

UCHWAŁA NR XXIV/451/20
SEJMIKU WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

z dnia 30 listopada 2020 r.

**w sprawie aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla
Województwa Wielkopolskiego.**

Na podstawie art. 18 ust. 20 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r., poz. 1668 z późn. zm.) w związku z art. 9 ust. 1 pkt 5 lit a, art. 13 ust. 1 oraz art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. z 2019 r., poz. 2475 z późn. zm.) uchwała się, co następuje:

§ 1.

Sejmik Województwa Wielkopolskiego przyjmuje aktualizację „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego” stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2.

Wykonanie uchwały powierza się Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego.

§ 3.

Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Wielkopolskiego.

§ 4.

Uchwała wchodzi w życie z dniem 7 grudnia 2020 r.

Przewodnicząca Sejmiku
Województwa
Wielkopolskiego

Małgorzata Waszak-Klepka

Aktualizacja
Planu Zrównoważonego Rozwoju
Publicznego Transportu Zbiorowego
dla Województwa Wielkopolskiego

Spis treści

Wstęp	3
1. Zmiana zakresu czasowego	4
2. Zmiany w zakresie organizacji PTZ	4
2.1 Poznańska Kolej Metropolitalna.....	4
2.2 Bilet „Bus – Tramwaj – Kolej”	5
2.3 Podsumowanie	6
3. Infrastruktura kolejowa i tabor	7
3.1 Inwestycje na liniach kolejowych w latach 2014-2020	7
3.2. Planowane inwestycje infrastrukturalne w latach 2020-2030.....	9
3.3. Tabor kolejowy Województwa Wielkopolskiego	11
4. Zmiany w zakresie sieci komunikacyjnej	11
5. Finansowanie usług przewozowych w perspektywie do 2030 roku	15
6. Nowe trendy/wydarzenia/szanse/zagrożenia.....	15
7. Akty prawne i dokumenty wydane po 2015 r.	16
8. Wnioski końcowe i rekomendacje w ramach Aktualizacji PTWW	17
9. Załącznik graficzny.....	19

Wstęp

Niniejszy dokument stanowi Aktualizację („**Aktualizacja PTWW**”) *Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego („PTWW”)*, przyjętego przez Sejmik Województwa Wielkopolskiego w 2015 r. i zarazem jego Część III. Opracowanie zostało zrealizowane w Departamencie Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu.

W relacji do pierwotnego brzmienia PTWW dokonano aktualizacji w obszarach, które uległy w ostatnich pięciu latach największym zmianom, a także w zakresie wydłużenia horyzontu czasowego objętego planem. W szczególności niniejszy dokument wprowadza:

1. **Zmianę końca zakresu czasowego** obowiązywania PTWW z 2025 r. na 2030 r.
2. **Zmiany w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego („PTZ”)** dotyczące funkcjonowania i stopniowego rozszerzania działania Poznańskiej Kolei Metropolitalnej („PKM”) oraz wprowadzenia i również stopniowego rozszerzania zakresu funkcjonowania biletu okresowego Bus – Tramwaj - Kolej („BTK”).
3. **Zmiany infrastrukturalne** związane z perspektywą do 2030 r., w szczególności plany inwestycyjne i organizacyjne na szczeblu regionalnym.
4. **Zmiany w zakresie sieci komunikacyjnej**, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym.
5. **Finansowanie usług przewozowych w perspektywie do 2030 roku.**
6. **Analizę nowych trendów/wydarzeń/szans/zagrożeń.**
7. Dodatkowe, wydane po 2015 r., **akty prawne i dokumenty wpływające na PTZ** w województwie wielkopolskim.
8. Zaktualizowane **wnioski końcowe i rekomendacje.**

Z uwagi na brak pewności prawnej dotyczącej docelowego modelu funkcjonowania PTZ w obszarze transportu autobusowego (trwające od kilku lat prace nad nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym) w ramach Aktualizacji PTWW nie modyfikuje się dotychczasowych ustaleń PTWW dotyczących komunikacji autobusowej. Województwo Wielkopolskie aktualnie nie przewiduje również wykorzystania do obsługi linii komunikacyjnych pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w rozumieniu nadanym ustawą o elektromobilności.

Możliwości szczegółowego planowania ograniczone są też w znacznym stopniu niepewnością co do skutków epidemii COVID-19, które mogą mieć znaczny wpływ zarówno na model korzystania z PTZ przez pasażerów, jak i na źródła finansowania PTZ (m.in. ograniczenie wpływów ze sprzedaży biletów).

W związku z powyższym należy stwierdzić, że Aktualizacja PTWW uwzględnia dyspozycję wynikającą z art. 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zgodnie z którą aktualizacji należy dokonywać w zakresie uzasadnionych potrzeb. Aktualizacja PTWW w całości nie modyfikuje ani nie uchyla dotychczasowych postanowień PTWW, ale stanowi jego komplementarne uzupełnienie jako jego Część III.

Postanowienia Aktualizacji PTWW należy interpretować w najszerszym możliwym zakresie jako zgodne z dotychczasowymi postanowieniami PTWW. Pierwotne ustalenia zawarte w PTWW tracą moc jedynie w takim zakresie, w jakim są jednoznacznie sprzeczne lub w oczywisty sposób nie dają się pogodzić z postanowieniami Aktualizacji PTWW. W razie wątpliwości interpretacyjnych za wiążące należy uznać postanowienia Aktualizacji PTWW.

W ramach prac nad Aktualizacją PTWW dokonano ponadto szeregu dodatkowych analiz, uwzględniających przesłanki opisane w art. 12 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w tym dotyczące uwarunkowań demograficznych oraz społeczno-ekonomicznych, przygotowanych

pod kierownictwem profesora Piotra Rosika z Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk.

1. Zmiana zakresu czasowego

W celu dostosowania do innych dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu regionalnym, krajowym jak i międzynarodowym zmienia się koniec zakresu czasowego obowiązywania PTWW z 2025 r. na 2030 r. Przyjmuje się tym samym horyzont czasowy zbieżny m.in. ze Strategią rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku, Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2030, jak również nową perspektywą finansową UE na lata 2021-2027 (w której rok 2029 stanowi koniec możliwości wydatkowania zaplanowanych środków finansowych).

2. Zmiany w zakresie organizacji PTZ

2.1 Poznańska Kolej Metropolitalna

Poznańska Kolej Metropolitalna jest wspólnym przedsięwzięciem Samorządu Województwa Wielkopolskiego, Stowarzyszenia Metropolia Poznań, Miasta Poznań, Powiatu Poznańskiego oraz gmin i powiatów położonych wzdłuż linii kolejowych Poznańskiego Węzła Kolejowego. Stanowi system regularnych kolejowych połączeń regionalnych oparty na zasadzie solidarnego udziału współfinansowania wszystkich samorządów współuczestniczących w projekcie, o docelowej częstotliwości kursowania pociągów w godzinach szczytu przewozowego 2 razy w ciągu godziny w celu zapewnienia pasażerom odpowiedniego komfortu podróżowania. W perspektywie do 2030 r., w przypadku zwiększonego zapotrzebowania na przewozy istnieje możliwość zwiększenia wspomnianej częstotliwości. Ostateczne decyzje w tym zakresie będą podejmowane w zależności od przepustowości linii kolejowych oraz dostępności taboru.

Rolę organizatora Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, czyli zadania zdefiniowanego jako: *Wzmocnienie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze oddziaływania Aglomeracji Poznańskiej poprzez zwiększenie ilości połączeń kolejowych – dofinansowanie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM) - wolą wszystkich zainteresowanych samorządów – pełni Województwo Wielkopolskie. Funkcję koordynatora działań informacyjno-promocyjnych PKM pełni Stowarzyszenie Metropolia Poznań.*

Główne cele projektu to: zwiększenie integracji jednostek samorządu terytorialnego tworzących Miejski Obszar Funkcjonalny Poznania, podniesienie jakości i komfortu podróżowania mieszkańców Metropolii Poznań w jej obrębie, zmniejszenie natężenia indywidualnego ruchu samochodowego oraz preferowanie ekologicznego transportu kolejowego.

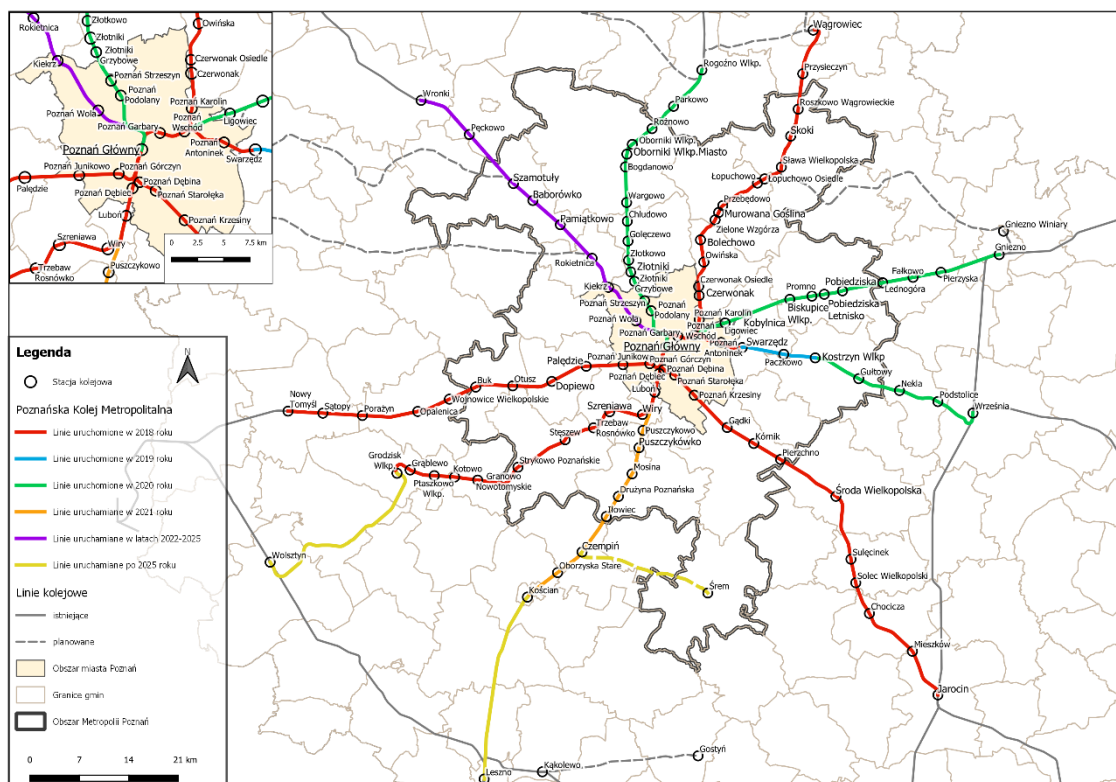
Poznańska Kolej Metropolitalna będzie obejmować docelowo swoim zasięgiem obszar w promieniu ok. 50 km od Poznania, wyznaczony przez stacje końcowe PKM na poszczególnych liniach kolejowych: Nowy Tomyśl, Grodzisk Wielkopolski/Wolsztyn, Kościan/Leszno, Jarocin, Wrześnię, Gniezno, Wągrowiec, Rogoźno Wielkopolskie i Wronki. W przypadku zwiększenia zapotrzebowania na przewozy na odcinkach linii komunikacyjnych oddalonych powyżej 50 km od Poznania oraz zainteresowania udziałem pozostałych jednostek samorządu terytorialnego udziałem w opisywanym projekcie będzie istniała możliwość zwiększenia zasięgu terytorialnego niniejszego przedsięwzięcia.

