

KONCEPCJA ZINTEGROWANEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO W OPARCIU O LINIE POZNAŃSKIEGO WĘZŁA KOLEJOWEGO



ETAP V

**PLAN OPERACYJNY WDROŻENIA OPRACOWANEJ KONCEPCJI
ZINTEGROWANEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO W OPARCIU O
LINIE KOLEJOWE PWK**



Warszawa, wrzesień 2014

Spis treści

1. WSTĘP	3
1.1 CELE STRATEGICZNE	3
1.2 CELE OPERACYJNE	4
1.3 WNIOSKI WYNIKAJĄCE Z OCENY STANU TRANSPORTU PUBLICZNEGO W GMINACH POM	5
1.3 OPIS DZIAŁAŃ DLA REALIZACJI CELÓW OPERACYJNYCH	6
L.P.	8
NAZWA PUNKTU	8
RANGA WĘZŁA	8
1.4 ZAŁOŻENIA POWSTANIA SYSTEMU KOLEI METROPOLITALNEJ W SYSTEMIE ZINTEGROWANEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO	16
1.5 SYSTEM WDRAŻANIA PLANU	18
1.6 FAZY WDRAŻANIA KONCEPCJI	18

1. Wstęp

Plan operacyjny wdrożenia koncepcji zintegrowanego transportu publicznego w oparciu o linie kolejowe PWK obejmuje trzy etapy działań, a mianowicie:

- etap pierwszy – koncepcja krótkoterminowa w latach 2014 – 2015 dotyczyć będzie działań doraźnych i uzupełniających, niezbędnych do polepszenia dostępności komunikacyjnej dla mieszkańców obszaru,
- etap drugi – koncepcja średnioterminowa na lata 2016 – 2025 dotyczyć będzie działań inwestycyjnych i organizacyjnych, mających na celu optymalizację i integrację transportu publicznego w obszarze,
- etap trzeci – koncepcja długoterminowa na lata 2026 – 2040 dotyczyć będzie nowych rozwiązań w zakresie rozbudowy sieci połączeń komunikacyjnych polepszających dostępność do transportu publicznego dla mieszkańców obszaru.

1.1 Cele strategiczne

„Celem strategicznym działań przedstawionych w tym dokumencie jest stworzenie zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego oraz zintegrowanego systemu transportu publicznego w Poznańskim Obszarze Metropolitalnym:

- zrównoważonego, a więc spełniającego wymogi ochrony środowiska naturalnego i bezpieczeństwa przewozów;
- dostępnego i przyjaznego dla wszystkich mieszkańców POM, w tym dla osób niepełnosprawnych;
- zintegrowanego w centrach i węzłach komunikacyjnych oraz przystankach przesiadkowych, ze wspólną polityką taryfową i biletem metropolitalnym.

Zintegrowany system transportu publicznego oznacza połączenie usług wszystkich rodzajów transportu na terenie gmin wchodzących w skład Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego. Umożliwia także tworzenie wspólnego rozkładu jazdy, informacji dla podróżnych oraz jednego biletu umożliwiającego przejazd w obszarze metropolitalnym wszystkimi środkami transportu. Nowoczesny transport publiczny powinien być powszechnie dostępny także dla osób niepełnosprawnych oraz spełniać wymogi ochrony środowiska naturalnego i zapewniać bezpieczeństwo. Zintegrowany transport publiczny w Poznańskim Obszarze Metropolitalnym realizowany będzie w oparciu o następujące zasady:

- integrację wszystkich rodzajów transportu (autobusy miejskie, tramwaje, autobusy dalekobieżne, kolej) w centrach transportowych, węzłach transportowych i przystankach przesiadkowych, która umożliwi szybką obsługę podróżnych korzystających z tych środków transportowych;
- zachęcanie do ograniczenia wjazdu do centrum Poznania autobusów, mikrobusów i samochodów osobowych poprzez budowę węzłów transportowych na obrzeżach miasta z parkingami „parkuj i jedź” (P&R);
- wdrożenie wspólnego skoordynowanego rozkładu jazdy dla wszystkich rodzajów transportu;
- wprowadzenie spójnego systemu zarządzania transportem publicznym i informacji dla podróżnych;
- stosowanie wspólnego systemu taryfowego umożliwiającego zastosowanie jednego biletu, także w wersji elektronicznej na całym obszarze metropolitalnym;

- integrację transportu indywidualnego z transportem publicznym poprzez tworzenie systemu parkingów „parkuj i jedź” (P&R);
- mniejsze oddziaływanie na środowisko naturalne poprzez promowanie transportu szynowego stosującego napęd elektryczny;
- organizację przewozów przez jednego organizatora dla całego obszaru.

Cel strategiczny będzie osiągnięty poprzez realizację celów operacyjnych.”¹

1.2 Cele operacyjne

- 1) „Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej oraz kolejowej powinny być prowadzone zgodnie z przyjętymi planami co znacznie usprawni transport publiczny;
- 2) Dla zintegrowania wszystkich rodzajów transportu należy budować centra transportowe, węzły transportowe i przystanki przesiadkowe przy których powinny być tworzone parkingi typu „Parkuj i Jedź” (P&R);
- 3) Transport publiczny w obszarze metropolitalnym należy rozwijać w układzie punktowym w oparciu o centra transportowe o różnej wielkości i znaczeniu: węzły transportowe i przystanki zintegrowane, które umożliwią:
 - dojazd z każdej miejscowości do siedziby gminy;
 - dojazd z siedziby każdej gminy do siedziby powiatu;
 - dojazd z każdego powiatu do węzłów przesiadkowych położonych na terenie stolicy aglomeracji;
 - dojazd (w przypadkach uzasadnionych odległością i natężeniem ruchu) z miejscowości do powiatu lub stolicy aglomeracji;
- 4) Centra transportowe w miarę możliwości muszą być zlokalizowane w oparciu o dworzec kolejowy i tereny około dworcowe;
- 5) Transport publiczny w Poznaniu należy oprzeć w znacznym stopniu na rozbudowanej sieci tramwajowej (w tym linię szybkiego tramwaju) oraz na uzupełniającej sieci autobusów wyjeżdżających w większym stopniu niż obecnie również poza teren miasta i obsługujących duże skupiska mieszkaniowe położone wokół miasta;
- 6) Na głównych ciągach transportowych, takich Września – Poznań – Nowy Tomyśl, Jarocin - Poznań, Leszno – Poznań – Gniezno, Wągrowiec – Poznań, główną osią przewozów pasażerskich powinien być transport kolejowy, korzystający z nowoczesnego taboru kolejowego a przy wybranych dworcach i przystankach należy tworzyć parkingi realizujące zasadę „Parkuj i Jedź” (P&R);
- 7) Zbiorowy transport publiczny w Poznańskim Obszarze Metropolitalnym powinien być organizowany i zarządzany przez jeden podmiot;
- 8) Na terenie całego obszaru metropolitalnego powinien obowiązywać jeden rodzaj biletu metropolitalnego (zarówno w formie papierowej, jak i elektronicznej z zastosowaniem różnorodnych taryf) umożliwiający przejazdy pojazdami dowolnego przewoźnika;
- 9) Należy systematycznie wprowadzać na cały obszar metropolitalny elektroniczny system zarządzania flotą pojazdów, umożliwiający także prowadzenie bieżącej informacji dla podróżnych oraz pozwalający na elastyczne formy dowozu pasażera do celu podróży;

