

dr P. Sobczyk

J. Szach

Wstęp

Połączenia kolejowe mają fundamentalne znaczenie dla zielonego rozwoju zarówno obszarów metropolitalnych jak i regionalnych. Umożliwiają efektywne przewożenie dużej liczby pasażerów i towarów, które niemożliwe są do osiągnięcia za pomocą transportu indywidualnego.

Transport odpowiada za około 25% emisji CO₂ w Polsce¹. Dotyczy to zarówno przewozu towarów jak i osób. Wobec tego faktu jasne jest, że aby znacząco zredukować nasz ślad węglowy musimy znaleźć sposób na bardziej przyjazne dla środowiska przemieszczanie się i przesył towarów. Za 70 proc. emisji odpowiada transport pasażerski, w szczególności ten drogowy (samochody osobowe, autobusy miejskie, autobusy dalekobieżne). 88 proc. emisji generuje pasażerski i towarowy transport kołowy.² Niemiecki Urząd do spraw środowiska szacuje, że emisje transportu samochodowego są nawet 5 krotnie większe niż te, które generuje przewóz pasażerski kolejowy.³ Uwzględniając różnice w mixie energetycznym Polski i Niemiec, ta proporcja nadal jest korzystna na rzecz kolei. Co więcej, należy także zauważyć, że oddziaływanie linii kolejowych na środowisko jest mniejsze niż dróg szybkiego ruchu.⁴

Wielkopolska poza obszarem metropolitalnym Poznania

Wyludnianie się wsi i miast niebędących w obszarze oddziaływania metropolii jest zjawiskiem, które obserwujemy w całym kraju. Dotychczas Wielkopolska była na tym tle wyjątkiem. Niemal wszystkie powiaty zwiększyły swoją populację w ostatnich 25 latach, co jest zapewne wynikiem dobrej sytuacji gospodarczej. Jednak należy się spodziewać, że bez starań i konkretnych inwestycji w regionach mogą one przestać być równie atrakcyjne dla mieszkańców, gdy będą musiały ostrzej konkurować o pracowników z dużymi miastami i obszarami metropolitalnymi.

¹ <https://www.teraz-srodowisko.pl/aktualnosci/redukcja-emisje-CO2-transport-Polska-Europejski-Zielony-Lad-9504.html>

² <https://strategie2050.pl/wp-content/uploads/2021/03/Polska-na-zielonym-szlaku-Final-2.pdf>

³ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#grafik>

⁴ <https://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/drogi/inwestycje-kolejowe-i-drogowe-a-srodowisko--ewolucja-podejscia-66998.html>

Jednym z instrumentów wsparcia tych miejscowości może być rozbudowana infrastruktura i oferta przewozowa kolei. Dzięki której łatwiejsze będą codzienne podróże do większych miast, większy rynek pracy, lepszy dostęp do infrastruktury społecznej: usług, dóbr kultury czy nauki, niwelując tym samym korzyści z mieszkania w takich ośrodkach⁵.

Zgodnie z rekomendacjami zawartymi w analizie Polska na zielonym szlaku, połączenia pasażerskie miałyby obejmować wszystkie miasta o liczbie ludności powyżej 10.000 mieszkańców (POLSKA NA ZIELONYM SZLAKU Strategia dojścia do neutralności klimatycznej rozdz. VI str. 44⁶). Na terenie województwa wielkopolskiego mamy 38 miast o liczbie ludności przekraczającej 10.000 mieszkańców. Trzy z tych miast (Czarnków, Gostyń, Śrem) ma ograniczone możliwości korzystania z transportu kolejowego, a dwa (Turek, Międzychód) nie ma żadnych możliwości korzystania z transportu kolejowego. Turek nie posiada połączenia kolejowego, natomiast Międzychód, to była stacja węzłowa posiadająca połączenia kolejowe z liniami 368 i 373, które zostały zamknięte dla ruchu pociągów. Do Czarnkowa, Śremu i Gostynia dojeżdżają jedynie pociągi towarowe.