Uruchomienie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej następuje etapowo, począwszy od 10 czerwca 2018 r. Zakończenie wdrażania tego projektu przewidziano na 2022 r. i uzależnione jest od zakończenia remontów poszczególnych linii kolejowych przez PKP PLK SA. W pierwszej kolejności PKM została wdrożona na 4 odcinkach: do Wągrowca, Nowego Tomyśla, Jarocina i Grodziska Wielkopolskiego. W drugim etapie, od września 2018 r., uruchomiono PKM na odcinku do Swarzędza, a od 1 września 2019 r. relacje tych pociągów zostały wydłużone do Kostrzyna. Natomiast w kolejnym etapie,

tj. od 1 stycznia 2020 r. relacje ww. pociągów zostały wydłużone do Wrześni oraz uruchomiono PKM do Rogoźna Wielkopolskiego oraz Gniezna. W 2021 roku planowane jest uruchomienie PKM do Kościana, a w 2022 roku do Wroniek.

Współfinansowanie PKM oparte jest na zasadzie solidarnego udziału wszystkich samorządów położonych wzdłuż danej linii kolejowej i przyjmuje postać dotacji celowej udzielonej Samorządowi Województwa Wielkopolskiego na pokrywanie części rekompensaty związanej z uruchamianiem połączeń kolejowych. Aktualny i docelowy zasięg PKM pokazuje rysunek 1.

Rys. 1. Zasięg Poznańskiej Kolei Metropolitalnej



Źródło: Departament Transportu UMWW.

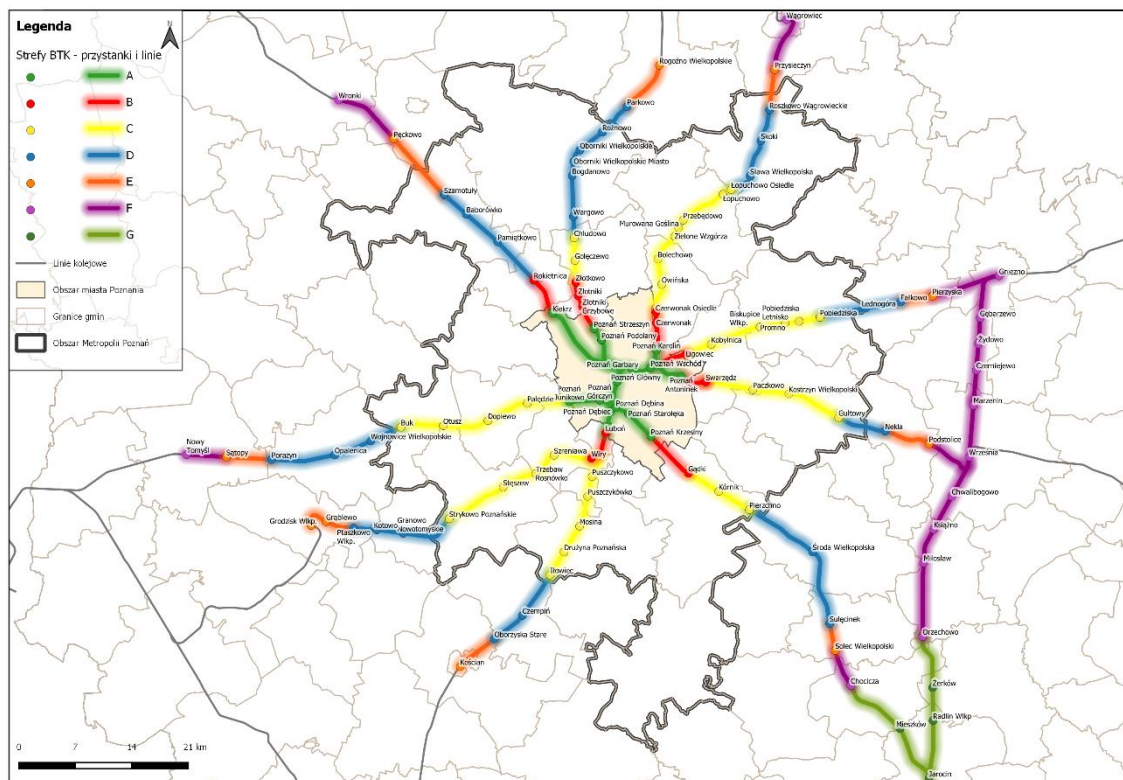
2.2 Bilet „Bus – Tramwaj – Kolej”

Przedstawiciele Samorządu Województwa Wielkopolskiego oraz Miasta Poznania podpisali 6 grudnia 2016 r. list intencyjny, w którym wyrazili zainteresowanie rozszerzeniem oferty wspólnego biletu „Bus – Tramwaj – Kolej” oraz zadeklarowali podjęcie działań w zakresie:

1. wprowadzenia nowych zasad oferty „Bus – Tramwaj – Kolej”, według których w środkach komunikacji miejskiej organizowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu honorowane będą miesięczne bilety kolejowe zwane BTK na pociągi w promieniu ok. 50 km od Poznania, dla których organizatorem jest Województwo Wielkopolskie;
2. honorowania okresowych biletów sieciowych Zarządu Transportu Miejskiego przez operatorów kolejowych w pociągach, dla których organizatorem jest Województwo Wielkopolskie, w ramach przejazdów w granicach Miasta Poznania;
3. przeprowadzenia akcji informacyjno-promocyjnej dotyczącej ww. zmian w ofercie.

W efekcie realizacji ww. zadań, od 1 września 2017 r. nastąpiło rozszerzenie oferty biletu Bus – Tramwaj - Kolej. Oferta została rozszerzona na obszar ok. 50 km od Poznania Głównego. Ponadto umożliwia podróżowanie po Poznaniu pociągami POLREGIO sp. z o.o. i Kolei Wielkopolskich sp. z o.o. na podstawie biletu okresowego Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu (ZTM) ważnego w strefie A. W dniu 1 października 2019 r. nastąpiło rozszerzenie oferty BTK o możliwość zakupu biletu na strefę F połączonego z przejazdami komunikacją miejską obsługiwaną przez MPK Gniezno.

Rys. 2. Zasięg funkcjonowania biletu okresowego BTK – podział na strefy



Źródło: Departament Transportu, UMWW.

Jednym z celów rozszerzenia zasięgu biletu o nowe strefy, z atrakcyjnymi cenami dla pasażerów, jest wzrost liczby pasażerów w publicznym transporcie zbiorowym, a tym samym zmniejszenie liczby samochodów osobowych wykorzystywanych do przemieszczania się przez mieszkańców w Wielkopolsce. Porównując wyniki sprzedażowe oferty BTK za pierwsze półrocze 2019 r. (50 tys. biletów) do analogicznego okresu w 2017 r. (30 tys. biletów), czyli przed wprowadzeniem rozszerzenia stref obowiązywania oferty, stwierdzono ponad 60% wzrost.

Organizator przewozów wojewódzkich planuje również podejmowanie dalszych działań integrujących taryfy przewozowe w porozumieniu z organizatorami przewozów gminnych oraz powiatowych.

2.3 Podsumowanie

Podsumowując nowe rozwiązania organizacyjne w województwie wielkopolskim w latach 2014-2019 należy stwierdzić, że:

- Poznańska Kolej Metropolitalna jest przedsięwzięciem ukazującym możliwości integracji władz samorządowych różnych szczebli w zakresie komunikacji transportem kolejowym;
- Aktualizacja PTWW przypadła w połowie okresu wprowadzania PKM w Poznańskim Węźle Kolejowym; w 2020 r. funkcjonuje siedem linii PKM (do Nowego Tomysła, Grodziska Wlkp.,

Jarocina, Wrześni, Wągrowca, Gniezna i Rogoźna Wielkopolskiego); linię do Kościana planuje się uruchomić w 2021 r., a do Wroniek – w 2022 r.;

- po przeprowadzeniu modernizacji nieczynnej obecnie w ruchu pasażerskim linii Śrem-Czempiń powinno nastąpić włączenie jej do PKM;
- istnieje szansa na wydłużenie zasięgu PKM do Leszna i Wolsztyna w późniejszych okresach;
- równolegle do PKM podjęto działania mające na celu wprowadzenie wspólnego biletu „Bus – Tramwaj - Kolej”, którego zasięg obejmuje wszystkie dziewięć linii PKM oraz linię łączącą Gniezno z Wrześnią i Jarocinem;
- w ciągu dwóch lat od zwiększenia zasięgu obowiązywania BTK odnotowano ponad 60% wzrost liczby sprzedanych biletów wskutek m.in. rozszerzenia stref taryfowych oraz uruchomienia PKM na liniach objętych ofertą „Bus – Tramwaj – Kolej”.

3. Infrastruktura kolejowa i tabor

3.1 Inwestycje na liniach kolejowych w latach 2014-2020

W ramach WRPO 2014-2020 w województwie wielkopolskim wykonano szereg prac inwestycyjnych wymienionych w poniższych tabelach.

Tab. 1. Modernizacje linii kolejowych w ramach WRPO 2014-2020

Nazwa inwestycji	Zakres prac
Modernizacja linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD–Chodzież–Piła Główna	Największa inwestycja kolejowa w Wielkopolsce ze środków WRPO 2014-2020 (o wartości ok. 614 mln zł), w ramach której wykonano m.in.: modernizację 134 kilometrów torów, przebudowę układów stacyjnych, 34 nowe lub zmodernizowane perony na stacjach i przystankach osobowych, 4 nowe przystanki osobowe (Poznań Podolany, Złotniki Grzybowe, Złotkowo oraz Bogdanowo), budowę komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym sterowanych z Lokalnego Centrum Sterowania Ruchem Kolejowym (LCS) w Poznaniu, likwidację zbędnej infrastruktury, modernizację obiektów inżynierskich – 105 sztuk, modernizację przejścia pieszo–rowerowego w Chodzieży w rejonie wiaduktu w ciągu ulicy Mostowej oraz kompleksową przebudowę wiaduktu w ciągu ulicy Kochanowskiego (przy udziale środków Samorządu Miasta Chodzież i Powiatu Chodzieskiego), budowę przejścia pieszo–rowerowego na terenie Gminy Suchy Las (km 6,714), modernizację sieci na całym odcinku m.in. celem dostosowania do prędkości 120 km/h dla pociągów pasażerskich oraz zabudowę ok. 192 km nowych łączy światłowodowych. Modernizacja zakończyła się w grudniu 2019 r. W efekcie przeprowadzonej inwestycji nastąpi skrócenie czasu podróży z Poznania do Piły średnio o 40 min., od grudnia 2020 r. podniesiona zostanie prędkość maksymalna dla ruchu pasażerskiego do 120 km/h.
Rewitalizacja linii nr 356 na odcinku Wągrowiec – Gołańcz - granica województwa	Kolejny etap modernizacji linii nr 356 (stanowiący część większego zadania inwestycyjnego realizowanego ze środków WRPO na lata 2007-2013), powiązany bezpośrednio ze zrealizowanymi inwestycjami na tej linii (Etap I, IA). Przedsięwzięcie obejmować będzie rewitalizację niezelektryfikowanej, jednotorowej linii kolejowej nr 356 na odcinku Wągrowiec – Gołańcz – granica województwa długości ok. 29 km. Opracowana została dokumentacja przedprojektowa - Studium Wykonalności. Podjęta została przez Zarząd PKP PLK S.A. decyzja o wyborze wariantu inwestycyjnego. Z uwagi na koszty, realizacja inwestycji możliwa będzie w kolejnej perspektywie finansowej UE w ramach WRPO 2021-2027. Planowane są prace przygotowawcze tj. opracowanie dokumentacji projektowej (WRPO 2014-2020).
Rewitalizacja linii nr 357 na odcinku Drzymałowo – Wolsztyn	Kolejny etap modernizacji linii kolejowej nr 357 (stanowiący część większego zadania inwestycyjnego realizowanego w ramach środków WRPO 2007-2013), powiązany bezpośrednio z realizowanymi etapami I oraz II. Przedsięwzięcie obejmować będzie rewitalizację niezelektryfikowanej, jednotorowej linii kolejowej nr 357 na odcinku Drzymałowo - Wolsztyn długości ok. 18 km. Opracowana została dokumentacja przedprojektowa - Studium Wykonalności. Podjęta została przez Zarząd PKP PLK S.A. decyzja o wyborze wariantu inwestycyjnego. Zadanie przewidziane do realizacji w ramach WRPO 2014-2020. Realizowane są procedury związane z naborem i dofinansowaniem projektu.

