowej i kolejowej, w perspektywie 2020+. Stanowią one punkt wyjścia do formułowania priorytetów, celów, pożądanych kierunków inwestowania, a w ostateczności do wyboru niezbędnych inwestycji.

2.1. Przestrzenny model systemu transportowego 2020+

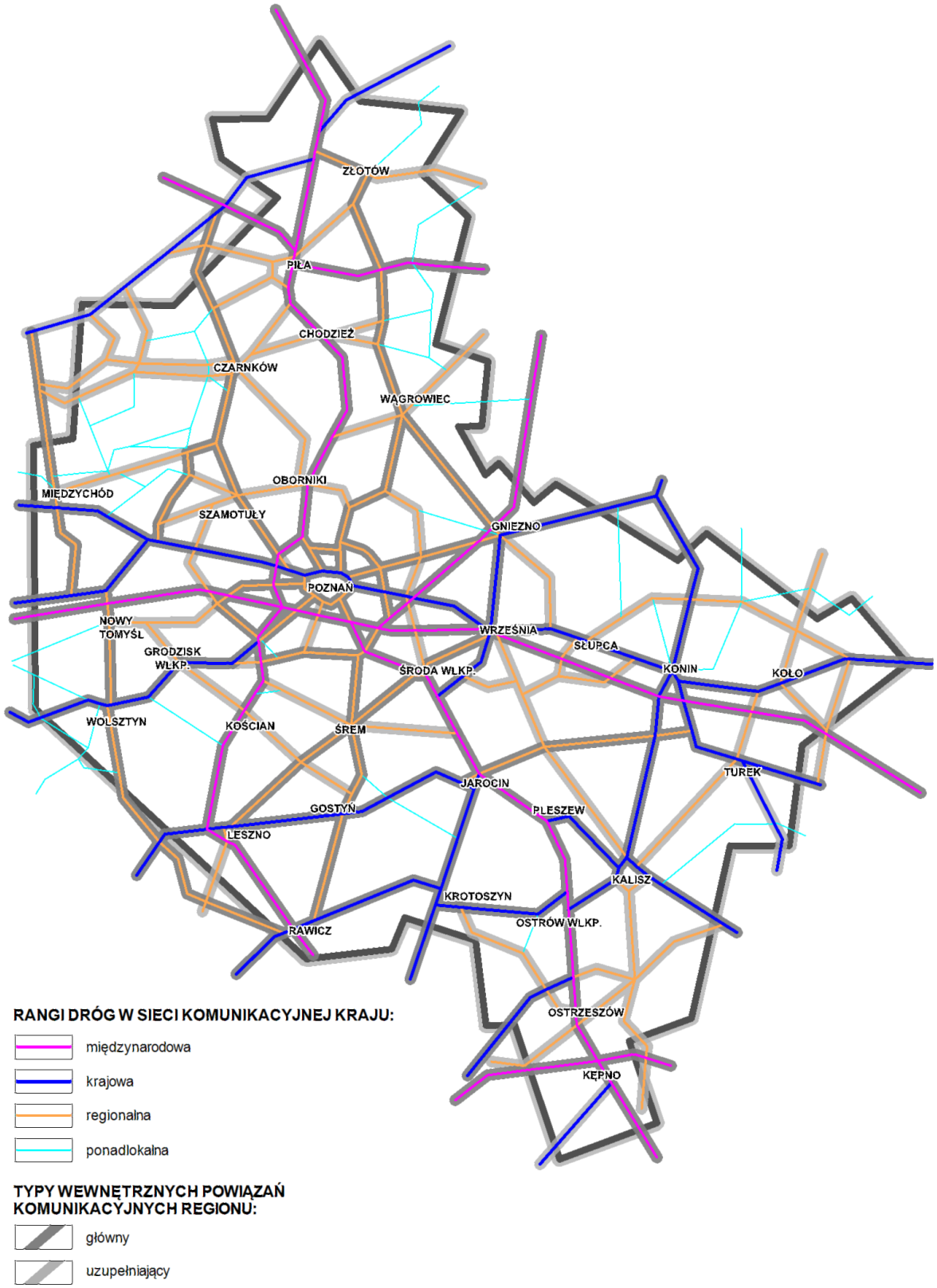
W celu odniesienia sformułowanej wyżej wizji systemu transportowego Wielkopolski do przestrzeni, skonstruowano docelowe, oczekiwane modele sieci drogowej i kolejowej po 2020 roku.

Istotą tych przestrzennych modeli jest to, iż opierają się one na ukształtowanej historycznie sieci i uwzględniają powiązania funkcjonalne Wielkopolski o charakterze wewnętrznym i zewnętrznym, wymagające dostosowania, czyli wzmacniania i rozbudowy, wyróżniają poszczególne elementy systemu oraz nadają im odpowiednią rangę i znaczenie w obsłudze komunikacyjnej Wielkopolski oraz całego kraju.

Sformułowane modele określają więc rangi i typy powiązań komunikacyjnych. Ta podwójna charakterystyka pozwala na kompleksową ocenę roli drogi jako elementu sieci komunikacyjnej w skali kraju oraz wyróżnia te powiązania, które ze względu na zasadę zachowania spójności regionu, poprawy dostępności komunikacyjnej oraz wzmacniania potencjału obszarów peryferyjnych, są dla województwa wielkopolskiego najważniejsze.

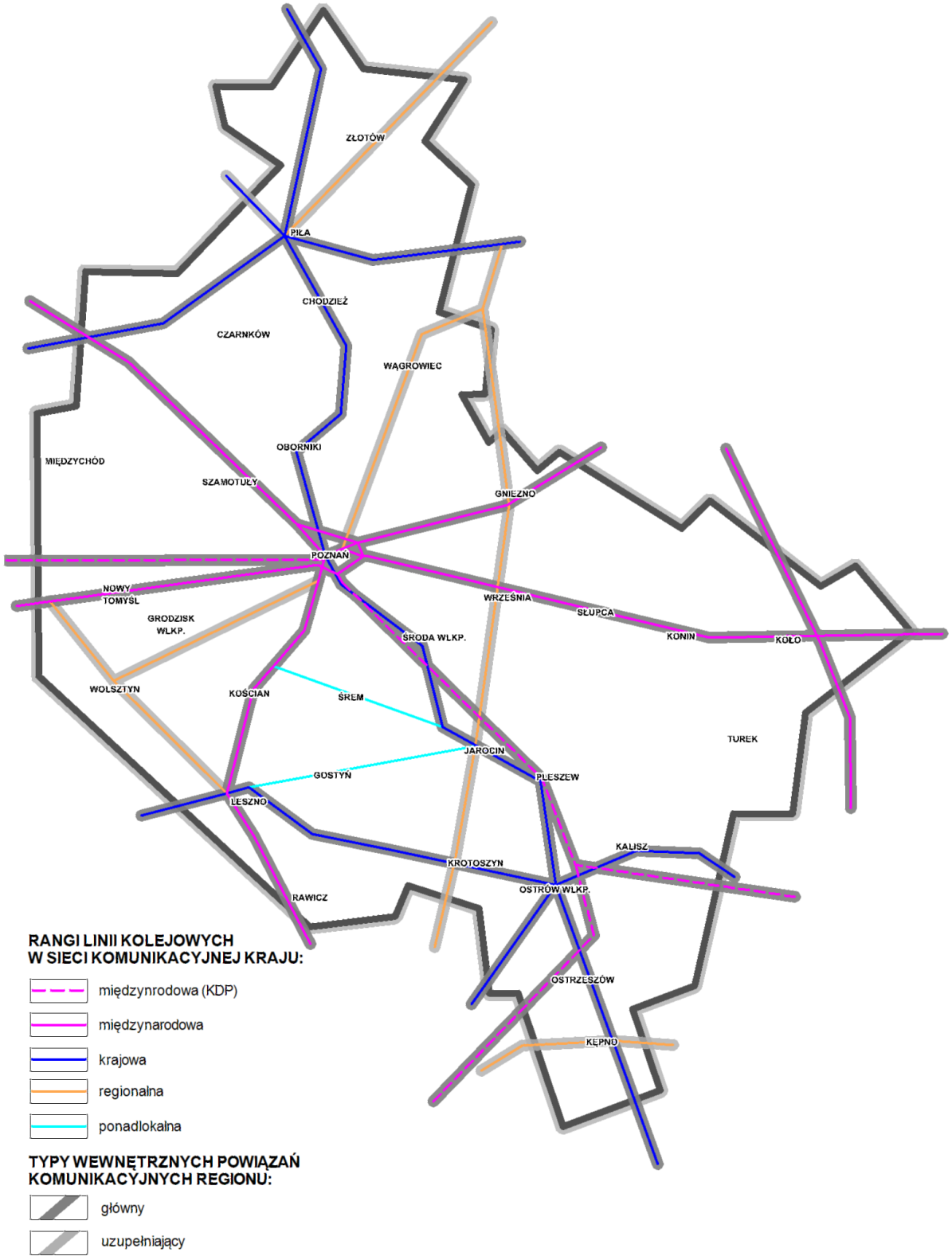
Ze względu na skalę modele, pomijają wewnętrzne powiązania komunikacyjne o charakterze podstawowym (drogi powiatowe i gminne, wąskotorowe linie kolejowe).

Ryc. 29. *Docelowy model przestrzenny sieci drogowej 2020+*



Źródło: Opracowanie własne

Ryc. 30. *Docelowy model przestrzenny sieci kolejowej 2020+*



Źródło: Opracowanie własne

2.1.1. Docelowe rangi połączeń

Sformułowane modele (ryc. 21 i 22) określają rangi, które niezależnie od klas technicznych dróg i kategorii linii kolejowych, definiują ich rolę w powiązaniach o charakterze relacyjnym między najważniejszymi elementami układu sieci komunikacyjnych w kraju i Europie. Drogi i linie kolejowe podzielone zostały na 4 rangi.

Drogi i linie kolejowe o randze połączeń międzynarodowych ściśle nawiązują do sieci TEN–T, która obejmuje na obszarze Wielkopolski autostradę A2 (E30), drogi ekspresowe S8 (E67), S5 (E261), S10, S11, linie kolejowe: nr 3, 131, 271, 351, 353, planowaną linię kolejową dużych prędkości (tzw. „Y"), lotnisko Ławica oraz węzeł miejski Poznań.

Drogi o znaczeniu międzynarodowym to połączenia o charakterze tranzytowym, a ich obsługa komunikacyjna regionu ograniczona jest do węzłów komunikacyjnych oraz stref skrzyżowań z drogami o charakterze krajowym i regionalnym.

Linie kolejowe o randze międzynarodowej to, podobnie jak w przypadku powiązań drogowych, sieci o znaczeniu głównie tranzytowym, których najważniejszymi elementami w Wielkopolsce są linie nr 3, 131, 271, 351, 353 oraz Poznański Węzeł Kolejowy. Dodatkowym elementem o charakterze projektowym jest trasa Kolei Dużych Prędkości (tzw. „Y"), przebiegająca przez Aglomerację Kalisko – Ostrowską w kierunku Poznania i Berlina. Jej ewentualna realizacja uzależniona jest od decyzji rządowych.

Połączenia drogowe i kolejowe o randze krajowej uzupełniają połączenia o znaczeniu międzynarodowym, stanowią powiązania transwojewódzkie na obszarze zachodniej części kraju. Zapewniają też sprawną komunikację Wielkopolski z pozostałymi częściami kraju, w tym szczególnie z miastami o charakterze metropolitalnym.

Uwarunkowania osadnicze i przyrodnicze uzasadniają nierównomierny rozkład przestrzenny dróg o znaczeniu krajowym. Północna Wielkopolska posiada zdecydowanie mniej połączeń tego typu niż pozostałe części regionu. Rangę tę mają drogi krajowe nr: 12, 15, 22, 24, 25, 32, 36, 39, 72, 83, 92. 15.

Linie kolejowe o randze krajowej, uzupełniając powiązania międzynarodowe, stanowią połączenia kolejowe między głównymi miastami regionu oraz regionów sąsiednich. Z tego powodu są one ważne dla budowania oraz wzmacniania społecznego i gospodarczego potencjału regionu, szczególnie w obszarach peryferyjnych. Są to linie nr 14, 18, 203, 272, 354, 355, 403, 405.

Drogi i linie kolejowe o randze regionalnej uzupełniają sieć połączeń o charakterze międzynarodowym i krajowym, zapewniając powiązania ośrodka metropolitalnego, regionalnego i ośrodków subregionalnych z ośrodkami o charakterze ponadlokalnym (miasta powiatowe).

Drogi o randze regionalnej to przede wszystkim drogi wojewódzkie tworzące zwarty system połączony bezpośrednio zarówno z drogami krajowymi, jak i z siecią TEN–T. W grupie tej znajdują się też odcinki dróg powiatowych o nieustalonej kategorii, ulice na terenie miast na prawach powiatów oraz odcinki dróg krajowych (S5 i S11) stanowiące odcinki pierścieni drogowych wokół Poznania.

W grupie powiązań o randze regionalnej znajdują się też linie kolejowe uzupełniające powiązania wyższego rzędu Są to linie pierwszorzędne i drugorzędne (nr 181, 203, 281, 356, 357, 359) oraz obwodnice kolejowe miast.

Drogi i linie kolejowe o randze ponadlokalnej uzupełniają model gwarantując jego wewnętrzną spójność dzięki czemu wszystkie obszary województwa mają zapewnioną korzystną dostępność do ośrodków administracyjnych regionu.

Do dróg rangi ponadlokalnej zaliczono wybrane drogi wojewódzkie, których znaczenie w regionie jest niższe niż dróg o randze regionalnej jednak utrzymanie odpowiedniej klasy i stanu technicznego tych dróg, w przypadku braku alternatywnej formy transportu, jest kluczowe dla zachowania rozwoju obsługiwanych przez nie obszarów województwa.

Linie kolejowe o charakterze ponadlokalnym – obecnie nie odbywa się na nich ruch pasażerski. Dla tych 2 linii, ze względu na ich znaczenie dla obsługi transportu pasażerskiego w obszarach o zdiagnozowanym deficycie powiązań transportowych, przewidziano prace modernizacyjne i wznowienie obsługi transportowej.

2.1.2. Docelowe typy wewnętrznych powiązań komunikacyjnych

Modele przestrzenne, oprócz rang dróg, opisanych w poprzednim rozdziale (ryc. 21 i 22), definiują także typ wewnętrznych powiązań komunikacyjnych dla obsługi regionu, dzieląc drogi i linie kolejowe na powiązania o charakterach głównym i uzupełniającym.

Ta klasyfikacja powiązań drogowych i kolejowych określona została według ich znaczenia funkcjonalnego dla zapewnienia zrównoważonego dostępu i ograniczenia marginalizacji tych części Wielkopolski, gdzie ze względu na specyfikę układu komunikacyjnego i uwarunkowań geograficznych znaczenie dróg, niezależnie od ich klasyfikacji technicznej czy rangi w systemie komunikacyjnym kraju, jest wysokie. Klasyfikacja ta wiąże się ze znaczeniem drogi ze względu na rodzaj odbywającego się ruchu. Oznacza to, że droga określonej rangi (np. regionalnej) może być wykorzystywana w ruchu o zasięgu krajowym lub nawet międzynarodowym, z powodu swojego przebiegu i możliwości zapewnienia alternatywnego połączenia.

Powiązania typu głównego

Nawiązują do sieci dróg TEN–T i zapewniają powiązanie głównych ośrodków miejskich regionu. W grupie tej są drogi rangi międzynarodowej i krajowej (z wyjątkiem dróg nr 22, 39 i 83 oraz linii kolejowej 403). W tym typie znalazły się też wybrane drogi rangi regionalnej, które stanowią najważniejsze szklaki komunikacyjne obsługujące północną i południowo – zachodnią część regionu. Szczególną ich koncentrację, ze względu na potencjał demograficzny oraz natężenie ruchu, wskazano też w Poznańskim Obszarze Metropolitalnym. Powiązania typu głównego decydują o zapewnieniu dobrej dostępności komunikacyjnej do ośrodków powiatowych regionu oraz głównych węzłów komunikacyjnych i przesiadkowych.

Lp.	Nr drogi	Przebieg
drogi kołowe		
1.	A2	Świecko (granica państwa) – Poznań – Konin – Łódź – Warszawa – Terespol (granica państwa)
2.	S5	A1 (węzeł "Nowe Marzy") – Bydgoszcz – Gniezno – Poznań (węzeł „Poznań Wschód” – węzeł „Poznań Komorniki”) – Leszno – Wrocław – Lubawka (granica państwa)
3.	S8	Kudowa–Zdrój (granica państwa) – Wrocław – Kępno – Sieradz – węzeł "Rzgów"(DK nr 1) – Piotrków Trybunalski – Warszawa – Białystok – Suwałki – Budzisko (granica państwa)
4.	S10	Lubieszyn (granica państwa) – Szczecin – Wałcz – Piła – Toruń – Płońsk (S7)
5.	S11	Kołobrzeg – Koszalin – Piła – Chodzież – Poznań – Jarocin – Ostrów Wlkp. – Kępno – Kluczbork – Bytom
6.	12	Łęknica (granica państwa) – Żary – Głogów – Leszno – Jarocin – Kalisz – Sieradz – Piotrków Trybunalski – Radom – Lublin – Dorohusk (granica państwa)
7.	15	Trzebnica – Krotoszyn – Jarocin – Września – Gniezno – Inowrocław – Toruń – Ostróda
8.	24	Pniew – Gorzyń – Skwierzyna – Wałdowice
9.	25	Bobolice – Człuchów – Bydgoszcz – Inowrocław – Konin – Kalisz – Ostrów Wlkp. – Oleśnica
10.	32	Gubinek (granica państwa) – Zielona Góra – Wolsztyn – Stęszew
11.	36	Prochowice – Lubin – Rawicz – Krotoszyn – Ostrów Wlkp.
12.	72	Konin – Turek – Łódź – Rawa Mazowiecka
13.	92	węzeł "Rzepin" (A2) – Świebodzin – Pniewy – Poznań – Września – Konin – Kutno – Łowicz – węzeł "Warszawa Zachód"(A2) – Mińsk Mazowiecki – węzeł „Kałuszyn” (A2)
14.	5	odcinki dawnej DK: Gniezno – Poznań, Poznań – Stęszew
15.	11	odcinek dawnej DK: Suchy Las – Poznań
16.	116	Bobulczyn – Binino – Orliczko – Nojewo – Podpniewki
17.	160	Suchań – Piasecznik – Choszczno – Drezdenko – Międzychód – Gorzyń – Lewice
18.	178	Wałcz – Trzcianka – Czarnków
19.	182	Wronki – – Piotrowo – Czarnków
20.	184	odcinek Wronki – Binino, odcinek Przeźmierowo – Szmotuły
21.	185	odcinek Piotrowo – Szamotuły
22.	187	odcinek Pniewy – Podpniewki
23.	188	odcinek Złotów – Krajenka
24.	189	odcinek Jastrowie – Złotów
25.	190	odcinek Krajenka – Szamocin – Margonin – Wągrowiec – Obora
26.	196	Poznań – Murowana Goślina – Wągrowiec
27.	305	Bolewice – Nowy Tomyśl – Wolsztyn – Wschowa – Wroniniec
28.	306	odcinek Buk – Stęszew
29.	307	odcinek Poznań – Buk
30.	324	(Szlichtyngowa – Góra) – Załęcze
31.	431	odcinek DK 5 – Nowe Dymaczewo – Mosina – Kórnik
32.	432	Leszno – Krzywiń – Śrem – Środa Wlkp. – Września
33.	434	Kórnik – Śrem – Kunowo – Gostyń – Rawicz
34.	443	Jarocin – Gizałki – Rychwał – Tuliszków