Należałoby zatem przywrócić połączenia pasażerskie tam, gdzie były i zostały zawieszone, a do Turku wybudować nową linię kolejową. Tematem (od)budowy linii kolejowych do tych miejscowości zajął się samorząd województwa wielkopolskiego. Wkrótce ma zostać ogłoszony drugi przetarg, na studia dla budowy nowej linii kolejowej Turek – Konin oraz dla rewitalizacji linii kolejowej nr 360 na odcinku Gostyń – Kąkolewo. Samorząd województwa wielkopolskiego w ramach programu Kolej Plus zdecydował się na ogłoszenie postępowania na prace studialne. Obejmować mają przygotowanie studiów dla rewitalizacji kolejowego ciągu komunikacyjnego na liniach kolejowych nr 390/236 Czarnków – Rogoźno – Wągrowiec, rewitalizacji linii kolejowej nr 368 Międzychód – Szamotuły oraz rewitalizacji linii kolejowej nr 369 na odcinku Śrem – Czempień.

Przywrócenie połączeń kolejowych między Międzychodem a Poznaniem i Czarnkowem a Poznaniem pozwoliłoby na szybsze połączenia ze stolicą wielkopolski. Zmniejszyłby się ruch samochodowy między tymi miastami, a Poznaniem - przez to również w samym Poznaniu.

Wskazaniem byłoby dokonać rewitalizacji linii kolejowej Czarnków – Piła. Jest to odcinek toru ok. 37 km. Piła jest ważnym węzłem kolejowym, największym ośrodkiem gospodarczym i kulturalnym w północnej części województwa wielkopolskiego. Ma bezpośrednie połączenia kolejowe z Poznaniem, Bydgoszczą, Szczecinem (via Krzyż), Gorzowem Wielkopolskim, Koszalinem, Słupskiem.

Poniżej prezentujemy zawarte w artykule „Pięć projektów do Kolej Plus w Wielkopolsce⁷ koszty rewitalizacji 4 linii w Wielkopolsce, które zostały zestawione z kosztami podobnych inwestycji. Dodatkowo odniesiemy je do liczby mieszkańców, którzy mogliby skorzystać z uruchomionych przewozów pasażerskich.

⁵ <https://wrot.umww.pl/kapital-ludzki-i-spoeczny/>

⁶ <https://strategie2050.pl/wp-content/uploads/2021/03/Polska-na-zielonym-szlaku-Final-2.pdf>

⁷ <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/piec-projektow-do-kolej-plus-w-wielkopolsce-98433.html>

Jako punkt odniesienia wzięto koszty rewitalizacji i modernizacji linii kolejowych podejmowanych na terenie Dolnego Śląska, a konkretnie inwestycji realizowanych przez PKP PLK (linia 285) i Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei (np linia z Wrocławia do Trzebnicy i z Dzierżoniowa do Bielawy). Te koszty wynoszą od 1.5 do 4 milionów za km.⁸⁹

Zadanie	Długość szlaków kolejowych	Szacunkowy koszt, za rynek-kolejowy.pl	Szacunkowy koszt modernizacji w standardzie jak na Dolnym Śląsku	Liczba mieszkańców w (główne miejscowość i na trasie)
Rewitalizacja ciągu komunikacyjnego nr 236/390 Wągrowiec – Rogoźno – Czarnków	65 km	400 mln	80-250 mln	52 tys.
Rewitalizacja linii kolejowej nr 368 Szamotuły – Międzychód	56 km	350 mln	75 - 230 mln	42 tys
Rewitalizacja linii kolejowej nr 360 na odcinku Gostyń – Kąkolewo	22.5 km	140 mln	30 - 100 mln	22 tys
Rewitalizacja linii kolejowej nr 369 na odcinku Śrem – Czempiń	21.5 km	200 mln	30 - 90 mln	32 tys

Jak widać w powyższej tabeli, ograniczając nieco oczekiwane prędkości pociągów pasażerskich (np. do 80km/h) można potencjalnie uzyskać duże oszczędności przy jednoczesnym niewielkim wzroście czasów przejazdu pociągów regionalnych. Dodatkową oszczędnością może być rezygnacja z elektryfikacji, szczególnie warta uwagi w kontekście dynamicznego rozwoju rynku pociągów napędzanych wodorem.¹⁰

Liczby w powyższej tabeli należy traktować orientacyjnie. Po opracowaniu studiów planistyczno-prognostycznych, na które Województwo Wielkopolskie rozpięło niedawno przetargi¹¹ będzie można

