

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
DLA MIASTA POZNANIA
RAPORT Z II ETAPU KONSULTACJI



kwiecień 2020

SPIS TREŚCI

1. Wstęp	3
2. O konsultacjach	4
2.1 Kontekst realizowanych działań	4
2.2 Cel konsultacji	4
2.3 Uczestnicy konsultacji	5
2.4 Przebieg konsultacji i metodologia	6
2.5 Promocja	11
3. Wyniki konsultacji	12
3.1 Formularz konsultacyjny	12
3.2 Spotkania z dziećmi i młodzieżą	58
3.3 Uwagi przesłane drogą mailową	69
4. Podsumowanie	70

1. WSTĘP

Raport jest podsumowaniem **II etapu konsultacji społecznych** dotyczących Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Poznania (dalej jako PZMM lub Plan Mobilności). Ze względu na stan epidemii ten etap konsultacji przeprowadzony został całkowicie za pośrednictwem internetu. W ramach konsultacji zostało zorganizowanych **pięć wideospotkań konsultacyjnych**. Jedno spotkanie było otwarte dla wszystkich mieszkańców, pozostałe zakładały udział zidentyfikowanej grupy interesariuszy: pracowników urzędu i miejskich spółek oraz ekspertów, radnych osiedlowych, aktywistów społecznych i przedstawicieli organizacji pozarządowych oraz dzieci i młodzieży. Celem spotkań było zapoznanie uczestników **z diagnozą sytuacji mobilnościowej** w Poznaniu poprzedzającą proces tworzenia Planu Mobilności, przedstawienie obszarów powstającej **Polityki Mobilności Transportowej** oraz zaprezentowanie **wniosków z I etapu konsultacji** PZMM. Podczas spotkań uczestnicy mieli możliwość zadawania pytań oraz dzielenia się swoimi przemyśleniami do zaprezentowanych tematów. Drugim, nie mniej ważnym elementem konsultacji był elektroniczny **formularz opinii**. Uczestnicy zostali poproszeni w formularzu o posegregowanie działań w ramach kilkunastu obszarów, które ich zdaniem powinny znaleźć się w Planie Mobilności.

Konsultacje zostały zorganizowane zgodnie z Zarządzeniem nr 1051/2019/P Prezydenta Miasta Poznania z dnia 18.12.2019 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Poznania.

2. O KONSULTACJACH

2.1. KONTEKST REALIZOWANYCH DZIAŁAŃ

Urząd Miasta Poznania opracowuje obecnie Politykę Mobilności Transportowej, która zastąpi Politykę Transportową Miasta Poznania z 1999 r., stając się najważniejszym dokumentem strategicznym regulującym poruszanie się po mieście. Głównym celem Polityki Mobilności Transportowej będzie uczynienie transportu w Poznaniu bardziej zrównoważonym. Opracowywany PZMM dla Poznania ma być dokumentem uszczegóławiającym i określającym działania, które muszą zostać podjęte w celu realizacji założeń Polityki Mobilności Transportowej.

Plan Mobilności przybierze formę **kompleksowego dokumentu**, który obejmie wszystkie zagadnienia dotyczące komunikacji i przemieszczania się w obrębie miasta Poznania oraz wskaże dalsze kierunki ich rozwoju. PZMM zajmuje się wszystkimi aspektami mobilności w mieście, czyli m.in. transportem publicznym, samochodowym, ruchem rowerowym i pieszym. W dokumencie zostanie wskazany **zbiór inwestycji** z zakresu mobilności, który jest najważniejszy – według mieszkańców i innych grup zainteresowania – **dla dobrego funkcjonowania miasta**. Dodatkowo poruszanie się po mieście powiązane będzie z planowaniem przestrzennym, czyli np. usytuowaniem osiedli, ochroną środowiska czy aspektami społecznymi.

Plan mobilności skupia się na **potrzebach człowieka** nie tylko w zakresie odpowiedniej infrastruktury dla poruszania się po mieście, ale również na jakości codziennego życia, bezpieczeństwie czy dostępności do usług i miejsc wypoczynku. To, co wyróżnia Plan Mobilności, to **zaangażowanie mieszkańców i interesariuszy od samego początku** – od określenia problemów i barier po pracę nad konkretnymi rozwiązaniami. Proces tworzenia Planu obejmuje spotkania i warsztaty przybliżające mieszkańcom m.in. ideę zrównoważonej mobilności.

2.2. CEL KONSULTACJI

Konsultacje zostały podzielone na trzy etapy.

Na **pierwszym etapie** konsultacji mieszkańcy uzyskali informację, czym jest PZMM i jakie są jego założenia. Uczestnicy spotkań mieli możliwość podzielenia się oczekiwaniami względem dokumentu, określenia swoich potrzeb związanych z tym, jak powinien rozwijać się system transportowy w Poznaniu, a także wskazania barier związanych z poruszaniem się po mieście. Zebrane opinie oraz prowadzona jednocześnie diagnoza stanu istniejącego posłużyły za punkt wyjścia do opracowania głównych obszarów oraz działań Planu Mobilności.

Celem **drugiego etapu** konsultacji było zaprezentowanie diagnozy sytuacji mobilnościowej w Poznaniu oraz przedstawienie wniosków z pierwszego etapu konsultacji, w tym zgłoszonych przez uczestników działań, które powinny znaleźć się w PZMM. Uczestnicy konsultacji dokonali priorytetyzacji działań w ramach obszarów przyszłego dokumentu.

Podczas **trzeciego etapu** konsultacji zaprezentowany zostanie Plan Mobilności dla Poznania. Celem konsultacji będzie zebranie opinii, uwag i propozycji do ostatecznej formy dokumentu.

2.3. UCZESTNICY KONSULTACJI

Szczególną rolę w procesie konsultacji Planu Mobilności odgrywają **interesariusze**. Do udziału w konsultacjach zaproszeni zostali przedstawiciele różnych instytucji i organizacji związanych z zagadnieniem transportu w mieście, osoby posiadające dużą wiedzę i doświadczenie w tym zakresie oraz mieszkańcy, których doświadczenia poszerzają debatę o mobilności w mieście o inny punkt widzenia. O rozpoczęciu II etapu konsultacji PZMM poinformowano następujące grupy:

- Mieszkańcy,
- Przedstawiciele jednostek Urzędu Miejskiego Poznania oraz eksperci, w tym: Zarząd Dróg Miejskich (ZDM), Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM), Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta (BKPiRM), Miejska Pracownia Urbanistyczna (MPU), Wydział Urbanistyki i Architektury (WUiA), Wydział Zdrowia i Spraw Społecznych (WZiSS), Wydział Kształtowania i Ochrony Środowiska (KOŚ), Miejski Inżynier Ruchu (MIR), Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (MPK), radni miejscy – Przewodniczący Komisji Transportu i Polityki Mieszkaniowej oraz Przewodniczący Komisji Polityki Przestrzennej i Rewitalizacji, Lotnisko Ławica, Stowarzyszenie Metropolia Poznań, Poznańska Lokalna Organizacja Turystyczna (PLOT), Powiat Poznański, Urząd Marszałkowski (Poznańska Kolej Metropolitalna), PKP Polskie Linie Kolejowe, PKS, Międzynarodowe Targi Poznańskie, Straż Miejska, Wydział Zarządzania Kryzysowego i Bezpieczeństwa UMP, Policja, eksperci zewnętrzni,
- Przedstawiciele poznańskich Rad Osiedli,
- Przedstawiciele organizacji społecznych zajmujących się polityką miejską, ze szczególnym uwzględnieniem organizacji zajmujących się transportem, w tym: Stowarzyszenie Droga i Bezpieczeństwo, Automobilklub Wielkopolski, Fundacja „Pro Terra” Centrum Edukacji Ekologicznej dla Zrównoważonego Rozwoju, Polski Klub Ekologiczny Okręg Wielkopolski, Stowarzyszenie My-Poznaniacy, Stowarzyszenie Rowerowy Poznań, Stowarzyszenie Inwestycje dla Poznania, Stowarzyszenie Ulepsz Poznań, Stowarzyszenie Prawo do Miasta, Stowarzyszenie Urbanator,
- Nextbike Polska, Click2Go Carsharing, eksperci zespołu Think-Tank przy Wydziale Rozwoju Miasta i Współpracy Międzynarodowej UMP,
- Przedstawiciele instytucji reprezentujących interesy określonych grup społecznych, m.in. seniorów, młodzieży, studentów, osób z niepełnosprawnościami, mniejszości narodowych, w tym: Miejska Rada Seniorów, Rada Rodziny Dużej, Młodzieżowa Rada Miasta Poznania, psycholog transportu, Samorząd Studentów UAM, Parlament Studencki UEP, Samorząd Studencki PP, Samorząd Studencki AM, Samorząd Studentów UP, Samorząd Studentów UA, Rada Studentów AWF, Rada Samorządu Studentów UMP, Fundacja Inicjatyw Społecznych Mili Ludzie, Polski Związek Niewidomych, Miejska Społeczna Rada ds. Osób Niepełnosprawnych, Stowarzyszenie Społeczno-Kulturalne POLSKA–UKRAINA, Migrant Info Point, przedstawiciele zakładów pracy: Volkswagen Polska, Uniwersytet im A. Mickiewicza, Politechnika Poznańska, Uniwersytet Medyczny.
- Dzieci i młodzież, uczniowie klas 1–8 Szkoły Podstawowej nr 75 w Poznaniu.

2.4. PRZEBIEG KONSULTACJI I METODOLOGIA

Konsultacje dorosłych składały się z dwóch elementów: **wideospotkania** oraz rozbudowanego **formularza konsultacyjnego**. Odrębny charakter miały konsultacje z dziećmi i młodzieżą – zostały one opisane w dalszej części raportu.

2.4.1. WIDEOSPOTKANIE

W ramach tychże konsultacji przeprowadzone zostały cztery wideospotkania w formie webinarium:

- spotkanie z przedstawicielami jednostek Urzędu Miejskiego i miejskich spółek oraz ekspertami zewnętrznymi (30.03.2020, godz. 11:00, 25 uczestników),
- spotkanie z mieszkańcami (30.03.2020, godz. 17:00, 41 uczestników),
- spotkanie z przedstawicielami rad osiedli (31.03.2020, godz. 17:00, 27 uczestników),
- spotkanie z aktywistami społecznymi i przedstawicielami instytucji reprezentujących interesy określonych grup społecznych (1.04.2020, godz. 17:00, 18 uczestników).

Wideospotkania miały takie same cele i podobny przebieg. Każde spotkanie składało się z tych samych części:

- **prezentacji** diagnozy obecnej sytuacji mobilnościowej w Poznaniu, wyników I etapu konsultacji społecznych oraz obszarów Polityki Mobilności Transportowej i Planu Mobilności,
- sesji **pytań i uwag** uczestników do prezentacji, struktury PZMM oraz formularza konsultacyjnego, na które odpowiadali moderatorzy z Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich, przedstawiciel firmy TRAKO Projekty Transportowe odpowiedzialnej za przygotowanie Planu Mobilności, a także pracownicy Biura Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta Urzędu Miasta Poznania.

Ze względu na możliwości techniczne uczestnicy proszeni byli o zadawanie pytań oraz wnoszenie komentarzy za pomocą czatu. Po zakończeniu prezentacji najważniejsze pytania i wnioski wyświetlane były na ekranie głównym, tak aby były lepiej widoczne dla wszystkich uczestników danego wideospotkania.

Wszystkie spotkania były nagrywane (wraz z opcją zapisu czatu). Dodatkowo podczas webinarium z mieszkańcami odbyła się transmisja na żywo na portalu YouTube (<https://www.youtube.com/watch?v=EQ1xfMFzW0U>).

Nagranie ze spotkania oraz prezentacja przedstawiana podczas spotkania dostępne są na stronie: **www.poznan.pl/mobilnosc**. Na tej samej stronie opublikowane zostały również pytania uczestników spotkań wraz z odpowiedziami (FAQ). Nagranie z prezentacją oraz FAQ stanowią także załączniki do niniejszego raportu.

Poniżej kilka zdjęć obrazujących przebieg jednego z webinarium.

Podgląd Przeglądarka WWW Firefox pon, 11:16 Mozilla Firefox

ClickMeeting Mobilny Poznań - II Etap Konsultacji 1

POLSKI PEŁNY EKRAN PANEL WYDARZENIA

W Diagnostyce przeanalizowaliśmy:

- UWARUNKOWANIA ROZWOJU MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
- DOKUMENTY STRATEGICZNE DOT. ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU
- ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE I REWITALIZACJĘ MIASTA
- STAN TRANSPORTU W MIEŚCIE
- STAN ŚRODOWISKA I ZANIECZYSZCZENIA Z TRANSPORTU
- ZACHOWANIA, PREFERENCJE I OCZEKIWANIA KOMUNIKACYJNE MIESZKAŃCÓW POZANANIA
- PROGRAMY PILOTAŻOWE I DOBRE PRAKTYKI DOT. ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
- PROGRAMY ORAZ INSTRUMENTY FINANSOWE MOŻLIWE DO WYKORZYSTANIA PRZY REALIZACJI PLANOWANYCH DZIAŁAŃ

UCZESTNICY

PREZENTERZY

- Anna (prezenter)
- Krzysztof Nowak (prezenter)

UCZESTNICY

- Andrzej
- Anna
- Błażej
- Bogdan
- Bożena
- Ewelina

CZAT

Podgląd Przeglądarka WWW Firefox pon, 11:17 Mozilla Firefox

ClickMeeting Mobilny Poznań - II Etap Konsultacji 1

POLSKI PEŁNY EKRAN PANEL WYDARZENIA

UWARUNKOWANIA ROZWOJU MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

UWARUNKOWANIA DEMOGRAFICZNE

UWARUNKOWANIA SPOŁECZNE

UWARUNKOWANIA GOSPODARCZE

UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE

UWARUNKOWANIA PRAWNE

540 372 538 633 536 438

2016 2017 2018

Liczba mieszkańców Poznania (w osobach)

2018 506 221

2017 497 082

Poznański obszar metropolitalny

Wzrost liczby mieszkańców w aglomeracji poznańskiej (bez Poznania) w latach 2017-2018

UCZESTNICY

PREZENTERZY

- Anna (prezenter)
- Krzysztof Nowak (prezenter)

UCZESTNICY

- Andrzej
- Anna
- Błażej
- Bogdan
- Bożena
- Ewelina

CZAT

» Mobilny Poznań

Krzysztof

OKNO AV

UCZESTNICY

- Bartosz
- Beata
- Hanna
- Hanna
- Iwona

CZAT

Anna

W razie problemów technicznych podczas webinaru pod numerem 667 121 666, udzielane są wskazówki

jest jednorodny, co jest uwarunkowane czasem powstawania osiedli mieszkaniowych.

Iwona

czy wzięto pod uwagę kryzys klimatyczny i konieczność redukcji CO2 (zarówno jeśli chodzi o generowanie CO2 jak i pochłanianie przez drzewa?)

Krzysztof

W dobrych praktykach np. niemieckich pracownicy instytucji kultury płacą abonamenty za miejsca parkingowe jak mieszkańcy miasta.

Anna

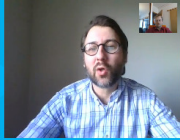
Panie Krzysztofie, dziękujemy za uwagę.

4 osób pisze.

Wpisz wiadomość

” W raporcie jest jeszcze mowa o zmniejszeniu znaczenia biletomatów na wzór rozwiązań wrocławskich, gdzie opłatę za przejazd można uiścić dowolną kartą. To rozwiązanie jest dużo bardziej elastyczne niż obecnie stosowana PEKA. Czy w ramach prac nad planem mobilności rozważane jest uproszczenie rozwiązań płatniczych? Jednym z czynników zachęcania mieszkańców do przesiadki z aut jest łatwość korzystania z komunikacji miejskiej.

Maciej_1 M



UCZESTNICY

CZAT

Anna

W razie problemów technicznych podczas webinaru pod numerem 667 121 666, udzielane są wskazówki

odczaiywc na PZMM

Lukasz

Tylko nie następne galerie handlowe, to one generują ruch samochodowy i drenaż miasta. To przez galerie handlowe, centrum miasta opustoszało i stało się mniej atrakcyjne.

2 Jan

Jakie są preferencje w odniesieniu do transportu autobusowego typu PKS? Co zrobić, aby ten typ komunikacji, dojazdu do miejsc pracy w Poznaniu był atrakcyjny dla mieszkańców z bardziej odległych gmin?

LOSEP Kaczkowski

Geneza przystąpienia do sporządzenia Planu Mobilności są zalecenia unijne, itym samym konieczność sporządzenie dokumentu w celach uzyskania dofinansowania unijnego na projekty miejskie.

3 Jan

Czy respondenci proponowali likwidację sygnalizacji świetlnej jako sposobu usprawnienia ruchu?

4 Bernat

Czy istnieje w planach korekta obecnych planów parkingów P&R, tak by dorość mniejsze przy stacjach kolejowych itp? Czy dotyczy to tylko przyszłych projektów?

Marcel

Panie Łukasz, powierzchnie handlowe i tak powstają. Ja właśnie wolaliby, aby powstawały na obrzeżach, niż w centrum - jak na przykład galeria MM. Ponadto, dzięki takiemu rozwiązaniu jest SZANSA na parkingi buforowe - obecnie jak wygląda ich powstawanie, to widać. Natomiast handel wielkopowierzchniowy wyciągnięty poza centrum, jak to jest na przykład w Gdańsku, właśnie (w moim odczuciu) znacząco odciąża centrum.

5 osób pisze

Wpisz wiadomość

2.4.2. FORMULARZ OPINII

Drugim elementem konsultacji był elektroniczny formularz opinii. Do jego wypełnienia zaproszeni zostali nie tylko uczestnicy czterech wideospotkań, ale i wszyscy inni mieszkańcy Poznania, którzy chcieliby mieć wpływ na kształt Planu Mobilności. Formularz dostępny był w dniach 31.03–7.04.2020 na stronie internetowej: <https://www.poznan.pl/mim/main/formularz-ii-etap-konsultacji,p,48680,50471.html>.

Formularz konsultacyjny podzielony był na **17 obszarów** będących działami opracowywanego dokumentu PZMM. W każdym z obszarów wypisane zostały różne **działania opracowane na podstawie zgłoszeń uczestników I etapu konsultacji**. Część obszarów, które zawierały dużo działań, została dodatkowo podzielona na podobszary. Uczestnicy konsultacji mieli za zadanie poukładanie działań w każdym z obszarów (podobszarów) od najważniejszych do najmniej ważnych poprzez przesuwanie ich w odpowiedniej kolejności. W każdym z obszarów była też możliwość dodawania komentarzy do zapisu wymienionych działań oraz zaproponowania dowolnego innego działania.

Obszary, na które podzielony został formularz, to:

- Bezpieczeństwo poruszania się,
- Ochrona środowiska (podobszary: zieleń, jakość powietrza i inne),
- Zagospodarowanie przestrzenne i rewitalizacja,
- Edukacja i konsultacje społeczne,
- Rozwój sieci drogowej,
- Rozwój transportu zbiorowego (podobszary: koszt, komfort, przewidywalność, dostępność komunikacji zbiorowej, dostępność dla wszystkich uczestników ruchu, czas),
- Rozwój stref dla ruchu pieszego (podobszary: infrastruktura, dostępność, inne),
- Rozwój dróg rowerowych,
- Rozwój transportu współdzielonego,
- Rozwój transportu kolejowego,
- Rozwój transportu lotniczego,
- Rozwój pojazdów o alternatywnych źródłach napędu i energii w transporcie,
- Zarządzanie ruchem (podobszary: sygnalizacja i oznaczenia drogowe, płynność ruchu, inwestycje, inne),
- Zarządzanie parkowaniem (podobszary: opłaty za parkowanie, inne),
- Zarządzanie dystrybucją ładunków,
- Obsługa transportowa sektora turystyki,
- Zaawansowane technologicznie zarządzanie mobilnością (Smart City).

2.5. PROMOCJA

Procesowi konsultacji od początku towarzyszą działania promocyjne, których celem jest zarówno informowanie mieszkańców o przygotowywanym PZMM, jak i zachęcenie ich do udziału w konsultacjach. Ponieważ konsultacje na II etapie odbywały się w trybie online, a mobilność mieszkańców w trakcie trwania epidemii została mocno ograniczona, w ramach porozumienia z Biurem Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta UMP zrezygnowano tym razem z produkcji plakatów, ulotek i uruchamiania stoiska informacyjnego w przestrzeni miejskiej. Skoncentrowano się natomiast na zaproszeniu do udziału w konsultacjach zidentyfikowanych interesariuszy (drogą e-mailową) oraz mieszkańców Poznania mających dostęp do internetu. Akcja informacyjna w dużej mierze była prowadzona za pośrednictwem strony www.poznan.pl/mobilnosc oraz mediów społecznościowych (na portalu Facebook m.in. utworzono wydarzenie dotyczące wideospotkania otwartego dla wszystkich chętnych mieszkańców). Dzięki wykupionej reklamie o konsultacjach Planu Mobilności dowiedziały się również osoby, które nie uczestniczyły w spotkaniach na wcześniejszym etapie.

3. WYNIKI KONSULTACJI

3.1. FORMULARZ KONSULTACYJNY

Formularz wypełniło 168 osób. Zadaniem uczestników konsultacji było indywidualne posegregowanie działań w obrębie każdego z obszarów od najważniejszego (o numerze 1) do najmniej ważnego (najwyższy numer w obrębie danego obszaru). Przykładowo dla obszaru nr 1: „Bezpieczeństwo poruszania się” najważniejsze dla uczestnika działanie zostało ułożone na 1. miejscu (otrzymując wynik 1), zaś najmniej ważne działanie zostało umieszczone na 13. miejscu (otrzymując wynik 13). W rezultacie najważniejsze działania z punktu widzenia każdego z uczestników uzyskały najniższy wynik. Wyniki te zostały następnie porównane między uczestnikami (zbadano uśrednioną wysokość pozycji działań ułożonych przez wszystkich uczestników). Poniżej podano uśrednione wyniki priorytetyzacji działań wszystkich uczestników w obrębie każdego z obszarów. Wyniki zostały zaokrąglone do drugiego miejsca po przecinku.

Uwaga: w przypadku odpowiedzi otwartych, zawierających komentarze uczestników konsultacji do działań w obrębie obszarów, ze względu na brak jednoznacznego odniesienia do nazwy komentowanego działania przez niektórych uczestników (kilka osób zapisywało komentarze do działań bez podawania ich nazwy, a jedynie poprzez określenie ich cyframi, które uległy zmianie po posegregowaniu działań w obrębie obszaru), zdecydowano się na pominięcie ich w niniejszym raporcie, ponieważ nie wiadomo, do jakich działań się odnoszą.