¹ Koncepcja rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Szczecin listopad 2011

10) Polityka transportowa samorządów zlokalizowanych na terenie POM zmierzać powinna w kierunku stworzenia systemu zachęt do korzystania z publicznych środków transportu.

Zintegrowany transport publiczny powinien zdecydowanie polepszyć dostępność do transportu publicznego dla mieszkańców Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego, a w szczególności:

- poprawić fizyczną dostępność do przystanków, dworców i węzłów komunikacyjnych,
- poprawić obsługę podróżnych na dworcach i węzłach transportowych,
- skrócić czas podróżowania transportem publicznym w obrębie POM,
- usprawnić system informacji dla podróżnych,
- poprawić dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych.²

1.3 Wnioski wynikające z oceny stanu transportu publicznego w gminach POM

„Przeprowadzona ocena obecnego stanu transportu publicznego w gminach Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego prowadzi do następujących wniosków:

- a) większość władz gmin organizuje transport publiczny ograniczając się do przewozów na własnym terenie;
- b) zaangażowanie gmin w finansowanie transportu publicznego jest bardzo zróżnicowane;
- c) nie każda gmina zapewnia transport publiczny do siedziby powiatu i/lub stolicy metropolii;
- d) wzajemne powiązania transportowe między gminami tworzącymi metropolię są słabo rozwinięte (najczęściej ich brak);
- e) zdecydowana większość gmin (poza miastem Poznaniem) nie ma wypracowanych planów rozwoju komunikacji publicznej;
- f) największą uwagę władze gmin przywiązują do zapewnienia mieszkańcom możliwości korzystania z transportu autobusowego;
- g) znaczna rolę w transporcie publicznym w obszarze metropolitalnym odgrywają przewozy kolejowe, szczególnie przewozy regionalne organizowane i dofinansowywane przez samorząd województwa. Transport kolejowy odgrywa istotną rolę na wszystkich ośmiu kierunkach linii kolejowych wchodzących do węzła poznańskiego;
- h) gminy nie przywiązują uwagi do transportu kolejowego zdając się w tym względzie na decyzje władz województwa;
- i) gminy w bardzo ograniczonym stopniu angażują się w rewitalizację obszarów około dworcowych i około przystankowych;
- j) pomimo wyraźnego ciśnienia ruchu osobowego w kierunku centrum metropolii, najdalej położone gminy nie zapewniają sprawnego dojazdu do Poznania;
- k) brak starań gmin o zintegrowanie różnych środków transportu publicznego, czyli korelacji pomiędzy rozkładami jazdy autobusów, mikrobusów i pociągów regionalnych;

Aktualny stan transportu publicznego na obszarze POM pozwala na dość swobodne przemieszczanie się mieszkańców tego obszaru, choć w niejednakowym stopniu. Zdecydowana większość przejazdów

² Koncepcja rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Szczecin listopad 2011

odbywa się transportem indywidualnym. Na wielu kierunkach podróżny napotyka na brak powiązań pomiędzy poszczególnymi środkami transportu, co zmusza go do licznych przesiadek.”³

1.3 Opis działań dla realizacji celów operacyjnych

„1) Cel operacyjny nr 1: Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej oraz kolejowej powinny być prowadzone zgodnie z przyjętymi planami, co znacznie usprawni transport publiczny

Dobrze rozwinięta sieć drogowa i kolejowa warunkują rozwój transportu w Poznańskim Obszarze Metropolitalnym. Dostępność do transportu publicznego dla mieszkańców gmin zależna jest od rozbudowanej i dobrej jakości sieci drogowej i kolejowej.

- a) Zadanie nr 1: Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej
- Przy dobrze rozwiniętej sieci drogowej w zakresie dróg ekspresowych i krajowych należy szczególną uwagę zwrócić na rozbudowę i polepszenie jakości dróg wojewódzkich, a szczególnie dróg powiatowych i gminnych łącznie z infrastrukturą towarzyszącą. Szczególną uwagę należy zwrócić na drogi stanowiące powiązanie gmin i miejscowości z węzłami transportowymi lub przystankami zintegrowanymi zlokalizowanymi przy liniach kolejowych. O ile plany budowy i modernizacji dróg krajowych, a także wojewódzkich oraz dróg w dużych miastach mają w miarę zapewnione środki finansowe (fundusze europejskie, środki z budżetu centralnego, wojewódzkiego i miast) to budowa i modernizacja dróg powiatowych i gminnych przebiega poniżej oczekiwań z uwagi na brak środków finansowych. Jest to problem, który będzie wymagał odpowiednich decyzji rządowych, prowadzących do wsparcia programów modernizacji dróg powiatowych i gminnych. Dla wielu miejscowości sieć dróg powiatowych i gminnych jest niezwykle ważna dla zapewnienia dostępu do transportu publicznego mieszkańcom małych miejscowości.
- b) Zadanie nr 2: Modernizacja linii kolejowych
- Zdecydowana większość linii kolejowych obejmujących sieć Poznańskiego Węzła Kolejowego została zmodernizowana lub roboty zmierzają do zakończenia w obecnej perspektywie finansowej. Głównymi elementami, które będą podlegały modernizacji w kolejnej perspektywie finansowej 2014 – 2020 jest modernizacja linii nr 351 Poznań Główny – Szczecin, modernizacja odcinka Czempień – Leszno w ramach modernizacji linii nr 271 Wrocław Główny – Poznań Główny. Oprócz tego planowana jest rewitalizacja linii nr 354 Poznań Główny POD – Piła Główna.
 - Celem strategicznym jest również pozyskanie źródeł finansowania dla polepszenia przepustowości węzła poznańskiego przez wykonanie inwestycji wskazanych we wcześniejszych punktach, w tym:
 - - w perspektywie do 2025 – budowa trzeciego toru na odcinku Poznań Wschód – Poznań Główny oraz budowa dodatkowych peronów na stacji Poznań Główny
 - - w perspektywie do 2040 – pozostałe inwestycje (dodatkowe tory na linii Luboń k. Poznania – Poznań Główny, remonty obiektów inżynierskich itd.)