⁸ <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/rusza-rewitalizacja-linii-kolejowej-bielawa--dzierzoniow-pociagi-wroca-we-wrzesniu---91177.html>

⁹ <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/dolnoslaski-samorzad-ratuje-modernizacje-linii-285-dorzuci-wiecej-pieniedzy-90322.html>

¹⁰ <https://forsal.pl/transport/kolej/artykuly/8149916.pociagi-wodorowe-wjezdza-na-europejskie-tory.html>

¹¹ <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/jest-przetarg-wielkopolski-na-studia-kolej-plus-tylko-trzy-z-pieciu-projektow-101853.html>

precyzyjniej określić racjonalność ekonomiczną rewitalizacji poszczególnych linii kolejowych. Warto również zauważyć, że niektóre prace rewitalizacyjne wymagają uzgodnień z Zakładami Linii Kolejowych znajdującymi się poza Wielkopolską. Np. rewitalizacja linii 368 Międzybóże – Szamotuły z Zakładem Linii Kolejowych w Zielonej Górze, a proponowane połączenie Czarnkowa z Piłą, z Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie.

Przewozy towarowe

Wielkopolska cechuje się przeciętną gęstością linii kolejowych¹², w ciągu ostatnich 20 lat ich liczba zmniejszyła się o 13% (szybciej niż dla całej Polski). W roku 2019 eksploatowanych było 1889 km linii kolejowych z czego 1260 km było zelektryfikowanych. Jednocześnie Wielkopolska ma ponad przeciętną gęstość dróg ekspresowych i autostrad 16.03 km na 1000 km² wobec 13.14 km dla Polski. Sieć ta znacząco się zwiększy po wybudowaniu, będących na etapie przygotowań, odcinkach dróg S10 i S11¹³. Wielkopolska jest ważnym regionem pod względem tranzytu. Przebiegają tędy ważne szlaki łączące Europę Zachodnią ze Wschodnią oraz rejon Morza Bałtyckiego z Morzem Adriatyckim i Bałkanami.

Według danych GUS¹⁴ za rok 2018, ogółem w Polsce około 85% towarów przewożonych jest transportem samochodowym, a jedynie 11.5% koleją i ich udział maleje. Ponieważ na Wielkopolskę przypada 1/6 wszystkich przyczep i naczep¹⁵ można uznać, że skala tych zjawisk jest tutaj co najmniej tak duża jak w reszcie kraju. Emisje pojazdów ciężarowych są wielokrotnie większe niż te generowane przez koleje¹⁶, co oznacza, że możliwa byłaby znaczna ich redukcja w przypadku zwiększenia znaczenia transportu kolejowego. Warto tutaj nadmienić, że bardzo wysoki udział przewozów samochodowych jest problemem nie tylko w Polsce i borykają się z nim również choćby Niemcy.¹⁷

Dobrze rozwinięta sieć dróg w Wielkopolsce zachęca do przewozu towarów transportem samochodowym. Aby temu przeciwdziałać, oprócz podnoszenia parametrów linii kolejowych, odwrócenie niekorzystnej tendencji mogłoby przynieść rozwój intermodalnych terminali. Obecnie ponad 75% linii kolejowych pozwala na przemieszczanie się składów towarowych o dużych naciskach na oś (dopuszczalnym nacisku na oś –221 kN).¹⁸ Liczba ta z roku na rok rośnie, co ułatwia przewóz towarów koleją. Jednocześnie liczba istniejących

¹² Bank danych lokalnych, <https://bdl.stat.gov.pl/>

¹³ <https://poznan.tvp.pl/51435757/kolejne-odcinki-s11-w-wielkopolsce-juz-niedlugo-w-budowie>

¹⁴ https://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5511/11/7/1/przewozy_ladunkow_i_pasazerow_w_2018_roku.pdf

