

Reaktywacje i modernizacje linii kolejowych - porównanie doświadczeń Poznania i Fryburga

dr Michał Beim

Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu

michal.beim@up.poznan.pl

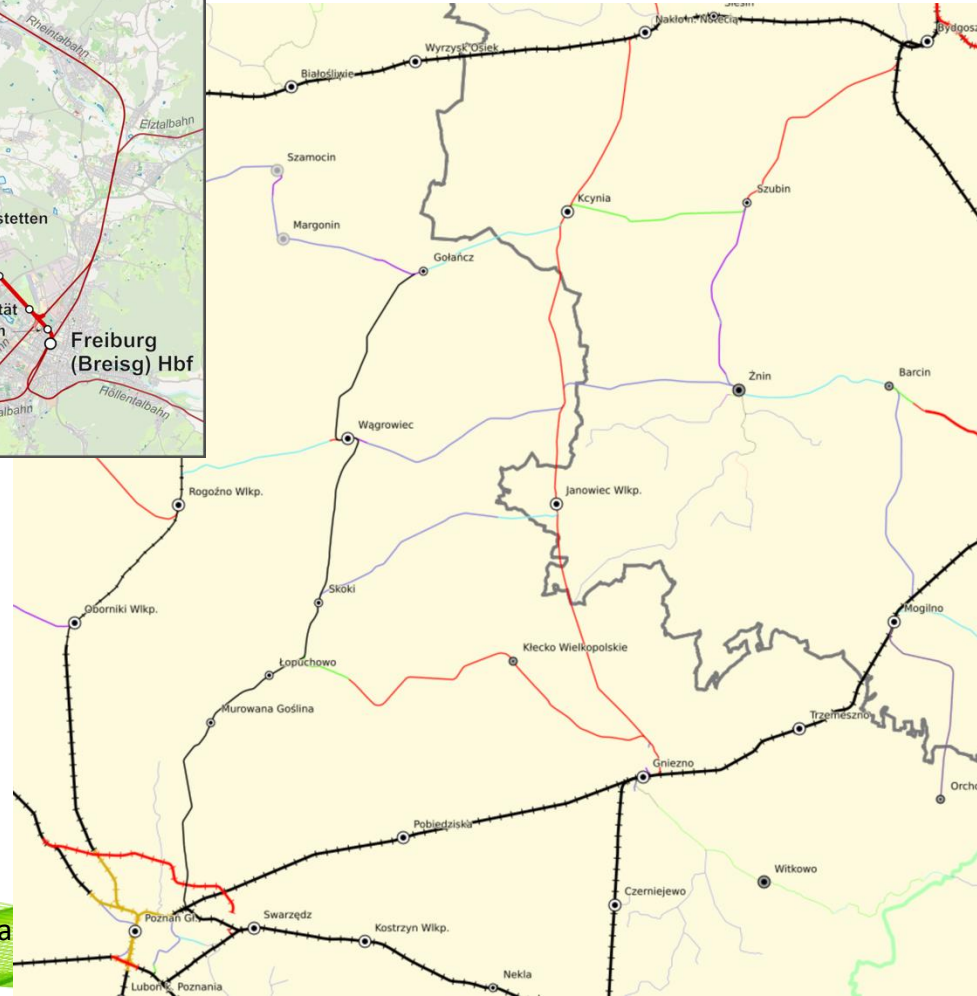
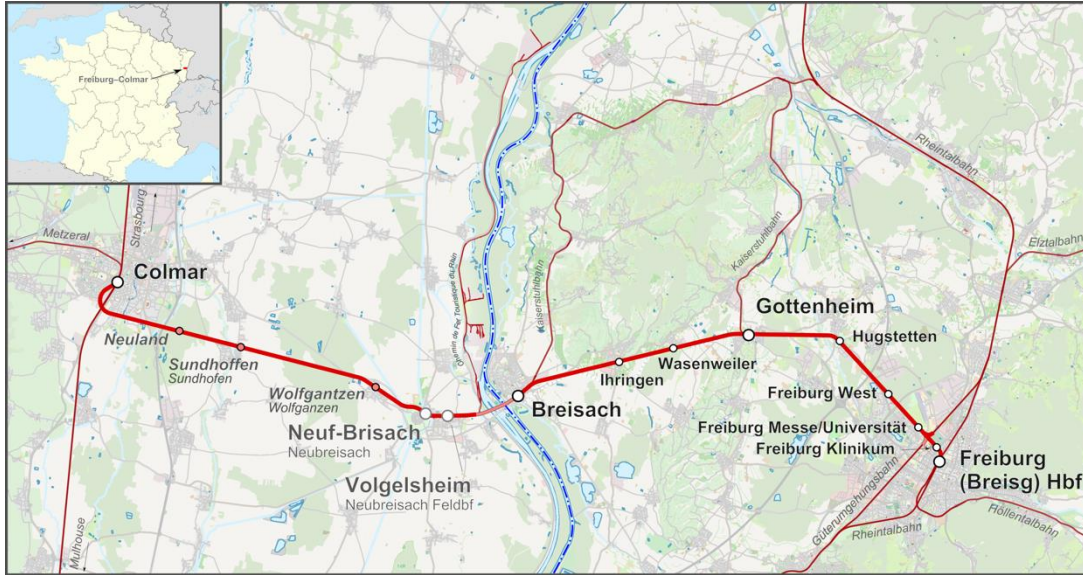
Wprowadzenie