³ Koncepcja rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Szczecin listopad 2011

2) Cel operacyjny nr 2: Dla zintegrowania wszystkich rodzajów transportu należy budować centra transportowe, węzły transportowe i przystanki przesiadkowe, przy których powinny być tworzone parkingi typu „Parkuj i Jedź” (P&R)

Integracja transportowa w Poznańskim Obszarze Metropolitalnym powinna opierać się na funkcjonowaniu zhierarchizowanej strukturze węzłów i punktów integracyjnych

a) Zadanie nr 1: Budowa centrów transportowych

- Centrum transportowe charakteryzuje się rozwiniętą infrastrukturą ułatwiającą dostęp do wszystkich środków transportu publicznego przyjazną dla osób niepełnosprawnych, integrującą wszystkie rodzaje transportu (kolej, komunikacja miejska, autobusy dalekobieżne, mikrobusy, taksówki). Oprócz tego centrum dysponuje parkingami typu „parkuj i jedź” (P&R), gdzie podróżny pozostawia samochód osobowy lub rower i przesiada się na środki transportu publicznego. W centrum znajduje się zintegrowany system informacji dla podróżnych a także poczekalnie. W centrum mieści się także infrastruktura handlowo – usługowa, gdzie podróżny może zjeść posiłek, odpocząć, zrobić zakupy itp.
- W obrębie działania Poznańskiej Kolei Metropolitalnej do rangi centrum transportowego można zaliczyć Poznań Główny oraz Leszno. Niemniej obydwie lokalizacje wymagają doposażenia w elementy polepszające dostępność, a przede wszystkim w elementy systemu parkingowego dla samochodów i rowerów.

b) Zadanie 2: Budowa węzłów transportowych

Węzły transportowe mają zastosowanie przy głównych trasach komunikacyjnych a także w mniejszych miastach, gdzie są niewielkie potoki podróżnych. Charakteryzują się infrastrukturą umożliwiającą dostęp do wszystkich rodzajów transportu publicznego. Dysponują także zintegrowanym systemem informacji dla podróżnych. Zakres standardów węzłów transportowych integracyjnych określony został we wcześniejszych rozdziałach. W województwie wielkopolskim planuje się pięć rodzajów punktów transportowych (trzy rodzaje węzłów integracyjnych, przystanki zintegrowane oraz przystanki zwykłe):

1. Krajowy węzeł integracyjny (K) – obejmuje swoim zasięgiem znaczny obszar województwa wielkopolskiego, a także województw sąsiednich, umożliwiając integrację multimodalną (transport regionalny autobusowy, transport regionalny kolejowy, transport ponadregionalny kolejowy, transport miejski, transport pasażerski międzynarodowy). Sprawowanie tych funkcji wymaga posiadania znaczącej i odpowiedniej infrastruktury: dworzec kolejowy, duży dworzec autobusowy w bezpośredniej bliskości dworca kolejowego, parkingi P+R, B+R, K+R, przystanki transportu miejskiego, poczekalnia, obiekty handlowe, gastronomia. Elementy te powinny być powiązane między sobą oraz z układem zewnętrznym możliwie krótkimi i sprawnymi odcinkami jezdni i chodników.
2. Regionalny węzeł integracyjny (R) – obejmujący swoim zasięgiem kilka powiatów (głównie sąsiednich), umożliwiając integrację w zakresie transportu kolejowego, autobusowego regionalnego, miejskiego i indywidualnego. Infrastrukturę tego węzła stanowią: dworzec kolejowy, regionalny dworzec autobusowy w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego, przystanki transportu miejskiego, odpowiedniej wielkości (min. 50 miejsc) parkingi P+R, B+R i K+R, poczekalnia z funkcjami gastronomicznymi. Elementy te powinny być powiązane między sobą oraz z układem zewnętrznym możliwie krótkimi i sprawnymi odcinkami jezdni i chodników.

3. Lokalny węzeł integracyjny (L) – obejmujący swoim zasięgiem co najwyżej okoliczne gminy, umożliwiając integrację transportu kolejowego z transportem autobusowym oraz transportem indywidualnym lub regionalnego transportu autobusowego z transportem indywidualnym. Infrastrukturę węzła stanowią: dworzec lub przystanek kolejowy, dworzec lub przystanek autobusowy, parkingi samochodowe P+R, K+R i rowerowe B+R. Elementy te powinny być powiązane między sobą oraz z układem zewnętrznym możliwie krótkimi i sprawnymi odcinkami jezdni i chodników.
4. Przystanek zintegrowany (PZ) – wyróżniony przystanek transportu zbiorowego, który pełni funkcje integracyjne. Infrastrukturę przystanków zintegrowanych (PZ) stanowią: przystanek kolejowy lub autobusowy, parkingi samochodowe P+R oraz rowerowe B+R. Elementy te powinny być powiązane między sobą oraz z układem zewnętrznym możliwie krótkimi i sprawnymi odcinkami jezdni i chodników.
5. Przystanek – pozostałe przystanki, nie dysponujące infrastrukturą służącą integracji lub posiadające taką infrastrukturę w ograniczonym zakresie (np. wyłącznie parking dla samochodów lub stojaki dla rowerów).

Wszystkie powyższe formy organizacyjnie zintegrowane i podstawy systemu stawiają w centrum uwagi kolej, a przede wszystkim kolej o znaczeniu lokalnym (metropolitalną, aglomeracyjną, regionalną).