OBSZAR 1: BEZPIECZEŃSTWO PORUSZANIA SIĘ		
	DZIAŁANIE	UŚREDNIONY WYNIK
1	doświetlenie przejść dla pieszych	4,47
2	bezpieczeństwo dla pieszych i rowerzystów („słabszych” użytkowników)	4,57
3	wyniesienie oraz zwężenie jezdni w miejscu przejścia dla pieszych	5,10
4	egzekwowanie limitów prędkości w mieście	6,21
5	bezpieczna droga do szkoły dla każdego dziecka pieszo i rowerem	6,30
6	wąskie wloty na skrzyżowania o promieniach wymuszających odpowiednią prędkość	6,40
7	zmniejszenie liczby wypadków drogowych, w tym śmiertelnych, wprowadzenie polityki „0” ofiar śmiertelnych	6,56
8	poprawa bezpieczeństwa pieszych przez egzekwowanie zakazu parkowania w pobliżu przejść dla pieszych, bądź ustawianie fizycznych przeszkód przy często zastawianych skrzyżowaniach (tak, aby poprawić widoczność pieszych)	6,60

9	strefa tempo 30 w całym centrum miasta i likwidacja świateł na skrzyżowaniach	8,26
10	wsparcie ze strony policji w kwestii bezpieczeństwa	8,56
11	wprowadzenie poduszek berlińskich (rodzaj progów zwalniających)	8,88
12	edukacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i zasad polityki mobilności	9,45
13	zwiększenie strefy zamieszkania na osiedlach	9,67

Komentarze do zapisu ww. działań:

- [Działanie] „Strefa tempo 30 [...] i likwidacja świateł na skrzyżowaniach” powinno być podzielone na dwie inicjatywy. Przy czym usunięcie wszędzie świateł to nie jest dobry pomysł – tylko tam, gdzie wskażą na to testy, które przecież są proste do przeprowadzenia.
- Wymuszenie działania policji i SM na terenach należących do deweloperów, bo np. na osiedlach nie przestrzega się w ogóle przepisów, bo nikt ich nie jest w stanie wyegzekwować.
- Dalsze zmniejszanie prędkości oraz budowa progów zwalniających prowadzi do zwiększenia korków (czas to pieniądz) oraz zanieczyszczenia powietrza. Należy dążyć do przestrzegania obecnie obowiązujących zasad bezpieczeństwa.
- Połączenie działania „strefa tempo 30” z likwidacją świateł to manipulacja – powinno to być osobno.
- Pomieszczenie różnych ważnych spraw, które trudno wartościować.
- Niektóre działania są opisane zbyt ogólnie i nic nie wnoszą. Wizja „0” to jest tylko hasło – przecież każdy dąży do tego, żeby nie było wypadków śmiertelnych i wszelkie działania, jakie są podejmowane, do tego zmierzają.
- Jakie konkretne działania wprowadzałyby „polityka 0 ofiar śmiertelnych”?
- Strefy 30 nie tylko w centrum, ale na wszystkich osiedlach mieszkalnych poza ulicami klas głównej i zbiorczej oraz zjazdy z nich zwężone i o ciasnych promieniach.
- Najważniejsze są działania poprawiające komfort i bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Dobrze zaprojektowane drogi nie wymagają aktywności policji ani karania uczestników ruchu drogowego, żeby były bezpieczne.
- W punkcie pomieszczone są konkretne działania z pobożnymi życzeniami, doprawdy trudno dokonać uszeregowania takich pozycji.
- Co oznacza postulat pt. zwiększenie strefy zamieszkania na osiedlach: czy kolejne tereny zielone pomiędzy już istniejącymi budynkami mają być zabudowywane przez inwestycje deweloperskie?!!! Powinny być zajmowane zaniedbane, zdewastowane miejsca na płomby w śródmieściu!
- Najważniejszą kwestią byłoby według mnie objęcie miasta inteligentnym ruchem sterowanym komputerowo, wybudowanie i wydzielenie bezpiecznych pasów dla rowerzystów, wprowadzenie obowiązku elementów odblaskowych dla pieszych w mieście.
- Bardzo ogólnikowe stwierdzenia np. bezpieczna droga do szkoły dla każdego dziecka. Jakie działania przedstawia taki punkt?
- Mam wrażenie, że niektóre pozycje to sposoby realizacji innych. Dodatkowo dotyczą one różnych zagadnień, przez co ciężko uporządkować je w kolejności.
- Zmniejszanie liczby miejsc parkingowych nic nie daje.

Mobilny Poznań

- Co do punktu „bezpieczeństwo dla pieszych i rowerzystów („słabszych...”)\”, brzmi on bardzo ogólnie, praktycznie zawiera się w nim wszystko z poniższych działań. A „zmniejszenie liczby wypadków drogowych w tym śmiertelnych...”, to w sumie jaki mamy na to wpływ? Tylko poprzez działania inne wymienione w tym arkuszu.
- Poduszki berlińskie są nieefektywne i niszczą samochody, dużo lepsze rozwiązania można wybrać do uspokojenia ruchu.
- Za punkt, który wybrałem najwyżej, tj. „zwiększenie strefy zamieszkania...” proszę w praktyce przyjąć przede wszystkim egzekwowanie przepisów obecnie istniejących stref, bo z tym jest bardzo źle.
- Moim zdaniem najważniejsze jest doświetlenie, zawężenie przejść i edukacja.
- Utrudnienia ruchu samochodów będą miały negatywny wpływ na jakość życia osób zmotoryzowanych i korzystających z komunikacji miejskiej. Powinniśmy skupić się na egzekwowaniu istniejących przepisów, jak przestrzeganie limitów prędkości i zapewnianiu widoczności pieszych.
- Wsparcie ze strony policji – postulat bezzasadny, policjanci sami służbowo i prywatnie bezkarnie łamią przepisy, nie chcę, żeby mieli cokolwiek wspólnego z zapewnianiem bezpieczeństwa.

Inne działania wskazane do dodania do obszaru 1:

- Stosowanie fizycznych przeszkód spowalniających kierowców takich jak suwaki, przenoszenie ruchu przy zwężaniu ulicy z jednego na drugi pas – chodzi o to, by kierowcy nie widzieli prostego odcinka drogi bez przeszkód, na którym mogą się rozpędzić (wystarczy odcinek 200 m prostej drogi, by gwałtownie przyśpieszali). Jednocześnie chodzi o zachowanie płynności jazdy – wolno, ale płynnie (poduszka berlińska jest często omijana lub powoduje szybką jazdę – przyhamowanie i znów szybką jazdę) oraz wprowadzenie i dobre oznakowanie skrzyżowań równorzędnych. Obecnie w strefie centrum znaki są bardzo małe i ignorowane – nie przestrzegana jest ani strefa „Tempo 30”, ani ograniczenie do 20 km/h w strefie zamieszkania. Oznakowanie jest nieczytelne. Do przemyślenia, czy światła reagujące na prędkość nie byłyby rozwiązaniem przynajmniej tam, gdzie instalacja istnieje i w pierw wymuszenie zmiany zachowań kierowców byłoby potrzebne.
- **5.** Montaż sygnalizacji świetlnej na wszystkich przejściach dla pieszych przez ulice dwujezdniowe do 2022. **6.** Poszerzenie intensywnie uczęszczanych wysp przystankowych.
- Jako priorytetowe uznaję następujące działania: **1.** Budowa bezkolizyjnych skrzyżowań oraz zjazdów z dróg. **2.** Budowa szerszych dróg wielopasmowych w kategorii ekspresowych. **3.** Budowa przejść dla pieszych w formie wiaduktów i [przejść] podziemnych – mniej miejsc, w których krzyżuje się szybki ruch samochodowy i ruch pieszy. **4.** Poprawa stanu nawierzchni, która decyduje o drodze hamowania, w tym budowa dróg przy wykorzystaniu nawierzchni, która zmniejsza drogę hamowania. **5.** Likwidacja kontrapasów rowerowych, które stwarzają ryzyko zderzeń czołowych. **6.** Odseparowane pasy ruchu i drogi dla jednośladów. **7.** Likwidacja niebezpiecznych elementów pobocza. **8.** Poprawa oznakowania dróg, w tym np. punktowe elementy odbłaskowe. **9.** Wsparcie policji powinno obejmować przede wszystkim kontrolę zachowań rowerzystów łamiących często przepisy i stwarzających zagrożenie na drogach dla samochodów i pieszych.
- Podniesienie bezpieczeństwa poprzez synchronizację świateł umożliwiającą pieszym bezpieczne przejście na światłach do tramwaju. Przykład: przystanek „Stadion Miejski” w kierunku centrum. Układ świateł jest niekorzystny dla pieszych.
- Możliwość audytu bezpieczeństwa na przejściach.
- Zbyt mała liczba przejść dla pieszych na peryferiach miasta.

Mobilny Poznań

- Rozszerzenie zakazu wjazdu autem do ścisłego centrum.
- Poprawa płynności na głównych trasach przelotowych – likwidacja ścieżek rowerowych na Kaponierze.
- Likwidacja świateł na skrzyżowaniach i rondach.
- Przede wszystkim musi być skuteczna egzekucja już obowiązujących zasad, których przestrzeganie samo w sobie poprawi bezpieczeństwo. Nie tylko Policja, ale i inne służby, które mają takie uprawnienia. Może należy opracować narzędzia, które pozwolą na uproszczenie mechanizmu kontroli, zgłaszania i skutecznego ścigania sprawców łamania zasad.
- Egzekwowanie przepisów ruchu drogowego przez rowerzystów.
- Jako punkt 6 dodałbym – kontrola i zdecydowana poprawa bezpieczeństwa przystanków ZTM dla pieszych polegająca na trzech działaniach:
 - a)** poszerzenie wysp przystankowych i wprowadzenie dwóch wejść na przystanki intensywnie uczęszczane, szczególnie przesiadkowe oraz w punktach miasta o dużym ruchu pieszym;
 - b)** doświetlenie przejść dla pieszych przy przystankach, w pierwszej kolejności tych bez sygnalizacji świetlnej;
 - c)** przebudowa przystanków odległych od skrzyżowań/celów podróży poprzez zbliżenie do nich.
- Jako punkt 7 – pilny montaż sygnalizacji świetlnej na wszystkich przejściach dla pieszych przez ulice dwujezdniowe.
- Karanie pieszych i rowerzystów przechodzących poza przejściami i na czerwonym, np. Rondo Śródka.
- Egzekwowanie przez policję przestrzegania przez kierowców odstępu minimum 1 m od rowerzystów i motocyklistów podczas manewrów wyprzedzania.
- To bardziej próba usystematyzowania, a nie priorytetyzacji, np. idea polityki „0” to cel, a nie działanie. Bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów to raczej hasło... Pozostałe działania również trudno priorytetyzować.
- Najważniejszą kwestią byłoby według mnie wybudowanie i wydzielenie bezpiecznych pasów dla rowerzystów z połączeniem szlaków, wprowadzenie obowiązku elementów odbłaskowych dla pieszych w mieście.
- Egzekwowanie wszystkich przepisów PORD przez rowerzystów i pieszych.
- Budowa nowych bezpiecznych dróg odciążających układ drogowy miasta.
- Montaż wyświetlaczy pokazujących czas pozostały do zmiany świateł.
- Obszary, gdzie występuje nielegalne parkowanie, powinny być zabezpieczone i obsadzone zielenią lub zastawione donicami z drzewami.
- **1.** Oddzielenie ścieżek rowerowych od chodników.
- **2.** Budowa ścieżek rowerowych w pasie jezdni, a nie chodnika.
- Reagowanie na zastawianie ulic przez samochody i nielegalne parkowanie.
- Budowa wydzielonych dróg rowerowych wg hierarchii: Program Rowerowy – inne trasy do centrum – połączenie osiedli zewnętrznych – połączenie miejscowości aglomeracji.

OBSZAR 2: OCHRONA ŚRODOWISKA		
	DZIAŁANIE	UŚREDNIONY WYNIK
PODOBSZAR: ZIELEŃ		
1	powstawaniu infrastruktury drogowej towarzyszyć powinna zieleń, obowiązek wykonywania nasadzeń, minimalizowania wycinek, drzewa wzdłuż ciągów komunikacyjnych	2,47
2	tworzenie parków, jak najwięcej zieleni zarówno w centrum, jak i na peryferiach (najbardziej brakuje drzew)	2,92
3	redukcja wycinek i planowanie nasadzeń również poza drogami publicznymi	3,58
4	konieczność uzupełniania drzewostanu wyciętego pod inwestycje drogowe	3,74
5	tworzenie parków kieszonkowych oraz wdrażanie tam, gdzie to możliwe, zielonych torowisk jako sposób na poprawę jakości powietrza i komfortu życia mieszkańców, w tym przemieszczania się	4,21
6	tworzenie ogrodów deszczowych tam, gdzie się da, przy okazji inwestycji i zmian związanych z mobilnością	4,91
7	zielone dachy na przystankach	6,17
PODOBSZAR: JAKOŚĆ POWIETRZA I INNE		
1	ograniczenie liczby pojazdów wysokoemisyjnych w mieście do koniecznego minimum	2,63
2	konieczność wyciszenia hałasu drogowego/ komunikacyjnego, który znacznie wpływa na jakość życia	3,15
3	przeprowadzenie analizy przedstawiającej aktualną emisję i pochłanianie jako miarodajny współczynnik naukowo przedstawiający skuteczność prowadzonych działań	3,83
4	stały monitoring emisji CO ₂ , PM ₁₀	4,08
5	ograniczenie emisji CO ₂ , PM ₁₀	4,13
6	opracowanie programu pozyskiwania energii z odnawialnych źródeł dla transportu uwzględniającego potrzeby metropolii oraz podmiotów prywatnych w transporcie	4,66
7	wsparcie ze strony policji w kwestiach walki ze smogiem i hałasem	5,53

Komentarze do zapisu ww. działań:

- Działanie numer 7 [„konieczność wyciszenia hałasu drogowego/ komunikacyjnego, który znacznie wpływa na jakość życia”] nie jest w ogóle związane z poprawą jakości powietrza i powinno zostać wykreślone z tego obszaru, najczęściej hałasują tramwaje.
- Ważne, żeby poza kontrolowaniem i zwiększaniem ilości zieleni w Poznaniu zwracać także uwagę na gatunki roślin. Wybierać te drzewa, których korony będą duże, te kwiaty, które są miododajne lub zadbać o bioróżnorodność.
- Odnosnie ograniczenia liczby pojazdów wysokoemisyjnych można to zrobić na dwa sposoby:
 1. (preferowany): Wprowadzić benefity dla kierowców poruszających się pojazdami spełniającymi rygorystyczne normy emisji spalin (np. Euro 6) oraz pojazdami hybrydowymi i elektrycznymi.
 2. Wprowadzić strefy w mieście (np. w centrum), gdzie poruszać się mogą tylko pojazdy spełniające rygorystyczne normy emisji spalin (wyjątek: ubodzy mieszkańcy centrum).
- Pozyskiwanie energii głównie z PV nie tylko dla komunikacji, ale także infrastruktury drogowej, przystanków, dworców i pętli.
- Zielone torowisko czy zielone przystanki to bajery, na których lepiej oszczędzać, kiedy brakuje [środków] na najważniejsze działania zielone.
- Jak byście poczytali badania, to nie samochody powodują smog ;)
- Oprócz hałasu komunikacyjnego należy też zwrócić uwagę na ten wytwarzany przez ludzi, np. z ogródków piwnych. Nie jest łatwo żyć na Starym Mieście pod tym względem.
- W mojej ocenie nie należy uzależniać rozwoju ZRÓWNOWAŻONEGO transportu od kwestii wycinki zieleni w danej lokalizacji. Jeżeli inwestycja transportowa jest w kolizji z zielenią, zawsze powinno być to na stronę transportu (oczywiście bez radykalnego pozbywania się drzew).
- Wszystkie są ważne, ale o pieszych zapomniano.
- Im mniej nowych inwestycji drogowych, tym lepiej dla środowiska.

Inne działania wskazane do dodania do obszaru 2:

- Odnosnie zieleni: **a)** Zakaz inwestycji, których realizacja niszczy zasoby zieleni, szczególnie w obszarach parków, naturalnych zalesień czy obszarów Natura 2000 (w tym absolutny sprzeciw dla inwestycji deweloperskich na takich obszarach – przykład Fort VIIa i próba użycia tzw. lex deweloper). **b)** Zakaz koszenia trawy i zmiana trawników na inne rośliny okrywowe niewymagające koszenia i podlewania oraz na łąki kwietne. Tworzenie korytarzy dla zapylaczy. **c)** Konieczna jest instalacja poidełek dla zwierząt miejskich – ptaków (całorocznych). Jednocześnie można wykonać poidełka dla ludzi oraz psów. **d)** Dokładanie oraz utrzymywanie budek lęgowych, np. dla jerzyków na dachach i dla innych ptaków w parkach. **e)** Odzyskiwanie deszczówki na podlewanie roślinności. Takie projektowanie nowych inwestycji i dokonywanie modernizacji istniejących, by woda nie uciekała do rzeki, by była wykorzystywana wtórnie do podlewania roślin, także drzew.

Odnosnie jakości powietrza: **a)** Faktyczne kontrole/monitoring pojazdów: hałas (tłumiki specjalnie tuningowane) i emisji spalin, zakaz wjazdu wysokoemisyjnych i egzekwowanie tego przez kontrole policyjne/ekopatrolki. **b)** Stosowanie rozwiązań poprawiających jakość powietrza – chodniki z materiałów chłonących zanieczyszczenia (realizacje dokonane w m.in. w Warszawie – specjalny beton) i naturalnych – zielone ściany, mech, który ma walory absorbujące. **c)** Drogi i elewacje podczas inwestycji wykonywane jako

dźwiękochłonne (i jak wyżej: emisjo/zanieczyszczenie-chłonne) **d)** Projektowanie i wdrażanie rozwiązań na okres zimowy – wprowadzanie zimozielonych roślin, iglastych, mchu. **e)** Monitorowanie inwestycji pod kątem zachowywania/przywracania korytarzy powietrznych w mieście. **f)** Realizacje inwestycji, modernizacji z priorytetem ochrony istniejących drzewostanów, wymóg przeprowadzania inwestycji w sposób zrównoważony – segregacja odpadów/kontenerów.

- Do jakości powietrza: 1. Wprowadzenia stref czystej emisji wg ustawy dla obszaru wewnątrz II ramy, przez 5 lat z wyłączeniem ulic klasy G i z wyjątkami dla mieszkańców z abonamentem, służb, dostawców po wystąpieniu o zgody.
- **1.** Najważniejsza dla poprawy jakości powietrza jest likwidacja starego ogrzewania stosowanego w domach.
- **2.** Montaż filtrów w zakładach produkcyjnych wysokoemisyjnych.
- Likwidacja palenisk węglowych w budynkach zarządzanych przez Miasto Poznań (np. ZKZL).
- Wprowadzenie przelicznika szkodliwości inwestycji (na przykład 2 nowe brukowane miejsca parkingowe = 3 m² trawnika lub ogródka skalnego w okolicy).
- Nasadzenia powinny dotyczyć także krzewów, drzew owocowych oraz kwiatów.
- Zakaz wycinki drzew starszych niż 50 lat.
- Przy prowadzonych inwestycjach zwracać uwagę na bioróżnorodność gatunkową roślin i zwierząt. Zadbaj o te organizmy, które już żyją na terenie danej inwestycji, oraz dać możliwość życia większej ilości gatunków.
- Ograniczenie możliwości nowej zabudowy w ścisłym centrum, konieczność wprowadzania przy zabudowach większej ilości zieleni.
- Wprowadzić dotacje lub inne benefity przy zakupie samochodów hybrydowych i elektrycznych.
- Jako punkt 1. do podgrupy „**Zieleń**” proponuję dopisanie celu strategicznego – każda ulica w Poznaniu aleją wysokich drzew. Zapewne miną dwa pokolenia, zanim to osiągniemy, ale ten cel Poznań już kiedyś sobie postawił i czas do niego wrócić. Są już miasta Europy, które zamierzają ten cel w półwieczu osiągnąć.
- Jako punkt 1. do podgrupy „**Jakość powietrza**” proponuję dopisanie celu strategicznego – strefy czystego transportu wewnątrz II ramy pomiędzy ulicami klasy głównej, a po 5 latach również na tych ulicach. Wyjątkami dopuszczonymi do ruchu na tych ulicach zgodnie z ustawą o elektromobilności są mieszkańcy z identyfikatorem mieszkańca, pojazdy służb, taxi, pojazdy dostawcze z upoważnieniem ZDM – przez 24 miesiące wg obecnych zasad, od 2 lat od wprowadzenia z normami spalin od EURO3 wzwyż. Od 5 lat z normami spalin od EURO5 wzwyż.
- Badania stanu technicznego pojazdów i eliminowanie z ruchu tych niespełniających norm.
- Minimalizacja koszenia trawników. Łąki kwietne zaprojektowane w taki sposób, żeby nie zarastały nieplanowanymi gatunkami.
- Znaczne zwiększenie częstotliwości kursowania transportu publicznego zwłaszcza na peryferiach miasta, aby mógł stanowić alternatywę dla samochodów osobowych.
- Najważniejszą kwestią byłoby według mnie objęcie miasta inteligentnym ruchem sterowanym komputerowo – to mój numer 1.
- Zwiększone kontrole mające na celu zapobieganie nieprawidłowemu paleniu paliwami stałymi.
- Największe zanieczyszczenia powietrza generują piece węglowe i spalanie śmieci, a nie transport. Najlepszym dowodem jest sytuacja epidemii. Ruch bardzo zmalał, a zanieczyszczenia te same.

Mobilny Poznań

- **1.** Być może fajnie byłoby dodać informację o natężeniu zanieczyszczeń do aplikacji MPK. W końcu przy przekroczonym stanie komunikacja jest darmowa kolejnego dnia, w związku z czym jest to powiązane. **2.** Można by również dodać do systemu PEKA szacunkowe zaoszczędzone zanieczyszczenie powietrza dzięki temu, że korzystamy z przejazdów. Wystarczy dodać szacowaną wartość emisji CO₂ zaoszczędzonej na jeździe jednego przystanku i połączyć z systemem t-portmonetki (a dla biletów okresowych wprowadzić szacunkowe dane). Takie coś byłoby łatwe i tanie we wprowadzeniu, a zwiększałoby świadomość ekologiczną.
- Fotowoltaika dla inwestycji, np. przy zadaszeniu obiektów.
- Rozwój elektromobilności w mieście zarówno w transporcie publicznym, jak i obligatoryjnym obowiązku wymiany floty pojazdów urzędowych oraz komunalnych na samochody z napędem elektrycznym.
- Dążenie do korzystania z „jak najczystszej” energii w celach grzewczych. Wymiana pieców na węgiel jako głównego źródła zanieczyszczeń.
- 1. Przywrócenie Centrum dla niezmotoryzowanych uczestników ruchu, co wiąże się ze stałym ograniczeniem wjazdu pojazdów silnikowych.
- Obowiązek liczenia emisji CO₂ poprzez utylizację drewna z wycinki oraz ilości CO₂ niepochłoniętego w czasie przez wycięte drzewo w porównaniu do CO₂ pochłanianego przez nasadzenia zastępcze. Bilans ma wynieść „0” (słownie: zero) w okresie 5 lat. CO₂ to nie trujący gaz, tylko zmieniający klimat, jeśli zwlekać będziemy za długo, zmiany będą katastrofalne i nieodwracalne. To jest kluczowy, policzalny i najważniejszy postulat.
- Zezwolenie na budowę budynków niskoemisyjnych, z fotowoltaiką/zielonymi dachami oraz elewacjami. Remontowane budynki powinny być podnoszone do standardu zeroemisyjnych (pasywnych?).

OBSZAR 3: ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE I REWITALIZACJA		
	DZIAŁANIE	UŚREDNIONY WYNIK
1	uporządkowana przestrzeń zachęcająca do spędzania czasu w mieście	3,75
2	polityka przestrzenna (najpierw plany dojazdu, potem pozwolenie na inwestycje)	4,60
3	kreowanie, organizowanie przestrzeni zachęcające do minimalizowania podróży, niegenerowania niepotrzebnego ruchu w centrum i do centrum miasta (tzw. osiedla kompletne)	4,95
4	infrastruktura towarzysząca dostosowana do potrzeb wszystkich grup użytkowników	4,95
5	uwzględnienie charakteru Poznania jako miasta o zwartej i płaskiej strefie śródmiejskiej: wykorzystanie tych cech miasta -> priorytet dla transportu pieszego i rowerowego	5,36
6	łączenie rozwoju zabudowy z rozwojem transportu zbiorowego	6,27
7	uporządkowanie systemu wjazdu aut w strefę Starego Miasta	6,46
8	zwiększenie środków na inwestycje transportowe poza centrum miasta, na osiedlach, zwłaszcza peryferyjnych	6,76
9	rewitalizacja ulic centrum	7,00
10	tworzenie gęstej zabudowy przy ciągach dobrego transportu publicznego	7,84
11	intensyfikacja wykonywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego	8,07

Komentarze do zapisu ww. działań:

- Korekta do 3 [działania „uporządkowanie systemu wjazdu aut w strefę Starego Miasta”] – nie tylko strefę Starego Miasta, ale całego Funkcjonalnego Śródmieścia (wewnątrz II ramy). Przejęcie modelu trzech stref transportowych z Planu Ogólnego 1994 z ujętymi w nich priorytetami dla środków transportu zależnie od obszaru miasta i upowszechnienie oraz utrwalenie ich w świadomości mieszkańców.
- Wszystkie sprawy są ważne prawie równo.
- Najpierw trzeba zaplanować miasto globalnie, a potem wchodzić w szczegóły i kreować to, co dzieje się lokalnie. A nie na zasadzie tu i teraz.
- Stworzenie systemu wjazdu na osiedle Stare Miasto (czyli historyczne centrum) powinno zostać zastąpione systemem wjazdu do funkcjonalnego Śródmieścia, czyli wewnątrz II ramy. Ruch w tym obszarze powinien być ruchem mieszkańców oraz pojazdów do tego obszaru zmierzających, a nie ruchem przelotowym. Nie samo Stare Miasto wymaga

rewitalizacji, a całe Śródmieście podlegające silnej erozji stałych mieszkańców, zmienione w strefę najmu sezonowego i krótkookresowego.