Lp.	Nr drogi	Przebieg
35.	Zewnętrzny Pierścień Bliskiego Zasięgu[29]	– planowany odcinek S5 Mosina – Poznań Zachód – odcinek S11 Poznań Zachód – Poznań Północ – planowany droga łącząca węzeł Poznań Północ (S11) z DP 2434P w Owińskach – planowana droga po śladzie dróg powiatowych: 2434P Owińska – Mielno odcinek 2407P Mielno – Wierzonka – planowany droga łącząca 2407P w Wierzonce z węzłem Kleszczewo (S5) – odcinek S5 Kleszczewo – Poznań Wschód – planowana droga łącząca węzeł Poznań Wschód (S5) z węzłem Kórnik Północ (S11) – odcinek DW 431 Kórnik – węzeł Mosina (S5)
36.	Zewnętrzny Pierścień Dalekiego Zasięgu[30]	– odcinek DW 306 Stęszew – Buk – odcinek DW 196 Murowana Goślina – DW 197 – odcinek DW 432 Środa Wlkp. – Śrem – odcinek planowanej S5 Głuchowo – Stęszew
37.	III Rama komunikacyjna Poznania[31]	– odcinek Antoninek – Franowo – odcinek Górczyn – os. Kopernika – odcinek Grunwald – Marcelin – odcinek Wola – Podolany – odcinek Lechicka – Bałtycka – odcinek Starołęka – Dębina – Zatorze
Linie kolejowe		
38.	3	Warszawa Zachodnia – Poznań – Kunowice
39.	131	Chorzów Batory – Barłogi – Tczew
40.	271	Wrocław Główny – Poznań Główny
41.	351	Poznań Główny – Szczecin Główny
42.	352	Swarzędz – Poznań Starołęka
43.	353	Poznań Wschód – Skandawa
44.	394	Poznań Krzesiny – Kobylnica
45.	395	Zieliniec – Kiekrz
46.	801	Poznań Starołęka PSK – Poznań Górczyn
47.	802	Poznań Starołęka PSK – Luboń k. Poznania
48.	803	Poznań Piątkowo – Suchy Las
49.	804	Poznań Antoninek – Nowa Wieś Poznańska
50.	805	Swarzędz – Stary Młyn
51.	806	Poznań Franowo PFD – Nowa Wieś Poznańska
52.	823	Poznań Franowo PFD – Stary Młyn
53.	824	Pokrzywno – Poznań Franowo PFD
54.	984	Poznań Franowo PFB – Poznań Franowo PFA
55.	KDP	Warszawa – Łódź – Poznań / Wrocław – granica państwa
56.	14	Łódź Kaliska – Ostrów Wlkp. – Leszno – Tuplice
57.	18	Kutno – Piła Główna
58.	203	Piła Główna – Kostrzyn
59.	272	Kluczbork – Poznań Główny
60.	354	Poznań Główny POD – Piła Główna
61.	355	Ostrów Wlkp. – Grabowno Wielkie
62.	405	Piła Główna – Ustka

[29] Element układu regionalnych powiązań komunikacyjnych w obszarze funkcjonalnym miasta Poznania – zgodnie z Planem zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego

[30] Element układu regionalnych powiązań komunikacyjnych w obszarze funkcjonalnym miasta Poznania – zgodnie z Planem zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego

[31] Element układu komunikacyjnego miasta Poznania – zgodnie z Planem zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego

Powiązania typu uzupełniającego

Są to relacje łączące miasta w województwie między sobą, poza drogami wymienionymi wyżej. Ten typ powiązań obejmuje większość dróg o randze regionalnej, które stanowiąc odwzorowanie bezpośrednich relacji o charakterze lokalnym uzupełniają sieć dróg typu głównego. Mają one fundamentalne znaczenie dla zapewnienia równomiernej dostępności komunikacyjnej w każdej części regionu, szczególnie w relacjach wewnątrzpowiatowych, istotnych w obszarach o specyficznych uwarunkowaniach geograficznych (np. Puszcza Notecka) oraz obszarach peryferyjnych. Drogi i linie kolejowe typu uzupełniającego w wielu przypadkach stanowią alternatywne powiązania dla powiązań głównych, szczególnie w przypadkach dróg o znaczeniach międzynarodowym i krajowym. To wzmacnia ich znaczenie dla obsługi komunikacyjnej regionu i uzasadnia podejmowane działania modernizacyjne.

Lp.	Nr drogi	Przebieg
		drogi kołowe
1.	22	Kostrzyn (granica państwa) – Gorzów Wlkp. – Wałcz – Jastrowie – Chojnice – Starogard Gdański – Elbląg – Grzechotki (granica państwa)
2.	39	Łagiewniki – Brzeg – Kępno
3.	83	Turek – Dobra – Sieradz
4.	123	Huta Szklana (DW nr 174) – Kuźnica Żelichowska – Przesieki – DK nr 22
5.	174	Nowe Drezdenko – Kosin – Stare Bielice – Nowe Bielice – Krzyż – Lubcz Mały – Wieleń Płn. – Nowe Dwory – Gajewo – Kuźnica Czarnkowska – DW nr 178
6.	177	Czaplinek – Mirosławiec – Człopa – Wieleń
7.	178	Czarnków – Oborniki
8.	179	Rusinowo – Piła
9.	180	odcinek Trzcianka – Piła
10.	181	Drezdenko – Wieleń – Czarnków
11.	182	odcinek Międzychód – Wronki; odcinek Czarnków – Ujście
12.	183	Sarbia – Chodzież
13.	184	odcinek Przeźmierowo – Kobylniki, odcinek Szamotuły – Binino;
14.	187	Podpniewki – Szamotuły – Oborniki – Murowana Goślina
15.	188	odcinek Krajenka – Piła
16.	189	odcinek Złotów – Więcbork
17.	190	odcinek Obora – Gniezno
18.	191	odcinek Chodzież – Szamocin
19.	193	odcinek Chodzież – Margonin
20.	197	Sławica – Rejowiec – Kiszkowo
21.	241	(Tuchola – Sępólno Krajeńskie – Więcbork) – Wągrowiec – Rogoźno
22.	260	Gniezno – Witkowo – Wólka
23.	263	Słupca – Ślesin – Sompolno – Kłodawa – Dąbie
24.	270	(Brześć Kujawski – Izbica Kujawska) – Koło
25.	306	odcinek Lipnica – Duszniki – Buk
26.	307	odcinek Buk – Opalenica – Bukowiec
27.	308	Nowy Tomyśl – Grodzisk Wlkp. – Kościan – Kunowo
28.	310	Głuchowo – Czempiń – Śrem
29.	323	Leszno – Studzionki
30.	430	Poznań – Mosina
31.	431	odcinek Granowo – DK 5
32.	436	Pysząca – Książ Wielkopolski – Nowe Miasto Nad Wartą
33.	441	Miłosław – Borzykowo
34.	442	Września – Pyzdry – Gizałki – Kalisz
35.	444	Krotoszyn – Odolanów – Ostrzeszów
36.	447	Antonin – Grabów Nad Prosną
37.	449	Syców – Ostrzeszów – Błaszki
38.	450	Kalisz – Grabów Nad Prosną – (Wyszanów – Wieruszów – Opatów)

Lp.	Nr drogi	Przebieg
39.	466	Słupca – Ciążeń – Pyzdry
40.	467	Ciążeń – Golina
41.	470	Kościelec – Marulew – Turek – Kalisz
42.	473	Koło – Dąbie – (Uniejów – Balin – Szadek – Łask)
43.	Zewnętrzny Pierścień Dalekiego Zasięgu[32]	– odcinek DW 306 Buk – Duszniki – Lipnica – odcinek DW 187 Lipnica – Szamotuły – Oborniki – Murowana Goślina – odcinek DW 197 DW 196 – Kiszkowo – planowana droga po śladzie dróg powiatowych: 2147P Kiszkowo – Pobiedziska 2409P Pobiedziska – Kostrzyn 2411P Kostrzyn – Środa Wlkp. – DW 310 Śrem – Czempiń – Głuchowo
Linie kolejowe		
44.	403	Piła Północ – Ulikowo
45.	181	Herby Nowe – Kępno – Oleśnica
46.	203	Czersk – Piła Główna
47.	281	Oleśnica – Gniezno – Chojnice
48.	356	Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna
49.	357	Sulechów – Luboń k. Poznania
50.	359	Leszno – Zbąszyń

Powiązania typu podstawowego

Pozostałe drogi, nie ujęte w klasyfikacji wewnętrznych powiązań komunikacyjnych regionu, które ze względu na ponadlokalną rangę stanowią elementy modelu sieci drogowej Wielkopolski, są elementami typu podstawowego. W ten sposób wyróżnione drogi stanowią uzupełnienie i rozwinięcie modelu w wymiarze lokalnym, szczególnie istotnym w obszarach peryferyjnych regionu. Wzmacnianie tego typu powiązań jest szczególnie istotne w tych obszarach, które mają ograniczony potencjał rozwoju i złożone problemy społeczno–gospodarcze (północna i wschodnia część regionu).

3. Cele, priorytety, kierunki interwencji

Zgodnie z prezentowaną w Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego koncepcją rozwoju regionu transport w Wielkopolsce nie jest jedynie problemem sektorowym, lecz służy realizacji celów znacznie szerszych. Takie rozumowanie stanowi przesłankę do stwierdzenia, że celem głównym Planu Transportowego jest cel generalny Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2020 roku. Wielkopolska 2020, który brzmi:

Efektywne wykorzystanie potencjałów rozwojowych na rzecz wzrostu konkurencyjności województwa służące poprawie jakości życia mieszkańców w warunkach zrównoważonego rozwoju.

Osiągnięcie tego celu wymaga m.in. poprawy systemu transportowego, przez realizację następujących celów szczegółowych, sformułowanych dla interwencji WRPO 2014+ w transporcie:

- Poprawione warunki dla transportu drogowego,

[32] Element układu regionalnych powiązań komunikacyjnych w obszarze funkcjonalnym miasta Poznania – zgodnie z Planem zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego

- Poprawione warunki dla transportu kolejowego.

W ramach powyższych celów priorytetami i głównymi kierunkami interwencji dla rozwoju transportu w perspektywie 2014–2020 w Wielkopolsce są:

Priorytet 1. Zwiększenie spójności

- Wzmocnienie powiązanie z siecią TEN–T i systemem krajowym,
- Zwiększenie spójności wewnątrzregionalnej,
- Wzrost powiązań międzygałęziowych.

Priorytet 2. Zwiększenie wydajności

- Dostosowanie do potrzeb wymiany gospodarczej,
- Wzmocnienie powiązań z rynkiem pracy,
- Lepsze wykorzystanie na rzecz dostępności do usług.

Priorytet 3. Poprawa bezpieczeństwa:

- Ograniczenie wypadków,
- Zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko.

Priorytet 4. Zwiększenie przepustowości

- Poprawa parametrów technicznych (nośność, szerokość, liczba pasów ruchu lub jezdni),
- Ograniczanie liczby „wąskich gardeł" (mosty, obwodnice miast).

Poszczególne priorytety i kierunki interwencji niniejszego Planu nie są rozdzielnymi obszarami interwencji, bowiem w różnym stopniu i zakresie nakładają się. Poszczególne rodzaje interwencji/projekty skutkują efektami w różnych segmentach przedstawionych wyżej celów.

Zakres realizacji poszczególnych celów odpowiada ustalonemu, podmiotowemu oraz przedmiotowemu, zakresowi Planu, co oznacza, iż mieści się on w polu interwencji WRPO 2014+ i będzie realizowany przez podmioty wymienione w wykazie potencjalnych beneficjentów.

4. Główne kierunki inwestowania

Zdefiniowany wyżej model sieci drogowej Wielkopolski wymaga dokonania wielu zmian w obecnym stanie sieci dróg i linii kolejowych. Najważniejsze zadania inwestycyjne, obok modernizacji, przebudowy, budowy obwodnic i zadań związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu to:

dla sieci dróg rangi międzynarodowej:

1) realizacja drogi ekspresowej S5:
   - odcinek węzeł Mieleszyn – Gniezno,
   - odcinek węzeł Poznań Zachód (A2) – Wronczyn,
   - odcinek Wronczyn – Kościan – Radomicko,
   - odcinek Radomicko – Leszno Południe,
   - odcinek Leszno Południe – Kaczkowo;
2) realizacja drogi ekspresowej S10:
   - odcinek Bydgoszcz – Piła,
   - odcinek Piła – Stargard;
3) realizacja drogi ekspresowej S11:
   - odcinek Szczecinek – Piła,

- odcinek Piła – Poznań,
- odcinek Kórnik – Ostrów Wlkp.,
- odcinek Ostrów Wlkp. – Kępno,
- odcinek Kępno – A1.

dla sieci linii kolejowych rangi międzynarodowej:

1) realizacja Kolei Dużych Prędkości (Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław – granica państwa).

dla sieci linii kolejowych rangi krajowej:

1) modernizacja linii kolejowej Poznań–Piła.

dla sieci dróg rangi regionalnej:

1) realizacja Zewnętrznego Pierścienia Bliskiego Zasięgu,
2) realizacja Zewnętrznego Pierścienia Dalekiego Zasięgu,
3) realizacja III Ramy Komunikacyjnej Poznania,
4) realizacja drogi łączącej węzeł Poznań Wschód (S5) z węzłem Kórnik Północ (S11),
5) przedłużenie przebiegu drogi wojewódzkiej nr 116 (Bobulczyn – Binino – Orliczko – Nojewo) do drogi wojewódzkiej nr 187 (Pniewy – Szamotuły – Oborniki – Murowana Goślina) w miejscowości Podpniewki po śladzie drogi powiatowej 1877P (Podpniewki – Nojewo).

dla sieci linii kolejowych rangi ponadlokalnej:

1) modernizacja i wznowienie ruchu pociągów na liniach kolejowych nr 360 (Jarocin – Kąkolewo) oraz nr 369 (Czempiń – Mieszków).

5. Efekty realizacji Planu

5.1. Strategiczne rezultaty

W zakresie transportu drogowego

Wielkopolska, nie korzysta w pełni z czynników rozwojowych, jakie wiążą się z faktem, że przez jej obszar przebiegają główne europejskie korytarze transportowe, Duża część województwa jest komunikacyjnie oddalona od głównych węzłów komunikacyjnych, co powoduje, że duże nakłady poniesione w ostatnim czasie i planowane w perspektywie 2014–2020 na budowę głównego krajowego układu drogowego (autostrady, drogi ekspresowe, pozostałe drogi krajowe) nie mogą być przez nią w pełni wykorzystane. Będzie to możliwe wtedy, gdy inwestycjom realizowanym z poziomu krajowego, będą towarzyszyć odpowiednie nakłady na drogi niższej kategorii, zgodnie z przyjętym modelem.

Do poprawy sytuacji w tym zakresie powinny przyczynić się znaczne kwoty środków EFRR przeznaczone na realizację projektów drogowych na drogach regionalnych i lokalnych (w Wielkopolsce podział na drogi regionalne i lokalne jest w dużym stopniu formalny/administracyjny; w rzeczywistości wiele dróg lokalnych pełni funkcje regionalne i odwrotnie).

Spodziewać się można, że efektem budowy, przebudowy i modernizacji regionalnej sieci drogowej będzie w pierwszej kolejności poprawa warunków transportu drogowego w Wielkopolsce. Wzmocnione zostaną także powiązania komunikacyjne poszczególnych

obszarów województwa wielkopolskiego, w tym z siecią TEN–T, co przyczyni się do zredukowania różnic wewnątrzregionalnych, silnie zaznaczających się w przestrzeni Wielkopolski. A to z kolei pozwoli na zmniejszenie skali marginalizacji poszczególnych części regionu oraz grup mieszkańców. Ponadto zwiększy się atrakcyjność ośrodków miejskich, szczególnie regionalnego i subregionalnych. Efektywny system komunikacyjny stworzy warunki dla zwiększenia mobilności mieszkańców województwa. Będzie także mieć wpływ na wzrost konkurencyjności, zwiększenie możliwości inwestowania oraz może przyczynić się do tworzenia miejsc pracy. Ponadto podniesie poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jakości życia mieszkańców szczególnie w miejscowościach, w których zostaną wybudowane obwodnice i obejścia drogowe.

W zakresie transportu kolejowego

Niedostateczny stan techniczny, dekapitalizacja i zbyt mała przepustowość niektórych odcinków linii kolejowych oraz niewystarczająca liczba i jakość taboru kolejowego dla przewozów regionalnych to jedne z najistotniejszych barier rozwojowych województwa. Taka sytuacja ma m.in. niekorzystny wpływ na mobilność mieszkańców regionu, możliwości rozwoju poszczególnych jego obszarów, a także na jakość środowiska. Dodatkowo warunki podróżowania zdecydowanie pogarsza zły stan infrastruktury dworcowej. Podjęta w ramach WRPO 2014+ interwencja w obszarze infrastruktury transportu kolejowego, będąca swego rodzaju dopełnieniem interwencji realizowanej na poziomie krajowym, przyczyni się do istotnego zmniejszenia oddziaływania wskazanych wyżej barier rozwojowych. Jednym z efektów będzie poprawa warunków podróżowania na najbardziej zdekapitalizowanych odcinkach linii kolejowych w regionie.

Zrealizowanie zaplanowanego zakresu inwestycji kolejowych przyczyni się do zwiększenia mobilności mieszkańców poszczególnych obszarów województwa wielkopolskiego, mieszkających w zasięgu przebudowanej, zmodernizowanej, czy zrehabilitowanej infrastruktury kolejowej, a uwzględniając realizację projektów komplementarnych w ramach przedsięwzięć z innego zakresu interwencji, także mieszkańców obszarów oddalonych od infrastruktury kolejowej. Pozwoli na osłabienie, negatywnie wpływających na wewnętrzną spójność regionu, skutków znacznej rozciągłości południkowej terytorium Wielkopolski. Przez to mieszkańcy województwa uzyskają większe możliwości dojazdów do pracy, szkół, centrów kultury i usług. Planowana interwencja wpłynie także pozytywnie na poprawę funkcjonowania rynku pracy, zmniejszenie bezrobocia, zwiększenie wymiany gospodarczej, wzrost atrakcyjności inwestycyjnej terenów w sąsiedztwie zmodernizowanych linii kolejowych.

Realizacja planowanych inwestycji zmniejszy koszty obsługi taboru, poprawi komfort podróżowania oraz zwiększy bezpieczeństwo ruchu, a także w istotny sposób przyczyni się do polepszenia łączności poszczególnych obszarów Wielkopolski z siecią TEN–T.

Poniżej przedstawione zostały wskaźniki rezultatu strategicznego dla inwestycji drogowych i kolejowych mające zmierzyć długofalowy wpływ[33] realizacji projektów w ramach WRPO 2014+ wykraczające poza efekty, jakie uzyskuje bezpośrednio beneficjent. Przedstawiają stopień realizacji celów Planu oraz jego wpływu na sytuację społeczno–gospodarczą regionu. Należy pamiętać, że pomiar realizacji celów Planu przy pomocy tego rodzaju wskaźników ma charakter ogólny, ponieważ wpływ na ich wartość mają również działania podejmowane z innych źródeł, np. w ramach programów krajowych.

[33] Można wyróżnić wpływ bezpośredni, ściśle powiązany z charakterem danego rodzaju projektu, np. wzrost bezpieczeństwa, lub też pośredni, tj. nie powiązany bezpośrednio z charakterem danego rodzaju projektu, np. lepsza dostępność do ośrodka wojewódzkiego.

Tab. 7. Wskaźniki rezultatu strategicznego

Lp.	Wskaźnik rezultatu	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)
Transport drogowy					
1.	WDDT II (wskaźnik drogowej dostępności transportowej liczony na bazie WMDT)	nd	29,3993	2013	35,3573
2.	Liczba ośrodków gminnych objętych izochroną 60 minut dostępności drogowej do Poznania	szt.	78	2013	94
Transport kolejowy					
1.	WKDT II (wskaźnik kolejowej dostępności transportowej liczony na bazie WMDT)	nd	26,5226	2013	42,772
2.	Liczba pasażerów przewiezionych w ramach kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich	osoby	20 560 096	2013	23 300 000

5.2. Skutki realizacji projektów – produkty

Przedstawiony w Planie transportowym zakres przedsięwzięć inwestycyjnych będzie realizowany w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014–2020. Skutki realizacji Planu transportowego w tym obszarze będą więc uzależnione od wysokości środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego przeznaczonych w ramach WRPO 2014+ na inwestycje transportowe oraz od wielkości wkładu własnego beneficjentów. Założona w WRPO 2014+ alokacja środków na realizację projektów drogowych oraz kolejowych powinna pozwolić na uzyskanie skutków, które ilustrują określone poniżej szacunkowe wielkości wskaźników produktu.

Tab. 8. Spodziewane produkty realizacji projektów drogowych

Lp.	**Wskaźnik produktu**	**Jednostka pomiaru**	**Wartość docelowa (2023)**
1.	Całkowita długość nowych dróg	km	24
2.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	km	256

Tab. 9. Spodziewane produkty realizacji projektów kolejowych

Lp.	Wskaźnik produktu	Jednostka pomiaru	Wartość docelowa (2023)
1.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych	km	92
2.	Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru kolejowego	szt.	16
3.	Liczba zmodernizowanych / wyremontowanych dworców	szt.	10
4.	Liczba zbudowanych, rozbudowanych i zmodernizowanych obiektów infrastruktury do obsługi i serwisowania taboru	szt.	3

Ww. wskaźniki produktu planowane do osiągniecia w ramach Planu transportowego służą ocenie efektów bezpośrednich, pojawiających się po zakończeniu realizacji poszczególnych projektów inwestycyjnych. Jednocześnie opisują one produkty materialne uzyskane w wyniku realizacji danego działania.