Przyjęto następującą hierarchię węzłów transportowych w województwie wielkopolskim:

Tabela 1. Węzły przystankowe znaczenia krajowego

L.p.	Nazwa punktu	Ranga węzła	Przynależność do PKM
1	Gniezno	Krajowy	PKM
2	Leszno	Krajowy	PKM
3	Poznań Główny	Krajowy	PKM

Tabela 2. Węzły przystankowe znaczenia regionalnego

L.p.	Nazwa punktu	Ranga węzła	Przynależność do PKM
4	Jarocin	Regionalny	PKM
5	Kościan	Regionalny	PKM
6	Nowy Tomyśl	Regionalny	PKM
7	Poznań Wschód	Regionalny	PKM
8	Szamotuły	Regionalny	PKM

9	Wągrowiec	Regionalny	
---	-----------	------------	--

Tabela 3. Węzły przystankowe znaczenia lokalnego

L.p.	Nazwa punktu	Ranga węzła	Przynależność do PKM
10	Czempiń	Lokalny	PKM
11	Grodzisk Wielkopolski	Lokalny	
12	Kostrzyn Wlkp	Lokalny	PKM
13	Luboń k. Poznania	Lokalny	PKM
14	Mosina	Lokalny	PKM
15	Murowana Goślina	Lokalny	PKM
16	Oborniki Wielkopolskie	Lokalny	PKM
17	Opalenica	Lokalny	PKM
18	Pobiedziska	Lokalny	PKM
19	Poznań Górczyn	Lokalny	PKM
20	Poznań Zawady (proponowany)	Lokalny	PKM
21	Rogoźno Wielkopolskie	Lokalny	PKM
22	Rokietnica	Lokalny	PKM
23	Swarzędz	Lokalny	PKM
24	Środa Wielkopolska	Lokalny	PKM
25	Wronki	Lokalny	
26	Września	Lokalny	PKM

Tabela 4. Przystanki zintegrowane

L.p.	Nazwa punktu	Ranga węzła	Przynależność do PKM
27	Bolechowo	Przystanek zintegrowany	PKM

28	Buk	Przystanek zintegrowany	PKM
29	Czerwonak	Przystanek zintegrowany	PKM
30	Dopiewo	Przystanek zintegrowany	PKM
31	Kiekrz	Przystanek zintegrowany	PKM
32	Kobylnica	Przystanek zintegrowany	PKM
33	Lednogóra	Przystanek zintegrowany	PKM
34	Mieszków	Przystanek zintegrowany	PKM
35	Oborniki Wielkopolskie Miasto	Przystanek zintegrowany	PKM
36	Owińska	Przystanek zintegrowany	PKM
37	Pałędzie	Przystanek zintegrowany	PKM
38	Pamiątkowo	Przystanek zintegrowany	PKM
40	Poznań Dębiec - ul. 28 Czerwca 1956 r. (proponowany)	Przystanek zintegrowany	PKM
41	Poznań Franowo (proponowany)	Przystanek zintegrowany	PKM
42	Poznań Garbary	Przystanek zintegrowany	PKM
43	Poznań Strzeszyn	Przystanek zintegrowany	PKM
44	Poznań ul. Hetmańska (proponowany)	Przystanek zintegrowany	PKM
45	Poznań ul. Nowowiejskiego (proponowany)	Przystanek zintegrowany	PKM
46	Puszczykowo	Przystanek zintegrowany	PKM
47	Puszczykówko	Przystanek zintegrowany	PKM
48	Skoki	Przystanek zintegrowany	
49	Sława Wlkp	Przystanek zintegrowany	
50	Stęszew	Przystanek zintegrowany	
51	Złotniki	Przystanek zintegrowany	PKM

3) Cel operacyjny nr 3: Transport publiczny w obszarze metropolitalnym należy rozwijać w układzie punktowym w oparciu o centra transportowe o różnej wielkości i znaczeniu: węzły transportowe i przystanki zintegrowane

Realizowana przez władze większości ośrodków miejskich w Polsce polityka zrównoważonego rozwoju transportu publicznego powinna doprowadzić do stworzenia mieszkańcom na tyle atrakcyjnego systemu transportu zbiorowego, aby stanowił on naturalną alternatywę dla transportu indywidualnego (opartego na wykorzystaniu samochodu osobowego).

Osiągnięcie tego celu możliwe jest przy założeniu, że obszar aglomeracji obsługiwany jest przez zintegrowany system transportu zbiorowego, zapewniającego powszechną dostępność komunikacyjną do każdego rejonu na obszarze aglomeracji.

Zintegrowany system transportu zbiorowego powinien obejmować:

- przewozy kolejowe regionalne i aglomeracyjne w obszarze aglomeracji;
- przewozy autobusowe i mikrobuse w obszarze aglomeracji;
- komunikację tramwajową w stolicy aglomeracji;
- miejską komunikację autobusową na terenie Poznania, Gniezna i Leszna oraz najbliższych terenów wokół tych miast.

Natomiast połączenia kolejowe w samej aglomeracji i wokół niej powinny pozwolić na realizację przewozów:

- krajowych i międzyregionalnych;
- regionalnych w obrębie całego województwa;
- aglomeracyjnych o podwyższonej częstotliwości.

Zakłada się, iż Poznańska Kolej Metropolitalna powinna być autonomiczna pod względem systemu kolei regionalnych oraz będzie operować w systemie stałych linii, o jednolitych częstotliwościach i okresach funkcjonowania, o wyodrębnionym taborze i wizerunku. Powinna być również całkowicie zintegrowana z systemem miejskim.

Ważnym elementem powodzenia tego systemu jest zapewnienie jego integracji jednocześnie na płaszczyźnie przestrzennej, funkcjonalnej i taryfowej, przy ujednoczeniu systemu finansowania przez samorządy, tworzące aglomerację oraz aktualnej i powszechnie dostępnej informacji jak i promocji tego systemu. Sprawne działanie systemu transportu publicznego możliwe będzie tylko przy wykorzystaniu sprawnego i scentralizowanego systemu zarządzania wszystkimi środkami transportu realizującymi zadania transportowe na terenie aglomeracji.