- Wszystkie te rzeczy powinny być po prostu robione zamiast setek milionów na miejskie autostrady – które są robione i które pochłaniają najwięcej pieniędzy w transporcie, a o których tu nie ma mowy.
- Wspomniane postulaty są w jakiejś części hipokryzją, zważywszy na to, jak gęsto zabudowywane są tzw. osiedla deweloperskie, np. na Marcelinie, ul. Dmowskiego i wielu innych; to jest po prostu skandal!
- Dokończenie I ramy w zakresie 2x2 bez zbędnych przejść dla pieszych. Budowa tramwaju na Kopernika i Marceлина oraz zagęszczanie zabudowy w miejscach dobrze skomunikowanych i priorytet inwestycji transportowych do dzielnic o wysokim stopniu przyrostu zabudowy.

Inne działania wskazane do dodania do obszaru 3:

- Myślenie o planowaniu przestrzennym miasta w perspektywie ciągów powietrznych, ciągów zieleni. Rewitalizacja zamiast kolejnych inwestycji (ogromna liczba pustostanów w centrum i za dużo inwestycji nowych – deweloperskich i komercyjnych/galerii handlowych). Wspieranie lokalnego handlu i usług – sklepy małopowierzchniowe, rynečki, targowiska.
- **1.** Najważniejsza dla sensownego planowania jest budowa dużej ilości parkingów; wielopoziomowych, buforowych, Park and Ride, Park and Go. **2.** Budowa szerokich dróg dojazdowych wielopasmowych do miasta oraz pomiędzy dzielnicami miasta.
- 11 [Działanie „tworzenie gęstej zabudowy przy ciągach dobrego transportu publicznego”] wydaje się złym pomysłem, i tak w miejscach z najlepszym dojazdem jest często za gęsto.
- **a)** Zachowanie „dzikich” fragmentów zieleni jako ostoji dla roślin, owadów i ptaków,
b) Ograniczenie grabienia liści – zimowiska dla jeży,
c) Zaprzestanie koszenia trawy w czasie suszy,
d) Zmniejszenie populacji bezdomnych kotów i psów.
- Jako działanie nr 2 proszę o dopisanie „Wprowadzenie do Funkcjonalnego Śródmieścia wieńca stref biurowych miejsc pracy na okręgu II ramy przy przecięciach z promienistymi osiami transportu ZTM i tras kolejowych przy przyszłych przystankach”.
- Nie kombinujcie już z tymi eksperymentami! Co znaczy np. hasło: uporządkowanie systemu wjazdu aut w strefę Starego Miasta, albo co znaczy np. intensyfikacja wykonywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, czy może zabieranie kolejnych przestrzeni zielonych, szczególnie w centrum miasta?
- Zachowanie charakteru dzielnic śródmiejskich (Jeżyce, Wilda, Łazarz) jako dzielnic mieszkalno-handlowo-biurowo-rzemieślniczych dzięki zachowaniu obecnej organizacji transportu, a nie ograniczaniu poruszania się między tymi dzielnicami skutkującym wyprowadzaniem się firm poza śródmieście i zwiększającym ruch aglomeracyjny.
- W Poznaniu brakuje spójnego stylu architektury. Każde miasto rozpoznawalne na świecie ma swój charakterystyczny styl budynków. W Poznaniu mieszka się każdy możliwy styl, tworząc brzydki miszmasz, np. przy Małych Garbarach, jadąc od Katedry, widzimy stare Chartowo, nowy biurowiec, jakąś metalową szkołę, dalej pofalowany hotel, obok parkingi, a w oddali znów stare kamienice.
- Dokończenie I ramy komunikacyjnej i obniżenie parametrów trasy Solnej – odsunięcie ruchu od Starego Miasta.
- Przy punkcie „rewitalizacja ulic centrum” położyć nacisk również na walkę z nieestetycznymi reklamami i szyldami.

OBSZAR 4: EDUKACJA I KONSULTACJE SPOŁECZNE		
	DZIAŁANIE	UŚREDNIONY WYNIK
1	konieczność prowadzenia konsultacji o docelowym kształcie układu komunikacyjnego, w tym np. przebiegu III Ramy Komunikacyjnej, tras tramwajowych itp.	3,38
2	informowanie i edukowanie wszystkich uczestników ruchu (w tym młodych mieszkańców poprzez zajęcia w szkole) nt. mobilności i transportu w mieście	3,73
3	edukacja dotycząca czasu przejazdu – określenie stref/obszarów z informacją, jakim środkiem transportu użytkownik dotrze do celu najszybciej (przy oznaczaniu takich stref należy zaznaczyć również informację dotyczącą kosztów)	4,01
4	zwiększenie roli doradczej rad osiedli: liczenie się z opiniami rad, konsultowanie inwestycji z radami	4,36
5	budowanie świadomości społecznej dot. najbardziej ekonomicznych, optymalnych i ekologicznych sposobów przemieszczania się (transport zbiorowy, rowerowy, pieszy)	4,46
6	poprzedzanie ważniejszych decyzji, procesów projektowania budowlanego/organizacji ruchu poszerzonymi konsultacjami społecznymi, badaniami preferencji mieszkańców, innymi analizami dostarczającymi wiedzy o problemie	5,04
7	wprowadzanie zmian dotyczących mobilności powinno być podejmowane w oparciu o analizę dostępnych danych, a nie na podstawie arbitralnych ocen jednostek. Takie zmiany powinny być poprzedzone symulacjami komputerowymi, uwzględniać dane o natężeniu ruchu z różnych źródeł (Google, urząd miejski, dane statystyczne, inne) oraz powinny uwzględniać korzyści środowiskowe, korzyści dla zdrowia mieszkańców i ich jakość życia (np. zamiast stać w stresujących korkach, można więcej czasu spędzać z rodziną), jak również być poprzedzone badaniem ruchu oraz badaniem potrzeb i preferencji mieszkańców	5,95
8	polepszenie komunikacji urzędu miejskiego z mieszkańcami i większe zaangażowanie mieszkańców w kwestie dot. mobilności/szerokie konsultacje z mieszkańcami odnośnie najważniejszych inwestycji	6,34
9	wykorzystanie wiat przystanków do celów informacyjnych, edukacyjnych, kulturalnych	7,72

Komentarze do zapisu ww. działań:

- Komunikacja w zakresie mobilności jest na ten moment wystarczająca, stąd to działanie znajduje się u mnie gdzieś na końcu.
- Opinia mieszkańców jest bardzo ważna, ale decydującym czynnikiem powinny być kompleksowe badania inżynierskie, takie jak niedawno na ulicy Głogowskiej. Przygotowane przez inżynierów koncepcje poddawać na bieżąco konsultacjom.
- Ważne są dobrze przygotowane i przeprowadzone konsultacje i dobra polityka informacyjna.
- Konsultacje tak, ale należy je traktować jako opinie, bo ostatecznie to nie mieszkańcy ani rady biorą odpowiedzialność (w tym formalną) za działania. Ustawy i przepisy mówią o tym jasno.
- Rady osiedli są nieobiektywne, nie słuchają wszystkich mieszkańców, tylko tych, co im pasuje (zgodnych z tym, co chcą zrobić).
- Konsultacje z mieszkańcami są jak najbardziej potrzebne, ale Miasto powinno mieć możliwość sprawnego przeprowadzenia strategicznych inwestycji transportowych. Niestety nie każdy mieszkaniec jest w stanie ogólnie spojrzeć na dany problem. Konsultacje nie mogą blokować strategicznych inwestycji.
- Wykorzystanie wiat – tylko w części reklamowej – jako plakatów.
- Rady osiedli są niekompetentne i wybierane przez mniejszość mieszkańców. Nie powinny mieć głosu poza ewentualnym opiniowaniem.
- Wszelkie wdrażane projekty transportowe poprzedzone są szeregiem analiz ruchowych, ekonomicznych, środowiskowych... Takie rzeczy się dzieją. :)

Inne działania wskazane do dodania do obszaru 4:

- Dodaję punkty: jako 1 – Przejęcie modelu trzech stref transportowych z Planu Ogólnego 1994 z ujętymi w nich priorytetami dla środków transportu zależnie od obszaru miasta i upowszechnienie oraz utrwalenie ich w świadomości mieszkańców. Jako 5 – Kształtowanie układów transportowych, sposobów parkowania i przestrzeni publicznych o znaczeniu lokalnym powinno obowiązkowo być konsultowane z mieszkańcami i radami osiedli z ich głosem rozstrzygającym.
- Ad. 1 na mojej liście – opracowanie wytycznych do modeli symulacyjnych w celu ograniczenia możliwości manipulacji nimi. W obecnej chwili nie funkcjonują takie wymagania i każdy wykonawca może przyjąć parametry, jakie mu się podobają, bo nie jest to weryfikowane. W ten sposób można dowiedzieć wszystkiego, co się chce.
- Akcje zmieniania nawyków transportowych; np. w wakacyjne niedziele zamknięte dla ruchu samochodowego niektóre ulice w różnych dzielnicach, a zamiast tego otwarcie [ulic] na mieszkańców.
- Lepsza promocja konsultacji.
- Nie można konsultować wszystkich działań, m.in. inwestycyjnych, z mieszkańcami w formie konsultacji społecznych, ponieważ już obecnie proces projektowy jest bardzo wydłużony, a zatem rozwój miasta zostałby wstrzymany. Konsultacje należy przeprowadzać wyłącznie na wstępnym etapie (studium korytarzowe, wstępne koncepcje).

OBSZAR 5: ROZWÓJ SIECI DROGOWEJ		
	DZIAŁANIE	UŚREDNIONY WYNIK
1	tworzenie wiaduktów nad koleją	3,95
2	uzupełnienie systemu obwodnic miejskich	4,74
3	dokończenie I ramy komunikacyjnej	5,08
4	uspokojenie ruchu na szerokich arteriach, przywrócenie charakteru lokalnego, a nie tranzytowego takich ulic jak np. ul. Głogowska czy ul. Kowalewicka	5,10
5	nowe przeprawy przez Wartę w północnej oraz południowej części Poznania	5,27
6	projektowanie dróg tak, aby ich przekrój uwzględniał wygodne przemieszczanie się pieszym, rowerzystom	5,29
7	projektowanie układu drogowego tak, aby uwzględniał on pieszych (w tym osoby mniej mobilne) jako równorzędnych użytkowników ruchu	5,45
8	III rama komunikacyjna (zwłaszcza most nad Wartą w północnym przebiegu III ramy)	6,79
9	zwężenie ulic i wygospodarowanie ścieżki rowerowej (np. ul. Murawa od ul. Winogrody do Ronda Solidarności)	7,18
10	nieposzerzanie dróg w obrębie III ramy komunikacyjnej	8,47
11	udział Miasta w planie budowy północnej obwodnicy drogowej (pozamiejska inwestycja, ale Poznań powinien się zaangażować)	8,69

Komentarze do zapisu ww. działań:

- Tworzenie wiaduktu nad koleją: przykład Starołęka przejazd.
- W mojej ocenie nie jest możliwe, aby decydować o układzie ulic, ich przebudowach bez określenia funkcji, jaką mają pełnić. Np. tego typu planowanie powinno rozpocząć się od stworzenia planu komercjalizacji lokali handlowych, usługowych, oświatowych, aby osiągnąć odpowiedni „tenant mix” dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców (wzorem są tutaj centra handlowe) oraz ulice handlowe sąsiadujących krajów.
- Pomieszczenie spraw ważnych i kosztownych, np. ramy komunikacyjne ze sprawami bieżącymi np. dotyczącymi ul. Murawa.
- Drogi należy projektować tak, jak nakazują przepisy budowlane. Oczywiście, na ile jest to możliwe, należy dążyć do takiego projektowania, aby interesy wszystkich użytkowników były możliwie maksymalnie uwzględniane. Obecnie przekroje dróg w 2/3 służą potrzebom pojazdów mechanicznych. To trzeba równoważyć.

Mobilny Poznań

- Stanowczo sprzeciwiam się pogładowi, żeby nie budować nowych dróg i nie poszerzać istniejących dróg, ponieważ wzrośnie liczba samochodów. Budowa nowych i poszerzenie istniejących dróg powinno odbywać się równolegle do rozwoju i promocji transportu publicznego, rowerowego i pieszego, przy zachowaniu dbałości o zielen. Płynny ruch samochodów przyczynia się do lepszego samopoczucia kierujących (którzy też są mieszkańcami Poznania) oraz do zmniejszenia emisji spalin (pojazd w korku spala najwięcej paliwa).
- III rama nie powinna powstać.
- Mam wrażenie, że niektóre pozycje to sposoby realizacji innych. Dodatkowo dotyczą one różnych zagadnień, przez co ciężko uporządkować je w kolejności.
- Zwężanie ulic to najgorszy możliwy plan.
- Co do samej III ramy, jej projekt jest dosyć kontrowersyjny, bo przebiegać ma nagle przez osiedle domów jednorodzinnych i oddzielać je od spokojnych terenów rekreacyjnych, które stanowią jedność z osiedlem dla lokalnej społeczności. Plan III ramy opracowany był z góry i nie słuchano się mieszkańców, przez co powinien być opracowany częściowo ponownie, przy uwzględnieniu konsultacji społecznych, uwag i walorów miejsc, w których ma ona przebiegać. Północna obwodnica zdecydowanie zmniejszy popyt na III ramę, tak więc nie ma sensu tworzyć obu inwestycji.
- Nieposzerzanie dróg w obrębie III ramy jest bezsensowne, niektóre drogi śmiało można poszerzać, uwzględniając oczywiście interesy wszystkich grup. Na przykład Naramowicka między Lechicką a Serbską powinna być też 2x2, Mieszka między Al. Solidarności a północą, zdecydowanie dokończyć I ramę. Oczywiście też rozbudować sieć dróg rowerowych z odpowiednią nawierzchnią oraz zainwestować w rozwiązania bezkolizyjne typu były projekt Ronda Rataje, gdzie transport prywatny nie blokuje publicznego.
- Dokończenie I ramy komunikacyjnej w mojej ocenie powinno być priorytetem (nie licząc oczywiście I i II etapu tramwaju na Naramowice). III rama jako całościowa koncepcja nie wydaje mi się potrzebna, ale niektóre jej odcinki, takie jak most na północy Poznania, czy odcinek wschodni (w innym niż proponowany przebiegu) bez wątpienia kiedyś trzeba będzie zrealizować.
- Ulice tranzytowe jak ul. Winogrody czy Głogowska powinny w pierwszej kolejności służyć tranzytowi. Ich zwężanie i utrudnianie ruchu będzie problematyczne dla wszystkich mieszkańców, którzy nie będą w stanie szybko przemieszczać się po mieście. Są to ulice, z których korzysta wiele osób, i mówienie o ich „lokalnym charakterze” jest błędem.

Inne działania wskazane do dodania do obszaru 5:

- **a)** Przeprojektowanie trasy III ramy i innych, by ich realizacja nie niszczyła zasobów zieleni.
- **b)** Absolutny sprzeciw wobec prowadzenia trasy przez obszar Lasu Marcelesińskiego.
- **c)** Analiza potrzeb oparta o dane i nierealizowanie nowych inwestycji tam, gdzie nie jest to potrzebne – Miasto ma wspierać ograniczenia w ruchu samochodowym, a nie ułatwiać przemieszczanie się autem.
- 4. Inwestycje drogowe do 2030 nie mogą przekraczać 10% wydatków na transport publiczny.
- **a)** Budowa i tworzenie przejść dla pieszych podziemnych i naziemnych **b)** Budowa dużej ilości parkingów jako element sieci drogowej **c)** Budowa szerokich dróg w kategorii ekspresowych i bezkolizyjnych skrzyżowań **d)** Budowa dróg bez ścieżek nieodseparowanych rowerowych i kontrapasów
- Wybudowanie chodnika dla pieszych na ulicy Babickiej w Poznaniu do gminy Mosina, gdzie chodnik już jest.

Mobilny Poznań

- Budowa ulicy Nowe Kotowo.
- Budowa nowych dróg i bezkolizyjnych skrzyżowań wzorem innych polskich miast.
- Dodaje punkty: jako **Punkt 1** – inwestowanie w układ drogowy maksymalnie 20% budżetu na inwestycje transportowe do 2035. Jako **Punkt 2** – niepodążanie w decyzjach inwestycyjnych na ruch drogowy za popytem na ruch samochodowy i kształtowanie go w oparciu o strefy obsługi komunikacyjnej miasta. Jako **Punkt 3** – podjęcie decyzji inwestycyjnych w zakresie inwestycji w ruch drogowy dopiero po wprowadzeniu stref parkingowych zgodnych z Polityką Transportową z 1999, czyli na obszarze Funkcjonalnego Śródmieścia wewnątrz II ramy oraz w korytarzach po 500 m od linii tramwajowych sięgających przynajmniej do trzech km od II ramy. Jako **Punkt 4** – wprowadzenie systemu sterowania ruchem stymulującego ruch transportem publicznym, bramkującego wjazd wewnątrz II ramy dla zmniejszenia atrakcyjności przejazdu tranzytem przez Śródmieście zamiast po II ramie (oficjalnej Obwodnicy Śródmieścia), bramkującego wjazdu spod Poznania w porannych i popołudniowych godzinach szczytu dla zwiększenia ruchu na IV ramie (oficjalnej Obwodnicy Poznania), zmniejszenia korków w samym Poznaniu i zwiększenia liczby dojeżdżających do Poznania pociągami. Jako **Punkt 5** – przyjęcie jako zasady zapisu Polityki Transportowej z 1999, że zmniejszenie przepustowości jakiegokolwiek punktu układu drogowego nie musi znaleźć rekompensaty w innych miejscach układu drogowego.
- W wielu punktach tych wytycznych zaczyna się jakby od końca. Jeśli miasto ma być odciążone od ruchu samochodowego, należy znacznie przyspieszyć budowę parkingów Park and Ride, udrożnić ul. Obornicką, stworzyć na całej długości ul. Lechickiej dwa pasy ruchu, wykorzystać istniejące tory dla lokalnej komunikacji kolejowej, uruchomić budowę III ramy komunikacyjnej.
- Realizacja Nowej Św. Wawrzyńca do Pułaskiego, a nie tylko do Kościelnej, Nowa Obornicka, Nowa Głogowska, Nowa Naramowicka, bezkolizyjne trzypoziomowe Rondo Rataje z węzłem komunikacyjnym i nowoczesnym Park and Ride, rozbudowa szybkiego tramwaju na południe, tramwaj na lotnisko.
- Wprowadzenie zakazu wjazdu samochodem na Plac Kolegiacki dla wszystkich z wyjątkiem niepracujących w Urzędzie Miasta.
- Bukowska w przedziale 2x2 od Bułgarskiej do Zeylanda przy ustawieniu Buspas/Pas/Pas/Buspas, zamiast dwóch stron ścieżki rowerowej. Rower może jechać po buspasie. Budowa Nowej Głogowskiej i wtedy dopiero zawężenie Głogowskiej do 1x1, a nie paraliż miasta.
- Konsekwentna realizacja Programu Rowerowego, poszerzona o inne inwestycje rowerowe.
- Zmiana brzmienia punktu 7 [działanie „tworzenie wiaduktów nad koleją”]: likwidacja skrzyżowań jednopoziomowych z koleją i innymi traktami przyspieszonego ruchu (obwodnice, I, II i III rama)
- Drogi piesze, rowerowe budowane NIEZALEŻNIE od przebiegu samochodowych i oddzielone szpalerem drzew (z obowiązkiem ich utrzymywania) od każdej jezdni w celu zabezpieczenia bezpieczeństwa, komfortu i zdrowia. Powyższe drogi z przestrzenią dla autobusów, ale nie innych samochodów.
- **a)** Wjazd i wyjazd samochodem w daną strefę powinien odbywać się w tym samym miejscu.
b) Należy uniemożliwić tranzyt międzydzielnicowy przez centrum, wspomniany tranzyt powinien odbywać się po ramach komunikacyjnych i głównych drogach. Np. przejazd z Górczyna na Piątkowo nie powinien odbywać się tranzytem przez Dolny Łazarz i zachodnie Jeżyce, tylko Hetmańską, Reymonta, Przybyszewskiego itd.

Mobilny Poznań

- c)** Jasne nawierzchnie, które nie będą się nagrzewać tak jak tradycyjny czarny asfalt.
 - d)** Obsadzanie przestrzeni wysoką roślinnością zacieniającą i chroniącą przestrzeń przed przegrzewaniem.
- Nowa przeprawa na północy Poznania połączona z zamknięciem dla ruchu samochodowego (lub jego znacznym ograniczeniem) co najmniej jednego z mostów w centrum.