Plan transportowy skupia się na najważniejszych wskaźnikach produktu. Wskaźniki uszczegóławiające odpowiednie działania realizowane w ramach Planu ujęte zostały w SZOOP WRPO 2014+, będącym również dokumentem wdrożeniowym Programu, i/lub będą monitorowane przy realizacji poszczególnych inwestycji.

6. Zasady wyboru projektów:

6.1. Zasady wyboru projektów drogowych

W ramach WRPO 2014+ w zakresie transportu drogowego przewidziano wsparcie następujących przedsięwzięć:

- budowa, przebudowa, modernizacja i rozbudowa dróg wojewódzkich oraz lokalnych, wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu na tych drogach,
- budowa, przebudowa i modernizacja obiektów inżynierskich w ciągach dróg (obiekty mostowe, wiadukty, estakady, tunele drogowe i inne).

Plan transportowy zawiera zestawienie inwestycji dotyczących dróg wojewódzkich zarządzanych przez Samorząd Województwa Wielkopolskiego oraz przez miasta na prawach powiatu[34] (przygotowane zgodnie z kryteriami opisanymi w rozdz. 6.1.1. niniejszego Planu), a także dróg wojewódzkich realizowanych w ramach ZIT (w rozdz. 6.1.2).

Ponadto określone zostały (w rozdz. 6.1.3.) najważniejsze kryteria wyboru projektów, które powinny być stosowane w trybie konkursowym odnośnie dróg lokalnych.

6.1.1. Drogi wojewódzkie

[34] W przypadku miast na prawach powiatu inwestycja dopuszczona zostanie do konkursu pod warunkiem ujęcia jej na liście podstawowej mandatu terytorialnego danego OSI subregionalnego.

W ramach interwencji WRPO 2014+ zaproponowano wsparcie projektów budowy nowych oraz przebudowy i modernizacji istniejących dróg wojewódzkich. Opracowanych zostało 7 kryteriów wyboru projektów drogowych w ciągu dróg wojewódzkich zarządzanych przez Województwo Wielkopolskie oraz miast na prawach powiatu, na obszarach których przewidziano wsparcie w ramach mandatów terytorialnych OSI ośrodków subregionalnych i ich obszarów funkcjonalnych:

- dostępność komunikacyjna,
- koszt inwestycji na 1 km,
- rozwój gospodarczy regionu,
- średnie dobowe natężenie ruchu,
- połączenie z innymi drogami wojewódzkim lub z drogami wyższej kategorii,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego (dalej: BRD),
- stan techniczny (wg Systemu Oceny Stanu Nawierzchni, dalej: SOSN).

Na potrzeby niniejszego Planu przyjęto, że lista projektów planowanych do wsparcia w ramach WRPO 2014+ będzie szersza niż możliwości finansowe Programu, co zwiększa poziom konkurencji pomiędzy projektami. Kluczową wartością jest łączna wartość wszystkich punktów przyznanym poszczególnym projektom wg przyjętych kryteriów. Te, które umieszczono na liście uzyskały minimum 50% wszystkich możliwych do uzyskania punktów.

Zasady przyznawania punktacji w ramach danego kryterium zostały opisane poniżej.

1. Dostępność komunikacyjna

	Przedziały dostępności	punktacja	Maksymalna liczba punktów
Dostępność komunikacyjna	dojazd do Poznania w ciągu 60 minut	0	8
	dojazd do Poznania do 90 minut włącznie	4	
	dojazd do Poznania powyżej 90	8	

Kryterium dostępności zostało opracowane zgodnie z dokumentem wdrożeniowym pn. „Zasady i kryteria wyznaczania obszarów funkcjonalnych w województwie wielkopolskim". Rozpatrując to kryterium należy sprawdzić, w jakim zasięgu dostępności czasowej znajduje się planowana inwestycja. Obszary dostępności przedstawiono na rycinie w podrozdziale 2.3.2.

2. Koszt inwestycji na 1 km

	Przedziały dostępności	Punktacja	Maksymalna liczba punktów
Koszt jednostkowy na 1 km	powyżej 5 000 000 zł/km	2	8
	od 2 500 000 zł do 5 000 000 zł/km włącznie	4	
	poniżej 2 500 000 zł/km	8	

Kryterium polega na obliczeniu wielkości nakładów na 1 km zrealizowanej inwestycji, według wzoru:

Nakład jednostkowy = Wartość inwestycji [w PLN] / długość planowanej inwestycji [km]

Do określenia wartości inwestycji należy posługiwać się cenami rynkowymi zaczerpniętymi z opracowanych kosztorysów inwestorskich, a w przypadku braku kosztorysów należy korzystać z wycen wskaźnikowych. Długość inwestycji natomiast należy wskazać zgodnie z dokumentacją. W przypadku zadań polegających na budowie bądź rozbudowie obiektów inżynierskich, jako długość inwestycji należy przyjąć długość obiektu wraz z dojazdami.

3. Rozwój gospodarczy regionu

	Punktacja	Maksymalna liczba punktów
Rozwój gospodarczy regionu	0–8	8

Rozpatrując powyższe kryterium należy przeanalizować istniejące oraz planowane strefy ekonomiczne, określić miejsca funkcjonowania podmiotów gospodarczych, sprawdzić poziom zatrudnienia, zapoznać się z planami zagospodarowania poszczególnych miast i gmin tak, aby w pełni zdiagnozować stan istniejący oraz potencjał danego terenu. Ważnym aspektem branym pod uwagę przy tym kryterium jest potencjał turystyczny. Obszary posiadające wysokie walory przyrodnicze i krajobrazowe, a także obiekty zabytkowe i kulturalne generują większy ruch niż pozostałe tereny. Kryterium rozwoju gospodarczego regionu należy rozpatrywać w zależności od roli, jaką projekt może odegrać dla rozwoju gospodarki, przyznając odpowiednio od 0 do 8 punktów, mając na uwadze następujące uwarunkowania:

- Czy analizowana droga zapewni dojazd do istniejących i planowanych terenów inwestycyjnych?

W przypadku budowy obwodnicy projekt najbardziej wpisuje się w te założenia (zwiększa się dostępność komunikacyjna obszarów położonych bezpośrednio przy trasie obejścia). Wykazanie spełnienia tego warunku nastąpi przez analizę miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego danej gminy, w których zarezerwowane są tereny pod działalności produkcyjną czy usługową. Ponadto należy również wykorzystać dostępne dane statystyczne, dotyczące liczby podmiotów gospodarczych na danym obszarze, co pozwoli na zdiagnozowanie stanu istniejącego.

- Czy rozpatrywana inwestycja doprowadza ruch do stref ekonomicznych?

Projekt najbardziej wpisuje się w te założenia w przypadku przebiegu trasy w bezpośrednim sąsiedztwie takich obszarów. Jednakże należy przeanalizować również, czy droga w sposób pośredni wpisuje się w to kryterium, np. doprowadza ruch do takich terenów przy wykorzystaniu innego ciągu komunikacyjnego.

- Czy rozpatrywane przedsięwzięcie doprowadza ruch do dużych zakładów pracy w regionie, zatrudniających wiele osób z analizowanego obszaru?

Badana jest dostępność komunikacyjna zarówno do miejsc pracy, jak i możliwość dalszego rozwoju przedsiębiorstw z Wielkopolski przez zapewnienie korzystnego połączenia drogowego do ich siedziby/hal produkcyjnych/magazynów.

- Czy projekt realizowany jest na obszarze o dużym potencjale turystycznym?

Należy przeanalizować rozpatrywaną inwestycję zarówno pod względem zwiększenia dostępności do obszarów cennych krajobrazowo i przyrodniczo (http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy), jak i obiektów zabytkowych i kulturalnych.

- Udział ruchu pojazdów ciężkich w ogólnym potoku ruchu na danej drodze wojewódzkiej (pojazdów dostawczych i ciężarowych).

Weryfikacja na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu i prognoz ruchu.

4. Średnie dobowe natężenie ruchu

	Przedziały natężenia	Punktacja	Maksymalna liczba punktów
Średnie dobowe natężenie ruchu	do 0,3	2	8
	do 0,7	4	
	do 1,0	6	
	powyżej 1,0	8	

Kryterium polega na przyznawaniu punktów projektom w oparciu o GPR 2010 na drogach wojewódzkich zgodnie ze skalą przedstawioną powyżej. Liczba punktów przyznanych danemu projektowi wynikać będzie z odniesienia pomiaru natężenia ruchu na wskazanym odcinku drogi do średniego dobowego natężenia ruchu na drogach wojewódzkich.

5. Połączenie z innymi drogami wojewódzkim lub drogami wyższej kategorii

	Przedziały natężenia	Punktacja	Maksymalna liczba punktów
Połączenie z drogami wyższej kategorii	Doprowadzenie ruchu do drogi wojewódzkiej	2	8
	Doprowadzenie ruchu do drogi krajowej	4	
	Doprowadzenie ruchu do sieci TEN–T i dróg ekspresowych	8	

Kryterium bierze pod uwagę położenie analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej na mapie drogowej regionu. Rozpatrując przykładowe zadanie inwestycyjne, należy brać pod uwagę całościowy przebieg danej drogi wojewódzkiej i jej połączenie z drogami wyższej kategorii.

6. Zwiększenie BRD

	Punktacja	Maksymalna liczba punktów
Zwiększenie BRD	0–8	8

Kryterium szczegółowo analizuje elementy infrastruktury drogowej wpływające na poprawę bezpieczeństwa ruchu. Należy je rozpatrywać w zależności od wyliczonego wskaźnika wypadkowości i zastosowanych rozwiązań, przyznając od 0 do 8 punktów. Rozwiązania w ramach bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) należy rozpatrywać przez:

- wskaźnik wypadkowości na 1 mln poj. na km (wskaźnik wypadkowości zależny jest od cech drogi i średniorocznego dobowego natężenia ruchu SDR). W pierwszej kolejności należy określić wartość bazową wskaźnika w funkcji parametrów technicznych i SDR.
- wyprowadzenie ruchu poza teren zabudowany (w przypadku każdej obwodnicy następuje znaczne zwiększenie poziomu bezpieczeństwa w terenie zabudowanym, stąd zasadnym jest przyznanie wysokiej liczby punktów dla inwestycji o takim charakterze);
- zastosowanie rozwiązań mających wpływ na bezpieczeństwo użytkowników, w tym:
  - zatoki autobusowe,
  - azyle dla pieszych przy przejściach,
  - szykany, progi zwalniające przed przejściem dla pieszych,
  - wyspy spowalniające ruch pojazdów,
  - aktywne oznakowanie o stałej i zmiennej treści,
  - mierniki prędkości pojazdów,
  - systemy poprawiające bezpieczeństwo i przepustowość ruchu na drogach,
  - chodniki (lub ciągi pieszo–rowerowe) wzdłuż całego odcinka objętego inwestycją,
  - ścieżki rowerowe (lub ciągi pieszo–rowerowe) z nawierzchni bitumicznej lub pasy rowerowe wzdłuż całego odcinka objętego inwestycją,
  - rozwiązania umożliwiające bezpieczne skręcanie rowerzystów we wszystkich relacjach na wszystkich skrzyżowaniach,
  - wyniesienie skrzyżowań,
  - zmiana wizualna nawierzchni (szczególnie w obrębie skrzyżowań),
  - oświetlenie,
  - kocie oczka,
  - dostosowanie skrzyżowań do parametrów poruszających się pojazdów (odpowiednie kąty skrzyżowań, trójkąty widoczności, ronda, sygnalizacja świetlna, właściwy dobór rodzaju skrzyżowania w odniesieniu między innymi do natężenia ruchu),
  - korekta łuku poprawiająca bezpieczeństwo (zmiana parametrów: promień, spadek poprzeczny, itp.).

Drogi zamiejskie jednojezdniowe

Tablica bazowa — liczba wypadków/1000000 poj.km

SDR poj./dobę	7,0 m	6,5 m	6,0 m	5,5 m	5,0 m	4,5	≤ 4,0
500	0,309	0,325	0,332	0,356	0,386	0,416	0,446
1 000	0,260	0,273	0,279	0,299	0,325	0,351	0,377
1 500	0,235	0,247	0,252	0,270	0,294	0,318	0,342
2 000	0,219	0,230	0,235	0,251	0,273	0,295	0,317
2 500	0,207	0,217	0,222	0,238	0,258	0,278	0,298
3 000	0,198	0,207	0,212	0,227	0,247	0,267	0,287
3 500	0,190	0,200	0,204	0,219	0,238	0,257	
4 000	0,184	0,193	0,197	0,211	0,230	0,249	
4 500	0,179	0,187	0,192	0,205	0,223		
5 000	0,174	0,183	0,187	0,200	0,217		
5 500	0,170	0,178	0,182	0,195	0,212		
6 000	0,166	0,174	0,178	0,191	0,208		
6 500	0,163	0,171	0,175	0,187			
7 000	0,160	0,168	0,172	0,184			
7 500	0,157	0,165	0,169				
8 000	0,155	0,162	0,166				
8 500	0,152	0,160					
9 000	0,150	0,158					
9 500	0,148	0,156					
10 000	0,146	0,154					

Drogi miejskie jednojezdniowe

Tablica bazowa — liczba wypadków/1000000 poj.km

SDR poj./dobę	8,0 ÷ 11,9 m	7,0 ÷ 7,9 m	6,5 ÷ 6,9 m	6,0 ÷ 6,4 m	5,5 ÷ 5,9 m	5,0 ÷ 5,4 m	< 5,0 m
500			0,502	0,518	0,549	0,599	0,671
1 000			0,422	0,436	0,462	0,504	0,564
1 500			0,382	0,394	0,417	0,455	0,510
2 000			0,355	0,366	0,388	0,424	0,474
2 500			0,336	0,346	0,367	0,401	0,449
3 000			0,321	0,331	0,351	0,383	0,429
3 500			0,309	0,318	0,337	0,368	0,412
4 000			0,299	0,308	0,326	0,356	0,399
4 500			0,290	0,299	0,317	0,346	
5 000	0,256	0,270	0,283	0,291	0,309	0,337	
5 500	0,250	0,263	0,276	0,284	0,301	0,329	
6 000	0,245	0,257	0,270	0,278	0,295	0,322	
6 500	0,240	0,252	0,265	0,273	0,289		
7 000	0,236	0,248	0,260	0,268	0,284		
7 500	0,232	0,244	0,255	0,263	0,279		
8 000	0,228	0,240	0,251	0,259	0,274		
8 500	0,225	0,236	0,247	0,255	0,270		
9 000	0,221	0,233	0,244	0,251	0,266		
9 500	0,218	0,230	0,241	0,248			
10 000	0,216	0,227	0,238	0,245			
10 500	0,213	0,224	0,235				
11 000	0,211	0,221	0,232				
11 500	0,208	0,219	0,229				
12 000	0,206	0,217	0,227				
12 500	0,204	0,214					
13 000	0,202	0,212					
13 500	0,200	0,210					
14 000	0,198	0,208					
14 500	0,197	0,207					
15 000	0,195	0,205					

Drogi miejskie dwujezdniowe

Tablica bazowa liczba wypadków/1000000 poj.km

SDR poj./dobę	Drogi ogólnodostępne	
	2 × 3 pasy	2 × 2 pasy
10 000	0,097	0,156
12 000	0,093	0,149
14 000	0,089	0,143
16 000	0,086	0,139
18 000	0,084	0,135
20 000	0,082	0,131
22 000	0,080	0,128
24 000	0,078	0,125
26 000	0,076	0,123
28 000	0,075	0,121

Następnie przy zastosowaniu odpowiednich współczynników korygujących, należy dostosować wskaźnik wypadkowości do analizowanego przedsięwzięcia.

Drogi zamiejskie jednojezdniowe

Tablica mnożników

Wyszczególnienie	Współczynnik
Skrzyżowania jednopoziomowe drogowe typu rondo	1,20
Skrzyżowania jednopoziomowe drogowe skanalizowane	1,40
Skrzyżowania jednopoziomowe drogowe	1,50
Skrzyżowania jednopoziomowe z linią kolejową	1,50
Przeszkody boczne przy krawędzi jezdni	1,10
Wyszczerbienia krawędzi jezdni (zawężenie pasa ruchu)	1,30
Śliska nawierzchnia lub koleiny	1,50
Zatoki autobusowe	0,90

Drogi miejskie jednojezdniowe

Tablica mnożników

Wyszczególnienie	Współczynnik
Skrzyżowania jednopoziomowe drogowe typu rondo	1,20
Skrzyżowania jednopoziomowe drogowe skanalizowane	1,40
Skrzyżowania jednopoziomowe zwykłe	1,50
Skrzyżowania jednopoziomowe z linią kolejową	1,50
Przeszkody boczne przy krawędzi jezdni	1,10
Wyszczerbienia krawędzi jezdni (zawężenie pasa ruchu)	1,30
Śliska nawierzchnia lub koleiny	1,50
Zatoki autobusowe	0,90

Drogi miejskie dwujezdniowe

Tablica mnożników

Wyszczególnienie	Współczynnik
Skrzyżowania jednopoziomowe drogowe typu rondo	1,10
Skrzyżowania jednopoziomowe drogowe skanalizowane	1,20
Skrzyżowania jednopoziomowe drogowe	1,30
Skrzyżowania jednopoziomowe z linią kolejową	1,30
Przeszkody boczne przy krawędzi jezdni	1,10
Wyszczerbienia krawędzi jezdni (zawężenie pasa ruchu)	1,10
Śliska nawierzchnia lub koleiny	1,50
Pas ruchu powolnego	0,90
Zatoki autobusowe	0,90

Wskaźnik wypadkowości określa ryzyko zaistnienia zdarzenia drogowego dla pracy przewozowej wynoszącej 1 mln pojazdokilometrów.

W przypadku dróg o niskim ryzyku wystąpienia zdarzenia drogowego, wskaźnik ten kształtuje się na poziomie do 0,6. Średnie ryzyko zaistnienia wypadku można sklasyfikować przy współczynniku w przedziale od 0,6 do 0,9, natomiast wysokie powyżej 0,9.

7. Stan techniczny (wg SOSN)

	Przedziały stanu technicznego	Punktacja	Maksymalna liczba punktów
Stan techniczny	A	0	8
	B	2	
	C	4	
	D	8	

Kryteria oceny wyznaczają trzy poziomy decyzyjne stanu technicznego nawierzchni (dla którego wyróżnia się cztery klasy A, B, C, D):

- Poziom pożądany – w poziomie pożądanym znajdują się nawierzchnie nowe, odnowione oraz eksploatowane, których stan techniczny nie wymaga planowania w normalnych warunkach przez okres co najmniej 4 kolejnych lat zabiegów remontowych; poziom pożądany obejmuje dwie klasy stanu nawierzchni: klasę A, która oznacza nawierzchnie w stanie dobrym, oraz klasę B, która oznacza nawierzchnie w stanie zadowalającym.
- Poziom ostrzegawczy – jest to poziom określający stan nawierzchni, w którym uzasadnione jest co najmniej wykonanie szczegółowych badań stanu technicznego w celu wykonania zabiegu poprawiającego stan nawierzchni. Poziom ostrzegawczy obejmuje klasę C, która oznacza nawierzchnie w stanie niezadowalającym.
- Poziom krytyczny – jest to poziom określający stan nawierzchni, w którym wymagane jest natychmiastowe wykonanie szczegółowych badań technicznych w celu wykonania zabiegu. Poziom krytyczny obejmuje klasę D, która oznacza nawierzchnie w stanie złym.

W ramach nowego instrumentu, jakim jest Kontrakt Terytorialny, mogą pojawić się uzgodnione przez strony rządową i samorządową inwestycje komplementarne, istotne dla obu stron, np. dotyczące kompleksowego rozwiązania problemów transportowych. Dlatego w uzasadnionych przypadkach przewiduje się możliwość realizacji na drogach wojewódzkich inwestycji innych, niż wymienione w Planie, o ile strony samorządowa i rządowa uznają je za istotne i uzgodnią w ramach aktualizacji Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Wielkopolskiego. W związku z powyższym takie inwestycje, choć nie wymienione w Planie Transportowym imiennie, pozostaną z nim zgodne. W takim przypadku podstawą dla negocjacji dla strony samorządowej są SRWW oraz PZPWW.

6.1.2. Drogi na obszarach ZIT

Dla realizacji interwencji WRPO 2014+ wykorzystany zostanie nowy instrument opracowany przez KE dla perspektywy finansowej 2014–2020, jakim są Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT). W Wielkopolsce zaplanowano zastosowanie formuły ZIT dla realizacji przedsięwzięć na obszarze miasta Poznania (jako ośrodka wojewódzkiego) i jego obszaru funkcjonalnego, a także na obszarze funkcjonalnym Aglomeracji Kalisko–Ostrowskiej. Ideą instrumentu ZIT jest realizacja przedsięwzięć mających istotne znaczenie dla obszaru funkcjonalnego. Powinny być one wytypowane wspólnie i w znaczącym stopniu zarządzane przez wszystkich uczestników odpowiednich porozumień jednostek samorządu terytorialnego tworzących ZIT.

