

**POLITYKA MOBILNOSCI TRANSPORTOWEJ
MIASTA POZNANIA
ORAZ
OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO
DLA TEGO PROJEKTU**

**WYKAZ UWAG Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH
WRAZ Z ICH ROZSTRZYGNIĘCIEM**



Listopad 2020 roku

Spis treści

1. WSTĘP	3
2. WYKAZ UWAG DO PROJEKTU POLITYKI MOBILNOŚCI TRANSPORTOWEJ MIASTA POZNANIA	4
2.1. UWAGI OGÓLNE	4
2.2. STRONA 4 PMT	8
2.3. STRONA 7 PMT	9
2.4. STRONA 8 PMT	9
2.5. STRONA 9 PMT	18
2.6. STRONA 10 PMT	22
2.7. STRONA 11 PMT	25
2.8. STRONA 12 PMT	28
2.9. STRONA 13 PMT	29
2.10. STRONA 14 PMT	30
2.11. STRONA 15 PMT	34
2.12. STRONA 16 PMT	36
2.13. STRONA 17 PMT	37
2.14. STRONA 18 PMT	38
2.15. STRONA 19 PMT	50
2.16. STRONA 20 PMT	57
2.17. STRONA 21 PMT	59
2.18. STRONA 22 PMT	62
2.19. STRONA 23 PMT	63
2.20. STRONA 24 PMT	64
2.21. STRONA 25 PMT	66
2.22. STRONA 26 PMT	68
2.23. STRONA 27 PMT	70
2.24. STRONA 29 PMT	73
2.25. STRONA 30 PMT	73
2.26. STRONA 31 PMT	75
2.27. STRONA 32 PMT	77
2.28. STRONA 33 PMT	79
2.29. STRONA 34 PMT	81
2.30. STRONA 35 PMT	82
2.31. STRONA 37 PMT	82
2.32. STRONA 38 PMT	84
2.33. STRONA 39 PMT	86
2.34. STRONA 40 PMT	87
2.35. STRONA 42 PMT	89
2.36. STRONA 44 PMT	91
2.37. STRONA 45 PMT	91
2.38. STRONA 46 PMT	93
2.39. STRONA 47 PMT	95
3. WYKAZ UWAG DO PROJEKTU PROGNOZY OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	96

1. WSTĘP

Zakończony etap konsultacji społecznych projektu Polityki Mobilności Transportowej Miasta Poznania (PMT) wraz z Oceną Oddziaływania na Środowisko (OOS) pozwolił uzyskać, od mieszkańców miasta i osób zainteresowanych, wiele cennych informacji i uwag. Zgłaszane propozycje, wskazały zespołowi redakcyjnemu zagadnienia, które nie zostały wystarczająco w tekście opisane lub pominięte. Uwzględnienie zaakceptowanych ostatecznie uwag i propozycji, będzie miało korzystny wpływ na docelowy zakres merytoryczny dokumentu i wpłynie na pozytywne zmiany zachodzące w dziedzinie szeroko rozumianej mobilności.

W październiku 2020 roku, ukazał się raport z konsultacji społecznych, który zawierał wykaz złożonych uwag bez sposobu ich rozstrzygnięcia. W procesie konsultacyjnym, za pomocą wszystkich dostępnych kanałów łączności, wpłynęło łącznie 308 uwag dotyczących projektu PMT i OOS. Wyłączając pojawiające się powtórzenia (uwagi przesłane jednocześnie za pomocą formularza konsultacyjnego oraz poczty elektronicznej) do rozstrzygnięcia pozostało 254 propozycji zmian w tekście dokumentów. Obecnie opublikowany raport zawiera rozstrzygnięcia do wszystkich nadesłanych do dokumentów uwag. Uwagi były rozstrzygane przez Zespół powołany Zarządzeniem Prezydenta nr 661/2019/P z dnia 14.08.2020 w sprawie powołania Zespołu do spraw opracowania Polityki Mobilności Miasta Poznania zmienionego Zarządzeniem nr 769/2019/P z dnia 09.09.2020r.

Uwaga ogólna: poniższy wykaz to zbiór wszystkich uwag nadesłanych różnymi kanałami komunikacji, przyporządkowany merytorycznie do odpowiednich stron wyłożonego do konsultacji projektu dokumentu. W przypadku złożenia tej samej uwagi dwoma kanałami komunikacji merytorycznie taka uwaga została przedstawiona jeden raz z adnotacją, że została złożona dwukrotnie. W poniższym wykazie zachowana została pierwotna pisownia i składnia tekstu.

2. WYKAZ UWAG DO PROJEKTU POLITYKI MOBILNOŚCI TRANSPORTOWEJ MIASTA POZNANIA

2.1. UWAGI OGÓLNE

Uwaga nr 1 (złożona dwukrotnie)

I. Wprowadzenie 18 listopada 1999 roku po dwóch latach przygotowań i konsultacji Rada Miasta Poznania przyjęła Politykę Transportową przygotowaną przez zespół prof. Rudnickiego. Zrewolucjonizowała ona myślenie o transporcie w Poznaniu w oparciu o najnowsze zdobycze wiedzy o rewitalizacji i transporcie miejskim, jakie docierały do Polski w wyniku otwarcia na dokonania nauki i doświadczenia miejskich systemów transportu krajów wyżej rozwiniętych. Niestety dla nas jej bardzo dobre zapisy pozostały niemal w całości na papierze i decydenci od tego czasu łamali jej zasady wielokrotnie w decyzjach planistycznych, inwestycyjnych, organizacyjnych. Dzisiejsza Polityka Mobilności Transportowej powinna uzupełniać i w niewielu aspektach aktualizować ówczesny dokument nie zmieniając kierunku, ani zasad w nim ustanowionych.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Obecny projekt Polityki Mobilności Transportowej nie zmienia, co do zasady kierunków obowiązującej Polityki Transportowej i był przedmiotem opiniowania przez prof. Andrzeja Rudnickiego.

Uwaga nr 2

Uwaga ogólna do tekstu

Forma projektu budzi nieco zdziwienia, ale jest oryginalna i może być przyjazna i przekonująca dla masowego odbioru. Zawiera właściwe treści (zaproponowałem niewielkie korekty, może będą pożyteczne). Warunkiem sukcesu tego typu materiału jest dobra redakcja. Materiał pod tym względem przedstawia wiele do życzenia. Sugeruję powierzenie tego retuszu dobremu redaktorowi - będzie miał co robić.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Uchwała oraz załącznik będą podlegać korekcie językowej, zamysłem autorów było by ostateczny dokument był przyjazny i czytelny dla ogółu mieszkańców.

Uwaga nr 3

W uwagach i sugestiach skupiłem się głównie na problemach strategicznych ukierunkowanych na wykorzystanie nowych technologii (oznaczonych ****). Polityka Mobilności w tym względzie zawsze może być zaktualizowana ale poczynione uwagi mają na względzie działania i zapisy ważne dla zainicjowania nowego myślenia o horyzoncie 2050 roku a zanegowania tego, co w tym względzie ograniczało by szansę na skuteczne osiągnięcie sukcesu na rzeczywiste zrównoważenie transportu. Obecnie podejście do zrównoważonej mobilności nie rokuje znaczącego sukcesu w przewyciężeniu takich problemów jak kongestia motoryzacyjna, ingerencja w środowisko miejskie, zahamowanie suburbanizacji, wzrost kosztów transportu publicznego, komunikacyjne wykluczenie. Po prostu nie wierzę w jej sukces a co najwyżej w niektóre osiągnięcia, które są najczęściej powielaniem dobrych praktyk. Szersze uzasadnienie dla poczynionych uwag typu (****) zawarto na końcu tekstu w Syntezie. Razem się dopełniają.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Rozstrzygnięciu będą podlegały szczegółowe uwagi do projektu Polityki Mobilności Transportowej.

Uwaga nr 4

SYNTEZA

**** Obszar nowych technologii transportowych.

(Uwaga – tekst napisany przy założeniu odczytania innych uwag oznaczonych **. Można się z nimi zapoznać w opcji „narzędzia główne” - „znajdź” – „znajdowanie zaawansowane” na hasło **** i kolejno śledzić poprzez funkcję „znajdź następne”)**

Kiedy 25 lat temu wypracowano dokument Polityki Transportowej Poznania tabor niskopodłogowy z wysokimi platformami przystanków, kasownik biletów czasowych, priorytety dla tramwajów w sterowaniu ruchem, zielone fale na arteriach samochodowych, parkomaty, automatycznie zintegrowane stacje energetyczne trakcji tramwajowej, pętle indukcyjne, videodetekcja itp. - wszystko to zamykało sferę oczekiwań i wyobrażeń o nowoczesnym transporcie. Tymczasem mamy ponadto ITS, PEKE, autobusy elektryczne, tablice informacji pasażerskiej on-line. Dodajmy internet, telefonię komórkową – wszystko to sytuje miasto o dwie klasy wyżej od wydawało się śmiałego prognozowanego postępu technologii.

W budowaniu nowoczesnego systemu transportowego okres 25 lat nie jest tak bardzo odległy, bowiem liczne nakłady inwestycyjne w czasie obecnym powinny swą żywotnością służyć co najmniej 30 lat bez zasadniczej przebudowy. Do niedawna służyły nam tramwaje o wieku produkcji znacznie przekraczającym ten horyzont. Musimy więc spojrzeć w przyszłość i respektować postęp technologiczny już teraz i działać w najbliższej dekadzie.

W transporcie wyróżnić można dość zaawansowane tendencje w kreowaniu nowych technologii. Są to:

- a.) energetycznie neutralne pojazdy w oddziaływaniu na klimat,
- b.) autonomiczne środki (mobilne automaty – AV, w tym współpracujących ACV),
- c.) integrowanie środków zarządzania ruchem (ITS) i rynku mobilności (instrumenty sztucznej inteligencji z wykorzystaniem Serwisu Mobilności – ang. Mobility as a Service - MaaS),
- d.) współdzielenie środków transportu.

Synteza tych tendencji zasadza się na współdzielonych pojazdach autonomicznych (4 klasy z obecnością kierowcy i 5 najwyższej – bez kierowcy) funkcjonujących w inteligentnym środowisku drogi. Na ten proces rozwoju kierowane są olbrzymie środki finansowe potentatów biznesowych (Tesla, Google StreetView, Uber, grupy koncernów samochodowych, fundusze niektórych państw), angażowane są laboratoria i start-up'y, pojawiają się setki publikacji naukowych, angażują się wybitne autorytety inżynierii transportu (m.in. Littman, Ben Akiva, w Polsce prof. Choromański), najbogatsze miasta (na poziomie pilotażowym - m.in. Singapur, Las Vegas, Phoenix, Nowy York) i poważne organizacje (OECD).

Stan zaawansowania w tym projekcie technologicznym nie pozostawia wątpliwości „CO” stanowić może w przyszłości kluczową formułę transportu miejskiego stawiając jedynie pytanie „JAK” i „KIEDY”.

KIEDY?

Przeważająca liczba ekspertów wskazuje na upowszechnienie pojazdów autonomicznych (klasy 5 tj bez kierowcy) w formule współdzielenia na żądanie na przełomie półwiecza. Nie jest istotne czy będzie to np. po 2045 r. czy po 2055. Zasadnicze znaczenie ma proces adaptacji systemu transportowego, który powinien być zainicjowany planistycznie w nadchodzącej dekadzie (2020 – 2030) a owocować działaniami w następnej.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Polityka przewiduje takie rozwiązania w fazie planistycznej i pilotażowej, jednak po analizie korzyści i zagrożeń związanych z tymi systemami (patrz PMT Obszar 22 str. 44).

Uwaga nr 5

JAK

Kwestią otwartą jest model biznesowy aplikacji. Kilka z aspektów możemy określić jasno:

- a.) Pojazdy ACV będą bardzo drogie i prawdopodobnie do końca pierwszej połowy XXI w. będą w posiadaniu nielicznych ludzi bogatych. Wcześniej wkroczą więc na rynek operatorzy flot współdzielonych, zdolni poprzez usługi na żądanie (kilkanaście podróży dziennie na pojazd) osiągnąć zyski przy pełnej amortyzacji pojazdu i jego kosztu w okresie dwóch do trzech lat. Analizy wskazują, że około 80% właścicieli pojazdów będzie skłonna korzystać z form współdzielenia zamiast nabycia własnego pojazdu, jeżeli czas oczekiwania (czyli odpowiednia liczebność floty) zapewni tolerowany czas oczekiwania na realizację żądania. Co więcej – forma ta przyciągnie znaczną liczbę pasażerów transportu publicznego ze słabych komponentów jego oferty (dni wolne, pora nocna, linie autobusowe o niewielkiej częstotliwości kursów na połączeniach źródeł i celów podróży).
- b.) W warunkach bardzo intensywnego użytkowania własnego pojazdu (w miastach amerykańskich i w Singapurze średni roczny przebieg wynosi około 20 tys. km, to jest dwa razy więcej niż w polskich miastach) łączny koszt korzystania z pojazdu współdzielonego jest dwukrotnie niższy jak w pojeździe prywatnym. Im niższy jest przebieg roczny pojazdów tym skłonność do rezygnacji z własnego samochodu we wszystkich aspektach kosztowych będzie większa. Zatem w porównaniu z przestudiowanymi wyżej sytuacjami w polskich miastach skłonność ta będzie większa.
- c.) Operatorzy flot współdzielonych będą wkraczać na rynki różnych miast na jeden z kilku sposobów. Analizując liczne formy tej obecności najbardziej efektywne może być wprowadzenie ich w strukturę miejskiego transportu publicznego. Pozwoli to na optymalizację obsługi mobilności miejskiej przy znacznej redukcji kosztów zewnętrznych, wzrost efektywności mocnych segmentów transportu publicznego (zwykle obciążanych franczyzą za świadczenia mało efektywnych finansowo usług społecznie niezbędnych). W przeciwnym wypadku nieuregulowana konkurencja operatorów flot AV pogorszy sytuację transportu publicznego łącznie z jego mocnymi segmentami. Standardy obsługi mieszkańców poprawią się na tyle, na ile wzrost kongestii pozwoli (pojazdy współdzielone na żądanie wymagają większej pracy transportowej od pojazdów prywatnych).

Wprowadzenie operatorów flot współdzielonych do struktury miejskiego transportu publicznego wniesie kilka zasadniczych korzyści:

- Na wysoki poziom cen przejazdu i dopłaty do PTZ mają wpływ przewozy w niszowych elementach popytu (w czasie i przestrzeni) o z reguły gorszych standardach świadczonych usług (częstość kursów, deficyt połączeń bezpośrednich). Ich substytucja pojazdami na żądanie zapobiegnie przewadze konkurencyjnej z mało efektywnymi komponentami ustawowo kreowanych w ramach Publicznego Transportu Zbiorowego. Osią idei jest symbioza i optymalizacja struktury pojazdów współdzielonych z najbardziej efektywną częścią transportu zbiorowego. Ma ona szansę w tej strukturze objąć 50 do 60 % podróży pasażerskich w mieście (poza pieszymi, rowerzystami i wąską grupą prywatnych użytkowników własnych pojazdów autonomicznych).
- Oprócz pomniejszenia kosztów zewnętrznych (niższe koszty środowiska, większe bezpieczeństwo, zdecydowanie, nawet pięciokrotnie niższe zapotrzebowanie na miejsca parkingowe) korzyścią może być przełożenie kosztów utrzymania sieci drogowej na użytkowników.
- Zdecydowanie poprawią się standardy obsługi mobilności, wprowadzając (niezależnie od tradycyjnych linii o dużej częstotliwości kursów) standard minimalnego czasu oczekiwania na żądanie oraz możliwość bezpośredniego dojazdu do celu.

Kwestią podstawową, skłaniającą operatorów do wejścia w strukturę transportu publicznego : jest stosowna polityka rozwoju systemu i wprowadzenie zaawansowanych instrumentów prawnych, technicznych i instytucjonalnych, w tym:

1. Wprowadzenie Serwisu Mobilności (SM - być może zaawansowanie systemu PEKA, jako bazowego).
2. Wprowadzanie w ramach ZTM i SM pilotażowych form obsługi podróży na żądanie a (początkowo operatora Telebusów, nieco później elektrycznych taksówek AV 3 klasy)

ze stopniową substytucją nieefektywnych komponentów autobusowych (aplikacja nowych instrumentów logistycznych i zbieranie doświadczeń).

3. Stopniowe przejście z dotacji do pracy transportowej na dotowanie pasażerów (pracy przewoźniczej) a finalnie pasażerów (ulga dla grup przeciwdziałających wykluczeniu)
4. W zależności od siły ekonomicznej i funkcjonalnej transportu zbiorowego praca transportowa pojazdów w sieci drogowej może wzrosnąć od 6 (mocny transport zbiorowy) do 90% (wyłącznie słaby transport autobusowy). Rozwój systemu sterowania ITS na bazie komunikujących się sterowników, zaawansowanych komponentów centralnego zarządzania platoonami ruchu w sieci z wykorzystaniem sztucznej inteligencji oraz zintegrowania architektury ITS z SM - budowanie inteligentnej sieci drogowej oraz aplikacja pojazdów ACV (komunikujących się ze sobą) – wszystko to może zwiększyć przepustowość dwukrotnie.
5. Zastąpienie stref płatnego parkowania opłatami za wjazd do obszarów chronionych może automatycznie wyeliminować z nich tranzyt.

Powyższe okoliczności wymagają pewnych działań, które uznać wypadało by jako pilne:

1. **Zorganizowanie intelektualnego wsparcia procesu rozwojowego przez zintegrowanie wokół problemu szerokiego (dzisiaj zdezintegrowanego) środowiska akademickiego, niezależnych ekspertów i start-up'ów.***Przegląd problematyki w światowym piśmiennictwie, w publikacjach prac studialnych podjętych w kilku miastach dowodzi konieczności współpracy przedstawicieli wielu dyscyplin. Obecnie korporacje i konsorcja oferują „przegrzane” aplikacje i urządzenia wykorzystując przewagę swego doświadczenia nad instytucjami samorządowymi. Staje się koniecznością, by miasto jako klient na tym rynku dyktowało swoje wymagania zgodnie z celami rozwojowymi. Albo miasto stanie się biernym klientem korporacji technologicznych z wieloma problemami i za ciężkie pieniądze, albo gospodarzem, który otworzy im drzwi na swoich zasadach, rozwiązując skutecznie swoje problemy. Wsparcie intelektualne jest konieczne ze względu na zaawansowanie wiedzy i jej interdyscyplinarny charakter. Instytucjonalizacja oznacza jasne przypisanie ról instytucjom miejskim w procesie aplikacji inteligentnych dróg i pojazdów.*
2. **Opracowania planu horyzontalnego (umownie dla r. 2050) jako studialnej mutacji SUIKZP obejmującego zintegrowane z koncepcją zabudowy miejskiej plany miejskiej sieci drogowej przeznaczonej dla pojazdów samochodowych (docelowo autonomicznych, w fazie przejściowej z pasami pojazdów niskiej emisji w tym autobusów) oraz plany tras komunikacji szynowych.***Proces optymalizacji powinien wskazać podział prac transportowych między środkami transportu, liczbą pojazdów we flotach operatorów AV, optymalne formy zabudowy i kształtu sieci. Poprzez substytucyjność środków AV i transportu publicznego (w przekroju rocznym) można określić związek pomiędzy realizowanymi standardami a przepływami finansowymi z uwzględnieniem sugerowanego transferu dotacji do przejazdów transportem publicznym. Obok konwencjonalnych kryteriów efektywności w procesie optymalizacji powinno się uwzględnić kryterium energochłonności.*
3. **Podjęcie wstępnych działań (planów, tematów pilotażowych) w zakresie nowych technologii.**
 1. Warto podjąć temat autonomicznych pociągów tramwajowych. Prace na kolei są bardzo zaawansowane (przepisy UE dla prędkości technicznych powyżej 160km/h wymagają pojazdów oraz sieci sterowania o cechach jak AV 4 klasy). W autonomiczne tramwaje bawią się eksperymentami nawet studenci Politechniki Krakowskiej.
 2. Wprowadzając telebusy w oparciu o doświadczenia Krakowa i Szczecina można zdobywać doświadczenie i usprawniać logistykę zarządzania transportem na żądanie. Ponadto precedens kilku miast może doprowadzić do aktualizacji ustawy o PTZ w tym zakresie. Warto w kolejnym kroku wprowadzić do PTZ operatora floty niskoemisyjnych taksówek lub taką kategorię pojazdów wprowadzić do floty operatora wewnętrznego (równolegle por. pkt 4 niżej).

3. System ITS w Poznaniu w niewielkim stopniu spełnia oczekiwania w zakresie dwóch podstawowych funkcjonalności – bramkowania dostępu do zatłoczonych obiektów (nie działa wcale) oraz z różnym powodzeniem udzielania priorytetów dla komunikacji zbiorowej (niedoinwestowane technologie zarządzania czasem). Poznań i okolice są zagłębiem aplikacji urządzeń i innowacyjnych algorytmów sterowania. Możliwe jest przy pełnej współpracy nauki i producentów podjęcie prac nad sterownikami komunikującymi się wzajemnie. To znacznie usprawniłoby funkcjonowanie obecnego systemu. Równolegle można rozważać możliwości rozwinięcia obecnej formuły o nowe aplikacje dla zarządzania ruchem samochodowym i transportem publicznym.

4. Warto podjąć kroki nad wprowadzeniem Serwisu Mobilności. W pierwszej kolejności sprawdzić możliwości rozwinięcia w tym kierunku systemu PEKI.

Wiele powyższych tez wyprowadzono na podstawie badań i analiz przeprowadzonych w konkretnych miastach. Każde z nich ma jednak sobie właściwe charakterystyki i struktury. Każde z nich pracowało zarazem z ośrodkami i ekspertami wielu specjalności. Wyniki prac zostały uzyskane poprzez plany, które wyżej określiliśmy jako horyzontalne. Ego Współdzielone na żądanie pojazdy autonomiczne traktowane jako transport publiczny są inspiracją dla wielu autorów podejmowanych badań. Problem współpracy z inteligentnym sieciami dróg stał się podmiotem zainteresowań w ostatnich latach. Autonomiczne pojazdy komunikujące się między sobą (grupowanie w platoony, wspólne ruszanie i hamowanie) są domeną badań w USA.

Wykorzystanie tych szans jest możliwe, jeżeli miasto gospodarz „otworzy drzwi” na swoich zasadach. Przy przedstawionych wyżej działaniach będą one korzystne dla wszystkich stron. Prawdopodobne jest, że wcześniej lub później odpowiednie warunki prawne zostaną przyjęte na poziomie UE a może także na szczeblu krajowym.

Sugerowany kierunek rozwoju miejskiego transportu stanowi ogromną szansę na radykalne dowartościowanie procesu zrównoważonej mobilności poprzez osiągnięcie celów granicznych, takich jak:

- kontrolowany poziom kongestii w sieci drogowej.
- ochrona stref aktywności mieszkańców przed nadmiernym zatłoczeniem,
- samofinansującego się transportu publicznego z bezpośrednim wsparciem osób i obszarów komunikacyjnego wykluczenia,
- czystego i bezpiecznego środowiska.

Podsumowanie

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona częściowo. Można wdrażać takie rozwiązania, w sytuacji gdy będą możliwe z prawnego punktu widzenia. Można uwzględnić zapis, w obszarze nr 9, iż „Miasto będzie dążyć do tego by pojazdy współdzielone stanowiły element transportu publicznego.”

2.2. STRONA 4 PMT

Uwaga nr 6

Za:

„Konieczność przemieszczania się jest naturalną ludzką potrzebą, a sposób jej realizacji który należy kształtować i racjonalizować zmienia się wraz z postępem technologicznym, cywilizacyjnym i kulturowym”

a przed:

„Nieodzownym elementem nowej Polityki Mobilności Transportowej jest prowadzenie dialogu społecznego władz miasta z mieszkańcami....”

sugeruje się dodać: „Sprostanie wyzwaniom cywilizacyjnym, przyswojenie nowych szybko rozwijających się technologii, zapewnienie ku temu optymalnych struktur organizacji oraz

wsparcia intelektualnego uznaje się za fundament rozwoju metropolii w kierunku zrównoważonej mobilności”

Komentarz: odniesienie do syntezy (dalej sygnowane ****)

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona, poprzez wprowadzenie do tekstu, na początku str. 5 następującego zapisu „Sprostanie wyzwaniom cywilizacyjnym, przyswojenie nowych szybko rozwijających się technologii, zapewnienie ku temu optymalnych struktur organizacji oraz wsparcia intelektualnego uznaje się za fundament rozwoju metropolii w kierunku zrównoważonej mobilności”.

Uwaga nr 7

Politykę rozpoczyna rozdział „*Istota i geneza zrównoważonej mobilności*”, na którego wstępie zaznaczono, że Polityka (dalej też PMT) ma być narzędziem zrównoważonego rozwoju i kształtowania Miasta Poznania. W treści całego dokumentu pojawiają się liczne fragmenty, które wyjaśniają pojęcie zrównoważonego rozwoju (ZR), jednak w różnych miejscach przedstawiane są różne podejścia - jednocześnie dokument nie przedstawia własnej definicji zrównoważonego rozwoju.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. W uwadze, nie wskazano jednej definicji, która powinna znaleźć się w dokumencie, nie ma więc podstawy do zmian w zapisach w PMT.

2.3. STRONA 7 PMT

Uwaga nr 8

Jest: Adresatem Polityki Mobilności Transportowej są **osoby odpowiedzialne za kształt systemów transportowych**

Sugeruję: Adresatem Polityki Mobilności Transportowej są **osoby odpowiedzialne za kształtsieci i działanie układów transportowych**

Komentarz: System transportowy jest jeden i jeżeli nie określa tego jednoznaczny kontekst powinien być dokreślony przymiotem (np. system transportowy miasta lub obszaru metropolitalnego Poznania). Systemy same w sobie nie są rzeczywistością, ale sposobami jej ujęcia. Zapis w liczbie mnogiej wskazuje, że intencją była sugerowana formuła.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona, poprzez wprowadzenie do tekstu na początku str. 7 następującego zapisu: „Adresatem Polityki Mobilności Transportowej są osoby odpowiedzialne za kształt sieci i działanie układów transportowych, na etapie planistycznym, wykonawczym i utrzymaniowym.”

2.4. STRONA 8 PMT

Uwaga nr 9

ad. 3. Cele PMT

Zasady optymalizacji systemu transportowego: Poniższe zasady z tekstu dokumentu... ”- maksimum ruchu pieszego i rowerowego, - efektywnego publicznego transportu zbiorowego (optimum), - ograniczenia do minimum użytkowania samochodów w granicach racjonalnie uwarunkowanych względami ekonomicznymi, funkcjonalnymi, bezpieczeństwa oraz interesu społecznego i jakości środowiska zamieszkania i wypoczynku.” powinny zostać uzupełnione o 5 jednoznacznych zasad, w większości z dotychczasowej polityki Transportowej: “- strefowanie dostępności samochodem różnych obszarów Poznania jest podstawową zasadą

zarządzania ruchu, przy czym niska dostępność zakładana jest w strefach wysokiej koncentracji podróży oraz innych strefach konfliktowych, - w celu jak najlepszego wykorzystania potencjału i zasobów, rekomenduje się małe modernizacje, usprawnienia organizacji ruchu i sterowania oraz - szczególnie w warunkach deficytu przestrzeni transportowej - preferowanie jej wykorzystania przez bardziej wydajne transport zbiorowy, rowerowy oraz pieszy, - wprowadzone priorytety dla ruchu niezmotoryzowanego i transportu publicznego kosztem ruchu i postoju pojazdów samochodowych, nie muszą być rekompensowane poprawą standardów dla tych pojazdów w innym miejscu (np. budową nowej ulicy w pobliżu). - włączania gmin i powiatu we współfinansowanie długofalowych projektów wyprowadzenia tramwajów do skupisk ludności i miejsc pracy w gminach, które sąsiadują z Poznaniem w obszar, które leżą poza zasięgiem transportu kolejowego. - zdecydowanej przewagi inwestycyjnej wydatków na rozwój sieci transportu publicznego względem rozbudowy sieci dróg tak w wymiarze wartości, jak i długości, dla dokonania przemiany transportowej w zachowaniach mieszkańców miasta i otoczenia aglomeracyjnego.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Powyższe zasady zostały uwzględnione odpowiednio w obszarach: 4, 16, 9, 21 PMT.

Uwaga nr 10 (złożona dwukrotnie)

Cele szczegółowe:

a) Dostępność nie powinna być rozumiana jako wynikająca z obszaru, z którego ruch jest generowany, lecz jako stymulująca wprowadzenie odrębnych priorytetów dla różnych sposobów przemieszczania się w 3 strefach miasta śródmieścia funkcjonalnego wewnątrz II ramy, obszaru gęsto zurbanizowanego w całości obszar między II i II ramą oraz obszary poza III ramą o gęstości zaludnienia powyżej 3 tys osób na km kw, oraz obszaru zewnętrznego w mieście. W każdym z obszarów priorytety i relacje między środkami transportu należy określić w analogiczny sposób do wykonanego w Planie Ogólnym Zrównoważonego Transportu z 1994 roku.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Zapisy uwzględniono w obszarze 4 PMT.

Uwaga nr 11 (złożona dwukrotnie)

b) Zmniejszenie do 2030 udziału ruchu samochodowego w podróżach niepieszych w Poznaniu do 30% podróży mieszkańców miasta i 35% podróży ogółem mieszkańców miasta i przyjezdnych. W tym celu należy monitorować sytuację badaniami wykonując Kompleksowe Badania Ruchu co 3-4 lata.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Zapisy uwzględniono w obszarze 23.

Uwaga nr 12 (złożona dwukrotnie)

c) Bezwzględny priorytet pieszych w Centrum powinien zostać skorygowany o: i/ priorytet dla tramwajów i autobusów w korytarzach przyszłych tramwajów ii/ rozszerzenie tej zasady na obszary poza Centrum o dzielnice historycznego Śródmieścia, które w całości ze względu na cechy zabudowy powinno stać się strefą ruchu uspokojonego, iii/ wprowadzenie jako jednej z miar priorytetu czasu oczekiwania pieszego na zielone, który bezwzględnie nie może być dłuższy niż czas oczekiwania dla pojazdów poruszających się w danej relacji, oraz nie powinien w programach sygnalizacji na ulicach do 3 pasów przekraczać 30 sekund, a na szerszych ulicach 50 sekund, a odstępstwa powinny być uwzględniane jedynie na II ramie kluczowej do rozrządu ruchu międzydzielnicowego.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Zapisy uwzględniono w obszarach 9 i 10 PMT.

Uwaga nr 13 (złożona dwukrotnie)

d) Optymalizacja organizacji ruchu samochodowego zmierzająca do zmniejszenia zatłoczenia samochodowego wymaga 2 działań szczegółowych, które należy już wspomnieć na etapie celu szczegółowego i rozwinąć w punkcie dotyczącym organizacji ruchu:

i/ egzekwowanie organizacją ruchu funkcji ram komunikacyjnych, czyli zmniejszanie o 50% ruchu promienistego w głąb II ramy.

ii/ zmniejszenie presji ruchu samochodowego z obszarów peryferyjnych i przedmieść. Należy stymulować wykorzystanie przez ruch aglomeracyjny obwodnicy miasta, czyli ZPDBZ, inaczej IV ramy.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Zapisy uwzględniono w obszarze 8 PMT.

Uwaga nr 14 (złożona dwukrotnie)

f) Priorytetyzacja transportu publicznego poprzez wprowadzenie rozwiązań ekonomicznych zmierzających do popularyzacji i zwiększenia liczby pasażerów transportu publicznego (należy uzupełnić o rozwiązania organizacyjne). Do rozwiązań organizacyjnych należy zaliczyć: i/ powyższy podpunkt o polityce parkingowej, ii/ wprowadzenie pełnego priorytetu dla tramwajów i autobusów na buspasach wg zasady "tramwaj zatrzymuje się tylko na przystanku", iii/ wprowadzenie buspasów do wszystkich obszarów gęsto zurbanizowanych pozbawionych tramwaju, a w pierwszej kolejności po trasach tramwajów wpisanych w studium UiKZP i do skupisk miejsc pracy o liczbie ponad 300 osób/km kwadratowy.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Zapisy uwzględniono w obszarach 9 i 20 PMT.

Uwaga nr 15 (złożona dwukrotnie)

Celem jest zwiększenie liczby pasażerów i zastępowanie transportem publicznym użytkownika samochodów osobowych. Celem wynikającym z tego jest zapewnienie podstaw ekonomicznych wzrostu jakości usług i obniżania kosztów jednostkowych eksploatacji i cen w relacji do zarobków poprzez wzrost do 2030 roku udziału transportu publicznego do 60% podróży niepieszych mieszkańców Poznania.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Badanie i prognozy wskazują na możliwość osiągnięcia udziału podróży wykonywanych przy wykorzystaniu transportu publicznego w roku 2030 na poziomie 36%.

Uwaga nr 16

Uwaga dotyczy Rozdziału 3 i strony nr 8. Punkt 8. dokumentu, dotyczący rozwoju sieci drogowej, który stanowi obecnie 3/4 strony z 47-stronicowego dokumentu, powinien być punktem wiodącym i priorytetowym, ponieważ transport własnym samochodem jest preferowaną przez Mieszkańców Poznania formą transportu. Dopiero po zapewnieniu Mieszkańcom oczekiwanej przepustowości i sprawności sieci drogowej, pozwalającej na efektywne przemieszczanie się pomiędzy dzielnicami miasta i w ich ramach, można dokonywać inwestycji mniej istotnych - tzn. wspierających niszowe formy transportu, takie jak rower, który z racji klimatu, w którym żyjemy, może być komfortowo używany góra przez kilkadziesiąt dni w roku i nigdy nie stanie się realną alternatywą dla samochodu, podobnie jak komunikacja miejska - oferująca bardzo niski komfort podróży, brak możliwości dotarcia dokładnie w oczekiwane miejsce i minimalne możliwości transportu przedmiotów towarzyszących podróżom.

UZASADNIENIE

Cała Polityka Mobilności Transportowej Miasta Poznania to kpina z Mieszkańców Poznania. Natężenie ruchu samochodowego w mieście jest takie, a nie inne, ponieważ TAKI JEST WYBÓR MIESZKAŃCÓW POZNANIA. A Państwo, pełniąc funkcje publiczne, jesteście zobowiązani do służenia Mieszkańcom, a nie utrudniania im życia w imię idei przesadzenia

wszystkich siłą na rowery i do transportu zbiorowego, które popiera grupka krzykaczy, najczęściej bezrobotnych i bezdzietnych, decydujących się poświęcić ogrom swojego wolnego czasu na "aktywizm" szkodliwy dla większości ciężko pracujących Mieszkańców, nie mających czasu na czynne przeciwstawienie się niechcianym zmianom. Większa część dokumentu brzmi jak aktywistyczny bełkot, a wisienką na torcie jest fragment "Po kilkudziesięciu latach urbanistyki zorientowanej na maszyny – samochody, ciężarówki, autobusy, pociągi, Miasto musi zacząć podejmować działania na rzecz projektowania dla ludzi" - jakby pojazdy mechaniczne były autonomicznymi bytami, a osoby korzystające z transportu nimi - nie były ludźmi. Retoryka niczym w III Rzeszy wobec nie-Aryjczyków. Dalsze prowadzenie takiej polityki, zauważalnej już w Poznaniu od wielu lat, będzie prowadziło tylko i wyłącznie do dalszego wyludniania się miasta, głównie poprzez wynoszenie się z niego, do bliższych lub dalszych lokalizacji podmiejskich, osób, które tylko na to stać - rzecz jasna wraz ze swoimi podatkami. Tempo takich migracji może przyspieszyć jeszcze upowszechnienie się pracy zdalnej, które minimalizuje znaczenie odległości od miejsca pracy. Również "dążenie do przywrócenia pierwotnej funkcji traktom handlowo - usługowym" przy jednoczesnym wykluczaniu z nich ruchu pojazdów / likwidowaniu miejsc parkingowych, brzmi jak żart - w dobie zakupów internetowych i centrów handlowych z wygodnymi parkingami prowadzenie biznesu na tego typu wykluczonych transportowo "traktach" będzie całkowicie nierentowne dla przedsiębiorców.

Efektom działań podejmowanych w imię ideologii walki z kierowcami, zamiast zdroworozsądkowej realizacji oczekiwań Mieszkańców, będzie uczynienie miasta nieatrakcyjnym zarówno do mieszkania, jak i prowadzenia biznesu, co w dalszej perspektywie doprowadzi do degradacji kolejnych dzielnic i ich przekształcenia w socjalny slums, przy jednoczesnym rozwoju bogatych przedmieść. "Głupotą jest robić ciągle to samo i oczekiwać odmiennych rezultatów." - A. Einstein. Negatywne efekty polityki prowadzonej od lat widoczne są doskonale w postaci ucieczki Mieszkańców Poznania do miejscowości ościennych, a zaprezentowana Polityka Mobilności tylko sytuację pogorszy.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Brak podstaw merytorycznych aby uznać, iż rozwoju sieci drogowej powinien być punktem wiodącym i priorytetowym. Doświadczenia innych miast i badania pokazują inne kierunki rozwoju transportu jako zrównoważonego i dostępnego, bezpiecznego dla wszystkich użytkowników systemu.

Uwaga nr 17

Nie tylko priorytet ruchu pieszego w Śródmieściu ma znaczenie, ale powinien zostać w pozostałych obszarach także poprawiony poprzez:

- a) tworzenie dogodnych powiązań komunikacyjnych dla pieszych,
- b) zapewnienie bardzo dobrej dostępności przystanków komunikacji zbiorowej,
- c) eliminację uciążliwości od ruchu samochodowego na ciągach intensywnego ruchu pieszego,
- d) powierzchniowo traktowaną poprawę bezpieczeństwa pieszych przez wprowadzanie stref ruchu uspokojonego na wszystkich ulicach lokalnych w obszarach zabudowy mieszkaniowej oraz na ulicach zbiorczych przechodzących przez obszary zabudowy mieszkaniowej lub leżącymi przy nich generatorami ruchu.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Zapisy uwzględniono w obszarach 4,8,9,10 PMT.

Uwaga nr 18 (złożona dwukrotnie)

- "Uporządkowanie parkowania" nie należy zastąpić "Regulacją parkowania". Nie należy przez to rozumieć wyłącznie odzyskiwania przestrzeni miejskich w wyniku nadmiernej motoryzacji. Polityka parkingowa jest jednym z najważniejszych narzędzi Polityki Transportowej wpływając na ograniczenie podaży albo przekształcenie podaży miejsc postojowych w ruchu po i do

Poznania. Strefy Parkingowe postulowane w Polityce Transportowej obejmowały cały obszar funkcjonalnego Śródmieścia (wewnątrz II ramy) oraz korytarze transportowe po 500 m z każdej strony tras tramwajowych. Należy przejąć ten postulat oraz rozszerzyć go o trasy autobusowe objęte buspasami, postawić za cel etapowe wdrożenie do 2030 roku i uznać za jedno z najważniejszych działań do realizacji. Dla zmniejszenia kosztu rozszerzania stref parkingowych poza Śródmieście należy rozpocząć wprowadzanie Stref Ograniczonego Postoju zamiast Stref Płatnego Parkowania. Umożliwiają one elastyczne korzystanie mieszkańcom również z samochodu w obszarach oddalonych od Śródmieścia, ale stymulują rezygnację z dojazdów do pracy w tych obszarach co istotnie zmniejsza natężenia ruch. Strefy Ograniczonego Postoju są nie tylko głównymi narzędziami regulacji podaży miejsc postojowych i wpływania na popyt na ruch samochodowy sprawdzonymi w miastach Szwajcarii, Austrii, Niemiec, gdzie zajmują znacznie większe obszary niż Strefy Płatnego Parkowania, lecz są one także spotykane i sprawdzone w funkcjonowaniu w Polsce.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Zapisy uwzględniono w obszarze 17 PMT.

Uwaga nr 19

ad. 4 Kierunki działań

“Z lotu ptaka” bezzasadnie zmieniono strefowanie miasta dla celów transportowych przyjęte w dokumentach strategicznych POZP z 1994 i Polityce Transportowej z 1999.

Strefa centralna powinna ponownie nazywać się śródmiejską i obejmować całe funkcjonalne Śródmieście obejmujące obszar wewnątrz II ramy.

W obszarze tym nie należy rozważać wprowadzania buspasów, a wprowadzić wszędzie tam, gdzie nie da się metodami organizacji wprowadzić priorytetu zatrzymywania się tylko na przystankach lub usunąć nieregularności powodowanych przez inne rodzaje ruchu.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Nie ma podstaw do zmiany nazewnictwa strefy centralnej, która obejmuje obszar wewnątrz II ramy komunikacyjnej. PMT zakłada rozwój buspasów na wszystkich ciągach komunikacyjnych, aby zapewnić szybki dojazd transportem publicznym do centrum i przez centrum.

Uwaga nr 20

Największy nacisk na ruch transportu publicznego nie powinien być położony tylko na ulicach głównych w obszarze pośrednim, lecz na ulicach głównych we wszystkich 3 obszarach. Jest to zasada generalna.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona: wykreślić dopisek w nawiasie (czyli w obszarze pośrednim).

Uwaga nr 21

Jako obszar pośredni należy zdefiniować w całości obszar między II i III ramą oraz obszary poza III ramą o gęstości zaludnienia powyżej 5 tys osób na km kw. Obszary takie mogą istnieć w oderwaniu od ciągłości obszaru gęsto zurbanizowanego, gdyż tworzą się w ramach urbanizacji w XXI wieku spójne nowe enklawy osadnicze o dużej gęstości np Strzeszyn, Główna, Folwarczna bez ciągłości z wokół śródmiejskim obszarem gęsto zurbanizowanym. W obszarach tych również mogą występować zagęszczenia ruchu i nasilone negatywne oddziaływanie transportu na warunki życia, więc nie należy rezygnować z reguł priorytetyzujących ruch transportu publicznego, pieszy i rowerowy. Obszarem peryferyjnym są pozostałe obszary o niskim stopniu zurbanizowania w mieście.