OBSZAR 6: ROZWÓJ TRANSPORTU ZBIOROWEGO		
	DZIAŁANIE	UŚREDNIONY WYNIK
PODOBSZAR: KOSZT		
1	atrakcyjność cen biletów	1,46
2	bilet łączony parking P&R + komunikacja miejska dużo tańszy niż kupowane osobno	1,99
3	kontynuowanie integracji taryfowej	2,55
PODOBSZAR: KOMFORT		
1	montaż interaktywnych tablic informujących o realnym czasie przyjazdu tramwaju/autobusu	4,27
2	klimatyzowane pojazdy	5,19
3	dbanie o czystość taboru	5,27
4	łatwość zakupu biletów	5,63
5	dostępność toalet na centrach przesiadkowych dla pasażerów	6,59
6	nowoczesne systemy pobierania opłat w transporcie zbiorowym	6,69
7	wymiana taboru tramwajowego na nowszy i cichszy	6,89
8	dążenie do eliminacji nieprzyjemnych zapachów	6,99
9	zwiększenie pojemności transportu zbiorowego – dostosowanie wielkości autobusu/tramwaju do zapelnienia na danej linii	7,25
10	PEKA na telefonie i możliwość doładowania	7,29
11	monitorowanie, ile rzeczywiście osób korzysta z danej linii	8,21
12	zwiększenie biletomatów w komunikacji miejskiej	10,20
13	zwiększenie liczby biletomatów zwłaszcza na przystankach	10,60
PODOBSZAR: PRZEWIDYWALNOŚĆ		
1	zapobieganie blokowaniu transportu zbiorowego przez samochody (przebudowa i zabezpieczenie miejsc stałego styku, przeciwdziałanie	2,82

	blokowaniu torowisk przez parkujące pojazdy i szybka reakcja na taką blokadę)	
2	zabezpieczenie połączeń przesiadkowych	3,26
3	niezawodność i pewność transportu publicznego: wprowadzenie parametru, by co najmniej raz na 20 minut jechał autobus	3,49
4	gwarancja punktualności komunikacji miejskiej	3,59
5	zapewnienie dobrego (pewnego, wydajnego) dojazdu komunikacją publiczną do głównych miejsc pracy	4,88
6	zwiększenie liczby kursów w godzinach porannych	5,42
7	większa częstotliwość kursów po 18:00 oraz w soboty, niedziele i święta	6,55
8	weekendowe połączenia dostosowane do potrzeb mieszkańców dzielnic peryferyjnych	6,90
9	zrównoważenie częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej w porównaniu z centrum miasta	8,08
PODOBSZAR: DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ		
1	stworzenie dogodnych połączeń	3,58
2	dobrze ułożone rozkłady jazdy, większa elastyczność w kursowaniu komunikacji zbiorowej	4,61
3	skojarzenie komunikacji miejskiej z innymi środkami transportu	5,14
4	tworzenie nowych linii tramwajowych	5,35
5	zwiększenie możliwości wyboru środka komunikacji	5,51
6	wprowadzenie transportu „na żądanie” (w ramach połączeń nieobsługiwanych tradycyjnym transportem obszarów z najbliższym węzłem przesiadkowym lub przystankiem)	5,60
7	rozwój nowych tras tramwajowych	6,10
8	dostęp do komunikacji zbiorowej na niewielkich osiedlach, w peryferyjnych częściach miasta	6,21
9	doprowadzenie tramwajów na przedmieścia	6,24
10	wprowadzenie dodatkowych linii autobusowych	7,98
11	zmodyfikowanie tras obecnych linii autobusowych	9,67

PODOBSZAR: DOSTĘPNOŚĆ DLA WSZYSTKICH UCZESTNIKÓW RUCHU		
1	pełna informacja o dostępności transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami, określenie infrastruktury samoobsługowej (infrastruktura taboru i przestrzeni wokół, perony, rampy, parkomaty itp.)	2,88
2	dostosowanie tramwajów i autobusów do potrzeb osób z niepełnosprawnością	3,00
3	wytypowanie przystanków wymagających wyrównania poziomów wsiadania do pojazdu transportu publicznego z poziomu ulicy, np. przystanek wiedeński przy Rynku Jeżyckim	3,24
4	polepszenie infrastruktury ułatwiającej przesiadki (przejścia dla pieszych, światła)	3,74
5	weryfikacja usytuowania przystanków wobec zmian urbanistycznych i potrzeb mieszkańców	4,64
6	zmniejszenie odległości między przystankami	5,57
7	utrzymanie drukowanych rozkładów jazdy na danej trasie (ważne dla osób starszych)	6,30
8	kontynuacja zapewnienia wsparcia osobom z niepełnosprawnościami i osobom, które potrzebują pomocy w wejściu/wyjściu, przez kierowców komunikacji zbiorowej	6,64
PODOBSZAR: CZAS		
1	wprowadzenie tramwaju jako głównego środka transportu, a autobusu w funkcji dowozowej: decyzja powinna być uzależniona od potoków pasażerskich, BRT (szybki transport autobusowy) potrafi być równie skuteczny jak tramwaj, a jest o wiele tańszy)	4,23
2	rozbudowa/poprawa infrastruktury transportu zbiorowego, np. szyny	4,57
3	zapewnienie zielonej fali dla komunikacji zbiorowej	4,68
4	podkreślanie czasu przejazdu tramwaj kontra auto do centrum, np. na tablicach interaktywnych na wjeździe do miasta	5,46
5	zwiększenie prędkości transportu publicznego	6,08
6	poprawa wymiany pasażerów na przystankach	6,50
7	wydzielanie buspasów, wprowadzenie szkieletowych linii autobusowych (zapewniających podstawową obsługę komunikacyjną znacznej części miasta) po buspasach	6,90

8	przywilej/priorytet transportu publicznego	7,75
9	przemyślenie kwestii budowania zatok dla autobusów (czy budować, jeśli tak, to gdzie)	8,20
10	nowe przeprawy przez Wartę w północnej oraz południowej części Poznania	8,42
11	alternatywne połączenia „w poprzek” miasta, tak by nie było konieczności jazdy przez centrum	8,82
12	poprawa płynności ruchu	9,01
13	zagęszczenie tras tramwajowych w centrum miasta (potrzeba stworzenia alternatywy tramwajowej na wypadek sytuacji awaryjnych)	10,40

Komentarze do zapisu ww. działań:

- a)** Pomysł, aby parking P&R i komunikacja miejska był dużo tańszy niż kupowane osobno, stawia w uprzywilejowanej pozycji osoby korzystające z samochodów w stosunku do osób, które poruszają się tylko komunikacją miejską.
- b)** Oprócz inwestowania w biletomaty na przystankach ważniejsze jest, aby w środku komunikacji była możliwość zakupu biletu.
- c)** Monitorowanie, ile osób rzeczywiście korzysta z danej linii, może prowadzić do mylnych wniosków co do potrzeby istnienia danej linii, np. niewiele osób jeździ linią 801, bo jest zawodna (duże opóźnienia).
- Wiele punktów w tym obszarze dotyczy tego samego. Dogęszczenie linii tramwajowych powinno mieć miejsce głównie w północnej części Poznania (na północ od Mostu Teatralnego). Obecnie wszystkie linie spotykają się w okolicach Mostu Teatralnego. W razie awarii lub remontu tego węzła ruch tramwajowy jest mocno ograniczony.
- Grupa Przewidywalność – uzupełnienie zapisu „zapewnienie dojazdu... do głównych miejsc pracy” o dopisek: „położonych poza dobrze skomunikowanym obszarem wewnątrz II ramy oraz liczenie jako głównych nie tylko dużych zakładów pracy, ale skupisk średnich zakładów pracy powyżej 50 zatrudnionych”.
- Przestańcie wciskać BRT; popieram buspasy w wybranych miejscach, ale szkielet transportu zbiorowego w Poznaniu jest i powinien być oparty o tramwaje.
- a)** Zatoki są potrzebne.
- b)** Buspasy dokładnie jak w Bydgoszczy: budowa buspasa jako dodatkowego pasa ruchu, a nie wybieranie już zbudowanych.
- c)** Nowa przeprawa na Warcie to priorytet.
- d)** Moim zdaniem budowa nowej św. Wawrzyńca 2x2 wraz z dokończeniem I ramy i wtedy zamknięcie Dąbrowskiego od Żeromskiego do Mostu Teatralnego dla ruchu.
- e)** Poszerzenie o kilkadziesiąt cm Mostu Królowej Jadwigi, aby zapewnić 2 pasy + torowisko w każdym kierunku.
- Tramwaje i autobusy powinny kursować co 7,5 minuty w godzinach szczytu i co 10 minut w czasie od 4:30 do 00:00. W Poznaniu tak nie jest i nie dziwię się, że niektórzy nadal wybierają samochód.

Inne działania wskazane do dodania do obszaru 6:

- Podejmowanie działań na rzecz budowy w przyszłości metra.
- Wprowadzenie wskaźników efektywności transportu publicznego w stosunku do prywatnego, np. czas dojazdu z miejsca A do B komunikacją publiczną powinien maksymalnie wynosić 1,5 raza czasu dojazdu samochodem.
- Audyt sygnalizacji świetlnej na przejściach dla pieszych – zbyt długie oczekiwanie na zmianę światła, np. ul. Bukowska przy przystanku Szpitalna.
- **a) Grupa Koszt:** Jako punkt 2 – wprowadzenie w dwa lata bezwzględnego priorytetu sieci tramwajowej rozumianego jako przejazd ze zwalnianiem i zatrzymaniem tylko na przystankach oraz w pięć lat sieci buspasów pozwalającej na osiągnięcie opóźnień wszystkich linii poniżej 10%. Jako punkt 3 – wprowadzenie zasady szczupłych inwestycji, czyli prowadzenie inwestycji skupionych na transporcie publicznym, unikanie wplatania elementów nie dotyczących transportu publicznego, które nie powinny stanowić więcej niż 10% środków własnych miasta przeznaczanych na inwestycje. Jako punkt 4 – priorytet dla inwestycji w nowe trasy i jakość sieci oraz zmniejszenie priorytetu dla nowego, drogiego taboru.
- **b) Grupa Komfort:** Jako punkt 1 – zdecydowana poprawa warunków przesiadkowych, np. poprzez skrócenie czasu oczekiwania pieszego na zielone do 25 sekund na przejściach dla pieszych na węzłach przesiadkowych. Jako punkt 2 – poprawa warunków dojeżdżania na przystanki przez skrócenie czasu oczekiwania pieszego na światło zielone do 45 sekund na dojeździe na pozostałe przystanki. Jako punkt 3 – przebudowy przystanków ZTM opisane w obszarze 1.
- **c) Grupa Przewidywalność:** Jako punkt 1 – poprawa punktualności o minimum 20% w 2 lata. Jako punkt 2 – powrót do tańszego i skuteczniejszego modelu niewielkiej liczby linii tramwajowych o częściej kursujących tramwajach z powodzeniem wdrożonej w latach 90. i stosowanej w niemal wszystkich czołowych miastach Europy.
- **d) Grupa Dostępność transportu publicznego:** Jako punkt 3 – uruchomienie do 2025 przystanków kolejowych nad węzłowymi elementami sieci „Hetmańska”, „Nowowiejskiego”, „Zawady”, „Niestachowska” dla zwiększenia integracji ruchu kolejowego i miejskiego bez przesiadek na Poznań Główny.
- **e) Grupa Czas:** Jako punkt 5 – stworzenie dla poprawy przepustowości sieci i czasów przewozów tramwajowej I ramy na północy oraz II ramy na północy.
- Obniżenie opłat za komunikację miejską, by mogła konkurować z innymi formami transportu miejskiego zwłaszcza dla płacących podatki w Poznaniu.
- Rezygnacja z zatok autobusowych, tworzenie antyzatok.
- Wprowadzenie opłat za wyjazd rowerem z centrum Poznania.
- Numer 1 – zielona fala dla kierowców!
- Rozwiązanie problemu korzystania z komunikacji publicznej osób spożywających alkohol i inne używki oraz nieutrzymujących podstawowych zasad higieny.
- Brak uwzględnienia zakupu dłuższego taboru tramwajowego – dla trasy PST priorytetowe zadanie na najbliższe lata. BRT [szybki transport autobusowy] nie jest rekomendowany w Poznaniu ze względu na społeczny odbiór tramwajów na wyższej pozycji.
- **a) Bezwzględna separacja torowisk od ruchu samochodowego, np. most Królowej Jadwigi** – nie może być tak, że tramwaj, na pokładzie którego może być 229 pasażerów, tkwi w korku przez kilka samochodów, w których łącznie siedzi może 15 osób.
- **b) Odbudowanie drugich torów do prawoskrętów w ciągu Roosevelta, ta ulica ma potencjał do wytyczenia po dwa tory w każdym kierunku w osi północ-południe, tramwaje**

Mobilny Poznań

nie mogą stać w korku bo mają nieporównywalnie większy potencjał transportowy niż samochody które je blokują.

c) Tramwaje powinny obsługiwać przede wszystkim Poznań; powiat poznański (PZ – od rejestracji samochodowych) powinno się obsługiwać głównie koleją, S-Bahnem, Kolejami Wielkopolskimi, PR.

d) Wydłużanie peronów przystanków tak, żeby obsługiwały dłuższe tramwaje albo dwa średnie składy.

e) Budowa krańcówek na trasach tramwajowych i odchodzenie od pętli, to pozwoli na przedłużanie istniejących tras wraz z postępującą zabudową.

f) Zastępowanie taboru jednokierunkowego dwukierunkowym (do obsługi krańcówek).

g) Doraźnie sprzęganie tramwajów na najbardziej obciążonych liniach, np. dwuskłady Tramino, Bett czy Gamm. Do rozważania, zmontowanie tramwaju jednoczłonowego podobnego do tych sprzedanych przez Modertrans dla Tramwajów Śląskich i sprzęganie z Moderusami Gamma na najbardziej obciążonych liniach i do wykorzystania poza godzinami szczytu na liniach o mniejszym potencjale (3, 11).

h) Zakup długich dwukierunkowych tramwajów jednoprzestrzennych, 45-50 m do obsługi budowanej trasy na Naramowice, obciążonych kursów na PST.

OBSZAR 7: ROZWÓJ STREF DLA RUCHU PIESZEGO		
	DZIAŁANIE	UŚREDNIONY WYNIK
PODOBSZAR: INFRASTRUKTURA		
1	wyznaczanie przejść dla pieszych na wszystkich wlotach skrzyżowań	3,28
2	skrócenie czasu przejścia przez główne węzły komunikacyjne	3,67
3	zapewnienie zielonej fali na przejściach dla pieszych z dużą liczbą sygnalizacji	4,29
4	wyznaczanie przejść dla pieszych na obu końcach platform przystankowych	4,45
5	synchronizacja świateł	4,46
6	nowe przeprawy przez Wartę	6,05
7	oświetlenie i dojście do przystanków na niewielkich osiedlach, w peryferyjnych częściach miasta	6,68
8	infrastruktura dla pieszych na ulicach, na których jej nie ma (np. ul. Złotowska): uspokojenie ruchu oraz chodniki	7,44
9	naprawa ruchomych schodów w obrębie ronda Kaponiera	7,54
10	ekologiczne oświetlanie i doświetlanie ciągów pieszych	8,54
11	usprawnienie przejść dla pieszych na przejazdach kolejowych	9,59
PODOBSZAR: DOSTĘPNOŚĆ		
1	dbanie o łatwą dostępność instytucji publicznych dla wszystkich (w tym osób o trudnościach w poruszaniu się)	2,67
2	testowanie planowanych rozwiązań komunikacyjnych z wózkami dziecięcymi i z osobami poruszającymi się na wózkach inwalidzkich lub z trudnościami w poruszaniu się (osoby starsze, niedowidzące itd.) przed wdrożeniem ich jako standard, na większą skalę	3,50
3	poprawa nawierzchni ciągów pieszych	3,54
4	rozważenie wymiany brukowej nawierzchni np. na przystankach, ciągach pieszych, placach itd., tak aby mogli z nich korzystać osoby o trudnościach w poruszaniu się	3,95

5	likwidacja barier (w tym wysokich krawężników, przystanków, słupków na chodnikach)	4,09
6	zastępowanie estakad i przejść podziemnych przejściami w poziomie jezdni (np. rondo Kaponiera)	4,72
7	zmiana nawierzchni Starego Rynku na taką, po której można poruszać się na wózku inwalidzkim	5,54
PODOBSZAR: INNE		
1	optymalizacja szerokości chodników	1,60
2	przegląd ciągów pieszych	2,28
3	tworzenie otwartych dla mieszkańców, ogólnodostępnych miejsc rekreacji do przemieszczania się, spacerów np. otwarcie ogródków działkowych w mieście	2,87
4	ciągi piesze tylko dla pieszych – nie dla rowerów i hulajnóg	3,26

Komentarze do zapisu ww. działań:

- Ważne, aby Stary Rynek nie został wybrukowany kostką Bauma.
- W podobszarze „Dostępność” wszystkie z wymienionych są dla mnie równie ważne.
- Czas jazdy nie jest najważniejszy. Ważne, żeby pojazd przyjechał zgodnie z planem i na pewno. Ilość przejść powinna być minimalizowana – najwięcej wypadków jest na przejściach, a zgodnie z zasadami ogólnymi pieszy ma możliwość przechodzenia w innych miejscach i jest to bezpieczniejsze (np. przejścia sugerowane).
- Szerokość chodnika – póki to nie jest chodnik ledwo mieszczący osobę na wózku i pieszego, jest to nieistotne.
- Przejścia podziemne i kładki mogą współistnieć z przejściami na poziomie gruntu. Nie muszą być „zastępowane”. Przykład: przejście dla pieszych przez linię kolejową na ul. Starołęckiej.
- Budowa kładek i przejść podziemnych z windami jest super pomysłem. Usprawnia ruch pieszych oraz minimalizuje czas przejścia oraz poprawia bezpieczeństwo. Żałuję, że nie ma takich przejść na Rondzie Rataje...
- Prawie wszystkie te postulaty są równie ważne dla ruchu pieszego (oprócz przejść przez tory i przeprawy przez Wartę).

Inne działania wskazane do dodania do obszaru 7:

- **a)** Budowa przejść dla pieszych podziemnych i kładek wiaduktowych.
- **b)** Istotna jest likwidacja zbędnych słupków i barierek stawianych na chodnikach
- **c)** Kontrola przez policję rowerzystów jeżdżących nielegalnie na chodnikach.
- Chodniki nie dla samochodów.
- Sprawdzenie w mieście spełniania wymaganej prawem szerokości chodników.
- Ograniczanie gromadzenia się osiedli, np. Polanka (jak się wejdzie na osiedle, ciężko z niego wyjść).

Mobilny Poznań

- Inne: egzekwowanie prawa przez rowerzystów (często jeżdżą chodnikami i jeszcze mają z tym problem).
- Poprawa i zoptymalizowanie komunikacji pieszej wokół Dworca Głównego PKP.
- **a) Grupa Infrastruktura:** Jako punkt 3 – likwidacja w obszarze wewnątrz II i na II ramie wszystkich przejść podziemnych albo wytyczenie nad nimi przejść naziemnych tradycyjną zebra do 2023.
- **b) Grupa Dostępność:** Jako punkt 1 – tworzenie na każdym osiedlu w lokalnych centrach deptaków, placów, skwerów tylko dla ruchu pieszego kosztem wjazdu samochodów na lokalne targowisko, ulicę sklepową.
- Surowe karanie za jazdę rowerem elektrycznym i hulajnogami w miejscach niedozwolonych.
- Wprowadzenie prawa pieszych do chodzenia wzdłuż wszystkich ulic.
- Infrastruktura: Tworzenie alternatywnych przejść dla pieszych, czyli i podziemnych, i na poziomie jezdni. Przykład: Rondo Śródka, przejścia podziemne istnieją, ale nie dookoła całego ronda. Przejścia podziemnego nie ma w miejscu dojścia do dworca autobusowego, przez co na pasach traci się czas potrzebny na przesiadkę, w związku z czym autobus nieraz ucieka. Jeśli jestem osobą zdrową, mógłbym bez problemu w tym czasie przejść pod ziemią.
- **a)** Zacienianie ciągów pieszych i dróg rowerowych zielenią wysoką (drzewa).
- **b)** Katalog standardów nawierzchni chodników dla miasta i uszczegółowiony dla dzielnic. Inny wzór wizualny może funkcjonować w Centrum, inny (tradycyjny) na Wildzie, Jeźyczach, a jeszcze inny (nowoczesny) na peryferiach. Standard powinien opierać się o duże płyty chodnikowe, gdzie różnica poziomów pomiędzy nimi nie powinna być większa niż 2–3 mm po dziesięciu latach użytkowania.
- **c)** Należy całkowicie zakazać parkowania na chodnikach w całym mieście.
- **d)** Jasne nawierzchnie chodników, które nie będą się nagrzewać i które łatwo czyścić.

OBSZAR 8: ROZWÓJ DRÓG ROWEROWYCH		
	DZIAŁANIE	UŚREDNIONY WYNIK
1	spójna sieć dróg rowerowych odpowiadająca standardom wypracowanym przez środowiska ekspertów i użytkowników	2,96
2	oddzielenie ciągów pieszych od rowerowych	4,4
3	alternatywne połączenia „w poprzek” miasta, tak by nie było konieczności jazdy przez centrum (obwodnice rowerowe)	6,01
4	nowe przeprawy przez Wartę	6,48
5	poddanie analizie i wprowadzenie do Programu Rowerowego szerszych ringów rowerowych, np. trasy od Podolan przez Piątkowo do Naramowic (Kurpińskiego/ Wiechowicza/Stróżyńskiego/Nowa Stróżyńskiego)	8,14
6	więcej stojaków rowerowych, nie tylko dla rowerów miejskich oraz usuwanie ze stojaków starych nieużywanych rowerów	8,54
7	realizacja obecnego Programu Rowerowego przyjętego Uchwałą Nr XLVIII/843/VII/2017 Rady Miasta Poznania z dnia 16 maja 2017 r.	8,64
8	poprawa jakości dróg rowerowych i poprawa ich przebiegu, zwłaszcza na dużych skrzyżowaniach	9,02
9	poddanie analizie i wprowadzenie do Programu Rowerowego dojazdów do gmin ościennych	9,15
10	zwiększenie budżetu na infrastrukturę rowerową	9,71
11	umożliwienie korzystania z powstających dróg dla autobusów przez rowerzystów	10,2
12	tworzenie miejsc do bezpiecznego przechowywania roweru w pracy/pod domem/pod sklepem	10,6
13	obowiązek zabezpieczenia w budżecie miasta środków na edukację rowerową	13,8
14	rozbudowa ITS o kompleksowy system zliczania rowerzystów	14,6
15	budowa ul. Obornickiej („Nowa Obornicka”) przyjaznej dla rowerzystów	15,3
16	rozwój sieci ścieżek rowerowych z osiedli do szkół, węzłów przesiadkowych takich jak: pociąg/tramwaj/ autobus	15,4
17	obniżenie podatków/ulgi dla osób dojeżdżających do pracy rowerem	15,4

18	nietworzenie dróg rowerowych z kostki	16
19	tworzenie śluz rowerowych	16,8
20	kontrapasy dla rowerzystów na większości jednokierunkowych dróg w mieście	17,6
21	sieć rowerostrad wg założenia londyńskiego – maksimum 30 sekund postoju na 1 km jazdy	18
22	tworzenie przy DDR stacji napraw rowerów	18,8
23	wprowadzenie regulacji dot. rowerzystów kurierów np. Uber Eats o sposobie zachowania się w przestrzeni miejskiej	20,3

Komentarze do zapisu ww. działań:

- działanie 23 [chodzi o działanie: „kontrapasy dla rowerzystów na większości jednokierunkowych dróg w mieście”] jest do wykreślenia. Kontrapasy są niebezpieczne dla rowerów i samochodów.
- **a)** Odnosnie pomysłu korzystania z rowerów przez buspasy – czy to nie spowolniłoby ruchu autobusów?
- **b)** Ulga dla osób dojeżdżających do pracy rowerem – nie wyobrażam sobie praktycznego weryfikowania, kto jeździ rowerem.
- W strefach Tempo 30 należy minimalizować dodatkowe rozwiązania dla rowerów w zakresie oznakowania (ruch na zasadach ogólnych).
- Głównym problemem rowerzystów jest niestosowanie się do zasad ruchu drogowego, niezależnie czy mają infrastrukturę, czy nie, jeżdżą, jak im wygodnie. Jadąc po mieście rowerem, po ścieżkach i po ulicach (nadrabiam drogi zgodnie z przepisami i to jest w porządku), natrafiam na problemy takie jak: a) kiepska nawierzchnia przy skraju jezdni (studzienki i kostka są problemem przy rowerze szosowym) b) parę skrzyżowań i końców ciągów rowerowych jest nieprzemyślanych (wyjazd z Kościelnej przy Parku Sołackim nie ma sensownego ciągu komunikacyjnego ułatwiającego jazdę przez park), takie obszary powinny być odrobinę zmniejszone.
- Nie dla III ramy, nawet jeśli będzie wzdłuż niej droga dla rowerów.
- Ponieważ również korzystam z roweru na m.in. dojazdy do pracy, przekonuję się, że kontrapasy są na niektórych ulicach przydatne, ale w żadnym wypadku NIE powinny być tworzone niemal na każdej ulicy jednokierunkowej!
- Nieproporcjonalnie duża ilość punktów do wyboru [w tym obszarze] w porównaniu do innych punktów [obszarów].
- Co do 22 [chodzi o działanie: „realizacja obecnego Programu Rowerowego przyjętego Uchwałą Nr XLVIII/843/VII/2017 Rady Miasta Poznania z dnia 16 maja 2017 r.”] to nie znam Programu Rowerowego.
- Za dużo działań – jako respondent czytając 15. propozycję, nie pamiętam, co było na początku.
- Postulat dot. kurierów Uber Eats był moim postulatem w styczniu. Nie chodzi o regulację, bo te istnieją (PoRD), ale o współpracę Miasta z Uberem, Pyszne.pl i innymi takimi podmiotami, np. żeby każdy kurier miał wyraźne oznaczenie numeru roweru, dzięki czemu można by zgłaszać łatwiej takie osoby do SM.