Każdy mieszkaniec aglomeracji chcący dojechać do wyznaczonego celu chętnie skorzystałby z jednego środka transportu, który po pierwsze dowiezie go do celu bez zbędnych przesiadek, a po drugie uczyni to w miarę szybko. W praktyce taki wymóg możliwy jest do realizacji tylko w wyjątkowych przypadkach lub przy wykorzystaniu samochodów osobowych, których używanie będzie ograniczane (szczególnie w centrum miasta). W większości przypadków dojazd do celu wymagał będzie przesiadek. Za realizowanie podróży z przesiadkami przemawiają również względy ekonomiczne, albowiem potoki pasażerów są mocno uzależnione od odległości od centrum, gęstości zaludnienia oraz rozmieszczenia dużych skupisk zakładów pracy.

Bardzo duża różnorodność potoków pasażerskich, na dodatek zmiennych w czasie, wymusza wykorzystanie pojazdów różnej wielkości kursujących z różną częstotliwością. W celu optymalizacji ich wykorzystania i jednocześnie zapewnienia dogodnego dojazdu należy zastosować system węzłowy, który zapewnia szybki dojazd z każdej miejscowości położonej na terenie aglomeracji do centrum

miasta Poznania, przy założeniu konieczności zmiany środka transportu realizowanej na przystankach przesiadkowych, w węzłach przesiadkowych lub w centrach przesiadkowych. Idealny system węzłowy zapewnia dojazd:

- z każdej miejscowości do siedziby gminy;
- z siedziby każdej gminy do siedziby powiatu;
- z każdego powiatu do węzłów przesiadkowych położonych na terenie stolicy aglomeracji.

Taka idea uwzględnia gradację natężenia potoków pasażerskich:

- z miejscowości do siedziby gminy (małe);
- z siedziby gminy do siedziby powiatu (większe);
- z siedziby powiatu do stolicy aglomeracji (największe).

Względy ekonomii (koszty paliwa i amortyzacja pojazdu) wymuszają dostosowanie wielkości pojazdu do natężenia potoków pasażerskich. Przy zastosowaniu systemu węzłowego zakłada się, że małe pojazdy powinny dowozić pasażerów do siedziby gminy, większe z siedziby gminy do siedziby powiatu, a największe z siedziby powiatu do stolicy aglomeracji i po jej obszarze.

Aby system węzłowy mógł okazać się sprawny i atrakcyjny dla mieszkańców, należy zastosować zasadę intermodalności, czyli takiego planowania i zarządzania środkami transportu, które zapewni pasażerowi usługę przewozową złożoną z łańcucha różnych środków transportu, tak skoordynowanych, że – pomimo koniecznych przesiadek – zapewnią nieprzerwaną podróż do celu. Niestety, w praktyce nie jest możliwe zastosowanie idealnego systemu węzłowego.

Najczęściej o wyborze bezpośredniego połączenia miejscowości z siedzibą powiatu lub stolicy aglomeracji decyduje odległość.

Przy planowaniu sieci połączeń w systemie węzłowym należałoby również uwzględnić inne czynniki, takie jak zmienność potoków pasażerskich o różnych porach dnia roboczych oraz w soboty, niedziele i święta (także w zależności od pory roku). Szczególnie dotyczy to obszarów o przeważającym charakterze turystycznym. Dla takich obszarów konieczne jest dostosowanie taboru do zmieniających się potrzeb.

Pomimo licznych odstępstw od idei hierarchicznych węzłów przesiadkowych, zaleca się stosowanie systemu węzłowego. Przy dobrej koordynacji czasów w czasie dojazdu pojazdów dowożących i pojazdu odwożącego, czas konieczny dla dokonania przesiadki powinien być zdecydowanie krótszy od czasu podróży.

4) Cel operacyjny nr 4: Centra transportowe w miarę możliwości muszą być zlokalizowane w oparciu o dworzec kolejowy i tereny około dworcowe

Potencjał systemu kolejowego oraz jego możliwości przewozowe skłaniają do podporządkowania temu systemowi innych form transportowych (autobus, tramwaj, transport indywidualny). W tym celu należy lokalizować formy zintegrowane w bezpośredniej bliskości stacji i przystanków kolejowych, wykorzystując do tego budynki dworcowe, place przeddworcowe i parkingi dworcowe. Na obszarze działania PKM oraz w województwie wielkopolskim można znaleźć miejsca doskonale spełniające te kryteria: Poznań Główny, Leszno, Kościan, Jarocin, Mosina, Dopiewo i inne. Pozostałe dopiero się rozbudowują: m. in. Środa Wielkopolska, Czerwonak, Murowana Goślina. Konieczne jest by rewitalizacja terenów około dworcowych, we wskazanych powyżej punktach węzłowych, odbywała się przez samorządy, z uwzględnieniem koncepcji programowo-przestrzennych i koncepcji funkcjonalnych

węzła. Istotna jest również jednolitość wizerunkowa węzła i jego identyfikacja z systemem transportowym (np. systemem Poznańskiej Kolei Metropolitalnej).

5) Cel operacyjny nr 5: Transport publiczny w Poznaniu należy oprzeć w znacznym stopniu na rozbudowanej sieci tramwajowej (w tym linii szybkiego tramwaju) oraz na uzupełniającej sieci autobusów wyjeżdżających w większym stopniu niż obecnie również poza teren miasta i obsługujących duże skupiska mieszkaniowe położone wokół miasta

Na obszarze miasta Poznania bezwzględnie należy powiązać przystanki kolejowe istniejące i planowane z podstawową miejską siecią transportową, jaką jest sieć tramwajowa. Obecnie przystanki kolejowe powiązane z siecią tramwajową to: Poznań Główny, Poznań Górczyn i Poznań Starołęka.

Propozycje rozbudowy sieci przystanków kolejowych i propozycje rozwojowe sieci tramwajowej umożliwiłyby powiązanie dodatkowo w następujących miejscach: Poznań Zawady, Poznań Garbary, Poznań ul. Nowowiejskiego, Poznań ul. Hetmańska, Poznań Junikowo, Poznań Dębiec (propozycja nowej lokalizacji).