UZASADNIENIE

w treści; są to głównie uzupełnienia ważnych postanowień Polityki Transportowej z 1999, które zostały pominięte albo zredukowane, gdy funkcje miejskie uległy od tego czasu rozproszeniu, więc rozwój działań powinien za zmianami podążać.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Proponujemy pozostawić granice stref opartych o ramy komunikacyjne.

Uwaga nr 22

Zasady optymalizacji systemu transportowego:

Poniższe zasady z tekstu dokumentu...

"Optymalizacja zrównoważonego systemu transportowego miasta Poznania oparta będzie na następujących zasadach:

- maksimum ruchu pieszego i rowerowego,
- efektywnego publicznego transportu zbiorowego (optimum),
- ograniczenia do minimum użytkowania samochodów w granicach racjonalnie uwarunkowanych względami ekonomicznymi, funkcjonalnymi, bezpieczeństwa oraz interesu społecznego i jakości środowiska zamieszkania i wypoczynku."

powinny zostać uzupełnione o 5 jednoznacznych zasad z dotychczasowej Polityki Transportowej:

- “- strefowanie dostępności samochodem różnych obszarów Poznania jest podstawową zasadą zarządzania ruchem, przy czym niska dostępność zakładana jest w strefach wysokiej koncentracji podróży oraz innych strefach konfliktowych,
- w celu jak najlepszego wykorzystania potencjału i zasobów, rekomenduje się małe modernizacje, usprawnienia organizacji ruchu i sterowania oraz - szczególnie w warunkach deficytu przestrzeni transportowej - preferowanie jej wykorzystania przez bardziej wydajne transport zbiorowy, rowerowy oraz pieszy,
- wprowadzone priorytety dla ruchu niezmotoryzowanego i transportu publicznego kosztem ruchu i postoju pojazdów samochodowych, nie muszą być rekompensowane poprawą standardów dla tych pojazdów w innym miejscu (np. budową nowej ulicy w pobliżu).
- włączanie gmin i powiatu we finansowanie długofalowych projektów wyprowadzenia tramwajów do skupisk ludności i miejsc pracy w gminach, które sąsiadują z Poznaniem w obszary, które leżą poza zasięgiem transportu kolejowego, leży w interesie Poznania i powinno być przez Poznań inicjowane przy uwzględnieniu korelacji z liczbą mieszkańców z gmin korzystających w Poznaniu z oferty ZTM i samochodów osobowych.
- po 2 dekadach przewagi inwestycji drogowych w Poznaniu, zmiana sytuacji wymaga zdecydowanej przewagi inwestycyjnej wydatków na rozwój sieci transportu publicznego względem rozbudowy sieci dróg tak w wymiarze wartości, jak i długości. Bez takiej zmiany nie ma możliwości dokonania przemiany transportowej w zachowaniach mieszkańców miasta i otoczenia aglomeracyjnego."

UZASADNIENIE

Pominięte zostały kluczowe dla kształtowania układów transportowych zasady z dotychczasowej Polityki Transportowej, więc proponuję ich uzupełnienie i przywrócenie.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Powyższe zasady zostały uwzględnione odpowiednio w obszarach: 4, 16, 9, 21 PMT.

Uwaga nr 23

W „Celu nadrzędnym” jest:

„System musi być bezpieczny (szczególnie dla najłagodniej chronionych użytkowników), dostępny, ekonomiczny oraz w najmniejszym stopniu negatywnie oddziaływać na środowisko naturalne."

Sugeruję:

„System musi być bezpieczny, dostępny, ekonomiczny, energetycznie efektywny i ekologiczny.”

Komentarz: Jeżeli pierwsze cechy są ujęte normatywnie to czemu środowisko ujmuje się relatywnie? Poza tym „w najmniejszym stopniu” nie oznacza, że w mniejszym jak obecnie. Natomiast „bezpieczny (szczególnie dla najsłabiej chronionych użytkowników)” ociera się o sylogizm. Jeżeli już to: „szczególnie dla najsłabszych uczestników ruchu”.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona, poprzez dodanie do celu nadrzędnego następującego zapisu: „System musi być bezpieczny, dostępny, ekonomiczny, energetycznie efektywny i ekologiczny.” Zapis „szczególnie dla najsłabszych uczestników ruchu” zmieniono na „szczególnie dla nie chronionych uczestników ruchu” .

Uwaga nr 24

O optymalizacji systemu:

Zamiast: „Optymalizacja zrównoważonego systemu transportowego miasta Poznania oparta będzie na następujących zasadach:... ”

Sugeruję: „Zrównoważony rozwój Poznania oparty będzie na następujących **zasadach optymalizacji systemu transportowego miasta...**”

Komentarz: Pozwoli to powołać się na „**zasady optymalizacji systemu**” w następnych zapisach Polityki bez szczegółowego rozpisywania o co chodzi.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona, poprzez wstawienie do tekstu zapisu: „Zrównoważony rozwój Poznania oparty będzie na następujących zasadach optymalizacji systemu transportowego miasta:...”

Uwaga nr 25

Dalej sugeruję bardziej czytelnie ująć te zasady:

- maksimum ruchu pieszego i rowerowego,
- optimum (maksimum efektywności) publicznego transportu zbiorowego,
- minimum ruchu samochodowego (w granicach racjonalnie uwarunkowanej użyteczności ekonomicznej, funkcjonalnej, środowiskowej i społecznej)

komentarz:

Bezpieczeństwo oraz interes społeczny mieści się w zasadach optymalności każdej z tych trzech sfer. Jeżeli to podtrzymać zapisem uogólniającym (po wyliczeniu zasad) sugerował bym „interes społeczny” zastąpić „interesem publicznym”. Interes społeczny jest często sprzeczny wobec różnych postulatów i potrzeb, wieloznaczny. Rozmiękcza to pole prezentowanych zasad. Interes publiczny łatwiej ważyć.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, sugerujemy by pozostały sformułowania czytelne dla ogółu mieszkańców.

Uwaga nr 26

Cele szczegółowe – uwaga ogólna: **To bardzo ważna część Polityki.** W zasadzie powinny jej odpowiadać opisane instrumenty, ale jeżeli wybrano „obszary mobilności” należało by zachować większą precyzję sformułowań samych celów szczegółowych. I tak:

Jest: Zapewnienie równego i bezpiecznego dostępu do środków transportu publicznego ... itd.

Sugeruję: Systematyczne poprawianie standardów dostępności transportu publicznego dla mieszkańców i przyjezdnych przy zachowaniu jego efektywności oraz zapewnieniu maksymalnego poczucia bezpieczeństwa.

Komentarz: Zapewnienie równego dostępu (odległości do przystanków, częstości kursów, opłaty itd.) jest niemożliwe i całkowicie nieefektywne. Natomiast zasadniczą rolę spełniają

standardy, Wydaje się, że określenie standardów oczekiwanych wobec aktualnie realizowanych należy do planów mobilności. Natomiast standardy uznane za wskaźniki monitorowania polityki winny znaleźć odzwierciedlenie w dokumencie polityki. Jest to trudne, ale o tym dalej.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona, poprzez wstawienie do tekstu zapisu „Systematyczne poprawianie standardów dostępności transportu publicznego dla mieszkańców i przyjezdnych przy zachowaniu jego efektywności oraz zapewnieniu maksymalnego poczucia bezpieczeństwa.”

Uwaga nr 27

Jest: „Zmniejszenie negatywnych wpływów transportu na mieszkańców i środowisko”

Sugeruję: „Odczuwalne zmniejszenie...”

Komentarz: Jak ocenić, czy zmniejszenie nastąpiło gdy w realu nic się nie zmieni. „Odczuwalne” to jest jednak jakiś minimalny probierz oceny tego w dyskusji i postulatach. Np.: ja odczuwam w realu pogorszenie sytuacji na Osiedlu (hałas i spaliny) ale także obserwuję, że znacznie poprawiła się sytuacja w centrum. Odczucie jest więc znaczącą podstawą oceny i wartościowania. Z drugiej strony jest pewne, że „negatywne wpływy” zmniejszyły się na liniach autobusów elektrycznych (co wynika z obliczeń w Studium Wykonalności), ale ja tego w ogóle nie odczuwam na ich trasach. Tak więc obliczenia, jako obiektywne same się bronią (jeżeli są). Ale nie mogą stanowić alibi dla zaniechania zmian odczuwalnych subiektywnie.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona, poprzez wstawienie do tekstu zapisu: „Odczuwalne zmniejszenie negatywnych wpływów transportu na mieszkańców i środowisko”

Uwaga nr 28

Nadrzędnym celem Polityki Mobilności Transportowej jest takie zorganizowanie przestrzeni, w której możliwe będzie stworzenie sprawnego i zrównoważonego systemu przemieszczania osób i towarów, uwzględniającego oddziaływania wzajemne z obszarem metropolii. Tak skonturowana definicja, jako główny obszar oddziaływania PMT, wskazuje obszar gospodarki przestrzennej. Jednocześnie w dalszej części polityki wymieniane działania mają również charakter prawno-organizacyjny, edukacyjny, instytucjonalny. Wydaje się, że **przededefiniowanie celu nadrzędnego pozwoliłoby doprecyzować obszary, na które ma oddziaływać Polityka.**

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Nie sprecyzowano w jaką stronę należy przededefiniować cel nadrzędny.

Uwaga nr 29

Warto także zauważyć, że sformułowanie „*zrównoważony system przemieszczania osób i towarów*” przywodzi raczej na myśl równoważenie po stronie źródeł i celów podróży, niż uwzględnienie zrównoważonego rozwoju - **może należałoby podkreślić tu kwestie środowiskowe.**

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Kwestie środowiskowe zostały uwzględnione w celu nadrzędnym.

Uwaga nr 30

W nadrzędnym celu PMT wskazuje jeszcze, że system (w domyśle zakłada się, iż chodzi o system transportowy) musi być bezpieczny (szczególnie dla najsłabiej chronionych użytkowników), dostępny, ekonomiczny oraz w najmniejszym stopniu negatywnie oddziaływać na środowisko naturalne. Należy rozważyć czy sformułowanie „*w najmniejszym stopniu negatywnie oddziaływać na środowisko*” nie zastąpić sformułowaniem „*dostępnym*”

technologicznie stopniu”, tak aby czynniki ekonomiczne i środowiskowe były uwzględniane na tym samym poziomie istotności.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona, poprzez uzupełnienie tekstu o zapis: „w najmniejszym dostępnym technologicznie stopniu, negatywnie oddziaływać na środowisko”.

Uwaga nr 31

Polityka nie dyskwalifikuje żadnych środków transportu, wskazując jednocześnie, trudności przypisania celów i kierunków tylko dla jednego obszaru transportowego. Jako powód wskazuje nakładanie się warstw transportowych – nie jest jednak sprecyzowane co dokładnie oznacza to sformułowanie. Pewną pomocą jest wskazanie aspektów społecznych, środowiskowych i gospodarczych jako wzajemnie się przenikających. **Wydaje się jednak, że w PMT powinno zostać to tak sformułowane, aby nie budziło żadnych wątpliwości.**

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona, poprzez wstawienie do tekstu następującego zdania: „Przenikanie się różnych form transportu, rozwiązań i czynników kształtujących wybory środków transportu, powoduje złożoność zagadnienia, co sprawia trudność przypisania celów i kierunków tylko dla jednego obszaru transportowego.”

Uwaga nr 32

Wspomniane aspekty społeczne, środowiskowe i gospodarcze zostały w PMT scharakteryzowane w następujący sposób:

- Społeczne – zakładające równość i sprawiedliwość w bezpiecznym dostępie do systemów transportowych, z równoczesnym oddziaływaniem na wybór preferowanej formy przemieszczania się. W tym wypadku należy wskazać, że równość w dostępie do systemów transportowych może oznaczać rozbudowę sieci transportowej, podłączanie osiedli na peryferiach miasta, a co za tym idzie zwiększanie ich atrakcyjności, co w sposób pośredni będzie oznaczać zajmowanie nowych przestrzeni;
- Środowiskowe, które mają być osiąganym poprzez stosowanie rozwiązań technologicznych zapewniających niską emisyjność lub zeroemisyjność środków transportu, efektywność energetyczną oraz niwelujących poziom hałasu. Wydaje się, że PMT powinna także zauważyć te środowiskowe aspekty, które będą wynikać z zajmowania przestrzeni (patrz powyżej);
- Gospodarcze, które mają polegać na połączeniu dynamicznej gospodarki ze spójnością społeczną, co powinno się przyczynić do efektywnego wykorzystania możliwości gospodarczych obszaru, zarówno w ramach wymiany wewnątrz Unii Europejskiej jak i pobudzać interakcję i łączność pomiędzy miastem, a obszarem metropolitalnym.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona, poprzez wstawienie do tekstu następującego fragmentu:

- **Społeczne** – zakładające równość i sprawiedliwość w bezpiecznym dostępie do systemów transportowych, z równoczesnym oddziaływaniem na wybór preferowanej formy przemieszczania się (co może oznaczać rozbudowę sieci transportowej),
- **Środowiskowe** – osiąganym poprzez stosowanie rozwiązań technologicznych zapewniających niską emisyjność lub zeroemisyjność środków transportu, efektywność energetyczną oraz niwelujących poziom hałasu i negatywne oddziaływanie na nowo zajmowaną przestrzeń.

Uwaga nr 33

W PMT należy dołączyć zasadę odnoszącą się do ochrony środowiska. Wydaje się, że *środowisko zamieszkania i wypoczynku* to inny aspekt, niż środowisko w rozumieniu ustawy

Praw Ochrony Środowiska i w PMT podawany jest tylko jako element ograniczenia użytkowania samochodów. Ponadto brakuje zasady, która optymalizowałaby zajętość nowych obszarów.

Trudność w ocenie PMT sprawia też brak powiązań zasad z celami szczegółowymi. Z kolei same cele szczegółowe także nie są wprost przypisane do obszarów poruszanych w PMT. Dodatkową trudność sprawia część polityki opisująca kierunki działań na rzecz zrównoważonej mobilności i bezpieczeństwa ruchu drogowego, która funkcjonuje w pewnym oderwaniu od celów szczegółowych i obszarów rozwijanych w kolejnych fragmentach polityki.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Ten aspekt został wyjaśniony na str.8 jako złożony, którym kilka obszarów może realizować jeden cel szczegółowy, lub jeden cel szczegółowy może być osiągnięty przez kilka obszarów w dziedzinie transportu.

2.5. STRONA 9 PMT

Uwaga nr 34

Sugeruje się przeformułowanie celu szczegółowego poprzez usunięcie lub zmianę sformułowania „z likwidacją przeszkód infrastrukturalno - terenowych (np. kolej , cieki wodne)” tym bardziej, że w treści samego opisu obszaru te kwestie także nie są wyjaśnione

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona, poprzez wstawienie do tekstu poprawionego zdania:

„Dążenie do usprawnienia powiązań transportowych na poziomie mikro i makro przestrzennym do transeuropejskiej sieci TEN-T, powiązań obwodowych pomiędzy różnymi rejonami miasta, z pominięciem przeszkód infrastrukturalno - terenowych (np. kolej, cieki wodne) oraz wyprowadzenia ruchu ciężarowego poza obszar II/III ramy komunikacyjnej”.

Uwaga nr 35

Popularyzacja rowerów jako pozytywnie wpływającego na środowisko i silnie konkurencyjnego wobec samochodu środka transportu Rower i samochód są zupełnie innymi środkami transportu. Konkurencyjny jest może przy sprzyjającej pogodzie (ogólnik, ale +/- i padający deszcz ze śniegiem nie zachęca do jazdy na rowerze) jeśli chodzi o czas dojazdu w centrum, czyli +/-5km od Starego Rynku. Nade wszystko jest konkurencyjny, wobec komunikacji publicznej (sam sprawdzałem na dystansach do 12-15km o ok 30-50% szybciej, przy założeniu braku awarii). Niestety na większych dystansach traci sens (czyli dojazd między dzielnicami peryferyjnymi), brak możliwości przewozu towarów (cargo są drogie i nie ma gdzie przechowywać, a zajmują tyle miejsca co samochód, oraz sezonowe

UZASADNIENIE

Rower i samochód są zupełnie innymi środkami transportu. Konkurencyjny jest może przy sprzyjającej pogodzie (ogólnik, ale +/-0 i padający deszcz ze śniegiem nie zachęca do jazdy na rowerze) jeśli chodzi o czas dojazdu w centrum, czyli +/-5km od Starego Rynku. Nade wszystko jest konkurencyjny, wobec komunikacji publicznej (sam sprawdzałem na dystansach do 12-15km o ok 30-50% szybciej, przy założeniu braku awarii). Niestety na większych dystansach traci sens ze względu na kondycję użytkownika (czyli dojazd między dzielnicami peryferyjnymi), brak możliwości przewozu towarów (cargo są drogie i nie ma gdzie przechowywać, a zajmują tyle miejsca co samochód, oraz sezonowe

Rower i samochód są zupełnie innymi środkami transportu. Konkurencyjny jest może przy sprzyjającej pogodzie (ogólnik, ale +/-0 i padający deszcz ze śniegiem nie zachęca do jazdy na rowerze) jeśli chodzi o czas dojazdu w centrum, czyli +/-5km od Starego Rynku. Nade wszystko jest konkurencyjny, wobec komunikacji publicznej (sam sprawdzałem na dystansach do 12-15km o ok 30-50% szybciej, przy założeniu braku awarii). Niestety na większych dystansach traci sens ze względu na kondycję użytkownika (czyli dojazd między dzielnicami

peryferyjnymi), brak możliwości przewozu towarów (cargo są drogie i nie ma gdzie przechowywać, a zajmują tyle miejsca co samochód, oraz sezonowe

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. PMT ma na celu zapewnienie możliwości korzystania z różnych form transportu. Każdy może korzystać z systemu transportowego, stosownie do swoich potrzeb.

Uwaga nr 36

Zabrakło w wykazie motocykli i motorowerów, jako niezwykle szybkich w warunkach miejskich pojazdów.

UZASADNIENIE

Proponuję wpisanie w celach szczegółowych informacji o dopuszczeniu motocykli i motorowerów na wszystkich buspasach- już się dzieje, tworzenie śluz na skrzyżowaniach, dopuszczenie z zachowaniem ograniczenia prędkości na kontrapasy i pasy rowerowe. Kampania informacyjna o puszczaniu motocykli środkiem (jak w Łodzi i Wrocławiu) Wyznaczanie dodatkowych miejsc do parkowania motocykli i motorowerów. Likwidacja zakazu ruchu np przy szpitalach przy jednoczesnej bardzo dużej kontroli stanu technicznego (modyfikacja wydechu, przekraczanie norm hałasu). Mandaty powinny być bardzo wysokie np 5000PLN. Przez kilku idiotów na motocyklach cierpi całe środowisko.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. PMT jest dokumentem o charakterze ogólnym. Zbyt duża szczegółowość w zakresie dopuszczania pojazdów na buspasy. Motocykle traktowane są jako środki transportu indywidualnego.

Uwaga nr 37

Jest: „Dążenie do takiego gospodarowania przestrzenią i rewitalizacji ulic, aby zapewnić dostępność w oparciu o optymalną formę transportu”.

Sugeruję: „Prowadzenie gospodarki przestrzennej i procesów rewitalizacji zgodnie z zasadami optymalizacji systemu transportowego, bezpieczeństwa oraz poprawy dostępu do transportu publicznego”.

Komentarz: Miasto i gminy ościenne przecież prowadzą gospodarkę przestrzenną, „dążenie” świadczyło by o potrzeb przezwyciężania jakichś trudności. Może się mylę, ale władze samorządowe winny się zobowiązać do „prowadzenia” a nie „dążenia”. Zasady optymalizacji – por. wyżej.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona, poprzez wstawienie do tekstu poprawionego zdania: „Prowadzenie gospodarki przestrzennej i procesów rewitalizacji zgodnie z zasadami optymalizacji systemu transportowego, bezpieczeństwa oraz poprawy dostępu do transportu publicznego.”.

Uwaga nr 38

Jest: „Zorganizowanie spójnego, zrównoważonego transportu przy udziale zainteresowanych samorządów różnych szczebli”

Sugestia: „**Organizowanie** spójnego zrównoważonego transportu przy udziale zainteresowanych samorządów różnych szczebli ... itd

Komentarz: Nie da się tego zapewnić jednym aktem, to proces ciągły.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona, poprzez wstawienie do tekstu poprawionego zdania: „Organizowanie spójnego zrównoważonego transportu przy udziale zainteresowanych samorządów różnych szczebli...”

Uwaga nr 39

Jest: „Popularyzacja rowerów jako pozytywnie wpływającego na środowisko i silnie konkurencyjnego wobec samochodu środka transportu”

Sugeruję: „Popularyzacja ruchu rowerowego, jako środka transportu konkurencyjnego do bardziej energochłonnych środków transportu”

Uzasadnienie: W istocie rower jest konkurencyjny także wobec transportu publicznego (może nawet bardziej jak do samochodu). I tak ma być, jeżeli wyczesuje potoki z jego nieefektywnych komponentów. W pewnym stopniu działa więc na rzecz jego optymalizacji. Energochłonność (liczona na jednostkę podróży) jest w istocie kluczowym kryterium wobec wyzwania klimatycznego, a więc probierzem środowiskowych walorów. Według mojej oceny co najmniej 30% podróży autobusami jest bardziej energochłonne od podróży samochodem. Gdy podróżni wezmą się za rowery energochłonność autobusów jeszcze się pogorszy ale poprawi w całym systemie. A z tymi autobusami trzeba coś zrobić, ale to wg zasad optymalizacji systemu (por, także ****).

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona, poprzez wstawienie do tekstu poprawionego zdania: „Popularyzacja ruchu rowerowego, jako środka transportu konkurencyjnego do bardziej energochłonnych środków transportu”.

Uwaga nr 40

Jest: „Aktywne zarządzanie formami współdzielenia pojazdów”

Sugeruję dodać: „oraz rozwój sektora niskoemisyjnych pojazdów współdzielonych na żądanie w strukturach transportu publicznego”.

Komentarz: Dynamiczny rozwój tej formuły na świecie wymaga odpowiedniego przygotowania w perspektywie najbliższych dekad. Szerszy komentarz w tym problemie przedstawię osobno. Wiążą się z tym niektóre inne sugerowane niżej propozycje korekty lub uzupełnień (****).

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona poprzez wstawienie do tekstu poprawionego zdania: „Aktywne zarządzanie formami współdzielenia pojazdów oraz dążenie do rozwoju sektora niskoemisyjnych pojazdów współdzielonych na żądanie w strukturach transportu publicznego, pod warunkiem regulacji prawnych”.

Uwaga nr 41

Proponuję przed celem „Dążenie do zintegrowania sieci...” dodać cel szczegółowy:

„Wprowadzenie i rozwijanie usługi mobilności - dostępnej publicznie aplikacji opartej na platformie informatycznej łączącej wspomaganie decyzji o podróżach (kosztach, czasie i warunkach podróży) w czasie rzeczywistym z płatnością, wezwaniem obsługi na żądanie oraz reklamacją niedoskonałości usługi dla wszystkich form transportu”

Komentarz: Chodzi o rozwijany w wielu miastach typ usługi (Mobility as a Service - popularyzujemy po polsku Serwis Mobilności). Oprócz ułatwienia w korzystaniu ze środków alternatywnych serwisowanie usług mobilności daje miastu przewagę konkurencyjną w optymalizowaniu rozkładu ruchu podróżnych i pojazdów, zapewnia skuteczne zarządzanie transportem, zachęca operatorów zewnętrznych, w tym flot pojazdów współdzielonych do współpracy i współdziałania w ramach systemu transportowego miasta (dotyczy także transportu dostaw ładunków do stref chronionych z centrów przeładunkowych). Jest to zasadniczy instrument umożliwiający włączenie operatorów flot pojazdów współdzielonych na żądanie do sektora transportu publicznego (por. ****).

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona poprzez wprowadzenie do tekstu następującego zapisu: „Wprowadzenie i rozwijanie usługi mobilności łączącej wszystkie formy transportu, pod warunkiem regulacji prawnych.” Zostanie to zweryfikowane z fragmentem dotyczący MaaS opisanym w obszarze nr 21 PMT.

Uwaga nr 42

Jest: „Poszukiwanie rozwiązań ekonomicznych zmierzających do popularyzacji i zwiększenia liczby pasażerów transportu publicznego”.

Sugestia 1: „Działanie na rzecz popularyzacji i zwiększania w sposób efektywny liczby pasażerów transportu publicznego”.

Komentarz: W istocie było by to lekkie uszczegółowienie zapisanej „zasady optymalizacji transportu” natomiast jeżeli intencją jest wzrost liczby pasażerów poprzez „poszukiwane” stosownych rozwiązań ekonomicznych, to proponuję inny zapis (sugestia 2). **Osobiście sugerował bym drugą** (np. ważna relacja pomiędzy opłatą za bilet a za godzinę parkowania, ceną benzyny, jakaś forma rekompensaty za rezygnację z miejsca parkowania itp.). Ponadto przemawia za tym ****

Sugestia 2: „Poszukiwanie i wprowadzanie rozwiązań ekonomiczno-organizacyjnych (w tym finansowych) podnoszących konkurencyjność transportu publicznego wobec indywidualnego użytkownika samochodu”.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona poprzez wprowadzenie do tekstu następującego zapisu: „Poszukiwanie i wprowadzanie rozwiązań ekonomiczno-organizacyjnych (w tym finansowych) podnoszących konkurencyjność transportu publicznego wobec indywidualnego użytkownika samochodu”.

Uwaga nr 43

Jest: „Wdrażanie nowoczesnych technologicznie rozwiązań w transporcie”

Sugeruję: „Wprzęgnięcie nowoczesnych technologii w rozwiązywanie problemów transportu metropolitalnego poprzez organizację, instytucjonalizację i ze wsparciem potencjału intelektualnego Poznania”

Uzasadnienie: Wyzwanie technologiczne przed jakim stoimy jest bardzo poważne (por. synteza ****).

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona poprzez wprowadzenie do tekstu następującego zapisu: „Wprowadzanie nowoczesnych technologii w rozwiązywanie problemów transportu metropolitalnego poprzez organizację, instytucjonalizację i ze wsparciem potencjału intelektualnego Poznania”.

Uwaga nr 44

Z punktu widzenia ochrony środowiska należy zauważyć, że wyrażone w celu szczegółowym dążenie do usprawnienia powiązań transportowych **z likwidacją przeszkód infrastrukturalno - terenowych** (np. kolej, cieków wodnych) **jest stosunkowo nieprecyzyjne**. Obawę powoduje sformułowanie o likwidacji przeszkód infrastrukturalno - terenowych w rozwoju transportu, wśród których jako przeszkodę wymienia się m.in. cieków wodnych. Oczywiście jest, że intencją PMT nie jest likwidacja cieków wodnych, nie mniej jednak pozostawienie takiego zapisu może zagadnieniu sprawności połączeń transportowych nadać wyższy priorytet, niż nienaruszalności cieków wodnych. W dalszej kolejności, już w realizacji, może to oznaczać potoczne „zarurowywanie” cieków, co należy uznać za sprzeczne z trendem rozwoju błękitnej infrastruktury, a także z adaptacją do zmian klimatu. **Sugeruje się przeformułowanie celu szczegółowego poprzez usunięcie lub zmianę sformułowania „z likwidacją przeszkód infrastrukturalno - terenowych (np. kolej , cieków wodnych)”** tym bardziej, że w treści samego opisu obszaru te kwestie także nie są wyjaśnione.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona. Dokonano korekty w związku z uwagą nr 34.

2.6. STRONA 10 PMT**Uwaga nr 45 (złożona dwukrotnie)**

ad. 4 Kierunki działań

“Z lotu ptaka”

a) Bezzasadnie zmieniono strefowanie miasta dla celów transportowych przyjęte w dokumentach strategicznych POZP z 1994 i Polityce Transportowej z 1999. Strefa centralna powinna ponownie nazywać się śródmiejską i obejmować całe funkcjonalne Śródmieście obejmujące obszar wewnątrz II ramy. W obszarze tym nie należy rozważać wprowadzania buspasów, a wprowadzić wszędzie tam, gdzie nie da się metodami organizacji wprowadzić priorytetu zatrzymywania się tylko na przystankach lub usunąć nieregularności powodowanych przez inne rodzaje ruchu.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Nie ma podstaw do zmiany nazewnictwa strefy centralnej, która obejmuje obszar wewnątrz II ramy. PMT zakłada rozwój buspasów na wszystkich ciągach komunikacyjnych, aby zapewnić szybki dojazd transportem publicznym do centrum i przez centrum.

Uwaga nr 46 (złożona dwukrotnie)

b) Największy nacisk na ruch transportu publicznego nie powinien być położony tylko na ulicach głównych w obszarze pośrednim, lecz na ulicach głównych we wszystkich 3 obszarach. Jest to zasada generalna.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona: wykreślić dopisek w nawiasie (czyli w obszarze pośrednim).

Uwaga nr 47 (złożona dwukrotnie)

c) Jako obszar pośredni należy zdefiniować w całości obszar między II i III ramą oraz obszary poza III ramą o gęstości zaludnienia powyżej 5 tys osób na km kw. Obszary takie mogą istnieć w oderwaniu od ciągłości obszaru gęsto zurbanizowanego, gdyż tworzą się w ramach urbanizacji w XXI wieku spójne nowe enklawy osadnicze o dużej gęstości np Strzeszyn, Główna, Folwarczna bez ciągłości z wokół śródmiejskim obszarem gęsto zurbanizowanym. W obszarach tych również mogą występować zagęszczenia ruchu i nasilone negatywne oddziaływanie transportu na warunki życia, więc nie należy rezygnować z reguł priorytetyzujących ruch transportu publicznego, pieszego i rowerowego.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Dla czytelności dokumentu, proponujemy pozostawić granice stref opartych o ramy komunikacyjne.

Uwaga nr 48

Jednocześnie dostęp do obszaru centrum dla ruchu samochodowego powinien być możliwy, ale kosztowny.

UZASADNIENIE

Kosztowny jest pojęciem względnym. Opłacalny i komfortowy powinien być dojazd komunikacją publiczną nawet dla osób z poza miasta po pozostawieniu samochodu na P&R, chyba brzmi lepiej

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, opłacalność i komfort transportu publicznego zawarto w obszarze 9 i 20 PMT.

Uwaga nr 49

Zapis "Warunkiem rozwoju jest wyprzedzające zabezpieczanie terenów... ..miejsca obszaru przewidzianego do zabudowy." ma charakter kluczowy i powinien być bezwzględnie przestrzegany.

UZASADNIENIE

Podkreślenie wagi zacytowanego zapisu.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Ujęcie tej kwestii w PMT świadczy o ważności tego zapisu dla polityki prowadzonej przez Miasto.

Uwaga nr 50

Jeżeli priorytetem w dojeździe do pracy ma być transport publiczny, potrzebne jest także utworzenie szybkich linii okrężnych, nie tylko promienistych. Drugą opcją jest umożliwienie sprawnego ruchu samochodowego po ramach/obwodnicach miasta. Trzecią opcją jest wygospodarowanie więcej przestrzeni w komunikacji publicznej na przewóz roweru lub hulajnogi. Wszystkie wymienione opcje mogą być realizowane równolegle.

UZASADNIENIE

Podróż do pracy nie zawsze odbywa się do centrum i z powrotem. Czasami zakład pracy znajduje się na peryferiach miasta, ale po przeciwnej stronie w stosunku do miejsca zamieszkania (np. relacja ul. Serbska ul. Wieruszowska). W takim wypadku jazda autobusem często się nie opłaca pod względem czasu, ponieważ autobus porusza się średnio wolniej niż samochód (konieczność wymiany pasażerów na przystankach) i nie jedzie po najkrótszej możliwej trasie.

Często sprawny przejazd samochodem po ramie/obwodnicy trwa krócej niż przejazd tramwajem przez centrum. Jeżeli trzeba doliczyć jeszcze czas dojścia z przystanku do zakładu pracy, czas podróży wzrasta dodatkowo o kilka-kilkanaście minut. Tutaj transport łączony np. tramwaj + prywatny rower/hulajnoga (opcja trzecia) może dać ciekawe rezultaty.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, w tekście już jest taki zapis na str. 18, w obszarze 8. PMT zauważa konieczność budowy obwodnic i dostosowania ich do transportu publicznego:

„Jednym z ważniejszych zadań powinny być prace analityczne nad kształtem i przebiegiem III ramy komunikacyjnej wraz z węzłami, z możliwością przekwalifikowania klasy technicznej i funkcji jej poszczególnych elementów (np. częściowe przeznaczenie pod transport publiczny) oraz dogodnego skomunikowania z IV ramą.”

Uwaga nr 51 (złożona dwukrotnie)

Obszarem peryferyjnym są pozostałe obszary o niskim stopniu zurbanizowania w mieście.

UZASADNIENIE

Negatywna korekta względem definiowania obszarów w POZP z 1994 i uwag do Polityki Transportowej, które w formie książeczki autorstwa panów Rudnickiego, Szaraty i Friedberga została wręczona radnym w ramach debaty i zdeponowana w urzędzie miasta.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Dla czytelności dokumentu proponujemy pozostawić granice stref opartych o ramy komunikacyjne.

Uwaga nr 52

Pierwsze zdanie:

Sugestia 1: Jest ono bardzo ważne – dobrze było by potraktować je jako wsobny akapit.

Sugestia 2: „Przeciwstawienie się niekorzystnym tendencjom ruchu miejskiego” jest dość bierną formułą, bardziej aktywnie wybrzmiało by: **„Przeciwstawianie się głównym problemom ruchu miejskiego...”**

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona, poprzez zmianę pierwszego zdania i ustawienie jako nowego akapitu: „Zasadniczym kierunkiem prowadzenia polityki mobilności w mieście jest przeciwstawianie się głównym problemom ruchu miejskiego tj. zatłoczeniu ulic, nieefektywnej komunikacji zbiorowej, niskiemu poczuciu bezpieczeństwa najsłabiej chronionych użytkowników dróg czy zanieczyszczeniu środowiska.”

Uwaga nr 53

Przedostatni akapit

Jest: Natomiast plany zagospodarowania przestrzennego powinny zakładać koncentrację obszarów o intensywnej zabudowie (budownictwo wielorodzinne oraz duże usługi i przemysł) wzdłuż ciągów komunikacyjnych, zwłaszcza szynowych (tramwaj, kolej). Poza tymi ciągami, parametry ulic powinny umożliwiać przejazd autobusów w celu zapewnienia dostępności do transportu zbiorowego w promieniu maksymalnie 500 m od każdego miejsca obszaru przewidzianego do zabudowy.

Sugestia: Natomiast plany zagospodarowania przestrzennego powinny zakładać koncentrację obszarów o intensywnej zabudowie (budownictwo wielorodzinne oraz duże usługi i przemysł) wzdłuż istniejących lub planowanych ciągów tramwajowych lub wokół stacji kolejowych. Na ciągach planowanych koncentrować się będzie czasowo szybsze linie autobusowe. Ulice w tych obszarach i ich potencjał parkingowych powinny zapewniać warunki uspokojonego ruchu. W przeciwieństwie do korytarzy transportu publicznego arterie drogowe winny być prowadzone obrzeżnie i umożliwiać płynny przejazd autobusów. Należy zapewnić budynkom odległość do 500 m liczone od wejścia do budynku do peronu przystanku z ekwiwalentem 20% na długości przeszkód (schody, stromizny, sygnalizacja świetlna). W celu zapewnienia konkurencyjności transportu zbiorowego w promieniu maksymalnie 500 m od przystanków linii tramwajowych zaostrome zostaną limity miejsc parkowania.

Uwaga: Standardy dojścia mogą być dyskutowane w planach mobilności lub planach transportowych. Ekwiwalenty również, chociaż są także wyspecyfikowane w literaturze fachowej (np. schody zdaje się jako 1,4). Niepokoi rezygnacja z delimitacji obszaru śródmieścia, chociaż faktycznie wiele równorzędnych terenów poza śródmieściem zyskuje na proponowanej definicji strefy pośredniej. Traci się natomiast z oczu śródmiejskie arterie handlowe w obrębie II Ramy (Głogowska, Dąbrowskiego, 28 Czerwca 1956 r. i Wierzbicice).

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Obecny zapis jest bardziej syntetyczny, a poziom ogólności pozwala na wprowadzenie różnych rozwiązań.

Uwaga nr 54

Tutaj należałoby mieć na uwadze, że sytuowanie zabudowy wielorodzinnej wzdłuż ciągów/tras komunikacyjnych bez strefy buforowej np. w postaci usług może powodować narażenie mieszkańców na hałas, zanieczyszczenia oraz ograniczać bezpieczeństwo. Należy na to zwrócić szczególną uwagę planując strefy przeznaczone pod określony typ zabudowy zarówno w Studium, jak i dalej w planach miejscowych.

Na osobną uwagę zasługuje zapis o takim projektowaniu przestrzeni, aby ulice umożliwiały przejazd autobusów w celu zapewnienia dostępności do transportu zbiorowego w promieniu maksymalnie 500 m od każdego miejsca obszaru przewidzianego do zabudowy. **Wydaje się, że takie uwarunkowanie powinno ściśle zależeć od rodzaju przeznaczenia danej przestrzeni.** Uzyskanie takiej dostępności do komunikacji zbiorowej dla wszystkich obszarów zabudowy nie zawsze wydaje się być konieczne, a jego zapewnienie może generować zbyt duże koszty środowiskowe w stosunku do korzyści społecznych.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, PMT zawiera uzależnienie przeznaczenia danej przestrzeni z dostępnością komunikacyjną. W tekście PMT wskazano, że chodzi o budownictwo wielorodzinne i usługi, które stanowią istotne generatory ruchu.

Uwaga nr 55

Wydaje się, że PMT powinna jako jeden z priorytetowych kierunków wpisać ustalenie rzeczywistych, a nie domniemyanych potrzeb, w zakresie przeznaczenia terenu na obszarze całej aglomeracji poprzez analizę obowiązujących dokumentów planistycznych. Wyniki tej analizy powinny być uwzględnione w bilansie terenów przeznaczonych pod zabudowę, stanowiącym obowiązkowy dokument przy sporządzaniu i zmianie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Przeznaczenie terenu i kwestie bilansu rozstrzyga Studium i Miejscowy plan zagospodarowania.

2.7. STRONA 11 PMT**Uwaga nr 56 (złożona dwukrotnie)**

“Z poziomu chodnika”

a) Problem ekstremalnego parkowania dotyczy całego obszaru gęstozurbanizowanego. Jako zasada wpisania wymaga przekształcanie dzisiejszych miejsc postojowych na chodnikach na obniżone miejsca postojowe do poziomu jezdni z krawężnikiem oddzielającymi miejsce postojowe od części chodnika wolnej od postoju pojazdów samochodowych (wzorem ulicy Głogowskiej, czy Szpitalnej).

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, rozwiązania techniczne w zakresie przebudowy drogi nie są przedmiotem PMT.

Uwaga nr 57 (złożona dwukrotnie)

b) Fragment o ruchu rowerowym wymaga uzupełnienia o postulat tworzenia pasów rowerowych w jezdniach ulic klas zbiorczych w obszarze gęsto zurbanizowanym wszędzie tam, gdzie potrzeby ruchu transportu publicznego i pieszego uniemożliwiają tworzenie wydzielonej infrastruktury odseparowanych dróg rowerowych. Ulice zbiorcze mają kluczowe znaczenie dla ciągłości sieci rowerowej na ulicach klasy głównej z obszarami ruchu uspokojonego, którymi powinny zostać objęte wszystkie ulice obszarów zabudowy mieszkalnej.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona poprzez wprowadzenie następującego zapisu: Z założenia gdy nie ma możliwości technicznych budowy drogi rowerowej, należy wyznaczać pasy rowerowe w jezdni.

Uwaga nr 58 (złożona dwukrotnie)

c) Zwrócić należy uwagę na szerokości chodników. W obszarach gęstozurbanizowanych, szczególnie na dojeściach do przystanków transportu szynowego powinny one stanowić wielokrotność parametru podstawowego zależną od natężenia ruchu.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Istnieje zapis na str. 21, w obszarze 10 PMT: „Chodniki powinny być odpowiednio szerokie pozbawione przeszkód w postaci parkujących samochodów, licznych znaków drogowych i innej infrastruktury.”

Uwaga nr 59 (złożona dwukrotnie)

d) W obszarze Śródmieścia funkcjonalnego wewnątrz II ramy wszystkie przystanki tramwajowe powinny być wyposażone w platformy przystankowe albo łącznie z powiązaną przestrzenią publiczną o szerokości minimum 4 m licząc przestrzeń pozbawioną przeszkód jak wiaty, biletomaty, słupy oświetleniowe, znaki drogowe itd.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Nie we wszystkich lokalizacjach można zastosować parametr 4 m. Istniejący zapis na s.20 PMT, mówi: „W związku z obserwowanymi zwiększonymi potokami ruchu pasażerskiego korzystne dla utrzymania tego trendu jest odpowiednie polepszenie infrastruktury towarzyszącej. Platformy przystankowe należy wydłużyć i odpowiednio poszerzyć, wiaty przystankowe muszą posiadać ławki oraz czytelny rozkład jazdy.”

Uwaga nr 60 (złożona dwukrotnie)

e) Nie należy pisać o parkowaniu w Centrum, a w historycznym Śródmieściu, gdyż w całości przeżywa ono kryzys i jest w trakcie walki o jego przezwycięzenie. Do działań związanych z parkowaniem trzeba dopisać 3 kluczowe czynniki zniechęcające do jazdy do Śródmieścia samochodem: - należy wzmiankować uzupełniające wprowadzanie obszarów np. ulic o postoju tylko z abonamentami mieszkańca albo o dopuszczeniu postoju bez abonamentu mieszkańca w godzinach załatwiania interesów i to takich między porannymi i popołudniowymi szczytami komunikacyjnymi, aby dojazdy do Śródmieścia kumulować w środku dnia pracy i efektywnie gospodarować miejscami postojowymi, przy jednoczesnej minimalizacji konfliktów o miejsca postojowe z mieszkańcami obszarów Śródmieścia. - należy wprowadzić limity wydawanych abonamentów dla mieszkańców do liczby istniejących miejsc postojowych albo nieznacznie niższej, co pozwoli uzyskać poczucie komfortu mieszkańcom obszarów przeciążonych popytem na miejsca postojowe. - poprawiając mieszkańcom parkującym warunki postoju i dając pewność znalezienia miejsca, należy zmniejszyć uprzywilejowanie wprowadzić regułę 1 ulgowego abonamentu na adres, a nie na osobę i zlikwidować uprawnienie do niższej ulgi na drugi pojazd.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. W PMT istnieje zapis na s.32: „Liczba miejsc powinna być bardziej limitowana na obszarach z dobrą obsługą komunikacji zbiorowej, charakteryzujących się dużym zatłoczeniem ulic lub o dużej intensywności wykorzystania terenu. Ograniczenia te nie mogą obejmować postoju samochodów mieszkańców. Wskazane jest, aby na obszarze centrum mieszkańcy mogli zaparkować swoje pojazdy w pobliżu swojego zamieszkiwania. Między innymi dlatego stawki opłat dla mieszkańców strefy płatnego parkowania powinny być znacząco niższe niż dla pozostałych użytkowników.”