Inne działania wskazane do dodania do obszaru 8:

- Rozbudowa dróg rowerowych jest mało istotna z punktu widzenia rozwoju komunikacji miasta. Jeżeli już je budować, to oddzielone od jezdni i chodników, żeby rowerzyści nie zagrażali pieszym i kierowcom samochodów.
- Budowa drogi rowerowej przy jednostce wojskowej 31. bazy lotniczej od schroniska Głuszyna do "figurki" na Starołęce.
- **a)** Uporządkowanie istniejących dróg rowerowych, budowa nowych w sposób umożliwiający wszystkim dzielnicom dotarcie do centrum. W chwili obecnej nie dysponujemy nawet aktualnym planem dróg rowerowych. Obecne publikowane na stronach ZDM są nieaktualne (służę informacją które). Budowanie mostów nad Wartą, systemu ITS, ścieżek na przedmieścia [nie są priorytetowe], kiedy nie można dotrzeć np. z Dębca ścieżką rowerową do centrum miasta. Ten sam problem dotyczy również Świerczewa, Górczyna.
 - b)** Mimo upływu 6 lat od oddania do użytku po remoncie mostu kolejowego do dnia dzisiejszego nie można legalnie przejechać rowerem (przejść) z powodu niezainstalowanego oświetlenia kładki. Zaczniemy od małych kwestii, a nie od budowy nowych przepraw przez rzekę i „budowy ram”.
- Nie jestem zwolenniczką większego rozwoju infrastruktury rowerowej – najczęściej odbywa się ona kosztem infrastruktury dla pieszych. Moim zdaniem absolutnym priorytetem powinna być infrastruktura dla pieszych i ochrona ich bezpieczeństwa, również przed rowerzystami, użytkownikami hulajnóg, skuterów itp.
- Rodzice z dzieckiem na siedzeniu jako jedyny wyjątek jazdy po chodniku.
- Jako punkt 5 – systemowe tworzenie miniparkingów rowerowych przy przystankach sieci tramwajowej i szkieletowych tras autobusowych, by wspomóc pasażerów mających daleko do przystanków.
- Utworzenie odseparowanego DDR wzdłuż ulicy Kościuszki, tworzącego „kręgosłup” sieci rowerowej w centrum.
- Punkt pt. „kontrapasy rowerowe na większości jednokierunkowych ulic” jest nieuzasadniony, kosztowny i wręcz – w wielu przypadkach – niebezpieczny dla uczestników ruchu!!! Kontrapasy są malowane niemalże, gdzie się da! Stwarza to niekiedy poważne niebezpieczeństwo kolizji z samochodem, szczególnie o większych gabarytach albo włączającym się do ruchu w miejscach, gdzie widoczność jest bardzo słaba; ulice jednokierunkowe są w większości zbyt wąskie!!!
- **a)** Maksymalne wsparcie dla ruchu rowerowego. Zmniejszenie przez to ruchu samochodowego
 - b)** Poprawa sytuacji rowerowej dla uczniów dojeżdżających do szkoły
 - c)** Ograniczenie dla ruchu aut przy szkołach.
- Edukacja (nie tylko młodzieży) w temacie bezpiecznego poruszania się po drogach. Egzekwowanie znajomości przepisów Prawa o ruchu drogowym przez rowerzystów.
- Dodałabym działanie polegające na edukowaniu rowerzystów w zakresie tego, jak powinni korzystać z dróg rowerowych. Mimo nikłego ruchu spowodowanego aktualną sytuacją wciąż gros rowerzystów korzysta z chodników zamiast z pustych jezdni. Dodatkowo na drogach jednokierunkowych rowerzyści poruszający się zgodnie z kierunkiem jazdy często jeżdżą po pasie wytyczonym dla rowerzystów poruszających się w przeciwnym kierunku.
- Rozważenie dopuszczenia ruchu rolkarzy do tras rowerowych, konsultacje.
- W formularzu jest błąd: ul. Stróżyńskiego powinna zostać zastąpiona ul. Stoińskiego.
- Zgoda na kontraruch (niekoniecznie kontrapas) dla rowerzystów w większości dróg jednokierunkowych w mieście.

Mobilny Poznań

- **a)** Maksymalna separacja infrastruktury rowerowej od innych typów poruszania się po mieście.
b) Spójna sieć rowerostrad i dróg rowerowych.
c) Ograniczenie do 30km/h maksymalnej prędkości na drogach, na których nie da się wydzielić infrastruktury rowerowej.
d) Jasna nawierzchnia, która nie będzie się nagrzewać.

OBSZAR 9: ROZWÓJ TRANSPORTU WSPÓŁDZIELONEGO		
	DZIAŁANIE	UŚREDNIONY WYNIK
1	monitoring systemu roweru miejskiego, regularne sprawdzanie stanu technicznego	2,79
2	uporządkowanie miejsc i sposobu pozostawiania hulajnóg	3,01
3	stworzenie wypożyczalni miejskiej rowerów cargo	3,67
4	możliwość sytuowania stacji rowerowych na terenach spółdzielni (równomierne rozmieszczenie, lepsze lokalizowanie, również poza centrum)	4,85
5	możliwość wypożyczenia rowerów miejskich również zimą	5,23
6	likwidacja problemów technicznych z Poznańskim Rowerem Miejskim (PRM)	6,42
7	wypożyczalnia skuterów elektrycznych, zwiększenie dostępności	6,9
8	miejska wypożyczalnia aut elektrycznych, skuterów i hulajnóg	7,7
9	uwzględnienie carsharingu w Planie Mobilności oraz w inwestycjach dotyczących mobilności	7,76
10	stworzenie systemu wszystkich rodzajów transportu współdzielonego	8,74
11	uwzględnienie w ofercie PRM większej liczby rowerów z fotelikami dla dzieci/rowerów trójkołowych – ułatwienia dla rodziców podróżujących rowerem z dzieckiem (np. przy parkingach dla rowerów)	8,94

Komentarze do zapisu ww. działań:

- Działanie 11 [„możliwość wypożyczenia rowerów miejskich również zimą”] jest nieistotne. Nikt nie jeździ zimą rowerem.
- PRM powinien być pod każdym urzędem i instytucją publiczną.
- Oprócz porządków: by to działało, nie śmieciło, nie zawadzało, wszystkie pozostałe opcje proszę wykluczyć z mojej odpowiedzi.
- Działania powinny być nakierowane w pierwszej kolejności na rower publiczny jako podstawowy element systemu pojazdów współdzielonych. Regulacja ruchu hulajnóg współdzielonych jest w obecnej sytuacji mało priorytetowa ze względu na wzrastające trudności operatorów i możliwe zniknięcie tego środka komunikacji w systemie sharingowym.

Inne działania wskazane do dodania do obszaru 9:

- Rozwój carsharingu jest istotny, a roweru miejskiego jest nieistotny.
- Zakaz hulajnóg na wynajem, które można zostawiać w dowolnych miejscach. Takie hulajnogi można by ewentualnie stosować, gdyby były wyznaczone miejsca na ich postój w miejscach nieprzeszkadzających w ruchu pieszym.
- Zakaz używania hulajnóg elektrycznych.
- Ujednolicenie zasad i regulaminów korzystania z pojazdów współdzielonych.
- Likwidacja hulajnóg.

OBSZAR 10: ROZWÓJ TRANSPORTU KOLEJOWEGO		
	DZIAŁANIE	UŚREDNIONY WYNIK
1	stworzenie kolei metropolitalnej i przemysłowanie jej przystanków (tworzenie nowych przystanków) oraz zwiększenie częstotliwości i pojemności składów	1,79
2	tworzenie zintegrowanych dworców (razem z parkingami, które łączyłyby transport autobusem, tramwajem oraz pociągiem (np. dworzec na Starołęce)	2,98
3	włączenie transportu kolejowego do systemu komunikacji miejskiej (dojazdy do dworców kolejowych na peryferiach)	3,4
4	wykorzystanie obwodnicy kolejowej (towarowej) Poznania na potrzeby transportu osobowego	4,13
5	zwiększenie częstotliwości kolei miejskiej	4,54
6	polepszenie infrastruktury dworcowej, np. Garbary	6,13
7	centra przesiadkowe z kolei metropolitalnej (Al. Wielkopolska, Hetmańska, Zawady, Żeromskiego)	6,23
8	zwiększenie przepustowości dot. taboru kolejowego oraz możliwych kolizji systemu drogowego z kolejowym (szlabany, blokowanie, konieczność przeprowadzenia badań)	6,8

Komentarze do zapisu ww. działań:

- Stacje końcowe kolei powinny być na obrzeżach miasta, a Poznań Główny jako węzeł centralny.
- Włączenie transportu kolejowego do systemu komunikacji miejskiej powinno dotyczyć także wspólnej taryfy biletowej. Bilet na pociąg powinien być dostępny w tych samych punktach, co bilet na tramwaje i autobusy. System przystankowy PEKA powinien być rozszerzony także o przystanki kolejowe w obrębie miasta i na przedmieściach.

Inne działania wskazane do dodania do obszaru 10:

- Integracja taryfowa KW i Polregio z ZTM, utworzenie stałych taktów kursowania pociągów, promocja wśród mieszkańców tego środka transportu. Już dzisiaj można dojechać z centrum na Dębiec w 3 minuty, Starołękę 5 minut, itd. Mieszkańcy nie wiedzą, gdzie znaleźć rozkład jazdy, jak kupić bilet (w kasie czekając bliżej nieokreślony czas, a może jej w ogóle nie ma na stacji? przez internet?), ile kosztuje [bilet], skąd odjeżdża pociąg na dworcu głównym, który wymaga „optymalizacji”. ROZWIĄZANIE: np. biletomaty na peronach, które są dedykowane do ruchu lokalnego. System Peka w pociągach KW.

Mobilny Poznań

- Jako najważniejsze zadanie w tym zakresie należy zapisać budowę bezkolizyjnych przejazdów kolejowych z ulicami i drogami. Związane to jest z bezpieczeństwem, ochroną środowiska oraz z ogromnymi kosztami społecznymi związanymi ze stratą czasu.
- Ponowne przemyślenie lokalizacji przystanków, np. planowanego „Poznań Zieliniec”, który będzie służył tylko mieszkańcom osiedla, a nie będzie służył jako P&R ze względu na lokalizację daleką od ul. Warszawskiej.
- Stworzenie centrum przesiadkowego w ramach dworca Poznań Wschód (parking Park&Ride, realizacja linii tramwajowej na Poznań Wschód). Plus oczywiście przebudowa starego Dworca Głównego (wiem, że niestety nie zależy to od samego Miasta).
- Przywrócenie funkcji pasażerskiej budynku dworca Poznań Główny.
- **1.** Powstanie S-Bahn do obsługi miasta i PZ w obszarach gęstej zabudowy oddalonej od głównych szlaków kolejowych.
2. Konsekwentna likwidacja skrzyżowań kolizyjnych torowisk z jezdniami dla samochodów.
3. Zagęszczanie przystanków kolejowych w mieście do odległości +/- 1 km, np. ul. Górecka, Hetmańska, pomiędzy rynkami Wildeckim i Łazarskim („Wolne Tory”).
4. Budowa dworców śródmiejskich, na których można zrobić węzły przesiadkowe, skąd pasażerowie kolei, także dalekobieżnych, będą mogli przesiadać się na zbiorkom miejski, np. nad Hetmańską, gdzie pasażerowie będą mogli przesiadać się na tramwaje. Np. jadąc z Wrocławia, trzeba dotrzeć na tzw. Poznań Główny (chamski klocek handlowy o wątpliwych wartościach estetycznych i jeszcze bardziej wątpliwej integracji transportu czy nędznej obsłudze pasażerskiej powstały bez konsultacji społecznych), skąd trzeba wsiąść w zbiorkom i cofać się do południowego Poznania, zamiast przesiadać się np. na stacji Poznań Dębiec.
5. Wszystkie torowiska kolejowe w mieście powinny być odgródzone tak jak np. w Londynie, bez możliwości wejścia pieszego na torowisko.
6. Przy okazji zabudowy Wolnych Torów wyjście z tzw. dworca głównego powinno odbywać się przez przestrzeń biurową używaną przez urzędy Wojewódzki, Marszałkowski i Powiatowy, gdzie interesariusze wjeżdżający do miasta mogliby załatwiać wszelkie sprawy urzędowe po wyjściu z pociągu bez konieczności wjeżdżania do miasta samochodem. Budowa biurowców urzędowych na południe i południowy-wschód od starego budynku dworca z bezpośrednim dojściem do stanowisk obsługi.

OBSZAR 11: ROZWÓJ TRANSPORTU LOTNICZEGO		
	DZIAŁANIE	UŚREDNIONY WYNIK
1	tramwaj na lotnisko	1,56
2	obsługa autobusowa lotniska, z możliwością wprowadzenia funkcji szybkiego autobusu BRT	2,01
3	dojazd koleją na lotnisko	2,43

Komentarze do zapisu ww. działań:

- Wydaje mi się, że obecne wykorzystanie lotniska nie uzasadnia tych inwestycji.
- Kolej tak, ale z wykorzystaniem istniejącej linii uzupełnionej o połączenie stacja–lotnisko
- Obecny system jest optymalny (linia L była n. szybka i wystarczająca).
- Na bieżąco wystarczy zwykły autobus, ale nie dla BRT.
- Tramwaj na lotnisko mija się z celem.
- Zarówno tramwaj, jak i kolej wydają się dobrą opcją. W świetle działań podejmowanych przez PKP rozumiem, że bardziej możliwe jest doprowadzenie na Ławicę pociągu.

Inne działania wskazane do dodania do obszaru 11:

- Więcej połączeń lotniczych – to jest najważniejszy postulat.
- Zmniejszenie kosztów parkingu.
- Przeniesienie lotniska poza miasto (np. na Krzesiny).
- Jako punkt 2 – powrót do planów przeniesienia lotniska cywilnego na Krzesiny.
- Przedłużenie trasy tramwajowej na Lotnisko (czy od strony Marcelina, czy od strony Bramy Zachodniej) będzie miało lepszą dostępność transportową niż kolej.
- Wykorzystanie przestrzeni III ramy komunikacyjnej do przyspieszenia (np. szybkim tramwajem) dojazdu na lotnisko.
- **a)** Docelowo nowe lotnisko o większej wydolności niż Ławica.
- **b)** Kompetentny zarząd lotniska. Obecny się nie sprawdza, lotnisko i sieć połączeń się nie rozwija.

OBSZAR 12: ROZWÓJ POJAZDÓW O ALTERNATYWNYCH ŹRÓDŁACH NAPĘDU I ENERGII W TRANSPORCIE		
	DZIAŁANIE	UŚREDNIONY WYNIK
1	wprowadzanie autobusów elektrycznych	1,83
2	wprowadzanie środków komunikacji zbiorowej na gaz	3,4
3	rozwój sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych	3,49
4	stworzenie specjalnych regulacji dot. poruszania się po mieście na hulajnogach elektrycznych	4,26
5	budowa lub zakup stacji tankowania wodoru	4,85
6	pozyskiwanie energii z OZE (odnawialnych źródeł energii) na potrzeby własne realizacji pracy przewozowej	5,03
7	wprowadzenie autobusów o napędzie wodorowym	5,15

Komentarze do zapisu ww. działań:

- Autobusy elektryczne i wodorowe powinny być kierowane w pierwszej kolejności na linie przebiegające przez centrum miasta.

Inne działania wskazane do dodania do obszaru 12:

- Trochę niższe miejskie podatki w zamian za udostępnianie prądu z domowych/firmowych farm solarnych.
- Zakaz poruszania się hulajnogami lub likwidacja hulajnóg miejskich.
- Zdecydowanie tańsze są autobusy na gaz i hybrydowe, na autobusy na węgiel (prąd w Polsce jak na razie jest z węgla) po pierwsze nas nie stać, po drugie utylizacja baterii jest nieekologiczna, a po trzecie nie ma sensu, dopóki miasto nie ma własnych farm PV.
- Przy obecnym sposobie pozyskiwania energii elektrycznej w Polsce pojazdy zasilane elektrycznie są bardziej szkodliwe dla środowiska niż z silnikami na benzynę czy Diesla. Zmienia się tylko miejsce emisji zanieczyszczeń i następuje dalsza degradacja środowiska na nowe odkrywki węgla. Najlepszym rozwiązaniem jest gaz.

OBSZAR 13: ZARZĄDZANIE RUCHEM		
	DZIAŁANIE	UŚREDNIONY WYNIK
PODOBSZAR: SYGNALIZACJA I OZNACZENIA DROGOWE		
1	krótki czas oczekiwania pieszych i rowerzystów na światłach	2,17
2	czytelne informacje o przestrzeni, do której wjeżdżamy (np. strefa zamieszkania, strefa tempo 30)	2,26
3	likwidacja uciążliwej (zbyt wiele przycisków) sygnalizacji świetlnej dla pieszych i rowerzystów	3,08
4	wprowadzenie znaków zmiennej treści umożliwiających np. czasowy dostęp do pasów tylko dla wybranych użytkowników/czasowy zakaz/nakaz ruchu w określonym kierunku	3,47
5	więcej światel z sygnalizacją dla osób niepełnosprawnych	4,71
6	sygnalizatory „paryskie” (kierowcy widzą, jakie światła mają nadjeżdżający z innych kierunków)	5,3
PODOBSZAR: PŁYNNOŚĆ RUCHU		
1	rozważenie całkowitego wyłączenia niektórych ulic dla ruchu samochodowego, z dopuszczeniem wyłącznie ruchu pieszego, rowerowego oraz komunikacji zbiorowej	4,02
2	standaryzacja transportu w różnych strefach miasta (podział na 3 strefy)	4,35
3	ułatwienie wyjazdu z osiedli peryferyjnych (przy czym ułatwienie nie powinno dotyczyć wjazdu samochodów do dzielnic śródmiejskich)	4,4
4	priorytet dla innych środków transportu niż samochody	4,5
5	przeorganizowanie sieci transportowej na podstawie wyników badań ruchu	4,79
6	uwzględnienie w systemie monitorowania pomiarów efektu i wpływu (np. pakietu ewaluacji <i>ex ante</i> , <i>mid-term</i> i <i>ex post</i>). Przykładowo: aby monitorowaniu podlegał nie tylko produkt (np. liczba kilometrów DDR), ale też bezpośredni efekt (wzrost ruchu rowerowego), a najlepiej także wpływ (np. jeżeli nie na modal split, to co najmniej na zmiany postaw)	6,55
7	przerzucenie kosztów na użytkownika drogi – pierwsze auto na	7,02

	gospodarstwo za darmo, za kolejne trzeba zapłacić	
8	promowanie elastycznych godzin pracy: <i>happy hours</i> w transporcie zbiorowym z niższą taryfą opłat	7,63
9	nacisk na firmy, np. sprzeciw dla parkingów dla pracowników, konieczność zapewnienia infrastruktury (szatnia, parking) dla rowerzystów itp.	8,45
10	przesunięcie i różnicowanie godzin rozpoczynania lekcji/pracy w największych firmach/ instytucjach np. o 10–15 minut -> spłaszczenie szczytów komunikacyjnych	8,7
11	ograniczenie wjazdu pojazdów powyżej 2,5 t do centrum	9
12	wprowadzenie w instytucjach publicznych pracy zmianowej	10,7
13	promocja i ułatwienia dla motocykli i skuterów	10,9
PODOBSZAR: INWESTYCJE		
1	niezapominanie o mniejszych inwestycjach usprawniających ruch i poprawiających komfort (np. przedłużenie pasa)	2,17
2	skrócenie czasu przejazdu przez główne węzły komunikacyjne, np. Most Teatralny	2,23
3	likwidacja kolizji między układem drogowym a kolejowym	2,93
4	budowanie korytarzy komunikacyjnych wzdłuż Warty dla tramwajów i rowerów (nie dla samochodów)	3,39
5	wykorzystanie Warty jako kanału transportowego (tramwaj wodny)	4,28
PODOBSZAR: INNE		
1	uwzględnienie potrzeb wszystkich użytkowników	2
2	zapewnienie niezawodności komunikacji	2,1
3	optymalizacja sposobów przemieszczania się w korelacji z kosztami	2,6
4	optymalizacja elementów transportu do potrzeb i przestrzeni użytkowników	3,3

Komentarze do zapisu ww. działań:

- **a)** Czy tzw. sygnalizatory paryskie nie zachęcają do szarżowania na skrzyżowaniach?
- **b)** Pomysł z naciskiem na firmy, aby nie zapewniały parkingów – bez rozbudowanej komunikacji miejskiej nie jest pomysłem fair.
- Wiele punktów w tym obszarze stanowi powtórzenie punktów z obszarów wyżej.

Mobilny Poznań

- Minimalizacja nakładów na nową infrastrukturę samochodową, nacisk na nowe trasy tramwajowe bez jezdni oraz drogi dla rowerów i atrakcyjne ciągi piesze.
- Przy zarządzaniu ruchem warto zwrócić uwagę na to, do jakiego środka transportu mieszkańcy danej części miasta mają głównie dostęp i nie karać ich za to, że najłatwiej korzysta im się z auta. Uważam, że nie powinno się wprowadzać opłat dla właścicieli aut.
- Zniechęcanie do budowania parkingów i opłaty za drugie auto to żart. W podatkach płaci się opłatę drogową.

Inne działania wskazane do dodania do obszaru 13:

- 1. Wprowadzenie systemu sterowania ruchem stymulującego ruch transportem publicznym, bramkującego wjazdy wewnątrz II ramy dla zmniejszenia atrakcyjności przejazdu tranzytem przez Śródmieście zamiast po II ramie (oficjalnej Obwodnicy Śródmieścia), bramkującego wjazdy spod Poznania w porannych i popołudniowych godzinach szczytu dla zwiększenia ruchu na IV ramie (oficjalnej Obwodnicy Poznania), zmniejszenia korków w samym Poznaniu i zwiększeniu liczby dojeżdżających do Poznania pociągami.
- **a)** Zielona fala dla samochodów. **b)** Wprowadzenie wskaźnika, ile trwa sekwencja świateł. **c)** Likwidacja świateł na rondach. **d)** Priorytet na światłach dla samochodów. **e)** Rozwój infrastruktury drogowej, budowa bezkolizyjnych skrzyżowań. **f)** Budowa dużej ilości miejsc parkingowych w uzasadnionych lokalizacjach np. w pobliżu punktów usługowych. **g)** Budowa dróg ekspresowych wielopasmowych. **h)** Likwidacja poduszek berlińskich i spowalniaczy ruchu. **i)** Wykonywanie analiz natężenia ruchu przed zmianami i przebudową dróg. **j)** Likwidacja systemu dróg jednokierunkowych. **k)** Poszerzanie dróg, gdzie to możliwe.
- Sygnalizatory z informacją, za ile sekund zmieni się światło (wzorem Gdańska, Szczecina).
- W razie zawodności komunikacji [miejskiej] pokrycie kosztów alternatywnego dojazdu.
- Uwzględnienie możliwości korzystania z auta w centrum przez rodzica z małymi dziećmi – nie pojeździe rowerem np. do poradni czy szpitala, wejście do tramwaju i autobusu też jest trudne.
- Usystematyzowanie tras pieszych i rowerowych oraz oznakowanie ich zgodnie z SIM. W sieci dróg rowerowych ustawianie kierunkowskazów do dzielnic czy ważnych miejsc w mieście.
- **a)** Sygnalizacja – wyłączanie niektórych świateł na stałe.
b) usprawnienie zielonej fali w nocy (obecnie często stoi się na każdym światłach).
Ogólne: pomijany często jest fakt, że ludzie mieszkający w centrum, a pracujący pod Poznaniem, nie mają jak inaczej dojechać sensownie do pracy w podobnym czasie niż samochodem. Transport publiczny jest W OGÓLE nieoptymalizowany.
- Sygnalizacje świetlne powinny działać w oparciu o bieżące natężenie ruchu, a nie o sztywny program. Jeżeli przyciski dla pieszych i rowerzystów często ulegają awarii, należy wprowadzić inne systemy wykrywające obecność pieszego lub rowerzysty przy sygnalizatorze. Programy świateł na każdym skrzyżowaniu powinny być sprawdzone pod kątem płynności ruchu i zoptymalizowane. Przykład: sygnalizacja świetlna na Rondzie Skubiszewskiego. W niektórych wypadkach należy rozważyć ich wyłączenie poza godzinami szczytu.
- W grupie „Płynność ruchu” proszę o dodanie 2 punktów: jako Punkt 3 – przyjęcie jako zasady zapisu Polityki Transportowej z 1999, że zmniejszenie przepustowości jakiegokolwiek punktu układu drogowego nie musi znaleźć rekompensaty w innych miejscach układu drogowego. Grupa „Inwestycje”: Jako punkt 1 – wprowadzenie systemu

sterowania ruchem stymulującego ruch transportem publicznym, bramkującego wjazdy wewnątrz II ramy dla zmniejszenia atrakcyjności przejazdu tranzytem przez Śródmieście zamiast po II ramie (oficjalnej Obwodnicy Śródmieścia), bramkującego wjazdy spod Poznania w porannych i popołudniowych godzinach szczytu dla zwiększenia ruchu na IV ramie (oficjalnej Obwodnicy Poznania), zmniejszenia korków w samym Poznaniu i zwiększenia liczby dojeżdżających do Poznania pociągami.