Podjęcie realizacji przedsięwzięć w formule ZIT warunkowane jest przygotowaniem strategii ZIT, które powinny być pozytywnie zaopiniowane przez ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego oraz przez Zarząd Województwa.

W ramach WRPO 2014+ przewidziano m.in. możliwość realizacji w formule ZIT inwestycji w trybie pozakonkursowym, o ile wynikać będą one ze strategii ZIT dla poszczególnych obszarów funkcjonalnych pozytywnie zaopiniowanych przez ww. odpowiednie organa. W związku z powyższym w trakcie uzgadniania strategii ZIT zdecydowano, że wybór przedsięwzięć dot. dróg wojewódzkich w ramach ZIT będzie odbywał się w trybie pozakonkursowym. Przedsięwzięcia wybierane do realizacji w tym trybie muszą być imiennie wskazane i scharakteryzowane w Strategii ZIT.

Z tego obowiązku wynika podstawowe kryterium dopuszczające dla wyboru projektów drogowych na obszarach ZIT:

Projekt jest imiennie ujęty i opisany w strategii ZIT	Kryterium dopuszczające. Niespełnienie tego kryterium uniemożliwia dalszą ocenę wniosku o dofinansowanie projektu w trybie procedur obowiązujących dla realizacji interwencji WRPO 2014+ w formule ZIT.

Imiennie wskazane i opisane w Strategii ZIT Poznania i jego obszaru funkcjonalnego oraz w Strategii ZIT obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Kalisko–Ostrowskiej projekty do realizacji w trybie pozakonkursowym w ramach WRPO 2014+ będą uznane za uzgodnione z właściwym ministrem i Instytucją Zarządzającą, jako spełniające warunki określone w UP i możliwe do realizacji w ramach WRPO 2014+. Dotyczy to także wskazanych i opisanych w ww. Strategiach ZIT projektów drogowych.

W Strategii ZIT Poznania i jego obszaru funkcjonalnego opisano i uznano za uzgodnione następujące inwestycje[35]:

- Przebudowa ul. Gdyńskiej (DW 196) od granic miasta do zjazdu do Centralnej Oczyszczalni Ścieków;

[35] Dopuszcza się możliwość realizacji innych niż wskazane inwestycje i na drogach wojewódzkich w ramach ZIT, w przypadku zmiany odpowiednich zapisów w strategiach ZIT pozytywnie zaopiniowanych przez ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego oraz IZ WRPO 2014+.

- Przebudowa ul. Gdyńskiej (DW 196) od skrzyżowania z ul. Bałtycką do torów kolejowych/ skrzyżowania z ul. Poznańską;

natomiast w Strategii ZIT obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Kalisko–Ostrowskiej:

- rozbudowa ulic w ciągu drogi wojewódzkiej nr 450 na odcinku od „Rogatki" do granicy miasta Kalisza.

Związki ZIT, proponując realizację projektów drogowych w trybie pozakonkursowym, kierowały się następującymi przesłankami:

- Projekt powinien wynikać z faktycznych potrzeb jednostek samorządowych wchodzących w skład ZIT;
- Projekt powinien wzmacniać powiązania komunikacyjne wewnątrz obszaru funkcjonalnego;
- Projekt powinien umożliwiać połączenie obszaru funkcjonalnego z podstawową siecią drogową regionu;
- Projekt powinien poprawiać bezpieczeństwo ruchu drogowego na realizowanym ciągu komunikacyjnym.

Dalsze procedowanie będzie zgodne z systemem realizacyjnym WRPO 2014+ dla projektów realizowanych w formule ZIT, w trybie pozakonkursowym.

6.1.3. Drogi lokalne

Interwencja WRPO 2014+ obejmie także wsparcie projektów dotyczących budowy nowych oraz przebudowy/modernizacji istniejących dróg lokalnych (powiatowych i gminnych). Zgodnie z zasadami uzgodnionymi z Komisją Europejską, sformułowanymi w UP, zakres wsparcia dróg na poziomie lokalnym w ramach interwencji Programu będzie ograniczony do stosunkowo niewielkiej części takich dróg.

Podstawowym kryterium (zgodnie z zapisem w UP), dopuszczającym możliwość wyboru projektu dotyczącego dróg lokalnych w ramach CT 7. jest określenie, czy proponowany do wsparcia odcinek spełnia warunek bezpośredniości połączenia z siecią TEN–T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, portami morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi.

W ramach możliwości realizacji interwencji WRPO 2014+ w zakresie dróg lokalnych w ramach CT 7. kryterium dopuszczające (podstawowe) ma więc następującą postać:

Droga stanowi połączenie z siecią TEN–T, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi.	Kryterium dopuszczające. Niespełnienie tego kryterium uniemożliwia dalszą ocenę wniosku o dofinansowanie projektu.

Jako sieć TEN–T na potrzeby niniejszego kryterium rozumiana będzie infrastruktura sieci bazowej i kompleksowej następujących rodzajów transportu, tj. drogowego, kolejowego oraz lotniczego, która została już wybudowana, jest w trakcie budowany (czy postępowania przetargowego) lub została ujęta do realizacji w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023.

Spełnienie tego kryterium jest bezwzględnie wymagane. Jedynie projekty, które będą spełniały to kryterium, będą podlegały dalszej ocenie w trakcie procedury konkursowej wyboru projektów do wsparcia z WRPO 2014+.

Projekty dotyczące inwestycji związanych z drogami lokalnymi będą wybierane w trybie konkursowym.

Spośród zgłoszonych (w odpowiedzi na ogłoszone przez Instytucję Zarządzającą konkursy) projektów, które spełnią wskazane wyżej podstawowe kryterium dopuszczające, wybrane do realizacji zostaną takie, które w największym stopniu będą spełniać przede wszystkim następujące kryteria główne:

- Rozwój gospodarczy regionu
- Średnie dobowe natężenie ruchu
- Średnie dobowe natężenie ruchu ciężarowego
- Brak alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego
- Kontynuacja ciągu drogowego
- Połączenie z drogami wyższej kategorii
- Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego
- Dostępność komunikacyjna do ośrodka wojewódzkiego.

Zasady przyznawania punktacji w ramach danego kryterium zostały opisane poniżej.

1. Rozwój gospodarczy regionu

Rozwój gospodarczy regionu (wpływ na poprawę warunków ekonomicznych i atrakcyjność inwestycyjną obszaru realizacji projektu)	**Punktacja**	**Maksymalna liczba punktów**
	0–10	10

Rozpatrując powyższe kryterium należy przeanalizować istniejące oraz planowane strefy ekonomiczne i tereny inwestycyjne, określić miejsca funkcjonowania podmiotów gospodarczych, sprawdzić poziom zatrudnienia, zapoznać się z planami zagospodarowania przestrzennego poszczególnych miast i gmin tak, aby w pełni zdiagnozować stan istniejący oraz potencjał danego terenu w aspekcie generowania zwiększonego ruchu drogowego.

Kryterium Rozwoju gospodarczego regionu należy rozpatrywać w zależności od roli, jaką wnioskowany projekt może odegrać dla rozwoju gospodarki, przyznając odpowiednio od 0 do 10 punktów, mając na uwadze m.in. następujące aspekty:

- Zapewnienie przez realizowaną drogę dojazdu do istniejących i planowanych terenów inwestycyjnych bądź terenów w ramach stref ekonomicznych,
- Obsługa transportowa znaczących generatorów ruchu drogowego w regionie,
- Realizacja projektu w miejscu o dużym potencjale turystycznym i kulturowym,
- Wpływ projektu drogowego na fizyczną, gospodarczą i społeczną rewitalizację i regenerację danego obszaru,
- Wpływ projektu na poprawę szeroko rozumianych warunków ekonomicznych (takich jak np. zapewnienie odpowiednich warunków przejazdu dla ruchu drogowego dalekobieżnego oraz lokalnego, poprawa dostępności komunikacyjnej, poprawa

działalności podmiotów gospodarczych, lepsza mobilność mieszkańców, zwiększona atrakcyjność inwestycyjna i inne).

2. Średnie dobowe natężenie ruchu

Średnie dobowe natężenie ruchu	Punktacja	Maksymalna liczba punktów
	0–2	2

Ocena tego kryterium zostanie doprecyzowana po zamknięciu rundy aplikacyjnej na podstawie danych zawartych we wnioskach aplikacyjnych, które spełniły kryteria formalne.

Kryterium premiuje odcinki najbardziej obciążone ruchem. Kryterium polega na przyznawaniu punktów projektom w oparciu o przeprowadzony przez wnioskodawcę pomiar natężenia ruchu na drogach lokalnych. Liczba punktów przyznanych danemu projektowi wynikać będzie z odniesienia pomiaru natężenia ruchu na wskazanym odcinku drogi do średniego dobowego natężenia ruchu na wszystkich drogach lokalnych zgłoszonych w ramach danego konkursu. Ocena kryterium odbywać się będzie na podstawie analizy porównawczej złożonych w konkursie projektów o pozytywnym wyniku oceny formalnej wg następującego wzoru:

liczba punktów w kryterium = (X/Y) * A

gdzie:
X – średnie dobowe natężenie ruchu ocenianego projektu,
Y – średnie dobowe natężenie ruchu w grupie złożonych projektów,
A – waga = 2 pkt.

Maksymalna liczba punktów w ramach kryterium wynosi 2 pkt – wartość do drugiego miejsca po przecinku zaokrąglona matematycznie.

3. Średnie dobowe natężenie ruchu ciężarowego

Średnie dobowe natężenie ruchu ciężarowego	Punktacja	Maksymalna liczba punktów
	0–2	2

Ocena tego kryterium zostanie doprecyzowana po zamknięciu rundy aplikacyjnej na podstawie danych zawartych we wnioskach aplikacyjnych, które spełniły kryteria formalne.

Kryterium premiuje odcinki najbardziej obciążone ruchem ciężarowym. Kryterium polega na przyznawaniu punktów projektom w oparciu o przeprowadzony przez wnioskodawcę pomiar natężenia ruchu (z uwzględnieniem ruchu ciężarowego) na drogach lokalnych. Liczba punktów przyznanych danemu projektowi wynikać będzie z odniesienia pomiaru natężenia ruchu pojazdów ciężarowych na wskazanym odcinku drogi do średniego dobowego natężenia ruchu pojazdów ciężarowych na wszystkich drogach lokalnych zgłoszonych w ramach danego konkursu. Ocena kryterium odbywać się będzie na podstawie analizy porównawczej złożonych w konkursie projektów o pozytywnym wyniku oceny formalnej. Maksymalną liczbę punktów (2) uzyskają projekty na drogach, na których średnie dobowe natężenie ruchu ciężarowego jest równe lub przekracza średnie dobowe natężenie ruchu

pojazdów ciężarowych na wszystkich drogach lokalnych zgłoszonych w ramach danego konkursu wg następującego wzoru:

liczba punktów w kryterium = (X/Y) * A

gdzie:
X – średnie dobowe natężenie ruchu ocenianego projektu,
Y – średnie dobowe natężenie ruchu w grupie złożonych projektów,
A – waga = 2 pkt.

Maksymalna liczba punktów w ramach kryterium wynosi 2 pkt – wartość do drugiego miejsca po przecinku zaokrąglona matematycznie.

4. Brak alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego

Brak alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego	**Punktacja**	**Maksymalna liczba punktów**
	0–2	2

Kryterium premiuje odcinki w ramach poszczególnych ciągów, które nie posiadają/ nie będą posiadać alternatywnych nowoczesnych połączeń drogowych wysokiej klasy technicznej. Oznacza to, że 2 punkty uzyskają projekty, dotyczące odcinków, które nie posiadają/nie będą posiadać alternatywnych połączeń drogowych, natomiast 0 punktów projekty dotyczące odcinków, które będą stanowić alternatywne połączenie dla już istniejącego połączenia drogowego.

5. Kontynuacja ciągu drogowego (spójność z istniejącym, realizowanym, bądź przewidywanym do realizacji układem komunikacyjnym)

	Charakter połączeń	Punktacja	Maksymalna liczba punktów
Kontynuacja ciągu drogowego	Przedłużenie ciągu dróg wojewódzkich już zrealizowanego lub znajdującego się w trakcie realizacji	5	10
	Kontynuacja ciągu poprzez budowę dojazdów do dróg krajowych (zrealizowanych, znajdujących się w trakcie realizacji lub planowanych do realizacji w okresie 2014–2020) lub stanowiących wypełnienie luki w sieci drogowej	5	

Kryterium premiuje projekty obejmujące przedłużenie ciągu dróg wojewódzkich już zrealizowanych lub znajdujących się w trakcie realizacji i/lub kontynuację ciągu poprzez budowę dojazdów do dróg krajowych (zrealizowanych, znajdujących się w trakcie realizacji lub planowanych do realizacji w okresie 2014–2020).

Przedłużenie ciągu dróg, jak i budowa objazdów, dotyczyć będzie również odcinków przebudowywanych.

6. Połączenie z drogami wyższej kategorii

	Przedziały połączeń	Punktacja	Maksymalna liczba punktów
Połączenie z drogami wyższej kategorii	Bezpośrednie połączenie z drogą w sieci TEN–T	4	4
	Bezpośrednie połączenie z drogą krajową nie będącą elementem sieci TEN–T	3	
	Bezpośrednie połączenie z drogą wojewódzką	2	
	Bezpośrednie połączenie z drogą powiatową	1	
	Brak połączenia	0	

Kryterium bierze pod uwagę położenie analizowanego odcinka drogi lokalnej względem innych elementów sieci drogowej regionu. Rozpatrując zgłoszone zadanie inwestycyjne należy brać pod uwagę całościowy przebieg danej drogi lokalnej i jej połączenie z drogami wyższej kategorii.

7. Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego	Punktacja	Maksymalna liczba punktów
	0–3	3

Kryterium premiuje projekty, które zawierają elementy poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego, np. systemy zarządzania ruchem, sygnalizacja świetlna i inne. Analizie i ocenie podlegać będą techniczne aspekty realizacji projektu oraz zastosowania w projekcie elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego. W zależności od zastosowanych rozwiązań projekt może uzyskać w trakcie oceny maksymalnie 3 punkty.

Analizie poddane będzie zastosowanie takich rozwiązań wpływających na poprawę bezpieczeństwa użytkowników dróg, jak m.in.: wyprowadzenie ruchu poza teren zabudowy, zatoki autobusowe, azyle dla pieszych przy przejściach, szykany, progi zwalniające przed przejściem dla pieszych, wyspy spowalniające ruch pojazdów, mierniki prędkości pojazdów, systemy poprawiające bezpieczeństwo i przepustowość ruchu na drogach, chodniki, ścieżki rowerowe, oświetlenie, dostosowanie skrzyżowań do parametrów poruszających się pojazdów (odpowiednie kąty skrzyżowań, trójkąty widoczności, ronda, sygnalizacja świetlna, właściwy dobór rodzaju skrzyżowania w odniesieniu między innymi do natężenia ruchu), korekta łuku poprawiająca bezpieczeństwo i inne.

8. Dostępność komunikacyjna do ośrodka wojewódzkiego

	Przedziały dostępności	punktacja	Maksymalna liczba punktów
Dostępność komunikacyjna	Dojazd do Poznania w czasie poniżej 60 minut	0	8
	Dojazd do Poznania w czasie od 60 minut do 90 minut	4	
	Dojazd do Poznania w czasie powyżej 90 minut	8	

Kryterium premiuje projekty realizowane na obszarze regionalnego OSI (Obszar Strategicznej Interwencji) „Obszary o najniższej dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich”.

Kryterium dostępności zostało opracowane z uwzględnieniem innego dokumentu wdrożeniowego pt. „Zasady i kryteria wyznaczania obszarów funkcjonalnych w województwie wielkopolskim”. Rozpatrując kryterium należy sprawdzić, w zasięgu której izochrony dostępności drogowej do Poznania położony jest obszar, na którym planowana jest inwestycja, przypisując projektowi stosowną liczbę punktów. W przypadku, gdy droga przebiega przez dwa obszary dostępu, zakłada się, że leży ona w obszarze objętym izochroną o wyższej wartości (gorszej dostępności do Poznania). Zasięg izochron 60 i 90 minut przedstawiony został na rycinie 14 w podrozdziale 2.3.2.

Ponadto w ramach konkursu – zgodnie z procedurami wdrażania WRPO 2014+ możliwe jest zastosowanie szerszego zestawu kryteriów, w tym także bardziej szczegółowych, zatwierdzanych przez Komitet Monitorujący.

6.2. Zasady wyboru projektów kolejowych

W ramach WRPO 2014+ w zakresie sektora kolejowego przewidziano wsparcie przedsięwzięć dotyczących:

- modernizacji, rozbudowy, rehabilitacji i rewitalizacji linii kolejowych, a także budowy nowych linii kolejowych, mających znaczenie dla systemu przewozów regionalnych w województwie,
- zakupu i modernizacji jednostek taboru kolejowego dla regionalnych przewozów pasażerskich,
- budowy, rozbudowy, modernizacji infrastruktury do obsługi i serwisowania taboru,
- budowy, modernizacji, rehabilitacji i rewitalizacji kolejowej infrastruktury dworcowej i przystanków kolejowych poza siecią TEN–T.

Plan transportowy zawiera zestawienie inwestycji trzech pierwszych ww. typów projektów, które realizowane będą w trybie pozakonkursowym[36]. Na podstawie przygotowanego zestawienia inwestycji w obszarze transportu kolejowego ustalone zostaną ostatecznie projekty pozakonkursowe, które wpisane zostaną, w celach informacyjnych, do wykazu projektów zidentyfikowanych, stanowiącego załącznik do SZOOP WRPO 2014+. Dla ostatniego z ww. typów przedsięwzięć przewidziano tryb konkursowy.

W związku z powyższym w niniejszym rozdziale zamieszono dwa rodzaje zasad/kryteriów wyboru projektów. Pierwszy rodzaj dotyczy zasad/kryteriów, na podstawie których wyznaczone zostaną inwestycje w obszarze transportu kolejowego przewidziane do realizacji w trybie pozakonkursowym, drugi natomiast określa najważniejsze kryteria wyboru projektów, które powinny być stosowane w trybie konkursowym[37].

6.2.1. Modernizacja regionalnego układu kolejowego

Działania podejmowane w ramach Planu, łącznie z tymi podejmowanymi z poziomu krajowego, koncentrować się będą w Wielkopolsce na poprawie stanu sieci kolejowej przez rehabilitację oraz modernizację linii kolejowych.

W przedsięwzięciach podejmowanych na poziomie krajowym zasadniczym celem w zakresie inwestycji kolejowych będzie dokończenie prac na głównych ciągach, tworzących sieć bazową i kompleksową TEN–T oraz usunięcie „wąskich gardeł". Na poziomie regionalnym natomiast działania koncentrować się będą na wsparciu inwestycji kolejowych na liniach kolejowych, poprawiających dostępność różnych obszarów województwa do metropolii poznańskiej, co ma na celu polepszenie dostępności czasowej do ośrodka wojewódzkiego oraz poprawę połączenia poszczególnych terytoriów regionu z siecią TEN–T. Ponadto w

[36] W razie pojawienia się wolnych środków, np. w wyniku oszczędności poprzetargowych, dopuszcza się możliwość zastosowania trybu konkursowego w przypadku zakupu bądź modernizacji taboru kolejowego.

[37] Zaznaczyć tu należy, że to Komitet Monitorujący WRPO 2014+, zgodnie z rozporządzeniem ogólnym, rozpatruje i zatwierdza kryteria wyboru projektów. Dlatego Komitet Monitorujący WRPO 2014+ może zaproponować zarówno modyfikację kryteriów ujętych w Planie transportowym, jak i zaproponować dodatkowe kryteria.

pierwszej kolejności interwencja na poziomie regionalnym obejmie wsparcie przedsięwzięć na liniach kolejowych, które nie są planowane do wsparcia z poziomu krajowego.

Na podstawie ww. przesłanek w celu wytypowania linii kolejowych, na których w pierwszej kolejności konieczne jest podjęcie, bądź kontynuacja działań w celu ich modernizacji określone zostały 4 kryteria dopuszczającej[38].

1. **Znaczenie linii kolejowej**

Ranga krajowa/regionalna	**Kryterium dopuszczające**
	Tak/Nie

Linią kolejową spełniającą niniejsze kryterium jest linia rangi krajowej lub regionalnej, niebędąca, linią kolejową o znaczeniu państwowym (zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 roku w sprawie wykazu linii o znaczeniu państwowym[39]), mająca istotne znaczenie dla przewozów regionalnych.