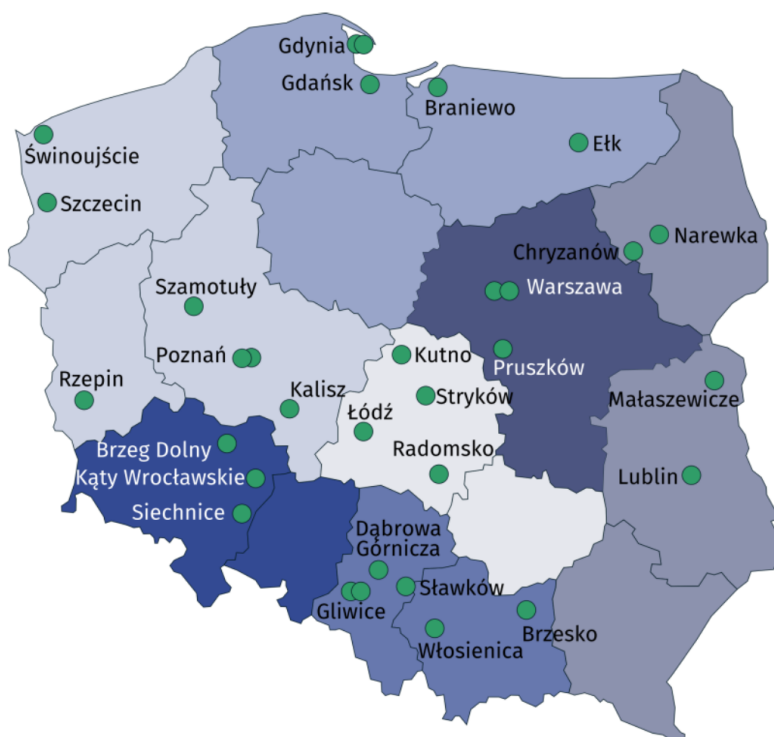
¹⁵ <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2018-roku,9,18.html>

¹⁶ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#tabelle>

¹⁷ <https://www.cleanenergywire.org/dossiers/cargo-transport-and-energy-transition>

¹⁸ <https://dane.utk.gov.pl/sts/infrastruktura/linie-kolejowe/17665, Linie-kolejowe-2020.html>

terminali intermodalnych jest niska¹⁹ i porównując ją z innymi krajami europejskimi można zauważyć, że nie muszą być one tak mocno skoncentrowane na największych ośrodkach.²⁰



Mapa terminali intermodalnych na terenie Polski²¹

Jak wynika z raportu Urzędu Transportu Kolejowego²² w Polsce nadal mamy bardzo duży potencjał wzrostu przewozów intermodalnych (12.6% pracy przewozowej) wobec 50% we Włoszech, czy 28% w Niemczech.

¹⁹https://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5511/14/4/1/transport_intermodalny_w_polsce_w_2019.pdf

²⁰ <https://www.intermodal-terminals.eu/database>

²¹ https://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5511/14/4/1/transport_intermodalny_w_polsce_w_2019.pdf

²² <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/16513,Jak-dalej-rozwijac-przewozy-intermodalne.html>

Obszar metropolitalny Poznania

Każdego dnia do Poznania wjeżdża z terenu aglomeracji 170 tysięcy aut²³. Stanowi to ogromne wyzwania dla systemu transportowego miasta, powoduje kongestie, stwarza problemy z parkowaniem pojazdów, a także negatywnie wpływa na klimat (emisje CO₂) oraz środowisko (smog, hałas, wypadki drogowe).

W całej Polsce nasilają się zjawiska suburbanizacji, jednak w Poznaniu ma ono wyjątkowy charakter, ponieważ mieszkańcy gmin ościennych stanowią aż 40% mieszkańców aglomeracji. Sprawia to, że problem sprawnych przewozów pasażerskich jest w stolicy Wielkopolski wyjątkowo istotny z punktu widzenia redukcji emisji CO₂²⁴.

Drezno jako dobry wzorzec w transporcie metropolitalnym

Aby mieć punkt odniesienia do tego jakie powinny być ambicje dotyczące rozwoju transportu kolejowego wokół Poznania sprawdzono jak wygląda wykorzystanie infrastruktury kolejowej w mieście o porównywalnym rozmiarze i funkcjach.