- Wprowadzenie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach wskazującej czas pozostały do zmiany światła w sekundach jako priorytet nr 1,
- „Sygnalizacja i oznaczenia drogowe”: połączenie działań z różnych dziedzin uniemożliwia ich priorytetyzację. „Sygnalizatory paryskie” z jednej strony, a zaraz likwidacja sygnalizacji. Jak można to usystematyzować? Dziedziny powinny być rozdzielone: oznakowanie/sygnalizacja.
- Czasomierze na sygnalizacji świetlnej pokazujące, ile jest czasu do zmiany światła.
- Aby możliwe było efektywne zarządzanie ruchem, konieczna jest możliwość monitorowania aktualnej sytuacji w sieci transportowej, która to możliwa jest dzięki spójnemu, rozwiniętemu systemowi zbierania aktualnych danych (czyli informacje zbierane „live” o natężeniach na ulicach, potokach pasażerskich w pojazdach transportu publicznego itd.). To właśnie na podstawie tych informacji możliwe jest dokonywanie wszelkich analiz (o których często wspomina się w ankiecie jako „badania ruchu”) i finalne podejmowanie decyzji o wprowadzanych organizacjach ruchu. Aby coś takiego zaistniało, koniecznym więc jest utworzenie jednostki/komórki (być może w strukturach miejskich lub spółkach z udziałem Miasta), która będzie zarządzała tymi danymi, wszelkimi analizami – dzięki temu będzie to scentralizowane.
- „Sygnalizacja i oznaczenia drogowe”: przy systemie ITS nie ma możliwości wprowadzenia „sygnalizatorów paryskich”. ITS na bieżąco dobiera program sygnalizacji do sytuacji na drodze. „Inwestycje”: w Suikzp nie ma zapisanych tras tramwajowych wzdłuż Warty. Ich realizacja była ciężka ze względu na kwestie środowiskowe i zalewowe. Infrastruktura rowerowa jest dużo łatwiejsza do realizacji w takiej przestrzeni.
- Zmiana działania przycisków na priorytetowe. Maksimum 10 sekund czekania na zielone, jeśli w ciągu ostatnich 30-60 sekund nie było zielonego. Brak wymogu naciskania przycisków – zielone i tak się ma zapalić w normalnym cyklu.
- Wyświetlacze ITS są zbędne, wszystko można mieć w smartfonie, rozkłady jazdy, opcje objazdów, najszybsze trasy itd. Sterowanie ruchem jest mniej ważne niż bezpieczeństwo. Sterowanie ruchem jest też średnio realne, bo czynnik ludzki i nieprzewidywalność zachowań jest tak duża, że system po prostu nie da sobie rady. Zachowania ludzkie, czasy reakcji są niealgorytmizowalne.

OBSZAR 14: ZARZĄDZANIE PARKOWANIEM		
	DZIAŁANIE	UŚREDNIONY WYNIK
PODOBSZAR: OPŁATY ZA PARKOWANIE		
1	wprowadzenie strefy płatnego parkowania na terenie całego miasta z ulgami dla płacących podatki w Poznaniu	2,2
2	rozszerzenie strefy płatnego parkowania	2,28
3	określenie maksymalnego czasu parkowania np. do godziny w centrum miasta	3,22
4	dostosowanie oferty parkingów do faktycznych potrzeb kierowców (np. bilet 15-minutowy oprócz godzinnego)	3,33
5	dostępność miejsc parkingowych w centrum, przy jednoczesnych wysokich opłatach za parkowanie	3,97
PODOBSZAR: INNE		
1	budowa parkingów buforowych, P&R	3,71
2	wprowadzenie zakazu parkowania samochodów na chodnikach	3,85
3	tworzenie parkingów kubaturowych na dużych osiedlach – parkingi te powinny być budowane przez podmioty prywatne lub w formule PPP	4,87
4	dobrze skomunikowanie parkingów P&R z centrum miasta wydzielonymi korytarzami	5,62
5	dostosowanie liczby miejsc na parkingach do potrzeb użytkowników, np. tworzenie parkingów piętrowych na peryferiach	5,8
6	niezwiększanie liczby miejsc parkingowych, zwłaszcza kosztem ruchu pieszego i rowerowego	6,35
7	ulokowanie parkingów buforowych tak, by podczas dojazdu do nich nie trzeba było stać w korkach	6,55
8	integracja transportu prywatnego i publicznego, np. P&R oraz B&R	7,43
9	zabezpieczenie miejsc parkingowych przy ośrodkach medycznych (szpitalach, przychodniach)	7,5
10	egzekwowanie od deweloperów braku wystarczającej liczby miejsc parkingowych w odniesieniu do liczby mieszkańców	7,94

12	wprowadzenie normatyw parkingowych dla deweloperów odzwierciedlających realną liczbę mieszkańców, samochodów i miejsc postojowych	8,27
13	tworzenie szerszych miejsc parkingowych (obecne są za wąskie)	10,1

Komentarze do zapisu ww. działań:

- Nie jeżdżę samochodem, ale uważam, że zniechęcanie do parkowania samochodem w centrum poprzez podnoszenie opłat nie jest dobrą strategią – to tak jak podnoszenie ceny papierosów. Nie skłoni do przejścia na transport miejski bez zapewnienia niezawodnej, szybkiej i częstej komunikacji miejskiej i parkingów na obrzeżach.
- Zakazów parkowania jest za dużo, jest wiele miejsc, gdzie postawiono słupki, a ruch pieszy jest sporadyczny.
- Często problem braku miejsc wynika z posiadania przez rodzinę więcej niż jednego auta – może z tym należy coś w pierwszym rzędzie zrobić.
- Opcje dostępne w podobszarze „Opłaty za parkowanie” są tendencyjne – zawierają zawsze rozszerzenie strefy parkowania i zwiększenie opłat. Brak propozycji bardziej umiarkowanych. Co to znaczy „bilet 15-minutowy oprócz godzinnego”? Niektóre stwierdzenia w tym formularzu są bardzo enigmatyczne.
- Przy trasach tramwajowych wprowadzanie limitów miejsc parkingowych przy nowych nieruchomościach.
- Co do działań związanych z „Opłatami za parkowanie” nie zgadzam się z planem rozszerzenia strefy płatnego parkowania, a w szczególności z pomysłem na objęcie terenu całego miasta taką strefą.
- Punkt 9 [chodzi o działanie: „dobre skomunikowanie parkingów P&R z centrum miasta wydzielonymi korytarzami”] powinno być: „dobre skomunikowanie parkingów P&R z centrum miasta wydzielonymi korytarzami transportu publicznego”.

Inne działania wskazane do dodania do obszaru 14:

- Obniżenie opłat za postój w pierwszej godzinie strefy. Spowoduje to większą rotację ruchu.
- Zarządzanie parkowaniem, a dokładniej opłaty powinny być związane z funkcjami poszczególnych rejonów. Trudno oczekiwać, że rodzice przewożący dziecko do szpitala zapłacą za cały dzień parkowania w najdroższej strefie, itd. Rozszerzenie strefy płatnego parkowania powoduje zmiany miejsca pozostawienia auta przez przyjezdnych z uwagi na braki P&R, integracji z koleją i komunikacją miejską.
- Współpraca ZDM z Miastem i wspólnotami w celu minimalizowania sytuacji blokowania chodników przez parkujące samochody. Uporządkowanie nielegalnego parkowania wspólnot mieszkaniowych (w tym zawłaszczania i odgradzania przestrzeni) na terenach należących do Miasta – przykład wspólnoty Świt 24a–26b.
- Opłaty parkingowe: zameldowani i właściciele mieszkań z niskimi kosztami biletów miesięcznych – jeśli ktoś mieszka w centrum, to nie jedzie do centrum, samochód służy do poruszania się w miejsca, gdzie transport publiczny nie dojeżdża, a obecne metody mają zniechęcać do posiadania samochodu w ogóle. Studenci nie powinni przyjeżdżać do Poznania samochodami i oni powinni mieć wyższe opłaty za posiadanie samochodu w Poznaniu (opłaty miesięczne). Parkingi P&R powinny być darmowe, by zachęcić do pozostawienia samochodu i przesiadki na transport publiczny (inaczej to dublowanie kosztu dla osób, które nie dojeżdżają codziennie i nie potrzebują biletu miesięcznego).

Mobilny Poznań

- Budowa nowych, miejskich parkingów podziemnych w centrum miasta z korzystną ofertą cenową. Przykład: parking przy ul. Za Bramką. Zachęcanie właścicieli prywatnych parkingów w centrum miasta do dzielenia się wolnymi miejscami parkingowymi z innymi kierowcami. Oczywiście za niezawyżoną opłatą. Zachęcanie właścicieli parkingów przy centrach handlowych zlokalizowanych na terenach peryferyjnych do odpłatnego udostępnienia części miejsc parkingowych w formule P&R. Przykład: olbrzymi, niewykorzystywany w pełni parking przy M1 na Franowie.
- W grupie „opłaty za parkowanie” proszę o dodanie: Jako punkt 3 – wprowadzenie do 2025 stref parkingowych zgodnych z Polityką Transportową z 1999, czyli na obszarze Funkcjonalnego Śródmieścia wewnątrz II ramy oraz w korytarzach po 500 m od linii tramwajowych sięgających przynajmniej do 3 km od II ramy.
- Skomunikowanie P&R z centrum oczywiście tylko transportem publicznym.
- **1.** Wprowadzenie większej liczby miejsc parkingowych przy instytucjach kultury dla publiczności. **2.** Przywrócenie godzin strefy parkowania do godz. 18.00 ze względu na spektakle oraz koncerty. **3.** Wprowadzenie, jak w dobrych praktykach niemieckich, abonamentu za parkowanie dla pracowników instytucji kultury jak dla mieszkańca ze względu na pracę dzieloną, t.j. 10:00–14:00 oraz 18:00–22:00.
- Wprowadzenie biletu zerowego za parkowanie do 20 minut.
- Przy nowych inwestycjach powinny być obowiązkowe miejsca parkingowe dla dostawców z limitem postoju np. do pół godziny.
- Inne: szerokość miejsc parkingowych określają przepisy.
- **a)** Wprowadzenie zasady „wjeżdżasz do miasta – płacisz za parkowanie – ZAWSZE”.
b) Parkingi powinny być zapewniane przez dewelopera albo udziałowców spółdzielni mieszkaniowej. Generalnie przez użytkownika samochodu. Albo prywatnego inwestora w ramach PPP – co, jak widać na przykładzie pl. Wolności, więcej już w Poznaniu nie wypali.
c) Miasto powinno dać równy dostęp do komunikacji w mieście, ułatwiając dojazd zbiorkomem, a nie fundować miejsca parkingowe dla zmotoryzowanych.
d) Zakaz parkowania na chodnikach. Kategoryczny i bezwzględny. Samochody są za ciężkie i niszczą chodniki.

OBSZAR 15: ZARZĄDZANIE DYSTRYBUCJĄ ŁADUNKÓW		
	DZIAŁANIE	UŚREDNIONY WYNIK
1	wyznaczenie bezpiecznych miejsc dla rozładunku	2,12
2	ograniczenie godzin dla dostawców tak, aby nie odbywały się one podczas szczytów komunikacyjnych	2,51
3	wyznaczenie miejsc parkingowych dostępnych wyłącznie dla dostawców	3,61
4	powstanie zintegrowanego planu logistyki miejskiej (strefy załadunku i rozładunku, terminy operacji logistycznych w mieście itp.)	3,91
5	efektywne rozwiązania w zakresie logistyki miejskiej (tzw. ostatnia mila)	4,72
6	wyznaczenie zasad dostaw w strefie płatnego parkowania	5,3
7	wprowadzenie systemowych rozwiązań łączących przewóz osób i ładunków	5,83

Komentarze do zapisu ww. działań:

- Te same kwestie dotyczą wywozu śmieci czy przesyłek kurierskich.

Inne działania wskazane do dodania do obszaru 15:

- Służby miejskie wykonujące głośnie prace, takie jak czyszczenie, wywóz śmieci, przepychanie kanalizacji – [ważne, by] prace nie odbywały się w godzinach nocnych, snu (między 22:00 a 6:00 rano, a najlepiej między 20:00 a 8:00 rano).
- Dostawy – umożliwienie darmowego postoju w strefie parkowania podczas rozładunku do określonego czasu, np. 15 min. Egzekwowanie prawa przez wieczne stanie na światłach awaryjnych dostawców, blokujących jednocześnie ruch. Nakaz wykupu abonamentu na parkowanie dla lokali gastronomicznych korzystających z dowozu i stale parkujących w strefie (często nie kupują ani biletów czasowych, ani abonamentów – taniej zapłacić mandat od czasu do czasu lub stać na światłach awaryjnych na ulicy).
- Jako punkt 2 – zakaz wjazdu w obszar wewnątrz II ramy bez jednorazowego pozwolenia samochodów o dopuszczalnej masie całkowitej 3,5 t.
- Koperty dla dostaw w określonych godzinach, do nocnego wykorzystania przez mieszkańców danego sektora.
- **a)** Każdy nowy blok z paczkomatami? Zagęszczenie sieci paczkomatów.
b) Przesyłki kurierskie i pocztowe dystrybuowane rowerami elektrycznymi. Lżejszy pojazd nie będzie niszczyć nawierzchni i nie będzie smrodzić spalinami. Kurierzy rowerowi mogą być zaopatrywani w określonych miejscach przez małą ciężarówkę w kolejne paczki. Dostawy żywności ze sklepów internetowych także powinny odbywać się z wykorzystaniem kurierów rowerowych.

Mobilny Poznań

c) Wyzwanie – odbiór paczek z latających dronów. Na zamkniętych małych posesjach to nie problem, ale bloki mieszkalne? Wytyczenie transportowych korytarzy powietrznych.

OBSZAR 16: OBSŁUGA TRANSPORTOWA SEKTORA TURYSTYKI		
	DZIAŁANIE	UŚREDNIONY WYNIK
1	przyjazny system opłat za transport publiczny	2,61
2	stworzenie systemu transportowego pod kątem turystów	2,66
3	jasny system oznaczeń	2,86
4	parkingi dedykowane turystom i autokarom,	3,18
5	wzmacnianie transportem publicznym obszarów rekreacyjnych	3,68

Komentarze do zapisu ww. działań:

- Dla turystów miasto ma dobrą sieć komunikacji.
- Nie jest w interesie miasta ułatwianie dwugodzinnych wycieczek po mieście, z których zyski mają tylko przewoźnicy. Parkingi dla autokarów wcale nie muszą być zoptymalizowane.

Inne działania wskazane do dodania do obszaru 16:

- Możliwość łatwego zakupu biletów dla osób spoza Poznania nieznających poznańskiego systemu.
- Tablice informacyjne na przystankach po angielsku.
- Atrakcyjna cena biletu dla turysty.
- Jako punkt 2 – stworzenie parkingu z dala od Centrum (np. przy Kanale Ulgi), gdzie kierowcy po wysadzeniu turystów mogliby zaparkować i wypocząć, czekając na telefon od kierującego grupą.
- Ułatwienie turystyki rowerowej – Poznań jako baza do podróży po Wielkopolsce.
- Turyści nie są wyższym gatunkiem, mogą przemieszczać się po mieście z mieszkańcami zbiorkomem i rowerami. Dowóz autokarem bezpośrednio pod daną atrakcję w centrum jest nieporozumieniem. Lepiej robić miasto fajne do mieszkania, wówczas turyści też będą chętniej tu przyjeżdżać, niż tylko zaliczyć dwa muzea, Stary Rynek i zniknąć.

OBSZAR 17: ZAAWANSOWANE TECHNOLOGICZNIE ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ		
	DZIAŁANIE	UŚREDNIONY WYNIK
1	rozwój inteligentnych systemów sterowania ruchem	1,73
2	jasny, łatwy i czytelny system opłat, poprawa funkcjonalności inteligentnych płatności	2,51
3	zintegrowany system taryfowy dla wszystkich środków transportu (publicznych i prywatnych, np. taksówki)	3,39
4	system szybkiej interwencji dotyczącej usterek i koniecznych napraw (dziura w chodniku)	3,46
5	mobilna aplikacja ułatwiająca poruszanie się po mieście (pokazująca alternatywne metody) i dokonywanie płatności za wszystkie elementy systemu	3,9

Komentarze do zapisu ww. działań:

brak

Inne działania wskazane do dodania do obszaru 17:

- **a)** Elastyczne monitorowanie i testowanie nowych rozwiązań, np. kostka brukowa pochłaniająca zanieczyszczenia na wszystkich nowych chodnikach i porównanie spadku zanieczyszczeń.
- **b)** Testowanie rozwiązań, czy np. zmiana oznakowania przyniosła efekt. Czy spowalniacze ruchu działają, jak oczekiwano.
- Konieczne jest opracowanie systemu opłat, który zapewni prostotę i maksymalną dostępność, np. wykorzystującego zwykłe karty płatnicze.
- Jednostki miejskie muszą być zobowiązane do współpracy między sobą oraz z podmiotami pozamiejskimi, np. państwowymi czy deweloperami w celu rozwiązania miejskiego problemu. Urzędnicy powinni mieć zakaz odmowy pomocy i powinni być rozliczani z wykonania raportu spotkań czy mediacji z niezbędnymi podmiotami w celu realizacji potrzebnych w mieście inwestycji czy ochrony środowiska.

3.2. SPOTKANIA Z DZIEĆMI I MŁODZIEŻĄ

Wprowadzenie

Podobnie jak w przypadku I etapu konsultacji społecznych Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Poznania integralnym elementem procesu były konsultacje przeznaczone dla dzieci i młodzieży. Głównym celem konsultacji było **pogłębienie informacji dotyczących potrzeb i opinii młodych ludzi w zakresie mobilności** miejskiej oraz, podobnie jak w przypadku konsultacji dorosłych, ułożenie pewnego rodzaju hierarchii wartości. Konsultacje miały też **charakter edukacyjny** – dzięki uczestnictwu w procesie młodzi poznaniacy mogli dowiedzieć się, czym jest zrównoważona mobilność oraz jak ją organizować. Niepełnoletni mieszkańcy miasta mają takie samo prawo jak dorośli do brania udziału w konsultacjach społecznych, a ich perspektywa często jest odmienna od optyki dorosłych, co w żaden sposób nie umniejsza jej wartości.

II etap konsultacji dla dzieci i młodzieży odbywał się podobnie jak konsultacje dla dorosłych w formie online. Sytuacja epidemiczna wymagała zmian pierwotnych założeń i dostosowania form pracy do obowiązujących realiów. Pierwszy etap konsultacji odbywał się w Szkole Podstawowej nr 75 w Poznaniu i z uczniami tej placówki mieliśmy nadzieję spotkać się w ramach II etapu konsultacji. 16 stycznia 2020 r. przeprowadzono spotkania z dwiema grupami wiekowymi: uczniami klas 1–3 (14 osób) i 4–8 (14 osób). Pomiedzy pierwszym a drugim spotkaniem uczniowie jako ambasadory projektu w oparciu o otrzymane materiały mieli za zadanie przeprowadzić spotkania we własnych klasach. Spotkanie pod koniec marca miało podsumować ich pracę i zebrane od kolegów i koleżanek wnioski. Niestety ze względu na zamknięcie szkół nie było możliwe dokończenie zajęć w klasach. W związku z tym formuła II etapu konsultacji została zmieniona, co zostało szczegółowo opisane w paragrafie dotyczącym metod pracy. Konsultacje w formie zdalnej prowadzone były w okresie od 30 marca do 4 kwietnia 2020 roku.

Metody pracy

Konsultacje Planu Zrównoważonej Mobilności prowadzone były online z wykorzystaniem następujących metod:

1. Metody skierowane do uczniów, którzy brali udział w styczniowym spotkaniu (z większą wiedzą na temat zrównoważonej mobilności) – zaplanowano dla nich spotkanie online o charakterze webinaru. Zaproszono na nie grupę uczniów z klas 4–8 poprzez dziennik Librus. Celem spotkania było wyznaczenie priorytetów w poszczególnych elementach diagnozy – analogicznie do formularza opinii przeznaczonego dla dorosłych. Wybrano jednak te zagadnienia, które dotyczą dzieci i młodzieży. Podczas spotkania wyznaczono priorytety w następujących dziedzinach:

- o Bezpieczeństwo poruszania się po mieście
- o Ochrona środowiska
- o „Zrównoważona architektura”¹ – jak tworzyć przestrzeń miasta?

¹ „Zrównoważona architektura” jest pojęciem, który uczniowie stworzyli podczas pierwszego spotkania konsultacyjnego. Rozumieli ją jako tworzenie przestrzeni dostępnej dla wszystkich mieszkańców, umiejętność łączenia zabytkowych elementów architektury z nowoczesnymi rozwiązaniami.

- o Edukacja i konsultacje społeczne
- o Ruch samochodów
- o Transport zbiorowy (koszty – komfort – dostępność – czas)
- o Ruch pieszych
- o Drogi rowerowe
- o Transport współdzielony (wypożyczane rowery, hulajnogi itp.)

2. Metody skierowane do wszystkich uczniów – w związku z faktem, iż według planu konsultacji mieli w nich wziąć udział wszyscy chętni uczniowie szkoły, skierowano do nich materiały online o charakterze konsultacyjno-edukacyjnym. Poprzez dziennik elektroniczny Librus wysłano do uczniów wiadomość, która zawierała informacje, jak krok po kroku wziąć udział w konsultacjach. Pierwszym elementem było wypełnienie ankiety online. Kolejnym – obejrzenie filmu, który opowiada o mobilności miejskiej i jej priorytetach. Jest on dostępny na platformie Vimeo pod linkiem: <https://vimeo.com/387920156?fbclid=IwAR1RvLjb1bJJo5ZNXinJLKf5bTscuZjcdKqSJxP3AGbLkiiUyGrZlrqRWH4>. Ostatnim krokiem było wspólne stworzenie mapy myśli z najważniejszymi w ocenie młodych mieszkańców elementami zrównoważonej mobilności. Informacja została rozesłana do uczniów 30 marca. Odpowiedzi zbierano do 4 kwietnia 2020 r.

Spotkanie online

Webinar odbył się 31 marca 2020 r. o godz. 10:00 i trwał 75 minut. Niestety nie wszyscy zaproszeni uczniowie mieli możliwość połączyć się online. W spotkaniu wzięło udział troje uczniów – dwoje z 5. klasy i jedna z 4. W toku dyskusji ustalili oni następujące priorytety w zakresie zrównoważonej mobilności:

- **Bezpieczeństwo poruszania się po mieście**

Najważniejsze dla uczestników spotkania było bezpieczeństwo pieszych. Postulowali zwiększenie liczby przejść dla tej grupy mieszkańców. Jednocześnie zwracali uwagę na fakt, że społeczeństwo należy edukować w zakresie bezpiecznego poruszania się po mieście. Piesi czasem nie zachowują ostrożności, przechodzą w miejscach niedozwolonych lub przez słuchawki na uszach tracą kontakt z otoczeniem. Na nich też częściowo spoczywa odpowiedzialność za bezpieczeństwo na drodze. Ponadto w toku rozmowy pojawiła się kwestia poczucia bezpieczeństwa młodych mieszkańców, którzy obawiają się kradzieży ze strony kieszonkowców. Uczniowie stwierdzili, że czują się bezpieczniej, jeśli wszystkie przedmioty wartościowe są przez nich głęboko schowane.

- **Ochrona środowiska**

Dla młodych mieszkańców najważniejsze w zakresie ochrony środowiska były: „zdrowie, przyroda i miejsca sportowe”. Uczestnicy zwrócili uwagę na fakt, że zanieczyszczenie miasta, szczególnie smog, wpływa negatywnie na ich zdrowie. Podczas poprzedniego spotkania wiele mówiono o smogu i potrzebie noszenia masek antysmogowych. Jak stwierdzili młodzi mieszkańcy, obecnie większym problemem są maski antywirusowe. W mieście ważne są również tereny zielone, na których można uprawiać sport (przykład takiego terenu to skatepark), co również korzystnie wpływa na zdrowie dzieci i młodzieży.

Mobilny Poznań

- **„Zrównoważona architektura” – jak tworzyć przestrzeń miasta?**

Określenie zrównoważonej architektury odnosi się do pojęcia zaproponowanego przez uczestników podczas pierwszego spotkania konsultacyjnego. Wyznaczając priorytety w jej zakresie, uczestnicy zgodzili się, że w planowaniu miasta najważniejsze są trzy rzeczy: komunikacja publiczna (która obejmuje swoim zakresem wszystkich mieszkańców, również na peryferiach), zieleń (powinna być na każdym osiedlu) oraz dostępność przestrzeni publicznej dla osób niepełnosprawnych.

