

Prezydent Miasta Poznania

Or-II.0003.1.169.2014

701019-3216

Poznań, 10 października 2014 r.

**Pani
Ewa Jemielity
Radna Miasta Poznania**

Szanowna Pani Radna,

w związku z przekazaną pismem z dnia 25 września 2014 r. interpelacją Pani Radnej w sprawie zaawansowania prac związanych z budową Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, uprzejmie informuję:

Zadania związane z koleją metropolitalną są zadaniami Urzędu Marszałkowskiego i w tej sprawie działa również Stowarzyszenie Metropolia Poznań.

Stowarzyszenie Metropolia Poznań jest liderem projektu pt. "Master Plan do Poznańskiej Kolei Metropolitalnej", dla realizacji którego zbudowano Partnerstwo z udziałem 34 podmiotów, w tym z udziałem Miasta Poznania.

Projekt uzyskał dofinansowanie ze środków mechanizmu finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego w wysokości 1. 621 tys. zł.

W ramach tego projektu Województwo Wielkopolskie zleciło wykonanie opracowania pt. "Opracowanie koncepcji zintegrowanego transportu publicznego w oparciu o linie Poznańskiego Węzła Kolejowego, z wydzieleniem kolejowego ruchu metropolitalnego". Po zakończeniu pracy zawarta w niej koncepcja będzie przedmiotem publicznej dyskusji, po odbyciu, której zostanie przyjęta przez Radę Projektu, w której zasiadają przedstawiciele wszystkich Partnerów.

Przyjęta przez Radę Projektu koncepcja będzie wdrażana w latach 2015 – 2021 przez poszczególnych Partnerów stosownie do zakresu ich kompetencji.

Na realizację wybranej koncepcji kolei metropolitalnej Stowarzyszenie Metropolia Poznań zarezerwowało w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych kwotę 108 mln euro.

Środki te posłużą do budowy około 60 węzłów przesiadkowych przy istniejących stacjach i przystankach kolejowych na obszarze działania PKM.

Ponadto trwają wspierane przez Miasto Poznań starania o zarezerwowanie w ramach WRPO i POI iŚ środków pomocowych na zwiększenie przepustowości Poznańskiego Węzła Kolejowego, zakup taboru, organizację i promocję PKM oraz na modernizację obiektów dworcowych. Cele te mają być realizowane w ramach projektów komplementarnych do ZIT.

(Bliższe informacje na temat działań związanych z Poznańską Koleją Metropolitalną można znaleźć na stronie www.aglomeracja.poznan.pl).

Lokalizacja nowych przystanków należy do kompetencji zarządcy infrastruktury kolejowej (PKP PLK S.A.), a inicjatywa w tej sprawie leży po stronie konkretnej gminy. Ponieważ jednak każdy nowy przystanek zmniejsza przepustowość linii kolejowej oraz wydłuża czas dojazdu do Poznania z dalszych przystanków, sprawa ta powinna każdorazowo być uzgodniona z pozostałymi zainteresowanymi Partnerami.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego¹, które zostało uchwalone przez Radę Miasta Poznania 23 września 2014 r., zawiera zapisy w zakresie kolei metropolitalnej, a mianowicie:

- „Uznaje się potrzebę przebudowy istniejącej sieci kolejowej, tworzącej na terenie miasta Poznański Węzeł Kolejowy (PWK), na który składają się: kolej dużych prędkości (KDP), koleje międzyregionalne i koleje regionalne (w tym kolej metropolitalna) o kategoriach linii: magistralnych (kat. 0), pierwszorzędnych (kat. 1), drugorzędnych (kat. 2) i znaczenia miejscowego (kat. 3) wraz ze stacjami i przystankami.”

- „Rozwój kolei metropolitalnej wymaga nowego podejścia do terenów kolejowych w mieście. Dotychczasowy autonomiczny układ, o ograniczonym dostępie i rozdzielający struktury miejskie może pozostać dla kolei dużych prędkości i kolei międzyregionalnych (dalekobieżnych). Pozostałe

¹ Uchwała Nr LXXII/1137/VI/2014 Rady Miasta Poznania z dnia 23 września 2014 r.

systemy, a w szczególności kolej metropolitalna, winny zostać przekształcone w układ komplementarny w stosunku do innych sieci komunikacyjnych. Istnieje więc potrzeba i celowość rezerwowania pasa terenu pod przyszłościowe, dodatkowe tory na wyznaczonych trasach oraz rozbudowy stacji i przystanków, jako miejsca styku różnych sieci komunikacyjnych, umożliwiających organizację punktów przesiadkowych.”