Tab. 2. Inne projekty infrastrukturalne współfinansowane przez Województwo Wielkopolskie w okresie programowania 2014-2020

Nazwa inwestycji	Zakres prac
Rewitalizacja linii kolejowej nr 369 na odcinku Śrem-Czempiń	W roku 2018 opracowana została poszerzona koncepcja wielobranżowa dla realizacji zadania pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 369 na odcinku Śrem – Czempień” oraz „Analiza kosztów i korzyści wraz z analizami ruchowo-przewozowymi”. —Projekt zgłoszony do Programu Uzupelniania lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej – „Kolej Plus do 2028 r”. oraz w ramach Krajowego Planu Odbudowy (KPO).
Rewitalizacja linii kolejowych do Międzychodu	W roku 2018 opracowana została „Prognoza wielkości przewozów pasażerskich i towarowych dla planowanych do rewitalizacji linii kolejowych nr 363 Rokietnica – Międzychód oraz nr 368 Szamotuły – Międzychód”. Procedowane jest Porozumienie 22 jednostek samorządu terytorialnego z tego terenu, w tym samorządów z województwa lubuskiego i Samorządu Województwa Wielkopolskiego oraz PKP PLK, w sprawie podjęcia dalszych działań mających na celu wznowienie ruch pasażerskiego i towarowego na w/w liniach m.in. wykonania analiz technicznych i ekonomicznych. Projekt dotyczący rewitalizacji linii kolejowej nr 368 p do zgłoszony został do Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej Plus do 2028 r. oraz w ramach Krajowego Planu Odbudowy (KPO).
Rewitalizacja linii kolejowej Wągrowiec – Rogoźno- Czarnków	W roku 2018 wykonana została „Analiza popytu na przewozy kolejowe pasażersko-towarowe na połączeniu aglomeracyjnym Czarnków – Rogoźno – Wągrowiec, jako element studium wykonalności”. W dniu 18 września podpisane zostało Porozumienie 11 jednostek samorządu terytorialnego z tego terenu, w tym Samorządu Województwa Wielkopolskiego, podmiotu prywatnego oraz PKP PLK w sprawie kontynuacji działań m.in. wykonania analiz technicznych i ekonomicznych. Projekt zgłoszony został z do Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej Plus do 2028 r. oraz w ramach Krajowego Planu Odbudowy (KPO)
Budowa drugiej przeprawy mostowej w Obornikach i odcinka torów do stacji Oborniki Wlkp. wraz z mijanką w Parkowie	Wykonana została dokumentacja przedprojektowa tj. Studium Wykonalności. Podjęta została przez Zarząd PKP PLK S.A. decyzja o wyborze wariantu inwestycyjnego. Realizacja inwestycji możliwa będzie w kolejnej perspektywie finansowej UE w ramach WRPO 2021-2027. Planowane są prace przygotowawcze – opracowanie dokumentacji projektowej w ramach WRPO 2014-2020.

Finalizacja wyżej wymienionych projektów będzie miała miejsce w najbliższej dekadzie, tj. w latach 2020-2030.

Tab. 3. Wybrane projekty kolejowe (wartość powyżej 100 mln zł) z listy podstawowej Krajowego Programu Kolejowego (KPK) realizowanych w okresie programowania 2014-2020 w Wielkopolsce (z wyłączeniem WRPO 2014-2020).

Nazwa projektu (umowy)	Źródło finansowania i lata realizacji	Zakres inwestycji i poprawa parametrów technicznych
Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa - Poznań - pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz	CEF 14-20 2017-2022	Zakres inwestycji obejmuje m.in.: modernizację 366 km toru, budowę nowoczesnej sieci trakcyjnej o długości 659 km, modernizację 5 stacji (Łowicz Główny, Kutno, Koło, Konin i Podstolice), budowę lub przebudowę 134 obiektów inżynierskich, remont przejazdów kolejowo-drogowych, zabudowę 269 rozjazdów. Ruch kolejowy utrzymywany.
Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie	CEF 14-20 2015-2021	Zakres projektu obejmuje przygotowanie inwestycji na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie (195 km) oraz jej realizację na odcinkach Poznań Główny – Wronki (53 km) i Słonice – Szczecin Dąbie (67 km). W wyniku realizacji inwestycji nastąpi zwiększenie prędkości pociągów pasażerskich do V=160 km/h, a pociągów towarowych do V=80-120 km/h (...).”
Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wronki-Słonice	CEF 14-20 2019-2022	Zakres projektu obejmuje realizację inwestycji na odcinku Wronki – Słonice (74 km) W wyniku realizacji inwestycji nastąpi zwiększenie prędkości pociągów pasażerskich do V=160 km/h, a pociągów towarowych do V=80-120 km/h (...).”
Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek	CEF 14-20 2015-2021	Zakres inwestycji obejmuje m.in.: przebudowę 5 stacji kolejowych; przebudowę nawierzchni i podtorza wraz z odwodnieniem na odcinku linii kolejowej o długości około 71 km, przebudowę 22 peronów wraz z małą

granica województwa dolnośląskiego – Czempień		architekturą; modernizację sieci trakcyjnej, układów zasilania, elektroenergetyki nietrakcyjnej na odcinku około 181 km linii (...). W wyniku realizacji inwestycji nastąpi poprawa parametrów technicznych linii przez zwiększenie prędkości pociągów pasażerskich do V=160 km/h, a pociągów towarowych do V=120 km/h przy zachowaniu maksymalnego nacisku osi na tor 221 kN oraz wyeliminowane zostaną zakłócenia w ruchu pociągów (tj. likwidacja „wąskiego gardła” na odcinku Kościan – Czempień) (...).
Zabudowa ERTMS/ETCS na liniach sieci bazowej TEN-T	CEF 14-20 2018-2023	Projekt obejmuje ważne węzły kolejowe w Polsce o dużym znaczeniu gospodarczo-przemysłowym i społecznym oraz charakteryzujące się wysokim ruchem pasażerskim i towarowym, w tym m.in. Poznań. W Wielkopolsce projekt dotyczy linii E20 Kunowice-Terespol.
Modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław-Poznań, etap III, odcinek Czempień-Poznań-Faza II	POIiŚ 14-20 2014-2018	Kontynuacja prac rozpoczętych w okresie programowania 2007-2013. Projekt zakłada, że ruch będzie prowadzony na tym odcinku z prędkością 160 km/h w ruchu pasażerskim i 120 km/h w ruchu towarowym.
Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 272 na odcinku Kluczbork-Ostrzeszów	POIiŚ 14-20 2014-2017	Inwestycja ma charakter odtworzeniowy i zakłada poprawę przepustowości linii i skrócenie czasu jazdy dla pociągów pasażerskich na odcinku Kluczbork-Ostrzeszów. Celem jest przywrócenie prędkości rozkładowej V=120 km/h dla pociągów pasażerskich i V=80 km/h dla pociągów towarowych. Prace obejmują 83,8 km torów i sieci trakcyjnej, 35 przejazdów, wymianę 62 rozjazdów oraz przebudowę 71 obiektów inżynierskich.
Prace na liniach kolejowych nr 281, 766 na odcinku Oleśnica / Łukanów – Krotoszyn – Jarocin – Września – Gniezno. Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Dolnego Śląska	Budżet państwa 2016-2023	Zakłada się likwidację ograniczeń prędkości, przywrócenie prędkości rozkładowej pociągów pasażerskich do 120 km/h i pociągów towarowych do 80/100 km/h.
Prace na liniach nr 353 Poznań Wschód-Dziarnowo w ramach projektu: Prace na liniach nr 353, 206, 544 Poznań Wschód-Dziarnowo-Inowrocław Rąbinek oraz Zamków-Borysławice	Budżet państwa 2016-2017	Inwestycja ma charakter odtworzeniowy i zakłada podniesienie dopuszczalnej prędkości 140-160 km/h dla pociągów pasażerskich i 100 km/h dla pociągów towarowych.

Źródło: Opracowanie własne z wykorzystaniem materiałów PKP PLK SA (Inwestycje kolejowe w województwie wielkopolskim, 2019).

3.2. Planowane inwestycje infrastrukturalne w latach 2020-2030

Planowane w perspektywie do 2030 r. inwestycje na liniach kolejowych w województwie wielkopolskim zostały podzielone w ramach Aktualizacji PTWW na trzy kategorie i uwzględniają źródła finansowania, obecność w rządowych programach oraz stan zaawansowania prac:

- I. Inwestycje o zaawansowanej dokumentacji (inwestycje z opracowaną dokumentacją lub w trakcie jej opracowania):
 - a. rewitalizacja lub modernizacja nieczynnych (w całości lub częściowo) linii w ruchu pasażerskim:
 - (1) Wągrowiec - gr. województwa (Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny - WRPO); opracowana dokumentacja przedprojektowa - Studium Wykonalności);
 - (2) Śrem - Czempień (RPO, „Kolej Plus”; elementy Studium Wykonalności);
 - b. rewitalizacja lub modernizacja czynnych linii w ruchu pasażerskim:
 - (3) Drzymałowo - Wolsztyn (WRPO); opracowana dokumentacja przedprojektowa - Studium Wykonalności);
 - (4) druga przeprawa mostowa w Obornikach wraz z dobudową drugiego toru na odcinku od posterunku Oborniki Most - Oborniki Wlkp. (WRPO, Krajowy Plan Odbudowy (KPO); Opracowano dokumentację przedprojektową - Studium Wykonalności);
- II. Inne inwestycje o częściowej dokumentacji:

(5) Rokietnica - Międzychód i Szamotuły - Międzychód (WRPO, „Kolej Plus”, KPO; elementy Studium Wykonalności do opracowania, procedowane porozumienie JST/PLK);

(6) Wągrowiec – Rogoźno Wielkopolskie - Czarnków (WRPO, „Kolej Plus”, KPO; elementy Studium Wykonalności do opracowania, procedowane porozumienie JST/PLK).