2. **Planowane wsparcie z poziomu krajowego**

Brak planowanego wsparcia z poziomu krajowego w ramach perspektywy 2014–2020	**Kryterium dopuszczające**
	Tak/Nie

Linią kolejową spełniającą niniejsze kryterium jest linia, na której nie są planowane inwestycje z poziomu krajowego, wskazane w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku.

3. **Linia kolejowa z priorytetem ruchu pasażerskiego**

Linia kolejowa z priorytetem ruchu pasażerskiego	**Kryterium dopuszczające**
	Tak/Nie

Zaproponowane kryterium związane jest z tym, że głównym obszarem wsparcia z poziomu regionalnego w zakresie linii kolejowych jest system przewozów pasażerskich w województwie wielkopolskim. W ramach niniejszego kryterium ocenie podlegać będzie wielkość ruchu towarowego i pasażerskiego na liniach kolejowych. Na potrzeby kryterium przyjęto, że linią kolejową z priorytetem ruchu pasażerskiego jest linia, na której przeważa ruch pasażerski nad ruchem towarowym.

4. **Bezpośrednie połączenie z metropolią poznańską**

[38] Przy wyznaczaniu inwestycji, które w pierwszej kolejności powinny być realizowane na liniach kolejowych, wyłączone zostały linie kolejowe, na których obecnie nie jest prowadzony ruch towarowy i pasażerski.

[39] W przypadku, gdy w rozporządzeniu mowa jest o odcinku danej linii kolejowej na terenie województwa wielkopolskiego, na potrzeby niniejszego kryterium przyjęto całą linię.

Bezpośrednie połączenie z metropolią poznańską	Kryterium dopuszczające
	Tak/Nie

Rozpatrując kryterium dokonano analizy, które linie kolejowe przebiegają, biorą swój początek lub kończą się na obszarze metropolii poznańskiej.

Na podstawie ww. kryteriów wytypowane zostały 3 linie kolejowe, na których inwestycje powinny uzyskać wsparcie w pierwszej kolejności:

- linia kolejowa nr 354 Poznań Główny (POD) – Piła Główna,
- linia kolejowa nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna,
- linia kolejowa nr 357 Sulechów – Luboń.

Na ww. liniach kluczową inwestycją dla Wielkopolski jest modernizacja linii kolejowej nr 354 Poznań Główny (POD) – Piła Główna, która ujęta została jako projekt duży w WRPO 2014+.

W zestawieniu inwestycji kolejowych w Planie zawarte zostały projekty mające na celu kompleksową modernizację/rehabilitację ww. linii, w tym inwestycje mające na celu dokończenie wcześniej podjętych prac, finansowanych z innych środków.

Jak już wcześniej wspomniano, inwestycje na ww. liniach powinny zostać zrealizowane w pierwszej kolejności (zależeć będzie to m.in. od stopnia przygotowania inwestycji). Mogą pojawić się także inne potrzeby w regionie, np. wynikające z braku wystarczających środków finansowych na inwestycje przewidziane do realizacji z poziomu krajowego, czy dotyczące konieczności uruchomienia linii kolejowych, na których obecnie nie jest prowadzony, a jest planowany ruch pasażerski. Dlatego możliwa będzie także realizacja inwestycji na innych liniach kolejowych, o ile strony samorządowa i rządowa uznają je za istotne i uzgodnią w ramach Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Wielkopolskiego. W związku z powyższym takie inwestycje, choć nie wymienione imiennie, będą inwestycjami wynikającymi z Planu Transportowego. W takim przypadku podstawą dla negocjacji dla strony samorządowej są SRWW, PZPWW oraz Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego.

6.2.2. Tabor kolejowy dla przewozów regionalnych

Do obsługi ruchu regionalnego i metropolitalnego w województwie wielkopolskim wykorzystywany jest obecnie tabor kolejowy, którego właścicielem jest Samorząd Województwa Wielkopolskiego:

- 22 autobusy szynowe o napędzie spalinowym,
- 12 elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57, w tym 7 zmodernizowanych,
- 22 elektryczne zespoły trakcyjne typu 22WE serii EN76 „Elf".

Dodatkowo w 2015 r. Spółka Koleje Wielkopolskie podpisała z PESA RENTAL S.A. umowę na dzierżawę 4 nowych spalinowych zespołów trakcyjnych serii SA139 „LINK".

Ze względu na wzrastający odsetek pasażerów korzystających z przewozów na liniach obecnie obsługiwanych przez Koleje Wielkopolskie oraz planowanych do obsługiwania, spółka nie jest w stanie zrealizować całej pracy przewozowej na tych liniach ww. taborem. Konieczne są w tym zakresie zakupy taboru kolejowego oraz modernizacja już posiadanego.

Tabor elektryczny (EZT)

W zakresie planowanych zakupów nowego elektrycznego taboru kolejowego do obsługi połączeń wewnątrzregionalnych w Wielkopolsce w pierwszej kolejności przeanalizowano rozwiązania uwzględniające różne warianty pojemności i liczby taboru. W analizie wariantów uwzględniono założenie, że zakupiony tabor będzie obsługiwać głównie relacje na trasach Poznań–Leszno–Rawicz, Poznań–Ostrów Wielkopolski i Poznań–Krzyż Wlkp., na których przewidywane jest wysokie obłożenie taboru kolejowego pasażerami[40].

1. Wariant 4–członowy

W wariancie 4–członowym przeanalizowano zakup taboru bazując na dotychczasowej praktyce w zakresie zakupu nowego taboru. Przy wariancie dotyczącym zakupu taboru 4–członowego konieczne będzie pozyskanie 12 takich pojazdów o konfiguracji identycznej jak wcześniej pozyskane 22 pojazdy 22WE (Elf). Ze względu na to, że perony standardowo na sieci PKP PLK mają 200 m długości, pojazdy takie mogą kursować maksimum w trakcji podwójnej o długości ponad 140 m, Pojemność takich 2 pojazdów wynosi łącznie ok. 900 osób, w tym ok. 420 miejsc siedzących.

Zakupiony tabor ma obsługiwać głównie relacje na trasach Poznań–Leszno–Rawicz, Poznań–Ostrów Wielkopolski oraz Poznań–Krzyż Wielkopolski, na których należy przewidywać

[40] Inne uwarunkowania uwzględnione przy wariantowaniu:
- Na odcinku Ostrów Wlkp.-Poznań 2 pary są realizowane przez Przewozy Regionalne – jedna para składem EN57AL, druga zwykłym obsługującym w dzień pociągi Kluczbork-Ostrów, w sumie na odcinku Ostrów – Poznań 8 par pociągów wykonywałyby Przewozy Regionalne (reszta do/z Łodzi).
- Na odcinku Jarocin-Poznań 1 para jest realizowana przez Przewozy Regionalne składem EN57AL.
- Na odcinku Poznań-Piła-Szczecinek wszystkie pociągi wykonywałyby Przewozy Regionalne, składami EN57AL.
- Na odcinku Krzyż-Poznań 10 par pociągów wykonywałyby Przewozy Regionalne, z tego 7 par składami ED78 i 3 pary składami SA139.
- Na odcinku Poznań-Leszno 9 par pociągów i Leszno-Wrocław 7 par pociągów wykonywałyby Przewozy Regionalne taborem pozyskanym ze środków POIiŚ.
- Na odcinku Ostrów Wlkp.-Kępno 7 par z 9 (w tym 5 międzywojewódzkich) obsługiwałyby Przewozy Regionalne.
- Na odcinku Krzyż-Piła z 8 par pociągów, 3 pary regionalne wykonywałyby Przewozy Regionalne.

wysokie obłożenie pasażerami w kupowanych pociągach – np. w porannym szczycie zapewnienie pojemności składu na poziomie ponad 500 osób konieczne jest w 5 pociągach do stacji Poznań Główny od strony Leszna (dwa na godz. 7, dwa na godz. 8 i jeden przed godz. 9). Oznacza to, że przy zakupie 12 EZT 4–członowych 10 z nich będzie obsługiwać poranny szczyt w godzinach 6–9 do Poznania od strony Leszna. W szczycie popołudniowym konieczny jest jeden obieg taboru więcej. Wówczas na innych liniach musiałby kursować tabor klasy AKW, gdzie maksymalne zapotrzebowania w porannym szczycie obejmuje minimum dziewięć obiegów, z tego jeden w podwójnym zestawieniu.

Do obsługi trzech tras (Poznań–Rawicz, Ostrów Wielkopolski /Krotoszyn–Poznań, Krzyż Wielkopolski –Poznań) w porannym szczycie konieczne jest dla tego wariantu 21 pojazdów, z tego 11 nowych EZT 4–członowych i 10 klasy AKW. W efekcie operator dysponując 46 pojazdami, w tym 34 4–członowymi, 12 3–członowymi (EN57), w godzinach porannych w dzień roboczy wykorzystywałby 42 pojazdy, dysponując rezerwą taboru poniżej 9% (2 pojazdy nowe i 2 zmodernizowane), natomiast po południu 43 pojazdy, dysponując rezerwą taboru poniżej 7% (1 pojazd nowy i 2 zmodernizowane). Na nowych liniach rezerwa wynosiłaby już tylko 1 pojazd.

Dla porównania wg projektu rozkładu jazdy 2015/2016 dla Kolei Wielkopolskich rezerwa ta wynosi zawsze minimum 4 pojazdy przy obsłudze 3, a nie 7 linii komunikacyjnych, jak to będzie miało miejsce w 2018 r. Stanowi to czynnik krytyczny wariantu, który szczególnie przy nawarstwieniu się okresów napraw P4, awarii, wypadku jednego składu, oznacza duże problemy taborowe operatora.

Zaprezentowane powyżej uwarunkowania dla wariantu zakupu taboru ten niekorzystny scenariusz eliminują.

2. Wariant 5–członowy

Wariant ten dotyczy zakupu pojazdów 5–członowych. Pojazdy te w trakcji pojedynczej mają ok. 90 metrów długości. Istnieje możliwość kursowania ich w trakcji podwójnej, gdzie taki pociąg zatrzymuje się praktycznie na całej długości peronu sieci PKP PLK (jak wcześniej wspomniano perony mające długość 200 m). Nominalna pojemność podwójnego zestawu wynosi ok. 1150 osób, tj. 28% więcej niż pojazdu czteroczłonowego, a liczba miejsc siedzących w podwójnej trakcji przekracza 500, co nominalnie odpowiada trakcji 3*EN57 kursującej obecnie na trasie Poznań–Leszno.

Przyjęte w drugim wariancie założenia dotyczące zakupu 10 EZT 5–członowych powodują, że paradoksalnie efekt przy mniejszej liczbie taboru jest znacznie korzystniejszy. Operator dysponowałby w takiej sytuacji 44 EZT, z tego 22. 4–członowymi, 12. 3–członowymi i 10. 5–członowymi.

Wówczas na 4 obiegach szczytowych wystarcza zestawienie jednego 5–członowego taboru. W efekcie do obsługi linii leszczyńskiej potrzeba 6 obiegów z zaangażowanymi 8 nowymi EZT. 9 nowych EZT będzie kursowało po linii ostrowskiej, a pozostałe 8 obiegów będzie obsługiwane przez kursujący pojedynczo skład 3–członowy. W tym modelu obsługa nowych połączeń wewnętrznych dla operatora oznacza 17 składów, z tego tylko 2 podwójne.

W efekcie operator dysponując 44 składami EZT w szczycie ma zaangażowane 38 składów przy rezerwie 6 pojazdów (2 pojazdy nowe i 4 zmodernizowane), czyli blisko 14%, a więc dwa razy więcej niż w modelu pierwszym. Co ważne, operator może zmieniać rezerwę na 3 nowe pojazdy i 2 zmodernizowane, zastępując nowy EZT pociągiem zestawionym ze składu 2*EN57.

3. Wariant uzupełniający

Zarówno przy pierwszym, jak i drugim wariancie zakupu nowego taboru, w celu obsłużenia przyszłego ruchu pasażerskiego, na ww. trasach niezbędne będzie użycie 12 EZT będących już własnością województwa. W związku z tym konieczne są działania mające na celu modernizację 5 z 12 EN75, które uległy dekapitalizacji (pozostałe 7 już zmodernizowano).

Zapotrzebowanie na tabor elektryczny do obsługi wlotów do Poznania dla operatora wewnętrznego w perspektywie rozkładu jazdy 2017/2018 przedstawia się następująco:

	Warianty 1 z 3		**Warianty 2 z 3**	
Linia komunikacyjna	12 nowych EZT 4–członowych	12 zmodernizowanych EN57	10 nowych EZT 5–członowych	12 zmodernizowanych EN57
Rawicz–Poznań	11 (5*2+1*1)	0	8 (2*2+4*1)	0
Krzyż–Poznań	0	4	0	4
Ostrów/Krotoszyn–Poznań	0	6 (1*2+4*1)	1	4
W tym obiegi w podwójnym zestawieniu	*5*	*1*	*2*	*0*
Zapotrzebowanie	11	10	9	8
Zapotrzebowanie	**21**		**17**	
Rezerwa taborowa na nowych liniach	**1**		**3**	

Spalinowe zespoły trakcyjne

Samorząd Województwa świadczy usługi z zakresu kolejowego publicznego transportu kolejowego również na liniach kolejowych niezelektryfikowanych. Realizacja obecnego rozkładu jazdy w ramach trakcji spalinowej dokonywana jest przez Koleje Wielkopolskie za pomocą następującego taboru:

- 4 pojazdy SA 108,
- 12 pojazdów SA 132,
- 2 pojazdy SA 134,
- 4 pojazdy SA 139 LINK.

Wszystkie pojazdy, z wyjątkiem spalinowych zespołów trakcyjnych SA 139 LINK, są własnością Województwa Wielkopolskiego i zostały wydzierżawione Spółce Koleje Wielkopolskie, natomiast pojazdy SA 139 LINK są wydzierżawione (z możliwością wykupu) od PESA RENTAL S.A.

W najbliższych latach nastąpi wzrost pracy eksploatacyjnej wykonywanej trakcją spalinową z poziomu 1 657 970 pociagokilometrów w rozkładzie jazdy 2014/2015 do poziomu 2 683 673 pociagokilometrów w rozkładzie jazdy 2023/2024. Przesłankami do takiego prognozowania są m.in.:

- Wzrost zapotrzebowania na przewozy, wynikający z poprawy jakości infrastruktury kolejowej – szczególnie na linii nr 356 na odcinku Poznań Główny – Wągrowiec oraz na linii nr 357 na odcinku Wolsztyn – Poznań Główny, na których obserwowany jest coroczny, prawie 6% wzrost liczby przewożonych podróżnych;
- Oczekiwania klientów, poznawane przez wyniki badań satysfakcji przeprowadzanych cyklicznie przez Spółkę, oraz konieczność zwiększenia cykliczności połączeń i poprawy dostępności publicznego transportu kolejowego w stosunku do innych rodzajów transportu;
- Plany uruchomienia Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, stanowiącej istotną alternatywę komunikacji w ruchu metropolitalnym;
- Zamiar przejęcia przez Koleje Wielkopolskie obsługi kolejnych linii na terenie województwa wielkopolskiego – na przykład odcinka Krzyż Wielkopolski – Piła;
- Rozważane uruchomienie przewozów transgranicznych pomiędzy Poznaniem i Berlinem/Brandenburgią – obsługiwanych trakcją spalinową ze względu na różnice w systemach zasilania trakcji elektrycznej na sieci kolei DB Netz i PKP PLK SA.

Realizacja zakładanych zadań, przy uwzględnieniu wzrostu efektywności wykorzystywanego majątku, wymagała będzie pilnego uzupełnienia floty pojazdów do poziomu ponad 25 szt. w rozkładzie jazdy 2023/2024. Nie bez znaczenia jest także fakt, iż przewoźnik będzie posiadał okresowo ograniczoną dostępność taboru – ze względu na wiek eksploatowanych pojazdów i cykle przeglądowo – naprawcze, wynikające z Dokumentacji Systemu Utrzymania. Między innymi na rok 2016 zaplanowanych jest aż 8 przeglądów poziomu P4 pojazdów typu SA 132.

Przewiduje się, że zakup dzierżawionych obecnie od PESA RENTAL S.A. 4 spalinowych zestawów trakcyjnych przyczyni się do usprawnienia transportu publicznego w regionie (na liniach kolejowych niezelektryfikowanych) przez zapewnienie dogodnych warunków dla wzrostu mobilności mieszkańców.

Opcja wykupu dzierżawionych zestawów jest korzystna, bowiem:

- Stawka dzierżawy dla 4 spalinowych zespołów trakcyjnych traktowana łącznie z ceną wykupu jest znacznie niższa od stawek, jakie oczekiwały i oczekują potencjalni wydzierżawiający;
- Okres dzierżawy z możliwością warunkowego wykupu pojazdów gwarantuje poznanie ich rzeczywistych parametrów i sprawdzenie niezawodności, co stanowi istotną przesłankę do decyzji w sprawie zakupu;
- Wykup już dzierżawionych pojazdów skraca ścieżkę decyzyjną, ogranicza konieczność konsultowania i uzyskiwania zgody aktualnego właściciela taboru w różnych kwestiach regulowanych umową.

Dostosowanie usług świadczonych przez transport kolejowy do oczekiwań i realnych potrzeb pasażerów powinno także stanowić zachętę do korzystania z transportu zbiorowego, co może wpłynąć na ograniczenie liczby podróży odbywanych przy wykorzystaniu indywidualnych środków transportu, a przez to zmniejszenie natężenia ruchu na drogach oraz wynikających z niego emisji hałasu i zanieczyszczeń.

Powyższe inwestycje w zakresie zakupu i modernizacji taboru kolejowego powinny zostać zrealizowane w pierwszej kolejności. Określone zostały one w odniesieniu do wielkości

alokacji przewidzianej na ten typ inwestycji w WRPO 2014+. Należy jednak pamiętać, że potrzeby w zakresie taboru są zdecydowanie większe, dlatego w przypadku pojawienia się wolnej kwoty środków EFRR w Priorytecie Inwestycyjnym 7d, w wyniku np. oszczędności poprzetargowych, dopuszcza się możliwość zastosowania trybu pozakonkursowego bądź konkursowego w zakresie zakupu kolejnych zestawów taboru kolejowego.

6.2.3. Infrastruktura obsługi i serwisowania taboru

Będący własnością Samorządu Województwa tabor kolejowy nie posiada odpowiedniego zaplecza technicznego dla serwisowania jednostek trakcyjnych. Konieczność posiadania zaplecza technicznego dla taboru o zróżnicowanym stopniu uzbrojenia technicznego, zlokalizowanego w różnych częściach regionu jest związana z rosnącymi wymogami w zakresie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym oraz wymogami gwarancyjnymi i serwisowymi coraz nowocześniejszego taboru. Ponadto dysponowanie zapleczem technicznym umożliwiającym przeprowadzanie przeglądów technicznych, od podstawowego (P1), wykonywanego w taborze kolejowym co dwa dni, przez P2 wykonywanego co miesiąc, do poziomu P5, jest niezbędne w związku z obowiązującą praktyką świadczenia usług publicznego, pasażerskiego transportu kolejowego. Jest także konieczne w związku z obowiązującymi przepisami prawnymi, m.in. z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. 2005 nr 212 poz. 1771 z późn. zm.), oraz obowiązującą w spółkach kolejowych, w tym w spółce Koleje Wielkopolskie, Dokumentacją Systemu Utrzymania taboru kolejowego, zatwierdzoną przez Urząd Transportu Kolejowego.

Pojazdy potrzebne do realizacji przewozów serwisowane są obecnie w następujących punktach utrzymania taboru:

- Zbąszynek – podstawowy punkt utrzymania, w którym realizowane są przeglądy poziomu P1 – P3 oraz naprawy bieżące i awaryjne taboru elektrycznego, a także naprawy bieżące i awaryjne taboru spalinowego – łącznie z elementami poziomu P4 w zakresie kompletnych jednostek napędowych, ponadto realizowane jest kompleksowe utrzymanie czystości pojazdów.
- Poznań – punkt pomocniczy w którym serwisowany jest tabor spalinowy w zakresie poziomów utrzymania P1 – P3, naprawy bieżące i awaryjne, a także P4 w zakresie kompletnych jednostek napędowych oraz utrzymywana jest czystość pojazdów. Obecne korzystanie z punktu odbywa się na zasadzie poddzierżawy od PKP Cargo S.A., posiadającego stosowną umowę z PKP S.A. reprezentującym właściciela punktu.
- Leszno – punkt pomocniczy, w którym serwisowane są pojazdy spalinowe w zakresie poziomów utrzymania P1 i P2 oraz utrzymywana jest czystości pojazdów.
- Gniezno – punkt pomocniczy, w którym realizowane są czynności związane z odprawą techniczną pociągów w trakcji elektrycznej (rewidenci taboru), uzupełnianie materiałów eksploatacyjnych a także w ograniczonym zakresie utrzymanie czystości pojazdów.