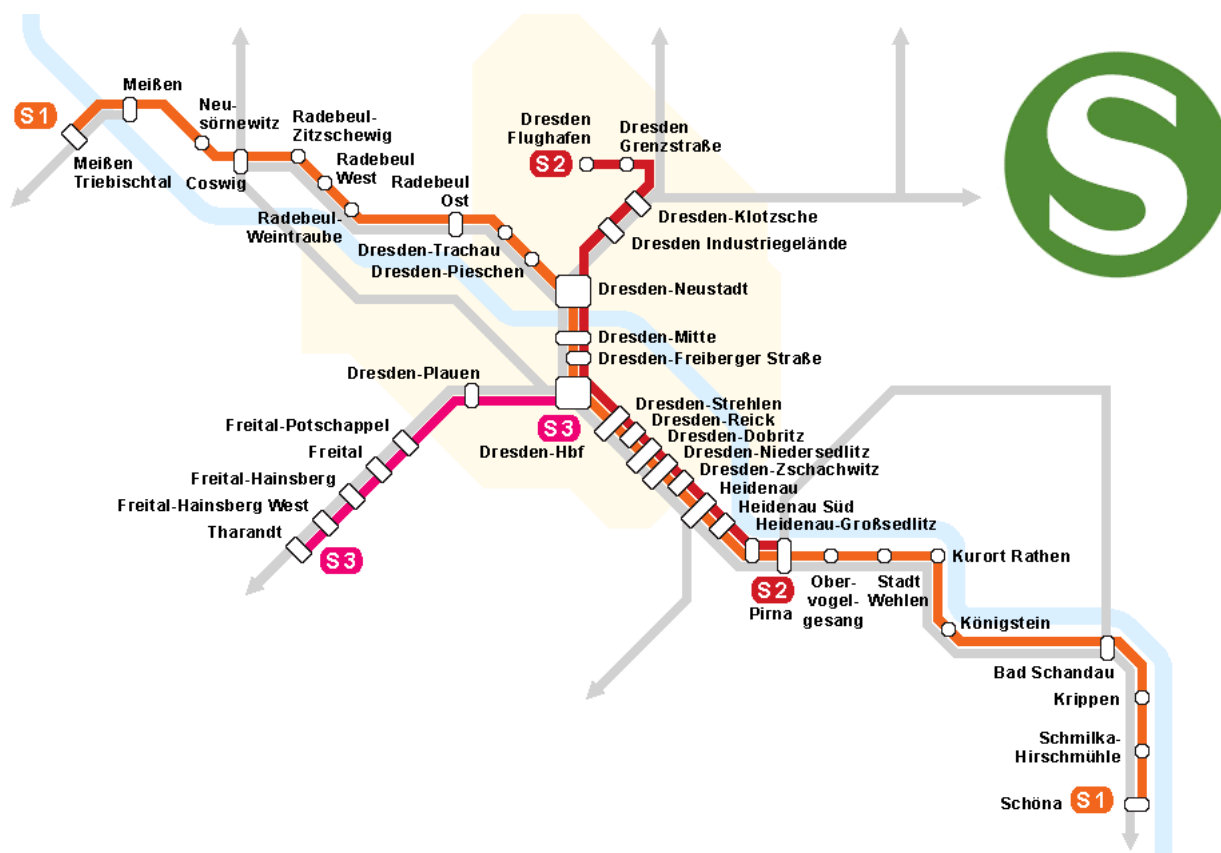
Drezno jest miastem o podobnym potencjale ludnościowym co Poznań (miasto rzędu 500 tysięcy mieszkańców, aglomeracja wielkości około miliona). Podobnie jak Poznań znajduje się na przecięciu ważnych szlaków komunikacyjnych wschód-zachód i północ-południe, w środku drogi między dwiema dużymi stolicami krajów (Berlinem i Pragą). Tak jak Poznań, Drezno jest ważnym krajowym ośrodkiem naukowym i kulturalnym. PKB mierzone siłą nabywczą wynosi w regionie 93% średniej unijnej, jest zatem niewiele większe niż to, które ma Wielkopolska. Saksonia, której stolicą jest Drezno, ma 4 miliony mieszkańców, co jest zbliżone do Wielkopolski.

W Dreźnie działają 3 linie połączeń w ramach kolei miejskiej (S-Bahn). Pociągi jeżdżą w godzinach szczytu nawet co 10 minut (zależy od linii), a w weekendy co pół godziny. Przystanki na terenie miasta znajdują się w odległości 1.5 -2.5 kilometra.