- Koleje aglomeracyjne w Europie przeżywają wzrost zainteresowania, który wynika:
 - rosnącej kongestii motoryzacyjnej na wjazdach do miast
 - zmian w strukturze osadniczej
 - zmian w stylu pracy i stylu życia
 - rosnącej świadomości środowiskowej społeczeństw
- Koleje aglomeracyjne są równocześnie ważnym elementem kształtowania polityki przestrzennej regionów.

Wprowadzenie

	Poznań – Wągrowiec	Fryburg - Breisach
Ludność miasta głównego	540 000	236 000
Ludność miasta satelickiego	25 500	15 800
Odległość	53 km	23 km
Numer linii	LK 356	KBS 727
Pierwotne znaczenie	Poznań – Bydgoszcz	Fryburg – Colmar (FR)
Typ:	niezelektryfikowana	Zelektryfikowana (2019)
Liczba kursów (dzień roboczy)	21	35
Cena biletu jednorazowego	21,70 zł	6,10 EUR (KM w cenie)
Operator	Koleje Wielkopolskie	DB Regio (do 2020 - SWEG)
Rozważana do likwidacji	Lata 90. XX w.	Lata 80. XX w.
Pierwsza modernizacja	2011-2013	1997-1998

Wprowadzenie



Przebiegi omawianych linii
(wiki commons, Baza Kolejowa)

Typy kolei aglomeracyjnych

1. Kolej aglomeracyjna funkcjonująca na wydzielonej sieci:
 - S-Bahn Berlin
 - SKM w Trójmieście
2. Wyodrębniana kolej funkcjonująca na ogólnej sieci:
 - S-Bahn Rhein-Neckar
 - SKM w Warszawie
3. Marka nałożona na wzmocnioną ofertę kolei regionalnej:
 - Breisgau-S-Bahn
 - Poznańska Kolej Metropolitalna

Linia wągrowiecka w PKM

- Poznańska Kolej Metropolitalna jest jednym z kilku podobnych projektów w Polsce
- Suburbanizacja w Polsce nie wyhamowuje, ale zmienia charakter – szeregowiec na przedmieściach staje się alternatywą dla małego mieszkania w centrum miasta
- Rozwój projektów kolei aglomeracyjnych odbywa się w pewnej próżni prawnej (zarządzanie, finansowanie, ulgi) i wymaga wysokiej kultury politycznej

PKM – Trochę historii

Etapy rozwoju Poznańskiej Kolei Metropolitalnej:

- listopad 2013 r. umowa partnerstwa zainicjowana przez Stowarzyszenie Metropolia Poznań
- luty 2014 r. prace nad Masterplanem dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej
- październik 2017 r. ustalenie zasad partycypacji finansowej
- czerwiec 2018 r. start PKM na pierwszych czterech liniach
- grudzień 2022 r. PKM na wszystkich zakładanych trasach
- wrzesień 2023 r. „krótkie kursy” w aglomeracji