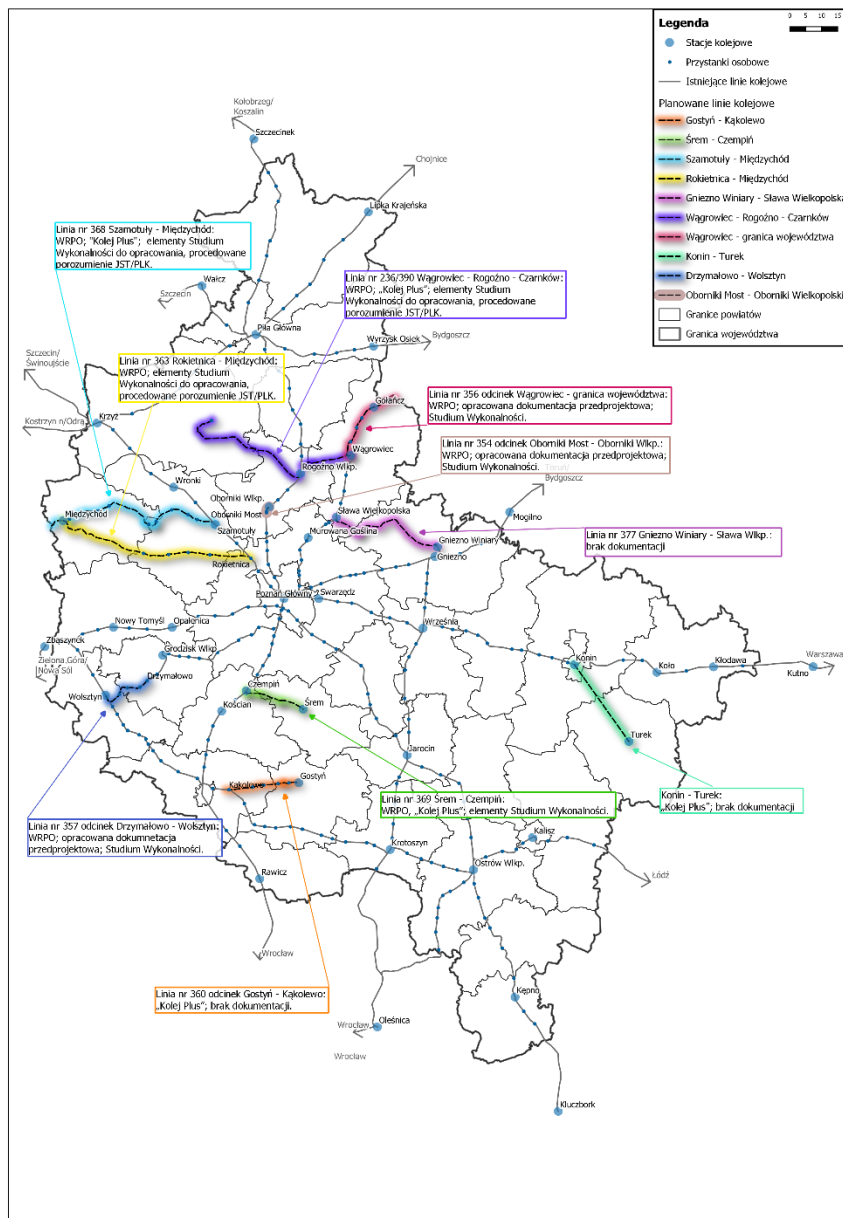
III. Pozostałe potencjalne inwestycje:

(7) Gniezno Winiary - Sława Wlkp. – dostosowanie do ruchu pasażerskiego (brak dokumentacji);

(8) Gostyń - Kąkolewo („Kolej Plus”; brak dokumentacji);

(9) Konin - Turek („Kolej Plus”; brak dokumentacji).

Rys. 3. Planowane inwestycje na liniach kolejowych w województwie wielkopolskim



Źródło: Departament Transportu, UMWW.

3.3. Tabor kolejowy Województwa Wielkopolskiego

Istotnym aspektem funkcjonowania transportu publicznego jest tabor kolejowy. Województwo Wielkopolskie jest właścicielem 68 pojazdów kolejowych, w tym:

- 24 szt. autobusów szynowych o napędzie spalinowym, w tym: 11 szt. serii SA132, 7 szt. serii SA108, 2 szt. serii SA139, 2 szt. SA134 i 2 szt. serii SA105,
- 12 szt. zmodernizowanych elektrycznych zespołów trakcyjnych EN57 o napędzie asynchronicznym, w tym 7 szt. serii EN57AKW oraz 5 szt. serii EN57AL,
- 22 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych typu 22WE serii EN76 „ELF”,
- 10 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych typu 48WE „ELF II”.

Posiadany tabor wykorzystywany jest do obsługi ruchu regionalnego i aglomeracyjnego w województwie wielkopolskim.

Pozostała część pracy eksploatacyjnej wykonywana jest taborem znajdującym się w dyspozycji innych operatorów lub organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

4. Zmiany w zakresie sieci komunikacyjnej

W latach 2020-2030 na terenie województwa wielkopolskiego zaplanowano pasażerskie połączenia kolejowe o charakterze użyteczności publicznej na liniach kolejowych zaprezentowanych w tabeli 4.

Tab. 4. Linie komunikacyjne *

Nr linii komunikacyjnej	Nr linii kolejowej	Linia komunikacyjna
K01	281	Gniezno – Września – Jarocin – Krotoszyn – Zduny
K02	3, 807, 808	Poznań Gł. – Września – Konin – Kłodawa – gr. województwa – Krzewie
K03	14	Leszno – gr. województwa – Wschowa
K04	14, 815, 816	Leszno – Krotoszyn – Ostrów Wlkp.
K05	359, 3	Leszno – Wolsztyn - Zbąszyń – gr. województwa – Zbąszynek
K06	14, 355	Błaszki – gr. województwa – Kalisz – Ostrów Wlkp. – gr. województwa – Międzybórz Sycowski
K07	18	Piła Gł. – Białośliwie - Wyrzysk-Osiek
K08	203	Piła Gł. – Złotów - Lipka Krajeńska
K09	403	Piła Gł. – gr. województwa – Wałcz
K10	3, 353	Poznań Gł. – Gniezno – gr. województwa – Wydartowo
K11	272	Poznań Gł. – Jarocin – Ostrów Wlkp. – Kępno – gr. województwa – Kostów
K12	351	Poznań Gł. – Szamotuły – Wronki – Krzyż – gr. województwa – Drawiny
K13	271	Poznań Gł. – Kościan – Leszno – Rawicz
K14	351, 354, 405	Poznań Gł. – Oborniki Wlkp. – Rogoźno – Piła Gł. – gr. województwa – Turowo Pomorskie
K15	3, 356	Poznań Gł. – Murowana Goślina – Skoki – Wągrowiec – Gołańcz – gr. województwa – Kcynia
K16	271, 357	Poznań Gł. – Grodzisk Wlkp. – Wolsztyn

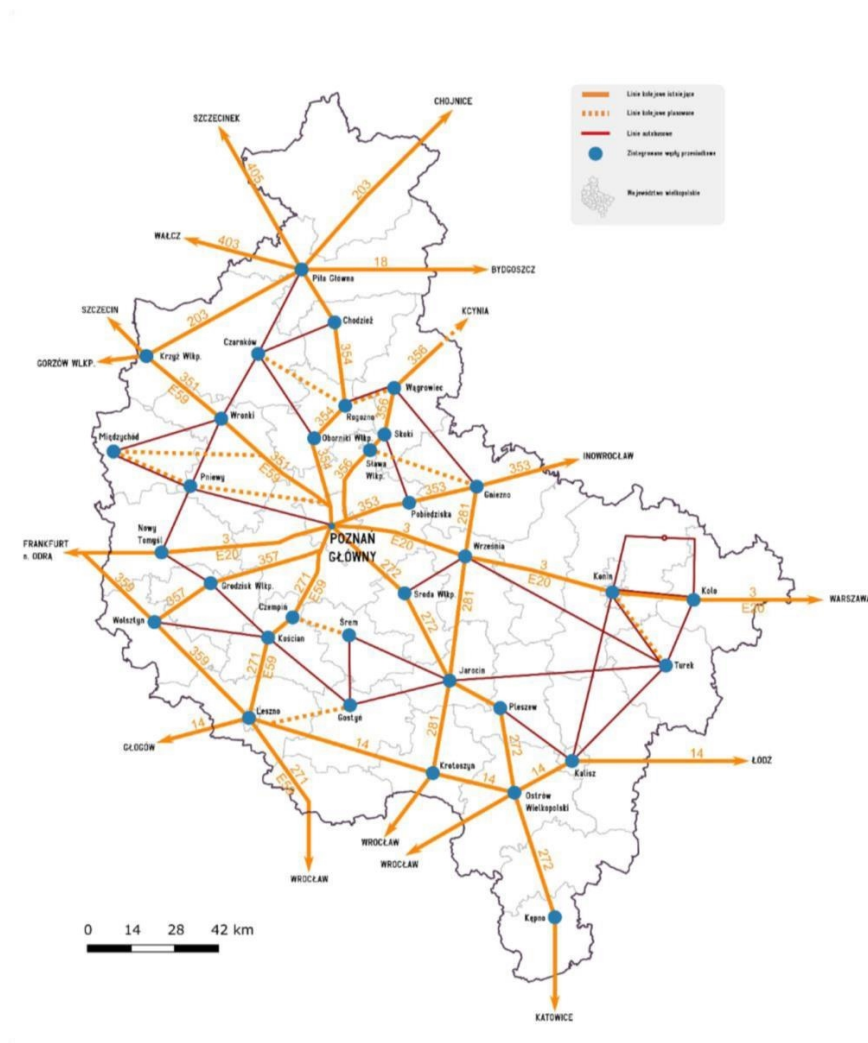
K17	3	Poznań Gł. – Opalenica – Nowy Tomyśl – Zbąszyń – gr. województwa – Zbąszynek
K18	369	Śrem – Czempień
K19	360, 14	Gostyń – Kąkolewo – Leszno
K20	203	Piła Gł. – Trzcianka – Krzyż
K21	235, 390	Wągrowiec – Rogoźno Wlkp. – Bzowo Goraj – Czarnków
K22	363/368	Rokietnica/Szamotuły – Międzychód
K23	-	Turek – Konin
K24	377	Gniezno Winiary – Sława Wielkopolska

*Na liniach komunikacyjnych nr K18, K19 nadal nie są prowadzone przewozy pasażerskiej. Linie komunikacyjne nr K21, K22, K23 i K24 to nowe linie planowane do uruchomienia w perspektywie do 2030 r.

Na liniach kolejowych planowanych do uruchomienia do 2030 r., wymienionych w punkcie 3.2, dopuszcza się możliwość wprowadzenia autobusowej komunikacji zastępczej.

Przebieg opisanych wyżej kolejowych linii komunikacyjnych (wraz z przebiegiem autobusowych linii komunikacyjnych oraz położeniem zintegrowanych węzłów przesiadkowych, których stan nie uległ zmianie od czasu uchwalenia PTWW) został przedstawiony na rysunku 4.