Stacje końcowe na tych liniach znajdują się w odległości od 20 do 50 kilometrów od centrum miasta.

²³ <https://www.ztm.poznan.pl/pl/aktualnosci/poznan-bedzie-mial-najlepszy-transport-publiczny-w-kraju>

²⁴ https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#verkehrsmittelvergleich_personenverkehr



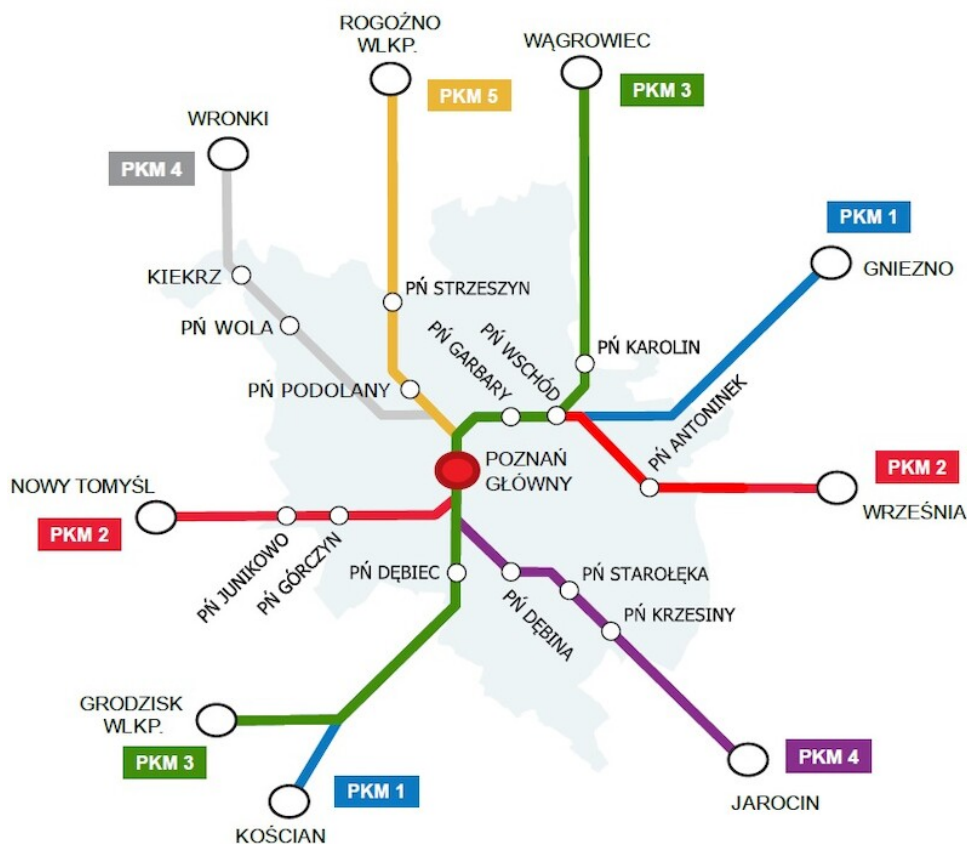
Schemat kolei miejskiej (S-Bahn) wokół Drezna.

Ofertę przewozową uzupełniają pociągi połączeń regionalnych (Regional Bahn, Regional Express). Cały schemat połączeń pasażerskich na terenie Saksonii można znaleźć na stronie przewoźnika²⁵.

Stan obecny - Poznań

W Poznaniu uruchomiono w 2018 roku przewozy w ramach Poznańskiej Kolei Metropolitalnej. Pociągi dojeżdżają do miejscowości odległych od Poznania o około 50 kilometrów. Stanowi więc ona pewnego rodzaju kompromis pomiędzy kolejami miejskimi a regionalnymi.