Uwaga nr 61 (złożona dwukrotnie)

f) Pasy autobusowe powinny zostać wyznaczone także na wszystkich ulicach wielopasmowych wlotowych do obszaru gęstozurbanizowanego w dwoistej funkcji: - jak substytuty nieistniejących korytarzy tramwajowych, - jako filtry ruchu samochodowego napływającego z obszarów luźno zurbanizowanych.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, w PMT istnieje zapis na s.19: „W obszarach, bez dostępu do infrastruktury tramwajowej, wymagane jest dążenie do wdrażania odważnych rozwiązań np. jak najdłuższych pasów dla autobusów. Ważnym jest, aby system pasów dla autobusów obejmował całe miasto, a autobusy korzystające z niego miały priorytet przejazdu

na skrzyżowaniach. Z uwagi na koszty inwestycji tramwajowych można np. proponować budowę nowych dróg wyłącznie dla systemu szybkich połączeń autobusowych.”

Uwaga nr 62 (złożona dwukrotnie)

g) Dla integracji ruchu z obszarów peryferyjnych stacje kolejowe powinny zostać zintegrowane, a na przecięciach z liniami ZTM na I i II ramie powinny powstać przystanki węzłowe oraz nastąpić rozbudowa tras tramwajowych ze stacjami kolejowymi i przystankami tramwajowymi przy Nowowiejskiego (trasa w Solnej), przy Niestachowskiej (trasa od Dąbrowskiego po Niestachowskiej-trasiewiniarskiej-Solidarności do Naramowickiej), przy Hetmańskiej, przy Garbarach i przy Zawady.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, zapisy te zostały już zawarte w obszarach 9 i 13 PMT. Szczegółowe rozwiązania znajdują się w dokumencie realizacyjnym.

Uwaga nr 63 (złożona dwukrotnie)

h) Uzupełnić należy zdanie o ofertach węzłów transportowych, że dobre skomunikowanie z siecią drogową oraz parkingi park+ride powinny powstawać tylko w tych stacjach, które będą lokalizowane poza obszarami gęsto zurbanizowanymi.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Parkingi Park and Ride, wymagają skomunikowania z siecią drogową oraz integracją z istniejącymi już węzłami.

Uwaga nr 64 (złożona dwukrotnie)

i) Dostępność dla służb ratunkowych należy wspomóc stosowaniem w krytycznych punktach elastycznych słupków chroniących przed nieuprawnionym parkowaniem np. na narożnikach ulic, przejściach dla pieszych.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Rozwiązania techniczne nie są przedmiotem PMT.

Uwaga nr 65 (złożona dwukrotnie)

“Poczucie bezpieczeństwa”

Wyznaczenie tzw. czarnych punktów ze względu na wypadki z pieszymi powinno w wyniku zdarzeń w ostatnich 5 latach następować przy dwukrotnym wypadku śmiertelnym lub ciężkim, albo pięciokrotnym wypadku w danej lokalizacji.

UZASADNIENIE

braki względem Konkretyzacji Polityki Transportowej

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. PMT nie definiuje pojęcia czarnego punktu i metodyki jego wyznaczenia.

Uwaga nr 66

Uwaga ogólna: W pierwszym akapicie pod tytułem problem interpunkcji i logicznego ciągu w dwóch ostatnich zdaniach.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona, poprzez wprowadzenie następującej zmiany w tekście : „Motywacją mieszkańców w zakresie przemieszania się po Poznaniu zazwyczaj są miejsca pracy lub nauki. Należy zatem, aktywnie promować szybki, dostępny w obrębie miejsca zamieszkania, możliwie bezpośredni, bezkolizyjny przystępny cenowo transport publiczny, który pozwoli na rezygnację z transportu samochodowego. Transport publiczny powinien być dostosowany

w swoim standardzie do osób ze specjalnymi potrzebami, osób starszych, dzieci czy obcokrajowców."

Uwaga nr 67

Ostatni akapit na stronie

Jest: W ramach parkowania w centrum należy dążyć do zwiększenia stawek za parkowanie, poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania i zmniejszania kosztów podróży transportem publicznym. Powinno to zniechęcić kierowców do wjazdu do centrum, a jednocześnie spowodować zwiększenie liczby pasażerów komunikacji zbiorowej.

Sugeruję: W ramach parkowania w centrum należy dążyć do poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania i do regulacji stawek za parkowanie do poziomu równowagi popytu do podaży miejsc oraz relatywnie do kosztów podróży transportem publicznym, tak aby zachęcić kierowców do korzystania z komunikacji zbiorowej.

Sugeruję dodać: Te kryteria regulacji mogą zastąpić inne kryteria w przypadku zastosowania w przyszłości opłat za wjazd do obszaru.

Komentarz: Rozwój technologii ITS, serwisu mobilności i rozszerzanie flot samochodów współdzielonych przemawiają za wyższością operacyjną systemów opłat za wjazd do obszarów chronionych limitowanych stosownie do ich pojemności środowiskowej (szerzej ****).

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, nie ma konieczności przeredagowywania tekstu.

2.8. STRONA 12 PMT

Uwaga nr 68

W obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego powinno się wstawić zapis o konieczności ustalenia rzeczywistych potrzeb w zakresie przeznaczenia terenu na obszarze całej aglomeracji poprzez analizę obowiązujących dokumentów planistycznych

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Zapis jest nie zrozumiały w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego. PMT dotyczy w głównej mierze Miasta Poznań.

Uwaga nr 69

Obecnie zachęca się do użytkowania pojazdów elektrycznych indywidualnych i współdzielonych (ang. car sharing). Z racji promowania tego typu pojazdów w początkowym okresie mogą one korzystać z pasów dla autobusów oraz zmniejszonych opłat za parkowanie. Tego typu preferencje powinny zostać zniesione po upowszechnieniu pojazdu elektrycznego.

UZASADNIENIE

Ten wpis skutecznie zniechęci użytkowników do zakupu-40-50% droższego pojazdu, do tego kłopotliwego w eksploatacji (czyli praktycznie do miasta, pod warunkiem, że ma się ładowarkę). Elektryk przy własnej ładowarce i panelach PV może się zwracać 8-10 lat (150000km) np modny suv Peugeot 2008 (typowe modne auto do miasta)

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona częściowo w wyniku rozstrzygnięć kolejnych uwag. PMT wyznacza kierunek w zakresie przyjaznych środowiskowo napędów, jak również ma za zadanie doprowadzić do zmniejszenia natężenia ruchu samochodów w mieście.

Uwaga nr 70

Jest: Obecnie zachęca się do użytkowania pojazdów elektrycznych indywidualnych i współdzielonych (ang. car sharing). Z racji promowania tego typu pojazdów w początkowym okresie będą one korzystać z pasów dla autobusów oraz zmniejszonych opłat za parkowanie.

Sugestia: Do czasu upowszechnienia samochodów elektrycznych i współdzielonych stosować się będzie uprzywilejowanie tych pojazdów w dostępie do pasów autobusowych oraz ulgi w opłatach za parkowanie. Poza wyjątkami pasy autobusowe mogą docelowo zostać rozszerzone tworząc sieć korytarzy dla pojazdów współdzielonych na żądanie (podróże od drzwi do drzwi), włączonych do sektora transportu publicznego.

Komentarz: Operatorzy floty pojazdów współdzielonych na żądanie (zwłaszcza pojazdów autonomicznych wyższych klas) będą wkraczać z coraz szerszą ofertą a popyt na te usługi z racji niższych kosztów i cen będzie szybko wzrastał. Udostępnienie im dróg, placów oczekiwania i regulacji jak dla publicznego transportu zbiorowego będzie zachęcać operatorów do współdziałania w ramach systemu transportu miejskiego (metropolitalnego, por. ****). Z racji na substytucyjną do tramwajów rolę głównych linii autobusowych pasy dla tych linii na odcinkach dużego natężenia pojazdów autobusowych powinny zostać wyłączone z dostępu dla innych pojazdów (stąd „poza wyjątkami”).

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona poprzez wstawienie do tekstu następującego zdania:: „Do czasu upowszechnienia samochodów elektrycznych i współdzielonych stosować się będzie uprzywilejowanie tych pojazdów w dostępie do pasów autobusowych oraz ulgi w opłatach za parkowanie. Poza wyjątkami pasy autobusowe mogą docelowo zostać rozszerzone tworząc sieć korytarzy dla pojazdów współdzielonych na żądanie (podróże od drzwi do drzwi), włączonych do sektora transportu publicznego.”

Uwaga nr 71

Jest: Powyższe obiekty powinny zostać połączone komunikacją zbiorową w taki sposób, aby zapewnić możliwość dotarcia mieszkańców terenów zamieszkałych do tych właśnie obiektów sprawnym transportem zbiorowym, również w nocy.

Sugestia: Powyższym obiektom zapewni się odpowiednią na miarę potrzeb obsługę transportem publicznym o podwyższonych standardach.

Komentarz: Zaproponowana formuła jest bardziej ogólna. Np. chodzi nie tylko o mieszkańców i tereny zamieszkałe (przecież nie wszystkie) – kryteria, jak i formy transportu publicznego mogą mieć w tych przypadkach różne zastosowanie oraz wektory przemieszczeń - będzie to wymagać stosownych opracowań studialnych.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Zaproponowany w projekcie PMT tekst jest bardziej czytelny dla ogółu mieszkańców.

2.9. STRONA 13 PMT**Uwaga nr 72**

ad. 5 Uwarunkowania środowiskowe Reakcja na przekroczenia norm jakości powietrza nie powinna wiązać się tylko z działaniami pośrednio zmniejszającymi popyt na ruch samochodowy, czy poprawą taboru MPK, a być powiązana z działaniami bezpośrednimi. Szczególnie w przypadku wielodniowych przekroczeń jak np. w roku 2016 konieczne są ograniczenia prędkości i działania efektywnie ją zmniejszające jak np. kumulacja ruchu na pasach, zielone fale na II ramie przy 40 km/h.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. W tekście PMT znajduje się następujący zapis na str. 14: „Reakcja na przekroczenia norm jakości powietrza, w przypadku emisji liniowej, powinna wiązać się z aktywnym zarządzaniem siecią ulic.”

Uwaga nr 73

Uwaga ogólna: Nie można w polityce transportowej pominąć celów UE redukcji emisji CO₂ do r. 2050. Transport odpowiada za 28% tych emisji a ruch samochodowy ma w tym udział około 80%. Na te cele przeznaczone zostaną znaczne środki w budżecie UE i należy się spodziewać, że stosowne kryteria zostaną zastosowane w subwencjach dla projektów transportowych. Ze względu na młode pokolenie poznaniaków konieczne jest wygenerowanie na odpowiednim miejscu wyzwania klimatycznego. Sugeruje się rozpocząć rozdział 5 od stwierdzenia:

Sugestia: Miasto i gminy stowarzyszone muszą sprostać wyzwaniom cywilizacyjnym związanym z zagrożeniem klimatycznym oraz skażeniem środowiska życia codziennego. Transport stanowi jedno z głównych zagrożeń w obu tych sferach. Winniśmy zabiegać o wspólnotowe uczestnictwo i współdziałanie w realizacji celów i zadań Unii Europejskiej podejmowanych dla ratowania klimatu. Główne kierunki działania dotyczyć winny realizacji sformułowanych zasad optymalizacji systemu transportowego, których formuła jest zgodna z kryteriami optymalizacją zużycia energii i energochłonności w sferze mobilności. Ponadto konieczne są działania preferencyjne dla środków nisko i bezemisyjnych, wytwarzanie i wykorzystywanie energii odnawialnej, kontrola i monitorowanie skażeń.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona. Poprzez wstawienie na początku obszaru nr 5, następującego zapisu: „Miasto i gminy stowarzyszone muszą sprostać wyzwaniom cywilizacyjnym związanym z zagrożeniem klimatycznym oraz skażeniem środowiska życia codziennego. Transport stanowi jedno z głównych zagrożeń w obu tych sferach. Winniśmy zabiegać o wspólnotowe uczestnictwo i współdziałanie w realizacji celów i zadań Unii Europejskiej podejmowanych dla ratowania klimatu. Główne kierunki działania dotyczyć winny realizacji sformułowanych zasad optymalizacji systemu transportowego, których formuła jest zgodna z kryteriami optymalizacją zużycia energii i energochłonności w sferze mobilności. Ponadto konieczne są działania preferencyjne dla pojazdów nisko i bezemisyjnych, wytwarzanie i wykorzystywanie energii odnawialnej, kontrola i monitorowanie skażeń.”

2.10. STRONA 14 PMT**Uwaga nr 74**

ad. 5 Uwarunkowania środowiskowe

Reakcja na przekroczenia norm jakości powietrza nie powinna wiązać się tylko z działaniami pośrednio zmniejszającymi popyt na ruch samochodowy, czy poprawą taboru MPK, a być powiązana z działaniami bezpośrednimi. Szczególnie w przypadku wielodniowych przekroczeń jak np. w roku 2016 konieczne są ograniczenia prędkości i działania efektywnie ją zmniejszające jak np. kumulacja ruchu na pasach, zielone fale na II ramie przy 40 km/h.

UZASADNIENIE

Doprecyzowanie i wyostrezenie.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. W tekście PMT znajduje się zapis, w obszarze nr 5, na str. 14: „Reakcja na przekroczenia norm jakości powietrza, w przypadku emisji liniowej, powinna wiązać się z aktywnym zarządzaniem siecią ulic.”

Uwaga nr 75

Jest: Wraz z rozwojem **nowych technologii** mogą pojawiać się rozwiązania negatywnie wpływające na organizmy żywe, ale stanowiące konieczny element infrastruktury miasta.

Wprowadzanie technologii 5G, należy w przyszłości poddać szczegółowym analizom środowiskowym i zdrowotnym, w celu oceny zasadności jej wykorzystania.

Sugestia: Zasadniczy postęp w osiągnięciu celów zrównoważonej mobilności nadaje rozwój i wdrażanie nowoczesnych, zaawansowanych technologii. By zapewnić bezpieczeństwo technologiczne, skuteczność i efektywność takich aplikacji konieczna jest współpraca z środowiskiem naukowym oparta na wielu dyscyplinach nauki.

Komentarz: Nie można odwoływać się do nowych technologii wyłącznie wskazując zagrożenia. Przypis, że należy je (jeszcze w jakiejś bliżej nieokreślonej przyszłości) poddać analizom środowiskowym i zdrowotnym brzmi bardzo wstecznie. Problem aplikacji nowoczesnych technologii jest problemem dzisiejszym, aktualnym i ciągłym. Istnieje wiele ograniczeń na poziomie prawa krajowego i unijnego dla odpowiednich certyfikacji komponentów technologicznych.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona poprzez wstawienie następującego zapisu zamiast fragmentu o 5G „Zasadniczy postęp w osiągnięciu celów zrównoważonej mobilności nadaje rozwój i wdrażanie nowoczesnych, zaawansowanych technologii. By zapewnić bezpieczeństwo środowiskowe, technologiczne, skuteczność i efektywność takich aplikacji, konieczna jest współpraca z środowiskiem naukowym oparta na wielu dyscyplinach nauki.

Uwaga nr 76

Ostatni akapit rozdziału:

Jest: Obszar uwalniania miasta od zanieczyszczeń jest ściśle związany z pozyskiwaniem energii z odnawialnych źródeł.

Sugeruję: Obszar uwalniania miasta od zanieczyszczeń jest ściśle związany z pozyskiwaniem dla celów transportowych energii z odnawialnych źródeł, m.in. poprzez preferowanie dostawców o najlepszym mikście energetycznym, oraz poprzez zastosowanie ogniw fotowoltaicznych na powierzchniach obiektów komunalnych.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona.

Uwaga nr 77

Ograniczenia przejezdności dla samochodów nie zawsze spowodują przesiadkę na rower.

UZASADNIENIE

Przy zbyt długiej trasie i złej pogodzie rower nie będzie tak chętnie wybierany. Rower może być alternatywą głównie dla pojedynczych, zdrowych osób jadących do pracy. Ludzie z chorobami lub zaważający dzieci będą nadal dojeżdżać samochodem.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. PMT zakłada zwiększenie udziału podróży wykonywanych innymi środkami niż samochód.

Uwaga nr 78

Z punktu widzenia celu nadrzędnego PMT i celów szczegółowych nie do końca zrozumiały jest fragment polityki dotyczący technologii 5G. PMT zakłada działanie polegające na wykonaniu szczegółowych analiz środowiskowych i zdrowotnych, w celu oceny zasadności jej wykorzystania. Pomijając już samą sensowność takiego zapisu w polityce transportowej to wydaje się, iż realna możliwość władz miasta w zakresie ograniczenia wykorzystania sieci 5G na obszarze Poznania będzie znikoma – przynajmniej tak długo jak jej realizacja będzie dopuszczana prawem krajowym. Warto także dodać, że bez 5G problematyczny może być

rozwój IoT (Internet of things)¹ a tym samym idei Smart City. W przyszłości brak dostatecznej przepustowości Internetu może ograniczyć rozwój nowoczesnych usług z tym związanych np. spójnego zarządzania infrastrukturą w czasie rzeczywistym czy autonomicznego car-sharingu. Większym problemem w zakresie sieci 5G może być jej energochłonność – rozwój tych sieci spowoduje bowiem zwiększenie całkowitego zużycia energii w sieci o 150-170% do 2026 roku – jest to jednak problem szczebla centralnego, na który PMT nie ma wpływu.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona poprzez wstawienie następującego zapisu zamiast fragmentu o 5G „Zasadniczy postęp w osiągnięciu celów zrównoważonej mobilności nadaje rozwój i wdrażanie nowoczesnych, zaawansowanych technologii. By zapewnić bezpieczeństwo środowiskowe, technologiczne, skuteczność i efektywność takich aplikacji, konieczna jest współpraca z środowiskiem naukowym oparta na wielu dyscyplinach nauki.”

Uwaga nr 79

Warto odnotować, że nie wszystkie podane wzorce korespondują z definicją zrównoważonej mobilności jaką definiuje samo PMT – przykładowo „Zbilansowanie oferty miejsc pracy z liczbą zawodowo-czynnych mieszkańców”. Nie do końca też jest jasne dlaczego PMT ma wpływać na funkcjonowanie rynku pracy i jak miałyby się to odbywać. W kontekście PMT to źródła i cele podróży mają wpływ na kształtowanie systemów komunikacyjnych, a nie odwrotnie. W tym ujęciu, przed planowaniem nowych tras komunikacyjnych, warto przeprowadzić modelowania wymiany ruchu pomiędzy miejscami zamieszkania, a miejscami pracy (uwzględniając również stosowne prognozy – m.in. wspomniany już bilans terenów przeznaczonych pod zabudowę), a wnioski wynikające z uzyskanej więzby ruchu wdrożyć w dokumentach planistycznych. Pozwoli to na planowanie tras związanych z realnym zapotrzebowaniem obecnym i przyszłym. Takie działanie natomiast maksymalnie ograniczy zajmowanie terenu przez sieci komunikacyjne na obszarach, gdzie takie zapotrzebowanie nie występuje lub jest nieznaczne.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona, poprzez usunięcie zapisu: "Zbilansowanie oferty miejsc pracy z liczbą zawodowo-czynnych mieszkańców".

Uwaga nr 80

Warto w PMT dodać definicję zielonych torowisk. Nie są to bowiem tylko obszary pokryte trawą - stosować w nich można inne typy roślinności. Jako zielone torowiska można też traktować stosowane już z sukcesem w Poznaniu maty rozchodnikowe, mniej pracochłonne, trwalsze i mniej kosztowne w utrzymaniu niż trawa – nie wymagają koszenia, ani stosowania systemów nawadniających. Najlepiej jest więc używać sformułowania „torowiska z zabudowa roślinną”.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona poprzez wymianę w całym tekście PMT sformułowania "zielone torowiska" na „torowiska z zabudowa roślinną”.

Uwaga nr 81 (złożona dwukrotnie)

ad. 6

Uwarunkowania przestrzenne i rewitalizacja

¹Internet rzeczy - koncepcja, wedle której jednoznacznie identyfikowalne przedmioty mogą pośrednio albo bezpośrednio gromadzić, przetwarzać lub wymieniać dane za pośrednictwem instalacji elektrycznej inteligentnej KNX lub sieci komputerowej

a) Podpunkt "Wzajemne dostosowanie funkcji i struktury zabudowy jednostek urbanistycznych oraz korytarzy transportowych - generalna zasada: średnicowy przebieg komunikacji zbiorowej przy równoczesnym obrzeżnym przebiegu ponadlokalnego ruchu samochodowego" należy uzupełnić stwierdzeniem o priorytetowej potrzebie wykonania dostosowań w obszarach wymagających rewitalizacji w historycznym Śródmieściu.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, kwestie rewitalizacji wskazano, w obszarze nr 6, na str. 15 PMT.

Uwaga nr 82 (złożona dwukrotnie)

b) Podpunkt "Uzależnienie maksymalnie dopuszczalnej liczby miejsc postojowych przy nowo wznoszonych obiektach od: strefy miasta, rodzaju i intensywności użytkowania terenu, dostępności komunikacją zbiorową oraz ograniczeń w ruchu" należy uzupełnić o stosowanie obszarach o dostępie do efektywnego transportu zbiorowego powiązania śródmiejskiego normatywu parkingowego i stref ograniczonego parkowania.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, kwestia normatywu parkingowego ujęto w obszarze nr 17, na str. 32 PMT.

Uwaga nr 83 (złożona dwukrotnie)

c) Przed ostatnim zdaniem w tym punkcie proponuję poprzedzające: "Rewitalizacja ma także szersze znaczenie, odnoszące się do urbanistycznego postrzegania miasta przez mieszkańców, jako zwarta jednostka przestrzenna i do zwiększenia wagi postrzegania odległości/dostępności w mieście. Wraz ze wzrostem świadomości problemu dostępności w miastach, zwiększa się zainteresowanie uczestnictwem w osadnictwie miejskim, w tym w rewitalizacji kwartałów zdegradowanych. Prowadzenie polityki zrównoważonego transportu wraz ze stosowaniem selektywnego dostępu zależnego od środków transportu, jest jednym z kluczowych czynników owej zmiany świadomości mieszkańców i długofalowo przywracania zwartości miast". a po nim ostatnie zdanie.. "Koordynacja rozwoju przestrzennego i systemu transportu powinna służyć powstrzymaniu wzrostu zatłoczenia komunikacyjnego i stymulować wysoki udział komunikacji zbiorowej w podróżach."

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, obszar nr 6 PMT wyczerpująco i syntetycznie traktuje kwestie rewitalizacji i rewaloryzacji ulic.

Uwaga nr 84 (złożona dwukrotnie)

d) Centrum vs Śródmieście W całym punkcie widać częste zastępowanie pojęć Centrum i Śródmieście. Tylko raz Centrum zostało użyte w prawidłowym znaczeniu, gdy wspomniano w 4 zdaniu od końca o traktach handlowo-usługowych Głogowskiej, Dąbrowskiego, Górnej Wildzie. Centrum to obszar ograniczony Ringiem i Wartą. Śródmieście ma swoje historyczne znaczenie w postaci poza centralnych dzielnic XIX wiecznych oraz funkcjonalne, jako obszar ograniczony II ramą. W Programie Rewitalizacji Miasta Poznania mowa jest o obszarze funkcjonalnego Śródmieścia, dlatego poza wspomnianym 4 zdaniem od końca punktu proponuję zastąpienie wszystkich słów Centrum zwrotem historyczne Śródmieście.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, pozostaje układ w którym strefy oparte są o ramy komunikacyjne opisane w obszarze nr 4, na str.10.

Uwaga nr 85

Pierwszy akapit rozdziału 6

Jest: Rozsądne wydaje się odejście od uzasadniania wyglądu ulicy tylko jej przepustowością. Modernizowane ulice powinny przechodzić redefinicję podziału pasa drogowego pod kątem

zaspokajania potrzeb wszystkich w sposób bezpieczny i dostosowany do percepcji pieszych, dzieci i osób o ograniczonej sprawności

Sugestia: Rozsądne wydaje się odejście od uzasadniania wyglądu ulicy tylko jej przepustowością. **Kryterium przepustowości i płynności ruchu wiązać się będzie jedynie z wydzielonym układem dróg ruchu samochodowego.** Modernizowane ulice powinny przechodzić redefinicję podziału pasa drogowego pod kątem zaspokajania potrzeb wszystkich w sposób bezpieczny i dostosowany do percepcji pieszych, dzieci i osób o ograniczonej sprawności

Komentarz: Autostrada, miejskie drogi ekspresowe, główne podstawowe i inne (do dyskusji i zaplanowania) można definiować jako sieć drogową, miejski węzeł drogowy, podstawowy układ drogowy. Wszystkie pozostałe traktujemy jako ulice miejskie.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona poprzez wstawienie do tekstu następującego fragmentu: „Rozsądne wydaje się odejście od uzasadniania wyglądu ulicy tylko jej przepustowością. Kryterium przepustowości i płynności ruchu wiązać się będzie jedynie z wydzielonym układem dróg ruchu samochodowego. Modernizowane ulice powinny przechodzić redefinicję podziału pasa drogowego pod kątem zaspokajania potrzeb wszystkich w sposób bezpieczny i dostosowany do percepcji pieszych, dzieci i osób o ograniczonej sprawności”.

Uwaga nr 86

Jest: „ – Zbilansowanie oferty miejsc pracy z liczbą zawodowo-czynnych mieszkańców;”

Sugestia: „ – Bilansowanie oferty miejsc pracy z liczbą zawodowo-czynnych mieszkańców w zasięgu krótkich podróży;”

Komentarz: Zbilansowanie wymaga podejścia metodycznego z określeniem kryterium jednostek bilansowych. Bilansowanie w zasięgu krótkich podróży jest tu pojęciem zręczniejszy i precyzuje podejście kryterialne.

Rozstrzygnięcie:

Rozstrzygnięcie zostało uwzględnione w uwadze nr 79, poprzez usunięcie zapisu: "Zbilansowanie oferty miejsc pracy z liczbą zawodowo-czynnych mieszkańców".

2.11. STRONA 15 PMT

Uwaga nr 87

Jest: W Poznaniu zazwyczaj obszary podlegające rewitalizacji to obszary centrum miasta. Działania te jednak powinny również obejmować inne obszary zdegradowane (np. przemysłowe i o funkcji mieszkaniowej).

Sugestia: Skreślić.

Komentarz: Nie ograniczał bym lokalizacji i rodzajów obszarów przeznaczanych do rewitalizacji.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, zapis nie ogranicza obszarów przeznaczonych do rewitalizacji. Tekst zostanie skorygowany w następujący sposób: „W Poznaniu w głównej mierze obszary podlegające rewitalizacji to obszary centrum miasta przeważnie o silnym stopniu degradacji i znaczeniu. Działania te obejmują i powinny również w przyszłości obejmować także inne obszary zdegradowane w tym np. obszary niezamieszkałe, przemysłowe, po kolejowe, czy o funkcji mieszkalnej”.

Uwaga nr 88

Planowane uzależnienie **maksymalnie** dopuszczalnej liczby miejsc postojowych przy nowo wznoszonych obiektach od strefy miasta, rodzaju i intensywności użytkowania terenu, dostępności komunikacją zbiorową oraz ograniczeń w ruchu **powinno zostać wprowadzone**

dopiero po wdrożeniu przewidzianych w PMT działań polegających na wzmacnianiu konkurencyjności transportu zbiorowego. Aktualnym problemem, który z dużym prawdopodobieństwem będzie też istotny w perspektywie krótko, a nawet średnioterminowej jest zbyt mała ilość miejsc parkingowych jaką przyjmują deweloperzy, co skutkuje parkowaniem pojazdów w miejscach do tego nieprzeznaczonych. Wprowadzenie takiego ograniczenia może więc w perspektywie krótko i średnioterminowej skutkować powiększeniem się problemu nielegalnego parkowania.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, gdyż zapis, w obszarze nr 6, na str. 15 uwzględnia ten postulat, a praktyka nakazuje aby warunki zabudowy i MPZP uwzględniały normatyw.

Uwaga nr 89

Założeniem obszaru jest realizacja celu szczegółowego jakim jest dążenie do takiego gospodarowania przestrzenią i rewitalizacji ulic, aby zapewnić dostępność w oparciu o optymalną formę transportu. W tym miejscu warto nadmienić, że **gospodarowanie przestrzenią to nie tylko dostępność ale i zachowanie przestrzeni nieprzekształconej.** Tym samym celem PMT powinno być takie zarządzanie przestrzenią które przez optymalny system transportowy minimalizuje konieczność zajmowania nowych obszarów obecnie niezagospodarowanych. Obecne sformułowanie może świadczyć, że celem gospodarowania przestrzenią w PMT jest jej wykorzystanie pod elementy infrastruktury transportowej. Ponadto rewitalizacja zgodnie z definicją wskazaną w PMT, jak i definicją ustawową wydaje się nie być właściwym sformułowaniem w odniesieniu do ulic. Rewitalizacja raczej obejmuje większy obszar i musi uwzględniać wszystkie kwestie społeczne, gospodarcze, środowiskowe - w tym przypadku możemy raczej mówić o rewaloryzacji lub przebudowie ulic.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona poprzez wstawienie za ostatni myślnik, w obszarze nr 6, na str. 15 następującego zapisów: „Gospodarowanie przestrzenią to nie tylko zapewnienie dostępności ale również ograniczenie przekształceń przestrzeni na cele transportowe.” oraz „W dziedzinie transportu ważną przestrzenią w obszarze rewaloryzowanym są powierzchnie ulic.”

Uwaga nr 90

Jak zauważa sama Polityka, budowa nowej infrastruktury na miejscu obszarów zdegradowanych jest wręcz szansą na wdrożenie pro-ekologicznych rozwiązań komunikacyjnych, a tym samym minimalizowanie istniejących oddziaływań. **Wydaje się, że dodanie sformułowania o możliwości wykorzystania błękitno zielonej infrastruktury wzmocniłoby pozytywne oddziaływania tego obszaru.** Infrastruktura taka przyczynia się do zwiększenia pojemności retencyjnej obszaru oraz spowalnia spływ. Jest to bardzo istotne z punktu widzenia terenów zurbanizowanych, na których obserwuje się poważny problem z podtopieniem terenów, w wyniku przyspieszonego formowania się wezbrania. Dodatkowo taka infrastruktura, dzięki zastosowaniu roślin, w naturalny sposób podczyszcza wody i tonizuje otoczenie. Co więcej jest ona możliwa do wprowadzenia na obszarze ulic, które obecnie są niemal całkowicie uszczelnione.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, kwestia ujęta w zdaniu: „Budowa nowej infrastruktury na miejscu obszarów zdegradowanych jest szansą na wdrożenie pro-ekologicznych rozwiązań komunikacyjnych.” Użycie sformułowania błękitno zielona infrastruktura jest nieczytelne.

2.12. STRONA 16 PMT

Uwaga nr 91 (złożona dwukrotnie)

Uwaga dotyczy Rozdziału 6 i strony nr 16. Piszą Państwo o ulicach handlowo-usługowych, gdzie należy dążyć do przywrócenia ich pierwotnej funkcji z zachowaniem pierwszeństwa ruchu tramwajowego i bezpieczeństwa pieszych, położonym poza centrum. Z jeżyckich ulic wymieniają Państwo tutaj tylko ul. Dąbrowskiego, a powinna być też ujęta ul. Kraszewskiego.

UZASADNIENIE

Ul. Kraszewskiego na większości swojego przebiegu ma charakter silnie handlowy i również powinna zostać poddana ww. rewitalizacji.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, ulica Kraszewskiego nie stanowi głównego ciągu komunikacyjnego miasta. Wymienione ulice stanowią jedynie przykład użyty w celu lepszego zobrazowania zagadnienia. Dokument PMT nie przesądza o kolejności rewaloryzacji ulic.

Uwaga nr 92

ostatni akapit w rozdziale 6

Jest : Wymienione zalecenia powinny być rdzeniem rewitalizacji ulic w centrum.

Sugestia: Wymienione zalecenia powinny być rdzeniem rewitalizacji ulic **miejskich**.

Komentarz: Jak sygnalizowano wcześniej - powinno się wydzielić (wyróżnić) układ ulic miejskich od miejskiego układu dróg samochodowych, dla którego decydującym kryterium powinna być wydajność sieci drogowej (przepustowość w odniesieniu do tejże sieci jako całości) i odbarczenie z ruchu samochodowego stref chronionych (w przeciwieństwie do opisanych w niniejszym rozdziale kryteriów ulicy).

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona poprzez wprowadzenie zmiany do tekstu: „Wymienione zalecenia powinny być rdzeniem rewaloryzacji ulic **miejskich**.”

Uwaga nr 93

Rozdział 7 – Obszar edukacji i konsultacji społecznych

Uwaga ogólna: Podstawą zadań edukacyjnych jest kultura mobilności. Warto opracować katalog zasad i je popularyzować. Z rozwojem technologii problem staje się coraz bardziej naglący. Pominięte są znaczące jej wyzwania:

- przepisy i zasady ruchu rowerowego, korzystanie z urządzeń transportu osobistego (UTO - chociaż na dziś te przepisy są niedookreślone),
- edukacja przeciwko wykluczeniu - możliwości korzystania z ulg i rozwiązań inteligentnych (plenery, biletomaty, PEKA, współdzielone rowery, hulajnogi, samochody).

Instrumenty: portal edukacyjny, kluby seniora, Uniwersytet Trzeciego Wieku, rowerowe prawo jazdy, wychowanie komunikacyjne w szkołach (zalecany wzór holenderski), wspomniany wyżej katalog zasad kultury mobilności.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, to nie jest ten etap szczegółowości dokumentu.

Uwaga nr 94

Warto jednak podkreślić, że wiele potrzeb komunikacyjnych (poza nauką i pracą) rodzi się z braku możliwości zaspokojenia swoich potrzeb w miejscu zamieszkania (aktywności fizycznej, dostępu do kultury, sklepu etc.). Z dużym prawdopodobieństwem to te aspekty zostaną wskazane w ramach prowadzonego dialogu ze społeczeństwem. **Planowanie przestrzenne zgodne z zasadą zrównoważonej mobilności miejskiej powinno zatem uwzględniać nie tylko zapewnienie optymalnych połączeń komunikacyjnych, ale też odpowiednie pod kątem podaży i popytu określenie przeznaczenia terenów w dokumentach planistycznych.**

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona, poprzez wprowadzenie następujących fragmentów na stronie:

- 11 Motywacją mieszkańców w zakresie przemieszczania się po Poznaniu zazwyczaj są miejsca nauki i pracy. „Inne motywacje takie jak aktywność fizyczna czy dostęp do kultury wynikają z braku możliwości zaspokojenia swoich potrzeb w obrębie miejsca zamieszkania.” Aby zmniejszyć.....obcokrajowców. „Ponadto planowanie przestrzenne zgodne z zasadą zrównoważonej mobilności miejskiej powinno zatem uwzględniać nie tylko zapewnienie optymalnych połączeń komunikacyjnych, ale też odpowiednie pod kątem podaży i popytu określenie przeznaczenia terenów w dokumentach planistycznych”.
- 17czy osobom fizycznym. „Również planowanie przestrzenne pod kątem zaspokajania potrzeb mieszkańców w obszarze zamieszkania z dużym prawdopodobieństwem powinny być wskazane w ramach prowadzonego dialogu ze społeczeństwem.” W dziedzinach oddziałujących.....

Uwaga nr 95

ad. 7 Obszar edukacji i konsultacji społecznych Jako ostatni akapit proponuję “Ważnym czynnikiem wpływu na świadomość i generowanie popytu na usługi transportu publicznego jest nakłanianie i pomoc w przygotowaniu Planów Mobilności dla dużych i średnich firm, w których wskutek przeprowadzeniu diagnozy, a potem rozważań planistycznych pracownicy firm i ich kierownictwo zwiększy świadomość na temat zwyczajów transportowych firm w odniesieniu do przeciętnej dla miasta i wpływu nawyków pracowników na warunki ruchu w mieście.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, podobna treść znajduje się w obszarze nr 22, na str. 40 PMT.

2.13. STRONA 17 PMT**Uwaga nr 96**

W obszarze edukacji i konsultacji społecznych pominięto w działaniach edukacyjnych ofertę skierowaną dla osób starszych odnoszącą się do funkcjonowania na obszarze miejskim w okresach fali upałów: może prowadzić do zmniejszenia skuteczności pozostałych działań (np. „obszar rozwoju transportu zbiorowego”). Dlatego w obszarze tym proponuje się dodać zapis o stworzeniu oferty edukacyjnej, skierowanej w szczególności do osób starszych, skupiającej się na możliwościach bezpiecznego przemieszczania się po mieście.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona: poprzez wprowadzenie fragmentu: Ponadto powinny być kierowane do osób aktywnych zawodowo i seniorów.”

Uwaga nr 97

PMT podkreśla jeszcze, że problematyka zrównoważonego rozwoju transportu i mobilności powinna być obligatoryjnym elementem kształcenia na wszystkich kierunkach studiów zarówno technicznych, jak i humanistycznych. **Jest to słuszne założenie, wydaje się jednak, iż tak postawione działanie może nie być możliwe do zrealizowania w ramach ogólnych programów nauczania i wymogów ministerialnych.**

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Należy prowadzić działania na rzecz kształcenia lub realizować zamierzenia edukacyjne w innych formułach.

Uwaga nr 98

PMT jako działanie wymienia też opracowanie procedury udziału społeczności lokalnej w konsultowaniu i opiniowaniu planowanych rozwiązań transportowych, jednocześnie identyfikując następujących interesariuszy: przedstawicieli organizacji obywatelskich, środowiska inżynierskiego, biznesu, turystów. **W grupie tej nie powinno zabraknąć przedstawicieli organizacji ekologicznych, działających na obszarze miasta Poznania.**

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona poprzez wprowadzenie fragmentu "...np. przedstawicieli organizacji obywatelskich, „ekologicznych”, środowiska inżynierskiego, biznesu, turystów”.

Uwaga nr 99

W tym obszarze przewidziano działania edukacyjne skierowane do dzieci, młodzieży uczącej się, firm, osób fizycznych z pominięciem osób starszych, dla których (ze względu na specyficzne potrzeby osób starszych) powinny być stworzone osobne działania edukacyjne.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona poprzez wprowadzenie fragmentu „Ponadto powinny być kierowane do osób aktywnych zawodowo i seniorów.”

2.14. STRONA 18 PMT**Uwaga nr 100**

ad. 7 Obszar edukacji i konsultacji społecznych

Jako ostatni akapit proponuję “Ważnym czynnikiem wpływu na świadomość i generowanie popytu na usługi transportu publicznego jest nakłanianie i pomoc w przygotowaniu Planów Mobilności dla dużych i średnich firm, w których wskutek przeprowadzeniu diagnozy, a potem rozważań planistycznych pracownicy firm i ich kierownictwo zwiększy świadomość na temat zwyczajów transportowych firmw odniesieniu do przeciętnej dla miasta i wpływu nawyków pracowników na warunki ruchu w mieście.

UZASADNIENIE

Pominięto ważny czynnik

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, podobna treść znajduje się w obszarze nr 22, na str. 40 PMT.

Uwaga nr 101

ad. 8

Obszar rozwoju sieci drogowej Uwaga stylistyczna - zdanie wstępne poprzez szyk błędnie utożsamia dwa rozdzielne zjawiska. Dlatego proponujemy zamianę szyku w zdaniu jak poniżej: “Istotą rozwoju sieci drogowej Miasta Poznania jest odciążenie strefy śródmiejskiej od zatłoczenia samochodowego i wyprowadzenie ruchu tranzytu międzydzielnicowego oraz aglomeracyjnego, w tym ciężarowego, poza obszar II/III ramy komunikacyjnej,

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Szyk poprawny.

Uwaga nr 102

IV rama Powinna odgrywać główną rolę nie tylko w zakresie ruchu tranzytowego ponadregionalnego, ale także dla ruchu aglomeracyjnego.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. PMT dotyczy głównie Miasta Poznania i rozwiązania problemu tranzytu przez Miasto Poznań.

Uwaga nr 103

III rama Trasa ta nie powinna być postrzegana jako atrakcyjna obwodnica wewnętrzna miasta i jako hamulec dla ruchu tranzytowego przed penetracją miasta. Tranzyt aglomeracyjny i ponadaglomeracyjny należy przenosić organizacją ruchu i sygnalizacjami świetlnymi wg zasady rozpraszania ruchu na IV ramę, czyniąc skrót przez miasto nieatrakcyjnym. Wówczas III rama posłuży do ruchu międzydzielnicowego, a II rama przejmie w dobrej jakości funkcję obwodnicy Śródmieścia, której dzisiaj wskutek nadmiernego rozbudowania I ramy nie spełnia. III rama powinna zachować planowane odległości między skrzyżowaniami, ale powinna zostać zredukowana do ulicy klasy GP dwujezdniowej, dwupasowej, bez węzłów bezkolizyjnych. Odległości między skrzyżowaniami zapewnią wyższą od przeciętnej płynność i szybkość ruchu wzorem hanowerskiej Westschnellweg. Bez zachowania tych warunków, budowanie III ramy jest niedopuszczalne, gdyż doprowadzi do indukcji ruchu w mieście zamiast zatrzymywać go poza nim.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, to nie jest ten etap szczegółowości dokumentu. Ponadto dokument wskazuje „Główną rolę w przenoszeniu ruchu tranzytowego przez Poznań powinna odgrywać tzw. IV rama komunikacyjna...”.