Nowoczesne pojazdy szynowe, zarówno spalinowe, jak i elektryczne wymagają właściwego zaplecza technicznego, odpowiadającego poziomem technologiom i rozwiązaniom konstrukcyjnym, stosowanym przez producentów. Poziom elektroniki i rozwój systemów pokładowych, w tym zapewniających oczekiwany komfort i poziom bezpieczeństwa wymusza w sposób naturalny poszukiwanie optymalnych systemów utrzymania pojazdów – również w aspekcie efektywności ekonomicznej. Podstawowe założenia, dotyczące zaplecza technicznego Spółki Koleje Wielkopolskie to między innymi:

- lokalizacja na końcach ramion obsługi poszczególnych linii,
- koncentracja działalności serwisowej,
- usytuowanie punktów utrzymania na terenie własnych nieruchomości,
- wykonywanie zadań własnych dla 100% posiadanego taboru w przyjętych zakresach poziomów utrzymania z opcją otwarcia się na rynek zewnętrzny.

Przy tak zdefiniowanych założeniach konieczne jest podjęcie i zrealizowanie następujących przedsięwzięć:

- Utrzymanie podstawowego punktu utrzymania w Zbąszynku – pierwsza stacja kolejowa poza granicami Województwa Wielkopolskiego, do której dojeżdżają składy pociągów obsługujących Wielkopolskę[41]. W Zbąszynku po zrealizowaniu prac modernizacyjnych, (dotyczących między innymi hali naprawczej o powierzchni 14 tys. metrów kwadratowych, budowie nowej hali przeglądowo – utrzymaniowej w obrębie tzw. Grupy 800 i modernizacji układów torowych) planowane są realizacje przeglądów poziomów utrzymania od P1 do P4, zarówno w zakresie taboru spalinowego, jak i elektrycznego, naprawy bieżące i naprawy awaryjne pojazdów oraz kompleksowe prace dotyczące utrzymania czystości pojazdów – z wykorzystaniem całorocznej myjni automatycznej, pracującej w obiegu zamkniętym. Stacja kolejowa Zbąszynek i Punkt Utrzymania Taboru (PUT) posiadają infrastrukturę torową i obiekty, które po wykonaniu odpowiednich prac inwestycyjnych zapewnią sprawne utrzymanie taboru kolejowego. Sam PUT jest usytuowany w sąsiedztwie torów relacyjnych, co wymaga tylko krótkiej pracy manewrowej. Lokalizacja przy zmodernizowanej, o dobrych parametrach, linii kolejowej E20 pozwala na dojazd do PUT bez utrudnień związanych z ograniczoną przepustowością linii kolejowych. Za rozwojem PUT w rejonie stacji w Zbąszynku przemawia także to, że ze względu na znaczne potoki podróżnych jest możliwe takie planowanie rozkładu jazdy i pracy taboru, które spowoduje, że znaczna część podjazdów i wyjazdów składów do i z PUT będzie mogła być realizowana bezpośrednio przez pociągi pasażerskie, co pozwoli ograniczyć specjalne podjazdy pustych składów, w efekcie pozwalając na zmniejszenie kosztów związanych z serwisowaniem pojazdów.
- Budowa nowego, kompleksowego zaplecza utrzymaniowego dla spalinowych pojazdów trakcyjnych w Wągrowcu – obejmującego stanowiska przeglądowo – naprawcze oraz całoroczną myjnię mechaniczną, pracującą również w obiegu zamkniętym, halę postojową, a także stację paliw, stanowiska odfekalniania składów i uzupełniania materiałów eksploatacyjnych. W Wągrowcu planowana jest realizacja przeglądów poziomów utrzymania P1 i P2. Pozyskana przez samorząd województwa nieruchomość pozwala na profesjonalne przygotowanie wydzielonego od układu

[41] Zgodnie z treścią art.4 ust.1 pkt 25 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym za wojewódzkie przewozy pasażerskie uważa się przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz przewóz powrotny

torowego stacji Wągrowiec punktu utrzymania taboru (PUT) dla pojazdów trakcji spalinowej. Stacja kolejowa Wągrowiec leży na linii kolejowej o wysokich parametrach, która w ostatnich latach została zmodernizowana, co znacznie poprawiło jej przepustowość. Rosnące z roku na rok potoki podróżnych na tej linii wymuszają zaangażowanie większej liczby taboru, który rozpoczyna lub kończy swój bieg na tej stacji. Znaczna liczba pociągów kursujących na linii 356 będzie mogła być więc bezpośrednio serwisowana w PUT w Wągrowcu. Budowa PUT w rejonie stacji Wągrowiec wpłynie na znaczące zmniejszenie kosztów przemieszczania pojazdów na wymagane przeglądy i naprawy do bardziej oddalonych punktów utrzymania.

- Gniezno – punkt zlokalizowany na linii 353, z dobrą dostępnością do metropolii poznańskiej (czas przesuwu taboru około 30 minut) i dużą przepustowością. Te walory wskazują na możliwość prowadzenia optymalnego zakresu serwisowania elektrycznych zespołów trakcyjnych na podstawowym poziomie utrzymania oraz prowadzenia prac w zakresie utrzymania czystości. Zakres działalności powinien być porównywalny z zakresem i układem funkcjonalnym punktu utrzymania w Wągrowcu, ale dedykowanym do obsługi pojazdów trakcji elektrycznej. Planowane jest przejęcie punktu utrzymania taboru w Gnieźnie, obecnie będącego własnością Przewozów Regionalnych Sp. z o.o., przez Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.

Nie planuje się inwestycji przy wsparciu środkami WRPO 2014+ w punkty zlokalizowane w Poznaniu i Lesznie. W Poznaniu wynika to z planów realokacji części zasobów PKP Cargo S.A., będących konsekwencją założeń biznesowych tej spółki. W związku z tym obecnie Koleje Wielkopolskie nie mogą wynegocjować z właścicielem gwarancji dalszego użytkowania, ani ewentualnego zwrotu kosztów poniesionych na modernizację dzierżawionych obiektów. W tej sytuacji nie jest możliwe planowanie przez Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. docelowego wykorzystania punktu w Poznaniu, choć – w kontekście rozwoju przewozów regionalnych, także metropolitalnych, – utrzymanie PUT w Poznaniu byłoby niewątpliwie korzystne i uzasadnione. Natomiast w Lesznie Koleje Wielkopolskie planują utrzymanie punktu jako punktu pomocniczego po podpisaniu umowy wieloletniej z właścicielem (PKP Cargo S.A.), lecz bez szerszego inwestowania.

Podsumowując, bez utworzenia wysokiej jakości systemu zapleczy technicznych, a także modernizacji oraz zakupu taboru kolejowego, wykonywanie zadań własnych SWW w zakresie publicznego transportu kolejowego zgodnie z oczekiwaniami będzie bardzo utrudnione lub wręcz niemożliwe.

6.2.4. Dworce

Interwencja WRPO 2014+ obejmie także wsparcie projektów dotyczących infrastruktury dworcowej i przystanków kolejowych. Projekty w tym zakresie będą wybierane w trybie konkursowym.

Spośród zgłoszonych, w odpowiedzi na ogłoszone przez IŻ WRPO 2014+ konkursy projektów, do realizacji wybrane zostaną takie, które w największym stopniu będą spełniać następujące kryteria główne:

- Kryterium poprawy efektywności transportu.
- Kryterium poprawy dostępności.
- Kryterium komplementarności.

Zasady przyznawania punktacji w ramach danego kryterium opisano poniżej.

1. **Poprawa efektywności transportu**

Budowa, modernizacja, rehabilitacja i rewitalizacja infrastruktury dworcowej i przystanków kolejowych wpłynie na podniesienie efektywności transportu	**Punktacja**	**Maksymalna liczba punktów**
	0–10	10

Znacznym problemem w Wielkopolsce jest stan infrastruktury dworcowej i przystanków kolejowych, negatywnie wpływający na warunki podróżowania. Wsparcie w tym zakresie poprawi efektywność transportu, uczyni go mniej uciążliwym dla środowiska przez tworzenie warunków do bardziej racjonalnego wyboru środka lub łańcucha środków transportu.

Zgodnie z powyższym kryterium premiowane będą te projekty, których realizacja przyczyni się do uzyskania większej efektywności infrastruktury dworcowej, przez co zwiększeniu ulegnie liczba korzystających z niej podróżnych.

2. **Poprawa dostępności**

Wpływ projektu na poprawę dostępności do obszarów koncentracji ludności i aktywności gospodarczej lub obszarów atrakcyjnych pod względem ekonomicznym.	**Punktacja**	**Maksymalna liczba punktów**
	0–5	5

Zastosowanie tego kryterium pozwoli określić, w jaki sposób i w jakim stopniu inwestycja przyczyni się do rozwoju społeczno–gospodarczego regionu i wzrostu jego atrakcyjności inwestycyjnej. Kryterium premiować będzie także takie projekty, które zwiększają szansę mieszkańców mniejszych miejscowości na możliwość zatrudnienia w Poznaniu lub w innych miejscowościach.

Brane będzie także pod uwagę to, czy w projekcie dotyczącym dworców i przystanków kolejowych przewiduje się dodatkowo takie elementy, jak m.in.:

- stworzenie miejsc parkingowych umożliwiających podwiezienie i odbiór podróżnych,
- utworzenie stanowisk/obiektów pozwalających przechować rower, czy zaparkować bezpiecznie samochód,

- stworzenie układu komunikacyjnego łączącego przystanki i dworce kolejowe z gminną siecią dróg, co jest przesłanką skrócenia czasu przejazdu, obniżenia kosztów przejazdu, a także stworzenia warunków do zamiany samochodu, jako środka transportu, na transport zbiorowy.

3. Komplementarność

Wpływ projektu na kontynuację zrealizowanych, realizowanych lub będących w planach do realizacji inwestycji.	**punktacja**	**Maksymalna liczba punktów**
	0 – nie 2 – tak	2

Celem wsparcia w sektorze kolejowym jest stworzenie spójnej sieci kolejowej wraz ze zmodernizowaną i zrewitalizowaną infrastrukturą dworcową, co przyczyni się do zniwelowania fragmentaryzacji obecnej sieci. W wyniku realizacji projektów komplementarnych w transporcie pojawić się powinien efekt synergiczny. W ramach niniejszego kryterium 2 punkty przyznawane będą projektom, które stanowią uzupełnienie projektów już zrealizowanych, będących w trakcie realizacji, bądź planowanych, oraz stanowiących likwidację tzw. „wąskich gardeł".

Istotnym kryterium dopuszczającym możliwość wyboru projektu z zakresu infrastruktury dworcowej i przystanków kolejowych, realizującym zasady równości szans i niedyskryminacji, jest poprawa dostępności obiektu dla osób z niepełnosprawnościami. Projekt podlegać będzie ocenie, czy przewiduje działania przystosowujące infrastrukturę do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, w tym osób z ograniczoną zdolnością ruchową, niedosłyszących, niedowidzących oraz słabowidzących (inwestycje, które pomagają likwidować fizyczne bariery utrudniające osobom z niepełnosprawnościami dostęp do transportu publicznego).

W ramach realizacji interwencji WRPO 2014+ w zakresie infrastruktury dworcowej i przystanków kolejowych w ramach CT 7 kryterium dopuszczające (podstawowe) ma więc następującą postać:

Projekt zakłada zwiększenie dostępności obiektu do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	**Kryterium dopuszczające**
	Niespełnienie tego kryterium uniemożliwia dalszą ocenę wniosku o dofinansowanie projektu.

Spełnienie tego kryterium jest wymagane. Jedynie projekty, które będą spełniały to kryterium, będą podlegały dalszej ocenie w trakcie procedury konkursowej wyboru projektów do wsparcia z WRPO 2014+.

IV. Projekty przewidywane do realizacji w ramach Planu transportowego

1. Lista projektów drogowych

Zamieszczone niżej zestawienie projektów drogowych to realistyczna lista niezbędnych inwestycji, jakie powinny zostać wzięte pod uwagę w chwili opracowania Planu Transportowego. Umieszczono w nim tylko te inwestycje, które uzyskały łącznie 50% i więcej maksymalnej liczby punktów możliwych do uzyskania w wyniku zastosowania opisanych kryteriów w podrozdziale 6.1.1.

Założono, że system transportowy województwa będzie podlegał stałemu monitorowaniu, w konsekwencji czego zakres zadań poniższej listy może ulec zmianie. Zmianie ulec mogą parametry ruchu na poszczególnych odcinkach, czy potrzeby gospodarcze poszczególnych miejsc w regionie, choćby w wyniku realizacji inwestycji generujących popyt i podaż na transport drogowy. Należy także uwzględnić to, iż mogą nastąpić zmiany zarówno w otoczeniu gospodarczym województwa, jak i w zewnętrznym względem niego systemie transportowym niemożliwe do przewidzenia w chwili przygotowywania Planu transportowego.

Lista ta jest szersza niż możliwości finansowe WRPO 2014+. Kolejnym etapem selekcji będą konkursy na podstawie szczegółowych kryteriów, zatwierdzonych przez Komitet Monitorujący WRPO 2014+ i wyrażonych w aktualnych na dzień konkursu danych.

Tab. 10. Zestawienie przedsięwzięć na drogach wojewódzkich przewidywanych do realizacji w perspektywie finansowej 2014–2020 – z uwzględnieniem zasad wyboru określonych w Planie transportowym

Lp.	Nazwa zadania	Zakres rzeczowy	długość	koszt brutto	Koszt brutto na 1km
1.	**Przebudowa układu komunikacyjnego Wronki – autostrada A2**	rozbudowa drogi 116 – od skrzyżowania z dr 184 i 186 do Nojewa	8,20	12,30	1,50
		rozbudowa drogi 116 – od Nojewa do drogi wojewódzkiej nr 187	8,10	12,30	1,52
		rozbudowa drogi nr 184 na odc. od obwodnicy Wronek do skrzyżowania z DW 186 i 116	3,50	5,90	1,69
		rozbudowa drogi nr 185 Piotrowo – Zielonagóra	1,60	8,96	5,60
		rozbudowa drogi nr 185 Obrzycko – Szamotuły	10,25	50,75	4,95
		budowa obwodnicy Wronek odc. od drogi wojewódzkiej nr 184 do drogi powiatowej nr 1895P	3,83	58,50	15,27
		budowa obwodnicy Wronek odc. od drogi powiatowej nr 1895P do drogi wojewódzkiej nr 182	1,34	58,50	43,66
2.	**Droga Nr 123 Huta Szklana – Przesieki**	rozbudowa drogi na odc. od skrzyżowania w m. Huta Szklana do m. Kuźnica Żelichowska (włącznie)	9,20	17,00	1,85
		rozbudowa drogi na odc. od m. Kuźnica Żelichowska do drogi krajowej nr 22 m. Przesieki	8,30	15,33	1,85
3.	**Droga nr 133 most Sieraków II rz. Warta**	budowa mostu	0,50	10,00	20,00
4.	**Droga nr 160 m. Łowyń**	budowa obwodnicy	1,50	6,00	4,00
5.	**Droga nr 160 most Międzychód II rz. Warta**	budowa mostu wraz z dojazdami	0,76	36,70	48,29
6.	**Droga nr 160 Sowia Góra – Miedzichowo**	rozbudowa drogi na odc. Sowia Góra – Międzychód	12,10	19,68	1,63
		rozbudowa drogi na odc. Międzychód – Miedzichowo	18,70	29,93	1,60
7.	**Droga nr 178 m. Oborniki**	budowa obwodnicy	1,18	36,70	31,10
8.	**Droga nr 178 odc. DW174 – Czarnków**	przebudowa drogi	1,78	4,00	2,25
9.	**Droga nr 180 odc. Trzcianka – Piła**	przebudowa drogi	18,45	27,50	1,49
10.	**Droga nr 181 odc. Niegosław – Wieleń**	przebudowa drogi	18,20	21,50	1,18
11.	**Droga Nr 182 odc. Ujście – Piotrowo wraz z m. Sarbka – rozbiórka mostu**	rozbudowa drogi nr 182 na odc. Jabłonowo – Ujście	5,31	27,70	5,22
		rozbudowa drogi nr 182 na odc. Jabłonowo – Piotrowo wraz z rozbiórką mostu i budową nasypu w m. Sarbka	37,69	36,50	0,97
12.	**Przebudowa układu komunikacyjnego Wronki – autostrada A2**	obwodnica Pniew i Szamotuł(DW 184)	15,40	193,30	12,55
13.	**Droga Nr 188 Człuchów – Piła odc. Piła – Lipka**	rozbudowa drogi na odc. Debrzno – Lipka	4,39	17,43	3,97
		rozbudowa drogi w m. Krajenka	0,75	3,80	5,07
		rozbudowa drogi w m. Błękwit	0,86	4,35	5,06
		rozbudowa drogi na odc. od granicy gmin Złotów/Zakrzewo do skrzyżowania z DP 1022P	4,05	8,70	2,15
		rozbudowa drogi wraz z budową mostu w m. Żeleźnica	2,62	11,80	4,50
		rozbudowa drogi wraz z budową mostu w m. Skórka	0,19	5,01	26,37
14.	**Droga nr 190 odc. Krajenka – Miłosławice**	przebudowa drogi	60,00	60,00	1,00
15.	**Droga nr 193 odc. Margonin – Gołańcz**	przebudowa drogi	13,87	18,20	1,31
16.	**Droga nr 194 odc. Wyrzysk – Osiek**	rozbudowa drogi nr 194 w m. Wyrzysk	2,17	17,90	8,25
		rozbudowa drogi nr 194 na odc. od m. Wyrzysk do m. Osiek	4,20	2,40	0,57
17.	**Droga Nr 194 m. Żuławka – most (rz. Noteć)**	remont mostu	0,50	7,21	14,42