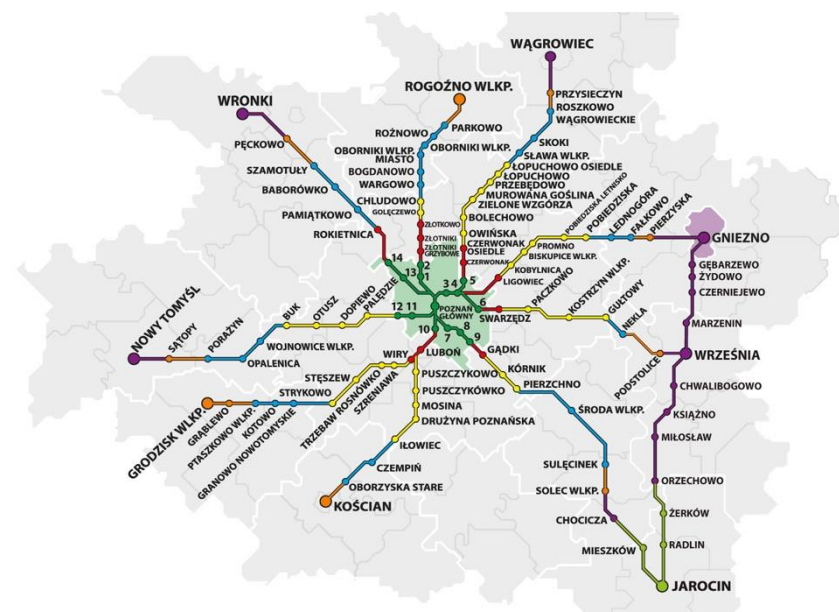
Marketing PKM

- Silna kampania promocyjna PKM w momencie jej uruchomienia (2018 r.)
- Stała kampania Kolei Wielkopolskich pokazująca korzyści nad jazdą samochodem
- Medialność tematu PKM
- Własny design małej architektury na przystankach



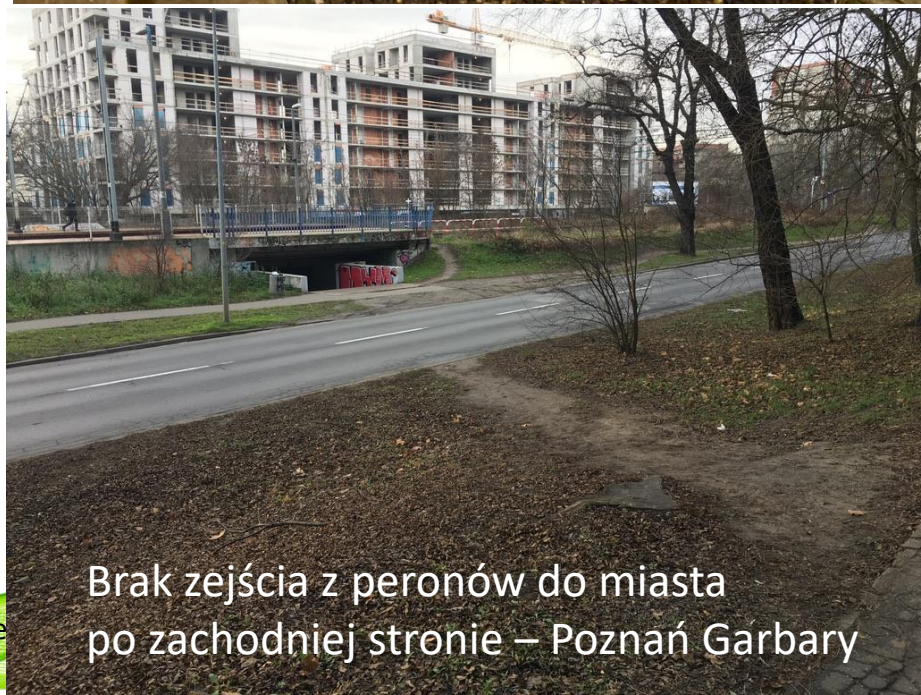
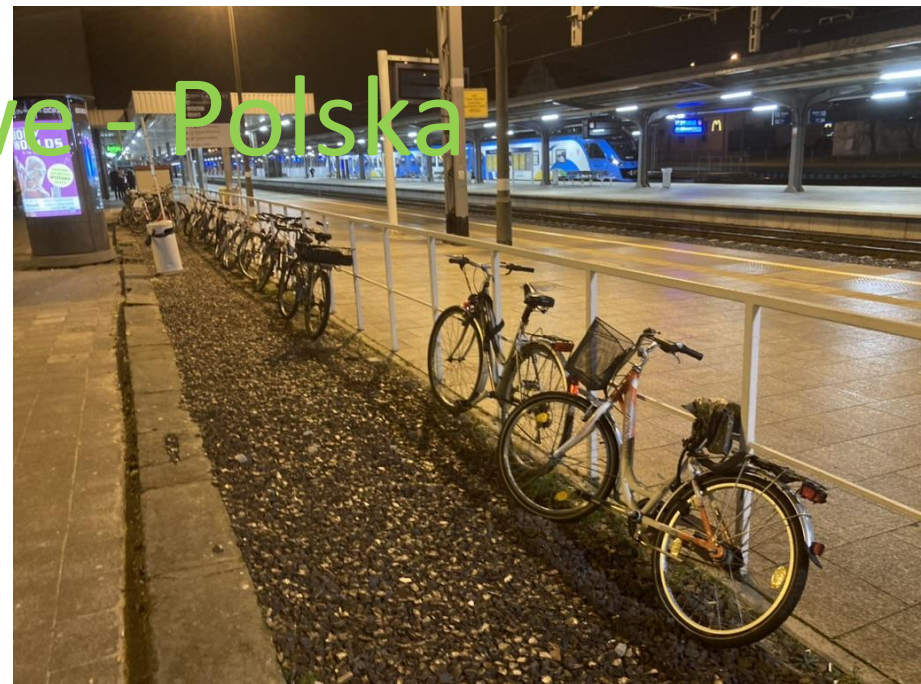
Oferta PKM