Uwaga nr 104

Do konieczności domknięcia I ramy, aby ulice wewnątrz poddać rewitalizacji, dodać należy konieczność połączenia I i II ramy brakującym odcinkiem ul. Św. Wawrzyńca od ul. Kościelnej do ul. Pułaskiego, aby otworzyć możliwości rewitalizacji Jeżyc, w szczególności ul. Dąbrowskiego (str. 18), odciążając ul. Dąbrowskiego, Kościelną, Poznańską i Jeżycką.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: „W układzie drogowym centrum należy wskazać na konieczność **domknięcia I ramy** komunikacyjnej, co wiązać się będzie z budową przepraw mostowych „a także powiązań między I i II ramą komunikacyjną”. Wewnątrz I ramy komunikacyjnej ulice powinny w głównej mierze podlegać „**rewaloryzacji**”.

Uwaga nr 105

Wnioskuje by na stronie 18 ww. projektu (dot. Polityki Mobilności Transportowej) dopisać sformułowanie „Priorytetowym działaniem Miasta powinny być prace związane z budową III Ramy Komunikacyjnej na odcinku od ul. Szwedzkiej do Ronda Żegrze.

UZASADNIENIE

Jest to istotne z punktu widzenia odciążenia m.in. ulicy Kurlandzkiej zwłaszcza przez ruch samochodów ciężarowych.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Uwaga słuszna, jednak z racji ogólnego i strategicznego charakteru dokumentu nieprzesądzającego o kolejności inwestycji, nie widzimy zasadności wprowadzenia takiego zapisu. Ostateczny przebieg III ramy komunikacyjnej będzie przedmiotem prac nad Studium.

Uwaga nr 106 (złożona dwukrotnie)

Uwaga dotyczy Rozdziału 8 i strony nr 18. 1. Pojawia się możliwość zmiany funkcji części terenów zarezerwowanych pod III ramę i to powinno zostać jak najszybciej zrealizowane, aby móc planować m.in. kolej na Ławicę i dalej na zachód np. do Tarnowa Podg. w śladzie III ramy od Górczyna przez os. Kopernika i pod wiaduktem "widmo: na ul. Grunwaldzkiej i Bukowskiej.

2. Piszą Państwo o konieczności domknięcia I ramy, aby ulice wewnątrz poddać rewitalizacji. Dodałbym tutaj konieczność połączenia I i II ramy brakującym odcinkiem Św. Wawrzyńca od Kościelnej do Pułaskiego.

UZASADNIENIE

1. Realizacja III ramy będzie bardzo droga i na części swojego planowanego przebiegu może już nie być potrzebna, zatem można ją (oraz istniejące już obiekty inżynierskiego) wykorzystać do skomunikowania kolejowym/tramwajowym transportem zbiorowym obszarów, którym tego brakuje jak lotnisko Ławica i rejon gminy Tarnowo Podgórne.
2. Realizacja tej inwestycji otworzy możliwości rewitalizacji Jeżyc, w szczególności Dąbrowskiego, co jest oczekiwane przez mieszkańców tego rejonu miasta.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga z pkt 1 nieuwzględniona. W zapisach PMT wskazano możliwość częściowego przeznaczenia III ramy komunikacyjnej pod transport publiczny czyli zarówno kolejowy lub tramwajowy.

Uwagę z pkt 2 uwzględniono (już w toku wcześniejszych uwag) w następujący sposób: „W układzie drogowym centrum należy wskazać na konieczność **domknięcia I ramy** komunikacyjnej, co wiązać się będzie z budową przepraw mostowych „a także powiązań między I i II ramą komunikacyjną”. Wewnątrz I ramy komunikacyjnej ulice powinny w głównej mierze podlegać „**rewaloryzacji**”.

Uwaga nr 107

Uwaga dotyczy Rozdziału 8 i strony nr 18. Wnioskuje o wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z obrębu ul.Kurlandzkiej oraz zmniejszenia na niej ruchu samochodów osobowych poprzez wybudowanie od lat planowanego fragmentu drogi wchodzącej w skład III ramy komunikacyjnej Poznania między ul.Szwedzką a Zwierzchowskiego i Obodrzycką.

UZASADNIENIE

Obecny ruch samochodów ciężarowych jest bardzo uciążliwy dla mieszkańców, samochody rozwijają duże prędkości, są źródłem hałasu i zanieczyszczenia powietrza, a z danych wynika, że ruch ten po zakończeniu przebudowy wiaduktu między os.Czecha i Orła Białego ma wzrosnąć o 100%, co będzie nie do zniesienia dla mieszkańców, a budowa ekranów kosztem znajdującej się w tej okolicy zieleni jest niedopuszczalna, bo nie rozwiązuje problemu, spowoduje wzrost zanieczyszczeń powietrza (wycięta kilkudziesięcioletnia, gęsta zieleń) i na pewno nie poprawi komfortu życia mieszkańców, gdyż niezależne analizy akustyczne mówią, że budowa w/w ekranów w planowanej formie nie gwarantuje poprawy ochrony przed hałasem mieszkańców bezpośrednio mieszkających za ekranami, nie mówiąc o setkach mieszkańców osiedla Orła Białego, którym te ekrany z racji zabudowy wielokondygnacyjnej (wieżowce i tzw. deski) nie dadzą zupełnie nic. Dodatkowym argumentem za wyprowadzeniem ruchu ciężarowego z ul.Kurlandzkiej jest centrum logistyczne Franowo-Żegrze, które jest głównym powodem i odbiorcą tego ruchu w tym rejonie i nie ma porządnej drogi dojazdowej dla setek firm mieszczących się w jego obrębie. Wybudowanie fragmentu III ramy łączącej bezpośrednio to centrum z ul.Szwedzką i trasą Katowicką, a przez to z autostradą A2 i trasą S5 pozwoliłoby na znaczne ograniczenie ruchu transportu ciężkiego na terenie przyległych osiedli i wpisywałoby się idealnie w politykę mobilności transportowej Poznania, pozwoliłoby na ocalenie istniejącej zieleni. A w perspektywie szerokiego rozwoju mieszkalnictwa na ul.Unii Lubelskiej i terenach Małej Starołęki stworzyłoby alternatywny ciąg komunikacyjny dla przyszłych mieszkańców tych terenów. Mieszkańcy Ci na pewno będą chcieli dojechać do centrum handlowego na Franowie a nie czarujmy się, że powstała linia tramwajowa będzie najpowszechniejszym sposobem dotarcia na zakupy. Dzięki zainwestowaniu w budowę fragmentu III ramy w perspektywie ruch na ul.Kurlandzkiej przy której mieszka wielu mieszkańców w blokach na os.Orła Białego i os.Czecha oraz w zabudowie jednorodzinnej przy ul.Pyrzyczańskiej, Lubuszańskiej i Ślężańskiej, mógłby ulec spowolnieniu, co dałoby znaczne zmniejszenie hałasu i zanieczyszczenia powietrza w bliskim sąsiedztwie terenów zamieszkałych. Co więcej byłaby alternatywna droga, która zmniejszyłaby tworzące się w tym rejonie korki, co usprawniłoby też

ruch autobusowy i zwiększyło bezpieczeństwo ruchu rowerzystów na planowanej trasie rowerowej.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Uwaga słuszna, jednak z racji ogólnego i strategicznego charakteru dokumentu nieprzesądzającego o kolejności inwestycji, nie widzimy zasadności wprowadzenia zapisu. Ostateczny przebieg III RK będzie przedmiotem prac nad Studium.

Ponadto dokument wskazuje na konieczność „...Dokończenie tej wewnętrznej obwodnicy miasta pozwoliłoby na **przekierowanie ruchu ciężarowego** i tranzytowego z II na III ramę komunikacyjną.”.

Uwaga nr 108

Wniosek o wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z obrębu ul.Kurlandzkiej oraz zmniejszenia na niej ruchu samochodów osobowych poprzez wybudowanie od lat planowanego fragmentu drogi wchodzącej w skład III ramy komunikacyjnej Poznania między ul.Szwedzką a Zwierzchowskiego i Obodrzycką.

UZASADNIENIE

Obecny ruch samochodów ciężarowych jest bardzo uciążliwy dla mieszkańców, samochody rozwijają duże prędkości, są źródłem hałasu i zanieczyszczenia powietrza, a z danych wynika, że ruch ten po zakończeniu przebudowy wiaduktu między os.Czecha i Orła Białego ma wzrosnąć o 100%, co będzie nie do zniesienia dla mieszkańców, a budowa ekranów kosztem znajdującej się w tej okolicy zieleni jest niedopuszczalna, bo nie rozwiązuje problemu, spowoduje wzrost zanieczyszczeń powietrza (wycięta kilkudziesięcioletnia, gęsta zieleń) i na pewno nie poprawi komfortu życia mieszkańców, gdyż niezależne analizy akustyczne mówią, że budowa w/w ekranów w planowanej formie nie gwarantuje poprawy ochrony przed hałasem mieszkańców bezpośrednio mieszkających za ekranami, nie mówiąc o setkach mieszkańców osiedla Orła Białego, którym te ekrany z racji zabudowy wielokondygnacyjnej (wieżowce i tzw. deski) nie dadzą zupełnie nic. Dodatkowym argumentem za wyprowadzeniem ruchu ciężarowego z ul.Kurlandzkiej jest centrum przemysłowo-logistyczne, które mieści się między ul.Zwierzchowskiego Kręglickiego I dalej Obodrzycką, a które jest głównym powodem I odbiorcą tego ruchu w tym rejonie i nie ma porządnej drogi dojazdowej dla setek firm mieszczących się w jego obrębie. Wybudowanie fragmentu III ramy łączącej bezpośrednio to centrum z ul.Szwedzką I trasą Katowicką, a przez to z autostradą A2 I trasą S5 pozwoliłoby na znaczne ograniczenie ruchu transportu ciężkiego na terenie przyległych osiedli I wpisywałoby się idealnie w politykę mobilności transportowej Poznania, pozwoliłoby na ocalenie istniejącej zieleni, a w perspektywie szerokiego rozwoju mieszkalnictwa na ul.Unii Lubelskiej i terenach Małej Starołęki stworzyłoby alternatywny ciąg komunikacyjny dla przyszłych mieszkańców tych terenów. Mieszkańcy Ci na pewno będą chcieli dojechać do centrum handlowego na Franowie a nie czarujemy się, że powstała linia tramwajowa będzie najpowszechniejszym sposobem dotarcia na zakupy. Dzięki zainwestowaniu w budowę fragmentu III ramy w perspektywie ruchu na ul.Kurlandzkiej przy której mieszka wielu mieszkańców w blokach na os.Orła Białego i os.Czecha oraz w zabudowie jednorodzinnej przy ul.Pyrzyczańskiej, Lubuszańskej i Ślężańskiej, mógłby ulec spowolnieniu, co dałoby znaczne zmniejszenie hałasu i zanieczyszczenia powietrza w bliskim sąsiedztwie terenów zamieszkałych. Co więcej byłaby alternatywna droga, która zmniejszyłaby tworzące się w tym rejonie korki, co usprawniłoby też ruch autobusowy i zwiększyło bezpieczeństwo ruchu rowerzystów na planowanej trasie rowerowej.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Uwaga słuszna, jednak z racji ogólnego i strategicznego charakteru dokumentu nieprzesądzającego o kolejności inwestycji, nie widzimy zasadności wprowadzenia zapisu. Ostateczny przebieg III RK będzie przedmiotem prac nad Studium.

Ponadto dokument wskazuje na konieczność „....Dokończenie tej wewnętrznej obwodnicy miasta pozwoliłoby na **przekierowanie ruchu ciężarowego** i tranzytowego z II na III ramę komunikacyjną.”.

Uwaga nr 109

Uwaga dotyczy Rozdziału 8 i strony nr 18. Wnioskuje o znaczne ograniczenie ruchu samochodów ciężarowych oraz zmniejszenie natężenia ruchu samochodów osobowych na ul. Kurlandzkiej poprzez wybudowanie drogi alternatywnej, która połączyłaby ul. Szwedzką z ul. Zwierzchowskiego i Obodrzycką.

UZASADNIENIE

Ruch samochodów ciężarowych na ul. Kurlandzkiej w ostatnim czasie uległ dużemu nasileniu i jest coraz bardziej uciążliwy dla mieszkańców, a w prognozach długoterminowych po przebudowie wiaduktu łączącego os. Czecha i Orła Białego ma jeszcze wzrosnąć o 100%. Ruch ten generuje duży hałas i zanieczyszczenie powietrza. Ciężarówki wyjeżdżają z i dojeżdżają do centrum logistycznego Franowo-Żegrze, które nie ma własnej, solidnej drogi dojazdowej do firm mieszczących się w jego obrębie. Wybudowanie alternatywnej drogi łączącej to centrum z ul. Szwedzką, a przez to bezpośrednio z ul. Bolesława Krzywoustego i dalej z autostradą A2 i trasą S5 znacznie ograniczyłoby transport ciężki na terenach przyległych do ul. Kurlandzkiej, gdzie mieszkają setki poznaniaków w blokach na os. Orła Białego i Czecha oraz osiedlu domków jednorodzinnych. Dzięki temu natężenie ruchu na ul. Kurlandzkiej mogłoby ulec zmniejszeniu i spowolnieniu, dałoby to znaczne obniżenie poziomu hałasu i zanieczyszczenia powietrza w bliskim sąsiedztwie domostw wielu mieszkańców Poznania. Dodatkowo, alternatywna droga na pewno zmniejszyłaby tworzące się w tym rejonie w godzinach szczytu korki np. u wylotu ul. Dziadoszańskiej i Obodrzyckiej, co poprawiłoby warunki ruchu autobusowego i zwiększyło bezpieczeństwo ruchu rowerzystów poruszających się ul. Kurlandzką.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Uwaga słuszna, jednak z racji ogólnego i strategicznego charakteru dokumentu nieprzesądzającego o kolejności inwestycji, nie widzimy zasadności wprowadzenia zapisu. Ostateczny przebieg III RK będzie przedmiotem prac nad Studium. Ponadto dokument wskazuje na konieczność „....Dokończenie tej wewnętrznej obwodnicy miasta pozwoliłoby na **przekierowanie ruchu ciężarowego** i tranzytowego z II na III ramę komunikacyjną.”.

Uwaga nr 110

Uwaga dotyczy Rozdziału 8 i strony nr 18. Wnioskuje o wyprowadzenie ruchu pojazdów wysokotonazowych/ciężarowych oraz zmniejszenie obciążenia ruchu samochodów osobowych na ulicy Kurlandzkiej/Bobrzańskiej przez dokończenie od dawna planowanego przedłużenia ulicy Szwedzkiej w kierunku południowym

UZASADNIENIE

obecny stan urąga warunkom cywilizowanej egzystencji na terenie miasta, które łamie zasady współżycia społecznego pozwalając na i tolerując tak znaczny ruch jaki jest obecnie; tym bardziej, że istnieje możliwość niskokosztowego wybudowania łącznika między ulicą Szwedzką a Zwierzchowskiego - dokończenie w/w fragmentu wpisuje się idealnie w założenia projektu mobilności, który zakłada wyprowadzenie ruchu ciężkiego poza obręb ulic miasta w pobliżu osiedli mieszkaniowych oraz pozwoli na usprawnienie ruchu rowerzystów i pojazdów transportu miejskiego, które obecnie muszą stać w tworzących się korkach na w/w ulicach;

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Uwaga słuszna, jednak z racji ogólnego i strategicznego charakteru dokumentu nieprzesądzającego o kolejności inwestycji, nie widzimy zasadności wprowadzenia zapisu. Ostateczny przebieg III RK będzie przedmiotem prac nad Studium.

Ponadto dokument wskazuje na konieczność „....Dokończenie tej wewnętrznej obwodnicy miasta pozwoliłoby na **przekierowanie ruchu ciężarowego** i tranzytowego z II na III ramę komunikacyjną.”.

Uwaga nr 111

Uwaga dotyczy Rozdziału 8 i strony nr 18. Anulacja projektu III ramy komunikacyjnej, wykorzystać wybudowane wiadukty a po dotychczasowej trasie wybudować ścieżkę rowerową oraz tory kolejowe by poprowadzić zachodnią kolejową obwodnicę. Wybudować Zieloną III ramę

UZASADNIENIE

Brak zasadności transportowych. Dewastacja cennych terenów zielonych im. lasek marceliński. Możliwy hałas i betonoza. Nowe "szybsze" drogi zachęcają do jeżdżenia autem kosztem transportu miejskiego. Niezgodne z założeniami polityki. Potrzeba zwiększenia ilości ścieżek rowerowych i połączenie dzielnic np. Wola z Grunwaldem. Możliwość zrealizowania poznańskiej linii obwodowej realizowanej przez PKM. Zachęcenie poznaniaków do wyboru kolei czy roweru. Możliwość stworzenia zielonego terenu w mieście.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Z racji ogólnego i strategicznego charakteru dokumentu nieprzesądzającego o kolejności inwestycji, nie widzimy zasadności wprowadzenia zapisu. Istnieje zapis iż „Jednym z ważniejszych zadań powinny być prace analityczne nad kształtem i **przebiegiem III ramy komunikacyjnej wraz z węzłami**, z możliwością przekwalifikowania klasy technicznej i funkcji jej poszczególnych elementów (np. częściowe przeznaczenie pod transport publiczny) oraz dogodnego skomunikowania z IV ramą.”, tym samym przebieg tej drogi może zostać skorygowany i uwzględniać postulat. Uwaga ta powinna zostać złożona w trakcie konsultacji nad pracami planistycznymi w zakresie przebiegu III Ramy Komunikacyjnej w ramach opracowywanego Studium.

Uwaga nr 112

Uwaga dotyczy Rozdziału 8 i strony nr 18. Partycypacja w kosztach budowy infrastruktury drogowej przez deweloperów.

UZASADNIENIE

Dynamiczny rozwój i tworzenie nowych osiedli mieszkaniowych winien odbywać się z dostosowaniem i/lub tworzeniem infrastruktury drogowej. Obok sieci połączeń dróg rowerowych, komunikacji publicznej tworzenie nowych lub modyfikacja istniejących sieci dróg musi uwzględniać potencjał wygenerowanego ruchu samochodowego. Zatem niezbędnym jest, aby firmy deweloperskie uczestniczyły w kosztach infrastruktury drogowej. Czerpanie zysków ze sprzedaży mieszkań winno również obarczone być braniem odpowiedzialności za sieć połączeń drogowych. Odkup działek od miasta winien uwzględniać konieczność partycypacji w takich kosztach. Kwestią do ustalenia jest, czy miasto chcąc pozyskać inwestora udzieli swego rodzaju bonifikaty w koszcie wykupu terenu, pod warunkiem wykonania wskazanej konkretnie kwotowo i zakresowo budowy/modernizacji ulic. Takie przypadki już w Poznaniu miały miejsce jak choćby budowa marketu u zbiegu ulic Lechickiej i Naramowickiej. Firmy deweloperskie oprócz poniesionych nakładów mogłyby wskazać swoją troskę o właściwe funkcjonowanie przyszłych lokatorów danego osiedla. A zatem dobry chwyt marketingowy oraz większe zaangażowanie w współtworzenie i projektowanie urbanistyczne naszego miasta. Takie działania na pewno nie zniechęcą do inwestowania firm deweloperskich w naszym mieście, pod warunkiem odpowiedniego przedstawienia korzyści dla inwestora. Miasto Poznań rozwija się, a rynek mieszkań jest nadal tą gałęzią, która cieszy się dużym popytem i ten fakt należy wykorzystać. Dodatkowym aspektem jest wymuszenie na architektach, nie tylko stworzenie miejsc, dróg przewidzianych dla pieszych, rowerzystów czy samochodów, ale również dla służb ratunkowych i dostawców oraz kurierów. O ile trudno zaadaptować istniejącą sieć ulic w Poznaniu o tyle nie powinno to być problemem na etapie tworzenia nowego osiedla.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Na temat pozyskiwania środków ze źródeł zewnętrznych na realizację zadań i inwestycji transportowych zapisano w obszarze nr 21 PMT. Ponadto na podstawie art. 16 ustawy o drogach publicznych:

- 1 Budowa lub przebudowa dróg publicznych spowodowana inwestycją niedrogową należy do inwestora tego przedsięwzięcia oraz
2. Szczegółowe warunki budowy lub przebudowy dróg, o których mowa w ust. 1, określa umowa między zarządcą drogi a inwestorem inwestycji niedrogowej, takie umowy są zawierane i następuje partycypacja w kosztach budowy infrastruktury drogowej przez inwestorów.

Uwaga nr 113

W treści PMT w obszarze rozwoju sieci drogowej sugeruje się umieszczenie mapy z zaznaczeniem I i II/III ramy komunikacyjnej.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Z racji zapisów „Jednym z ważniejszych zadań powinny być prace analityczne nad kształtem i **przebiegiem III ramy komunikacyjnej wraz z węzłami**, z możliwością przekwalifikowania klasy technicznej i funkcji jej poszczególnych elementów (np. częściowe przeznaczenie pod transport publiczny) oraz dogodnego skomunikowania z IV ramą.”, nie widzimy zasadności wprowadzania mapy z III Ramą Komunikacyjną w obecnie funkcjonującym kształcie, gdyż może to sugerować przyjęcie takiego rozwiązania jako obowiązującego.

Uwaga nr 114

Konieczność odsunięcia ruchu od zabudowy jednorodzinnej i od osiedla Orła Białego. W chwili obecnej Miasto Poznań zwiększa ruch w sprzeczności z interesem mieszkańców.

UZASADNIENIE

Aktualne działania Miasta szkodzą mieszkańcom i budzą sprzeciw społeczny. Konieczne jest odsunięcie ruchu od osiedla Orła Białego i od ulicy Kurlandzkiej.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Uwaga słuszna, jednak z racji ogólnego i strategicznego charakteru dokumentu nieprzesądzającego o kolejności inwestycji, nie widzimy zasadności wprowadzenia zapisu. Ostateczny przebieg III RK będzie przedmiotem prac nad Studium. Ponadto dokument wskazuje na konieczność „....Dokończenie tej wewnętrznej obwodnicy miasta pozwoliłoby na **przekierowanie ruchu ciężarowego** i tranzytowego z II na III ramę komunikacyjną.”.

Uwaga nr 115

Konieczne wybudowanie II i III ramy komunikacyjnej we wschodniej części miasta. Konieczne wybudowanie bezkolizyjnych (dwupoziomowych) przejazdów kolejowych na ul. św. Michała, Krańcowej i Bałtyckiej (skrzyżowanie z Gnieźnieńską).

UZASADNIENIE

Obszar Poznania na wschodnim brzegu Warty jest upośledzony pod względem przepustowości komunikacyjnej. Na odcinku Rondo Rataje - Rondo Środka II rama komunikacyjna dubluje się z I. Jest to wprawdzie trasa szeroka, ale mimo to b. często zakorkowana. Także trasa Nowe Zawady ma odpowiednią przepustowość ale nie znajduje kontynuacji po dojściu do ul. Bałtyckiej. Oba trakty nie spełniają zatem swojego zadania. Wytyczenie przebiegu III ramy jest trudne (szczególnie w rejonie ul. Warszawskiej ze względu na lokalne uwarunkowania osiedla Antoninek oraz wielki obszar firmy Volkswagen) - jednak bezwzględnie konieczne. Tym bardziej, że na tej wysokości nie istnieje osobny odcinek II ramy komunikacyjnej. Jej ew. wytyczenie jest uwarunkowane istnieniem Jeziora Maltańskiego. Oczywiście jest jednak, że największym utrudnieniem w szybkim przemieszczaniu się z południa na północ i odwrotnie na tym obszarze są jednopoziome przejazdy kolejowe na ul.

św. Michała i Krańcowej. Kolej kursuje tu w trzech kierunkach (Warszawa, Toruń i Wągrowiec) i przejazdy są nieustannie zamknięte. Istnienie tego typu archaicznych przejazdów praktycznie w centrum miasta urąga wielkości i ambicjom Poznania.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Uwaga słuszna, jednak z racji ogólnego i strategicznego charakteru dokumentu nieprzesądzającego o kolejności inwestycji, nie widzimy zasadności wprowadzenia zapisu. Ponadto dokument wskazuje na konieczność „....Dokończenie tej wewnętrznej obwodnicy miasta pozwoliłoby na **przekierowanie ruchu ciężarowego** i tranzytowego z II na III ramę komunikacyjną.” W zakresie bezkolizyjnych przejazdów kolejowych również wskazano w tym samym obszarze tj.: „Newralgicznym elementem układu drogowego miasta są **przeprawy mostowe** (np. rzeka Warta), **bezkolizyjne rozwiązania na styku dróg z torowiskami, koleją** oraz w miarę możliwości z drogami rowerowymi i ciągami pieszymi.”.

Uwaga nr 116

Pilna budowa następujących tras/ulic: Nowa Obornicka, III rama na odcinku Szwedzka - węzeł Antoninek, most w ciągu północnej III ramy, Nowa Arciszewskiego, druga jezdnia Dolnej Wildy od Hetmańskiej do A2, bezkolizyjne rozwiązanie przejazdu przez DK92 na Woli, dokończenie północnej I ramy.

UZASADNIENIE

Wszystkie te projektu spowodują poprawę bezpieczeństwa zarówno dla kierowców, jak i dla pieszych, zapewnią brak kolizyjności z koleją, zwiększą dostępność komunikacyjną niektórych rejonów (I rama), poprawią estetykę okolicy (np. Nowa Obornicka).

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Uwaga słuszna, jednak z racji ogólnego i strategicznego charakteru dokumentu nieprzesądzającego o kolejności inwestycji, nie widzimy zasadności wprowadzenia zapisu.

Uwaga nr 117

Należy dodać zapis o konieczności wprowadzania drobnych usprawnień w ruchu samochodowym na drogach głównych, np.: budowa lewoskrętu, wydłużenie lewoskrętu, budowa ronda, dodanie strzałki warunkowej, gdzie jest to bezpieczne, tworzenie miejsc na drogach jednopasmowych umożliwiających bezpieczne wyprzedzenie pojazdu wolnobieżnego.

UZASADNIENIE

Wykonanie drobnych usprawnień mało kosztuje, a potrafi znacznie usprawnić ruch. Przykład: wydłużenie lewoskrętu z Naramowickiej w Lechicką przy okazji budowy sklepu LIDL zmniejszyło korki w Naramowicach.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Uwaga słuszna, jednak kwestia „usprawnienia przejazdów” oraz „skracania czasu podróży” została zawarta w obszarze nr 16 PMT. Techniczne rozwiązania tj. strzałki, ronda itd., stanowią zbyt duży szczegół i ich wprowadzanie jest rozważane każdorazowo przy weryfikacji ruchu.

Uwaga nr 118

ad. 8 Obszar rozwoju sieci drogowej

Uwaga stylistyczna - zdanie wstępne poprzez szyk błędnie utożsamia dwa rozdzielne zjawiska. Dlatego proponujemy zamianę szyku w zdaniu jak poniżej:

“Istotą rozwoju sieci drogowej Miasta Poznania jest odciążenie strefy śródmiejskiej od zatłoczenia samochodowego i wyprowadzenie ruchu tranzytu międzypodmiejskiego oraz aglomeracyjnego, w tym ciężarowego, poza obszar II/III ramy komunikacyjnej,

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Szyk poprawny.

Uwaga nr 119

IV rama

Powinna odgrywać główną rolę nie tylko w zakresie ruchu tranzytowego ponadregionalnego, ale także dla ruchu aglomeracyjnego.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. PMT dotyczy głównie Miasta Poznania i rozwiązania problemu tranzytu przez Miasto Poznań.

Uwaga nr 120

III rama

Trasa ta nie powinna być postrzegana jako atrakcyjna obwodnica wewnętrzna miasta i jako hamulec dla ruchu tranzytowego przed penetracją miasta. Tranzyt aglomeracyjny i ponadaglomeracyjny należy przenosić organizacją ruchu i sygnalizacjami świetlnymi wg zasady rozpraszania ruchu na IV ramę, czyniąc skrót przez miasto nieatrakcyjnym. Wówczas III rama posłuży do ruchu międz dzielnicowego, a II rama przejmie w dobrej jakości funkcję obwodnicy Śródmieścia, której dzisiaj wskutek nadmiernego rozbudowania I ramy nie spełnia. III rama powinna zachować planowane odległości między skrzyżowaniami, ale powinna zostać zredukowana do ulicy klasy GP dwujezdniowej, dwupasowej, bez węzłów bezkolizyjnych. Odległości między skrzyżowaniami zapewnią wyższą od przeciętnej płynność i szybkość ruchu wzorem hanowerskiej Westschnellweg. Bez zachowania tych warunków, budowanie III ramy jest niedopuszczalne, gdyż doprowadzi do indukcji ruchu w mieście zamiast zatrzymywać go poza nim.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, to nie jest ten etap szczegółowości dokumentu. Ponadto dokument wskazuje „Główną rolę w przenoszeniu ruchu tranzytowego przez Poznań powinna odgrywać tzw. IV rama komunikacyjna...”.

Uwaga nr 121

I jeszcze przywrócenie z poprzedniej Polityki Transportowej z 1999: Organizacja ruchu w historycznym Śródmieściu powinna doprowadzić do uspokojenia ruchu na tym obszarze, tworzenia ciągów ruchu pieszego, stref ruchu uspokojonego, poprawę warunków ruchu pojazdów transportu zbiorowego i przebywania człowieka.

Duże znaczenie dla poprawy płynności ruchu i warunków środowiskowych w Śródmieściu funkcjonalnym oraz poprawy dostępności transportem zbiorowym będzie mieć zlokalizowanie na jego obrzeżu "śluz dostępności". Należy intensywnie rozwijać systemy sterowania ruchem ulicznym, a także systemy dyspozytorskie komunikacji zbiorowej, przy zapewnieniu dla niej oraz dla pieszych i rowerzystów priorytetów w ruchu.

UZASADNIENIE

Uzupełnienie względem braków z Polityki Transportowej 1999

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Treść zawarta w obszarze nr 16 na stronie 30: „Z rekomendowanych środków organizacji ruchu, należy wymienić w szczególności: wydzielone torowiska tramwajowe, pasy i jezdnie dla autobusów, pasy jezdni o przeciwnych kierunkach ruchu, kontra-pasy i śluzy dla autobusów i rowerów, progi zwalniające oraz wyniesione przejścia dla pieszych i wyniesione fragmenty jezdni przy przystankach tramwajowych, przestawne odcinki pasa ruchu, całkowite lub częściowe wyłączanie przestrzeni miejskiej z ruchu samochodów dla potrzeb pieszych i rowerzystów, tylko z czasowym dopuszczeniem wjazdów celem obsługi okolicznej tkanki miejskiej. Wskazana jest także likwidacja sygnalizacji świetlnej oraz wprowadzenie skrzyżowań równoważnych

w obszarach z ruchem uspokojonym (Tempo 30). Środki uspokojenia powinny mieć zastosowanie dla centrum i stref konserwatorskich (np. Stare Miasto, Ostrów Tumski), osiedli mieszkaniowych, obszarów rekreacyjnych. Wprowadzanie zarówno strefy ruchu uspokojonego jak i ograniczanie czasu dostaw towarów, wymaga wprowadzenia zasad czytelnego i jasnego ich funkcjonowania.”. Ponadto treść zawarta w obszarze 16 na stronie 31 „Mając na uwadze ograniczenie ruchu w centrum i przełożenie tranzytu poza III ramę komunikacyjną dla poprawy płynności ruchu i bezpieczeństwa oraz zapewnienie pierwszeństwa i priorytetu dla pieszych i rowerzystów w obszarze między II, a III ramą duże znaczenie będzie miała telematyka. Mądrze zaprojektowany i rozwijany system ITS Miasta Poznania pozwoli na:

- znaczne poprawienie bezpieczeństwa ruchu,
- objęcie priorytetem transportu zbiorowego,
- skrócenie czasu podróży,...”.

Uwaga nr 122

Uwaga 1 (kategoria ****):

Jeżeli będziemy rozróżniać ulice miejskie od dróg miejskich warto przyjąć jednoznaczne pojęcia. Może być to sieć drogowa ale konwencjonalne jej rozumienie obejmuje także ulice. Bardziej wyraziste wydaje mi się „miejski układ dróg samochodowych” (tez nie jest doskonałe, ale do dyskusji). Treść rozdziału 8 odnosi się do górnej granicy dróg (np. III i IV rama), ale sprecyzowania wymaga granica dolna, która jest dość rozmyta (np. wspomniane trakty śródmiejskie, czy chociażby I rama). Warto wiedzieć, że wspomniane północne zamknięcie I Ramy powoduje pewne odciążenie centrum ale w większym stopniu ściąga ruch z północnych tangent II i III ramy. Pytanie zatem - w jakim stopniu istniejące tangenty I ramy ściągają ruch z II, II z III itd.

Postulowane studia nad III ramą są wskazane, ale dobrze było by ją badać na tle układu docelowego (np. Studium Uwarunkowań i Kierunków ZP). Ale układ docelowy to są horrendalnie wysokie (być może nierealne) nakłady, nawet jeżeli je rozłożyć na kilkadziesiąt lat. A horyzont kilkudziesięciu lat to rewolucja pojazdów i sztucznej inteligencji systemu pojazd-droga) i trzeba braku wyobraźni, by na drogi II połowy XXI wieku patrzeć jak na skansen sprzed stu lat.

W zaawansowanej teoretycznie i eksperymentalnie strukturze oczekiwać należy kilku zasadniczych przełomów. I tak:

- w sieci inteligentnej pojazd który może pojechać efektywnie III ramą nie zostanie naprowadzony do I ani II (ścieżki ruchu będą dedykowane);
- grupowanie w kolumny pojazdów (tzw. ACV), jednoczesne ruszanie grup z linii zatrzymań, sterowanie platoonami prawie podwoi przepustowość skrzyżowań;
- inteligentne sterowniki zepchną do poprzedzających sterowników potencjalne kolejki pojazdów, sukcesywnie układ dróg miejskich nie powinien zostać zatłoczony;
- autonomiczne pobieranie opłat za wjazd i zależne od popytu.

Zachodzi zarazem problem rozwoju autonomicznych pojazdów współdzielonych na żądanie. Według aktualnych badań taki pojazd w przypadku utrzymania standardu jednej minuty na oczekiwanie jest w stanie obsłużyć kilkanaście gospodarstw domowych (dokładnie 12,8 – w programie dla Singapuru). Przejmując potoki podróżnych z motoryzacji i słabych komponentów transportu publicznego zwiększy pracę transportową w sieci o kilka procent (przy bardzo dobrym i efektywnym transporcie publicznym) do 100 % (przy słabym, - badania wg raportu OECD w Lizbonie). Wzrost ten wynika z przerzucania pojazdów floty z miejsc dojazdu do miejsc o potencjale wyjazdów.

Przez „zaawansowanie teoretyczne i eksperymentalne” należy rozumieć, iż nie zachodzi pytanie „czy” a co najwyżej „kiedy” a drogi są trwałym elementem struktury miejskiej. Zatem podstawowym postulatem jest:

Sugestia: Kształt docelowy miejskiego układu drogowego, jako plan horyzontalny rozwoju transportu powinien zostać poddany studium uwzględniającym rozwój inteligentnych systemów „pojazd – droga” w perspektywie najbliższych dziesięcioleci.

Uwaga szczegółowa: Plan horyzontalny w powyższym rozumieniu nie da się uczynić aktem prawnym i procedowanym w rozumieniu SUIKZP, ale może zostać opracowany integralnie ze Studium w ramach jego aktualizacji. Przy spełnieniu dalej idących sugestii, o czym (****) funkcja planu horyzontalnego może być szersza i pożyteczna (a nawet kluczowa) dla procesu aplikacji zrównoważonej mobilności poprzez normatywne wskaźniki monitorowania planów i projektów.

Uwaga 2: Pozostałej treści rozdziału można nadać tryb postulatów badawczych – to jest co winno się rozpatrzyć i uwzględnić w projekcji planu horyzontalnego

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono poprzez wprowadzenie tekstu do PMT: „Kształt docelowy miejskiego układu drogowego powinien zostać poddany studium uwzględniającym rozwój inteligentnych systemów „pojazd – droga” w perspektywie najbliższych dziesięcioleci”, pomiędzy zapisy „Pozwoliłoby to na zatrzymanie ruchu tranzytowego i ciężarowego, docelowo na pełnej III ramie komunikacyjnej.” a „Od strony centrum, istniejąca sieć drogowa powinna zapewniać promieniste doprowadzenie transportu publicznego, węzłów przesiadkowych z usytuowaniem w ich sąsiedztwie parkingów Parkuj i Jedź.”

Wprowadzenie kolejnego pojęcia „planu horyzontalnego rozwoju transportu” zaburzy pojęcie zarówno Planu Transportowego oraz Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Poznania.

Uwaga nr 123

Wydaje się, że miasto idące z duchem czasu, pretendujące do bycia miastem ekologicznym oraz tzw. Smart city **powinno zrezygnować ze środka komunikacji jakim jest kolportaż bezpłatnych biuletynów i broszur z jednoczesną rozbudową środków komunikacji, umożliwiającymi dotarcie z informacją do osób zagrożonych wykluczeniem cyfrowym (przykładowo tablice informacyjne, komunikaty SMS, informacje w kościołach parafialnych etc.).**

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. W społeczeństwie istnieją osoby, które nie posiadają i świadomie niekiedy nie użytkują telefonów komórkowych, stąd pozbywanie materiałów drukowanych na rzecz sms'ów może być nieuzasadnione. Ponadto nie wszyscy w społeczeństwie to osoby wierzące żeby do nich dotrzeć poprzez kościoły parafialne. Nie zmienia to również faktu, że poprzez kościół nie powinno się edukować o mobilności bo gdyby tak się działo to również można by to zacząć robić w innych obszarach np. segregacji śmieci czy bezpieczeństwa, edukacji prawnej itp. Tablice informacyjne czy gabloty parafialne nie zastępują formy dotarcia a jedynie sposób, bo trudno sobie wyobrazić elektroniczne informacje dla osób starszych w gablotach.

Postulat dostępności informacji w postaci broszur i biuletynów został zgłoszony przez recenzenta i mając na uwadze równość w dostępie do informacji w tym dla osób starszych postulujemy pozostawić te rozwiązania. Żeby odstąpić od tego typu rozwiązania musi nastąpić zmiana pokoleniowa i wzrost dostępności e-usług w społeczeństwie.

Uwaga nr 124

Wydaje się, że PMT już na obecnym etapie powinna zawierać mapę z zaznaczeniem I i II/III ramy komunikacyjnej.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Z racji zapisów: „Jednym z ważniejszych zadań powinny być prace analityczne nad kształtem i **przebiegiem III ramy komunikacyjnej wraz z węzłami**, z możliwością przekwalifikowania klasy technicznej i funkcji jej poszczególnych elementów (np. częściowe przeznaczenie pod transport publiczny) oraz dogodnego skomunikowania z IV ramą.”, nie widzimy zasadności wprowadzania mapy z III Ramą Komunikacyjną w obecnie

funkcjonującym kształtem, gdyż może to sugerować przyjęcia takiego rozwiązania jako obowiązującego.

Uwaga nr 125

PMT zawiera następujące zdanie: „Newralgicznym elementem układu drogowego miasta są przeprawy mostowe (np. rzeka Warta), bezkolizyjne rozwiązania na styku dróg z torowiskami, koleją oraz w miarę możliwości z drogami rowerowymi i ciągami pieszymi.” Wydaje się, że zdanie jest niedokończone.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "Newralgicznym elementem układu drogowego miasta są brakujące **przeprawy mostowe** (np. rzeka Warta), wzajemne przecinanie się dróg i torowisk, co powoduje konieczność wdrażania **bezkolizyjnych rozwiązań na styku dróg z torowiskami, koleją** oraz w miarę możliwości z drogami rowerowymi i ciągami pieszymi i budowę nowych mostów przez rzekę Wartę".

Uwaga nr 126

KONIECZNOŚĆ WYBUDOWANIA BEZKOLIZYJNYCH (DWUPOZIOMOWYCH) PRZEJAZDÓW KOLEJOWYCH NA UL. ŚW. MICHAŁA I KRAŃCOWEJ.

Uzasadnienie:

Wschodnia część Poznania jest upośledzona w stosunku do zachodniej, jeśli chodzi o możliwości tranzytowego przejazdu przez ten rejon miasta na linii północ- południe. Druga rama komunikacyjna dubluje się na znacznym odcinku (Rondo Rataje - Rondo Śródka) z pierwszą ramą komunikacyjną, co generuje stałe korki, pomimo znacznej szerokości traktu. Trasa Nowe Zawady (stanowiąca północny odcinek ramy) kończy się zbyt wąską ulicą Bałtycką bez kontynuacji w kierunku północnym i w rezultacie nie spełnia ostatecznie swej funkcji. Wytyczenie nie istniejącej na razie trzeciej ramy komunikacyjnej musi wziąć pod uwagę specyficzne uwarunkowania terenowe osiedla Antoninek oraz fabryki Volkswagena, co może się okazać trudne i kosztowne w realizacji. Czwarta rama z kolei przebiega w znacznym oddaleniu od Poznania (trasa S5 za Kostrzynem Wlkp.) i jest nieprzydatna dla ruchu wewnątrz miejskiego.

Ze względu na te okoliczności (brak drugiej i trzeciej ramy komunikacyjnej !!!) koniecznością jest udrożnienie przejazdów kolejowych we wspomnianych na wstępie lokalizacjach, w celu stworzenia mieszkańcom alternatyw w podróżowaniu na linii północ - południe i odwrotnie we wschodniej części Poznania. W tej chwili przejazdy kolejowe w tych miejscach są nieustannie zamknięte, ze względu na duży ruch pociągów w czterech kierunkach (Warszawa, Toruń, Wągrowiec oraz Poznań Główny). To wstyd dla miasta, że praktycznie w centrum Poznania znajdują się jeszcze tak archaiczne rozwiązania komunikacyjne. Podobna sytuacja ma miejsce na kolejnym przejeździe (skrzyżowanie Bałtyckiej i Gnieźnieńskiej), chociaż tam linia kolejowa biegnie już tylko w jednym kierunku i przejazd jest częściej otwarty.