18.	**Droga nr 197 odc. Rejowiec – Pawłowo Skockie, odc. Kiszkowo – Komorowo**	przebudowa drogi	12,07	12,00	0,99
19.	**Droga nr 241 Morakowo – Wągrowiec**	przebudowa drogi	12,79	10,10	0,79
20.	**Droga nr 241 m. Rogoźno**	budowa obwodnicy	5,00	37,50	7,50
21.	**Droga nr 241 m. Rogoźno rz. Mała Wełna**	remont mostu	0,50	3,50	7,00
22.	**Droga nr 251 odc. Kaliska – Niemczyn**	przebudowa drogi	10,50	8,00	0,76
23.	**Droga nr 260 m. Gniezno**	przebudowa drogi	2,69	14,00	5,20
24.	**Droga nr 260 Gniezno ul. Warszawska – wiadukt nad linią PKP**	remont wiaduktu nad linią PKP	0,50	14,00	28,00
25.	**nowa droga m. Gniezno**	Obwodnica Południowa Miasta Gniezna stanowiąca połączenie drogi wojewódzkiej nr 260 poprzez drogę krajową nr 15 z drogą ekspresową S5	3,70	20,00	5,41
26.	**Droga nr 260 gmina Witkowo**	przebudowa drogi wojewódzkiej nr 260 w granicach Miasta Witkowa	1,85	4,00	2,16
27.	**Droga nr 263 Kłodawa – Dąbie odc. od skrzyżowania z drogą krajową 92 do drogi wojewódzkiej nr 473**	rozbudowa drogi	19,45	40,00	2,06
28.	**Droga Nr 263 m. Ślesin – most (kanał Warta – Gopło)**	przebudowa mostu	0,50	6,18	12,36
29.	**Droga nr 264 m. Konin**	przebudowa i remont ulicy Kleczewskiej w Koninie	3,35	39,50	11,79
30.	**Droga nr 266 m. Konin**	przebudowa ul. Jana Pawła II w Koninie	1,29	4,98	3,86
31.	**Droga nr 269 odc. Sompolinek – Lubotyń**	rozbudowa drogi	5,55	3,60	0,65
32.	**Droga nr 305 odc. Boruja Kościelna – Karpicko**	przebudowa drogi	15,40	18,66	1,21
33.	**Droga nr 305 m. Nowy Tomyśl**	budowa obwodnicy wraz z wiaduktem nad linią PKP (dokumentacja zostaną zlecone w I połowie 2015 roku)	2,50	23,37	9,35
34.	**Droga Nr 305 odc. od m. Solec do granicy województwa**	rozbudowa drogi na odc. Solec – most na Południowym Kanale Obry	1,70	8,95	5,26
		rozbudowa drogi na odc. Południowy Kanał Obry – Mochy	3,61	35,74	9,90
		rozbudowa drogi na odc. Mochy – granica powiatu leszczyńskiego	6,50	60,72	9,34
		rozbudowa drogi na odc. granica powiatu leszczyńskiego – granica województwa	8,40	30,00	3,57
35.	**Droga nr 306 odc. Buk – skrzyżowanie z droga wojewódzką nr 431**	rozbudowa drogi na odc. Buk – skrzyżowanie z nowym przebiegiem S5	13,00	40,00	3,08
		rozbudowa drogi na odc. skrzyżowanie z nowym przebiegiem S5 – droga wojewódzka nr 431	8,20	30,00	3,66
36.	**Droga nr 307/308 odc. Nowy Tomyśl – Buk**	przebudowa drogi	21,40	27,32	1,28
37.	**Droga nr 308 odc. Grodzisk Wlkp. – Kunowo**	rozbudowa drogi	58,60	114,28	1,95
38.	**Droga nr 308 m. Kościan**	budowa obwodnicy (dokumentacja zostaną zlecone w I połowie 2015 roku)	4,50	35,67	7,93
39.	**Droga nr 315 odc. Obra – gr. woj.**	przebudowa drogi	8,40	13,55	1,61
40.	**Droga nr 431 m. Mosina**	budowa obwodnicy	14,00	105,00	7,50
41.	**Droga nr 431**	rozbudowa drogi	36,00	60,00	1,67

	odc. Kórnik – skrzyżowanie z droga krajową nr 32 wraz z m. Rogalinek – most	budowa mostu	1,00	60,00	60,00
42.	**Droga nr 432 m. Leszno**	rozbudowa ulicy Osieckiej – drogi wojewódzkiej nr 432 w granicach miasta Leszna	2,80	10,50	3,75
43.	**Droga nr 432 odc. Leszno – Jerka oraz odc. Zaniemyśl – Środa wraz z m. Krzywiń most**	rozbudowa drogi wraz z przebudową mostu	33,41	68,24	2,04
44.	**Droga nr 432 Środa Wielkopolska – Września**	zmiana przebiegu drogi na odc. Grzymisławice – Obłaczkowo	2,74	36,30	13,25
		rozbudowa drogi na odcinku Środa Wlkp. – Grzymisławice	19,10	35,00	1,83
45.	**Droga nr 434 m. Gostyń**	budowa obwodnicy	6,65	140,00	21,05
46.	**Droga nr 441 odc. Miłosław – Borzykowo**	rozbudowa drogi na odc. Mikuszewo – Borzykowo	6,50	8,35	1,28
		rozbudowa drogi na odc. Miłosław – Mikuszewo	7,50	9,64	1,29
47.	**Droga nr 442 m. Chocz**	budowa obwodnicy	5,50	50,50	9,09
48.	**Droga Nr 443 odc. Tuliszków – Gizałki wraz z m. Gizałki most**	rozbudowa drogi wraz z przebudową mostu	25,36	36,74	1,45
49.	**Droga nr 444 odc. od ronda z drogą krajową nr 25 do m. Ostrzeszów**	przebudowa drogi	13,73	24,71	1,80
50.	**Droga nr 444 m. Świeca**	budowa obwodnicy	3,00	8,40	2,80
51.	**Droga nr 447 odc. Grabów n/Prosną – skrzyżowanie z drogą krajową nr 11**	rozbudowa drogi na odc. Mikstat – skrzyżowanie z drogą krajową nr 11	8,00	14,00	1,75
		rozbudowa drogi na odc. Mikstat – Grabów n/Prosną	11,70	14,38	1,23
52.	**Droga Nr 449 m. Brzeziny – most (rz. Pokrzywnica)**	przebudowa mostu	0,50	3,61	7,22
53.	**Droga nr 449 m. Ostrzeszów**	budowa obwodnicy	8,00	80,00	10,00
54.	**Droga nr 449 Zajączki – Giżyce**	przebudowa drogi	13,91	22,60	1,62
55.	**Droga nr 450 Ołobok – Smolniki**	przebudowa drogi	17,97	20,00	1,11
56.	**Droga nr 466 odc. Słupca – Pyzdry**	przebudowa drogi	20,00	16,68	0,83
57.	**Droga nr 473 Powiercie – Dąbie**	rozbudowa drogi	18,00	25,20	1,40
58.	**Droga nr XXX Poznań - węzeł S5 Gniezno Południe**	Przebudowa drogi wojewódzkiej (była droga krajowa nr 5)	34,41	85,00	2,47
59.	**Kaczkowo - gr. województwa wielkopolskiego/dolnośląskiego**	Przebudowa drogi wojewódzkiej (była droga krajowa nr 5)	18,39	45,50	2,47
60.	**Droga nr XXX (Syców) gr. województwa - Kępno - gr. województwa (Wieruszów)**	Przebudowa drogi wojewódzkiej (była droga krajowa nr 8)	24,97	62,00	2,48

2. Lista projektów kolejowych

Tab. 11. Zestawienie projektów kolejowych przewidywanych do realizacji w perspektywie finansowej 2014–2020 – z uwzględnieniem zasad wyboru określonych w Planie transportowym

Lp.	Nazwa projektu	Lokalizacja Projektu	Projekt Opis	Całkowity koszt inwestycji (mln PLN) (netto)	Dofinansowanie ze środków unijnych (netto) (mln PLN)	Finansowany ze środków krajowych (mln PLN)
1.	**Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Wielkopolsce poprzez zakup i modernizację taboru dla wojewódzkich przewozów pasażerskich**	Województwo Wielkopolskie	Zakup nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych – 10 szt. Modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych EN 57 – 5 szt.	247,90	210,72	37,19
2.	**Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Wielkopolsce poprzez zakup spalinowego taboru kolejowego**	Województwo Wielkopolskie	Nabycie będących w dzierżawie z 4 szt. spalinowych zespołów trakcyjnych do wykonywania kolejowych przewozów wojewódzkich – 4 szt.	52,24	44,40	7,84
3.	**Budowa i modernizacja zapleczy utrzymaniowo naprawczych dla taboru kolejowego**	Województwo Wielkopolskie	Budowa modernizacja i wyposażenie zapleczy technicznych (utrzymaniowo– naprawczych) dla taboru kolejowego eksploatowanego przez Koleje Wielkopolskie SP. z o.o. Realizacje w miejscowościach Wągrowiec, Gniezno, Zbąszynek	48,80	41,50	7,30
4.	**Modernizacja linii kolejowej nr 354 Poznań Główny PoD – Piła Głowna**	Województwo Wielkopolskie teren działania PKP PLK S.A – Zakład Linii kolejowych w Poznaniu oraz Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie	Realizowana inwestycja pn. Modernizacja linii kolejowej nr 354 Poznań Gł. PoD – Piła Gł. na obszarze województwa wielkopolskiego położonego od km – 0,197 (p. odga. Poznań PoD – poczatek linii) do km 92,788(st. Piła Gł.–koniec linii), która przewiduje poszerzoną rewitalizację linii kolejowej.	500,00	40,00	160,00
5.	**Modernizacja linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz na terenie województwa wielkopolskiego mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z Poznani na odcinku Poznań Wschód – Wągrowiec, Etap II**	Województwo Wielkopolskie teren działania PKP PLK S.A – Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu	Kontynuacja modernizacji linii nr 356 – Etap I – IA realizowanej w ramach WRPO 2007 – 2013. Modernizacja dotyczy odcinka Wągrowiec – Gołańcz (granica województwa)	74,00	0,32	23,68
6.	**Modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów – Luboń na terenie województwa wielkopolskiego mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską na odcinku Drzymałowo – Wolsztyn – Etap III**	Województwo Wielkopolskie, teren działania PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze	Kontynuacja modernizacji linii nr 357 – Etap I – II realizowanej w ramach WRPO 2007 – 2013. Modernizacja dotyczy odcinka Drzymałowo – Wolsztyn	48,00	2,64	15,36

V. Wdrażanie Planu transportowego

1. Warunkowość ex–ante w sektorze transportu

Zapisy rozporządzenia ogólnego[42] uzależniają uruchomienie funduszy od spełnienia wymogów warunkowości ex ante, czyli kryteriów mających na celu zapewnienie określonych warunków wyjściowych umożliwiających efektywną realizację programów współfinansowanych ze środków europejskich.

Warunki wstępne mają zastosowanie jedynie w takim zakresie, w jakim są adekwatne do celów szczegółowych realizowanych w ramach priorytetów danego programu, przy zachowaniu w stosownych przypadkach zasady proporcjonalności w odniesieniu do wysokości przyznanego wsparcia.

W związku z tym, że w ramach Osi priorytetowej 5 „Transport" Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014–2020 (WRPO 2014+) przewidziano wsparcie realizacji przedsięwzięć wyłącznie z zakresu transportu drogowego i kolejowego, w ramach celu tematycznego 7. „Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktury sieciowej", zidentyfikowano (zgodnie z załącznikiem XI, część I, pkt. 7 rozporządzenia ogólnego) dwa wstępne warunki tematyczne do spełnienia na poziomie regionalnym:

- Warunek 7.1. Transport: Istnienie kompleksowego planu/planów lub kompleksowych ram w zakresie inwestycji transportowych zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), które wspierają rozwój infrastruktury i poprawiają łączność z kompleksową i bazową siecią TEN–T,
- Warunek 7.2. Kolej: Istnienie w kompleksowym planie albo w kompleksowych planach lub ramach dotyczących transportu wyraźnej części dotyczącej rozwoju kolei zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), który wspiera rozwój infrastruktury i poprawia łączność z kompleksową i bazową siecią TEN–T. Inwestycje obejmują tabor, interoperacyjność oraz rozwijanie potencjału.

[42] Województwo wielkopolskie nie spełniło wymienionych warunków ex-ante do czasu złożenia do Komisji Europejskiej projektu WRPO 2014+, w związku z czym przygotowano i przedstawiono KE „Plan działań Województwa Wielkopolskiego w celu wypełnienia warunków wstępnych 7.1. oraz 7.2 (dotyczących istnienia kompleksowego planu transportu)" (Action Plan). Stwierdzono, że warunki tematyczne 7.1. i 7.2. zostaną wypełnione poprzez opracowanie i formalne przyjęcie Planu transportowego dla województwa wielkopolskiego, spełniającego określone wymogi i kryteria. Takie podejście zostało zaakceptowane przez Komisję Europejską.

Tab. 12. Kryteria wypełnienia warunków ex–ante 7.1. oraz 7.2.

Warunek ex ante	Kryteria wypełnienia warunku
7.1. Transport: Istnienie kompleksowego planu/planów lub kompleksowych ram w zakresie inwestycji transportowych zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), które wspierają rozwój infrastruktury i poprawiają łączność z kompleksową i bazową siecią TEN–T.	1. Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych spełniających wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.
	2. Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających wkład w jednolity europejski obszar transportu zgodnie z art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 (5) w tym priorytetów w zakresie inwestycji w: • bazową i kompleksową sieć TEN–T, w których przewiduje się inwestycje w ramach EFRR i Funduszu Spójności, oraz • wtórną łączność.
	3. Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających identyfikację odpowiedniej ilość realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów, które mają być wspierane w ramach EFRR i Funduszu Spójności.
	4. Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.
7.2. Kolej: Istnienie w kompleksowym planie/ kompleksowych planach lub ramach dotyczących transportu wyraźnej części dotyczącej rozwoju kolei zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), która wspiera rozwój infrastruktury i poprawia łączność z kompleksową i bazową siecią TEN–T. Inwestycje obejmują tabor, interoperacyjność oraz rozwijanie potencjału.	1. Istnienie w kompleksowym planie/planach lub ramach dotyczących transportu części odnoszącej się do rozwoju kolei spełniającej wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.
	2. Istnienie w kompleksowym planie/planach lub ramach dotyczących transportu części odnoszącej się do rozwoju kolei identyfikującej odpowiednia ilość realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów (wraz z harmonogramem i budżetem)
	3. Działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.

Polska zdecydowała się na opracowanie zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym, planów transportowych będących podstawą wydatkowania środków unijnych w latach 2014–2020. W związku z tym odpowiednie zapisy dotyczące przygotowania planów transportowych ujęte zostały w UP, przyjętej 23 maja 2014 r. przez Komisję Europejską (cyt.: *„planowane interwencje transportowe… będą wynikały… z regionalnych zestawień projektów priorytetowych*"). Na poziomie krajowym, w celu spełnienia warunkowości, został opracowany i przyjęty przez Radę Ministrów 2014 r. Dokument Implementacyjny do SRT. Dokument ten jest uszczegółowieniem SRT, która została przyjęta przez Radę Ministrów 22 stycznia 2013 r. i określa cele operacyjne do realizacji w perspektywie 2014–2020 w obszarze transportów drogowego, kolejowego, morskiego i wodnego śródlądowego przy wykorzystaniu środków funduszy UE będących w dyspozycji poziomu krajowego.

Przygotowany na poziomie regionalnym Plan transportowy dla województwa wielkopolskiego obejmuje w szczególności inwestycje w drogi wojewódzkie zarządzane przez

SWW oraz w linie kolejowe i tabor kolejowy do przewozów pasażerskich, czyli obszary wsparcia przewidziane m.in. w ramach WRPO 2014+. Plan określa sposób realizacji celów w zakresie transportu ze szczególnym uwzględnieniem transportów drogowego i kolejowego oraz publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa wielkopolskiego, w związku z czym koncentruje się na regionalnych projektach o kluczowym znaczeniu dla województwa.

Istotnym obszarem kształtowania polityki transportowej, przewidzianym do wsparcia w ramach WRPO 2014+, jest organizacja transportu publicznego, a także inwestycje w drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu oraz w drogi lokalne (powiatowe i gminne – przewidziane do wsparcia w ramach WRPO 2014+ zgodnie z zapisami w UP). Za rozwój transportu na tych obszarach odpowiedzialne są poszczególne jednostki samorządu terytorialnego. Planowane do wsparcia z WRPO 2014+ w ramach CT 7. są także inwestycje w kolejową infrastrukturę dworcową.

Plan transportowy dla województwa wielkopolskiego spełnia poszczególne kryteria w następujący sposób:

- Kryterium 1 dla warunku 7.1. oraz kryterium 1 dla warunku 7.2. jest spełnione przez przygotowanie i przyjęcie Planu transportowego zgodnie z wymogami Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. 2013 poz. 1235 z późn. zm.). W trakcie przygotowywania Planu jego projekt był opiniowany przez właściwe organa, zgodnie z polskim prawodawstwem, tj. przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. Zapewniono także możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.
- Kryterium 2 dla warunku 7.1. jest spełnione przez zawarcie w Planie transportowym listy inwestycji regionalnych planowanych do realizacji w województwie. Inwestycje te realizują cele sformułowane w SRWW oraz w WRPO 2014+. Przedsięwzięcia przedstawione na liście regionalnej są – w przypadkach, gdy to uzasadnione – komplementarne wobec inwestycji ujętych w DI do SRT. Projekty ujęte na liście regionalnej dotyczą wtórnej łączności, tzw. połączeń drugorzędnych. W ten sposób Plan transportowy określa wkład regionu do jednolitego europejskiego obszaru transportu.
- Kryterium 3 dla warunku 7.1. oraz kryterium 2 dla warunku 7.2 jest spełnione przez zawarcie w Planie transportowym listy inwestycji regionalnych planowanych do realizacji w województwie. Plan określa sposób realizacji celów w zakresie transportu w Wielkopolsce ze szczególnym uwzględnieniem transportów drogowego, kolejowego oraz publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa wielkopolskiego, w związku z czym koncentruje się na regionalnych projektach o kluczowym znaczeniu dla województwa. Regionalne listy projektów, przedstawione w Planie identyfikują realistyczne, zaawansowane w przygotowaniu projekty, zaspokajające najistotniejsze potrzeby w zakresie infrastruktury transportów drogowego i kolejowego w Wielkopolsce.
- Kryterium 4 dla warunku 7.1. oraz kryterium 3 dla warunku 7.2. jest spełnione przez zawarcie w Planie transportowym opisu działań, przewidywanych do podjęcia przez instytucje zaangażowane we wdrażanie projektów transportowych w ramach WRPO

2014+, i beneficjentów dla osiągnięcia przez nich zdolności do efektywnego przygotowania i realizacji projektów.

Plan transportowy dla województwa wielkopolskiego należy traktować jako dokument z jednej strony wspierający podejmowanie decyzji w regionalnym oraz lokalnym planowaniu rozwoju, a z drugiej wspierający realizację inwestycji transportowych. W takim ujęciu jest on spełnieniem podstawowych wymogów warunkowości ex–ante dla WRPO 2014+.

2. Zapewnienie zdolności instytucjonalnej do przygotowania i realizacji projektów

Realizacja działań ujętych w Planie jest uwarunkowana wieloma czynnikami, w tym możliwościami instytucji zaangażowanych w jego realizację. Instytucjami tymi są Zarząd Województwa Wielkopolskiego, jako IZ WRPO 2014+, oraz beneficjenci projektów wyłonieni w trybach konkursowym oraz pozakonkursowym. Beneficjentami w tym obszarze są: Województwo Wielkopolskie, powiaty, gminy, ich związki lub jednostki podległe, spółki powołane przez jednostki samorządu terytorialnego czy jednostki zarządzające infrastrukturą.

Projekty dotyczące linii kolejowych, będących w zarządzie PKP PLK S.A. realizowane będą w ramach systemu instytucjonalnego, składającego się z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz PKP PLK S.A. W związku z tym, że system ten jest koordynowany przez stronę krajową, nie będzie on omawiany w niniejszym rozdziale. Kwestie związane z zapewnieniem zdolności instytucjonalnej do przygotowania i realizacji takich projektów zostały szczegółowo przedstawione w DI.

Ponadto ze względu na stosowane zróżnicowane rozwiązania systemów instytucjonalnych w zakresie realizacji poszczególnych przedsięwzięć w niniejszym Planie Transportowym nie został omówiony system instytucjonalny poziomu lokalnego. Dotychczasowe doświadczenia z realizacji projektów przez jednostki poziomu lokalnego w ramach perspektywy finansowej 2007–2013 upoważniają do stwierdzenia, że jednostki te posiadają systemy instytucjonalne przygotowane w odpowiednim stopniu do wdrażania projektów w ramach obecnej perspektywy.

2.1. System instytucjonalny w zakresie realizacji projektów drogowych

Instytucja Zarządzająca WRPO 2014+

Zarząd Województwa Wielkopolskiego, pełniący rolę IZ WRPO 2014+, wykonuje swe zadania m.in. przy pomocy departamentów Urzędu Marszałkowskiego: Departamentu Polityki Regionalnej, Departamentu Wdrażania Programu Regionalnego i innych. IZ WRPO 2014+, zarządza środkami pochodzącymi z EFRR i EFS w ramach Programu, z którego finansowane są projekty dotyczące budowy, przebudowy i modernizacji dróg.

Ww. departamenty pełnią funkcję IZ WRPO 2014+. We wdrażaniu działań dotyczących infrastruktury drogowej nie będzie zaangażowana żadna instytucja pośrednicząca, w związku z tym nie ma konieczności zapewnienia żadnych działań ponad te, które określone zostaną w ramach systemu realizacji Programu.

Województwo Wielkopolskie/Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich.

Samorząd Województwa Wielkopolskiego od 1999 roku jest zarządcą dróg wojewódzkich i pełni tę funkcję za pośrednictwem Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu (WZDW).

Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu powołany został uchwałą Nr VII/23/99 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 25 stycznia 1999 r., jako wojewódzka samorządowa jednostka organizacyjna, przy pomocy której:

- Zarząd Województwa Wielkopolskiego wykonuje obowiązki zarządcy dróg,
- Marszałek Województwa zarządza ruchem na drogach wojewódzkich.

WZDW działa na podstawie następujących przepisów:

- Ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2001r. nr 142 poz. 1590 z późn. zm.),
- Ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2005r. nr 249, poz. 2104 ze zmianami),
- Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tj. Dz. U. z 2007r. nr 19, poz. 115 z późn. zm.),
- Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005r. nr 108, poz. 908 z późn. zm.),
- Uchwały Sejmiku Województwa Wielkopolskiego Nr VII/23/99 z dnia 25 stycznia 1999 r. w sprawie utworzenia jednostki budżetowej – Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu,
- statutu oraz innych obowiązujących przepisów prawa.

WZDW zakresem swego działania obejmuje obszar administracyjny województwa wielkopolskiego. Przedmiotem działania WZDW jest prowadzenie całokształtu spraw związanych z planowaniem, budową, przebudową, remontem, utrzymaniem i ochroną dróg wojewódzkich oraz zarządzaniem ruchem na tych drogach w województwie wielkopolskim, z wyjątkiem dróg tej kategorii, położonych w granicach miast na prawach powiatu (Poznań, Kalisz, Konin, Leszno).

Do podstawowych zadań WZDW należy:

- realizacja budżetu województwa w zakresie dróg wojewódzkich,
- pełnienie funkcji zarządcy dróg wojewódzkich,
- obsługa inwestorska zadań realizowanych na drogach wojewódzkich,
- zarządzanie ruchem na drogach wojewódzkich.