²⁵ <https://www.vvo-online.de/doc/VVO-Liniennetzplan-SPNV-Sachsen.pdf>



Porównując ofertę przewozową PKM i S-Bahn w Dreźnie widać kilka podstawowych różnic:

1. Częstotliwość kursowania. Pociągi PKM kursują w takcie nie większym niż dwa na godzinę, co jest weekendową częstotliwością kursowania S-bahnu.
2. Gęstość przystanków i stacji kolejowych. W Poznaniu odległości pomiędzy przystankami na terenie miasta potrafią wynosić nawet do 6km. Przekłada się to na niską dostępność transportu kolejowego dla mieszkańców, a dla dojeżdżających wysokie czasy dojazdu od miejsca startu do miejsca docelowego (door-to-door), nawet mimo nieraz bardzo dobrych parametrów linii kolejowych (np. wyloty na Berlin, Wrocław czy Szczecin).
3. Daleko niewystarczająca integracja z transportem miejskim
 - a. przystanek Junikowo 800 metrów od pętli tramwajowej
 - b. przystanek Dębiec 400 metrów od pętli tramwajowej
 - c. przystanek Starołęka 300 metrów od pętli tramwajowej
 - d. jedynym węzłem przesiadkowym łączącym tramwaje z koleją jest, oprócz dworca Głównego, Poznań Górczyn
 - e. brak linii transportu miejskiego przy stacji Poznań Wschód
 - f. brak linii autobusowych przy przystankach Wola, Podolany, Dębina, Krzesiny

Planowane inwestycje - Poznań

W najbliższych latach miasto Poznań planuje szereg inwestycji w sieć tramwajową²⁶. Wśród tych istotnych z punktu widzenia powiązań z transportem kolejowym warto wymienić:

- Linię tramwajową od pętli Wilczak przez stację Poznań Garbary do skrzyżowania z Małymi Garbarami
- Przedłużenie linii tramwajowej z pętli Zawady w rejon stacji Poznań Wschód

Jednocześnie miasto nie zdecydowało się na przedłużenie linii z pętli Junikowo do przystanku kolejowego Poznań Junikowo przy okazji budowy dwupoziomowego skrzyżowania ulicy Grunwaldzkiej z drogą kolejową nr 2. Inwestycja ta popierana była przez aktywistów miejskich²⁷, została jednak odłożona przez miasto na bardziej odległą perspektywę, mimo że przedłużona linia tramwajowa mogłaby stanowić alternatywę dojazdu dla mieszkańców intensywnie zabudowanych Plewisk.

PKP zamierza zainwestować w wiele nowych przystanków kolejowych na terenie aglomeracji.²⁸ Będzie to wiązało się także z uruchomieniem przewozów pasażerskich na obwodnicy towarowej.



²⁶ <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/poznan-bedzie-starac-sie-o-srodki-na-budowe-trzech-tras-tramwajowych-mapki-67209.html>

²⁷ https://epoznan.pl/news-news-79818-chca_przedluzenia_trasy_tramwajowej_do_stacji_pkp_poznan_junikowo

²⁸ <http://metropoliapoznan.pl/aktualnosci,2461,beda-inwestycje-kolejowe-w-poznaniu.html>

Dodatkowe planowane są przystanki na liniach przechodzących przez środek miasta. Cytując dokument przygotowany przez PKP PLK:

”

1. Poznań Jeżyce – w rejonie wiaduktu nad ulicą Niestachowską,
2. Poznań Druskienicka – w rejonie ulic Druskienickiej i Szczawnickiej,
3. Poznań Grudzieniec – zarówno na linii nr 351 (Poznań – Szczecin) w rejonie ulicy Poznańskiej, przy przecięciu linii tramwajowej PST, jak również na linii nr 3 (Poznań – Warszawa), w rejonie ulic Pułaskiego/Nowowiejskiego,
4. Poznań Hetmańska – w rejonie wiaduktu nad ulicą Hetmańską,
5. Poznań Zawady – na wiadukcie nad ulicą Hłonda,
6. Poznań Smochowice – w rejonie ulicy Polanowskiej,
7. Poznań Wola – likwidacja przystanku w obecnym miejscu i przeniesienie go w rejon ulicy Skalskiego/Dąbrowskiego w celu integracji z komunikacją autobusową przebiegającą wzdłuż ulicy Dąbrowskiego oraz obsługi bardziej zurbanizowanego obszaru miasta,
8. Poznań Świerczewo – w rejonie ulicy Korfantego.”

Taki zakres inwestycji powinien znacznie ułatwić przesiadki z kolei na komunikację miejską, należy go więc oceniać pozytywnie. Kwestią otwartą pozostaje czy i kiedy uda się zrealizować inwestycje w wymienionym powyżej zakresie.