Zdaję sobie sprawę, że przejazdy kolejowe nie leżą bezpośrednio w gestii władz Miasta, jednak opisywana sytuacja komunikacyjna jest nie do przyjęcia w mieście o europejskich ambicjach, dlatego apeluję o rozwiązanie tej sytuacji wszelkimi możliwymi sposobami.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Uwaga słuszna, jednak z racji ogólnego i strategicznego charakteru dokumentu nieprzesądzającego o kolejności inwestycji, nie widzimy zasadności wprowadzenia zapisu. Ponadto dokument wskazuje na konieczność „.....Dokończenie tej wewnętrznej obwodnicy miasta pozwoliłoby na **przekierowanie ruchu ciężarowego** i tranzytowego z II na III ramę komunikacyjną.” W zakresie bezkolizyjnych przejazdów kolejowych również wskazano w tym samym obszarze tj.: „Newralgicznym elementem układu drogowego miasta są **przeprawy mostowe** (np. rzeka Warta), **bezkolizyjne rozwiązania na styku dróg z torowiskami, koleją** oraz w miarę możliwości z drogami rowerowymi i ciągami pieszymi.”.

2.15. STRONA 19 PMT

Uwaga nr 127 (złożona dwukrotnie)

ad. 9

Obszar rozwoju transportu zbiorowego

- a) Przy proponowaniu budowy nowych dróg pod ruch autobusowy należy każdorazowo w projekcie takiej drogi instalować blokady przed korzystaniem z nich pojazdów innego typu tzw. bussluis w języku niderlandzkim.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Rozwiązania projektowe nie są uwzględniane na poziomie dokumentów strategicznych takich jak Polityka.

Uwaga nr 128 (złożona dwukrotnie)

- b) Prócz buspasów w wielu miejscach znajdą zastosowanie kontrapasy autobusowe zapewniające ruch autobusom w obu kierunkach, a zmieniające ulice na jednokierunkowe.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. O kierunku jazdy pojazdów decyduje projekt organizacji ruchu i Miejski Inżynier Ruchu. Jeśli będzie potrzeba i możliwości takiego rozwiązania to zostanie ono wdrożone. Na tym etapie taki zapis nie wydaje się zasadny w PMT.

Uwaga nr 129 (złożona dwukrotnie)

- c) Niezawodność sieci tramwajowej wymaga rozbudowy struktury poznańskiego systemu tramwajowego poprzez wykonanie od dawna zaplanowanej szachownicy w Centrum torowiskami na ulicach Nowowiejskiego, Solnej, Młyńskiej, Ratajczaka, Garbary i zaplanowaniu oraz wykonaniu dokończenia II ramy tramwajowej na północy od skrzyżowania Dąbrowskiego/Żeromskiego do pętli zawady wzdłuż ulicy Al. Solidarności, albo Szydłowska-Słowiańska.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Zapis taki istnieje w obszarze nr 9, na str. 19 : „Nieodzownym elementem rozwoju sieci tramwajowej jest jej **rekonstrukcja i uzupełnienie** w obszarze centrum miasta. Zagęszczenie sieci tramwajowej zarówno w centrum jak i promieniście od niego w kierunku obszarów peryferyjnych i podmiejskich, zmierzać będzie do optymalizacji potrzebnego taboru i kosztów eksploatacji oraz czasu przejazdu.”.

Uwaga nr 130 (złożona dwukrotnie)

- h) Należy dodać za punktem 2.5.3 z Polityki z 1999 zapis, że priorytetem jest zbudowanie zapewniającej wysoką bezawaryjność szachownicy w Centrum na ulicach Nowowiejskiego, Solnej, Młyńskiej, Ratajczaka, Garbary.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Zapis taki istnieje w obszarze nr 9, na str. 19 : „Nieodzownym elementem rozwoju sieci tramwajowej jest jej **rekonstrukcja i uzupełnienie** w obszarze centrum miasta. Zagęszczenie sieci tramwajowej zarówno w centrum jak i promieniście od niego w kierunku obszarów peryferyjnych i podmiejskich, zmierzać będzie do optymalizacji potrzebnego taboru i kosztów eksploatacji oraz czasu przejazdu.”.

Uwaga nr 131

Uwaga dotyczy Rozdziału 9 i strony nr 19. Piszą Państwo, że z uwagi na koszty inwestycji tramwajowych można np. proponować budowę nowych dróg wyłącznie dla systemu szybkich połączeń autobusowych. Jestem zdania, że takie na takie drogi zbyt łatwo wpuścić inne

pojazdy i rozmyć ich funkcję, więc priorytetem dla Poznania powinien być tramwaj i jego integracja w szczególności z koleją.

UZASADNIENIE

Z uwagi na rozwiniętą sieć tramwajową w Poznaniu należy stopniowo zwiększać jej zasięg i integrację z innymi formami transportu (w szczególności z koleją) bez decydowania się na półśrodki, jakimi byłyby szybkie autobusy.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z wcześniejszym zapisem każde rozwiązanie wymaga analizy skutków planowanych przedsięwzięć i rozwiązań. Trudno przesądzać jakie rozwiązania są korzystne jednak należy dopuścić różne, które będą zaspokajały potrzeby mobilnościowe mieszkańców w sposób satysfakcjonujący. Integracja różnych form transportu została ujęta w obszarze 13.

Uwaga nr 132

Uwaga dotyczy Rozdziału 9 i strony nr 19. Postrzeganie i włączenie taksówek do systemu transportu zbiorowego.

UZASADNIENIE

Poznań jest miastem targowym, turystycznym, przemysłowym a także co raz częściej miastem z siedzibą wielu firm. Należy zatem uznać taksówki jako uzupełnienie środków komunikacji zbiorowej. Mimo, iż najczęściej nie przewożą dużej liczby pasażerów, kojarzą się z środkiem komunikacji. Należy dać alternatywę biznesmenom i turystom do podróżowania tymi środkami komunikacji. Przejazd z dworca, lotniska, hotelu, płyty Starego Rynku lub obrzeży miasta dla tej grupy docelowej wiąże się z wykorzystaniem własnego samochodu lub skorzystania z alternatywnego pojazdu. Przyjazd na negocjacje biznesowe wynajętym samochodem może być źle odebrany w naszej kulturze biznesowej, ale przyjazd taksówką znanej, dużej korporacji w klasie komfort, którą można zamówić już jest postrzegane z innego poziomu. Turyści przemieszczający się z bagażami nie skorzystają z roweru miejskiego, czy komunikacji zbiorowej. Szybki przejazd taksówką do hotelu, będzie dla nich idealnym rozwiązaniem. Dowóz pasażerów do kin, teatrów, muzeów czy restauracji jak również odbiór późną porą jest gwarantem bezpieczeństwa podróży oraz komfortem. System sprawnie poruszających się po całym mieście taksówek stanowi uzupełnienie i odciążenie komunikacji publicznej. Warto zatem stawiać na ten środek transportu, zamiast "pompować" w ulice miasta dodatkowe samochody wykorzystywane w systemie samochodów współdzielonych - car sharing.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. W przypadku zmian przepisów prawnych, które będą pozwalały na włączenie taksówek do systemu transportu zbiorowego widzimy ten aspekt w kontekście transportu jako usługi o czym mowa w obszarze nr 21, na str. 38.

Uwaga nr 133

W opisie obszaru rozwoju transportu zbiorowego powinno się dodać do zapisu „Dla miasta Poznania najważniejszym i priorytetowym obszarem w mobilności jest miejski transport zbiorowy, który powinien charakteryzować się dużą dostępnością, być szybki, możliwie bezkolizyjny i punktualny” powinno się dodać, że powinien być również ekologiczny.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Aspekt „ekologiczny” został opisany w całym obszarze nr 15, który stanowi naturalne uzupełnienie kwestii transportu publicznego.

Uwaga nr 134

W opisie obszaru rozwoju transportu zbiorowego powinno się dodać, do zapisu w miejscu gdzie jest mowa o możliwym najczęstszym odseparowaniu ruchu tramwajowego od ruchu pojazdów samochodowych, zapis o projektowaniu w takich miejscach torowisk z zabudową roślinną (w przypadkach gdy torowisko nie jest wykorzystywane również jako bus-pas),

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: Należy zadbać o możliwie najczęstsze **separowanie ruchu** tramwajowego od ruchu pojazdów samochodowych „z zastosowaniem torowisk z zabudową rośliną tam gdzie jest to możliwe”.

Uwaga nr 135

W przypadku uruchomienia systemu telebusów gdyby takie połączenia miały być realizowane przez podmioty zewnętrzne to należy zadbać o to by taki tabor spełniał rygorystyczne normy środowiskowe lub nawet narzucić warunek, że powinien on być zasilany paliwami alternatywnymi. Jednocześnie należy też w przypadku stosowania takiego systemu w ramach systemu organizacyjno-prawnego ograniczyć sytuacje, w których wykorzystywanie pojazdów na żądanie będzie zbyt częste, a liczba przewożonych osób będzie zbyt mała, by korzyści społeczne mogły zrekompensować negatywne skutki środowiskowe związane m.in. z emisyjnością wykorzystywanych w tym celu pojazdów

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Na przewoźniku leży obowiązek zabezpieczenia odpowiedniego taboru do realizowania transportu publicznego zbiorowego. Wymagałoby to analiz prawnych. Pozostałe kwestie tj. konkretne rozwiązania wdrożenia takiego systemu będą poddawane szczegółowym analizom w tym ekonomicznym i na tym etapie PMT uważamy to za zbyt duży szczegół aby to uwzględniać.

Uwaga nr 136

Należy doprecyzować zapis "Rozwój sieci tramwajowej... ..budowę pętli pośrednich." poprzez dodanie informacji o konieczności tworzenia łączników tramwajowych pomiędzy trasami promienistymi szczególnie w północnej części Miasta.

UZASADNIENIE

Łączniki tramwajowe zapewniają alternatywne trasy przejazdu tramwajów na wypadek awarii lub remontu na linii promienistej. Zwiększą także dostępność transportu tramwajowego. Obecnie linie tramwajowe obsługujące północny Poznań łączą się dopiero przy Moście Teatralnym. W pozostałych częściach Miasta występują linie łącznikowe (np. trasa przez os. Żegrze, trasa na ul. Hetmańskiej i trasa na ul. Przybyszewskiego). W północnej części Miasta linia łącznikowa mogłaby biec np.: między PST a trasą na Naramowice wzdłuż ul. Kurpińskiego i Stoińskiego oraz między pętlą Piątkowska a PST wzdłuż ul. Lechickiej (takie połączenie jednym torem było już kiedyś planowane).

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Zapis wspominając w treści o alternatywnych trasach przejazdu tj. „Rozwój sieci tramwajowej powinien mieć na uwadze poprawę jej niezawodności między innymi przez trasy alternatywne, możliwość zawrócenia taboru, w tym budowę pętli pośrednich.” Nie definiuje a tym samym nie zamyka katalogu rozwiązań jak na przykład łączniki, pozostawiając wiele możliwości stosowanych rozwiązań. Zapis ogólny pozwala również na zastosowania „łącznika” tam gdzie jest to niezbędne i uzasadnione.

Uwaga nr 137

Ten zapis jest bardzo ważny. "Ze względu na bezpieczeństwo ruchu i efektywność przewożową należałoby rozważyć budowę szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego uwzględniającego rozwiązania wielopoziomowe."

UZASADNIENIE

Rozwiązania typu Poznański Szybki Tramwaj dają większe możliwości niż tradycyjne trasy tramwajowe.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona – stwierdzenie nie wymaga rozstrzygnięć. Zapis w projekcie PMT pozostaje nie zmieniony.

Uwaga nr 138

Należy wprowadzić wielofunkcyjne kasowniki w pojazdach lub przeorganizować system biletowy.

UZASADNIENIE

Obecnie występują osobno kasowniki PEKA i osobno kasowniki czasowe, co niepotrzebnie zwiększa liczbę urządzeń w pojazdach.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Zapis „Zaprojektowanie **wspólnej taryfy w jednolitym systemie opłat** dla wszystkich elementów transportu publicznego (tramwaju, autobusu, roweru i innych rozwiązań transportowych) może wpłynąć korzystnie na zwiększenie liczby pasażerów komunikacji zbiorowej.” wskazuje na dążenie do zmiany systemu opłat.

Uwaga nr 139 (złożona dwukrotnie)

Należy zaniechać rozważań o bezkolizyjnym transporcie szynowym z 3 powodów:

- sieć tramwajowa miasta skurczyła swój zasięg o ponad 10 punktów procentowych wskutek zmian w układzie osadniczym Poznania i powstawaniu nowych dzielnic, do których przenoszą się mieszkańcy; potrzeby w nadganiu zaległości są ogromne i ważniejsze jest zapewnianie podaży usług, niż likwidowanie punktowych kolizji poprzez usuwanie transportu publicznego. Zapewnienie „rzeczywistego priorytetu przejazdów” zostało od 30 lat wypraktykowane w systemach tramwajowych wielu krajów Europy mimo obejmowania sieci drogowej, np. poprzez eliminowanie zatorów z torowisk odpowiednio wczesnymi fazami zamykającymi wjazd samochodom i bramkowanie, czyli dozowanie na odcinki krytyczne tylko takiej ilości pojazdów, która zdąży zjechać z torowiska przed nadjeżdżającym bez zwolnienia prędkości tramwajem.
- inwestycje bezkolizyjne są wielokrotnie droższe od konwencjonalnych torowisk i w dobie istnienia ogromnych potrzeb budowy torowisk, które szacujemy na potrzebę zwiększenia sieci o 50% do 2030, nie można marnować zasobów na rozwiązania nadmiernie wyrafinowane. Już w 1999 roku do Polityki Transportowej wpisano konieczność budowy 20 km tras.
- rozwiązania bezkolizyjne w obszarze obsługi pasażerskiej wiążą się zawsze z rzadkimi przystankami i złą dostępnością pasażerską, wymagającą wydłużonych dojazdów. Z tego względu wszelkie inne niż skrzyżowania z torami kolejowymi rozwiązania bezkolizyjne nie mogą dotyczyć obsługi pasażerskiej.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. W obszarze miasta należy dążyć do likwidacji miejsc kolizyjnych nie tylko ze względu na przyspieszenie transportu tramwajowego ale również z uwagi na bezpieczeństwo.

Uwaga nr 140 (złożona dwukrotnie)

System sterowania ruchem, nadający priorytet pojazdom transportu zbiorowego, w szczególności w godzinach szczytu, nie jest elementem mającym istotne znaczenie dla rozwoju transportu zbiorowego, a znaczenie ma KRYTYCZNIE WAŻNE. Proszę o taką zmianę.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Wiele aspektów w transporcie jest ważnych i trudno określić czy „krytycznie ważnych”.

Uwaga nr 141 (złożona dwukrotnie)

Dynamiczne rozkłady jazdy nie są korzystne dla pasażera, ani dla wewnętrznej kontroli jakości wykonywanych usług, więc wystarczająca jest informacja o wielkości spóźnienia. Zadaniem miasta jako organizatora ruchu jest wpływać na rzeczywiste warunki ruchu zapewniając znaczącą poprawę fatalnej dzisiaj punktualności.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Badania punktualności są wykonywane cyklicznie i dają informację o potrzebach ewentualnej poprawy, jednakże wskaźnik punktualności w roku 2019 (z raportu MPK) wyniósł średnio 94,32 i trudno wskazać aby punktualność była na niskim poziomie. Dynamiczne rozkłady jazdy mają za zadanie wskazać za jaki czas nadjedzie odpowiedni pojazd nie natomiast wskazywać opóźnienie względem rozkładu którego pasażer na ulicy może nie znać i również może nie orientować się w odniesieniu do jakiej godziny jest on podawany. Zaproponowane rozwiązanie wydaje się niepraktyczne i nieużyteczne.

Uwaga nr 142 (złożona dwukrotnie)

System transportu szynowego wykraczający poza Poznań powinien być finansowany przez gminy i powiat w ramach dostosowywania sposobów podróży ich mieszkańców do miejskiego modalsplit. Jednak to miasto Poznań powinno zainicjować procesy stymulowania inwestycji przez gminy w korelacji z liczbą pojazdów osobowych i pasażerów autobusów z gmin obciążającą system drogowy miasta.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Treść zawarta została w obszarze nr 13. Miasto Poznań zarówno w obszarze transportu kolejowego, tramwajowego i autobusowego współpracuje na bieżąco z zainteresowanymi gminami przede wszystkim w ramach stowarzyszenia Metropolia ale również w ścisłej współpracy z Powiatem Poznańskim i Urzędem Marszałkowskim.

Uwaga nr 143

Rozdział 9. Obszar rozwoju transportu zbiorowego

Jest: Dla miasta Poznań najważniejszym i priorytetowym obszarem w mobilności jest miejski transport zbiorowy, który powinien charakteryzować się dużą dostępnością, być szybki, możliwie bezkolizyjny i punktualny.

Sugestia: Dla miasta Poznań najważniejszym i priorytetowym obszarem w mobilności jest transport **publiczny**, który powinien charakteryzować się dużą dostępnością, być szybki, **wygodny, punktualny i niezawodny**.

Komentarz: Transport publiczny (TP) jest pojęciem szerszym od transportu zbiorowego (ustawowo PTZ). Ze względu na przyszły potencjał warto uwzględnić operatorów nisko emisyjnego transportu na żądanie jako część układu TP poddającego się optymalizacji jako całość (**** por. synteza).

„Możliwa bezkolizyjność” mieści się w kryterium szybkości. Natomiast kryteria wygody i niezawodności są dopełniające w ocenie jakości. Wprawdzie niezawodność mieści w sobie kryterium punktualności ale ze względu na powszechne jego zakorzenienie w świadomości publicznej warto to pozostawić.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: **"Dla miasta Poznań najważniejszym i priorytetowym obszarem w mobilności jest transport publiczny, który powinien charakteryzować się dużą dostępnością, być szybki, wygodny, punktualny i niezawodny".**

Uwaga nr 144

Jest: Podstawę systemu transportu, stanowi szybki tramwaj, uzupełniony głównymi liniami autobusowymi.

Sugestia: Podstawę systemu transportu stanowi sieć tramwajowa, uzupełniona głównymi liniami autobusowymi.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "Podstawę systemu transportu stanowi sieć tramwajowa, uzupełniona głównymi liniami autobusowymi."

Uwaga nr 145

Jest: Rozwój sieci tramwajowej powinien mieć na uwadze poprawę jej niezawodności między innymi przez trasy alternatywne, możliwość zawrócenia taboru, w tym budowę pętli pośrednich.

Sugestia: Rozwój sieci tramwajowej powinien mieć na uwadze poprawę jej niezawodności

Komentarz: Skreślić „między innymi przez trasy alternatywne, możliwość zawrócenia taboru, w tym budowę pętli pośrednich” – to najdroższy sposób zapewnienia niezawodności (do zastosowania w wyjątkowych, szczególnych sytuacjach).

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. W ramach konsultacji padł postulat aby dopisać łączniki tramwajowe, dlatego sugerujemy pozostawić te zapisy.

Uwaga nr 146

Uwaga: tekst o wykluczeniu rozdziela akapity o komunikacji tramwajowej. Dobrze było by go przenieść.

Jest: **Zmniejszanie wykluczenia** transportowego, realizowane może być również przy pomocy „telebusów” czyli pojazdów zamawianych na żądanie i realizujących dowóz do najbliższego przystanku lub węzła przesiadkowego w istniejącej sieci komunikacji zbiorowej.

Sugestia: **Zmniejszanie wykluczenia transportowego** realizowane będzie poprzez stosowanie ulg w komunikacji miejskiej, parkowaniu, taksówkach dla seniorów itp. Dla obszarów wykluczenia powinno się rozwijać sektor pojazdów zamawianych na żądanie, jak „telebusy” realizujące dowóz do węzła przesiadkowego w istniejącej sieci komunikacji. Transport na żądanie w miarę technologicznego postępu pojazdów niskoemisyjnych o stosownie niższych kosztach powinien być kontraktowany jako transport publiczny wypierając mniej efektywne linie transportu zbiorowego.

Komentarz: por. ****

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Kwestia „telebusów” w miarę możliwości prawnych i ekonomicznych traktowana jest jako transport publiczny. Natomiast ekonomiczne narzędzia zwiększania ilości pasażerów transportu publicznego zostały zawarte w obszarze nr 21, na str. 38.

Uwaga nr 147

Jest: Nieodzownym elementem rozwoju sieci tramwajowej jest jej **rekonstrukcja i uzupełnienie** w obszarze centrum miasta. Zagęszczenie sieci tramwajowej zarówno w centrum jak i promieniście od niego w kierunku obszarów peryferyjnych i podmiejskich, zmierzać będzie do optymalizacji potrzebnego taboru i kosztów eksploatacji oraz czasu przejazdu.

Sugestia: Rozwijając sieć tramwajową konieczne jest uwzględnienie **rekonstrukcji i modernizacji istniejącego zasobu** jej infrastruktury. Przekształcenia i rozwój sieci tramwajowej zmierzać będą do optymalizacji parku taborowego i kosztów eksploatacji oraz skrócenia czasów podróży.

Komentarz: Zagęszczanie sieci tramwajowej nie jest żadną wartością. Ma też negatywne skutki (np. wzrost gęstości kosztownych w utrzymaniu, spowalniających przejazdy i hałaśliwych rozjazdów, dezintegracja układów przesiadkowych itp.).

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "Rozwijając sieć tramwajową konieczne jest uwzględnienie **rekonstrukcji i modernizacji istniejącego zasobu** jej infrastruktury.

Przekształcenia i rozwój sieci tramwajowej zmierzać będą do optymalizacji parku taborowego i kosztów eksploatacji oraz skrócenia czasów podróży".

Uwaga nr 148 (złożona dwukrotnie)

Wydaje się, że dla większej czytelności dokumentu należy w PMT podkreślić, że system pasów dla autobusów obejmował będzie całe miasto ze szczególnym uwzględnieniem obszarów bez dostępu do infrastruktury transportowej tramwajowej. Uprzywilejowanie autobusów ma pozwolić na ograniczenie kosztownych inwestycji tramwajowych poprzez budowę nowych dróg, wyłącznie dla systemu szybkich połączeń autobusowych. Wydaje się, że takie ograniczenie powinno wynikać ze studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego poszczególnych przypadków, a nie stawać się ogólnym ograniczeniem w PMT. Tym bardziej, że stoi w sprzeczności z rozważanym w PMT połączeniem szynowym z portem lotniczym Ławica. Być może zasadnym byłoby wykonanie analizy określającej zasadność rozwoju transportu szynowego, w poszczególnych obszarach miasta?

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "Ważnym jest, aby system pasów dla autobusów obejmował całe miasto (ze szczególnym uwzględnieniem obszarów bez dostępu do infrastruktury transportowej tramwajowej), a autobusy korzystające z niego miały priorytet przejazdu na skrzyżowaniach".

Uwaga nr 149

Uruchomienie systemu telebusów - czyli pojazdów zamawianych na żądanie i realizujących dowóz do najbliższego przystanku lub węzła przesiadkowego w istniejącej sieci komunikacji zbiorowej - jest pomysłem ciekawym i nowatorskim. Należy jednak podkreślić, że **w przypadku gdyby takie połączenia miały być realizowane przez podmioty zewnętrzne to należy zadbać o to, by taki tabor spełniał rygorystyczne normy środowiskowe lub nawet narzucić warunek, że powinien on być zasilany paliwami alternatywnymi. Jednocześnie należy też w przypadku stosowania takiego systemu w ramach systemu organizacyjno-prawnego ograniczyć sytuacje, w których wykorzystywanie pojazdów na żądanie będzie zbyt częste, a liczba przewożonych osób będzie zbyt mała, by korzyści społeczne mogły zrekompensować negatywne skutki środowiskowe związane m.in. z emisyjnością wykorzystywanych w tym celu pojazdów.**

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Na przewoźniku leży obowiązek zabezpieczenia odpowiedniego taboru do realizowania transportu publicznego zbiorowego. Wymagało by to analiz prawnych. Pozostałe kwestie tj. konkretne rozwiązania wdrożenia takiego systemu będą poddawane szczegółowym analizom w tym ekonomicznym i na tym etapie PMT uważamy to za zbyt duży szczegół aby to uwzględniać.

Uwaga nr 150

Budowa bezkolizyjnego transportu szynowego – w PMT znajduje się działanie analityczne polegające na rozważeniu zasadności stworzenia bezkolizyjnego transportu szynowego uwzględniającego rozwiązanie wielopoziomowe. Z pewnością ze względu na bezpieczeństwo ruchu i efektywność przewozową jest to pomysł atrakcyjny. Samo działanie polegające na pracach koncepcyjnych nie wiąże się z wystąpieniem żadnych oddziaływań. PMT powinna jednak rozwinąć tę myśl wskazując, czy mowa jest o nowym rodzaju transportu (metro nad lub podziemne) czy też o przebudowie istniejącego systemu tramwajowego i kolejowego. Jednocześnie, jeśli chodziłoby o wielopoziomowe rozwiązania nadziemne – w tym wypadku należy mieć na uwadze również aspekt krajobrazowy oraz strefy ochrony ekspozycji historycznych części miasta.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Polityka jest dokumentem ogólnym, pozwalającym na różne rozwiązania w zależności od potrzeb, możliwości technicznych i przestrzennych oraz finansowych. Nie określa celowo czy to jest metro czy system szybkiego tramwaju, pozwalając zachować otwarty katalog rozwojowy i nie przesądzać na tym etapie.

2.16. STRONA 20 PMT**Uwaga nr 151**

Należy dodać uwagę, że tabor komunikacji miejskiej powinien być wygodny dla pasażerów, np. poprzez zastosowanie miękkich siedzisk lub jak największej liczby miejsc siedzących dostępnych z niskiej podłogi.

UZASADNIENIE

Wygodny transport publiczny będzie zachętą dla większej liczby pasażerów. Miękkie siedzenia są istotne dla osób podróżujących od pętli do pętli, a dostęp do miejsc siedzących z niskiej podłogi jest kluczowy dla osób starszych i niepełnosprawnych.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Uwaga zbyt szczegółowa dla uwzględnienia w strategicznym dokumencie.

Uwaga nr 152

Na peryferiach trzeba zadbać o utwardzenie platform przystankowych.

UZASADNIENIE

Utwardzona platforma przystankowa ułatwia wsiadanie i wysiadanie z pojazdu szczególnie osobom niepełnosprawnym i z wózkami.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "Powierzchnia platformy przystankowej powinna być wykonana z trwałych materiałów, posiadać wymiary proporcjonalne do wielkości ruchu pasażerskiego i zapewniać dojście piesze na obu jej końcach. Wiaty przystankowe muszą posiadać ławki, oświetlenie, dynamiczną informację pasażerską, kiosk informatyczny Serwisu Mobilności (umożliwiający kontakt z planerem podróży i pobranie informacji miejskich do telefonu) oraz czytelny rozkład jazdy a nadto konstrukcję chroniącą przed niekorzystnymi zjawiskami atmosferycznymi".

Uwaga nr 153

System sterowania ruchem – jednym z działań przewidzianych w PMT ma być stworzenie systemu sterowania ruchem, który w szczególności w godzinach szczytu nadawałby priorytet pojazdom transportu zbiorowego. **W tym wypadku warto podkreślić istotę cyber bezpieczeństwa i tym samym włączenie jej w politykę już na etapie tworzenia.**

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona.

Uwaga nr 154

Z punktu widzenia środowiska zasadne byłoby, aby w momencie zakupu tabor spełniał najbardziej rygorystyczne i jednocześnie możliwe do osiągnięcia normy środowiskowe – a przyszłościowo, aby wymiana taboru podyktowana była zakupem pojazdów zeroemisyjnych, wskazanych w obszarze PMT, dotyczącym rozwoju pojazdów o alternatywnych źródłach napędu i energii.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Na przewoźniku leży obowiązek zabezpieczenia odpowiedniego taboru do realizowania transportu publicznego zbiorowego. Wymagałoby to analiz prawnych. Aspekt „ekologiczny” został opisany w całym obszarze nr 15, który stanowi naturalne uzupełnienie kwestii transportu publicznego.

Uwaga nr 155

Może warto rozważyć budowę przystanków, które ochronią pasażerów przed gwałtownymi zjawiskami pogodowymi. Rozwiązania takie wprowadzono już w polskich miastach np. w Rzeszowie². W przyszłości można realizować przystanki, które wykorzystując nowoczesne nisko lub zero energetyczne technologie zimą ogrzeją ludzi czekających na autobus lub tramwaj, a latem zapewnią im świeże powietrze i komfortową temperaturę. Takie rozwiązania można by zastosować w newralgicznych miejscach Poznania (ważne węzły przesiadkowe, przystanki, z których korzysta znaczna ilość pasażerów). Należy także zadbać aby przystanki, tak daleko jak to możliwe, chroniły od przeważających kierunków wiatrów i dawały cień. **Przy takich założeniach działanie będzie jednocześnie działaniem adaptującym Poznań do zmian klimatyczny**

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: Powierzchnia platformy przystankowej powinna być wykonana z trwałych materiałów, posiadać wymiary proporcjonalne do wielkości ruchu pasażerskiego i zapewniać dojście piesze na obu jej końcach. Wiaty przystankowe muszą posiadać ławki, oświetlenie, dynamiczną informację pasażerską, kiosk informatyczny Serwisu Mobilności (umożliwiający kontakt z planerem podróży i pobranie informacji miejskich do telefonu) oraz czytelny rozkład jazdy a nadto konstrukcję chroniącą przed niekorzystnymi zjawiskami atmosferycznymi.

Uwaga nr 156

W obszarze rozwoju transportu zbiorowego, w miejscu gdzie mowa o jednolitym w standardzie taborze zarówno autobusowym jak i tramwajowym, powinno się dodać sformułowanie, że tabor taki powinien spełniać te same lub podobne rygorystyczne normy środowiskowe – które są możliwe do osiągnięcia w momencie zakupu elementów taboru

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Obszar nr 15 traktuje o zakupie taboru ekologicznego to znaczy spełniającego normy emisji. Ponadto wskazuje na kierunki rozwoju związane z zastosowaniem paliw alternatywnych czy wodoru więc uwzględnienie kwestii rygorystycznych norm środowiskowych jest oczywiste. Nie zależy nam również aby dokument zwiększał objętość poprzez liczne powtórzenia.

Uwaga nr 157**Rozdział 9. Obszar rozwoju transportu zbiorowego**

Jest: Mądrze zaplanowane rozwiązania organizacji dróg, nadanie priorytetów oraz utrzymanie standardów użytkowych torowisk tramwajowych, pozwoli na przyspieszenie **prędkości technicznej** pojazdów transportu zbiorowego.

Sugestia: Mądrze zaplanowane rozwiązania organizacji dróg, nadanie priorytetów oraz utrzymanie standardów użytkowych torowisk tramwajowych, pozwoli na przyspieszenie **prędkości komunikacyjnej i wzrost płynności ruchu** pojazdów transportu zbiorowego.

Komentarz: Znaczenie ekonomiczne i funkcjonalne ma prędkość komunikacyjna, energetyczne – płynność przejazdu.

²<http://www.nowiny24.pl/wiadomosci/rzeszow/a/107-nowych-przystankow-dla-rzeszowa-ich-montaz-wlasnie-sie-zaczyna,13233847/>

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "Mądrze zaplanowane rozwiązania organizacji dróg, nadanie priorytetów oraz utrzymanie standardów użytkowych torowisk tramwajowych, pozwoli na przyspieszenie **prędkości komunikacyjnej i wzrost płynności ruchu** pojazdów transportu zbiorowego".

Uwaga nr 158

Jest: Platformy przystankowe należy wydłużyć i odpowiednio poszerzyć, wiaty przystankowe muszą posiadać ławki oraz czytelny rozkład jazdy. W perspektywie kolejnych lat dobrze byłoby zabezpieczyć techniczną możliwość wprowadzenia dynamicznych rozkładów jazdy uwzględniających rzeczywiste warunki ruchu.

Sugestia: Platformy przystankowe należy odpowiednio poszerzyć, czasami wydłużyć i zapewniać przejścia dla pieszych na obu ich końcach. Wiaty przystankowe muszą posiadać ławki, oświetlenie, dynamiczną informację pasażerską, kiosk informatyczny Serwisu Mobilności (umożliwiający kontakt z planerem podróży i pobranie informacji miejskich do telefonu) oraz czytelny rozkład jazdy.

Komentarz: Dynamiczne rozkłady jazdy są kwestią dyskusyjną. Generalnie dotyczą organizacji ruchu na liniach o dużej częstotliwości kursów na zasadzie regularności (aby pociągi nadjeżdżały równo np. co 6 minut) nie punktualności. Przejście na regularność na liniach tramwajowych czy głównych autobusowych jest warte dyskusji a możliwe przy lepszym zaawansowaniu technologii zarządzania ruchem.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "Platformy przystankowe należy odpowiednio utwardzić, poszerzyć, czasami wydłużyć i zapewniać przejścia dla pieszych na obu ich końcach. Wiaty przystankowe muszą posiadać ławki, oświetlenie, dynamiczną informację pasażerską, kiosk informatyczny Serwisu Mobilności (umożliwiający kontakt z planerem podróży i pobranie informacji miejskich do telefonu) oraz czytelny rozkład jazdy a nadto konstrukcję chroniącą przed niekorzystnymi zjawiskami atmosferycznymi".

2.17. STRONA 21 PMT**Uwaga nr 159 (złożona dwukrotnie)**

ad. 10 Obszar ruchu pieszego

a) Należy wprowadzić jako jednego ze wskaźników wykonania priorytetu ruchu pieszego, czasu oczekiwania pieszego na zielone. Czas ten bezwzględnie nie może być dłuższy niż czas oczekiwania dla pojazdów poruszających się w danej relacji i nie powinien w programach sygnalizacji na ulicach do 3 pasów przekraczać 30 sekund, a na szerszych ulicach 50 sekund. Odstępstwa powinny być uwzględniane jedynie na II ramie kluczowej do rozrządu ruchu międzydzielnicowego.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. W tekście znajduje się zapis „W strefach ruchu pieszego, strefach zamieszkania i dojeżdżalniach do przystanków komunikacji miejskiej należy dążyć do wyłączenia i likwidacji sygnalizacji świetlnych, jeżeli pozwalają na to warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego, lub uwzględniać potrzeby pieszych w programach sygnalizacji świetlnych”.

Uwaga nr 160 (złożona dwukrotnie)

b) Nie tylko priorytet ruchu pieszego w Śródmieściu ma znaczenie, ale powinien zostać w pozostałych obszarach także poprawiony poprzez: i. tworzenie dogodnych powiązań komunikacyjnych dla pieszych, ii. zapewnienie bardzo dobrej dostępności przystanków komunikacji zbiorowej, iii. eliminację uciążliwości od ruchu samochodowego na ciągach intensywnego ruchu pieszego, iv. powierzchniowo traktowaną poprawę bezpieczeństwa

pieszych przez wprowadzanie stref ruchu uspokojonego na wszystkich ulicach lokalnych w obszarach zabudowy mieszkaniowej oraz na ulicach zbiorczych przechodzących przez obszary zabudowy mieszkaniowej lub leżącymi przy nich generatorami ruchu.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Istnieje zapis iż „Dogodne powinny być dojścia do przystanków transportu publicznego, punktów wypożyczeń rowerów miejskich, lokalnego centrum usługowego oraz obiektów szkolnych, czy swobodnych przejść pieszych w ramach wygrodzonych osiedli mieszkaniowych.” Kwestie bezpieczeństwa pieszych i stref ruchu uspokojonego zawarto w Obszarze 4 oraz 16.

Uwaga nr 161 (złożona dwukrotnie)

b) Nie tylko należy zaniechać przejść wielopoziomowych za wyjątkiem skrzyżowań z torami kolejowymi, co także dostosować wejścia na perony tramwajowe do potrzeb pieszych poprzez przywileje i priorytety w programie sygnalizacji. Czas dojścia na przystanek jest dla pasażera tak samo czasem podróży, jak czas jazdy w pojeździe. Dlatego zielone pieszy powinien otrzymywać tuż przed przyjazdem i tuż po odjeździe tramwaju, tak by obsługa podróży była bezproblemowa.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Istnieje zapis w obszarze 16, na str. 30, iż „Z rekomendowanych środków organizacji ruchu, należy wymienić w szczególności: wydzielone torowiska tramwajowe, pasy i jezdnie dla autobusów, pasy jezdni o przeciwnych kierunkach ruchu, kontra-pasy i śluzy dla autobusów i rowerów, progi zwalniające oraz wyniesione przejścia dla pieszych i wyniesione fragmenty jezdni przy przystankach tramwajowych, przestawne odcinki pasa ruchu, całkowite lub częściowe wyłączanie przestrzeni miejskiej z ruchu samochodów dla potrzeb pieszych i rowerzystów, tylko z czasowym dopuszczeniem wjazdów celem obsługi okolicznej tkanki miejskiej. Wskazana jest także likwidacja sygnalizacji świetlnej oraz wprowadzenie skrzyżowań równoważnych w obszarach z ruchem uspokojonym (Tempo 30). Środki uspokojenia powinny mieć zastosowanie dla centrum i stref konserwatorskich (np. Stare Miasto, Ostrów Tumski), osiedli mieszkaniowych, obszarów rekreacyjnych. Wprowadzanie zarówno strefy ruchu uspokojonego jak i ograniczanie czasu dostaw towarów, wymaga wprowadzenia zasad czytelnej i jasnej ich funkcjonowania. Podstawą jednak powinna być edukacja i zmiana przyzwyczajeń transportowych mieszkańców.”

Uwaga nr 162 (złożona dwukrotnie)

d) Strefy piesze w dzielnicach Śródmieścia - w dalszym horyzoncie czasowym w każdej z 7 dzielnic Śródmieścia celowe jest wytyczenie początkowo stref zamieszkania, a potem stref pieszych. Na Chwaliszewie i Ostrowie Tumskim związanych z Traktem Królewsko-Cesarskim. W Centrum prócz niego także ze Starym Rynkiem i strefami odtwarzania handlu śródmiejskiego. A na Wildzie, Jeżycach i Łazarzu z odtwarzaniem handlu śródmiejskiego i powiązaniem z obszarami rekreacyjnymi.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Uwaga zbyt szczegółowa dla uwzględnienia w strategicznym dokumencie.

Uwaga nr 163

W obszarze rozwoju ruchu pieszego powinno się dodać zapis, że zostanie zaktualizowane opracowanie określające standardy projektowe przy projektowaniu ciągów pieszych lub pieszo – rowerowych, tak by uwzględniały kwestie środowiskowe.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. PMT nie wskazuje na konieczność aktualizacji innych dokumentów.

Uwaga nr 164

Jako jeden z możliwych kierunków wskazuje się tworzenie krótkich powiązań pieszych (tzw. sięgaczy) ułatwiających dojście do przystanków transportu publicznego, punktów wypożyczenia rowerów miejskich, lokalnego centrum usługowego oraz obiektów szkolnych, terenów zielonych i innych terenów rekreacyjnych. Jak podaje Jacek Kotus³ cytując badania urbanisty, Larrego R. Forda, z punktu widzenia planowania osad, sięgacze akcentują prywatność, sprzyjają izolacji pojedynczych rodzin i są elementem rozłączającym oraz dezintegrującym życie osiedlowe, stanowiąc symbol negatywnych zjawisk suburbanizacyjnych. Nie wchodząc w polemikę z tak postawioną tezą, sugeruje się rezygnację z budowy sięgaczy w dużym odosobnieniu, gdzie mogą mieć negatywny wpływ na poczucie bezpieczeństwa, a także utrudniać przemieszczanie się np. nie mogąc przedostać się do kolejnego ciągu komunikacyjnego wymuszają konieczności zawrócenia.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona w następujący sposób: „Dla ułatwienia przemieszczania się zalecane jest tworzenie powiązań pieszych, przebiecia tunelowe w nasypach kolejowych lub kładki nad torami kolejowymi, ciągi ułatwiające dojście do terenów zielonych i innych rekreacyjnych. Należy dążyć do utrzymania otwartych i funkcjonalnych ciągów pieszych w obrębie nowo zabudowanych kwartałów umożliwiających swobodny przepływ mieszkańców i zachęcających do poruszania się pieszo i na rowerze.”

Uwaga nr 165

PMT wskazuje konieczność budowy nowych ciągów pieszych w tym nastawionych na obsługę ruchu turystycznego. Warto w tym miejscu podkreślić, że realizacja nowych ciągów pieszych nie powinna być realizowana kosztem obszarów chronionych lub o wysokiej różnorodności biologicznej.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Uwaga zbyt szczegółowa dla uwzględnienia w strategicznym dokumencie. Odpowiednie Organy nie wydałyby zgody na realizację gdyby takie ciągi ingerowały w obszary chronione.

Uwaga nr 166

PMT nie precyzuje lokalizacji żadnych przepraw, ani nowych ciągów pieszych i rowerowych. W przypadku lokalizacji wzdłuż koryta Warty takie działania mogą mieć negatywny wpływ na spójność korytarzy ekologicznych. **Z tego względu istotna jest aktualizacja standardów projektowych, tak by uwzględniała również aspekty środowiskowe (dla ciągów pieszo rowerowych), które zminimalizują lub wykluczą taki wpływ już na etapie koncepcji.**

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. PMT nie wskazuje na konieczność aktualizacji innych dokumentów.

Uwaga nr 167

W PMT należałoby podkreślić, iż atrakcyjne dla przemieszczających się ciągi piesze to te otoczone zielenią, która od razu może spełniać zarówno rolę zmniejszającą negatywny wpływ miast na różnorodność biologiczną, jak i rolę retencyjną poprzez odbiór nadmiaru wód deszczowych z obszarów chodników i części ulic o mniejszym natężeniu ruchu.

³Natura wielkomiejskich sąsiedztw. Analiza subsąsiedzkich i sąsiedzkich terytorialnych podsystemów społecznych w Poznaniu, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań, 2007

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Zapisy odpowiednie znajdują się w obszarze nr 5: „Elementy zieleni miejskiej w drogach, w szczególności szpalery drzew oraz właściwa gospodarka wodami opadowymi może nie tylko uatrakcyjnić przestrzeń uliczną ale także wspierać równowagę klimatyczną Poznania.”