- **Edukacja i konsultacje społeczne**

Zdaniem młodych mieszkańców najważniejszym zagadnieniem dla młodzieży jest edukowanie użytkowników ruchu drogowego w zakresie bezpiecznego poruszania się na rowerze. Młodzi mieszkańcy często obserwują naruszanie przepisów przez rowerzystów, co powoduje, że nie czują się na chodnikach bezpiecznie.

- **Ruch samochodów**

Dla uczestników spotkania największym problemem są korki oraz niebezpieczeństwo wypadku, któremu mogliby ulec, poruszając się po mieście.

- **Transport zbiorowy**

Dla młodych mieszkańców najważniejszy jest komfort podróżowania – żeby w autobusach i tramwajach było czysto, panował porządek, latem była włączona klimatyzacja oraz żeby nie było czuć nieprzyjemnych zapachów.

- **Ruch pieszych**

Wszyscy uczestnicy spotkania zgodzili się co do tego, że problemem w komunikacji pieszych są dziurawe chodniki. Wspominali również o braku sygnalizacji świetlnej w okolicach szkoły, jednak ich opinie co do tego, czy powinna się tam pojawić, były podzielone.

- **Drogi rowerowe**

Zdaniem młodych mieszkańców najważniejszym problemem jest naruszanie przepisów przez rowerzystów, którzy zamiast ścieżek rowerowych wybierają chodniki. Jednocześnie młodzi mieszkańcy zwrócili uwagę na fakt, że w mieście jest za mało dróg rowerowych oraz stojaków na rowery.

- **Transport współdzielony**

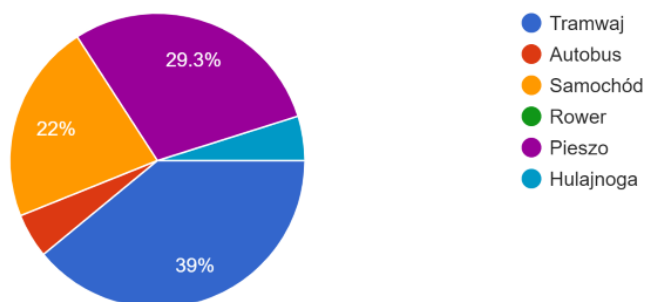
Uczestnicy spotkania stwierdzili jednomyślnie, że pomimo wartości, która płynie z istnienia wypożyczalni rowerów i hulajnóg, oni sami wolą posiadać własny sprzęt, niż na co dzień go wypożyczać.

Ankieta internetowa

Ankieta składała się z 2 pytań zamkniętych i 5 otwartych. Pytania zamknięte brzmiały: „Jakim środkiem transportu najczęściej się przemieszczasz?” oraz „Jaki środek transportu powinien być według Ciebie najczęściej używany przez mieszkańców Poznania?”. Na oba pytania odpowiedziało 40 uczestników. Rozkład odpowiedzi przedstawiają poniższe grafiki:

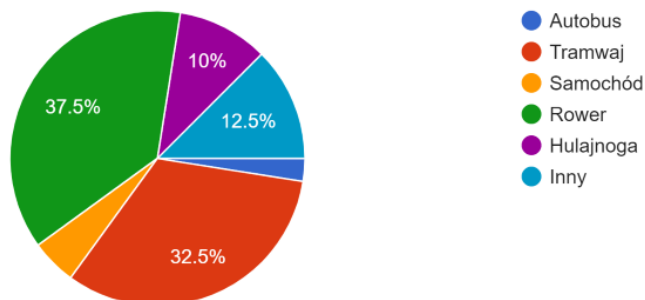
Jakim środkiem transportu najczęściej się przemieszczasz?

41 responses



Jaki środek transportu powinien być według Ciebie najczęściej używany przez mieszkańców Poznania?

40 responses



Z zebranych odpowiedzi można wysnuć kilka wniosków. Komunikacja tramwajowa jest najczęściej używanym przez młodych mieszkańców środkiem transportu. Jednocześnie uważają oni, że w przyszłości powinna ona nadal być jednym z głównych form komunikacji. Żaden z uczniów nie zaznaczył, że najczęściej używa roweru, jednak w przyszłości młodzi poznaniacy chcieliby to zmienić i poruszać się rowerami częściej – za 10 lat powinien to być najpopularniejszy środek

² W formularzu dorosłych „Zagospodarowanie przestrzenne i rewitalizacja”.

Mobilny Poznań

transportu w mieście. Znaczna część uczestników (22,5%) najczęściej porusza się autem. W przyszłości młodzi mieszkańcy chcieliby jednak zrezygnować z tej formy transportu. Autobusy nie są często używanym środkiem transportu. Młodzi mieszkańcy nie postrzegają ich również jako ważny element w swojej wizji miasta. Duża część uczestników ankiety (30%) porusza się po Poznaniu pieszo. Wynika to najprawdopodobniej z faktu, że szkoła podstawowa ma charakter rejonowy i wielu uczniów nie musi pokonywać dużej odległości, aby do niej dotrzeć.

Pierwsze pytanie otwarte brzmiało: „**Jak chciałbyś, żeby wyglądał Poznań za 10 lat?**”. Udzielono na nie 38 odpowiedzi. Pięciu uczniów stwierdziło, że nie chciałoby, aby w mieście cokolwiek się zmieniło, lecz aby pozostało takie, jakim jest obecnie. Najczęściej pojawiające się odpowiedzi dotyczyły natomiast powstawania jak największej ilości terenów zielonych. Wspomniało o tym 15 młodych mieszkańców. Pisali m.in.: „Za 10 lat, a nawet wcześniej chciałbym, żeby w centrum miasta i w ogóle Poznania było więcej zieleni (drzew, kwiatów, krzaczków, trawy). Łatwiejszy dostęp do służby zdrowia. Żeby rząd podejmował mądrzejsze decyzje”, „Czysto i spokojnie oraz dużo zieleni”, „Nie chciałabym, żeby były ogromne nowoczesne budynki, z tego, co opowiadała mi babcia, za jej młodości było fajnie, była fajna atmosfera, a dzieci w naszym wieku nie siedziały z głową w telefonach tak jak teraz. Chciałabym, żeby przede wszystkim było czyste świeże powietrze. Więcej drzew i roślin a mniej takich ogromnych budowli”, „W mieście ma być więcej zieleni”, „Żeby było więcej parków i roślinności, ponieważ w XXI wieku jest coraz więcej nowoczesnej technologii”, „Chciałabym, żeby Poznań za 10 lat miał więcej parków, roślinności lub miejsc spotkań dla starszych ludzi”, „By było więcej drzew i ich nie wycinano”, „Więcej zieleni i placów zabaw. Mniej samochodów”, „Ekologiczny, z dużą ilością zieleni, czysty, bez smogu”, „Żeby Poznań miał więcej roślinności”, „Więcej zieleni, żeby dzieci miały gdzie spędzać miło czas”, „Żeby było dużo roślinności”.

Siedmioro uczestników skupiło się w swoich odpowiedziach na **rozwój dróg rowerowych i komunikacji publicznej**. Pisali oni: „Żeby jeździło więcej tramwajów i wszystkie autobusy były elektryczne (nowoczesne)”, „Więcej ścieżek rowerowych i sygnalizacji świetlnej”, „Nowoczesny pełny szybkich środków transportu, ale także żeby było dużo parków i przestrzeni do siedzenia na świeżym powietrzu, by moje dzieci nie musiały siedzieć w domach”, „Chciałabym, żeby [Poznań] był bardziej czysty i aby wszędzie można się było dostać bez większych problemów”, „Nowocześnie”, „Bez aut na paliwo, tylko na elektryczność”, „Bardziej elektryczny, więcej autobusów elektrycznych, bardziej nowoczesny, bez zakazu aut spalinowych (ponieważ narzekanie na auta spalinowe, nie diesle, jest bez sensu)”.

Czworo uczestników widziało Poznań przyszłości jako **nowoczesne i przyjazne miasto**. Pisali oni: „Chciałabym, aby Poznań był nowoczesną metropolią”, „[By wyglądał] Przyjaźnie”, „Może być taki sam, ale żeby było więcej basenów i term”, „Nowocześnie, logistycznie rozwinięty bardziej niż teraz”. Dla dwojga uczestników najważniejszą kwestią był brak korków na ulicach. Pisali oni: „Chciałabym, żeby nie było korków na ulicach”, „[By Poznań] był czysty i bezpieczny oraz miejsca parkingowe dla mieszkańców tylko, brak korków”. Dla trojga młodych mieszkańców największą wartością było, aby w Poznaniu było po prostu **czysto**. Pisali m.in.: „Chcę, żeby był czysty”, „Chciałabym, aby na ulicach było czysto i aby na chodnikach nie leżały psie kupy”. Jeden z uczestników napisał, że chciałby, aby za 10 lat Poznań był „bez wirusa Covid-19”.

Kolejne pytanie otwarte brzmiało „**Jakie jest Twoje marzenie dotyczące mobilności i komunikacji w Poznaniu?**”. Udzielono na nie 38 odpowiedzi. Podobnie jak w przypadku poprzedniego pytania, najwięcej odpowiedzi koncentrowało się na **rozwiązaniach ekologicznych**. Wspomniało o tym 12 młodych mieszkańców. Pisali oni m.in.: „brak pojazdów

Mobilny Poznań

spalinowych”, „Żeby wszystkie samochody ludzie zamienili na rower lub rower elektryczny i hulajnogę lub hulajnogę elektryczną”, „Żeby ludzie częściej poruszali się na rowerach lub pieszo”, „By więcej osób jeździło rowerem, „aby drogi (nie rowerowe) były równiejsze, ponieważ bardzo ciężko jest poruszać się na rolkach czy deskorolce po mieście”, „chciałbym żeby ludzie mniej używali spalin”, „Chciałbym, żeby było więcej ścieżek rowerowych i żeby tramwaje się nie spóźniały”, „elektryczne autobusy, taksówki”, „ograniczenie wydalania spalin przez autobusy”, „jeździć do szkoły rowerem”. Pokrewnym zagadnieniem jest **poprawa zasięgu i jakości komunikacji publicznej** oraz **komfort podróżowania** w niej. Wspomnieli o tym 13 uczestników. Pisali oni m.in.: „żeby autobusy wszędzie dojeżdżały”, „darmowy rower, hulajnoga”, „Żeby [komunikacja publiczna] była bardziej rozwinięta”, „Darmowe przejazdy w komunikacji miejskiej”, „Żeby tramwaje jeździły czyste i żeby wszędzie docierały”, „Żeby w tramwaju brzydko nie pachniało”, „Więcej pojazdów szynowych z serii Modertrans- Moderus Gamma”, „Czysto”, „komunikacja miejska ogólnodostępna i tania”, „Chciałabym, żeby zostało wprowadzonych więcej nowych tramwajów bez schodków na wejściu, ponieważ niektóre osoby niepełnosprawne właśnie z tego powodu wybierają samochody, które zanieczyszczają środowisko”.

Czworo młodych mieszkańców stwierdziło, że dla nich najważniejszą kwestią w zakresie mobilności jest **brak korków**. Pisali oni m.in.: „Moim marzeniem jest, aby ten Poznań nie był taki zakorkowany, bym mogła zawsze dojechać na czas i nie musieć płacić swoim nerwami”, „Brak korków i możliwość zaparkowania samochodu”. Dwie odpowiedzi dotyczyły potrzeby pogłębienia bezpośrednich kontaktów pomiędzy ludźmi, którzy zdaniem uczestników zbyt dużą uwagę poświęcają telefonom komórkowym. Pisali oni: „[Chciałbym] żeby ludzie spotykali się nawzajem po przyjacielsku, a nie patrzyli się na swoje telefony”, „żeby ludzie komunikowali się ze sobą za pomocą rozmów, nie przez telefon, a na żywo”. Dwoje uczniów puściło wodze fantazji i zaproponowało **niestandardowe rozwiązania komunikacyjne**: „latające samochody” oraz „Teleport podręczny na ładunki teleportacji, które same się ładują podczas niekorzystania”. Dla jednego uczestnika wartością byłaby większa mobilność międzymiastowa: „Żeby był łatwiejszy dostęp do różnych miast za niską cenę typu Warszawa, Kraków, Wrocław itp.”. Jeden z uczniów stwierdził „Moim marzeniem jest, aby Poznań miał komunikatory”. Inny natomiast napisał: „[Marzę] żeby ludzie nie mówili, że auta spalinowe, nie z silnikiem Diesla, są złe”.

Trzecie pytanie otwarte brzmiało „**Jak chciałbyś, żeby wyglądał ruch tramwajowy i autobusowy w mieście? Jakie obecnie problemy widzisz?**”. Otrzymało 36 odpowiedzi. Uczestnicy zwracali uwagę przede wszystkim na komfort podróżowania w środkach komunikacji publicznej. Wspominali, że autobusy i tramwaje bywają brudne, brakuje miejsc siedzących (szczególnie dla osób starszych), zbyt zatłoczone i panuje w nich nieprzyjemny zapach. O komforcie wspominało osiem osób, pisząc m.in.: „Za dużo ludzi jest w tramwajach”, „Osoby pijane są wpuszczane do tramwajów, przez to dochodzi do niepotrzebnych sprzeczek o byle bzdety. (...) Nieprzyjemny zapach w tramwajach, autobusach ogólnie moim zdaniem, środki komunikacji miejskiej powinny być czyszczone co każdy wyjazd z pętli. (...) W czasach, gdy panuje koronawirus (Covid-19) powinny być preparaty odkażające np. ręce”, „Rano, gdy jadę do szkoły, tramwaj jest przepełniony, nie ma gdzie usiąść, szczególnie problem z tym mają osoby starsze”, „Za dużo ludzi w tramwajach w godzinach szczytu”.

Równie często uczestnicy zwracali uwagę na **punktualność tramwajów i autobusów** – wspomniano o tym osiem razy. Pisali np.: „Czasem również tramwaj się spóźnia, a gdy się gdzieś śpieszę, jest z tym ogromny problem”, „Żeby autobusy się nie tak bardzo spóźniały i aby na każdym przystanku tramwajowym znajdowały się tablice, na których jest napisane, kiedy będzie tramwaj”, „Chciałbym, żeby tramwaje i autobusy były punktualne i żeby można było nimi dojechać do

Mobilny Poznań

wszystkich rejonów miasta”. Poważnym zagadnieniem okazała się również niewystarczająca infrastruktura – liczba pojazdów i częstotliwość ich poruszania się. Uczestnicy postulowali: „Więcej zróżnicowanych tras”, stwierdzali, że jest „za mało tramwajów i autobusów”. „Problem jaki często zauważam to, że tramwaje poruszają się odrobinę za wolno i jak patrzę często, kiedy jadę autem wyprzedzam tramwaj”, „Żeby zwiększyć linię autobusów oraz tramwaju, gdzie jest spory tłok na danej trasie”, „Chciałabym, żeby [tramwaje i autobusy] docierały do każdego domku, ale nie docierają”.

Pięcioro młodych mieszkańców stwierdziło, że **nie widzi problemów w obecnym stanie komunikacji miejskiej** i nie ma do zaproponowania żadnych zmian. Troje uczestników wspomniało o ekologicznych rozwiązaniach, które są dla nich ważne w kontekście komunikacji miejskiej: „Autobusy (paliwowe) zanieczyszczają powietrze”, „autobusy powodują zanieczyszczenie powietrza, a w tramwajach jest mało miejsca”, „Chciałabym, aby autobusy były elektryczne. Nie poruszam się środkami publicznymi, więc nie mam zdania o problemach”. Dwoje uczniów wspominało o korkach, które są problemem w mieście – stoją w nich również autobusy. Jeden z młodych mieszkańców wspominał również o ryzyku wypadków, wiążącym się z oznakowaniem torowisk: „problem polega na małym oznakowaniu torowiska, co może spowodować wjazd samochodu na torowisko i wypadek”.

Czwarte pytanie otwarte brzmiało: „**Jak chciałbyś, żeby wyglądał ruch rowerów i hulajnog w mieście? Jakie obecnie problemy widzisz?**”. Udzielono na nie 39 odpowiedzi. Uczestnicy zwracali uwagę przede wszystkim na kwestię liczby dróg rowerowych w mieście. Ich zdaniem powinno ich być więcej. Problem ten poruszyło 14 osób, pisząc m.in.: „Chciałabym żeby było więcej dróg rowerowych i hulajnogowych, żeby hulajnogi nie jeździły po chodniku, gdy jest tyle ludzi”, „W mieście jest mało dróg rowerowych”, „niektóre ścieżki urywają się w niektórych momentach”, „Szersze drogi dla rowerów”, „więcej stacji naprawy rowerów (np. pompka, ważne klucze do regulacji roweru)”.

Kolejnym ważnym dla młodych mieszkańców problemem było **bezpieczeństwo w ruchu** pojazdów jednośladowych – zagadnienie to opisało 12 osób. Uczestnicy pisali m.in.: „[ruch] rowerów i hulajnog jest o tyle niebezpieczny, że na tych środkach transportu można wymierzyć duże prędkości, co może powodować wypadki, dlatego powinny być oddzielne drogi dla właśnie tych środków transportu”, „Rowerzyści i Hulajnogarze dosyć często jeżdżą po miejscach niedozwolonych, gdzie np. nie ma wystarczającej przestrzeni, żeby takowe pojazdy mogły prowadzić na chodniku. (...) Takowe osoby często nie patrzą dookoła, co się dzieje na drodze i np. może nie zauważyć pieszego, co może doprowadzić do naprawdę niebezpiecznej sytuacji”, „Chciałabym, by zostały wprowadzone specjalne drogi dla elektrycznych hulajnog, ponieważ gdy jadą drogą rowerową, to niektórzy rowerzyści karzą im zjeżdżać na chodnik, gdzie często dochodzi do wypadków, w których ludzie prowadzący hulajnogi przez niedopatrzenie wjeżdżają w pieszycy”, „Chciałabym mieć bezpieczną drogę rowerową do szkoły”. Uczestnicy proponowali **wprowadzenie specjalnych przepisów dla hulajnog elektrycznych**. Poruszanie się jednośladow po chodnikach obniżało ich poczucie bezpieczeństwa, wspominali również przykładowe incydenty, które były dla nich niebezpieczne. Czworo uczestników stwierdziło ponadto, że rowerzyści i użytkownicy hulajnog często nie stosują się do przepisów ruchu drogowego.

Czworo młodych mieszkańców zwróciło uwagę na **bałagan**, który spowodowany jest obecnością wypożyczanych hulajnog w mieście. Ich zdaniem poznaniacy odkładają je w dowolne miejsca, pojazdy są porzucane lub znajdują się na przykład na środku chodnika. Również czterech uczestników zwróciło uwagę na fakt, że poruszanie się na hulajnodze i rowerze mogłoby być

Mobilny Poznań

promowane lub po prostu preferowane przez mieszkańców. Pisali oni: „Chciałabym, aby było więcej miejsc z miejskimi rowerami i żeby chodniki były bardziej wyrównane, żeby jeździć na hulajnodze”, „Żeby rowery i wypożyczanie hulajnóg było za darmo”, „Więcej rowerów dla dzieci”, „Chciałabym, żeby dużo ludzi jeździło na rowerze i hulajnodze. Za mało ludzi jeździ na rowerze i hulajnodze”. Ponadto jedna osoba zwróciła uwagę na niewielką liczbę miejsc do zabezpieczenia rowerów. Podobnie dla jednego młodego mieszkańca wokół zagadnienia hulajnóg i rowerów nie ma żadnych problemów.

Ostatnie pytanie otwarte brzmiało: **„Jak obecnie wygląda ruch pieszych w Twojej okolicy? Jakie są w nim problemy? Co chciałbyś zmienić?”**. Otrzymano 38 odpowiedzi. Znaczna liczba uczestników stwierdziła, że nic nie zmieniłaby w ruchu pieszych i nie widzi żadnych problemów. Było to 13 opinii, co zauważalnie wyróżnia ruch pieszych w porównaniu do innych form komunikacji. Najwięcej opinii, bo aż 16 dotyczyło jednak **bezpieczeństwa na drodze**. Młodzi mieszkańcy zwrócili uwagę na obecność kierowców rowerów i hulajnóg na chodnikach, brak uprzejmości ze strony innych użytkowników chodników, niekorzystanie przez mieszkańców z wyznaczonych przejść. Ponadto w opiniach zwrócono uwagę na wąskie chodniki, fakt, że nie wszyscy kierowcy uznają pierwszeństwo pieszych, brak barier oddzielających ulicę od chodnika w miejscach o dużym nasileniu ruchu. Poza wymienionymi wyżej kategoriami młodzi mieszkańcy wymienili następujące problemy: „W centrum miasta nie ma sygnalizacji świetlnych, przez co piesi cały czas przechodzą przez pasy, a samochody nie mogą przejechać i tworzy się korek”, „Przeklinanie, dużo ludzi pijanych, bezdomnych, kradzieże, kłótnie, przez które nie mogę zasnąć. Właśnie to, co chciałabym zmienić”, „Wszędzie daleko”, „Ponieważ mieszkam w centrum miasta, jest za dużo korków i trudno przejść przez ulice”, „Ludzie nie mają w pobliżu parku, w którym by mogli odpocząć, a ich dzieci bezpiecznie się bawić”, „Jest brudno”, „Na niektórych przejściach czeka się bardzo długo, a zielone światło jest krótkie (np. przejście na przystanek i do parku z Avenidy)”, „Nie ma ruchu pieszych ani żadnego ruchu przez koronawirusa”.

Mapa myśli AnswerGarden

Mapa myśli prowadzona była za pomocą narzędzia AnswerGarden. Młodzi mieszkańcy mieli za zadanie odpowiedzieć na pytanie „**Co jest dla Ciebie najważniejsze w Zrównoważonej Mobilności?**”. Każdy uczestnik, który otwierał stronę, widział wszystkie poprzednie wpisy w postaci mapy myśli. Odpowiedzi, które się powtarzały, powiększały się. Każda osoba mogła wypowiedzieć się więcej niż jeden raz. W sumie zebrano 67 odpowiedzi. Całą mapę prezentuje poniższa grafika:



Podobnie jak na pierwszym etapie konsultacji, z zebranych danych wynika, że młodzi mieszkańcy mają wysoką świadomość ekologiczną i jest ona dla nich dużą wartością. **Najwięcej odpowiedzi koncentrowało się wokół rozwiązań ekologicznych** (27), takich jak: **mniej zanieczyszczeń powietrza!** (16), [zrównoważona mobilność] **jest ekologiczna** (5), **zakaz samochodów z silnikiem diesla** (2), **więcej eko infrastruktury** (2), **nowe eko autobusy i tramwaje** (1), **żeby był większy ruch hulajnóg i rowerów** (1).

Pewną naturalną konsekwencją ekologicznej świadomości jest postulowanie przez młodych mieszkańców zwiększenia ilości elektrycznych środków transportu (14 odpowiedzi). Uczniowie pisali: **więcej autobusów elektrycznych** (4), **elektryczne rowery** (2), **G wiz³ do wynajęcia za 5 zł za dzień** (2), **tani wynajem aut elektrycznych** (1), **więcej infrastruktury na prąd** (1), **koncentracja na pojazdach elektrycznych** (1), **więcej samochodów elektrycznych** (1), **żadnych autobusów spalinowych** (1), **pojazdy z systemem odzyskiwania energii** (1).

Dla młodych mieszkańców ważną wartością jest również **dostępność przestrzeni publicznych i komfort poruszania się po mieście** (12 odpowiedzi). Uczestnicy wskazywali w tej kategorii następujące odpowiedzi: **kultura jazdy, znajomość drogowych znaków** (5), **tylko samo miejsca dla każdego** (2), **bezpieczeństwo, sprawność** (2), **ograniczyć jazdę w mieście** (1), **odpowiedzialność na**

³ Są to małe pojazdy elektryczne do poruszania się po mieście.