Rys. 4. Sieć komunikacyjna w województwie wielkopolskim dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej

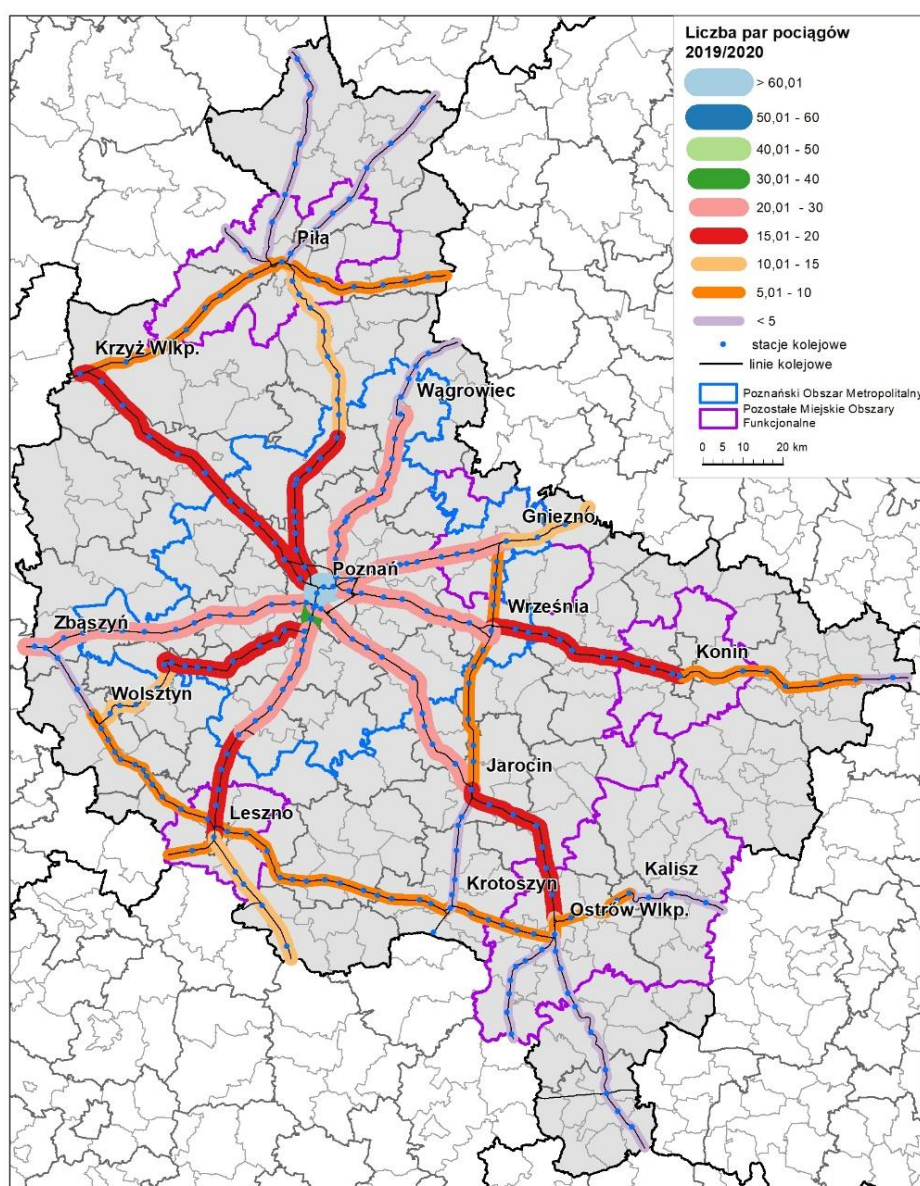


Źródło: Departament Transportu UMWW.

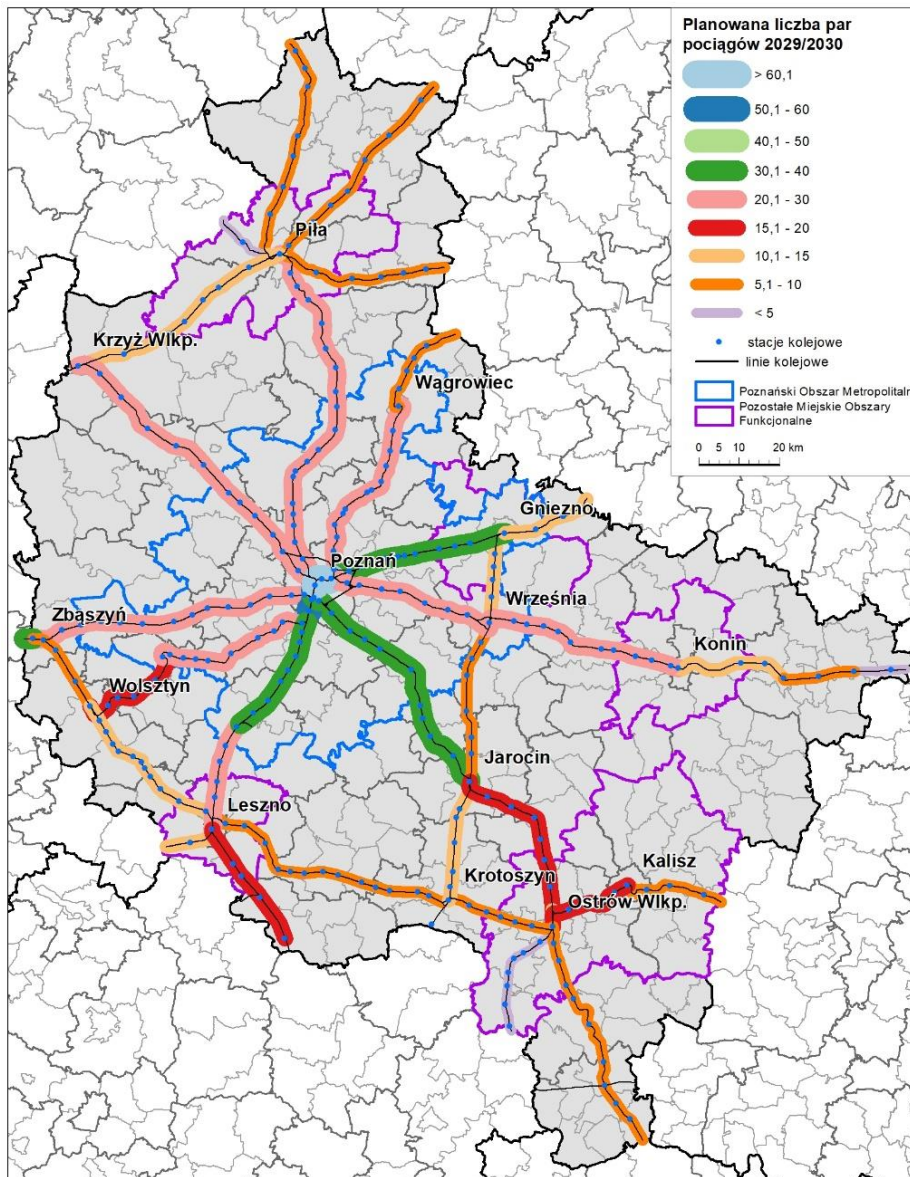
Dopuszczalne jest organizowanie przez województwo wielkopolskie przewozów w niepełnym zakresie przebiegu opisanych wyżej linii komunikacyjnych lub poprzez łączenie linii komunikacyjnych. Zakłada się również zawieranie przez województwo wielkopolskie porozumień i dokonywanie uzgodnień z innymi organizatorami, których rezultatem będzie rozwijanie przewozów pomiędzy granicami województw. Na skutek powyższego oznaczenie stacji początkowych i końcowych, na których będą realizowane przewozy, może docelowo różnić się od przedstawionych w tabeli 4.

Przewidywany przez organizatora publicznego transportu zbiorowego wzrost pracy przewozowej do 2030 r., liczony liczbą par pociągów na poszczególnych liniach kolejowych, prezentują poniższe ryciny. Jej faktyczny, docelowy rozmiar będzie uzależniony od szeregu zmiennych, które związane są głównie z nową perspektywą unijną na lata 2021-2027, rządowymi programami rozwoju infrastruktury kolejowej, dalszą współpracą jednostek samorządów terytorialnych województwa wielkopolskiego, jak również popytem na usługi publicznego transportu zbiorowego.

Rys. 5 i 6. Prognoza pracy przewozowej w latach 2020-2030



Źródło: Departament Transportu UMWW.



Źródło: Departament Transportu UMWW.

Możliwe jest również organizowanie przez Województwo Wielkopolskie przewozów na liniach komunikacyjnych zapewniających połączenia komunikacyjne między sąsiednimi województwami, które mają szczególne znaczenie dla dostępności sieci komunikacyjnej i spójności połączeń komunikacyjnych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, określonych w planie transportowym przez ministra właściwego do spraw transportu zgodnie z art. 9 ust. 1a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Szczegółowy przebieg tych linii komunikacyjnych zostanie ustalony w odpowiednim akcie wykonawczym wydanym przez ministra właściwego do spraw transportu na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Uwzględniając perspektywy rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie wielkopolskim zaleca się dążenie do zwiększenia liczby par połączeń w przedziałach czasowych w ciągu doby w porównaniu do danych zawartych w tabeli nr 33 w Części I PTWW. Dostosowywanie częstotliwości przewozów będzie dokonywane przy uwzględnieniu m.in. warunków techniczno-ruchowych infrastruktury kolejowej, wyników badań popytowych, porozumień i uzgodnień dokonanych z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego, dostępności taboru oraz możliwości finansowych województwa wielkopolskiego.

5. Finansowanie usług przewozowych w perspektywie do 2030 roku

Zarówno w zakresie źródeł, jak i form finansowania PTZ nie zaszły zasadnicze zmiany w porównaniu do stanu z momentu uchwalania PTWW, nie są też one przewidywane w perspektywie do 2030 roku. Aktualnie w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Wielkopolskiego założono dotację tytułem rekompensaty poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wysokości 210 mln zł rocznie (wspomniana dotacja jest zwiększana o pomoc udzielaną Województwu Wielkopolskiemu przez JST zaangażowane w projekt PKM – szczegółowy opis w pkt. 2.1). Oceniając wysokość łącznych dotacji w ujęciu dynamicznym, poziom ich uległ wzrostowi w ciągu ostatnich pięciu lat z uwagi na wzrost kosztów świadczenia usług. Sektor przewozów kolejowych generuje i generować będzie silną presję na wydatki bieżące i majątkowe województwa również w kolejnych latach. Uwzględnić przy tym należy trendy inflacyjne, co nie jest bez znaczenia przy planowaniu w perspektywie kilku-kilkunastoletniej. W konsekwencji, w ramach Wieloletniej Prognozy Finansowej Województwa Wielkopolskiego w okresie do 2030 roku należy zabezpieczyć środki na finansowanie PTZ w wysokości nie mniejszej, niż dotychczas.