2.18. STRONA 22 PMT**Uwaga nr 168**

W obszarze rozwoju dróg rowerowych powinno się dodać zapis , że istniejące standardy projektowe budowy dróg rowerowych zostaną zaktualizowane i uwzględnione w nich zostaną kwestie środowiskowe

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. PMT nie wskazuje na konieczność aktualizacji innych dokumentów.

Uwaga nr 169

Rozbudowa sieci dróg rowerowych jest bezwzględnie konieczna. Jednak oprócz ich odpowiedniego wytyczenia potrzebna jest diametralna zmiana w podejściu do jakości i standardów wykonania takich tras.

UZASADNIENIE

Poznań szczyci się dużą ilością dróg rowerowych. Trzeba jednak otwarcie przyznać, że poza wyjątkami (np. Wartostrada) jakość techniczna tych ścieżek jest skandaliczna. Złe wytyczanie i oznakowanie, dublowanie się ze szlakami pieszymi, zła nawierzchnia, a przede wszystkim brak niwelacji krawężników, powodujący po prostu niszczenie rowerów oraz kontuzje rowerzystów (nadgarstki) - to obowiązujące normy poznańskich szlaków rowerowych. W porównaniu z jakością ścieżek rowerowych w miastach europejskich - określanie przez władze miasta Poznania jako miasta przyjaznego rowerzystom - to gruba przesada.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. W obszarze nr 11 odniesiono się do infrastruktury rowerowej: „wygodna - równa nawierzchnia tras rowerowych ograniczająca opory toczenia, unikanie konieczności zatrzymywania roweru, minimalizowanie różnic wysokości i pochyłeń podłużnych” a także „w projektowaniu i budowie infrastruktury rowerowej stosować jednolite standardy techniczne i wykonawcze;”

Uwaga nr 170

Po kilkudziesięciu latach urbanistyki zorientowanej na maszyny – samochody, ciężarówki, autobusy, pociągi, Miasto musi zacząć podejmować działania na rzecz projektowania dla ludzi, uwzględniającego potrzeby najsłabszych uczestników (dzieci i osoby w wieku senioralnym). Efektem poniższych działań będzie zwiększenie ruchu rowerowego w centrum.

UZASADNIENIE

Chyba dzieci i seniorzy w ostatniej kolejności korzystają z DDR

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Właśnie dlatego, że dzieci i seniorzy korzystają rzadko - jako najsłabsi uczestnicy ruchu, dlatego należy tak dostosować infrastrukturę i poziom bezpieczeństwa, aby ten trend uległ zmianie i aby wszyscy mogli korzystać z dróg rowerowych.

Uwaga nr 171

PMT podaje też kilka wymogów dotyczących projektowania dróg rowerowych. Wśród wymogów podkreśla się spójność sieci, używanie wygodnych, minimalizujących opory toczenia nawierzchni, minimalizację liczby konfliktów z innymi elementami oraz konieczność uwzględnienia walorów estetycznych. Wskazane w PMT wymogi nie uwzględniają jednak w

żaden sposób kwestii ochrony środowiska. **Z tego względu niezbędne jest dodanie do wymogów warunku minimalizacji oddziaływań na środowisko lub aktualizacja istniejących standardów projektowych, które te kwestie ujmowałby w sposób należyty.** Proponuje się także wprowadzić ograniczenie możliwości budowy sieci dróg rowerowych na obszarach chronionych Poznania. Samo zajęcie obszaru na ścieżkę rowerową można w większości wypadków dość łatwo skompensować, jednak wprowadzenie np. oświetlenia lub dużego natężenia ruchu rowerowego może w specyficznych wypadkach mieć negatywny wpływ na przedmioty ochrony danego obszaru. Podobnie jak w przypadku ciągów pieszych, także w przypadku lokalizacji dróg rowerowych wzdłuż koryt rzecznych, mogą one w negatywny sposób oddziaływać na spójność korytarzy ekologicznych. Z tego względu, w przypadku lokalizacji ich na takich obszarach, należy włączyć do grupy opracowującej plan rozwoju dróg rowerowych ekspertów ds. przyrody z wydziału Kształtowania i Ochrony Środowiska. **Warto także już na etapie polityki wykluczyć, tak daleko jak to możliwe, likwidację istniejących zadrzewień na potrzeby budowy ścieżek rowerowych.**

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Uwaga zbyt szczegółowa dla uwzględnienia w strategicznym dokumencie.

2.19. STRONA 23 PMT

Uwaga nr 172

Należy dodać zapis, aby wprowadzić jak najwięcej przejazdów dla rowerów obok przejść dla pieszych.

UZASADNIENIE

Większa liczba przejazdów dla rowerów obok przejść dla pieszych spowoduje, że nie trzeba będzie zsiadać z roweru i przeprowadzać go przez jezdnie, a to uatrakcyjni podróżowanie tym środkiem transportu. Na wielu chodnikach dopuszczony jest ruch rowerowy, ale na pobliskiej jezdni są już tylko przejścia dla pieszych.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: „- ułatwić przejazdy rowerzystów przez skrzyżowania np. poprzez lokalizację tzw. śluz rowerowych oraz przejazdów rowerowych przy istniejących przejściach dla pieszych;”.

Uwaga nr 173

Parkingi rowerowe (najlepiej zadaszone, oświetlone i monitorowane) powinny być lokalizowane we wszystkich węzłach przesiadkowych, pętlach tramwajowych, autobusowych, przystankach i stacjach kolejowych, a także obiektach użyteczności publicznej (urzędy, kultura, edukacja) czy miejsc odpoczynku (np. parki, akweny wodne). Należy stworzyć warunki do parkowania rowerów przez mieszkańców w pobliżu miejsc zamieszkania (stojaki rowerowe w pasie drogowym, wiaty rowerowe przy budynkach wielorodzinnych)

UZASADNIENIE

W perspektywie czasu parkingi rowerowe powinny być płatne, bo z czego je utrzymywać, jeśli odbierają podróżnych ze zbirkomu, nie płacą podatków, a kierowcy już dawno zostaną wypędzeni do okolicznych miejscowości

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Uwaga zbyt szczegółowa dla uwzględnienia w strategicznym dokumencie.

2.20. STRONA 24 PMT

Uwaga nr 174

(UTO).

UZASADNIENIE

nie powinny być wspominane jak na razie ze względu na nieokreślony status, a być może delegalizację

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. UTO stanowi skrót „urządzeń transportu osobistego” i w tekście może funkcjonować.

Uwaga nr 175

Jest: Zapewnienie aktywnego udziału transportu współdzielonego w podróżach. Uczestniczymy obecnie w dynamicznym rozwoju nie tylko systemu roweru miejskiego i **samochodów współdzielonych** (ang. car-sharingu), ale również w zmianach dotyczących **urządzeń transportu osobistego (UTO)**.

Sugestia: Aktywny udział transportu współdzielonego w podróżach staje się jednym z atutów nowoczesnej, ekologicznie zrównoważonej mobilności. Uczestniczymy obecnie w dynamicznym rozwoju nie tylko systemu roweru miejskiego i **samochodów współdzielonych** (ang. car-sharingu), ale również w zmianach dotyczących **urządzeń transportu osobistego (UTO)**. Tego typu systemy uzupełniają luki jakościowe oferty konwencjonalnych środków transportu.

Za niezwykle istotny uznaje się rozwój pojazdów współdzielonych na żądanie, to jest podstawionych na wezwanie i realizujących podróż od drzwi do drzwi na wzór taksówek. Proces rozwoju tej formuły wiąże się z postępującym zaawansowaniem i upowszechnianiem nisko emisyjnych pojazdów autonomicznych. Wpłynie to, zapewne w niedalekiej przyszłości, na znaczne obniżenie kosztów i wysokości opłat w takim systemie i silną pozycję konkurencyjną operatorów flot tych pojazdów jako alternatywy wobec posiadania samochodów prywatnych.

Komentarz: por. ****

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona. Szczegóły opisane zostały w rozstrzygnięciu uwagi nr 244.

Uwaga nr 176

Jest: Za „Tego typu systemy ... (zachowane wyżej)” jest: ...zmniejszając udział w podróżach pieszych, rowerowych i komunikacji zbiorowej ale przede wszystkim pojazdów indywidualnych, co w przypadku tych ostatnich jest okolicznością korzystną dla osiągnięcia zrównoważonej mobilności. Pozwalają one zmniejszyć zajęcie terenu na cele parkingowe i poziom deficytu w zaspokojeniu potrzeb parkingowych, a użytkownicy tego systemu większość podróży odbywają komunikacją zbiorową.

Sugestia: Rozwijanie form współdzielenia pojazdów zmniejszy udział komunikacji zbiorowej w podróżach ale przede wszystkim w wykorzystaniu pojazdów indywidualnych, co generalnie jest okolicznością korzystną dla osiągnięcia efektywności energetycznej transportu i zrównoważonej mobilności. W substytucji do samochodu pozwoli to także zmniejszyć zajęcie terenu na cele parkingowe i poziom deficytu w zaspokojeniu potrzeb parkingowych, a użytkownicy tego systemu większość podróży odbywają komunikacją zbiorową.

Komentarz: Generalnie mamy kłopot z klasyfikacją podziału modalnego. Jeżeli rower elektryczny jest nadal rowerem, to UTO są czymś pośrednim między ruchem pieszym a rowerowym. W obu przypadkach zwiększa się zasięg i atrakcyjność rynków lokalnych. Ale jest i inny problem: Jeżeli ktoś do przystanku podjedzie hulajnogą to jego podróż klasyfikować w transporcie publicznym? A może inny podróżny zamiast tramwajem pojedzie hulajnogą? To się nie bilansuje jednoznacznie. Jest to generalnie problem tradycyjnej klasyfikacji podziału modalnego (do czego nawiążę dalej) ale w tym miejscu tekstu lepiej jednak ominąć te rozmyte

ścieżki. Osobna kwestia miejsc parkingowych. Mniejszy popyt na miejscach postoju neutralizuje wpływ opłat na uspokojenie ruchu w strefie. Dlatego warto przymierzać się na przejście w przyszłości na system opłat za wjazd do obszarów. Warto zarazem zauważyć, że utrata pasażerów PTZ na rzecz miękkich środków ma znaczenie dla jego optymalizacji – pozwala aktualizować ofertę pozbywając się nieefektywnych komponentów. „Ucieczka” będzie następować w najsłabszych segmentach PTZ (niektóre linie autobusowe, komunikacja w dni wolne i w nocy, sezon letni). To bardzo ważny ale i trudny problem polityki PTZ, który obejmujemy też innymi odniesieniami (****) a przede wszystkim sugestią wprowadzania najpierw telebusów, potem elektrycznych taksówek (pilotaż w celu budowy formuły logistycznej i finansowania) a następnie pojazdów autonomicznych na żądanie do segmentu PTZ. Proszę zauważyć, że wprowadzanie tych form do PTZ oznacza konieczność odmiennego podejścia do problemu opłat i dotacji (por. syntezę ****). Zamiast dotować wozokilometry może da się dopłacać do podróży grup i obszarów wykluczenia komunikacyjnego (np. upoważnionych do przejazdów ulgowych)?

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "Rozwijanie form współdzielenia pojazdów zmniejszy udział komunikacji zbiorowej w podróżach ale przede wszystkim w wykorzystaniu pojazdów indywidualnych, co generalnie jest okolicznością korzystną dla osiągania efektywności energetycznej transportu i zrównoważonej mobilności. W substytucji do samochodu pozwoli to także zmniejszyć zajęcie terenu na cele parkingowe i poziom deficytu w zaspokojeniu potrzeb parkingowych, a użytkownicy tego systemu większość podróży odbędą komunikacją zbiorową".

Uwaga nr 177

Uwaga: **Akapit dzielony na str. 24/25** jest bardzo dobry ale o innym ciężarze gatunkowym. Sugeruję przeanalizować jak to podkreślić w układzie tekstowym. Dwie drobne uwagi:

Jest: Dla ochrony pieszych należy dążyć do prawnego zredukowania maksymalnej dopuszczalnej prędkości UTO na chodniku.

Sugestia: Dla ochrony pieszych należy dążyć do prawnego i realnego zredukowania maksymalnej dopuszczalnej prędkości UTO na chodniku oraz, jeżeli są wydzielone w przekroju ulicy nakazu poruszania się z pomocą tych środków na drogach rowerowych.

Komentarz: Prawo może się szybko w tej sprawie zmienić, ale o realne przestrzeganie trzeba się bardziej starać. Wydzielone pasy dla rowerów winny w tym przypadku mieć zrewidowane standardy (np. szerokości pasa).

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "Dla ochrony pieszych należy dążyć do prawnego i realnego zredukowania maksymalnej dopuszczalnej prędkości UTO na chodniku a w przypadku jeżeli są wydzielone w przekroju ulicy drogi rowerowe - nakazu poruszania się za pomocą tych urządzeń na drogach rowerowych."

Uwaga nr 178

Jest: Należy pamiętać o systemie użyczania miejsca w samochodzie prywatnym (tzw. carpooling).

Sugestia: Należy wspomagać formy użyczania miejsca w samochodzie prywatnym (tzw. carpooling) jak i formach współdzielenia samochodów prywatnych zapobiegając zarazem sytuacji nierównej konkurencji w obszarze flot pojazdów współdzielonych.

Komentarz: Dealerzy samochodów i producenci wprowadzają coraz to nowe formy, chociażby (chyba Mercedes) aplikacji, w której nabyty na kredyt samochód można użyczać chętnym za opłatą. Praktycznie jest stosunkowo łatwo w tej formie „zarobić” na raty spłacanego kredytu a drogi samochód ma się prawie za frajer ponosząc wyłącznie własne koszty zmienne. Jednakowoż upowszechnienie tej i podobnych formuł, często wyłącznie na podstawie zewnętrznych aplikacji wymaga prowadzenia polityki równej konkurencji, znane są już bowiem praktyki w której floty dobrze zarządzane i dotrzymujące wymaganych standardów

dostępności wycofywały się z rynku wobec dzikiej konkurencji. Również i w tym przedmiocie prosi się o docelowe wprowadzanie opłat za wjazd do obszarów chronionych, zmiennych zależnych od popytu czy stałych za wjazd na drogi.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "Należy wspomagać formy użyczenia miejsca w samochodzie prywatnym (tzw. carpooling) jak i formach współdzielenia samochodów prywatnych zapobiegając zarazem sytuacji nierównej konkurencji w obszarze flot pojazdów współdzielonych."

2.21. STRONA 25 PMT

Uwaga nr 179

Nie można zgodzić się ze zdaniem wyrażonym w PMT dotyczącym użyczenia miejsca w samochodzie prywatnym (tzw. carpooling) gdzie stwierdzono, iż nie ma on wpływu na udział samochodu w podróżach, ale potencjalnie łagodzi stan zatłoczenia. Carpooling z założenia ma wpływ na udział samochodów, gdyż zmniejsza właśnie liczbę aut na drodze. Na rozwój carpoolingu wpływa zdecydowanie ilość dostępnych parkingów typu parkuj i jedź. Ta forma transportu realizowana przez osoby najczęściej znajdujące się, może też wykazywać większą odporność na wspomnianą sytuację pandemii i związanym z nią zagrożeniem w korzystaniu ze współdzielenia pojazdów.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Zapisy PMT wspierają formy użyczenia miejsca w samochodzie. Stan pandemii zmienia zupełnie podział modalny w transporcie a także znajduje odzwierciedlenie we wszystkich wskaźnikach w sposób zupełnie nie przewidywalny (praca zdalna – zmniejszenie liczby podróży, limity pasażerów w transporcie zbiorowym, zmiana zachowań mieszkańców i wybór innych środków podróży niż dotychczas itp.).

Uwaga nr 180 (złożona dwukrotnie)

ad. 13 Obszar ruchu kolejowego

Dodatkowe tory i przystanki śródmiejskie

Niezbędne i pilna dla zmniejszenia taktu i zwiększenia ilości pociągów Poznańskiej Kolei Metropolitalnej jest zbudowanie dodatkowych torów od stacji główicy północnej Poznań Główny do stacji Poznań Wschód i do rozjazdu nad ulicą Niestachowską oraz przebudowa główicy południowej Poznań Główny dla umożliwienia pociągom Poznańskiej Kolei Metropolitalnej zmiany torów na południe od ulicy Hetmańskiej. Dla dobrej integracji ruchu aglomeracyjnego konieczne jest zbudowanie przystanków węzłowych na obrzeżach Śródmieścia Hetmańska, Żeromskiego-Niestachowska, Grudzieniec-Nowowiejskiego, Garbary, Zawady. Nadto rozważenia wymaga lokowanie przystanków śródmiejskich co 1 kilometr co będzie możliwe na dodatkowych 2 torach (wzorem Frankfurtu, Monachium itd) np. Wilda-Łazarz, Jeżyce, al. Niepodległości, Ostrów Tumski.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Uwaga zbyt szczegółowa dla uwzględnienia w strategicznym dokumencie. Ponadto Miasto nie jest organizatorem przewozów kolejowych.

Uwaga nr 181 (złożona dwukrotnie)

Kolej Dużej Prędkości

Należy naciskać rząd na rozważane już trasowanie linii tunelem wg koncepcji z 2010 roku od trójkąta na Garaszewie równoleżnikowo pod centrum Poznania z wylotem tunelem pod lotniskiem Ławica na linii 351 albo E-20. Nie wiemy ostatecznie jaki kształt przybierze finalny projekt KDP, ani szanse jakie się wówczas pojawią, ale starania trzeba podjąć na tym etapie.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Starania podejmowane są na bieżąco, a uwaga jest zbyt szczegółowa dla uwzględnienia w strategicznym dokumencie.

Uwaga nr 182 (złożona dwukrotnie)

Przystanek Centrum

Przygotowanie pod powstanie przystanki kolei metropolitalnej między Mostami Teatralnym i Dworcowym dla integracji transportu aglomeracyjnego z miejskim w sercu Śródmieścia.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Uwaga zbyt szczegółowa dla uwzględnienia w strategicznym dokumencie. Ponadto Miasto nie jest organizatorem przewozów kolejowych.

Uwaga nr 183 (złożona dwukrotnie)

Poznań Centralny

Rozważenie na dalszą przyszłość przelotowego Dworca Centralnego między Mostem Teatralnym i Dworcowym, który przejmie większość funkcji dysfunkcyjnie położonego Dworca Głównego..

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Miasto Poznań jest stroną w tematach kolejowych - trwają starania o przywrócenie funkcji starego Dworca Poznań Główny PKP.

Uwaga nr 184

Powiązanie transportu kolejowego z komunikacją miejską wydaje się być priorytetem w odniesieniu do osób dojeżdżających do Poznania z dalszych odległości. Węzły komunikacyjne różnej wielkości przy wszystkich stacjach i przystankach kolejowych na terenie Poznania ułatwi komunikację podróżującym i spowoduje zmniejszenie ruchu pasażerskiego na Dworcu Głównym i w tym rejonie miasta.

UZASADNIENIE

W niewielkim stopniu alternatywą dla Dworca Głównego są węzły komunikacyjne na Górczynie i Garbarach, bo zlokalizowane są w sąsiedztwie stacji kolejowych i w mniejszym stopniu Starołęka i Dębiec. Niewykorzystany w tym zakresie jest zupełnie Dworzec Poznań - Wschód. Wszystkie inne przystanki kolejowe na terenie miasta (także te planowane) winny mieć z zasady powiązanie z tramwajem lub autobusem miejskim. Np. w przypadku przystanku kolejowego Poznań - Antoninek aż prosi się przedłużenie linii tramwajowej z Miłostowa i poprowadzenie torowiska tak, aby przesiąść się można było z/do pociągu w ramach tego samego peronu.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Poruszone elementy zostały zapisane w sposób ogólny w obszarze nr 13 PMT.

Uwaga nr 185

KONIECZNOŚĆ LEPSZEGO ZSYNCHRONIZOWANIA ISTNIEJĄCYCH I PLANOWANYCH PRZYSTANKÓW I STACJI KOLEJOWYCH NA TERENIE POZNANIA Z KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ

Uzasadnienie:

Powiązanie komunikacji miejskiej z kolejową wydaje się być priorytetową opcją mobilności komunikacyjnej Miasta Poznania. Kolej ze względu na szybkość przemieszczania się i bezkolizyjność jest najlepszym środkiem transportu przy podróżach spoza miasta jak również w jego granicach. Należałoby nieco rozbudować istniejącą sieć przystanków kolejowych (oprócz planowanych na północnej i wschodniej obwodnicy kolejowej mogłyby powstać przystanki kolejowe bliżej centrum np. Jeżyce - przy trasie Niestachowskiej, w rejonie ul. Cichej (Pułaskiego), czy Łazarz/Wilda (przy trasie Hetmańskiej). Każdy z takich

punktów powinien funkcjonować w powiązaniu chociażby z przystankiem tramwajowym lub autobusowym oraz bazą roweru miejskiego, co umożliwiłoby bezzwłoczne kontynuowanie podróży na niewielkim odcinku do planowanego punktu docelowego.

Osobną kwestią jest zbyt małe powiązanie komunikacyjne większych stacji kolejowych z komunikacją miejską. Poznań Garbary, Starołęka, Górczyn, Dębiec - to nieliczne przykłady gdzie podróżujący koleją (o ile w ogóle pociąg się tam zatrzyma)

mają szansę na kontynuowanie podróży lokalnej z pominięciem stacji Poznań Główny. Zupełnie niewykorzystane w tym zagadnieniu są np. stacje Poznań Wola i Poznań Wschód, które mogłyby (oczywiście w powiązaniu z odpowiednio zorganizowaną komunikacją miejską) obsłużyć kolejowy ruch pasażerski odpowiednio w zachodniej i wschodniej części miasta i nie dopuścić aby potoki pasażerskie kierowały się do centrum.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Poruszone elementy znajdują się w sposób ogólny w dokumencie w obszarze nr 13. Uwaga zbyt szczegółowa dla uwzględnienia w strategicznym dokumencie.

2.22. STRONA 26 PMT

Uwaga nr 186

Uwaga dotyczy Rozdziału 13 i strony nr 26. Zamienić "Wskazana jest budowa połączenia szynowego Dworca PKP Poznań Główny z Lotniskiem Ławica." na budowę kolei lekkiej, tramwaju lub metra wzdłuż ulicy Bukowskiej

UZASADNIENIE

Potoki pasażerów na odcinku dworzec PKP - Lotnisko są zbyt małe by budować linie kolejową na pociąg który by jeździł raz na godzinę. Brak opłacalności. Zamiast tego proponuje budowę metra ze stacjami co kilometr wzdłuż ulicy Bukowskiej która obecnie jest jedną z ważniejszych arterii miasta. Wzdłuż ulicy Bukowskiej budowane są nowe osiedla i nowe centrum biurowe Poznania (poznański Mordor), ważne szpitale, uniwersytet medyczny czy szkoły. Dodatkowo metro dodało by miastu wielkomiejskości i zachęciłoby wielu do korzystania z transportu publicznego.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Uwaga zbyt szczegółowa dla uwzględnienia w strategicznym dokumencie. Ponadto rozwiązania proponowane w uwadze zostały zapisane w obszarze nr 9 w następujący sposób: „Ze względu na bezpieczeństwo ruchu i efektywność przewozową należałoby rozważyć budowę szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego uwzględniającego rozwiązania wielopoziomowe”.

Uwaga nr 187 (złożona dwukrotnie)

ad. 14 Obszar rozwoju ruchu lotniczego

Należy uzupełnić zapisem, że wskazany jest powrót do funkcji lotniska Krzesiny przewidywanej w latach 90 XX wieku, czyli funkcji cywilno-wojskowej albo cywilnej lotniska. A w przypadku rozwoju lotów z lotniska Ławica po uruchomieniu CPK i braku spadku lotów, przeniesienie obsługi pasażerskiej na Krzesiny jest koniecznością.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Rozwiązanie niemożliwe do realizacji w obecnej perspektywie PMT a także niezależne od Miasta.

Uwaga nr 188

Tak postawione działanie budzi niepokój i może implikować negatywne skutki dla środowiska. Przeniesienie intensyfikacji zabudowy na tereny położone wzdłuż linii kolejowych, tworzenie nowych gniazd suburbanizacji oraz intensyfikacja zabudowy wzdłuż linii kolejowych będzie stać w konflikcie z obszarami cennymi pod kątem różnorodności

biologicznej. Nawet jeśli uznać, że planowana suburbanizacja nie będzie obejmować obszarów chronionych (co także nie zostało podkreślone w PMT), to i tak zabudowa terenów poza obszarami chronionymi może negatywnie wpływać na przyrodę poza nimi, przerywać ciągłość korytarzy ekologicznych, dewastować krajobraz i negatywnie wpływać na powierzchnię ziemi. W tym ujęciu należałoby się zastanowić nad planowaniem zagospodarowania w oparciu o ideę transit-oriented development, gdzie zabudowa koncentruje się przy węźle komunikacyjnym wydajnego transportu zbiorowego, tworząc zwartą strukturę w jego obrębie, a nie promując zabudowę wzdłuż całego ciągu komunikacyjnego, co generuje bardzo duże koszty środowiskowe, ale też społeczne, krajobrazowe i związane z negatywnym wpływem na ład przestrzenny.

Warto także dodać, że w obecnych czasach fakt kierowania suburbanizacji na obszary położone wzdłuż linii kolejowych nie zniweluje konieczności połączenia tych obszarów siecią dróg, co z kolei pociągnie za sobą wzrost presji na zabudowę obszarów przy nowych lub odnowionych ciągach drogowych. W efekcie wystąpiłaby sytuacja kumulowania się oddziaływań.

Jakiegokolwiek działania w zakresie przeznaczania nowych obszarów pod zabudowę, należy poprzedzić rzetelnie wykonanym bilansem terenów mieszkaniowych, w kierunkach zagospodarowania przestrzennego Poznania i gmin podmiejskich. Przeprowadzona analiza bilansu terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową dla gmin podmiejskich wokół Wrocławia (Piotr Kryczka ISBN 978-83-7493-050-5), wykazała nadwyżkę populacji na planowanych pod zabudowę terenach względem prognozy ludności w 2035 roku w wysokości ok. 900 000–1 600 000 osób! Jest niemal pewne, że podobny problem dotyczy metropolii poznańskiej. Z tego względu sugeruje się wykonanie takiego badania przez Stowarzyszenie Metropolia Poznań, z jednoczesną analizą i propozycją zmian do dokumentów planistycznych poszczególnych gmin oraz wskazaniem obszarów, w których zasadny jest rozwój osadnictwa. W takiej analizie można uwzględnić zarówno czynniki przyrodnicze, jak i odległości od linii kolejowych czy układu drogowego.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Każdy rozwój wiąże się z mniejszą lub większą ingerencją w środowisko naturalne. PMT nie rozstrzyga i nie przesądza o żadnej kwestii jedynie o kierunku funkcjonowania obwodnicy kolejowej Poznania. Uwaga zostanie przekazana do Metropolii Poznań.

Uwaga nr 189

Wydaje się, że PMT próbuje w tym zakresie pogodzić różne sprzeczne ze sobą interesy. Z jednej strony presję na rozwój dobrych połączeń z pozostałymi systemami transportu, w szczególności miejskiego transportu publicznego lub kolejowego, a z drugiej ryzyka związane z brakiem racjonalności takich działań w perspektywie długoterminowej. Biorąc pod uwagę powyższe słuszne jest założenie realizacji zamierzeń inwestycyjnych takich jak nowe połączenia transportowe, pod warunkiem, że takie połączenie obsługiwało będzie nowe dzielnice miasta lub intensywnie zagospodarowane jednostki podmiejskie. PMT nie definiuje jednak żadnych konkretnych działań ani kierunków inwestycyjnych.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Polityka w tym fragmencie wskazuje na negatywny scenariusz rozwoju lotnictwa w skali kraju starając się doprowadzić do połączenia systemów transportu publicznego lub kolejowego z lotniskiem Ławica stanowiącego tym samym „stację/przystanek” pośredni a nie końcowy. Dokument strategiczny nie wskazuje konkretnych kierunków działań gdyż rozwiązania kolejowe są w gestii Urzędu Marszałkowskiego i trudno przesądzać o takich rozwiązaniach.

2.23. STRONA 27 PMT

Uwaga nr 190

Czy plany przerzucenia ruchu pasażerskiego na lotnisko w Krzesinach zostały ostatecznie wykluczone?

UZASADNIENIE

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Rozwiązanie niemożliwe do realizacji w obecnej perspektywie PMT a także niezależne od Miasta.

Uwaga nr 191

W najbliższych latach Miasto powinno wspierać także posiadaczy samochodów hybrydowych (niskoemisyjnych), nie tylko posiadaczy aut elektrycznych.

UZASADNIENIE

Samochody te są z reguły nowe (skład spalin jest mniej toksyczny). Produkują mniej spalin i są na chwilę obecną tańsze od samochodów 100% elektrycznych. Większa liczba aut hybrydowych przyczyni się do poprawy jakości powietrza w mieście. Oczywiście, zgodnie z zapisami w dokumencie, przywileje dla posiadaczy aut niskoemisyjnych powinny maleć wraz z wzrostem ich liczebności, żeby nie doprowadzić do przepełnienia ulic.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Miasto wspiera posiadaczy samochodów hybrydowych w opłatach za SPP.

Uwaga nr 192

Sugeruję tytuł: Obszar rozwoju **transportu** o alternatywnych źródłach napędu i energii

Komentarz: To nie tylko kwestia napędu pojazdów ale całego układu logistycznego i kształtu systemowego, w co zresztą treść rozdziału wnika.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "Obszar rozwoju transportu o alternatywnych źródłach napędu i energii".

Uwaga nr 193

Uwaga ogólna: Rozdział ten jest źle napisany. Sprawy błahe przemieszane są z kluczowymi. Nieraz z trudem doszukałem się często słusznych intencji autorów. Żeby to skorygować zgodnie z tymi intencjami i dodać coś istotnego potrzebowałbym z dwa – trzy dni czasu.

*Proponuję (****) :*

Przede wszystkim trzeba nawiązać na początku do głównego nurtu idei unijnej: horyzont 2050, triada celów gospodarki energetycznej: zmniejszanie zużycia energii gdzie to możliwe, wzrost efektywności energetycznej (w transporcie MJ/km podróży), wzrost miks (udział OZE do eliminacji śladu węglowego łącznie), wreszcie środowisko niskiej emisji w miastach. U podstaw działania Unii leży, by działania w tym celu wykorzystać na technologiczną inicjatywę oraz rozwój ekonomiczny i społeczny. Transport w tym nurcie należy do jednej z głównych osi (28% źródeł w emisji CO₂).

W polityce transportowej miasta na tym tle mamy przedłożenia:

- A.) podział modalny i kongestia motoryzacyjna (zarysowane zasady optymalizacji systemu odpowiadają efektywności energetycznej),
- B.) skracanie długości podróży (przewozu ładunku) środkami bardziej energochłonnymi (samochody), przy wydłużaniu mniej energochłonnymi (UTO, rower elektryczny),
- C.) napęd alternatywny pojazdów
- D.) pomnażanie własnych zasobów OZE (nie wchodzi w zużycie finalne gospodarki energetycznej)

E.) inicjatywy technologiczne (tu np. synteza ****)

Sugerował bym zachowanie takiego porządku w omówieniu, chociaż o A.) i B.) wystarczy (ale trzeba) wzmiankować, bo są opisane w innych obszarach. Trzeba też zwrócić uwagę, że zagarnięte pod parkowanie olbrzymie tereny miejskie mają wpływ na wydłużanie podróży – to zaś też jest związane z unieruchomioną przez całą dobę liczbą samochodów (w mieście 50 do 60%)

Ad E.)

W podejściu modalnym kluczowym problemem jest niska efektywność energetyczna niektórych komponentów transportu publicznego (TP). Liczona w pełnym zakresie energetycznego wytworzenia produktu mało napełnione autobusy i linie autobusowe a tym bardziej tramwaje (a dzisiaj ich utrzymanie jest socjalną koniecznością) są bardziej energochłonne od samochodów (także kapitałochłonne).

To trzeba rozumieć gdy się pisze o zabieraniu pasażerów z TP na środki alternatywne. Faktycznie obniża to efektywność energetyczną TP ale nie koniecznie całego systemu, jeżeli jest to np. rower, albo gdy podróżny w samochodzie współdzielonym (lub taksówce) rezygnuje z użycia samochodu a tym bardziej z jego posiadania.

Ale „zabieranie” pasażerów przez samochody (nawet najbardziej ekologiczne) ma wpływ na kongestię. Dlatego też inicjatywy na rzecz ITS (bramkowanie), Serwis UsługMaaS, pojazdy ACV (nawet tej trzeciej klasy autonomii), opłaty za wjazd do obszarów chronionych oraz włączanie operatorów flot współdzielonych na żądanie do kategorii TP ma znaczenie. To ostatnie pozwala to na substytucyjne wyłączenie konwencjonalnych nieefektywnych komponentów TP (linii i taboru) ale też wymaga transferu dotacji z pracy transportowej na dotację do sfery wykluczenia komunikacyjnego w całościowym układzie. (tu mała dygresja emeryta – istotą wykluczenia jest bardziej kieszeń wykluczonego niż poziom jego obsługi).

Dla takie spojrzenia zdeklarowanie „**otwartości na nowe, prototypowe możliwości podróżowania**” to zdecydowanie za mało.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w poprzez przereklamowanie obszaru w następujący sposób:

„15. Obszar rozwoju transportu o alternatywnych źródłach napędu i energii

Miasto wymienia pozostający w jego zasobie tabor, zasilany silnikami spalinowymi na pojazdy z napędem zasilanym alternatywnymi źródłami energii, w tym odnawialnymi.

U podstaw działań Miasta leżą zobowiązania wynikające z wytycznych Unii Europejskiej w zakresie celów gospodarki energetycznej. Należą do nich: zmniejszanie zużycia energii, wzrost efektywności energetycznej, wzrost udziału energii odnawialnej w miksie energetycznym oraz redukcja zanieczyszczeń pochodzących z niskiej emisji. Transport, stanowiąc istotne źródło emisji, należy do jednej z głównych osi działań proekologicznych.

Indywidualne decyzje posiadaczy pojazdów o zmianie zasilania z oleju napędowego czy benzyny na zasilanie alternatywne np. sprężonym gazem ziemnym (CNG) płynnym gazem ropopochodnym (LPG), elektryczne, będą miały istotny wpływ na ostateczny efekt środowiskowy. Realizacja powyższych celów, będzie się wiązać z wprowadzeniem wielu zmian technologicznych, ekonomicznych i społecznych. W zakresie wykorzystania energii w transporcie można wyodrębnić następujące zagadnienia:

- a) zmiany w podziale modalnym i zmniejszenie kongestii motoryzacyjnej (zarysowane zasady optymalizacji systemu odpowiadają efektywności energetycznej),
- b) skracanie długości podróży (przewozu ładunku) środkami bardziej energochłonnymi (samochody), przy wydłużaniu mniej energochłonnymi (UTO, rower elektryczny),
- c) wymiana pojazdów o tradycyjnych źródłach napędu na pojazdy posiadające zasilanie z alternatywnych źródeł energii,
- d) zwiększenie ilości energii pozyskiwanej z własnych źródeł energii odnawialnej,
- e) inicjatywy technologiczne.

Kluczowym problemem jest niska efektywność energetyczna niektórych komponentów transportu publicznego. Linie tramwajowe i autobusowe charakteryzujące się małym napełnieniem mogą, w ostatecznym bilansie, być bardziej energochłonne i kapitałochłonne niż indywidualny transport samochodowy. Zmiana zachowań pasażerów, którzy przesiadają się z transportu publicznego na alternatywne środki transportu, obniża efektywność energetyczną transportu publicznego, ale niekoniecznie całego systemu transportowego.

Istotnym elementem systemu transportu zbiorowego jest tabor wykorzystywany przez operatorów, który winien być niezawodny, bezpieczny, czysty, dostępny dla osób ze szczególnymi potrzebami, ekologiczny i ergonomiczny, dostosowany do istniejącej sieci torowej. Na mocy obowiązujących przepisów miasto Poznań zobowiązane jest do **kształtowania polityki taborowej** dla pojazdów transportu zbiorowego, jak również pojazdów we flocie urzędu oraz tych, które wykonują i którym zleca się wykonywanie zadań publicznych. Miasto powinno dążyć nie tylko do odpowiedniego spełnienia minimów ustawowych dotyczących uzyskania właściwych udziałów procentowych pojazdów nisko i/lub zeroemisyjnych, ale również w sposób perspektywiczny wspierać zrównoważony rozwój łatwo dostępnej infrastruktury paliw alternatywnych, co finalnie przyczynić się powinno do kontynuowania procesu wymiany lub modernizacji pojazdów napędzanych silnikami o wysokiej emisji gazów cieplarnianych i innych substancji szkodliwych. Co więcej, mając na celu nie tylko ochronę środowiska, ale również spadek natężenia ruchu, należy monitorować wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów napędzanych poszczególnymi paliwami alternatywnymi i w odpowiedni sposób wdrażać bądź likwidować uprawnienia przyznawane posiadaczom takich samochodów (respektując tym samym postanowienia ustaw i rozporządzeń). Nadawanie uprawnień do wjazdów/przejazdów w konkretne rejony miasta posiadaczom samochodów nisko lub zeroemisyjnych, poprzez tworzenie narzędzia jakim są strefy czystego transportu powinno być poprzedzone analizą równoczesnego współistnienia już funkcjonujących stref jak np.: Strefy Płatnego Parkowania, Tempo 30, planowanych stref dostaw.

Krajowy system energetyczny jest oparty na elektrowniach węglowych, a całkowita emisja zanieczyszczeń pojazdu elektrycznego jest porównywalna z pojazdami o napędzie spalinowym. Żeby zmienić ten trend należy produkować energię z odnawialnych źródeł. W celu ograniczenia emisji szkodliwych substancji pochodzących z systemu energetycznego prowadzone są, niekiedy wymuszone uwarunkowaniami prawnymi, prace nad nowymi typami odnawialnych źródeł energii (OZE) w postaci elektrowni wodnych, słonecznych czy wiatrowych. Zastosowanie OZE w transporcie jest w długim horyzoncie czasowym nieuniknione ze względu na ograniczone zasoby paliw kopalnych. W tym kontekście kluczowe staje się przygotowanie miasta Poznania i uruchomienie pierwszych projektów pilotażowych, które umożliwiłyby **otwarcie rynku gazowego i produkcję wodoru z OZE**, wykorzystywanego w zależności od potrzeb w sektorze transportowym, ciepłowniczym oraz elektroenergetycznym. Nadwyżki energii z OZE mogłyby być magazynowane w postaci wodoru, który następnie służyłby do zasilania pojazdów transportu publicznego. Takie rozwiązanie jest praktycznym zastosowaniem technologii konwersji nadwyżki produkowanej energii w wodor przy zastosowaniu elektrolizy z wykorzystaniem technologii „Power to Gas” ujętej w strategii Unii Europejskiej do roku 2050. Zakłada ona, że całość energii zarówno elektrycznej jak i paliw ma pochodzić z OZE. Należy zatem przeanalizować zasadność wprowadzenia pojazdów zasilanych wodorem. Technologia ta, z uwagi na szereg korzyści zarówno środowiskowych, organizacyjnych oraz zgodność z europejską polityką energetyczną, może być rozważana jako jedno z istotnych rozwiązań długoterminowych dla Miasta Poznania. Obecne wysokie koszty wytworzenia i magazynowania wodoru, w przypadku jego popularyzacji, ulegną znacznemu obniżeniu. Brak szczegółowych regulacji prawnych na poziomie krajowym oraz brak strategii rozwoju technologii wodorowej w Polsce, powoduje konieczność oparcia się na dokumentach, wytycznych, strategiach rozwoju i dobrych praktykach innych krajów, które z sukcesem wdrażają podobny system.

Problemu energetycznego nie należy zawężać do energii użytkowej (związanej z eksploatacją pojazdów), lecz powinno się uwzględniać energię całkowitą, wykorzystywaną również przez

infrastrukturę transportową. Miasto Poznań na etapie wydawania decyzji urbanistycznych lub ustalania zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego czy innych przedsięwzięć inwestycyjnych, powinno uwzględniać możliwość **pozyskiwania energii z OZE na potrzeby własne, budowanych i eksploatowanych nieruchomości**. Przykładem mogłoby być zastosowanie ogniw fotowoltaicznych na zajezdni Franowo lub na budynku Dworca autobusowego na os. Jana III Sobieskiego zarówno do zasilania sieci energią elektryczną wykorzystywaną na potrzeby realizacji pracy przewozowej, jak również przetwarzania energii na wodór i zasilania autobusów wodorowych. Każda nowa inwestycja powinna takie rozwiązania uwzględniać jako obowiązkowe.

W świetle technologicznego postępu i testów prowadzonych przez wiele podmiotów z branży transportowej nad nowymi formami przemieszczania się w przestrzeni miejskiej, należy zachować **otwartość na nowe, prototypowe możliwości podróżowania.**”

Uwaga nr 194

PMT zakłada, że miasto sukcesywnie będzie wymieniać pozostający w jego zasobie tabor, zasilany silnikami spalinowymi na pojazdy z napędem zasilanym alternatywnymi źródłami napędu, w tym odnawialnymi. **Zadanie to powinno być realizowane równolegle z działaniem w zakresie zapewnienia jednolitego standardu taboru zarówno autobusowego, jak i tramwajowego przewidzianego w obszarze rozwoju transportu zbiorowego.**

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Pomimo tego, że pewne aspekty z zakresu transportu publicznego są zawarte w różnych obszarach, to są to działania realizowane równolegle i nie ma widzimy potrzeby pisania tego w Polityce. Nadmienić można bardziej strategicznie, że działania ze wszystkich obszarów realizowane są równolegle w zakresie takim w jakim się wiążą i są od siebie zależne.

2.24. STRONA 29 PMT

Uwaga nr 195

PMT wskazuje też, że Miasto Poznań na etapie wydawania decyzji urbanistycznych lub ustalania zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego czy innych przedsięwzięć inwestycyjnych, powinno uwzględniać konieczność pozyskiwania energii z OZE, na potrzeby własne budowanych i eksploatowanych nieruchomości. **Wydaje się, że MPZP nie dają takich możliwości legislacyjnych. W planie miejscowym nie można zakazać wykorzystywania OZE, wątpliwość budzi jednak fakt, czy można nakazać pozyskiwanie energii wyłącznie z takich źródeł, gdzie plany miejscowe określają jedynie zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów infrastruktury technicznej, w tym energii elektrycznej, nie zaś źródła jej pozyskiwania. Z pewnością jednak takie założenia mogą być zasadą przy wszystkich inwestycjach Miasta Poznania (obligatoryjnie nowych i tych istniejących gdzie jest taka zasadność).**

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona poprzez zmianę w tekście słowa „konieczność” na „możliwość” pozyskania energii z OZE.