6) Cel operacyjny nr 6: Na głównych ciągach transportowych, takich jak Września – Poznań – Nowy Tomyśl, Jarocin - Poznań, Leszno – Poznań - Gniezno, Wągrowiec – Poznań, główną osią przewozów pasażerskich powinien być transport kolejowy, korzystający z nowoczesnego taboru kolejowego, a przy wybranych dworcach i przystankach należy tworzyć parkingi realizujące zasadę „Parkuj i Jedź” (P&R)

Poznań jako jeden z większych węzłów kolejowych w Polsce posiada dogodny układ linii kolejowych z największymi miastami Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego oraz okolicznymi miastami. Mieszkańcy ww. miast, a także miejscowości leżących w tych gminach mogą korzystać z transportu kolejowego w przejazdach do Poznania. Zbiorowy transport publiczny pomiędzy Poznaniem a miejscowościami powinien być zorganizowany wokół głównej osi transportu kolejowego. Dogodny układ linii kolejowych w Poznańskim Obszarze Metropolitalnym umożliwia także stworzenie sieci połączeń pomiędzy gminami leżącymi przy tych liniach. Zmodernizowana infrastruktura kolejowa powinna zapewnić przejazdy w czasie znacznie krótszym aniżeli przejazdy drogowe. Stacje i przystanki kolejowe powinny stanowić centra przesiadkowe zintegrowane z transportem autobusowym i tramwajowym. Powinny być wyposażone w parkingi typu „parkuj i jedź” (P&R) dla samochodów komunikacji indywidualnej, gdzie opłata za parking będzie wliczona w koszt biletu za korzystanie z przejazdu transportem publicznym.

Należy więc stosować się do następujących zasad:

- zwiększyć szybkość przejazdu pociągów poprzez modernizację linii kolejowych,
- dostosować częstotliwość kursowania pociągów do potrzeb podróżnych,
- wybudować parkingi typu P&R, które będą strzeżone z pełnym monitoringiem o odpowiedniej liczbie miejsc postojowych dla samochodów osobowych oraz rowerów,
- dostosować stacje i przystanki do potrzeb podróżnych także osób niepełnosprawnych,
- udostępniać parking dla podróżnych posiadających bilet na przejazd transportem publicznym w obrębie POM.

7) Cel operacyjny nr 7: Zbiorowy transport publiczny w Poznańskim Obszarze Metropolitalnym powinien być organizowany i zarządzany przez jeden podmiot

W celu efektywnego zarządzania transportem na obszarze POM i odcinkach przyległych oraz integracji w ramach systemu transportu regionalnego i miejskiego do 2016 r. powołany powinien zostać zarząd transportu regionalnego (aglomeracyjnego).

Zarząd transportu regionalnego (ZTR) będzie realizował wszystkie działania przewidziane w Art. 15 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, które uznaje się za minimalny zakres funkcji organizatorskich.

Przedmiotem działalności ZTR będzie planowanie, organizowanie i zarządzanie regionalnym (aglomeracyjnym) transportem zbiorowym w zakresie odpowiadającym działalności organizatorskiej realizowanej przez województwo i przewidzianej w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

W zakresie usług użyteczności publicznej działalność ZTR będzie obejmować:

- prowadzenie badań marketingowych i rynku;
- określanie sieci tego transportu i jej planowanie;
- ustalanie parametrów usług;
- kontraktowanie usług;
- kontrolowanie ilości i jakości realizowanych usług;
- finansowanie usług;
- integrowanie transportu regionalnego oraz regionalnego i miejskiego.

W zakresie pozostałych usług, nie wchodzących w zakres działań związanych z usługami użyteczności publicznej ZTR będzie pełnił funkcje organizatorskie przewidziane w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Zgodnie z obowiązującym prawem ZTR, może zostać powołany jako:

- departament lub inna jednostka organizacyjna urzędu marszałkowskiego;
- spółka z o.o. województwa, gmin i powiatów;
- jednostka budżetowa województwa.

Forma prawna ZTR zostanie określona na podstawie stosownych analiz formalno-prawnych i ekonomicznych w koncepcji powołania oraz funkcjonowania zarządu transportu regionalnego.

8) Cel operacyjny nr 8: Na terenie całego obszaru metropolitalnego powinien obowiązywać jeden rodzaj biletu metropolitalnego (zarówno w formie papierowej, jak i elektronicznej z zastosowaniem różnorodnych taryf) umożliwiający przejazdy pojazdami dowolnego przewoźnika

Integracja transportu publicznego w województwie wielkopolskim powinna być realizowana docelowo na czterech poziomach:

- I. Instytucjonalnym.
- II. Taryfowo-biletowym.
- III. Rozkładów jazdy.
- IV. Informacji o usługach.

Wymienione cztery poziomy integracji oznaczają, niezależnie od systemu finansowania (brutto lub netto), że organizator w odniesieniu do sieci użyteczności publicznej będzie funkcjonował jako podmiot niezależny od operatorów i przewoźników (wykluczona jest więc forma organizacyjna związku operatorów). Organizator może stanowić taryfy lub gwarantować sobie prawo do ustalania cen biletów danego rodzaju (np. biletów zintegrowanych lub maksymalnego poziomu cen biletów jednoprzjazdowych i okresowych), układać rozkłady jazdy linii zakwalifikowanych do sieci

użyteczności publicznej na podstawie wyników badań marketingowych, zapewniać funkcjonowanie informacji o usługach realizowanych w ramach sieci użyteczności publicznej. Część z wymienionych zadań organizatora transportu publicznego będzie mógł realizować poprzez tzw. outsourcing, tj. powierzając wykonanie niektórych zadań firmom zewnętrznym (np. operatorom).

9) Cel operacyjny nr 9: Należy systematycznie wprowadzać na cały obszar metropolitalny elektroniczny system zarządzania flotą pojazdów umożliwiający także prowadzenie bieżącej informacji dla podróżnych oraz pozwalający na elastyczne formy dowozu pasażera do celu podróży

System zarządzania komunikacją miejską pozwala na uzyskanie bieżącego monitorowania przejazdu pojazdów komunikacji miejskiej, kontrolę rozkładu jazdy, zapewnienie łączności radiowej z kierującymi pojazdami oraz zbieranie i przetwarzanie danych i informacji o ruchu pojazdów komunikacji miejskiej w czasie rzeczywistym. System zarządzania komunikacją miejską może spełniać dwie funkcje:

- nadzoru nad ruchem,
- informacji dla podróżnych.