- Od grudnia 2012 r. funkcjonuje wspólna oferta ZTM Poznań, Polregio i KW „Bus Tramwaj Kolej”
- Wrzesień 2017 r. – rozszerzony zasięg BTK do ok. 50 km
- Umiarkowana promocja PKM przez poznański ZTM (nazwy tak, oferta mniej)
- Słaba integracja taryfowa PKM i ZTM Poznań (tylko bilety miesięczne i dłuższe, z wyłączeniem ofert szkolnych)



Węzły przesiadkowe - Polska

- Węzły przesiadkowe są paradoksalnie najtrudniejszym zagadnieniem w rozwoju PKM:
 - kłopot z drogami dojścia do peronów (np. Poznań Garbary)
 - za małe parkingi rowerowe
 - brak dróg rowerowych do stacji
 - słaba oferta autobusowa
 - puste P&R w Poznaniu



Brak zejścia z peronów do miasta
po zachodniej stronie – Poznań Garbary

Węzły przesiadkowe - Polska

- Specyfiką polskich inwestycji są węzły przesiadkowe. Linia wągrowiecka to:
 - dobry remont dworca w Wągrowcu
 - węzeł przesiadkowy w Murowanej Goślinie – rozsądny projekt
 - generalnie słaba oferta dojazdowa komunikacji lokalnej i PKS wzdłuż linii



Trochę historii – Breisgau-S-Bahn

Breisgau S-Bahn – linia Fryburg - Breisach:

- zawieszenie ruchu w 1994 r.
- przejęcie linii przez władze
- start działalności w 1997 r.
- 1999: 1,5 mln pasażerów
- 2007: 6,5 mln pasażerów
- 2012: 7,4 mln pasażerów



Marketing BSB adresowany był również do developerów - prawo posługiwania się logiem spółki dla inwestycji w strefie dojścia od dworca kolejowego.