2.25. STRONA 30 PMT

Uwaga nr 196 (złożona dwukrotnie)

ad. 16 Obszar zarządzania ruchem

a) Optymalizacja organizacji ruchu samochodowego zmierzająca do zmniejszenia zatłoczenia samochodowego wymaga 2 działań szczegółowych:

i/ egzekwowanie organizacją ruchu funkcji ram komunikacyjnych, czyli przywrócenie I ramie roli obwodnicy Centrum i przywrócenie roli II ramy obwodnicy Śródmieścia poprzez zmniejszanie ruchu promienistego w głąb II ramy w stronę I ramy o 50% do uzyskania na I ramie przynajmniej 80% poziomu udziału ruchu docelowego do Centrum i rozrządzanie ruchu z i do Śródmieścia.

ii/ zmniejszanie presji ruchu samochodowego z peryferii i aglomeracji zgodnie z zasadą rozprężania obszaru wewnętrznego i kumulacji ruchu w obszarach generujących zwiększony ruch. Ruch z obszarów peryferyjnych i przedmieść należy metodami organizacji ruchu stymulować w celu wykorzystania obwodnicy Poznania albo przesiadki na kolej. Celem jest zmniejszenie presji na obszary gęsto zurbanizowane. Narzędziami np. sterowaniem sygnalizacjami o nierównorzędnych cyklach dla ruchu wjeżdżającego w obszar miasta, regulacja liczbą pasów ogólnodostępnych oraz buspasami.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Na str. 32 istnieje następujący zapis „Nieodzownym elementem jest konsekwentne **egzekwowanie zasad organizacji ruchu** w przestrzeniach miejskich np. wjazd do miejsc historycznych, czy na zamknięte imprezy miejskie itp.” Natomiast zatrzymywania napływu pojazdów do Miasta z peryferii i metropolii zostało uwzględnione w zakresie takich rozwiązań jak zatrzymanie na parkingach typu P&R oraz w związku z rozwojem PKM korzystania z transportu metropolitalnego w tym węzłów kolejowych (obszary nr 13 i 17). Ponadto zawarto następujący zapis: "Mając na uwadze ograniczenie ruchu w centrum i przełożenie tranzytu poza III ramę komunikacyjną dla poprawy płynności ruchu i bezpieczeństwa oraz zapewnienie pierwszeństwa i priorytetu dla pieszych i rowerzystów w obszarze między II, a III ramą duże znaczenie będzie miała telematyka”.

Uwaga nr 197 (złożona dwukrotnie)

b) Priorytetyzacja transportu publicznego poprzez wprowadzenie rozwiązań zmierzających do popularyzacji i zwiększenia liczby pasażerów transportu publicznego. Do rozwiązań organizacyjnych należy zaliczyć:

i/ wprowadzenie pełnego priorytetu dla tramwajów i autobusów na buspasach wg zasady "Pojazd ZTM zatrzymuje się tylko na przystanku",

ii/ wprowadzenie buspasów do wszystkich obszarów gęsto zurbanizowanych pozbawionych tramwaju, a w pierwszej kolejności po trasach tramwajów wpisanych w studium UiKZP i do skupisk miejsc pracy o liczbie ponad 300 osób/km kwadratowy. Celem jest zwiększenie liczby pasażerów i zastępowanie transportem publicznym użytkowania samochodów osobowych. Celem wynikającym z tego jest zapewnienie podstaw ekonomicznych wzrostu jakości usług i obniżania kosztów jednostkowych eksploatacji i cen w relacji do zarobków poprzez wzrost do 2030 roku udziału transportu publicznego do 60% podróży niepieszych mieszkańców Poznania.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Istnieje zapis w obszarze nr 16, na str. 31 brzmiący: „Uwzględnienie rozwiązań dostosowanych do percepcji najsłabszych użytkowników dróg, powinno doprowadzić do spowalniania ruchu samochodów w centrum, poprawy warunków ruchu pieszych i rowerzystów oraz priorytetu transportu zbiorowego.” Również w obszarze nr 9 podjęto kwestie bus pasów a zapis będzie ulegał modyfikacji według wcześniej rozstrzygniętych uwag.

Uwaga nr 198

W obszarze zarządzania ruchem powinno dodać się działania polegającego na stworzeniu „parkingowych” standardów projektowych, które uwzględniałyby aspekty ochrony środowiska przy projektowaniu nowych parkingów w granicach miasta.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Nie widzimy zasadności wprowadzania standardów projektowych dla parkingów z racji wytycznych szczegółowych wynikających z Rozporządzeń i Ustaw. Ponadto każda inwestycja poddawana jest opiniom środowiskowym.

Uwaga nr 199

Należy dodać zapis, żeby regularnie prowadzić optymalizację programów sterujących sygnalizacją świetlną.

UZASADNIENIE

Optymalizowanie programów sterujących sygnalizacją świetlną pozwoli unikać niepotrzebnie wydłużonych przestojów pieszych, rowerzystów i kierowców. Zbędne oczekiwanie na możliwość przejścia/przejazdu powoduje negatywne emocje u użytkowników ruchu.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: w obszarze nr 16, na stronie 31 za słowami: „W centrum miasta doprowadzenie do uspokojenia ruchu (np. tworzenie stref ruchu uspokojonego oraz ruchu pieszego i rowerowego) powinno zasadniczo prowadzić do rezygnacji z sytemu sygnalizacji świetlnych.”, proponuje dopisać „Poza centrum należy regularnie prowadzić kontrolę funkcjonowania programów sterujących sygnalizacją świetlną pozwalających prowadzić jej optymalizację, poprawić płynność ruchu oraz eliminować zbyt długie lub wręcz zbędne oczekiwanie na możliwość przejścia/przejazdu które powoduje negatywne emocje u użytkowników ruchu zarówno dla pieszych w zakresie przejścia jak i dla kierowców w zakresie przejazdu (np. synchronizacja przejazdów – tzw. zielona fala)”.

2.26. STRONA 31 PMT**Uwaga nr 200**

Uwaga dotyczy Rozdziału 16 i strony nr 31. Tablice świetlne oraz sterowanie ruchem samochodowym. Uzyskanie płynności ruchu samochodowego z bezpieczną prędkością przy wykorzystaniu sieci ITS.

UZASADNIENIE

Ważną kwestią jest płynność ruchu samochodowego w mieście. Wiąże się to nie tylko z sprawniejszym przemieszczaniem się pojazdów, ale również z zmniejszeniem zanieczyszczeń. Płynny ruch samochodowy to taki, w którym przez kilka skrzyżowań samochody przemieszczają się bez konieczności zatrzymywania się na każdym z nich ze względu na postój na czerwonym świetle. Wykreowanie takiego ruchu jest możliwe poprzez zintegrowanie cyklu świateł na kilku skrzyżowaniach. Wykorzystując obecne zdobycze technologiczne można poprzez wyświetlanie komunikatów na tablicach przy jezdni, wskazać kierowcom prędkość z jaką należy się poruszać, aby na następnym skrzyżowaniu przejechać na zielonym świetle. Takie działania pozwolą na zmniejszenie prędkości samochodów na ulicy, gdyż kierowcy nie będą za wszelką cenę gnać, aby zdążyć na zielone światło palące się na następnej krzyżówce. Płynność ruchu samochodowego to również zadbanie o przepustowość skrzyżowań. Należy zatem zadbać o to, aby pojazdy nie znajdowały się na skrzyżowaniu, gdy dla ich kierunku jazdy zapali się czerwone światło. Przykład angielskich skrzyżowań, gdzie pozostanie na skrzyżowaniu po zmianie świateł wiąże się z nałożeniem mandatu. Takie rozwiązania funkcjonują również w polskich miastach. Należy zatem doraźnie wykorzystać siły policyjne (mobilne centrum monitoringu), a w dalszej perspektywie rozbudować system automatycznego rejestrowania takich wykroczeń i ukarania kierowców, którzy nie stosują się do przepisów. Uporządkowanie tej kwestii ma również znaczący wpływ na funkcjonowanie komunikacji publicznej, szczególnie autobusowej.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono we wcześniejszej uwadze nr 199, w następujący sposób: „W centrum miasta doprowadzenie do uspokojenia ruchu (np. tworzenie stref ruchu uspokojonego oraz ruchu pieszego i rowerowego) powinno zasadniczo prowadzić do rezygnacji z sytemu sygnalizacji

świeatnych.”, proponuje dopisać „Poza centrum należy regularnie prowadzić kontrolę funkcjonowania programów sterujących sygnalizacją świetlną pozwalających prowadzić jej optymalizację, poprawić płynność ruchu oraz eliminować zbyt długie lub wręcz zbędne oczekiwanie na możliwość przejścia/przejazdu które powoduje negatywne emocje u użytkowników ruchu zarówno dla pieszych w zakresie przejścia jak i dla kierowców w zakresie przejazdu (np. synchronizacja przejazdów – tzw. zielona fala)”.

Uwaga nr 201

Jest: Bardzo ważny jest **rozwój** inteligentnego systemem transportowego (ITS), polegający na wdrażaniu tablic zmiennej treści z aktualizowaną informacją dla kierowców i podróżnych, jak również udoskonalenie systemu pozyskiwania i analizy danych.

Sugestia: Bardzo ważnym jest **rozwój** inteligentnego systemem transportowego (ITS), polegający na zapobieganiu kongestii motoryzacyjnej, rozwijaniu platformy informacyjnej oraz wspomaganie decyzji poprzez udoskonalanie systemu pozyskiwania, przetwarzania i analizy danych.

Komentarz: To główne kierunki rozwoju na tle tego co mamy. Wg badań na tablice zmiennej treści z aktualizowaną informacją dla kierowców reaguje od 8 do 15% kierowców i nie przywiązywał bym do tego takiej wagi. Problemem jest rozszerzenie sterowania ITS na północne i prawobrzeżne dzielnice miasta czy np. możliwość (relatywnie niewielkim kosztem) anonimizacji danych z ponad stu kilkudziesięciu kamer monitorowania w celu przetworzenia obrazów na dane o ruchu.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: „Bardzo ważnym jest **rozwój** inteligentnego systemem transportowego (ITS), polegający na zapobieganiu kongestii motoryzacyjnej, rozwijaniu platformy informacyjnej oraz wspomaganie decyzji poprzez udoskonalanie systemu pozyskiwania, przetwarzania i analizy danych mający odzwierciedlenie np. we wdrażaniu tablic zmiennej treści z aktualizowaną informacją dla kierowców i podróżnych, czy anonimizacji pozyskiwanych danych z kamer dających informację o ruchu”.

Uwaga nr 202

Jest: W centrum miasta doprowadzenie do **uspokojenia ruchu** (np. tworzenie stref ruchu uspokojonego oraz ruchu pieszego i rowerowego) powinno zasadniczo prowadzić do rezygnacji z sytemu sygnalizacji świetlnych.

Sugestia: **Uspokojenie ruchu w strefach chronionych** (np. tworzenie stref ruchu uspokojonego oraz ruchu pieszego i rowerowego) powinno zasadniczo prowadzić do rezygnacji z sytemu sygnalizacji świetlnych.

Komentarz: Nie ograniczał bym uspakajania ruchu do zdefiniowanego wcześniej centrum. Generalnie sugeruję operowania pojęciem **stref chronionych – to jest docelowo wszystkich obszarów wewnątrz siatki miejskiego układu drogowego** (stąd potrzeba definitywnego przesądzenia tej sieci i jej planowej ewolucji).

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "W centrum miasta (a docelowo również w strefie chronionej wynikającej z innych dokumentów planistycznych) doprowadzenie do uspokojenia ruchu (np. tworzenie stref ruchu uspokojonego oraz ruchu pieszego i rowerowego) powinno zasadniczo prowadzić do rezygnacji z sytemu sygnalizacji świetlnych”.

Uwaga nr 203

Sugestia ujęcia zagadnień rozwojowych ITS:

Warto już podjąć działania nad bardziej zaawansowanymi aplikacjami i urządzeniami, jak:

- zintegrowanie ITS z Serwisem Mobilności i systemem PEKA (wspólna platforma informatyczna),
- zintegrowanie inteligentnych pojazdów z inteligentną drogą w kierunku możliwości poboru opłat za wjazd do obszarów chronionych,

- podjęcie działań na rzecz aplikacji transmisji informacji między sterownikami w celu lepszej realizacji priorytetów dla TP oraz zapobiegania kongestii.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono poprzez wprowadzenie w obszarze nr 21 na stronie 44 następujących zapisów:

"W ramach systemu ITS Poznań, należy pozyskiwać dane z automatycznych stacji pomiaru ruchu „i monitoringu wizyjnego”. Należy doprowadzić do sytuacji, w której dane z systemu będą udostępniane on-line, przez co częściej będą wykorzystywane i kontrolowane. Pozwola one, na ustalanie i analizę wielkości potoków ruchu drogowego, a w konsekwencji częstą aktualizację modelu ruchu. System należy rozwijać poprzez dodawanie nowych punktów pomiarowych i regularny serwis istniejących. Wykorzystanie systemów do pozyskiwania danych o mobilności mieszkańców w różnych rodzajach transportu pozwoli na budowę modelu ruchu nieobarczonego błędami, w oparciu o rzeczywiste dane i informacje, a także pozwoli dokonywać monitoringu efektów wdrażanej Polityki Mobilności Transportowej. Rozwój technologii cyfrowej w transporcie w tym integralność systemów transportowych (monitoring środowiska, aplikacje o zajętości miejsc, o połączeniach, przesiadkach, węzłach itp.) stanowią rewolucję w podejściu do systemu transportu i możliwościach zarządzania mobilnością z technicznego punktu widzenia. „Warto już rozważać podjęcie działania nad bardziej zaawansowanymi aplikacjami i urządzeniami, jak:

- zintegrowanie ITS z Serwisem Mobilności i systemem PEKA (wspólna platforma informatyczna),
- zintegrowanie inteligentnych pojazdów z inteligentną drogą w kierunku możliwości poboru opłat za wjazd do wyznaczonych obszarów,
- podjęcie działań na rzecz aplikacji transmisji informacji między sterownikami w celu lepszej realizacji priorytetów dla transportu publicznego oraz zapobiegania kongestii.” Jako przykład przytoczyć można inteligentny system parkowania, w którym czujniki informują (poprzez aplikację mobilną) o zajętości miejsc w Strefie Płatnego Parkowania co ogranicza zbędne jazdy w poszukiwaniu wolnej przestrzeni parkingowej i przyczynia się do zmniejszenia emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń oraz natężenia ruchu drogowego".

Uwaga nr 204

Sugestia dodatkowa:

Warto przeanalizować, czy usytuowanie różnych ośrodków organizacji, zarządzania i sterowania ruchem sprzyja rozwojowi oraz optymalizacji zarządzania w sposób kompleksowy, spójny i efektywny.

(Moim zdaniem nie, odnoszę wrażenie pewnej stagnacji w procesie aplikacji danych i koncepcji rozwoju, dlatego w syntezie**** piszę o instytucjonalizacji procesu wdrażania nowych technologii w transporcie).

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: w obszarze nr 16, na stronie 31 po słowach „- inteligentne centrum zarządzania.” dodać od nowego akapitu „W ramach inteligentnego centrum zarządzania należy dążyć do połączenia różnych ośrodków organizacji i sterowania ruchem, które będzie sprzyjać rozwojowi oraz optymalizacji zarządzania w sposób kompleksowy, spójny i efektywny. Wprowadzane zmiany pozwolą na usprawnienie procesów rozwoju i ich zintegrowanie.”.

2.27. STRONA 32 PMT

Uwaga nr 205 (złożona dwukrotnie)

ad. 17 Obszar zarządzania parkowaniem

Polityka parkingowa jest jednym z najważniejszych narzędzi Polityki Transportowej wpływając na ograniczenie podaży albo przekształcenie podaży miejsc postojowych w ruchu po i do

Poznania. Strefy Parkingowe postulowane w Polityce Transportowej z 1999 obejmowały cały obszar funkcjonalnego Śródmieścia (wewnątrz II ramy) oraz korytarze transportowe po 500 m z każdej strony tras tramwajowych. Należy przejąć ten postulat oraz rozszerzyć go o trasy autobusowe objęte buspasami, postawić za cel etapowe wdrożenie do 2030 roku i uznać za jedno z najważniejszych działań do realizacji.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Istnieją plany aby Strefę Płatnego Parkowania rozszerzyć na inne dzielnice poza Centrum miasta, tam gdzie jest to potrzebne i wynika z badań zajętości miejsc postojowych. PMT jest dokumentem kierunkowym a nie wykonawczym.

Uwaga nr 206 (złożona dwukrotnie)

Dla zmniejszenia kosztu rozszerzania stref parkingowych poza Śródmieście należy rozpocząć wprowadzanie Stref Ograniczonego Postoju zamiast Stref Płatnego Parkowania. Umożliwiają one elastyczne korzystanie mieszkańcom również z samochodu w obszarach oddalonych od Śródmieścia, ale stymulują rezygnację z dojazdów do pracy w tych obszarach co istotnie zmniejsza natężenia ruch. Strefy Ograniczonego Postoju są nie tylko głównymi narzędziami regulacji podaży miejsc postojowych i wpływania na popyt na ruch samochodowy sprawdzonymi w miastach Szwajcarii, Austrii, Niemiec, gdzie zajmują znacznie większe obszary niż Strefy Płatnego Parkowania, lecz są one także spotykane i sprawdzone w funkcjonowaniu w Polsce.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. PMT ma na celu zrównoważony rozwój transportu natomiast wprowadzenie "strefy ograniczonego postoju" oznacza wjazd do strefy, w której obowiązuje zakaz postoju pojazdów na wszystkich drogach, co byłoby niekorzystne dla rozwoju Miasta. Takie rozwiązania można wprowadzać pilotażowo na pojedynczych ulicach nadto PMT jest dokumentem kierunkowym a nie wykonawczym. Sposób regulowania podaży i popytu na miejsca postojowe może ulegać rozwojowi i zmianom.

Uwaga nr 207

W obszarze zarządzania parkowaniem w ostatnim zdaniu akapitu mówiącym o rozwoju parkingów Parkuj i jedź pojawia się zapis o łącznej minimalnej ilości miejsc parkingowych wskazanych na poziomie 2000 na otwartym terenie. Należałoby ponownie rozważyć czy występuje konieczność realizowania wszystkich z tych miejsc na terenach otwartych. Parkingi wielopoziomowe zajmują znacznie mniejszą powierzchnię terenu, a jeśli są poprawnie zaprojektowane - nie zaburzają również ładu przestrzennego w takim stopniu, w jakim robią to otwarte parkingi naziemne

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Wskazanie rozwiązań placowych dla P&R miało miejsce na etapie Diagnozy Polityki Transportowej i podyktowane było wysokimi kosztami budowy i eksploatacji parkingów wielopoziomowych.

Uwaga nr 208

Planowane uzależnienie maksymalnie dopuszczalnej liczby miejsc postojowych przy nowo wznoszonych obiektach od strefy miasta, rodzaju i intensywności użytkowania terenu, dostępności komunikacją zbiorową oraz ograniczeń w ruchu powinno zostać wprowadzone dopiero po wdrożeniu przewidzianych w PMT działań polegających na wzmacnianiu konkurencyjności transportu zbiorowego.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona, gdyż zapis w obszarze nr 6, na str. 15 uwzględnia ten postulat, a praktyka nakazuje aby warunki zabudowy i MPZP uwzględniały normatyw parkingowy. Uwaga rozstrzygnięta już w ramach uwag dla str.15 PMT.

Uwaga nr 209

Rozdz. 17 Obszar zarządzania parkowaniem

Pierwsze zdanie:

Jest: **Wskazane jest dojście do równowagi pomiędzy chłonnością parkingową, a przepustowością ulic.**

Sugestia: **Wskazane jest dojście do równowagi pomiędzy chłonnością parkingową, a przepustowością ulic**, szczególnie w strefach chronionych, obszarach rewitalizacji i w okolicach lokalizacji zespołu placów i parkingów kubaturowych.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: **"Wskazane jest dojście do równowagi pomiędzy chłonnością parkingową, a przepustowością ulic**, szczególnie w Centrum (w tym również w strefach chronionych), obszarach rewitalizacji i w okolicach lokalizacji zespołu placów i parkingów".

2.28. STRONA 33 PMT

Uwaga nr 210

Rozdz. 17 Obszar zarządzania parkowaniem

Jest: Zmniejszenie zatłoczenia w obszarze centrum może nastąpić również przy podjęciu działań na rzecz rozwoju parkingów Parkuj i Jedź (P&R). Parkingi powinny zostać usytuowane na peryferyjnych obszarach miasta, przy stacjach, węzłach przesiadkowych i przystankach w sposób umożliwiający wygodną przesiadkę z pojazdami transportu publicznego.

Sugestia: Zmniejszenie zatłoczenia w miejskiej sieci drogowej i obszarach chronionych może nastąpić również przy podjęciu działań na rzecz rozwoju parkingów Parkuj i Jedź (P&R). Parkingi powinny zostać usytuowane na peryferyjnych obszarach miasta, przy stacjach, węzłach przesiadkowych i przystankach w sposób umożliwiający wygodną przesiadkę na linie transportu publicznego, z których co najmniej jedna stanowi szybkie i częste połączenie z centrum miasta.

Komentarz: Na podstawie doświadczeń z PaR w metropoliach zagranicznych.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "Zmniejszenie zatłoczenia w miejskiej sieci drogowej (w tym w obszarze centrum jak również w obszarach chronionych) może nastąpić przy podjęciu działań na rzecz rozwoju parkingów Parkuj i Jedź (P&R). Parkingi powinny zostać usytuowane na peryferyjnych obszarach miasta, przy stacjach, węzłach przesiadkowych i przystankach w sposób umożliwiający wygodną przesiadkę na linie transportu publicznego, z których co najmniej jedna stanowi szybkie i częste połączenie z centrum miasta".

Uwaga nr 211

Jest: Rozważyć należy konieczność budowy wielopoziomowych parkingów P&R, które są drogie w nakładach i utrzymaniu.

Sugestia: Zaniechać należy budowy wielopoziomowych parkingów P&R, które są drogie w nakładach i utrzymaniu.

Komentarz: W brzmieniu aktualnym brzmi nieco absurdalnie. Rozumiem, że chodziło o „rozważenie zdystansowane” od takiej opcji.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "Każdorazowo rozważyć należy zasadność budowy wielopoziomowych parkingów P&R, z uwagi na wysokie koszty budowy i utrzymania".

Uwaga nr 212

Warto podkreślić, że parkingi samochodowe lub zespoły parkingów, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, zgodnie z rozporządzeniem w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko są inwestycjami, które mogą potencjalnie negatywnie oddziaływać na środowisko, jeśli ich powierzchnia przekroczy 0,5 ha (a na obszarach objętych formami ochrony przyrody 0,2 ha). W praktyce dotyczy to parkingów na ok. 100 pojazdów.

Oznacza to, że nieprawidłowa realizacja takich przedsięwzięć, w których czynnik ekonomiczny jest istotniejszy, niż aspekty środowiskowe lub społeczne może znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko. Ze względu na fakt, iż podmiotem realizującym takie projekty będzie Miasto Poznań to istnieje możliwość wpływu na rozwiązania techniczne w zakresie przedmiotowych parkingów.

Z tego względu sugeruje się dodanie w tym obszarze, działania polegającego na stworzeniu „parkingowych” standardów projektowych, które uwzględniałyby aspekty ochrony środowiska. Takie standardy szczególną uwagę powinny zwrócić na adaptację do zmian klimatu. Tworzenie obszarów szczelnych sprzyja bowiem zjawisku tzw. powodzi błyskawicznych, które są istotnym zagrożeniem dla polskich miast. Z kolei w okresach zimowych może powodować niebezpieczne zjawiska lodowe. Należy rozważyć tam gdzie to będzie możliwe, rezygnację z trwałych i szczelnych nawierzchni. Parkingi można wykonywać z powierzchni przepuszczalnych, tak aby woda opadowa miała jak przejść proces infiltracji – a następnie, w zależności od warunków wodno gruntowych oraz od skali potencjalnych zanieczyszczeń, zostać ujęta w systemy jej odprowadzenia lub wniknąć w grunt. Z punktu widzenia hydrologii, każde opóźnienie spływu, może mieć istotne znaczenie dla powstania zjawiska powodzi. Stosowanie w Studium (które w tym zakresie jest wiążące dla sporządzanych planów miejscowych) odpowiednich wskaźników, w zakresie udziału powierzchni biologicznie czynnej, w przypadku terenów parkingowych, ułatwi egzekwowanie określonych standardów parkingowych.

W przypadku dopuszczenia do wnikania w grunt, należy pamiętać o zagrożeniach, które takie rozwiązanie rodzi dla wód podziemnych. Parkujące auta są często źródłem przecieków substancji niebezpiecznych na przykład ropopochodnych. Z tego względu każdy parking należy rozpatrywać indywidualnie i dostosowywać rozwiązanie nawierzchni i odbioru wód deszczowych, do lokalnych warunków hydrogeologicznych. Różne warunki hydrogeologiczne i dostosowanie do nich rozwiązań technicznych parkingów, powinny być także przedmiotem wspomnianych standardów projektowych.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Nie widzimy zasadności wprowadzania standardów projektowych dla parkingów z racji wytycznych szczegółowych wynikających z Rozporządzeń i Ustaw. Ponadto każda inwestycja poddawana jest opiniom środowiskowym.

Uwaga nr 213

Należy też pamiętać, że pod parkingi mogą być przeznaczane tereny funkcjonujące obecnie jako tereny zielone o cennej różnorodności biologicznej. W tym wypadku zaleca się zastosowanie odpowiednich standardów projektowych, w zakresie minimalizacji negatywnych oddziaływań (w szczególności w zakresie kompensacji (**a najlepiej unikania**) wycinki drzew i krzewów czy też wprowadzania odpowiedniego oświetlenia).

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Nie widzimy zasadności wprowadzania standardów projektowych dla parkingów z racji wytycznych szczegółowych wynikających z Rozporządzeń i Ustaw. Ponadto każda inwestycja poddawana jest opiniom środowiskowym i decyzjom pozwalającym na realizację inwestycji uwzględniających aspekty środowiskowe.

Uwaga nr 214

Opis działania w zakresie budowy parkingów kończy sformułowanie, iż uzyskanie pożądanego efektu, wymaga przygotowania parkingów o łącznej liczbie minimum 2000 miejsc

parkingowych na otwartym terenie. Zakłada się, że mowa jest o łącznej ilości miejsc parkingowych na wszystkich obszarach miasta. **Należałoby ponownie rozważyć czy występuje konieczność realizowania wszystkich z tych miejsc na terenach otwartych. Parkingi wielopoziomowe zajmują znacznie mniejszą powierzchnię terenu, a jeśli są poprawnie zaprojektowane - nie zaburzają również ładu przestrzennego w takim stopniu, w jakim robią to otwarte parkingi naziemne.**

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Wskazanie rozwiązań placowych dla P&R miało miejsce na etapie Diagnozy Polityki Transportowej z uwagi na wysokie koszty budowy i eksploatacji parkingów wielopoziomowych.

2.29. STRONA 34 PMT

Uwaga nr 215

Wydaje się, że problematyczne może być wprowadzenie organizacji parkowania przy atrakcjach turystycznych poprzez system parkingów krótkotrwałego postoju dla autobusów turystycznych. W przypadkach małej przepustowości takiego parkingu i dużego natężenia ruchu turystycznego, a co za tym idzie długotrwałego procesu wsiadania i wysiadania pasażerów, może dochodzić do blokady ulic przez pojazdy oczekujące na wjazd na taki parking. Z tego względu **lepszym rozwiązaniem wydaje się postulowane w PMT skorelowania atrakcji turystycznych z parkingami poprzez system krótkich i bezpośrednich dojazdów niskoemisyjną komunikacją publiczną.**

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Takie rozwiązanie zostało ujęte w zapisach PMT i jest jednym z kilku możliwych rozwiązań, które w zależności od lokalizacji, dostępności, natężenia turystów itp. może być rozpatrzone i wdrażane.

Uwaga nr 216

Jednym z istotnych ze środowiskowego punktu widzenia działań, jest plan zlokalizowania w bliskim sąsiedztwie centrum logistycznego na Franowie kompleksowo przygotowanego parkingu samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie przekraczającej 16 ton lub o długości przekraczającej 12 m (w tym przewożących materiały niebezpieczne). W założeniu taki parking, oprócz funkcji postojowej pozwolić ma na dokonywanie przeładunków na pojazdy niskoemisyjne o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, które dostarczałyby towary do centrum miasta. Sugeruje się, że zarówno wybór lokalizacji takiego parkingu, jak i jego projekt powinny powstać dopiero po opracowaniu wspomnianych powyżej standardów projektowych w zakresie parkingów. Planowana lokalizacja na Franowie, ze względu na istniejące centrum logistyczne, jest z punktu widzenia ekonomicznego i gospodarczego zasadna. W procesie wyznaczania dokładnej lokalizacji należy jednak uwzględnić, iż obszar ten charakteryzuje się dużą ilością obszarów zielonych. Część z nich to tzw. Nieużytki, na których występuje problem nielegalnego deponowania odpadów. Z drugiej strony mogą one pełnić istotną rolę dla lokalnej różnorodności biologicznej, a także w procesie przewietrzania miasta. Kwestie te powinny zostać uwzględnione w studium lokalizacyjnym przyszłego parkingu.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Nie widzimy zasadności wprowadzania standardów projektowych dla parkingów z racji wytycznych szczegółowych wynikających z Rozporządzeń i Ustaw. Ponadto każda inwestycja poddawana jest opiniom środowiskowym i decyzjom pozwalającym na realizację inwestycji uwzględniających aspekty środowiskowe.

2.30. STRONA 35 PMT

Uwaga nr 217

Zorganizowanie łańcucha dostaw, polegającego na używaniu wyselekcjonowanych pojazdów w zależności od strefy jest ideą, która powinna pozytywnie wpłynąć na środowisko. Z drugiej strony może wpłynąć na koszt samej logistyki i tym samym sprawić, że działalność gospodarcza prowadzona w obszarach ograniczonej logistyki straci na konkurencyjności. W efekcie może dojść do ich wypierania z obszaru ścisłego centrum. **Być może PMT powinna monitorować ten aspekt i ew. przewidzieć rekompensaty np. w formie obniżonych danin dla tych podmiotów, których koszty wzrosną ze względu na realizację zamierzeń PMT.**

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Działania ekologiczne podmiotów prywatnych nie powinny obciążać Miasta. Za każdorazowym takim zapisem może okazać się brak możliwości realizacji rekompensat dla podmiotów prywatnych.

2.31. STRONA 37 PMT

Uwaga nr 218

W PMT zaplanowano tworzenie parkingów typu Parkuj i Jedź, które zatrzymywałyby pojazdy gości targowych czy indywidualnych turystów na obrzeżach miasta, z zapewnieniem dobrego połączenia tramwajem/autobusem z centrum. Jednocześnie PMT zakłada, że parkowanie autobusów turystycznych nie powinno stanowić bariery transportowej. Daje to pewne uprzywilejowanie grupie turystów korzystających z autokarów, z drugiej strony wymuszanie przesiadek turystów z jednego środka komunikacji zbiorowej do innego może wydawać się niezasadne. Biorąc jednak pod uwagę planowane wprowadzenie krótkoterminowych parkingów dla autobusów turystycznych to zasadne wydaje się rozważenie wspomnianego wcześniej **skorelowania atrakcji turystycznych z parkingami poprzez system krótkich i bezpośrednich dojazdów komunikacją publiczną**

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Takie rozwiązanie zostało ujęte w zapisach PMT i jest jednym z kilku możliwych rozwiązań, które w zależności od lokalizacji, dostępności, natężenia turystów itp. może być rozpatrzone i wdrażane.

Uwaga nr 219

PMT poza turystami zauważa także potrzeby rekreacyjne mieszkańców. W sezonie letnim dojazdy do obszarów rekreacyjnych, mają być wzmacniane transportem publicznym, szczególnie w weekendy, gdzie częstotliwość kursów ma zostać dostosowana do szczytu komunikacyjnego. **Wydaje się, że działanie to należy powiązać z restrykcyjną polityką parkingową na tych obszarach.**

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Wzmocnienie transportu publicznego powinno dać alternatywę dla miejsc rekreacji przy których w dużej mierze nie ma miejsc parkingowych lub jest ich za mało do potrzeb weekendowych czy w okresie lata.

Uwaga nr 220

PMT nie precyzuje na czym ma polegać stymulowanie ruchu turystycznego, a uruchomienie regularnych połączeń rzecznych uzależnia od wnikliwego studium wykonalności oraz analizy kosztów i korzyści. Podkreślenia i literalnego wymienienia wymaga ujęcie w takiej analizie także kosztów dla środowiska. Być może stwierdzone trudności w zagospodarowaniu rzeki Warty wskażą, że lepiej zrezygnować z tej formy „atrakcji turystycznej” i pozostawić rzekę i

dolinę rzeczną dla fauny i flory. Z drugiej strony studium może skupić się na wyznaczeniu obszarów nadrzecznych, które mogą podlegać przekształceniom i tych, które są newralgiczne z punktu widzenia przyrody co pozwoliłoby wykorzystać potencjał rzeki zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: Z uwagi na niekorzystny dla pieszych dostęp do przystani rzecznej (głębokość doliny Warty), ewentualnie uruchomienie regularnych połączeń rzecznych wymaga wnikliwego studium wykonalności oraz analizy kosztów „(w tym kosztów środowiskowych)” i korzyści. Warta jest trudna do zagospodarowania (niski poziom wody latem, wysoki wiosną, kra na rzece zimą) dlatego analiza powinna uwzględniać opłacalność proponowanych rozwiązań i ich atrakcyjność.

Uwaga nr 221

PMT zakłada, że w procesie decyzyjnym ustalania priorytetów inwestycyjnych w transporcie będą brane pod uwagę wnioski wynikające z tzw. studiów wykonalności, w których istotnym elementem są wartości wskaźników efektywności ekonomicznej oraz możliwości sfinansowania inwestycji. Podobnie jak w innych miejscach Polityki, tak i tutaj brakuje czynnika środowiskowego, który powinien być uwzględniany na tym samym poziomie, co czynniki społeczne i gospodarcze (ekonomiczne). Sugeruje się przeformułowanie tego zdania i wskazanie, że studium wykonalności musi szacować także koszt środowiskowy lub ustalenia dokumentów typu studium techniczno-ekonomiczno–środowiskowe, jako podstawy podejmowania decyzji dotyczącej realizacji.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "W procesie decyzyjnym ustalania priorytetów inwestycyjnych w transporcie warto brać pod uwagę wnioski wynikające z tzw. studiów wykonalności, w których istotnym elementem są „wskaźniki rezultatu”, wartości wskaźników efektywności ekonomicznej oraz możliwości sfinansowania inwestycji. Przeprowadzenie analizy efektywności ekonomicznej „(w tym uwzględnienie kosztów środowiskowych)” oraz konsultacji społecznych powinno być obligatoryjne „a po podjęciu inwestycji uzyskanie wskaźników rezultatu winno być bezwarunkowo zobowiązujące wszystkich uczestników tego procesu”.

Uwaga nr 222

W opisie obszaru zarządzania instrumentami ekonomicznymi sugeruje się przeformułowanie zadania „W procesie decyzyjnym ustalania priorytetów inwestycyjnych w transporcie warto brać pod uwagę wnioski wynikające z tzw. studiów wykonalności, w których istotnym elementem są wartości wskaźników efektywności ekonomicznej oraz możliwości sfinansowania inwestycji” i wskazanie, że studium wykonalności musi szacować także koszt środowiskowy lub ustalenia dokumentów typu studium techniczno-ekonomiczno–środowiskowe jako podstawy podejmowania decyzji dotyczącej realizacji.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "W procesie decyzyjnym ustalania priorytetów inwestycyjnych w transporcie warto brać pod uwagę wnioski wynikające z tzw. studiów wykonalności, w których istotnym elementem są „wskaźniki rezultatu”, wartości wskaźników efektywności ekonomicznej oraz możliwości sfinansowania inwestycji. Przeprowadzenie analizy efektywności ekonomicznej „(w tym uwzględnienie kosztów środowiskowych)” oraz konsultacji społecznych powinno być obligatoryjne „a po podjęciu inwestycji uzyskanie wskaźników rezultatu winno być bezwarunkowo zobowiązujące wszystkich uczestników tego procesu”.

Uwaga nr 223

Obszar zarządzania instrumentami ekonomicznymi.

Jest: W procesie decyzyjnym ustalania priorytetów inwestycyjnych w transporcie warto brać pod uwagę wnioski wynikające z tzw. studiów wykonalności, w których istotnym elementem są wartości wskaźników efektywności ekonomicznej oraz możliwości sfinansowania inwestycji. Przeprowadzenie analizy efektywności ekonomicznej oraz konsultacji społecznych powinno być obligatoryjne.

Sugestia: W procesie decyzyjnym ustalania priorytetów inwestycyjnych w transporcie warto brać pod uwagę wnioski wynikające z tzw. studiów wykonalności, w których istotnym elementem są wskaźniki rezultatu, wartości wskaźników efektywności ekonomicznej oraz możliwości sfinansowania inwestycji. Przeprowadzenie analizy efektywności ekonomicznej oraz konsultacji społecznych powinno być obligatoryjne a po podjęciu inwestycji uzyskanie wskaźników rezultatu winno być bezwarunkowo zobowiązujące wszystkich uczestników tego procesu.

Komentarz: Mogę przytoczyć przykład takich instytucji jak PIM czy ZTM, które zaniedbały w tym procesie podstawowych założeń wynikających z analiz ekonomicznych i studiów wykonalności. Zjawisko zlecenia pomiaru wskaźników rezultatu oraz wykonania raportów przez wykonawców procesu jest w kraju (w tym w Poznaniu) nagminne.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "W procesie decyzyjnym ustalania priorytetów inwestycyjnych w transporcie warto brać pod uwagę wnioski wynikające z tzw. studiów wykonalności, w których istotnym elementem są „wskaźniki rezultatu”, wartości wskaźników efektywności ekonomicznej oraz możliwości sfinansowania inwestycji. Przeprowadzenie analizy efektywności ekonomicznej „(w tym uwzględnienie kosztów środowiskowych)” oraz konsultacji społecznych powinno być obligatoryjne „a po podjęciu inwestycji uzyskanie wskaźników rezultatu winno być bezwarunkowo zobowiązujące wszystkich uczestników tego procesu” .

2.32. STRONA 38 PMT

Uwaga nr 224

Należy poszukiwać rozwiązań zmierzających do popularyzacji i zwiększenia liczby pasażerów transportu publicznego i zapobieżeniu wykluczeniu społecznemu oraz stworzeniu równych szans w dostępie do regularnego, niedrogiego, bezpiecznego i dostępnego transportu publicznego.

UZASADNIENIE

Równy dostęp będzie tylko w sytuacji, kiedy transport publiczny jest pokrywany w 100% z budżetu miasta i temu jestem przeciwny. Uważam, że transport publiczny powinien być tak konkurencyjny (czas, komfort, dostępność), że na siebie zarobi, bez dopłat ze strony miasta. Jeśli jednak miasto ma dopłacać, z pieniędzy podatników, to powinien być tańszy np dla mieszkańców Poznania, nawet z podziałem na dzielnice, im dalej od centrum tym niższa większa, posiadaczy samochodów. To są skuteczne metody zachęcania do komunikacji. Podsumowując 100% darmowa jest nierealna, 100% odpłatna i dostępna możliwa, ale nie w warunkach przedsiębiorstwa państwowego/ miejskiego, wariant pośredni z niskimi opłatami dla Poznaniaków, którzy świadomie rezygnują (zostawiają w garażu lub na parkingu) z używania samochodu -jak najbardziej za.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Zapisy PMT dopuszczają różne instrumenty w tym finansowe, które mają za zadanie zwiększyć liczbę pasażerów w transporcie publicznym i nie przesądzą o rozwiązaniach zarówno organizacyjnych czy stricte finansowych. Rozstrzygnięcia w zależności od potrzeb i możliwości Miasta będą wynikiem analiz i decyzji Radnych.

Uwaga nr 225

Jest: Należy poszukiwać rozwiązań zmierzających do popularyzacji i zwiększenia liczby pasażerów transportu publicznego i zapobieżeniu wykluczeniu społecznemu oraz stworzeniu równych szans w dostępie do regularnego, niedrogiego, bezpiecznego i dostępnego transportu publicznego.

Sugestia: Należy poszukiwać rozwiązań zmierzających do popularyzacji i zwiększenia liczby pasażerów transportu publicznego i zapobieżenia wykluczeniu społecznemu przez stwarzanie równych szans w dostępie do transportu publicznego.

Komentarz: Poza pomyłką („dostęp do dostępnego transportu”) warto zrezygnować z pozostałych obligacji. Transport ma być punktualny (regularny to trochę inna parafia), bezpieczny i niedrogi (to kwestia relatywna a dostępność do niego też ma charakter finansowy i ma konkretny wymiar) i jest to już zapisane.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "Należy poszukiwać rozwiązań zmierzających do popularyzacji i zwiększenia liczby pasażerów transportu publicznego i zapobieżenia wykluczeniu społecznemu przez stwarzanie równych szans w dostępie do regularnego, niedrogiego i bezpiecznego transportu publicznego".

Uwaga nr 226

Zdanie następne (Uwaga – cały ten bardzo długi akapit zawiera wiele różnych treści a następny akapit jest nonsensownie oderwany od ostatniego zdania poprzedniego akapitu. Warto to uporządkować – poza tym z trudnością śledzi się intencje by dokopać się sensu):

Jest: Oprócz zakładanego w tym momencie wzrostu przychodu budżetu z tytułu większej sprzedaży biletów zajdzie konieczność zwiększenia pracy przewozowej oraz liczby pojazdów do obsługi czyli wygenerowane zostaną dodatkowe rozchody.