Mobilny Poznań

drodze (1), zminimalizowanie korków w miastach (1). Kilkoro uczniów wspomniało również o komunikacji miejskiej jako ważnym elemencie zrównoważonej mobilności (4 odpowiedzi). Udzielili następujących odpowiedzi: punktualna i sprawna komunikacja miejska (2), [zrównoważona mobilność] koncentruje się na tramwajach (1), więcej nowoczesnych przystanków (1).

Co ciekawe, na mapie myśli pojawiły się trzy odpowiedzi stanowiące kontrę dla ekologicznych rozwiązań – promujące komunikację spalinową. Młodzi mieszkańcy pisali: stop obwinianiu samochodów spalinowych (2), mniej narzekania na samochody spalinowe (1).

Wśród odpowiedzi pojawiły się również kwestie trudne do zakwalifikowania⁴. Wykaz wszystkich odpowiedzi znajduje się w załączniku do niniejszego raportu.

Wnioski

Najważniejsza dla młodych mieszkańców jest **ekologia i bezpieczeństwo**. Świadomość ekologiczna wśród tej grupy mieszkańców jest bardzo wysoka. W odpowiedziach pojawiały się pojedyncze głosy promujące komunikację samochodową opartą na klasycznych paliwach, jednak znakomita większość odpowiedzi sprzeciwia się takim formom komunikacji. Czyste powietrze i brak smogu to jeden z priorytetów dla tej grupy mieszkańców. Młodzi Poznaniacy wiele piszą o komunikacji opartej na prądzie – autach, autobusach czy też tramwajach.

Dla młodych mieszkańców ważne jest również **bezpieczeństwo pieszych i w ruchu rowerowym** – obserwują oni rowery poruszające się po chodnikach i odczuwają, że jest to niebezpieczne. Jednak w ich mieście przyszłości to rower ma być głównym środkiem transportu, dlatego też postulują rozbudowę sieci oraz poszerzenie dróg dla pojazdów jednośladowych, a także odseparowanie ruchu rowerowego od pieszego. Drugim najważniejszym środkiem transportu jest według nich tramwaj.

Kolejną wartością dla dzieci i młodzieży jest **zieleń w mieście** – parki, skwery, nasadzenia. Zdaniem tej grupy mieszkańców ich ilość powinna być sukcesywnie zwiększana. Tereny zielone powinny również stanowić przestrzeń uprawiania sportu.

Młodzi mieszkańcy mają różne opinie dotyczące przejść dla pieszych, organizacji ruchu drogowego itp. Łączy ich jednak przekonanie, że **przestrzeń miasta** powinna być **dostępna dla wszystkich**, również osób z wózkami, seniorów oraz osób niepełnosprawnych.

Według młodych poznaniaków w transporcie zbiorowym najważniejszy jest **komfort** – czystość, zapach, klimatyzacja, więcej miejsc siedzących (szczególnie dla seniorów), a także **niska cena, prędkość przemieszczania się, punktualność i dostępność komunikacji publicznej**. Warto jednak zaznaczyć, że młodzi mieszkańcy korzystają z darmowych przejazdów po mieście, więc analizując ich opinię, należy uwzględnić ten aspekt.

Podsumowując opinie dzieci i młodzieży zebrane podczas obu etapów konsultacji społecznych, stwierdzić można, że **młodzi poznaniacy są w większości promotorami ekologicznych rozwiązań i takiego podejścia oczekują od dorosłych**. Jednocześnie myślą o swoim zdrowiu

⁴ że życie będzie lepsze (3 odpowiedzi), nowe centrum (1), nwm – nie wiem (1), zorganizować w Poznaniu formułę e (1), mniej ludzi = mniej samochodów (1).

Mobilny Poznań

i bezpieczeństwie, zwracając uwagę na pewne istotne problemy, jak ograniczenia w dostępie do zieleni czy zagrożenia wynikające z naruszania przepisów przez niektórych użytkowników przestrzeni publicznej.

3.3. UWAGI PRZESŁANE DROGĄ MAILOWĄ

Poniżej zaprezentowano postulaty przesłane drogą mailową na adres: konsultacje@feps.pl w drugim etapie konsultacji. Kolejność poniższych postulatów z wiadomości e-mail odpowiada kolejności przesyłania zgłoszeń na adres mailowy. Ze względu na objętość raportu oraz konieczność ochrony danych osobowych zdecydowano się dodać wyłącznie te fragmenty e-maili, które bezpośrednio dotyczą konsultacji Planu Mobilności tj. potrzeby i oczekiwania uczestników konsultacji względem Planu Mobilności.

Wiadomość e-mail nr 1:

“(…) koronawirus całkowicie zburzył moje zaufanie do transportu publicznego, a bardzo szeroko upowszechnia się w Chinach sektor micromobility czyli e-scooter, e-bike. Niestety Plan powstanie i będzie nieaktualny, a my będziemy w nowej rzeczywistości po koronie z zakazem zgromadzeń i przebywania w parku. Tym razem prywatny transport pokazał swoją siłę w odróżnieniu od zbiorkomu. Ja już dawno postawiłem na mocny skuter jako szybki, tani w eksploatacji i niezależny sposób komunikacji.”

Wiadomość e-mail nr 2:

„Mimo wszystko brakuje mi w planie większego zwrócenia uwagi na mobilność osobistą, poza rowerami i pieszymi. Jest gdzieś wspomniany temat hulajnóg współdzielonych i skuterów współdzielonych (sama idea fajna, ale użytkownicy to masakra). Poznań ma kilkanaście kilometrów długości i szerokości, nie każdy ma ochotę i możliwość jechać rowerem, a jak wspomniałem zbiorkom stracił całkiem zaufanie społeczne (znam osoby, które już zmieniły pracę, bo nie chcą dojeżdżać tramwajem lub kupić samochód za 2000 złotych na dojazdy do pracy, żeby tylko nie jeździć autobusami). Mikromobilność i jednoślady rozwiązują ten problem ponieważ nie wymagają bardzo dobrej kondycji fizycznej, są odpowiednio szybkie i niezależne. Nie zagrają przestrzeni miejskiej jak samochody ponieważ zajmują niewiele więcej miejsca niż rower. Niestety miasto przewiduje tylko stojaki na rowery lub miejsca parkingowe dla pojazdów, teoretycznie motocykl parkuje się na miejscu dla samochodu, a w praktyce... każdy wie. Tak samo hulajnogi stoją wszędzie.”

4. PODSUMOWANIE

Zakończony II etap konsultacji PZMM był wprost kontynuacją I etapu konsultacji. Działania zgłoszone przez mieszkańców i interesariuszy w styczniu 2020 r. zostały zagregowane, podzielone na 17 obszarów (w kilku przypadkach również podobszary) oraz sprawdzone pod kątem możliwości realizacji w przyszłości. Działania nie zostały zasadniczo zmodyfikowane, stąd można odnaleźć oryginalne ich propozycje ze styczniowych konsultacji. Dlatego też niektóre działania mogły wydać się nieprecyzyjne lub *de facto* odnoszą się do wskaźników czy celów. Należy zaznaczyć, iż tego typu niejasności zostaną wyeliminowane na etapie sporządzania właściwego dokumentu PZMM.

Działania, które ze względów formalnych nie leżą w kompetencjach władz miejskich lub z innych powodów, np. finansowych, nie mogą być wprowadzone, nie zostały poddane ocenie i opinii uczestników konsultacji. Obszary, na które zostały podzielone działania, są zgodne z obszarami zdefiniowanymi w powstającej równoległe do PZMM Polityce Mobilności Transportowej. Wykonawczy dokument, jakim będzie PZMM, musi być spójny z nadrzędnym, strategicznym dokumentem, czyli właśnie Polityką Mobilności Transportowej i stąd zgodność obszarów i diskutowanych zagadnień.

Wizję mobilności w Poznaniu na najbliższe lata określili mieszkańcy na I etapie konsultacji. Przemieszczanie się w mieście ma być przede wszystkim: **bezpieczne, ekologiczne, oparte na transporcie zbiorowym (zwłaszcza na transporcie szynowym), SMART, przyjazne pieszym i rowerzystom oraz dostępne dla wszystkich**. Na II etapie mieszkańcy zgłoszone przez siebie działania odnaleźli w 17 obszarach i w ramach tych obszarów mieli okazję nadać im priorytety. Obszary dotyczą różnych aspektów mobilności, stąd są nieporównywalne i traktuje się je równoważnie.

OBSZAR 1: BEZPIECZEŃSTWO PORUSZANIA SIĘ – jest to jeden z najistotniejszych obszarów dla mieszkańców i interesariuszy, co mocno zostało określone na I etapie konsultacji. W obszarze tym znalazło się 13 działań. Najwyższy priorytet uzyskały: doświetlenie przejść dla pieszych; bezpieczeństwo dla pieszych i rowerzystów („słabszych” użytkowników), wyniesienie; zwężenie jezdni w miejscu przejścia dla pieszych.

OBSZAR 2: OCHRONA ŚRODOWISKA – aspekt pozornie nieodnoszący się wprost do mobilności, jednak uznawany przez uczestników konsultacji jako nierozdzielnie związany z transportem. Przemieszczanie się musi być ekologiczne, powinno brać pod uwagę kwestię zmieniającego się klimatu i przeciwdziałać niekorzystnym zjawiskom, takim jak np. smog czy brak cienia. W obszarze tym znalazło się 14 działań podzielonych na dwa podobszary. Najwyższy priorytet dla **podobszaru ZIELEŃ** uzyskały: powstawaniu infrastruktury drogowej towarzyszyć powinna zieleni, obowiązek wykonywania nasadzeń, minimalizowania wycinek, drzewa wzdłuż ciągów komunikacyjnych; tworzenie parków, jak najwięcej zieleni zarówno w centrum, jak i na peryferiach (najbardziej brakuje drzew). Najwyższy priorytet dla **podobszaru JAKOŚĆ POWIETRZA I INNE** uzyskały: ograniczenie liczby pojazdów wysokoemisyjnych w mieście do koniecznego minimum; konieczność zmniejszenia hałasu drogowego/ komunikacyjnego, który znacznie wpływa na jakość życia.

OBSZAR 3: ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE I REWITALIZACJA

W obszarze tym znalazło się 11 działań. Najwyższy priorytet uzyskały: uporządkowana przestrzeń zachęcająca do spędzania czasu w mieście; polityka przestrzenna (najpierw plany dojazdu, potem

pozwolenie na inwestycje); kreowanie, organizowanie przestrzeni zachęcające do minimalizowania podróży, niegenerowania niepotrzebnego ruchu w centrum i do centrum miasta (tzw. osiedla kompletne); infrastruktura towarzysząca dostosowana do potrzeb wszystkich grup użytkowników.

OBSZAR 4: EDUKACJA I KONSULTACJE SPOŁECZNE – obszar ten jest przede wszystkim emanacją mocno podkreślonej potrzeby uczestnictwa w planowaniu i „zarządzaniu” mobilnością przez mieszkańców i interesariuszy.

W obszarze tym znalazło się 9 działań. Najwyższy priorytet uzyskały: konieczność prowadzenia konsultacji o docelowym kształcie układu komunikacyjnego, w tym np. przebiegu III ramy komunikacyjnej, tras tramwajowych itp.; informowanie i edukowanie wszystkich uczestników ruchu (w tym młodych mieszkańców poprzez zajęcia w szkole) nt. mobilności i transportu w mieście.

OBSZAR 5: ROZWÓJ SIECI DROGOWEJ

W obszarze tym znalazło się 11 działań. Najwyższy priorytet uzyskały: tworzenie wiaduktów nad koleją; uzupełnienie systemu obwodnic miejskich; dokończenie I ramy komunikacyjnej.

OBSZAR 6: ROZWÓJ TRANSPORTU ZBIOROWEGO – zdecydowanie najbardziej rozbudowany obszar, w którym znalazło się aż 58 działań podzielonych na 5 podobszarów. Wynika to zarówno z ogromnych oczekiwań mieszkańców i interesariuszy względem transportu zbiorowego, złożoności zagadnień, jak również liczby problemów do rozwiązania.

- Najwyższy priorytet dla **podobszaru KOSZT** uzyskało działanie: atrakcyjność cen biletów.
- Najwyższy priorytet dla **podobszaru KOMFORT** uzyskały: montaż interaktywnych tablic informujących o realnym czasie przyjazdu tramwaju/autobusu; klimatyzowane pojazdy; dbanie o czystość taboru.
- Najwyższy priorytet dla **podobszaru PRZEWIDYWALNOŚĆ** uzyskały: zapobieganie blokowaniu transportu zbiorowego przez samochody (przebudowa i zabezpieczenie miejsc stałego styku, przeciwdziałanie blokowaniu torowisk przez parkujące pojazdy i szybka reakcja na taką blokadę); zabezpieczenie połączeń przesiadkowych, niezawodność i pewność transportu publicznego; wprowadzenie parametru, by co najmniej raz na 20 minut jechał autobus.
- Najwyższy priorytet dla **podobszaru DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ** uzyskały: stworzenie dogodnych połączeń; dobrze ułożone rozkłady jazdy, większa elastyczność w kursowaniu komunikacji zbiorowej.
- Najwyższy priorytet dla **podobszaru DOSTĘPNOŚĆ DLA WSZYSTKICH UCZESTNIKÓW RUCHU** uzyskały: pełna informacja o dostępności transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami, określenie infrastruktury samoobsługowej (infrastruktura taboru i przestrzeni wokół, perony, rampy, parkomaty, itp.); dostosowanie tramwajów i autobusów do potrzeb osób z niepełnosprawnością.
- Najwyższy priorytet dla **podobszaru CZAS** uzyskały: wprowadzenie tramwaju jako głównego środka transportu, a autobusu w funkcji dowozowej; decyzja powinna być uzależniona od potoków pasażerskich, BRT (szybki transport autobusowy) potrafi być równie skuteczny jak tramwaj, a jest o wiele tańszy; rozbudowa/poprawa infrastruktury transportu zbiorowego, np. szyny; zapewnienie zielonej fali dla komunikacji zbiorowej.

OBSZAR 7: ROZWÓJ STREF DLA RUCHU PIESZEGO – według uczestników konsultacji jeden z kluczowych obszarów, bardzo silnie łączący się z postulatami ograniczenia liczby samochodów w mieście, ekologicznością mobilności i „przywracaniem” miasta mieszkańcom. W obszarze tym znalazły się 22 działania podzielone na 3 podobszary.

Mobilny Poznań

- Najważniejszy priorytet dla **podobszaru INFRASTRUKTURA** uzyskały: wyznaczanie przejść dla pieszych na wszystkich wlotach skrzyżowań; skrócenie czasu przejścia przez główne węzły komunikacyjne.
- Najważniejszy priorytet dla **podobszaru DOSTĘPNOŚĆ** uzyskały: dbanie o łatwą dostępność instytucji publicznych dla wszystkich (w tym osób o trudnościach w poruszaniu się); testowanie planowanych rozwiązań komunikacyjnych z wózkami dziecięcymi i z osobami poruszającymi się na wózkach inwalidzkich lub z trudnościami w poruszaniu się (osoby starsze, niedowidzące itd.) przed wdrożeniem ich jako standard, na większą skalę; poprawa nawierzchni ciągów pieszych.
- Najważniejszy priorytet dla **podobszaru INNE** uzyskało działanie: optymalizacja szerokości chodników.

OBSZAR 8: ROZWÓJ DRÓG ROWEROWYCH – podobnie jak w przypadku transportu pieszego i komunikacji zbiorowej jest to kluczowy według mieszkańców i interesariuszy obszar dla mobilności w Poznaniu. W obszarze tym znalazły się aż 23 działania. Najwyższy priorytet uzyskały: spójna sieć dróg rowerowych odpowiadająca standardom wypracowanym przez środowiska ekspertów i użytkowników; oddzielenie ciągów pieszych od rowerowych; alternatywne połączenia „w poprzek” miasta, tak by nie było konieczności jazdy przez centrum (obwodnice rowerowe); nowe przeprawy przez Wartę.

OBSZAR 9: ROZWÓJ TRANSPORTU WSPÓŁDZIELONEGO

W obszarze tym znalazło się 11 działań. Najwyższy priorytet uzyskały: monitoring systemu roweru miejskiego, regularne sprawdzanie stanu technicznego; uporządkowanie miejsc i sposobu pozostawiania hulajnóg; stworzenie wypożyczalni miejskiej rowerów cargo.

OBSZAR 10: ROZWÓJ TRANSPORTU KOLEJOWEGO

W obszarze tym znalazło się 8 działań. Najwyższy priorytet uzyskały: stworzenie kolei metropolitalnej i przemyślenie jej przystanków (tworzenie nowych przystanków) oraz zwiększenie częstotliwości i pojemności składów); tworzenie zintegrowanych dworców (razem z parkingami, które łączyłyby transport autobusem, tramwajem i pociągiem (np. dworzec na Starołęce).

OBSZAR 11: ROZWÓJ TRANSPORTU LOTNICZEGO

W obszarze tym znalazły się 3 działania. Najwyższy priorytet uzyskało działanie: tramwaj na lotnisko.

OBSZAR 12: ROZWÓJ POJAZDÓW O ALTERNATYWNYCH ŹRÓDŁACH NAPĘDU I ENERGII W TRANSPORCIE

W obszarze tym znalazło się 8 działań. Najwyższy priorytet uzyskało działanie: wprowadzenie autobusów elektrycznych.

OBSZAR 13: ZARZĄDZANIE RUCHEM – w obszarze tym znalazło się 28 działań podzielonych na 4 podobszary.

- Najwyższy priorytet dla **podobszaru SYGNALIZACJA I OZNACZENIA DROGOWE** uzyskały: krótki czas oczekiwania pieszych i rowerzystów na światłach; czytelne informacje o przestrzeni, do której wjeżdżamy (np. strefa zamieszkania, strefa tempo 30).
- Najwyższy priorytet dla **podobszaru PŁYNNOŚĆ RUCHU** uzyskały: rozważenie całkowitego wyłączenia niektórych ulic dla ruchu samochodowego, z dopuszczeniem wyłącznie ruchu pieszego, rowerowego oraz komunikacji zbiorowej; standaryzacja transportu w różnych strefach miasta (podział na 3 strefy); ułatwienie wyjazdu z osiedli

Mobilny Poznań

peryferyjnych (przy czym ułatwienie nie powinno dotyczyć wjazdu samochodów do dzielnic śródmiejskich); priorytet dla innych środków transportu niż samochody.

- Najwyższy priorytet dla **podobszaru INWESTYCJE** uzyskały: niezapominanie o mniejszych inwestycjach usprawniających ruch i poprawiających komfort (np. przedłużenie pasa); skrócenie czasu przejazdu przez główne węzły komunikacyjne, np. Most Teatralny.
- Najwyższy priorytet dla **podobszaru INNE** uzyskały: uwzględnienie potrzeb wszystkich użytkowników; zapewnienie niezawodności komunikacji.

OBSZAR 14: ZARZĄDZANIE PARKOWANIEM – w obszarze tym znalazło się 17 działań podzielonych na 2 podobszary.

- Najwyższy priorytet dla **podobszaru OPŁATY ZA PARKOWANIE** uzyskały: wprowadzenie strefy płatnego parkowania na terenie całego miasta z ulgami dla płacących podatki w Poznaniu; rozszerzenie strefy płatnego parkowania.
- Najwyższy priorytet dla **podobszaru INNE** uzyskały: budowa parkingów buforowych, P&R; wprowadzenie zakazu parkowania samochodów na chodnikach.

OBSZAR 15: ZARZĄDZANIE DYSTRYBUCJĄ ŁADUNKÓW

W obszarze tym znalazło się 7 działań. Najwyższy priorytet uzyskały: wyznaczenie bezpiecznych miejsc dla rozładunku; ograniczenie godzin dla dostawców tak, aby nie odbywały się one podczas szczytów komunikacyjnych.

OBSZAR 16: OBSŁUGA TRANSPORTOWA SEKTORA TURYSTYKI

W obszarze tym znalazło się 5 działań. Najwyższy priorytet uzyskały: przyjazny system opłat za transport publiczny; stworzenie systemu transportowego pod kątem turystów; jasny system oznaczeń.

OBSZAR 17: ZAAWANSOWANE TECHNOLOGICZNIE ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCI

W obszarze tym znalazło się 5 działań. Najwyższy priorytet uzyskały: rozwój inteligentnych systemów sterowania ruchem; jasny, łatwy i czytelny system opłat, poprawa funkcjonalności inteligentnych płatności.

Obszary wraz z uporządkowaną według priorytetów listą działań dla każdego z nich i z przeprowadzoną diagnozą staną się podstawą PZMM i będą rozwijane na etapie powstawania końcowego dokumentu, głównie w aspekcie wykonalności, terminów, wskaźników i monitoringu dla każdego z obszarów i poszczególnych działań.

- Warto zwrócić uwagę, iż postulaty młodych mieszkańców Poznania (dzieci i młodzieży) pokrywają się z wizją dorosłych. Mobilność w Poznaniu ma być bezpieczna i ekologiczna. Świadomość ekologiczna wśród tej grupy mieszkańców jest bardzo wysoka. W odpowiedziach pojawiały się pojedyncze głosy promujące komunikację samochodową opartą na klasycznych paliwach, jednak znakomita większość odpowiedzi sprzeciwia się takim formom komunikacji. Czyste powietrze i brak smogu to jeden z priorytetów dla tej grupy mieszkańców. Młodzi poznaniacy wiele piszą o komunikacji opartej na prądzie – autach, autobusach, czy też tramwajach.
- Dla młodych mieszkańców ważne jest również bezpieczeństwo pieszych i w ruchu rowerowym – obserwują oni rowery poruszające się po chodnikach i odczuwają, że jest to niebezpieczne. Jednak w ich mieście przyszłości to rower ma być głównym środkiem transportu, dlatego też postulują rozbudowę sieci i poszerzenie dróg dla pojazdów

Mobilny Poznań

jednośladowych, a także odseparowanie ruchu rowerowego od pieszego. Drugim najważniejszym środkiem transportu jest według nich tramwaj.

- Kolejną wartością dla dzieci i młodzieży jest zieleń w mieście – parki, skwery, nasadzenia. Zdaniem tej grupy mieszkańców ich ilość powinna być sukcesywnie zwiększana. Tereny zielone powinny również stanowić przestrzeń uprawiania sportu.
- Młodzi mieszkańcy mają różne opinie dotyczące przejść dla pieszych, organizacji ruchu drogowego itp. Łączy ich jednak przekonanie, że przestrzeń miasta powinna być dostępna dla wszystkich, również osób z wózkami, seniorów oraz niepełnosprawnych.
- Według młodych poznaniaków w transporcie zbiorowym najważniejszy jest komfort – czystość, zapach, klimatyzacja, więcej miejsc siedzących (szczególnie dla seniorów), a także niska cena, prędkość przemieszczania się, punktualność i dostępność komunikacji publicznej. Warto jednak zaznaczyć, że młodzi mieszkańcy korzystają z darmowych przejazdów po mieście, więc analizując ich opinię, należy uwzględnić ten aspekt.
- Podsumowując opinie dzieci i młodzieży zebrane podczas obu etapów konsultacji społecznych, stwierdzić można, że młodzi poznaniacy są w większości promotorami ekologicznych rozwiązań i takiego podejścia oczekują od dorosłych. Jednocześnie myślą o swoim zdrowiu i bezpieczeństwie, zwracając uwagę na pewne istotne problemy, jak ograniczenia w dostępie do zieleni czy zagrożenia wynikające z naruszania przepisów przez niektórych użytkowników przestrzeni publicznej.

Organizator konsultacji

Urząd Miasta Poznania

Koordynator konsultacji

Tadeusz Mincer

(Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich)

Realizacja konsultacji

Anna Cwynar, Krzysztof Nowak, Tadeusz Mincer, Monika Glińska

(Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich)

Hanna Achremowicz

(Stowarzyszenie Edukacji Krytycznej)

Konsultacje z dziećmi i młodzieżą

Stowarzyszenie Edukacji Krytycznej

Opieka merytoryczna: dr Kamila Kamińska-Sztark

Wsparcie merytoryczne

Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta

Urząd Miasta Poznania

Oddział Polityk Mobilności i Transportu

Opracowanie raportu

Anna Cwynar, Krzysztof Nowak, Hanna Achremowicz, Monika Glińska

Wykonawca generalny, nadzór nad projektem

TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE

Szamborski i Szelukowski Spółka Jawna