Wprowadzenie tego systemu doprowadzi do zwiększenia zadowolenia podróżnych korzystających z komunikacji publicznej poprzez lepszą informację dla podróżnych, poprawę punktualności, skrócenie czasu oczekiwania na pojazd, a także skrócenie czasu przejazdu. Bieżąca informacja pozwoli zarządzającemu komunikacją na szybkie likwidowanie zakłóceń w kursowaniu pojazdów, a także umożliwi natychmiastową pomoc w przypadku różnych wydarzeń np. wypadki drogowe. W przypadku wystąpienia awarii lub zdarzeń wypadkowych centrum zarządzania komunikacją publiczną będzie wiedzieć gdzie ma wysłać pojazd zastępczy lub ekipę ratunkową.

System zarządzania transportem publicznym umożliwia:

- określenie pozycji pojazdu na trasie,
- porównanie aktualnej pozycji pojazdu z rozkładem jazdy i przekazywanie informacji o odstępstwach od rozkładu jazdy,
- przekazywanie informacji na tablice informacyjne w pojeździe i na przystankach,
- diagnostykę urządzeń w pojeździe podlegających monitorowaniu,
- przekazywanie informacji do kierujących pojazdami,
- przekazywanie przez kierujących informacji o zdarzeniach,
- wspomaganie ruchu pojazdu poprzez sterowanie sygnalizacją świetlną,
- sterowanie i przekazywanie danych z kasowników biletowych co umożliwi zastosowanie biletu elektronicznego,
- udostępnianie danych o komunikacji miejskiej na stronie internetowej.

10) Cel operacyjny nr 10: Polityka transportowa samorządów zlokalizowanych na terenie POM zmierzać powinna w kierunku stworzenia systemu zachęt do korzystania z publicznych środków transportu

Zadaniem systemu komunikacji miejskiej było i będzie stworzenie warunków do możliwie sprawnego przemieszczania się osób w obrębie miasta oraz jego najbliższego otoczenia. W zdecydowanej większości polskich miast prywatny samochód osobowy jest powszechnie używany przez mieszkańców dla przemieszczania właścicieli i członków rodziny w celu dojazdu do pracy, szkoły lub po prostu jako wygodny środek transportu.

Gminy odpowiedzialne za organizację transportu publicznego na swym terenie dążą się do systematycznego usprawniania komunikacji miejskiej poprzez:

- zakupy nowoczesnego taboru spełniającego coraz bardziej wyrafinowane normy EURO dotyczące spalin;
- rozbudowę sieci tramwajowej docierającej do wielkich osiedli oraz pozwalającej na większą elastyczność połączeń;
- zakupy pojazdów całkowicie (na całej długości wozu) niskopodłogowych lub tylko w części pojazdu z obniżoną podłogą (jako pojazdy dogodne dla pasażerów mniej sprawnych ruchowo);
- zakupy lub przebudowę pojazdów, które zostały wyposażone w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej oraz rozmaite systemy informowania pasażerów (wizualne i głosowe);
- zakupy pojazdów wykorzystujących napęd elektryczny (przynajmniej w jakiejś części – pojazdy hybrydowe), dzięki czemu eliminuje się spaliny i hałas w centrum miasta;
- przesuwania komunikacji miejskiej z zatłoczonych dróg publicznych na tory, lub tzw. buspasy - dzięki temu można osiągnąć bardzo szybką komunikację pomimo pojawiających się zatorach na ulicach (głównie w centrum miasta);
- stosowanie elektronicznych systemów zarządzania ruchem pozwalających na szybkie reagowanie na zaistniałe sytuacje drogowe i pozwalające na ominięcie korków;
- budowę parkingów położonych na obrzeżach miasta i wzdłuż tras kolejowych do miasta prowadzących przy jednoczesnym zastosowaniu zasady „parkuj i jedź”⁴.

1.4 Założenia powstania systemu kolei metropolitalnej w systemie zintegrowanego transportu publicznego

Koncepcja zintegrowanego transportu publicznego w oparciu o linie kolejowe Poznańskiego Węzła Kolejowego wymaga stworzenia takiej oferty w regionalnym transporcie kolejowym, która rzeczywiście odpowie pozytywnymi reakcjami potencjalnych klientów transportu publicznego, zmierzającymi do weryfikacji dotychczasowego podziału zadań przewozowych (modal split). Podstawą tej oferty jest właściwa prognoza zadań możliwych do realizacji przez transport kolejowy. Przedkłada się to bezpośrednio na liczbę pociągów w dobie na poszczególnych odcinkach sieci kolejowej.

Aby wypuklić „nową jakość” dla kolei funkcjonującej w ramach kolei metropolitalnej trzeba wyraźnie określić, że Poznańska Kolej Metropolitalna powinna obejmować WSZYSTKIE połączenia kolejowe rozpoczynające i kończące swój bieg w granicach określonego wcześniej zasięgu. Połączenia, które rozpoczynają lub kończą bieg poza ww. granicami (np. w Koninie, w Ostrowie Wlkp., w Gołańczy) nie należą do systemu PKM, jedynie obsługują transportowo obszar PKM.

Zaproponowany układ tras i częstotliwości przybrał następującą formę:
- w roku 2015

Trasa	Relacja	Istniejące połączenia regionalne
S1	Wągrowiec – Murowana Goślina – Poznań Wschód – Poznań Główny – Grodzisk Wlkp.	1 poc/h

⁴ Koncepcja rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Szczecin listopad 2011 r.

S2	Kościan – Poznań Główny – Poznań Wschodni – Gniezno	2 poc/h
S3	Września – Swarzędz – Poznań Wschodni – Poznań Główny – Opalenica	2 poc/h
S4	Września – Swarzędz – Poznań Franowo – Poznań Główny – Szamotuły	1 poc/h
S5	Jarocin – Środa Wlkp. – Poznań Główny – Rogoźno Wlkp.	1 poc/h

- w roku 2025

Trasa	Relacja	Proponowana liczba kursów PKM w godzinie szczytu	Istniejące połączenia regionalne	Razem
S1	Wągrowiec – Murowana Goślina – Poznań Wschód – Poznań Główny – Grodzisk Wlkp.	1 poc/h	1 poc/h	2 poc/h
S2	Kościan – Poznań Główny – Poznań Wschodni – Gniezno	2 poc/h	2 poc/h	4 poc/h
S3	Września – Swarzędz – Poznań Wschodni – Poznań Główny – Opalenica	1 poc/h	2 poc/h	3 poc/h
S4	Września – Swarzędz – Poznań Franowo – Poznań Główny – Szamotuły	1 poc/h	1 poc/h	2 poc/h
S5	Jarocin - Środa Wlkp. - Poznań Główny – Rogoźno Wlkp.	1 poc/h	1 poc/h	2 poc/h