W odniesieniu do przystanków kolejowych w rejonie Podolan i Strzeszyna Greckiego, Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego², przewiduje lokalizację przystanków: Strzeszyn, Podolany oraz Druskiennicka, z ustaleniami, że „należy je traktować jako punkty przesiadkowe do utrzymania, wprowadzenia lub zmodernizowania. Przy czym zaznacza się, iż lokalizacje przystanków należy traktować jako orientacyjne. O ich lokalizacji powinna decydować analiza funkcjonalno – przestrzenna, która winna uwzględniać możliwość niezakłóconego funkcjonowania ruchu kolejowego. Dopuszcza się lokalizację innych, dodatkowych przystanków lub rezygnację w oparciu o ww. analizę.”

Odnośnie zapisów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego i szczegółowej lokalizacji przystanków kolejowych:

- przystanek Strzeszyn – lokalizacja jak w stanie istniejącym. Teren objęty obowiązującym mpzp dla terenów w rejonie ulic Biskupińskiej i L. Tołstoja w Poznaniu², który ze względu na ówczesne uregulowania prawne nie zawiera ustaleń dla terenów zamkniętych, na których znajduje się wspomniany przystanek. Niemniej, w planie uwzględnia się przystanek w kontekście drogi publicznej: „ustala się na terenie 7KD-L dopuszczenie lokalizacji postoju dla autobusów w rejonie przystanku kolejowego Poznań – Strzeszyn.” W przyległym, obowiązującym mpzp Podolany Zachód B w Poznaniu³, również wymienia się przystanek kolejowy w kontekście pętli autobusowej: „ustala się lokalizację, (...) w sąsiedztwie zlokalizowanego poza granicami planu, przystanku kolejowego Poznań – Strzeszyn: przystanku autobusowego, chodnika (...), stanowisk postojowych (...)”, jak również „ustala się zachowanie ciągłości powiązań i parametrów elementów pasa drogowego, (...) z planowanymi w rejonie przystanku kolejowego Poznań – Strzeszyn drogami wewnętrznymi oraz ciągiem pieszo – rowerowym (...)”.

² Uchwała Nr XX/258/VI/2011 Rady Miasta Poznania z dnia 8 listopada 2011 r.

³ Uchwała Nr XV/148/VI/2011 Rady Miasta Poznania z dnia 12 lipca 2011 r.

- przystanek Podolany – reaktywacja w miejscu istniejącego do lat 70-tych przystanku (rejon ulic Owidiusza – Krynickiej), objęty obowiązującym mpzp dla terenów w rejonie ulic Horacego i Hezjoda w Poznaniu⁴, który zawiera następujący zapis: „ustala się lokalizację przystanku kolejowego na linii kolejowej Poznań – Piła oraz pieszo-rowerowego przejścia podziemnego pod ulicą Szczawnicką, linią kolejową Poznań – Piła i przegrodą przeciwhałasową zlokalizowaną wzdłuż tej linii kolejowej od strony ulicy Homera”. Również w przyległym, obowiązującym mpzp Podolany Zachód C w Poznaniu⁵, wspomina się o tym przystanku: „ustala się zachowanie ciągłości powiązań i parametrów elementów pasa drogowego, w szczególności jezdni, pieszo-jezdni, ścieżek rowerowych, przejazdów rowerowych, przejść pieszych i chodników w granicach obszaru objętego planem oraz z zewnętrznym układem komunikacyjnym, w tym z pozostałymi poza granicami planu: ulicą Zakopiańską, odcinkami ulic Szczawnickiej i Ciechocińskiej, planowanymi przejściami pod terenami kolejowymi w kierunku Strzeszyna oraz ciągiem pieszo – rowerowym w rejonie przystanku kolejowego Poznań-Strzeszyn.”

- przystanek Druskiennicka – lokalizacja pomiędzy ul. Lutycką oraz na przedłużeniu osi ulic Druskiennickiej i Hezjoda. Teren objęty projektem mpzp dla terenów w rejonie ulic Koszalińskiej i Hezjoda w Poznaniu⁶. Projekt mpzp jest obecnie na etapie po pierwszym wyłożeniu do publicznego wglądu i zawiera następujący zapis: „na terenie zamkniętym KK ustala się lokalizację peronów przystanku kolejowego, z dojazdami pieszymi i dojazdami rowerowymi.”

Jednocześnie załączam rysunek „Transport kolejowy” ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

Z poważaniem



Ryszard Grobelny

Do wiadomości:
Przewodniczący Rady Miasta Poznania

⁴ Uchwała Nr CIII/1190/IV/2006 Rady Miasta Poznania z dnia 26 września 2006 r.

⁵ Uchwała Nr XVII/191/VI/2011 Rady Miasta Poznania z dnia 30 sierpnia 2011 r.

⁶ Uchwała w sprawie przystąpienia do sporządzenia Nr XVII/185/VI/2011 Rady Miasta Poznania z dnia 30 sierpnia 2011 r.