W skład WZDW wchodzą komórki terytorialne w postaci Rejonów Dróg Wojewódzkich oraz podległe im Obwody Drogowe. Rejony Dróg mają siedzibę w następujących miastach: Czarnków, Gniezno, Koło, Konin, Kościan, Nowy Tomyśl, Ostrów Wlkp., Szamotuły i Złotów.

Miasta na prawach powiatu i jednostki podległe

Drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu, tak jak i pozostałe kategorie dróg, z wyjątkiem dróg ekspresowych i autostrad, w świetle Ustawy dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tj. Dz. U. 2015 poz. 460 z późn. zm.), są zarządzane przez Prezydentów Miast przy pomocy odpowiednich jednostek wchodzących w skład poszczególnych urzędów.

Powiaty i gminy, ich związki i jednostki podległe

Zarządcami dróg powiatowych i gminnych są odpowiedni dla terytorialnego położenia danej drogi Starostowie dla dróg powiatowych, oraz burmistrzowie lub wójtowie dla dróg gminnych.

Do dróg powiatowych zalicza się drogi inne niż drogi krajowe i wojewódzkie, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą. Do dróg gminnych zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych[43].

2.2. Instytucjonalny system realizacji projektów kolejowych

Województwo Wielkopolskie/ Koleje Wielkopolskie

Zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym Marszałek Województwa wykonuje określone w ustawie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego. Właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów jest Województwo.

Do zadań organizatora należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Obecnie z ramienia Marszałka Województwa, jednostką zarządzającą transportem wojewódzkim na obszarze województwa wielkopolskiego jest Departament Transportu Urzędu Marszałkowskiego w Poznaniu.

Departament Transportu kształtuje kompleksowo politykę transportową Województwa, realizuje zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich oraz współdziała przy opracowywaniu SRWW i programów wojewódzkich.

Departament Transportu w ramach swojej struktury organizacyjnej posiada wyodrębnioną jednostkę – Wydział projektów taborowych – który posiada duże doświadczenie w realizacji projektów współfinansowanych ze środków pomocowych Unii Europejskiej w poprzednich

[43] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r, o drogach publicznych tekst jednolity Dz. U. z 2015 r poz. 460, 774, 870

pespektywach finansowych (m. in. zakup 8. szt. autobusów szynowych – w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport realizowanego w latach 2004 – 2006, oraz zakup 22. elektrycznych zespołów trakcyjnych – ze środków pochodzących z WRPO 2007 – 2013).

Uchwałą nr XXXIX/542/09 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 28 września 2009 r. powołana została spółka Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. będąca przewoźnikiem kolejowym wykonującym przewozy pasażerskie w województwie wielkopolskim. Samorząd Województwa Wielkopolskiego posiada 100% wartości nominalnej udziałów w kapitale zakładowym Spółki, która działa na podstawie Kodeksu Spółek Handlowych oraz innych właściwych przepisów.

Obecnie Koleje Wielkopolskie realizują zadania bez większych zakłóceń procesu przewozowego, choć takie okoliczności, jak zwiększająca się liczba użytkowanego taboru, rozszerzanie przewozów o kolejne linie kolejowe, nowoczesne rozwiązania techniczne zastosowane w pojazdach, czy konieczność poprawy efektywności pracy taborowej, wymuszają przyspieszenie w realizacji poszczególnych poziomów utrzymania pojazdów oraz wyższy poziom specjalizacji w zakresie napraw i przeglądów. Aby to osiągnąć, konieczne są zmiany w dotychczasowej strukturze Spółki poprzez oddzielenie działalności utrzymaniowo–naprawczej od podstawowej działalności przewozowej. Taka zmiana struktury organizacyjnej pozwoli m.in. na:

- rozbudowę infrastruktury związanej z serwisem pojazdów,
- szersze korzystanie z zewnętrznych źródeł finansowania działalności,
- przyspieszenie i rozbudowę procesów pozyskiwania materiałów i części do taboru kolejowego,
- łatwiejszą identyfikację kosztów działalności utrzymaniowej,
- rozbudowę sieci partnerów i podwykonawców,
- pozyskanie bądź wyszkolenie specjalistycznej kadry technicznej.

Zarządzający dworcami kolejowymi

W ramach Planu transportowego możliwe będzie wsparcie inwestycji dot. dworców kolejowych, będących we władaniu PKP bądź gmin.

2.3. Zidentyfikowane problemy wraz z działaniami zaradczymi

Województwo Wielkopolskie, PKP PLK S.A., powiaty i gminy były beneficjentami środków w perspektywie 2007–2013, w związku z czym mają odpowiednią zdolność organizacyjną do realizowania kolejnych projektów w ramach nowej perspektywy finansowej na lata 2014–2020.

Podstawowym działaniem realizowanym przez IZ WRPO 2014+ na rzecz beneficjentów w zakresie podnoszenia zdolności instytucjonalnych będą szkolenia dla beneficjentów planowane w ramach wdrażania WRPO 2014+.

Poniżej przedstawione zostały możliwe problemy, jakie mogłyby się pojawić na różnych etapach realizacji inwestycji przez Województwo Wielkopolskie (lub jednostki podległe) oraz działania zaradcze, jakie w tym zakresie są/mogą być wprowadzane. Wystąpić one mogą również przy realizacji inwestycji na drogach zarządzanych przez gminy i powiaty czy przy realizacji inwestycji dworcowych, dlatego ich uwzględnienie powinno być rozważone przez beneficjentów tego typu projektów.

1. Przygotowanie inwestycji

a) <u>niewystarczająca jakość dokumentacji środowiskowej i projektowej:</u>

- Realizacja działań zapewniających odpowiednią jakość przygotowywanej dokumentacji – np. WZDW będzie współpracował w tym celu z zewnętrznymi jednostkami dla prawidłowego rozpoznania uwarunkowań zewnętrznych,
- zapewnienie odpowiedniej liczby pracowników w celu kontroli prawidłowości przygotowanej dokumentacji.

b) <u>maksymalne wykorzystanie zasobów wewnętrznych na rzecz przygotowania dokumentacji aplikacyjnej:</u>

- przygotowanie własnymi zasobami wniosków o dofinansowanie wraz z większością załączników (z wyjątkiem studium wykonalności z analizą ekonomiczną) – doświadczenia z perspektywy 2007–2013 pokazują, że to rozwiązanie pozwala na szybkie przygotowanie całej dokumentacji aplikacyjnej i daje dużą możliwość szybkiego dostosowania do zmieniających się czynników zewnętrznych.

c) <u>niewystarczająco wykwalifikowana kadra pracownicza:</u>

- podnoszenie na bieżąco kwalifikacji pracowników na specjalistycznych szkoleniach, kursach,
- monitorowanie wprowadzania zmian w prawie krajowym oraz unijnym,
- bieżące zapoznawanie się przez pracowników z aktami prawnymi dotyczącymi perspektywy 2014–2020.

d) <u>zabezpieczenie środków finansowych na przygotowanie i realizację inwestycji,</u>

- odpowiednie planowanie finansowe na etapie przygotowania budżetu województwa i Wieloletniej Prognozy Finansowej.

2. Realizacja inwestycji

a) <u>niewystarczający nadzór nad prowadzonymi robotami:</u>

- w przypadku inwestycji drogowych bieżąca kontrola nad realizacją rzeczową projektów w celu uniknięcia złej jakości robót i nieterminowego wykonywania prac; w wyniku nabytych doświadczeń w perspektywie finansowej 2007–2013 wypracowano wzorce działań, które będą udoskonalane w obecnej perspektywie.

b) brak środków na nieprzewidziane koszty/roboty niekwalifikowane w projektach:

- w budżecie, wzorując się na doświadczeniach z perspektywy 2007–2013, zostaną zabezpieczone środki na pokrycie ewentualnych dodatkowych kosztów/robót niekwalifikowanych, które mogą wystąpić pojawić się w trakcie realizacji projektów.

b) ryzyko nieprawidłowego wydatkowania środków:

- w celu zniwelowania zagrożenia nieprawidłowego wydatkowania środków zostaną wykorzystane doświadczenia z perspektywy 2007–2013, oraz wytyczne do nowej perspektywy: usprawnienie działań, szczególnie w obszarze procedury zamówień publicznych, obsługi księgowo–finansowej projektów, przygotowania wniosków o płatność, monitorowania zagrożeń dla realizacji projektu, a także zaktualizowanie i dostosowanie wewnętrznych procedur do wymogów perspektywy 2014–2020.

c) niewystarczające kompetencje zespołu bezpośrednio odpowiedzialnego za realizację projektu:

- w przypadku inwestycji dot. taboru kolejowego – zatrudnienie własnego Komisarza odbiorczego reprezentującego zamawiającego w czynnościach kontrolno–odbiorczych w trakcie realizacji kontraktu, zgodnie z opracowanymi procedurami odbioru,
- podnoszenie na bieżąco kwalifikacji pracowników na specjalistycznych szkoleniach, kursach.

Projekty dot. linii kolejowych, będących w zarządzie PKP PLK. S.A. i bezpośrednio przez nie zarządzane oraz realizowane, mają własny system instytucjonalny. W ramach tego systemu zidentyfikowane zostały problemy oraz działania zaradcze, które muszą zostać podjęte, by sprawnie realizować projekty w sektorze kolejowym. Zostały one opisane w rozdziale 7.2.3.1 DI.

3. Ramy finansowe Planu transportowego

Podstawowym źródłem finansowania realizacji celów założonych w Planie transportowym jest Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego w ramach WRPO 2014+ uzupełniony, jako wkład własny, środkami budżetów państwa, województwa, powiatów i gmin. Możliwe jest także wykorzystanie do realizacji projektów inwestycyjnych, jako wkład własny, m.in. kapitału prywatnego i pożyczek z instytucji finansowych.

W Planie transportowym, na inwestycje w ramach CT 7., przeznaczonych zostanie ok. 487 mln euro, z czego 414 mln euro stanowią środki EFRR w ramach WRPO 2014+.

Szczegółowy podział alokacji na kategorie interwencji określony został w WRPO 2014+, natomiast poziom dofinansowania dla poszczególnych typów projektów określony będzie w SZOOP WRPO 2014+.

Wskazane wyżej środki finansowe nie są jedynym źródłem finansowania inwestycji transportowych w regionie. Do innych źródeł zaliczyć należy w szczególności:

- Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego oraz Fundusz Spójności w ramach PO IiŚ 2014–2020,
- Instrument „Łącząc Europę" (ang. Connecting Europe Facility – CEF), będący nowym instrumentem finansowym zarządzanym przez KE, który zastąpił dotychczasowy program TEN–T,
- Krajowy program dot. rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej,
- Krajowy Fundusz Drogowy,
- Fundusz Kolejowy,
- Budżet państwa,
- Budżety jednostek samorządu terytorialnego,
- Środki prywatne np. w ramach formuły partnerstwa publiczno–prywatnego.

4. System monitorowania i oceny oraz aktualizacji realizacji Planu transportowego

Monitorowanie i ocena Planu

Istotnym elementem realizacji Planu transportowego województwa wielkopolskiego jest wysokiej jakości system monitorowania i oceny realizacji Planu, w tym podjętych i realizowanych projektów. Stanowi on element systemu monitorowania SRWW. Tylko taki, widziany kompleksowo, system monitorowania polityk publicznych stanowić będzie punkt wyjścia dla skutecznej realizacji zapisów Planu. Przedmiotem monitorowania i oceny będzie także sam system transportowy województwa, szczególnie w zakresie kryteriów, jakie posłużyły ustaleniu listy inwestycji określonych w tym dokumencie.

Odpowiedzialność za monitorowanie oraz ocenę stopnia osiągania celów Planu spoczywa na Zarządzie Województwa Wielkopolskiego, a w jego imieniu na Departamencie Polityki Regionalnej oraz Wielkopolskim Biurze Planowania Przestrzennego w Poznaniu.

Poza bieżącym monitorowaniem Planu najważniejszymi elementami systemu są:

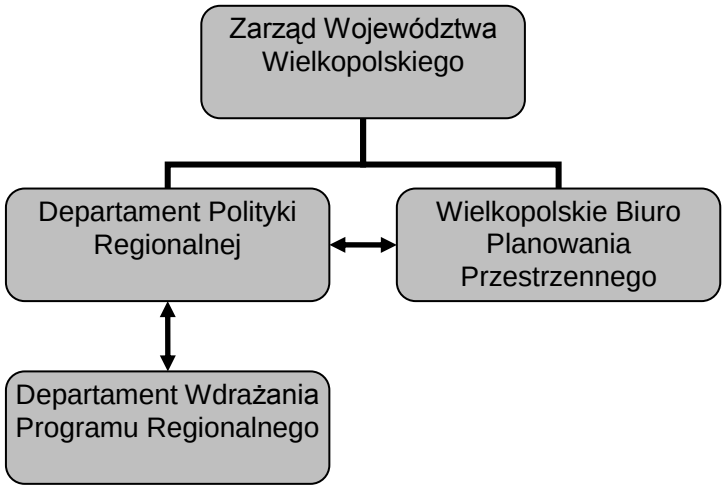
- Systemy informatyczne zbierające informacje o działaniach realizowanych w ramach perspektywy finansowej 2014–2020;
- Sprawozdania z realizacji WRPO 2014+, w tym sprawozdania roczne przekazywane do KE, w których zamieszczane będą informacje o działaniach podejmowanych w ramach Planu (publikowane na stronie internetowej programu regionalnego);
- Raport z realizacji Planu, sporządzany co roku, prezentowany Komitetowi Monitorującemu WRPO 2014+ oraz publikowany na stronie internetowej programu regionalnego;
- Badania ewaluacyjne w zakresie m.in. oceny stopnia realizacji celów SRWW, skuteczności i efektywności systemu realizacji Planu transportowego w kontekście realizacji WRPO 2014+ oraz oceny wpływu inwestycji transportowych na sytuację społeczno–gospodarczą regionu i mobilność jego mieszkańców;
- Raport końcowy z realizacji Planu.

Sprawozdania z realizacji WRPO 2014+ zawierać będą informacje wymagane prawem, natomiast raporty z realizacji zawierać będą m.in. następujące informacje: wykonanie finansowe i rzeczowe, ocenę stopnia realizacji wskaźników określonych w Planie, identyfikację pojawiającego się ryzyka przy realizacji projektów, wskazanie mechanizmów i sposobów jego eliminowania.

W przypadku planowanych ewaluacji sporządzone zostaną raporty, których wyniki, tak jak wyniki sprawozdań i raportów, mogą posłużyć do ewentualnych zmian WRPO 2014+, bądź systemu wdrażania. Dodatkowo obszar tematyczny objęty Planem ujęty zostanie w ewaluacji ex post WRPO 2014+.

Inwestycje podejmowane w ramach Planu monitorowane będą także (na potrzeby kontroli czy sprawozdawczości) „u źródła", w ramach systemu wdrażania WRPO 2014+. Monitoring ten skupiać się będzie w szczególności na kontrolowaniu zakresu merytorycznego realizacji zaplanowanych działań i zadań, na harmonogramie wdrażania projektów (terminowego realizowania poszczególnych zadań), a także na osiąganiu założonych rezultatów oraz realizacji poszczególnych celów szczegółowych projektów. Za ww. zakres monitorowania realizacji poszczególnych projektów odpowiedzialny jest Departament Wdrażania Programu Regionalnego.

Ryc. 31. *Jednostki odpowiadające za monitorowanie Planu*



Źródło: Opracowanie własne

System monitorowania Planu bazować będzie na wskaźnikach zarówno kontekstowych, mających na celu obserwację zmian gospodarczych, politycznych i społecznych, jak i wskaźników projektowych (produktu i rezultatu). Proponowane wskaźniki projektowe muszą charakteryzować się mierzalnością, przejrzystością i porównywalnością, a także jednoznacznością i zrozumiałością. Muszą one być tak dobrane, aby trafnie odzwierciedlały charakter realizowanych działań, a także umożliwiały ocenę ich skutków.

Aktualizacja Planu

Zarówno Plan transportowy, jak i jego zmiany, są zatwierdzane przez Zarząd Województwa Wielkopolskiego. Przesłankami zmiany Planu są w szczególności:

- pojawienie się nowych inwestycji, które powinny zostać uwzględnione na listach projektów w niniejszym dokumencie,
- spadek wartości zadań ujętych na listach inwestycyjnych skutkujący możliwością zidentyfikowania nowych inwestycji w celu zagospodarowania wolnej kwoty środków,
- wnioski ze sprawozdań, raportów z realizacji, bądź badań ewaluacyjnych,
- zmiany WRPO 2014+ oraz strategii ZIT.

Zmiany WRPO 2014+, które nie wpływają na listy inwestycji zamieszczonych w Planie, nie będą stanowić przesłanek do zmiany Planu – w takim przypadku obowiązywać będą zapisy zmienionego Programu – Plan dostosowany zostanie do zapisów WRPO 2014+ na etapie dokonywania innych zmian. Również nowe inwestycje uzgodnione w ramach Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Wielkopolskiego oraz w strategiach ZIT nie będą stanowiły przesłanki do aktualizacji Planu. Konieczności aktualizacji Planu nie powodują także zmiany wartości zadań ujętych na listach inwestycyjnych.

Przy dokonywaniu aktualizacji Planu należy uwzględnić zapisy Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

5. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko Planu transportowego

6. Konsultacje społeczne

Spis rycin:

Rycina 1. Mapa hipsometryczna – Polska i Wielkopolska 10
Rycina 2. Struktura ludności województwa wielkopolskiego według ekonomicznych grup wieku w latach 2004–2013 13
Rycina 3. Aktywność ekonomiczna mieszkańców województwa wielkopolskiego w latach 2004–2013 14
Rycina 4. Liczba zarejestrowanych bezrobotnych i stopa bezrobocia w województwie wielkopolskim w latach 2004–2013 14
Rycina 5. Produkt krajowy brutto w przeliczeniu na 1 mieszkańca w 2012 roku w Polsce według podregionów i województw 19
Rycina 6. Podmioty z kapitałem zagranicznym w województwie wielkopolskim w latach 2008–2013 21
Rycina 7. Sieć TEN–T w Europie – korytarze transportowe sieci bazowej 24
Rycina 8. Transeuropejska sieć transportowa w Polsce 25
Rycina 9. Rozkład przestrzenny podróży w obrębie województwa wielkopolskiego 28
Rycina 10. Drogi o nawierzchni twardej (km; %) według kategorii w województwie wielkopolskim w 2013 roku 31
Rycina 11. Długość autostrad i dróg ekspresowych województwie wielkopolskim w latach 2004–2013 32
Rycina 12. Sieć drogowa na terenie województwa wielkopolskiego (bez dróg powiatowych i gminnych) wg nośności w 2014 roku 34
Rycina 13. Inwestycje zrealizowane na drogach w województwie 37
Rycina 14. Obszary o najniższej dostępności transportowej do ośrodka wojewódzkiego 39
Rycina 15. Drogi o natężeniu ruchu większym od średniodobowego (GPR 2010) 42
Rycina 16. Śmiertelność w wypadkach drogowych w województwie wielkopolskim w 2013 roku według powiatów 44
Rycina 17. Liczba wypadków i ofiar śmiertelnych na terenie województwa wielkopolskiego w latach 2004–2013 45
Rycina 18. Kategorie linii kolejowych na terenie województwa wielkopolskiego w 2013 roku 47
Rycina 19. Gęstość sieci kolejowej w Polsce w 2013 roku według województw 47
Rycina 20. Sieć kolejowa na terenie województwa wielkopolskiego 50
Rycina 21. Inwestycje zrealizowane na liniach kolejowych w województwie 54
Rycina 22. Wizja kształtowania podstawowych elementów sieci kolejowej, w tym kolei dużych prędkości* 55
Rycina 23. Liczba funkcjonujących regularnych linii autobusowych w Wielkopolsce, dla których zezwolenie wydał Marszałek Województwa Wielkopolskiego, w latach 2010–2014 60
Rycina 24. Liczba przewiezionych pasażerów w transporcie autobusowym na terenie województwa wielkopolskiego w latach 2009–2014 61
Rycina 25. Ruch pasażerów w portach lotniczych w latach 2004–2013 63
Rycina 26. Ryc. 27. Przeładunek towarów w portach lotniczych w latach 2004–2013 64
Rycina 27. Przewozy ładunków transportem samochodowym w 2013 roku według województw 65
Rycina 28. Docelowy układ linii publicznego transportu zbiorowego 73
Rycina 29. Docelowy model przestrzenny sieci drogowej 2020+ 84
Rycina 30. Docelowy model przestrzenny sieci kolejowej 2020+ 85
Rycina 31. Jednostki odpowiadające za monitorowanie Planu 138