Z badań wynika, że cechy, które podróżujący najmocniej cenią w transporcie indywidualnym nad zbiorowym to wygoda, niezależność, niezawodność i elastyczność.²⁹ Dobrze zorganizowane przesiadki są sposobem na minimalizację tych przewag samochodów i zachęcenie do skorzystania z kolei. Wobec tego dużą uwagę należy też położyć na koordynację wysiłków PKP i miasta Poznań. Obecnie wiele jest przystanków kolejowych pozbawionych komunikacji miejskiej lub z nieoptymalnymi możliwościami przesiadek.

Wśród możliwych zagrożeń dla efektywności planowanych inwestycji warto wymienić:

1. Istniejący przystanek kolejowy Poznań Karolin na linii 356 znajduje się 200-250 metrów od linii obwodowej, na której ma powstać nowy przystanek. Czy ta odległość nie będzie przeszkodą w przesiadkach dla pasażerów?
2. Poznań Grudzieniec. Nowy przystanek w ścisłym centrum będzie dawać możliwość przesiadki jedynie na 3 linie tramwajowe (brak możliwości przesiadek na PST i autobusy). Czy w przypadku takich inwestycji „na pokolenia” nie należy rozważyć, niewątpliwie istotnie droższej, budowy przystanku w pobliżu dużego węzła przesiadkowej jakim jest Most Teatralny?
3. Zasadność wysokiego priorytetu nadanego przez miasto przedłużeniu linii tramwajowej z Zawad do stacji Poznań Wschód w sytuacji, w której PKP chcą wybudować nowy przystanek przy istniejącej pętli
4. Niska częstotliwość kursowania autobusów uniemożliwiająca sprawną przesiadkę z pociągu na transport miejski

²⁹ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111214601412>

Rekomendacje

Rekomenduje się rozwój transportu intermodalnego poprzez budowę nowych terminali w Pile, Ostrowie Wielkopolskim, Lesznie, Koninie. Stacje te położone są na skrzyżowaniach linii kolejowych północ – południe i wschód – zachód. Przygotowaniami należałoby objąć punkty za- i wyładunkowe. W gestii Polskich Linii Kolejowych byłyby do przygotowania place za- i wyładunkowe, rampy, suwnice itp. Do zarządcy drogi należałoby odpowiednie przygotowanie dróg dojazdowych do terminali; nawierzchnia, naciski na oś, szerokość i inne parametry niezbędne dlajazd ciężkich pojazdów samochodowych. Na terenie Wielkopolski mogłoby to oznaczać inwestycje w takich miastach jak Piła, Leszno, Ostrów Wielkopolski, Gniezno czy Konin.

W rejonie aglomeracji poznańskiej proponuje się dalsze inwestycje w rozwój kolei miejskiej. Inwestycje te dotyczą zarówno PKP PLK (modernizacje, dobudowa torów, budowa nowych przystanków na terenie aglomeracji, budowa parkingów przy przystankach kolejowych, zakup taboru) jak i miasta Poznań (powiązanie przystanków kolejowych z komunikacją miejską w tym zwłaszcza z tramwajami). Duża część z potrzebnych inwestycji jest ujęta w miejskich planach³⁰, jednak patrząc na to jak wiele ogłaszanych w przeszłości inwestycji nie zostało w rzeczywistości realizowanych, trudno ocenić czy te obietnice doczekają się spełnienia.

Oprócz inwestycji związanych z Koleją Plus, poza terenem aglomeracji poznańskiej, proponuje się dokonać rewitalizacji linii kolejowej Czarńków – Piła. Piła jest ważnym węzłem kolejowym, największym ośrodkiem gospodarczym i kulturalnym w północnej części województwa wielkopolskiego. Ma bezpośrednie połączenia kolejowe z Poznaniem, Bydgoszczą, Szczecinem (via Krzyż), Gorzowem Wielkopolskim, Koszalinem, Słupskiem. Odcinek toru, który należałoby zrewitalizować to ok. 37 km.

³⁰ <https://www.poznan.pl/mim/public/komunikacja/attachments.att?co=show&instance=1017&parent=94950&lang=pl&id=294015>