6. Nowe trendy/wydarzenia/szanse/zagrożenia

Na kształtowanie się PTZ do 2030 r. będą miały wpływ nowe okoliczności, trendy, zjawiska. Część z nich zaistniała już w okresie 2015-2020, a część jest zupełnie nowa, lecz ich konsekwencje będą widoczne w najbliższej dekadzie. Są to m.in.:

1. Pandemia COVID-19 skutkująca w pierwszej połowie 2020 r.:
 - a. ogólnym zmniejszeniem mobilności społeczeństwa i zwiększeniem roli pracy zdalnej;
 - b. spadkiem konkurencyjności transportu publicznego (unikanie zatłoczonych miejsc ze względów bezpieczeństwa oraz obostrzenia dotyczące liczby pasażerów w pojazdach);
 - c. zmniejszeniem (prawdopodobnie krótkookresowym) dochodów z biletów;
 - d. zmniejszeniem (również zapewne krótkookresowym) dynamiki PKB;
 - e. zmniejszeniem w konsekwencji (c) i (d) dochodów województwa, czego następstwem będzie możliwe opóźnienie w realizacji inwestycji infrastrukturalnych w transporcie publicznym.
2. Potencjalne zagrożenie ograniczenia funduszy strukturalnych w perspektywie budżetowej 2021-2027 ze względu na otoczenie międzynarodowe oraz przekroczenie przez Wielkopolską poziomu 75% średniego PKB *per capita* w UE-28, dla którego regiony zaliczane są do grupy regionów przejściowych w zakresie kwalifikowalności do funduszy europejskich. Dodatkowo:
 - a. Brexit – zmniejszony budżet UE w związku z opuszczeniem Unii Europejskiej przez Wielką Brytanię;
 - b. COVID-19 – duże środki przeznaczane na walkę z pandemią, zamiast na np. transport publiczny;
 - c. ograniczenia związane z powiązaniem unijnego finansowania z dodatkowymi kryteriami.
3. Napływ dużej liczby migrantów (w tym pracowników z Ukrainy) do regionu, który nastąpił w latach 2015-2020 będzie skutkować pozytywnie na zwiększenie mobilności w transporcie publicznym.
4. Starzenie się społeczności i rosnąca liczba osób w wieku poprodukcyjnym, a z drugiej strony zmiany mentalnościowe i celowa rezygnacja z transportu indywidualnego wśród młodych ludzi.
5. Niekorzystna prognoza demograficzna i szybki spadek liczby ludności w regionie do 2030 r. oraz zwiększająca się polaryzacja regionu. Większa koncentracja ludności w aglomeracji poznańskiej i suburbanizacja jako szansa na zwiększone zapotrzebowanie na kolejowy transport publiczny przy

zaznaczających się coraz wyraźniej peryferiach wewnątrz województwa (północno-zachodnie i wschodnie krańce regionu).

6. Wzrost liczby galerii handlowych, sklepów wielkopowierzchniowych i dyskontów w małych miastach i wsiach, a także rozwój handlu e-commerce skutkujący zmniejszeniem się potrzeb mobilności dla dojazdów na zakupy do dużych miast.
7. Wzrost znaczenia e-administracji i spadek mobilności dla załatwiania spraw urzędowych jako motywacji podróży.

Podsumowując, biorąc pod uwagę znaczną liczbę zagrożeń związanych z ograniczeniami budżetowymi i możliwym spadkiem ogólnej mobilności oraz potoków ruchu w transporcie publicznym w sytuacji po wybuchu pandemii COVID-19 należy oczekiwać w krótkiej i trudnej do prognozowania perspektywie (zapewne 2-3 letniej) spadku liczby pasażerów (dostępne na początku lipca 2020 r. statystyki za maj 2020 wskazują na ok. jedną trzecią pasażerów w relacji do analogicznego miesiąca 2019 r.). W przypadku ustania pandemii i powrotu gospodarki do ścieżki zrównoważonego wzrostu można oczekiwać również powrotu pasażerów, co może nastąpić nawet w okresie do jednego roku po ustaniu pandemii. Jednak pewne zachowania, jak wzrost zainteresowania pracowników i pracodawców pracą zdalną i wzrost znaczenia telekonferencji i spotkań on-line zapewne będą wpływać negatywnie na mobilność w długiej perspektywie czasowej.

7. Akty prawne i dokumenty wydane po 2015 r.

W porównaniu do sytuacji z daty uchwalenia PTWW, doszło do zmian stanu prawnego wpływającego na PTZ, wśród których jako najważniejsze należy wymienić:

- nowelizacji ustawy 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tj. Dz.U. z 2019 r., poz. 2475 ze zm.);
- nowelizacji ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz.U. z 2020 r. poz. 1043);
- nowelizacji 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. z 2020 r. poz. 283 ze zm.);
- nowelizacji ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (tj. Dz.U. z 2017 r. poz. 510 ze zm.);
- wejście w życie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U. z 2019 r. poz. 1123 ze zm.);
- ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tj. Dz.U. z 2020 r. poz. 908 ze zm.);
- zmianę rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (tj. Dz.U. z 2018 r. poz. 874);
- zmianę rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3 grudnia 2007 roku) wprowadzoną rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającym rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (Dz.U. L 354 23 grudnia 2016 roku).
- zmianę Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z dnia 14 grudnia 2012 r.) wprowadzoną dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370

z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz.U. L 352 z 23 grudnia 2016 roku).

Niezależnie od powyższego należy odnotować, iż od kilku lat trwa proces legislacyjny dotyczący gruntownej nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Do chwili obecnej opublikowanych zostało kilkanaście, istotnie różniących się od siebie, projektów noweli tej ustawy. Zmiany prawdopodobnie będą dotyczyły przede wszystkim organizacji PTZ w zakresie transportu drogowego.

W okresie 2014-2020 powstało kilka istotnych dokumentów o znaczeniu strategicznym, zarówno na poziomie krajowym jak i regionalnym, które uwzględniono w Aktualizacji PTWW, są to m.in.:

- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. przyjęta uchwałą Nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. (M.P. 2019 poz. 1054);
- Krajowy Program Kolejowy zmodyfikowany uchwałą Nr 110/2019 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r.;
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 przyjęta uchwałą nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. (M.P. 2019 poz. 1060);
- aktualizacja Planu transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku przyjęta uchwałą Nr 4892/2018 Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 8 lutego 2018 r.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego przyjęty uchwałą nr V/70/19 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 25 marca 2019 r. (Dz.Urz.Woj. z 2019 r. poz. 4021);
- Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2030 r. przyjęta uchwałą nr XVI/287/20 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 27 stycznia 2020 r.;
- Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej i przestrzennej województwa wielkopolskiego (2019).

8. Wnioski końcowe i rekomendacje w ramach Aktualizacji PTWW

Poznańska Kolej Metropolitalna jest zasadnym przedsięwzięciem ukazującym możliwości integracji władz samorządowych różnych szczebli w zakresie komunikacji transportem szynowym na poziomie metropolitalnym. Należy jednak zaznaczyć, że Aktualizacja PTWW przypadła w połowie okresu wprowadzania PKM w Poznańskim Węźle Kolejowym. Równolegle do PKM podjęto działania mające na celu wprowadzenie wspólnego biletu „Bus-Tramwaj-Kolej”, którego zasięg pod koniec 2019 r. obejmuje wszystkie dziewięć linii PKM oraz linię łączącą Gniezno z Wrześnią i Jarocinem. W ciągu dwóch lat od wprowadzenia BTK odnotowano znaczny wzrost liczby sprzedanych biletów wskutek m.in. rozszerzenia stref taryfowych oraz uruchomienia PKM na liniach objętych ofertą „Bus – Tramwaj – Kolej”. Rekomenduje się stały monitoring zmian w zakresie pracy przewozowej na poszczególnych liniach kolejowych w celu wykazania czy wzrost liczby pasażerów był jednorazowy, czy też jest to stałą tendencją, a jeżeli tak to na których liniach. Stały monitoring jest szczególnie istotny od 2022 r., od momentu gdy wszystkie dziewięć linii będzie wchodziło do PKM.

Od 2010 r. nastąpiło odwrócenie negatywnego trendu zmniejszania się liczby pasażerów w kolejach regionalnych i aglomeracyjnych w regionie, co przede wszystkim wiązało się z utworzeniem spółki Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. W ostatnim okresie nastąpiło rozszerzenie oferty biletu BTK na obszar ok. 50 km od Poznania Głównego, przejmowanie przez Koleje Wielkopolskie kolejnych linii kolejowych, rozpoczęcie funkcjonowania Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, a także sukcesywne otwieranie kolejnych Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych.

W ciągu ostatnich lat popyt oraz podaż na przewozy pasażerskie w transporcie drogowym w województwie wielkopolskim spadają. Podobną tendencję obserwuje się w skali całego kraju. Spadek popytu na usługi drogowego transportu pasażerskiego spowodowany jest przede wszystkim: zmniejszającą się liczbą uczniów (bilety ulgowe) i pracowników (bilety normalne) korzystających z transportu autobusowego, stale zwiększającą się liczbą samochodów prywatnych oraz korzystaniem przez podróżnych w większym stopniu z przejazdów kolejowych ze względu na krótszy czas podróży i niższe koszty biletów. Proces spadku liczby zezwoleń na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa jest stały w ostatnich latach i nie należy spodziewać się odwrócenia tego trendu. W coraz większym stopniu w regionie kolej będzie przejmować transport publiczny, co może wiązać się z potrzebą przeorientowania roli transportu autobusowego w województwie i zmiany systemu zarządzania publicznym transportem drogowym. Sieć połączeń autobusowych powinna m.in. umożliwić dojazd do najbliższych stacji i przystanków kolejowych, w tym do miast na sieci TEN-T, a poza siecią TEN-T do nowych zintegrowanych węzłów przesiadkowych, tj. do miast powiatowych oraz innych miejscowości o liczbie ludności powyżej 10 tys. mieszkańców¹.

Najważniejsze zmiany dla całego regionu w kontekście liczby pasażerów przyniosą ukończone modernizacje ostatnich linii wychodzących z Poznania. Rekomenduje się wówczas kompleksową analizę zmian liczby pasażerów na poszczególnych liniach w ujęciu dynamicznym, tak by dodatkowo uwzględnić np. zmiany wykorzystywanego taboru lub zmiany w rozkładach jazdy. Na łączny popyt na transport kolejowy będą miały wpływ również inne uwarunkowania, takie jak ogólny spadek liczby linii autobusowych, który szczególnie w połączeniu z rosnącą rolą kolei w regionie będzie skutkował dalszym odchodzeniem mieszkańców od transportu autobusowego na rzecz transportu kolejowego lub na obszarach oddalonych od linii kolejowych – w kierunku transportu autobusowego.

W długim okresie, tj. po ustaniu zagrożenia pandemią COVID-19 należy spodziewać się rosnących potoków ruchu w Poznańskim Obszarze Metropolitalnym, w szczególności w powiecie poznańskim, i odpowiadać na nie rosnącą ofertą przewozową, nowymi inwestycjami infrastrukturalnymi (np. linia Śrem-Czempiń). Wzrost mobilności w Poznańskim Obszarze Metropolitalnym, szczególnie w gminach położonych wzdłuż PKM może wiązać się w przyszłości z problemem braku przepustowości poszczególnych linii. Po ukończeniu prac nad „Wstępnym Studium Wykonalności Poznańskiego Węzła Kolejowego” PKP PLK warto przeanalizować jego wyniki pod kątem ewentualnych nowych inwestycji w województwie, szczególnie na odcinkach jednotorowych. Innym problemem jest potencjał do wzrostu dla gmin położonych wzdłuż linii kolejowych, ale pozostających poza Poznańską Koleją Metropolitalną i z tego względu charakteryzujących się niższą niż dla PKM częstotliwością kursowania pociągów, a przy tym łączących najważniejsze ośrodki regionalne z Poznaniem. W rozkładzie jazdy 2019/2020 widoczne są duże możliwości wzrostu liczby pociągów na wybranych liniach łączących poszczególne Miejskie Obszary Funkcjonalne ze stolicą województwa. Rekomenduje się, po ukończeniu większości inwestycji w 2020 r., przeprowadzenie prognozy zmian popytu na poszczególnych liniach uwzględniających zmiany czasu podróży oraz częstotliwości kursowania pociągów.

Nowe możliwości w zakresie pozyskiwania środków finansowych na zakup taboru są w trakcie opracowywania. Wraz z rosnącym zapotrzebowaniem na przewozy w województwie planuje się zakupy nowego taboru, również o większej pojemności niż jednostki taborowe, którymi obecnie dysponuje organizator; pojazdy te zostałyby wykorzystane na najbardziej obciążonych liniach komunikacyjnych.