Uwaga: Oprócz zakładanego (w tym momencie, może w tym, albo i w każdym działaniu?) wzrostu przychodu budżetu z tytułu większej sprzedaży biletów zajdzie konieczność zwiększenia pracy przewozowej oraz liczby pojazdów do obsługi czyli wygenerowane zostaną dodatkowe koszty. W każdym przypadku relacje między wzrostem liczby pasażerów a zmianą kosztów powinny mieć wymiar ekonomicznie uzasadniony.

Komentarz: Nie rozumiem intencji tego zdania. Zasadniczo wygląda to tak – wzrasta liczba pasażerów i wpływy z biletów, ale rosną też koszty tego wzrostu. W istocie analiza tych relacji jest podmiotem analizy ekonomicznej i finansowej projektu. Finansowa może być ujemna a ekonomiczna dodatnia. Kształt projektu i jego efekty na podstawie prognozy ruchu są podmiotem studium wykonalności. Tam jest wszystko jasne i każdy się tego trzyma. Jeżeli tak, to powinno się uznać propozycję zawartą w „sugestii”. Wymiar ekonomiczny uwzględnia czynniki społeczne w sposób przeliczalny (często z zadanymi przelicznikami jak np. kosztem społecznym bezrobocia).

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: „Oprócz zakładanego wzrostu przychodu budżetu z tytułu większej sprzedaży biletów zajdzie konieczność zwiększenia pracy przewozowej oraz liczby pojazdów do obsługi czyli wygenerowane zostaną dodatkowe koszty. W każdym przypadku relacje między wzrostem liczby pasażerów a zmianą kosztów powinny mieć wymiar ekonomicznie uzasadniony”.

Uwaga nr 227

Jest: Transport to usługa, którą kupujemy (lub docelowo otrzymujemy), a nie coś czego jesteśmy właścicielami, jak to ma miejsce w przypadku samochodu. Jeśli zintegruje się wszystkie rodzaje transportu zbiorowego – autobusy, tramwaje, pociągi, taksówki, współużytkowanie samochodów (ang. carpooling) i samochodów udostępnianych przez wypożyczalnie (ang. car sharing), a także transport osobisty z wykorzystaniem urządzeń osobistych – to obywatele będą mogli kupić dostęp do pakietu usług za określoną miesięczną

kwotę. W tej cenie będą otrzymywać nieograniczone prawo korzystania z transportu zbiorowego w mieście oraz do transportu na żądanie.

Sugestia: Transport to usługa, którą kupujemy (lub docelowo otrzymujemy), a nie coś czego jesteśmy właścicielami, jak to ma miejsce w przypadku samochodu. Jeśli zintegruje się (np. w formule Serwisu Mobilności) wszystkie rodzaje transportu publicznego – autobusy, tramwaje, pociągi, taksówki, współużytkowanie samochodów (ang. carpooling) i samochodów udostępnianych przez wypożyczalnie lub współdzielonych podstawianych na żądanie (ang. car sharing), a także z wykorzystaniem urządzeń osobistych – to obywatele będą mogli kupić dostęp do pakietu za wybrana usługę, za określoną miesięczną kwotę pakiet lojalnościowy z uwzględnieniem przynależnej im ulgi. W cenie pakietu lojalnościowego będą otrzymywać nieograniczone prawo korzystania z transportu zbiorowego w mieście oraz do transportu na żądanie. W miarę upowszechniania aplikacji inteligentnych w samochodach osobowych włączone mogą być opłaty za parkowanie lub wjazd do obszarów chronionych.

Komentarz: Kupowanie usług mobilności z wykorzystaniem Serwisu Mobilności prawdopodobnie będzie postępować ewolucyjnie i lepiej nie deklarować jego docelowej struktury.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "Transport to usługa, którą kupujemy (lub docelowo otrzymujemy), a nie coś czego jesteśmy właścicielami, jak to ma miejsce w przypadku samochodu. Integracja (np. w formule Serwisu Mobilności) wszystkich rodzajów transportu publicznego autobusów, tramwajów, pociągów, taksówek, samochodów współużytkowanych (ang. carpooling) i współdzielonych (ang. car sharing), z wykorzystaniem urządzeń osobistych, pozwoli na zakup dostępu do całego pakietu usług związanych z mobilnością. W cenie tego pakietu klient będzie otrzymywał nieograniczone prawo korzystania z transportu zbiorowego w mieście oraz do transportu na żądanie. W miarę upowszechniania mobilnej aplikacji, należy przewidzieć możliwość opłaty za parkowanie lub wjazd do Centrum w tym do obszarów chronionych".

2.33. STRONA 39 PMT

Uwaga nr 228

W obszarze Zintegrowane zarządzanie mobilnością miejską i sposoby jej wdrażania w opisie zadań miejskiego menadżera – inżyniera ds. mobilności powinno się rozwinąć jedno z zadań i tak zamiast:

- „wykonywanie badań i analiz” powinno być „wykonywanie badań i analiz, w tym analiz weryfikacji zgodności działań, nakierowanych na podniesienie poziomu mobilności, z uwarunkowaniami zawartymi w aktach prawa miejscowego z zakresu ochrony środowiska oraz innych ustaleniach zawartych w krajowych dokumentach planistycznych”,

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Uwaga zbyt szczegółowa dla uwzględnienia w strategicznym dokumencie.

Uwaga nr 229

W obszarze zintegrowane zarządzania mobilnością i sposoby jej wdrażania nie ujęto w żaden sposób kwestii środowiskowych. Powinno się dodać zapis, że należy dążyć do zapewnienie rozwiązań pozytywnie lub w stopniu neutralnym wpływających na środowisko oraz dostosowanie ich do przewidywanych zmian klimatycznych. Może to być związane z koniecznością wyboru droższego rozwiązania, ale docelowo będzie ono bardziej odporne na nagłe zjawiska atmosferyczne oraz przyczyni się do poprawy/neutralnie będzie wpływać na środowisko przyrodnicze w mieście.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. W PMT zapisano cały obszar dotyczący ochrony środowiska (obszar nr 5) a nadto kwestie o których mowa w uwadze znajdują się na stronie 12 w obszarze nr 4: „Celem polepszenia jakości realizacji inwestycji, należy dążyć do zapewnienia energooszczędnych technologicznie zaawansowanych rozwiązań, niekiedy wybierając droższe, ale docelowo trwalsze w użytkowaniu i niezawodne.” a także na stronie 42 w obszarze nr 22.

Uwaga nr 230

22 Zintegrowane zarządzanie mobilnością i sposoby jej wdrażania

Uwagi:

- 1 Tytuł brzmi nie szczególnie („wdrażanie mobilności”?). Sposoby jej wdrażania mogą się mieścić w formule zarządzania nią i od spójnika bym to skreślił.
2. Cały dokument, ale szczególnie niniejszy rozdział bardzo się proszą o profesjonalną redakcję.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono poprzez korektę tytułu rozdziału: "22 Zintegrowane zarządzanie mobilnością".

Uwaga nr 231

Drugie zdanie:

Jest: W całym sektorze transportowym elementy zarządzania i wykonawcze muszą pozostać rozdzielne...

Sugeruję: W całym sektorze transportowym elementy zarządzania muszą pozostać rozdzielne od wykonawczych...

Komentarz: łatwiej załapać

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "W całym sektorze transportowym elementy zarządzania muszą pozostać rozdzielne od wykonawczych, jednak realizować mają wspólną Politykę Mobilności Transportowej".

Uwaga nr 232

Jest: ...instytucji odpowiedzialnej za realizację Polityki Mobilności Transportowej do zadań takiego stanowiska należałoby w szczególności:

Sugestia: instytucji odpowiedzialnej za realizację Polityki Mobilności Transportowej. Do jego zadań należałoby w szczególności:

Komentarz: może lepiej?

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób:

"Z uwagi na konieczną współpracę zainteresowanych jednostek miejskich wskazane byłoby rozważenie możliwości stworzenia stanowiska miejskiego menedżera-inżyniera ds. mobilności jako silnie umocowanej instytucji odpowiedzialnej za realizację Polityki Mobilności Transportowej. Do jego zadań należałoby w szczególności:"

2.34. STRONA 40 PMT**Uwaga nr 233**

Przewidzieć rekompensaty np. w formie obniżonych danin dla tych podmiotów, których koszty wzrosną ze względu na realizację zamierzeń PMT

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Działania ekologiczne i logistyczne podmiotów prywatnych nie powinny obciążać Miasta. Za każdorazowym takim zapisem może okazać się brak możliwości realizacji rekompensat dla podmiotów prywatnych. Niniejsze rozstrzygnięcie zostało zamieszczone w związku z uwagą nr 217, dotyczącą str. 35, tj. obszaru logistyki.

Uwaga nr 234

Przedsiębiorcy finansujący pracownikom bilety komunikacji zbiorowej powinni mieć możliwość ujęcia tych kosztów w całkowitej wielkości w ramach prowadzenia działalności gospodarczej.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Kwestia rozliczeń przez przedsiębiorstwo finansowania biletów transportu publicznego nie jest sprawą PMT i Miasta.

Uwaga nr 235

Uelastycznienie godzin pracy może w dłuższej perspektywie prowadzić do zjawiska spłaszczenia szczytów komunikacyjnych, likwidując zatory drogowe i odciążając transport publiczny. Pozwoli to na odbywanie podróży w większym komforcie.

UZASADNIENIE

Proponuję rozpocząć od urzędów w centrum. Godziny pracy urzędów nie dość, że często wymagają brania urlopu, to jeszcze pracują w godzinach szczytu. Proponuję pracę na dwie zmiany 8-22, wiele osób chętnie załatwi sprawy przed/ po pracy. Do tego najlepiej umawianie wizyt tylko zdalnie, co pozwala optymalnie zarządzać ilością personelu. Rozłożenie w czasie ilości ludzi pozwoli także efektywniej wykorzystać sprzęt (praca na dwie zmiany zamiast na jedną, czyli dwie osoby na stanowisko) oraz powierzchnię (niewykorzystaną z powodu redukcji stanowisk- nie etatów, można wynająć). Proszę spojrzeć jak wygląda ilość klientów w marketach czy usługach- po 16, w urzędach byłoby to samo+ pewnie jeszcze coś od rana. Produkcja, opieka medyczna, handel i usługi mogą pracować na dwie zmiany lub min 1,5 (tzw. dwunastki) to i urzędy dla dobra obywateli mogą.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. W swoim zakresie dotyczy planu wdrożeniowego i rozbudowanego uzasadnienia treści zawartych w PMT.

Uwaga nr 236

Jest: Jednym z inteligentnych środków wpływania na wybór środka transportu czyli zarządzania mobilnością na poziomie mieszkańców, jest opracowanie planów mobilności dla firm prywatnych, instytucji publicznych (szkół, uczelni...), terenów gospodarczych (np. parków biznesowych „itd

Sugestia: Jednym z efektywnych środków wpływania na wybór środka transportu, czyli zarządzania mobilnością, jest wynegocjowanie i wspólnie opracowanie planów mobilności dla firm prywatnych, instytucji publicznych (urzędów, szkół, uczelni...), terenów gospodarczych (największych zakładów pracy, parków biznesowych...itd

Komentarz: Urząd Miasta jest jednym z największych pracodawców, UAM, MPK, Volkswagen kolejnymi. Istotą Planów jest poprzedzająca je funkcja negocjacyjna i wzajemność interesów a potem wzajemne monitorowanie efektów. Miasto idzie im na rękę w ich problemach i odwrotnie. Z praktyki wiemy, że jest to poważna praca angażująca obie strony (partner winien wyłonić swego pełnomocnika, lokalnego konsultanta dla pracowników/uczniów ds. mobilności i jest to zwykle jeden etat).

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono poprzez następujący zapis: "Jednym z efektywnych środków wpływania na wybór środka transportu, czyli zarządzania mobilnością, jest wynegocjowanie i wspólnie opracowanie planów mobilności dla firm prywatnych, instytucji publicznych (szkół, uczelni, szpitali, administracji itp.), terenów gospodarczych (największych zakładów pracy, parków

biznesowych, parków naukowo-technologicznych) tymczasowych placów budowy czy obszarów często wykorzystywanych do organizacji dużych wydarzeń (Stadion Miejski, Arena, MTP)."

Uwaga nr 237

PMT słusznie zauważa zmiany w zakresie pracy zdalnej, które nabrały szczególnie silnego charakteru od momentu pandemii COVID 19. Podkreślono, że wykorzystanie wszystkich możliwości sieci internetowej do pracy zdalnej (tam gdzie to możliwe), może przyczynić się do spadku udziału pasażerów w całkowitym ruchu dobowym. W tym kontekście nieodzowne może okazać się wspieranie rozwoju sieci 5G, co do której PMT ma pewne wątpliwości wyrażone w obszarze Uwarunkowania środowiskowe.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga uwzględniona. Tekst w PMT zostanie przeredagowany. Uwaga związana również z uwagami nr 75 i 78 oraz 245.

Uwaga nr 238

PMT zakłada, że te „lokalne” Plany mobilności będą zawierać informację o możliwościach dojazdu różnymi środkami transportu do danego miejsca przy uwzględnieniu oferty specjalnej takiej jak wspólne użytkowanie samochodu i wzajemne podwożenie się, współużytkowanie rowerów. Co więcej w takim Planie mają znaleźć się informacje o specjalnych biletach dla pracowników firm, a także o stosowaniu systemu zachęt w przypadku korzystania z ekologicznych form transportu. **Zadanie to wymaga jednak koordynacji na poziomie rozliczenia kosztów działań firmowych – przedsiębiorcy finansujący pracownikom bilety komunikacji zbiorowej powinni mieć możliwość ujęcia tych kosztów w całkowitej wielkości w ramach prowadzenia działalności gospodarczej;**

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Kwestia rozliczeń przez przedsiębiorstwo finansowania biletów transportu publicznego nie jest sprawą PMT i Miasta.

2.35. STRONA 42 PMT

Uwaga nr 239

Jest: Potrzebne jest skoncentrowanie kompetencji w zakresie planowania sieci, inwestycji i selekcji projektów, zarządzania modelem ruchu w jednym ośrodku, jako podstawowy dla podejmowania decyzji i kontroli procesu rozwojowego

Sugestia: Potrzebne jest skoncentrowanie kompetencji i koordynacja uzgodnień w zakresie planowania sieci, inwestycji i selekcji projektów, zarządzania modelem ruchu w jednym ośrodku, jako podstawowy dla podejmowania decyzji i kontroli procesu rozwojowego

Komentarz: Projektanci mają wiele problemów ze skoordynowaniem często sprzecznych uzgodnień z różnymi instytucjami miejskim (Urząd Miasta, PIM, ZTM, Inżynier Ruchu, ZDM). Przedłuża to proces planowania i projektowania, zwłaszcza niewielkich projektów (tydzień pracy nad projektem a dwa miesiące uzgodnień i poprawek). Sugerował bym bardzo sprawny model rzeszowski – wszystkie opinie otrzymuje biuro koordynacji projektów i negocjuje z projektantem sposób oraz zakres ich uwzględnienia. To oczywiście szczegół, ale menadżer-inżynier wypracuje odpowiedni model, jeżeli funkcja zostanie mu przypisana. Jeżeli nie – projektantowi dojdzie siódmy partner do uzgodnień,

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "Potrzebne jest skoncentrowanie kompetencji i koordynacja uzgodnień w zakresie planowania sieci, inwestycji i selekcji projektów,

zarządzania modelem ruchu w jednym ośrodku, jako podstawowym dla podejmowania decyzji i kontroli procesu rozwojowego".

Uwaga nr 240

Str. 42 nizej

Jest; Wpływanie na kształtowanie przepisów prawa... (np. metropolitalna gospodarka przestrzenna,....

Sugestia: warto dopisać: funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego

Komentarz: Ze względu na rozwój technologii trzeba zadbać o transport na żądanie. Przykładem może być problem telebusów, które ze względu na Ustawę o PTZ muszą jeździć „po przystankach” chociaż efektywniej było by trasować bieg po optymalnej trasie.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Cały akapit brzmi: „Wpływanie na kształtowanie przepisów prawa. Władze samorządowe powinny postulować do organów stanowiących o tworzenie takich regulacji prawnych, które będą umożliwiać wprowadzenia nowych rozwiązań sprzyjających zrównoważonej mobilności, nie tylko w sektorze transportu, ale też w jego otoczeniu (np. metropolitalna gospodarka przestrzenna, opłaty za wjazd do centrum, zasady korzystania z transportowych urządzeń osobistych typu hulajnogi, obligatoryjność tworzenia niektórych związków celowych jednostek samorządu terytorialnego)”, a zatem sektor transportu jest podstawową dziedziną szeroko rozumianą stąd nie widzimy uzasadnienia wpisywania do „jego otoczenia” - „publicznego transportu zbiorowego”.

Uwaga nr 241

Na uwagę zasługuje szczególnie metropolitalna gospodarka przestrzenna – gdyż ta bardziej zależy od chęci współpracy gmin tworzących metropolię, niż ogólnych uregulowań prawnych. Jest to jednak temat niezmiernie istotny i powinien być wdrożony priorytetowo. Jak wskazano już przy okazji obszaru rozwoju transportu kolejowego, powołując się na badania Piotra Kryczki (rozdział 2.10), jest niemal pewne, że analiza bilansu terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową, wykazałaby podobną nadwyżkę dla obszaru Poznania. **Z tego względu taka analiza wydaje się być niezbędna dla racjonalnego planowania sieci transportowej w układzie metropolitalnym.** Co prawda PMT wskazuje utworzenie podmiotu zarządzającego zintegrowanym systemem transportu metropolitalnego – co ma być działaniem ograniczającym rozdrobnione, niespójne i niezależne planowanie poszczególnych samorządów, zostało to jednak ograniczone do potrzeb komunikacji zbiorowej.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. PMT sygnalizuje problemy, wizje rozwoju, problemy do rozwiązania w stopniu strategicznym. Jeśli analiza bilansu terenów dla potrzeb analiz rozwoju transportu będzie niezbędna to będzie przedmiotem wykonania tak jak wiele więcej analiz i studiów od ekonomicznych, finansowych czy środowiskowych.

Uwaga nr 242

Oddziaływanie na jakość wdrażanych rozwiązań – PMT zakłada premiowanie energooszczędnych rozwiązań, technologicznie zaawansowanych i dobrej jakości. Słusznie też wskazuje, że będzie to związane z koniecznością wyboru droższego rozwiązania, ale docelowo trwalszego w użytkowaniu i bardziej niezawodnego. **Wydaje się, że PMT powinno w tym miejscu wskazać literalnie także rozwiązania charakteryzujące się mniejszym oddziaływaniem na środowisko nie tylko w skali lokalnej, ale także w ciągu całego cyklu życia danego produktu/ rozwiązania.**

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. PMT wskazuje przykład rozwiązań energooszczędnych w tym pozyskiwanych z odnawialnych źródeł energii w obszarze 15 na str. 29: Przykładem mogłoby

być zastosowanie ogniw fotowoltaicznych na zajezdni Franowo lub na budynku Dworca autobusowego na os. Jana III Sobieskiego zarówno do zasilania sieci energią elektryczną wykorzystywaną na potrzeby realizacji pracy przewozowej jak również przetwarzania energii na wodór i zasilania autobusów wodorowych o czym wspomniano w obszarze rozwoju pojazdów zasilanych ze źródeł alternatywnych. Każda nowa inwestycja powinna takie rozwiązania uwzględniać jako obowiązkowe. Nie widzimy powodów, aby niektóre aspekty powielać w innych obszarach z uwagi na objętość dokumentu, stąd na samym początku wspomniano iż, obszary te „przenikają się” wzajemnie i takie same lub podobne treści można byłoby ująć w kilku obszarach stąd starano się je zaklasyfikować najlepiej jak się dało, aby odzwierciedlały podjęte zagadnienie tam gdzie najsilniej korelują z zagadnieniem obszarowym.

2.36. STRONA 44 PMT

Uwaga nr 243

Jest: W ramach systemu ITS Poznań, należy pozyskiwać **dane z automatycznych stacji pomiaru ruchu**.

Sugestia: W ramach systemu ITS Poznań, należy pozyskiwać **dane z automatycznych stacji pomiaru ruchu i monitoringu wizyjnego**.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "W ramach systemu ITS Poznań, należy pozyskiwać dane z automatycznych stacji pomiaru ruchu „i monitoringu wizyjnego”.

2.37. STRONA 45 PMT

Uwaga nr 244

Jest: **Transport autonomiczny, elektryczny, współdzielony** - według niektórych te trzy rewolucje technologiczne są wyrazem fali transformacyjnej wpływającej nie tylko na naszą mobilność, ale na całe społeczeństwo ... (i dalej do końca rozdziału)

Sugestia: **Transport autonomiczny, elektryczny, współdzielony** – wiele wskazuje, że te trzy rewolucje technologiczne są wyrazem fali transformacyjnej, która wpłynie nie tylko na naszą mobilność, ale na całe społeczeństwo.

Miasto musi z dużą rozważą zastanowić się nad korzyściami i zagrożeniami związanymi z pojazdami autonomicznymi, które prędzej czy później pojawią się w przestrzeni miejskiej. Jednakowoż im lepiej i prędzej będziemy na to przygotowani tym korzyści będą większe a zagrożenia mniej groźne. Po stronie korzyści należy wymienić znaczne obniżenie kosztów utrzymania transportu publicznego, zarówno zbiorowego jak usług na żądanie, wzrost bezpieczeństwa w ruchu drogowym, możliwości zdecydowanej poprawy środowiska miejskiego, osiągnięcie bardzo wysokiej jakości usług mobilności oraz możliwość skutecznej eliminacji wykluczenia komunikacyjnego osób i obszarów. Zagrożeniem jest niekontrolowana konkurencja operatorów środków na żądanie, wzrost kosztów zewnętrznych ponoszonych przez miasto a nawet wzrost kongestii w sieci ulic.

Nowe technologie nie mogą być implementowane w przestrzeni miejskiej bezrefleksyjnie. Ponieważ nie istnieją ramy prawne i czasowe regulujące ten segment gospodarki, niewykluczone, że objawią się rozwiązania nie współgrające z Polityką Mobilności Transportowej, ideą zrównoważonego rozwoju i społecznej równości w dostępie do przestrzeni i transportu. Podejmując jednak wcześniej planowe działania na polu polityki miejskiej, działań studialnych, organizacyjnych, infrastrukturalnych i planistycznych miasto Poznań musi się z tym problemem mierzyć, by w największym stopniu przybliżyć szanse na zdyskontowanie potencjalnych korzyści.

Podsumowując powyższe, katalog wykorzystania rozwiązań „smart-city” nie jest zamknięty i stanowi formułę wspierającą, ułatwiającą życie mieszkańcom. Pamiętać jednak należy, że nie przesądza o decyzjach mieszkańców, ale pomaga je podejmować i planować własne strategie

życiowe. Wdrażanie nowoczesnych technologicznie rozwiązań podnosi również prestiż Miasta.

Komentarz: Propozycja autorów jest nadto ostrożna, wręcz mało przekonywująca, nie zachowuje właściwej proporcji pomiędzy korzyściami i kosztami. Raporty instytucji międzynarodowych (UE, OECD-2015), zaangażowanie biznesu, zaawansowanie eksperymentów i „prototypowych” operacji pilotażowych, studia planistyczne i analityczne wielu miast (Singapur, Lizbona, kilka bogatych amerykańskich i inne) tworzy dzisiaj podstawę do postawienia problemu już dzisiaj. W Polsce również bardzo zaawansowane są prace wdrożeniowe dla kolei dużych prędkości, dla Rzeszowa zespół prof. Choromańskiego pracuje nad koncepcją autonomicznej kolejki miejskiej, Jaworzno buduje mapy dla szlaku autonomicznych autobusów, Politechnika Krakowska pracuje nad adaptacją miejscowych tramwajów do pracy autonomicznej. Szerzej por. syntezę ****.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: **"Transport autonomiczny, elektryczny, współdzielony** - te trzy rewolucje technologiczne są wyrazem fali transformacyjnej, która wpłynie nie tylko na naszą mobilność, ale na całe społeczeństwo. Miasto musi z dużą rozważą zastanowić się nad korzyściami i zagrożeniami związanymi z pojazdami autonomicznymi, które pojawią się w przestrzeni miejskiej. Dobrze przygotowanie do tego etapu sprawi że miasto lepiej wykorzysta związane z nim korzyści i będzie przygotowane na potencjalne zagrożenia. Po stronie korzyści należy wymienić znaczne obniżenie kosztów utrzymania transportu publicznego, zarówno zbiorowego jak usług na żądanie, wzrost bezpieczeństwa w ruchu drogowym, możliwości zdecydowanej poprawy środowiska miejskiego, osiągnięcie bardzo wysokiej jakości usług mobilności oraz możliwość skutecznej eliminacji wykluczenia komunikacyjnego osób i obszarów. Zagrożeniem jest niekontrolowana konkurencja operatorów środków na żądanie, wzrost kosztów zewnętrznych ponoszonych przez miasto a nawet wzrost kongestii w sieci ulic.

Nowe technologie nie mogą być implementowane w przestrzeni miejskiej bezrefleksyjnie. Ponieważ nie istnieją ramy prawne i czasowe regulujące ten segment gospodarki, niewykluczone, że objawią się rozwiązania nie współgrające z Polityką Mobilności Transportowej, ideą zrównoważonego rozwoju i społecznej równości w dostępie do przestrzeni i transportu. Podejmując jednak wcześniej planowe działania na polu polityki miejskiej, działań studialnych, organizacyjnych, infrastrukturalnych i planistycznych miasto Poznań musi się z tym problemem mierzyć, by w największym stopniu przybliżyć szanse na zdyskontowanie potencjalnych korzyści. Katalog wykorzystania rozwiązań „smart-city” nie jest zamknięty i stanowi formułę wspierającą, ułatwiającą życie mieszkańcom. Pamiętać jednak należy, że nie przesądza o decyzjach mieszkańców, ale pomaga je podejmować i planować własne strategie życiowe. Wdrażanie nowoczesnych technologicznie rozwiązań podnosi również prestiż Miasta."

Uwaga nr 245

Należy jednak podkreślić, co zauważa też PMT, iż faktyczna realizacja tak postrzeganej idei „smart city”, będzie wiązać się z koniecznością zapewnienia w przestrzeni miejskiej szybkiego przesyłu danych za pomocą sieci komórkowych 5G. Ma to istotne znaczenie, bowiem PMT wyraża także wątpliwości co do oddziaływania tej technologii na ludzi i zwierzęta. Wydaje się, że zanim rozstrzygną się te wątpliwości inwestowanie w smart city powinno być ograniczone tylko do poziomu, który są w stanie obsłużyć aktualne systemy przesyłu danych (sieć telefoniczna, światłowody, LTE).

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: **"Transport autonomiczny, elektryczny, współdzielony** - te trzy rewolucje technologiczne są wyrazem fali transformacyjnej, która wpłynie nie tylko na naszą mobilność, ale na całe społeczeństwo. Miasto musi z dużą rozważą zastanowić się nad korzyściami i zagrożeniami związanymi z pojazdami autonomicznymi, które pojawią się w przestrzeni miejskiej. Dobrze przygotowanie do tego etapu sprawi, że Miasto

lepiej wykorzysta związane z nim korzyści i będzie przygotowane na potencjalne zagrożenia. Po stronie korzyści należy wymienić znaczne obniżenie kosztów utrzymania transportu publicznego, zarówno zbiorowego jak usług na żądanie, wzrost bezpieczeństwa w ruchu drogowym, możliwości zdecydowanej poprawy środowiska miejskiego, osiągnięcie bardzo wysokiej jakości usług mobilności oraz możliwość skutecznej eliminacji wykluczenia komunikacyjnego osób i obszarów. Zagrożeniem jest niekontrolowana konkurencja operatorów środków na żądanie, wzrost kosztów zewnętrznych ponoszonych przez miasto a nawet wzrost kongestii w sieci ulic.

Nowe technologie nie mogą być implementowane w przestrzeni miejskiej bezrefleksyjnie. Ponieważ nie istnieją ramy prawne i czasowe regulujące ten segment gospodarki, niewykluczone, że objawią się rozwiązania nie współgrające z Polityką Mobilności Transportowej, ideą zrównoważonego rozwoju i społecznej równości w dostępie do przestrzeni i transportu. Podejmując jednak wcześniej planowe działania na polu polityki miejskiej, działań studialnych, organizacyjnych, infrastrukturalnych i planistycznych miasto Poznań musi się z tym problemem mierzyć, by w największym stopniu przybliżyć szanse na zdyskontowanie potencjalnych korzyści. Katalog wykorzystania rozwiązań „smart-city” nie jest zamknięty i stanowi formułę wspierającą, ułatwiającą życie mieszkańcom. Pamiętać jednak należy, że nie przesądza o decyzjach mieszkańców, ale pomaga je podejmować i planować własne strategie życiowe. Wdrażanie nowoczesnych technologicznie rozwiązań podnosi również prestiż Miasta."

2.38. STRONA 46 PMT

Uwaga nr 246

Dodać: Analiza obejmie również wyniki pomiarów z automatycznych punktów pomiarowych i monitoringu wizyjnego prowadzonych w sposób ciągły, w sposób, który pozwoli na ustalenie dobowych i sezonowych zmienności ruchu oraz wartości rocznych koniecznych dla analiz ekonomicznych i gospodarki energetycznej w transporcie.

Komentarz:

Pomiary powinny odbywać się w okresie wiosennym ze względu na odmienną mobilność przy dłuższej porze dziennej - Nie wiem czy to zdanie powinno być w zapisie wyżej, ale dla spójności pomiarów z modelowaniem i tak instrukcja tych pomiarów powinna być szczegółowiej rozpisana. Np. konieczne jest uchwycenie zmienności rocznej w transporcie zbiorowym – wymagało by to monitoringu wizyjnego na przystankach dobranych reprezentatywnie. Nie jest też jednoznaczne, czy pomiar 12-godzinny byłby wystarczający. W transporcie zbiorowym urywał by się na istotnych fazach przejściowych (przed 6.00 i/lub po 18.00). Dobrze, że piszecie „co najmniej”.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono poprzez dodanie pod ostatnim myślnikiem zapisu:

"Analiza obejmie również wyniki pomiarów z automatycznych punktów pomiarowych i monitoringu wizyjnego prowadzonych w sposób ciągły, w sposób, który pozwoli na ustalenie dobowych i sezonowych zmienności ruchu oraz wartości rocznych koniecznych dla analiz ekonomicznych i gospodarki energetycznej w transporcie."

Uwaga nr 247

Uwagi ogólne:

1. Brak jednoznacznego sprecyzowania wskaźników mobilności wydaje mi się mankamentem tego materiału. Pewien ślad rzucają cytowane dane i prognozy podziału modalnego. Cytowane prognozy są krótkoterminowe, ale zwrócono już uwagę na ich b umowny charakter, daleko nie wystarczający dla np. kontrolowania zasad optymalizacji systemu a także efektywności rozwijanych nowych środków transportu i form mobilności. Trzeba zauważyć, że podejście do wskaźników monitorowania wymaga bardzo profesjonalnego podejścia, ma ścisły związek z procedurami pomiarów, badań. modelowania i prognozowania ruchu a także potencjalnych

przemian, jakie jawią się z potencjałem wschodzących technologii i nowych pojazdów. Dlatego brak konkretnych wskaźników na obecnym etapie da się rozumieć. Nie mniej winno się w tym rozdziale zasygnalizować, że procedury pomiaru i wskaźniki monitorowania wymagają pilnego opracowania (być może w ramach obowiązków zaproponowanego „menagera-inżyniera” ds. mobilności).

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. W obszarze nr 22, na stronie 39 PMT, znajduje się następujący zapis: „monitorowanie realizacji polityki w ramach obowiązków zaproponowanego „menagera-inżyniera” ds. mobilności. Kwestia wtórną jest w jaki sposób będzie to realizowane i czy ową procedurę monitorowania opracuje.

Uwaga nr 248

2. Z powyższym wiąże się kolejny problem, który określiłem wcześniej jako potrzebę „planu horyzontalnego”. Istota planu horyzontalnego (szerzej por. synteza ****) zasadza się m.in. na sformułowaniu wskaźników normatywnych, w tym także granicznych zadań i zasobów w zbiorowym transporcie publicznym oraz w formule racjonalnego użytkownika samochodu (zagadnienie winno być pogłębione na gruncie ekonomii behawioralnej także wykorzystaniu modeli aktywnościowych). Normatywne wskaźniki monitorowania polityki mobilności nabierają znaczenia w kontekście chociażby w ocenie takiego niewielkiego skoku prognostycznego w podziale modalnym. Czy efekt wzrostu udziału PTZ o dwa procenty w podziale modalnym to dużo czy mało? Czy w prognozach sieci drogowej kierować się popytem efektywnym czy potencjalnym? Jak środki UTO i elektryczne rowery wpłyną na wydłużenie podróży a jaki wpływ ma zagospodarowanie przestrzenne (postulat skrócenia długości podróży). Jaka długość i czasu podróży może zostać uznana za granicę stanu wykluczenia a jak można tę granicę przesunąć.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Uwaga dotyczy zagadnień transportowych jednak nie tych, które powinny zostać uwzględnione w PMT i być czytelne dla przeciętnego mieszkańca.

Uwaga nr 249

Wskaźniki monitorujące uwzględnienie rekomendacji wskazanych w Prognozie powinny być oceniane zero-jedynkowo (uwzględnione/nieuwzględnione). W poniższej tabeli zostały wskazane rekomendacje, które powinny być wskaźnikami monitorującymi realizację działań określonych w PMT zgodnie z wytycznymi określonymi w Prognozie.

Tabela 1 Wskaźniki monitorujące realizację działań określonych w PMT

Nr wskaźnika	Pytanie sprawdzające	Częstość monitoringu	Miernik (pożądana wartość)
	Czy zmniejszył się poziom zanieczyszczeń pochodzący z transportu	Co roku	Spadek wielkości
	Czy zmniejszyła się liczba mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas komunikacyjny	Co 5 lat (zgodnie z aktualizacją mapy akustycznej Poznania)	Spadek ilości osób narażonych na hałas komunikacyjny
	Czy zwiększono udział torowisk z zabudową roślinną, w ogólnej długości istniejących torowisk tramwajowych	Raz na 5 lat	Wzrost udziału
	Czy nowe torowiska odseparowane od ruchu osobowego/autobusowego wykonano jako torowiska z zabudową roślinną	Raz na 5 lat	Powyżej 90% udziału w nowych torowiskach odseparowanych od ruchu
	Czy inwestycje związane z budową P+R uwzględniają rozwiązania retencjonujące wodę opadową	Raz na 5 lat	90%

Nr wskaźnika	Pytanie sprawdzające	Częstość monitoringu	Miernik (pożądana wartość)
	Czy pod lokalizację budowy nowych parkingów P+R oraz centrów przesiadkowych wybrane zostały miejsca o znacznym stopniu przekształcenia antropogenicznego lub tereny zdegradowane	Raz na 5 lat	Pozytywny > 70%
	Czy wybór lokalizacji miejsca pod budowę parkingów P+R oraz centrów przesiadkowych był poprzedzony rzetelną inwentaryzacją i waloryzacją przyrodniczą	Raz na 5 lat	100% wśród zrealizowanych inwestycji
	Czy inwestycja uwzględniła zachowanie istniejącej zieleni lub czy wykonane zostały nasadzenia zastępcze	Raz na 5 lat	90% wśród zrealizowanych inwestycji
	Czy podczas rewitalizacji ulic, ciągów pieszych, dróg rowerowych, parkingów, terenów zieleni zastosowano rozwiązania błękitno-zielonej infrastruktury	Raz na 5 lat	Pozytywny > 70%

Rozstrzygnięcie:

Uwaga nieuwzględniona. Zaproponowane wskaźniki odzwierciedlałyby program realizacyjny jakim jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Poznania. Nie widzimy powodów aby rozszerzać zakres zaproponowanych w PMT wskaźników monitorowania PMT.

2.39. STRONA 47 PMT

Uwaga nr 250

Koniec pierwszego akapitu:

Sugestia dodania do akapitu: Musimy być też świadomi konieczności sprostania wyzwaniom cywilizacyjnym, jakie stwarza cywilizacyjne zagrożenie katastrofą klimatyczną. Jako wspólnota obywatelska Poznania winniśmy być w tym kontekście świadomymi i aktywnymi uczestnikami zbiorowego wysiłku wspólnoty europejskiej i globalnej podejmującej się sprostać temu wyzwaniu. Wierzimy, że w tej sytuacji możliwe jest wykorzystanie współpracy, umiejętności, wiedzy i nowoczesnych technologii dla uczynienia ze stolicy Wielkopolski lepszego miasta z przyjaznym transportem.

Komentarz: Może potraficie napisać to lepiej, ale moim zdaniem podobna formuła nie może być pominięta, by nie robić wrażenia, że ograniczamy się do własnego grajdołka.

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "Miasto musi sprostać wyzwaniom jakie stwarza cywilizacja a w konsekwencji zagrożeń katastrofą klimatyczną. Mieszkańcy Poznania powinni być świadomymi i aktywnymi uczestnikami zbiorowego wysiłku wspólnoty europejskiej i globalnej, podejmującej się sprostać temu wyzwaniu. Wierzimy, że możliwe jest wykorzystanie współpracy, umiejętności, wiedzy i nowoczesnych technologii dla uczynienia ze stolicy Wielkopolski miasta lepszego z przyjaznym transportem."

Uwaga nr 251

Przedostatnie zdanie:

Jest: Musimy pamiętać, że instrumenty zrównoważonej mobilności przynoszą efekty zarówno natychmiastowe (np. organizacja ruchu) jak i oczekiwane dopiero w dalszej perspektywie (np. wynikające z uwarunkowań rozwoju przestrzennego).

Sugestia: Musimy pamiętać, że instrumenty zrównoważonej mobilności przynoszą efekty zarówno natychmiastowe (np. organizacja ruchu) jak i oczekiwane dopiero w dalszej perspektywie (np. wynikające z uwarunkowań rozwoju przestrzennego oraz postępu technologicznego).

Komentarz: ****

Rozstrzygnięcie:

Uwzględniono w następujący sposób: "Instrumenty zrównoważonej mobilności przynoszą efekty zarówno natychmiastowe (np. organizacja ruchu) jak i oczekiwane dopiero w dalszej perspektywie (np. wynikające z uwarunkowań rozwoju przestrzennego oraz postępu technologicznego)".

3. WYKAZ UWAG DO PROJEKTU PROGNOZY OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO**Uwaga nr 1**

Str.60 Rozdział 4

Zrównoważony transport musi uwzględniać 100% równoważenia, czyli pochłaniania CO₂. Jako model matematyczny, a nie przypuszczenia Transport osobisty, samochodowy, dostawy są głównym generatorem, a nie wyłącznie maszyny budowlane. Ten cel musi być realizowany, a urzędnicy muszą ponosić konsekwencje realizacji sprzeczny z tym celem.

UZASADNIENIE

warunek niezbędny zrównoważonego transportu

Rozstrzygnięcie:

Uwaga niezrozumiała.

Uwaga nr 2

Str. 101 Rozdział 5.

Należy zbadać chłonność CO₂ i pozostałych pozytywnych właściwości drzew wycinanych w całym Poznaniu, dla każdego drzewa należy określić liczbę nasadzeń zastępczych, które faktycznie zrekompensują stratę. Bilans CO₂ oraz innych substancji musi być udowodniony matematycznie. Podmiot wycinający musi mieć obowiązek dopełnić tego wymogu na przestrzeni wielu lat po nasadzeniach. Działki rolne muszą być przekształcane w leśne aby tam odbywały się nasadzenia zastępcze gdyż inaczej skończy się miejsce skoro 100 letnie drzewo często wymaga kilkudziesięciu nasadzeń zastępczych, które mają realną szansę rekompensatę.

UZASADNIENIE

bilans drzew i ich chłonność CO₂ musi się zgadzać, a powinna wzrastać gdyż nasza emisja jest wyższa niż dostępne sposoby jej pochłaniania.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga zasadna. Jednakże na chwilę obecną, ze względu na brak kompleksowej inwentaryzacji dendrologicznej obejmującej cały obszar miasta, Urząd Miasta Poznania nie ma możliwości technicznych mierzenia chłonności CO₂ przez drzewa. Rozwiązanie to zostanie przeanalizowane do wdrożenia w późniejszym czasie, po zweryfikowaniu możliwości prowadzenia tego typu analiz przez Miasto.

Uwaga nr 3

Str.79 Rozdział 4

Retencję wody tworzą głównie drzewa, dlatego przy drogach powinny być sadzone gdzie tylko się da. Jezdnie dróg powinny być zawężane by uchronić drzewa przed wycinką, a to stworzy też praktyczne uspokojenie ruchu kołowego i naturalnie nie wymusi stosowania poduszek berlińskich o które na szerokich drogach i tak zabiegają mieszkańcy. Drogi rowerowe i piesze muszą być oddzielone od jezdni oraz wzajemnie od siebie przez szpalery drzew by maksymalnie wykorzystać przestrzeń, zmniejszyć wyspy ciepła i stworzyć komfort.

UZASADNIENIE

Bezpieczeństwo ruchu idzie w parze z retencją wody, dlatego drzewa powinny mieć kluczową rolę.

Rozstrzygnięcie:

Uwaga zasadna. Jednakże nie wprowadzono zmian do dokumentu Polityki. W Planie Mobilności Miejskiej dla Poznania, który jest dokumentem wykonawczym do Polityki znajdują się działania, które realizują powyższą uwagę - działanie 3.1 Dbłość o zieleń wzdłuż ciągów komunikacyjnych i 3.2 Tworzenie parków oraz zielonej infrastruktury w mieście.

Organizator konsultacji:

Urząd Miasta Poznania

Koordynator konsultacji:

Biuro Kontakt

Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta

Realizacja konsultacji:

Ekowert Łukasz Szkudlarek

Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta

Wsparcie merytoryczne”

Urząd Miasta Poznania

Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta

Oddział Polityk Mobilności i Transportu

Opracowanie raportu:

Karolina Kozak, Jan Kosmecki, Marcin Popławski, Wiktoria Ryng – Duczmał, Łukasz Szkudlarek.