- w roku 2040

Trasa	Relacja	Proponowana liczba kursów PKM w godzinie szczytu	Istniejące połączenia regionalne	Razem
S1	Wągrowiec – Murowana Goślina – Poznań Wschód – Poznań Główny – Grodzisk Wlkp.	2 poc/h	1 poc/h	3 poc/h
S2	Kościan – Poznań Główny – Poznań Wschodni – Gniezno	2 poc/h	2 poc/h	4 poc/h
S3	Września – Swarzędz – Poznań Wschodni – Poznań Główny – Opalenica – Nowy Tomysł	1 poc/h	2 poc/h	3 poc/h
S4	Września – Swarzędz – Poznań Franowo – Poznań Główny – Szamotuły	1 poc/h	2 poc/h	3 poc/h
S5	Jarocin – Środa Wlkp. – Poznań Główny – Rogoźno Wlkp.	1 poc/h	1 poc/h	2 poc/h
S6	Lotnisko Ławica – Poznań Główny	2 poc/h	0 poc/h	2 poc/h

Takie podejście zdecydowanie ułatwia zorganizowanie systemu zintegrowanego i jego hierarchizację. Taki system jest przejrzysty i stwarza szansę na polepszenie funkcjonowania kolei.

1.5 System wdrażania planu

Koncepcja rozwoju transportu publicznego powinna być wdrażana przez poszczególne gminy wchodzące w skład Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego. Jednak wiele zadań strategicznych wykracza poza obszar jednej gminy wobec niezbędna jest koordynacja procesu wdrażania koncepcji. W pierwszym okresie należy rozważyć powołanie koordynatora na szczeblu Biura Stowarzyszenia Metropolia Poznań. Tym bardziej jest to konieczne, gdyż wiele zadań przekracza kompetencje gmin i powinny być realizowane przez inne podmioty administracji rządowej i samorządowej.

Natomiast kolejnym etapem powinno być powołanie wyspecjalizowanej jednostki zajmującej się koordynacją wdrażania integracji systemu transportu publicznego w Poznańskim Obszarze Metropolitalnym, a także organizowaniem transportu publicznego. Taką jednostką może być powołany przez gminy związek transportowy. Powołanie takiej jednostki w kolejnym etapie realizacji zaproponowanej koncepcji byłoby niezbędne dla efektywnego prowadzenia działań wdrażających tej koncepcji. Doświadczenia innych metropolii wskazują, że tylko wspólna jednostka byłaby w stanie sprawnie i skutecznie koordynować wszystkie zadania związane z wdrażaniem zintegrowanego transportu publicznego

1.6 Fazy wdrażania koncepcji

Zorganizowanie całego systemu zintegrowanego transportu wymaga przestrzegania kolejności i fazowania prac:

1. Przyjęcie planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w województwie wielkopolskim (do końca 2014 r.)

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest dokumentem określającym główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego do 2025 roku w przewozach o charakterze wojewódzkim. Jest to dokument publiczny o charakterze otwartym, który powinien być aktualizowany w miarę postępujących zmian w uwarunkowaniach wewnętrznych i zewnętrznych.

Głównym celem Planu Transportowego jest zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze objętym planem do roku 2025.

W planowaniu tych przewozów podstawowe znaczenie ma zapewnianie racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze analizowanym. Racjonalność ta oznacza:

- dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych;
- zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
- koordynację regionalnego planu transportowego z krajowym i lokalnymi planami transportowymi oraz planami rozwoju przestrzennego, w tym dążenie do uzyskania w skali województwa spójnej sieci i zintegrowanych przewozów publicznym transportem zbiorowym;

- redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, zwłaszcza na obszarach przyrodniczo wrażliwych oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- dbałość o efektywność ekonomiczno-finansową rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

W wyniku ww. kierunków działań, Plan transportowy zakłada:

- utrzymanie co najmniej na obecnym poziomie udziału wojewódzkich przewozów pasażerskich, co w sytuacji intensywnego wzrostu motoryzacji jest zadaniem trudnym, ale możliwym do wykonania;
- poprawę dostępności wewnętrznej województwa poprzez skrócenie czasu podróży pomiędzy regionalnymi i ponadregionalnymi ośrodkami osadniczymi i gospodarczymi.

Plany transportowe sporządzane są na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011r. Nr 5 poz. 13 ze zmianami), ze szczegółowością wynikającą z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. Nr 117 poz. 684).

2. Powołanie koordynatora na szczeblu Biura Stowarzyszenia Metropolia Poznań ds. organizacji systemu transportu kolejowego PKM (do końca 2014 r.).
Zadaniem koordynatora jest koordynowanie projektów zmierzających do integracji systemów transportowych, projektów pozyskania środków na budowę wskazanych węzłów integracyjnych, pomoc samorządom w rozmowach z właścicielem infrastruktury dworcowej
3. Powołanie transportowego związku gmin znajdujących się w granicach ostatecznie ustalonego systemu PKM (do połowy 2015 r.)
4. Zgłaszanie projektów rewitalizacyjnych w ramach regionalnego programu strategicznego lub innych (budowa węzłów integracyjnych, przejmowanie terenów i obiektów kolejowych itp.) na lata 2014 – 2020 (na bieżąco)
5. Powołanie zarządu transportu regionalnego (do końca 2015 r.)
6. Zakup taboru dla PKM (do połowy 2016 r.)
7. Opracowanie zasad polityki biletowej w ramach PKM i systemu wojewódzkiego. Opracowanie i wdrażanie zasad integracji taryfowej i biletowej (do połowy 2016 r.)
8. Opracowanie programu identyfikacji wizualnej (do połowy 2015 r.)
9. Wprowadzanie systemu połączeń regionalnych i połączeń kolejowych PKM wg założeń dla roku 2014 (grudzień 2016 r.)
10. Prace rewitalizacyjne budowlane, remontowe i porządkowe (2015 – 2021, 2020 – 2040)
11. Rozwój systemu wg założeń lat 2025 i 2040
12. Wdrożenie zasad spójnej polityki informacyjnej dla całego systemu wojewódzkiego (2020 – 2026)

Poniżej przedstawiono harmonogram wdrożenia koncepcji.