W porównaniu do innych regionów kraju w Wielkopolsce liczba ludności systematycznie rośnie. Coraz większym problemem jest natomiast starzenie się społeczności i systematyczny spadek liczby ludności

¹ Prace pilotażowe w zakresie integracji transportu kolejowego i autobusowego poprzez wykorzystanie rozwiązań informatycznych były realizowane w Departamencie Transportu w ramach projektu INTERREG Central Europe „SUBNODES – połączenie terenów peryferyjnych w regionach z siecią bazową TEN-T za pośrednictwem drugorzędnych węzłów transportowych” i są kontynuowane w ramach projektu INTERREG Central Europe „RegiaMobil - polepszenie usług przewozowych na terenach peryferyjnych”.

w wieku produkcyjnym. Liczba mieszkańców spadła znacząco w trzech największych miastach regionu, tj. w Poznaniu, Koninie i Kaliszu. W przypadku Poznania spadek ten wynikał głównie z bardzo silnych procesów suburbanizacyjnych, głównie na obszar powiatu poznańskiego, gdzie dodatkowo pozytywnie na wzrost liczby ludności wpływał wysoki przyrost naturalny. Jednocześnie ujemny przyrost naturalny i ujemne saldo migracji dotyczą w szczególności Konina i Kalisza, a ujemne saldo migracji dotyczy całej Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej oraz MOF Konin i MOF Piła. Na obszarze poza MOF-ami dodatni przyrost naturalny na większości obszaru redukuje ujemne saldo migracji i liczba ludności. Coraz wyraźniej zaznaczają się w regionie peryferie wewnętrzne na północno-zachodnich i wschodnich krańcach województwa. Są to obszary o szczególnie niskim przyroście naturalnym i wysokim wskaźniku obciążenia demograficznego.

Niniejszy dokument stanowi podsumowanie prac związanych z aktualizacją PTWW w obszarach wskazanych we wstępie. Celem zmian wprowadzonych do PTWW jest kontynuacja zrównoważonego podejścia do organizacji publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa wielkopolskiego poprzez zapewnienie jak największej liczbie mieszkańców Wielkopolski dostępu do publicznych usług transportowych kształtując odpowiednio ofertę przewozową.

Ze względu na brak stabilnej legislacji oraz zapewnienia źródeł finansowania nieaktualne stały się założenia PTWW dotyczące organizacji publicznego transportu zbiorowego w obszarze przewozów autobusowych. Podkreślić należy, że poza nielicznymi wyjątkami (np. województwo łódzkie) niemal żadne województwo nie podjęło się zlecenia przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym. Ustalenie adekwatnych – być może zmodyfikowanych w porównaniu do PTWW – założeń w zakresie organizacji przewozów autobusowych będzie możliwe po wprowadzeniu zapowiadanej od kilku lat gruntownej nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Na obecnym etapie nie wydaje się więc celowa realizacja założeń organizacyjnych opisanych w pkt. 11.2.1 Części I PTWW i tabelę przedstawioną we wskazanym punkcie („mapę drogową”) uznaje się za nieaktualną.

Wykaz linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym zawarty w tabeli nr 4 w niniejszej Aktualizacji PTWW stanowi uzupełnienie tabel przedstawionych w pkt. 11.2.2 Części I PTWW, odzwierciedlając założenia organizacyjne w zakresie transportu kolejowego aktualne na rok 2020.

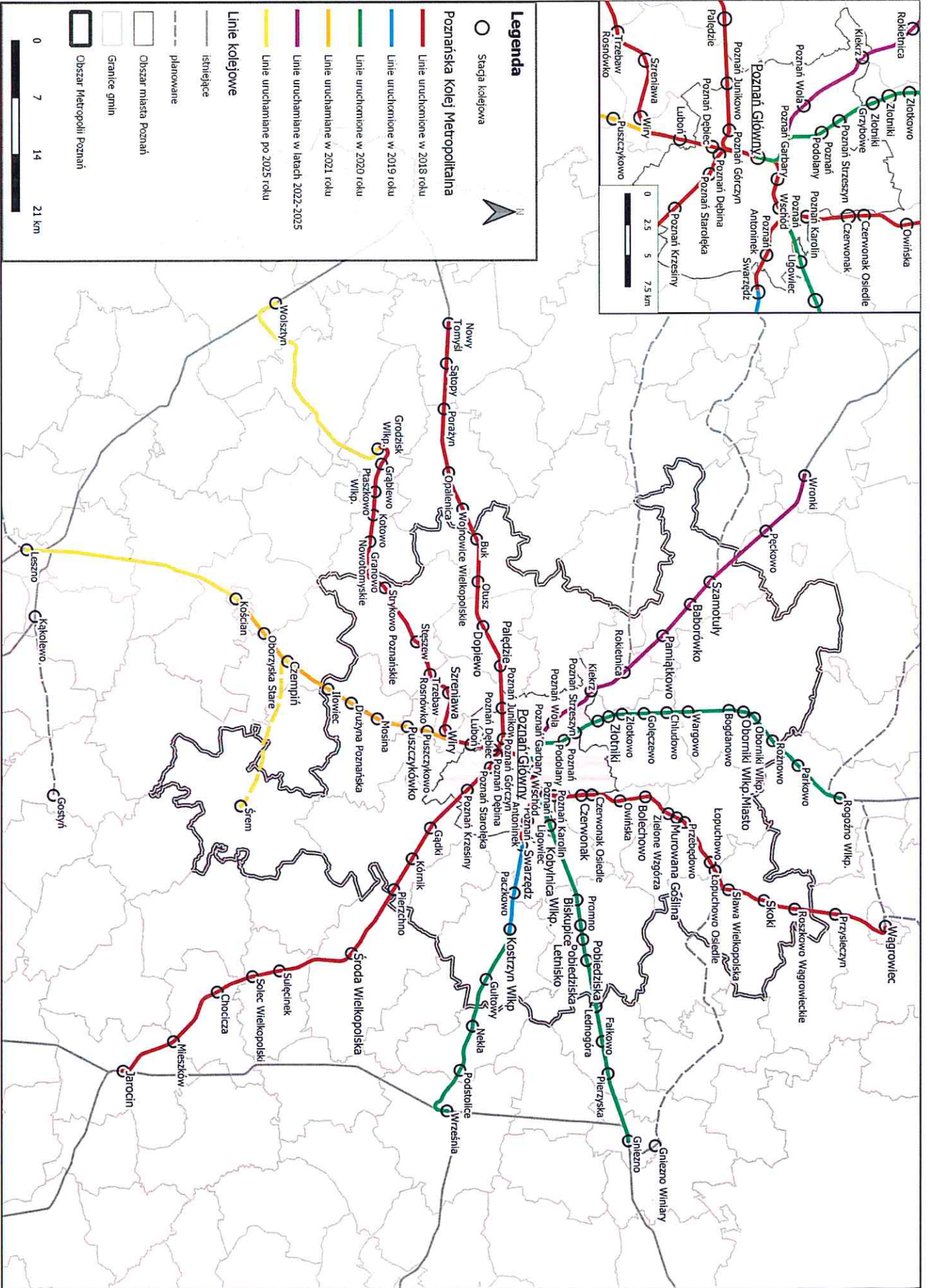
Obowiązujące zamierzenia organizacyjne województwa wielkopolskiego w zakresie sieci komunikacyjnej odzwierciedla rysunek nr 4, przedstawiony również w Załączniku graficznym do Aktualizacji PTWW.

Pozostałe rekomendacje i wnioski przedstawione w formie tekstowej w pkt. 11.2.2 – 11.2.6 Części I PTWW są podtrzymywane.

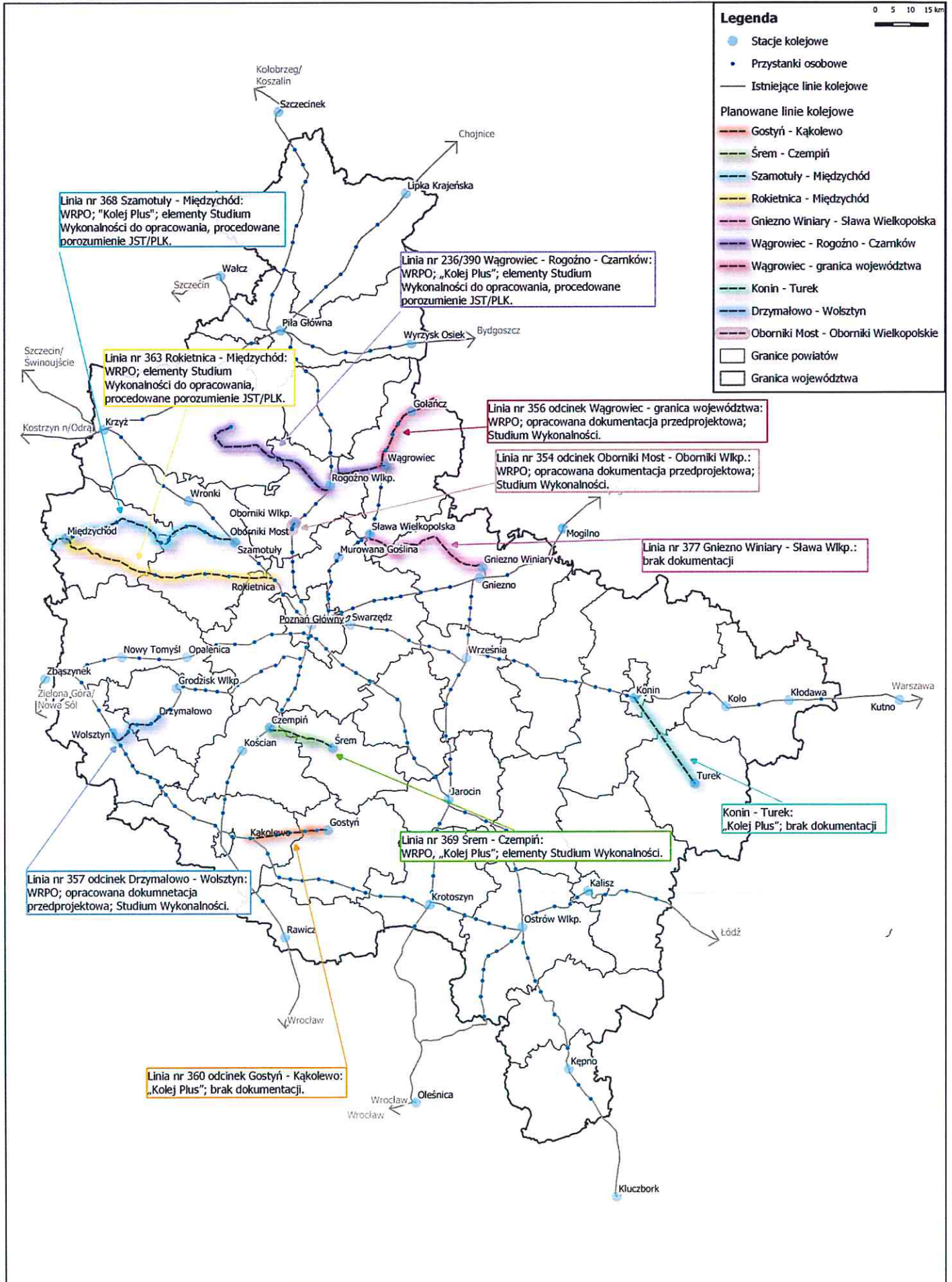
9. Załącznik graficzny

- Poznańska Kolej Metropolitalna
- Strefy BUS – Tramwaj – Kolej
- Planowane inwestycje na liniach kolejowych w województwie wielkopolskim
- Sieć komunikacyjna w województwie wielkopolskim dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej
- Liczba par pociągów 2019/2020
- Planowana liczba par pociągów 2029/2030