Trochę historii – linia w BSB

Streckenausbau Breisgau-S-Bahn 2020

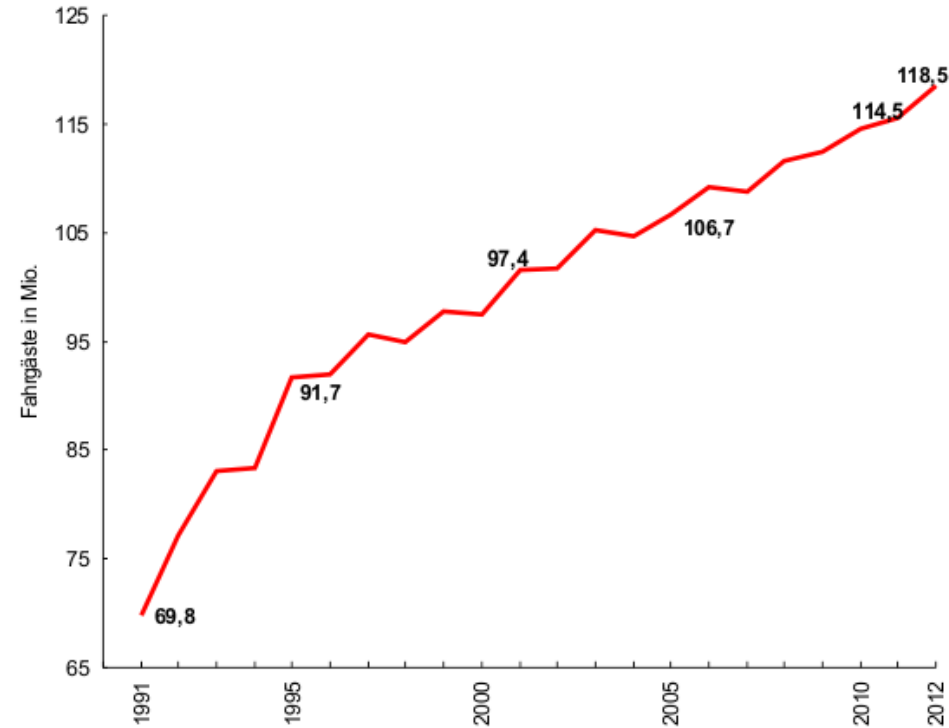


Program rozwoju do 2020
źródło: ZRF

Oferta BSB

- Linia od początku taryfowo zintegrowana w system Fryburga Bryzgowijskiego (strefy A – B – C).
- Od 1991 do 2013 r. liczba pasażerów transportu publicznego się prawie podwoiła.
- Nadal wysoki odsetek (2/3) mieszkańców regionu wjeżdża do miasta samochodem.

Entwicklung der Fahrgastzahlen 1991 - 2010



Liczba pasażerów transportu publicznego w regionie Fryburga (kolej + bus + tramwaj)
źródło: ZRF

Oferta BSB - II etap modernizacji

Cele programu Breisgau-S-Bahn 2020:

- zapewnienie 15- lub 30-minutowego taktu
- zwiększenie pojemności pociągów
- optymalizacja kosztów systemu
- poprawa konkurencyjności

Docelowy system:

- 6 linii
- 235 km tras kolejowych
- 7,1 mln pockm

Przewoźnicy:

- wybrani w przetargach na podsieci

Oferta BSB - II etap modernizacji

Inwestycje na łączną kwotę 290 mln EUR – 311 mln EUR:

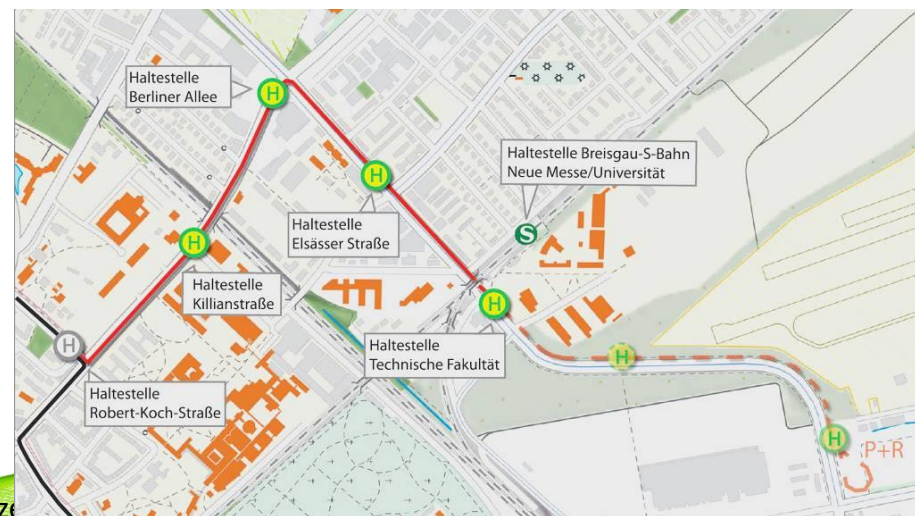
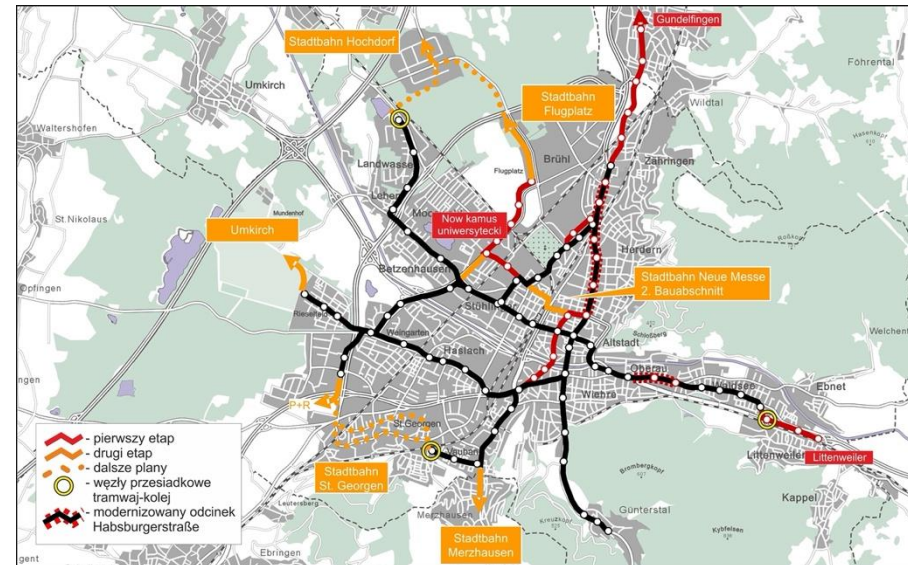
- elektryfikacja
- mijanki
- wydłużenie peronów
- realokacja lub nowe przystanki
- łącznice między trasami

Składowe trasy

- ElztalBahn: 19 mln - 66 mln EUR
- Breisacher Bahn: 66 mln - 119 mln EUR
- Höllentalbahn: 17 mln EUR (elektr. 40 km trasy)
- MünstertalBahn: 15 mln EUR (moder.+elektr. 11 km)

Węzły przesiadkowe - Fryburg

- Kluczowym punktem działań jest rozprowadzanie pasażerów kolei w obrębie miasta – linie tramwajowe mają kończyć na przystankach kolejowych na wlotach do miasta
- Węzły podmiejskie są stosunkowo skromnie realizowane, gdyż założeniem jest przesiadka just in time



Wyzwania rozwojowe - Poznań

- Integracja taryfowa i informacyjna:
 - uwarunkowania prawne w zakresie ujednoczenia ulg i zasad ich refundacji (np. ustawa o zrównoważonym rozwoju miast)
 - system wymiany informacji pasażerskiej między przewoźnikami
 - reaktywacja linii bocznych:
 - Gołańcz (FEW)
 - Rogoźno (Kolej Plus)
 - Pojemność taboru



Wyzwania rozwojowe - Fryburg

- Ośmiopunktowy program szybkiej poprawy wynikającej ze wzrostu popytu przewyższającego prognozy, m.in.:
 - gwarancja skomunikowani z liniami bocznymi
 - poprawa informacji pasażerskiej w sytuacjach kryzysowych
- Koncepcja Breisgau-S-Bahn 2030/2040 (III etap modernizacji):
 - analiza dobudowy drugiego toru lub dogęszczenia mijanek
- Takt w szczycie co 15 minut na wszystkich liniach



Podsumowanie

- Poznańska Kolej Metropolitalna jest de facto załączkiem kolei metropolitalnej na miarę półmilionowego miasta i blisko milionowej aglomeracji
- Inwestycja rozpoczęta została „metodą gospodarską”, jednak w najbliższym czasie przyjdzie pokonywać bariery rozwojowe na drodze do pełnej kolei metropolitalnej
- Doświadczenia PKM mogą stanowić lekcję dla innych regionów Polski:
 - marketing, efektywność ekonomiczna - na plus
 - węzły przesiadkowe, integracja informacyjna - na minus

Dziękuję za uwagę!



Michał Beim

Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu

michal.beim@up.poznan.pl

<https://www.researchgate.net/profile/Michal-Beim>