Poznańska Kolej Metropolitalna

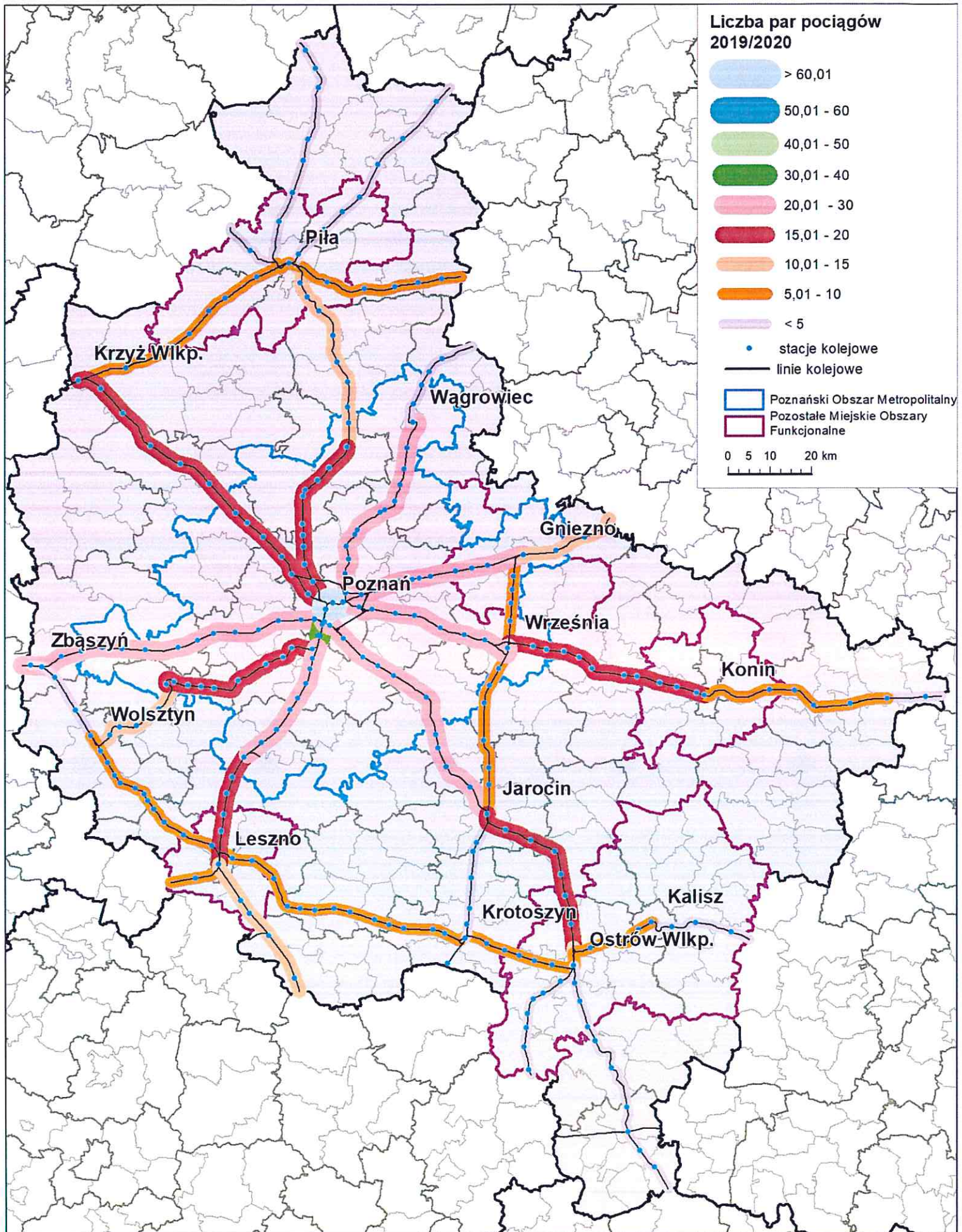


Planowane inwestycje na liniach kolejowych w województwie wielkopolskim



Sieć komunikacyjna w województwie wielkopolskim dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej



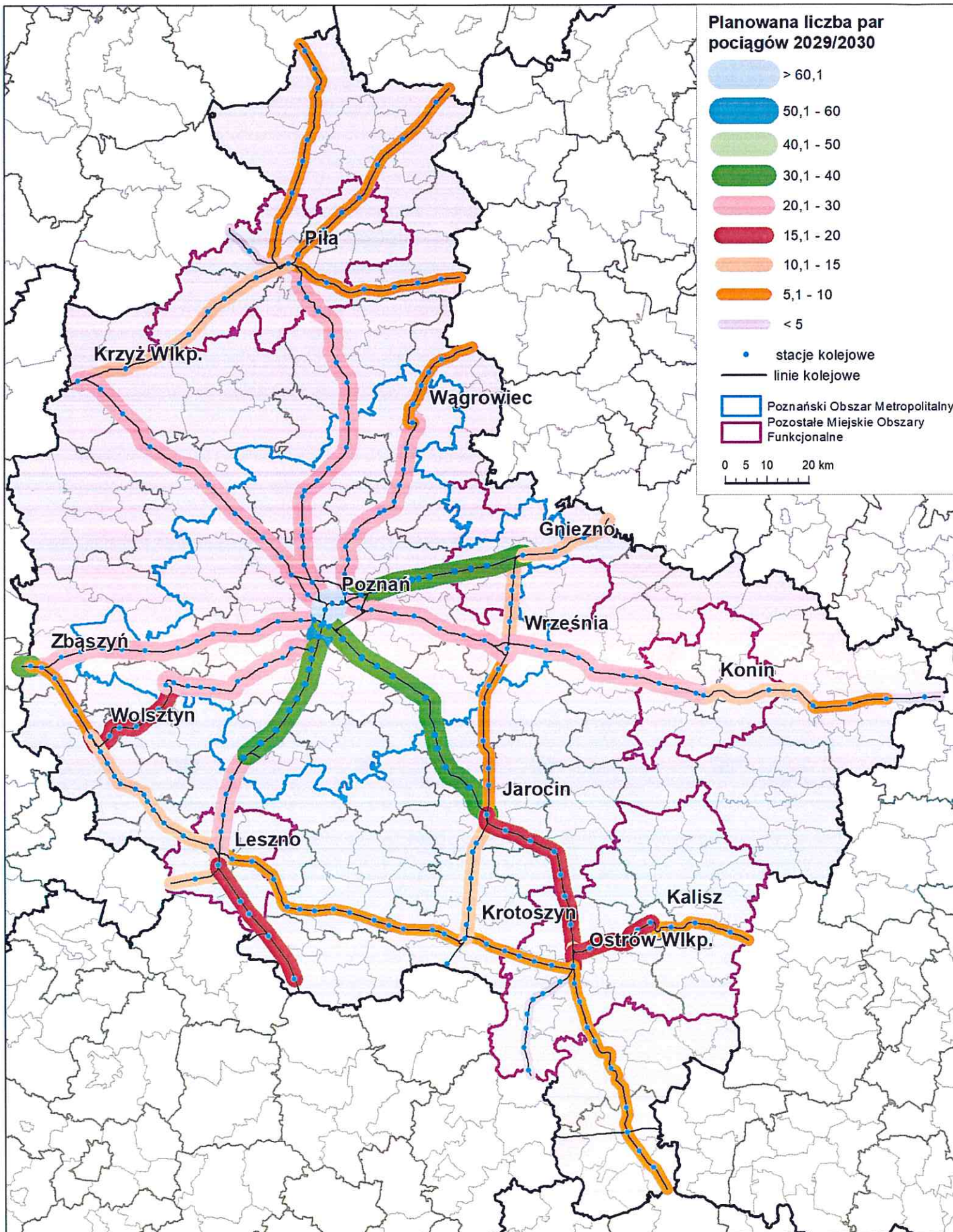
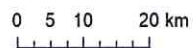


Planowana liczba par pociągów 2029/2030



• stacje kolejowe
— linie kolejowe

□ Poznański Obszar Metropolitalny
□ Pozostałe Miejskie Obszary Funkcyjne



Uzasadnienie do uchwały Nr XXIV/451/20

Sejmiku Województwa Wielkopolskiego

z dnia 30 listopada 2020 r.

Uchwałą nr XI/307/15 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 26 października 2015 r. przyjęty został „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego” (w skrócie: PTWW). Zgodnie z treścią art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. z 2019 r., poz. 2475 z późn. zm.) plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany aktualizacji.

Kierując się wyartykułowaną przez krajowego ustawodawcę potrzebą okresowej aktualizacji planu transportowego, zidentyfikowane zostały obszary objęte PTWW wymagające jego nowelizacji. Aktualizacja PTWW w całości nie modyfikuje ani nie uchyla dotychczasowych postanowień PTWW, ale stanowi jego komplementarne uzupełnienie jako jego Część III. W relacji do pierwotnego brzmienia PTWW dokonano aktualizacji w obszarach, które uległy w ostatnich pięciu latach największym zmianom, a także w zakresie wydłużenia horyzontu czasowego objętego planem. W szczególności przedmiotowy dokument wprowadza:

1. Zmianę końca zakresu czasowego obowiązywania PTWW z 2025 r. na 2030 r.
2. Zmiany w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego dotyczące funkcjonowania i stopniowego rozszerzania działania Poznańskiej Kolei Metropolitalnej oraz wprowadzenia i również stopniowego rozszerzania zakresu funkcjonowania biletu okresowego Bus-Tramwaj-Kolej.
3. Zmiany infrastrukturalne związane z perspektywą do 2030 r., w szczególności plany inwestycyjne i organizacyjne na szczeblu regionalnym.
4. Zmiany w zakresie sieci komunikacyjnej, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym.
5. Finansowanie usług przewozowych w perspektywie do 2030 roku.
6. Analizę nowych trendów/wydarzeń/szans/zagrożeń.
7. Dodatkowe, wydane po 2015 r., akty prawne i dokumenty wpływające na publiczny transport zbiorowy w województwie wielkopolskim.
8. Zaktualizowane wnioski końcowe i rekomendacje.

Projekt aktualizacji PTWW został poddany konsultacjom społecznym, został pozytywnie zaopiniowany przez właściwe organy, a także uzgodniony z marszałkami sąsiednich województw.

Przewidywany moment wejścia w życie uchwały jest uzasadniony. Adresatem aktualizacji PTWW jest przede wszystkim organizator (Województwo Wielkopolskie) oraz sąsiedni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego i inne organy publiczne, z którymi tekst aktualizacji został już skonsultowany. Skrócenie okresu wejścia w życie uchwały jest również niezbędne do zawarcia przez Województwo Wielkopolskie nowych dziesięcioletnich umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym przed dniem 12 grudnia 2020 roku. Po tym terminie zawarcie nowych umów w procedowanym i uprzednio już notyfikowanym trybie bezpośredniego powierzenia byłoby niemożliwe, co mogłoby zakłócić funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w Województwie.

Biorąc powyższe pod uwagę przyjęcie uchwały uważa się za zasadne.