

**Załącznik nr 2 do raportu z III etapu konsultacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Poznania**
**I. UWAGI PRZESŁANE DROGĄ MAILOWĄ NA ADRES: [MOBILNOSC@UM.POZNAN.PL](mailto:MOBILNOSC@UM.POZNAN.PL)**

Dziękujemy za wszystkie przesłane opinie i uwagi! Do każdej z nich staraliśmy się odnieść w sposób merytoryczny. Cieszą nas wyrażone pochwały dla dokumentu. W tym momencie pragniemy zaznaczyć, że rozstrzygnięcia, które mówią, że dana uwaga nie została uwzględniona, nie zawsze muszą oznaczać, że jest całkowicie niesłuszna, przyjęliśmy natomiast, że rozstrzygnięcie „Uwaga uwzględniona” będzie zarezerwowane jedynie dla tych uwag/opinii/sugestii<sup>1</sup> (czasami trudno to określić), które spowodowały konieczność zmian w konsultowanym dokumencie.

Numer wniosku	Treść wniosku wraz z uzasadnieniem	Rozstrzygnięcie oraz uzasadnienie Urzędu Miasta Poznania
<b>1a) Od mieszkanki</b>	<p><i>Szanowni, w nawiązaniu do konsultacji społecznych dokumentu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla M. Poznania pragnę wyrazić swoją opinię i niezadowolenie wraz z nowym regulaminem, który ma obowiązywać od stycznia. A dokładnie o zakazie przewożenia hulajnóg elektrycznych w komunikacji. By być ekonomicznym i ekologicznym, zakupiłam hulajnogę zamiast kolejnego samochodu. Sprawdza się świetnie to rozwiązanie pod warunkiem, że kawałek mogłam przejechać komunikacją lub w czasie niepogody do niej [pojazdów komunikacji zbiorowej] wejść z hulajnogą. Hulajnogę składałam i nikomu ona nigdy nie przeszkadzała ani nie stanowiła zagrożenia. Jestem mocno zaskoczona zakazem, który ma wejść w kwestii nieprzewożenia tego typu rzeczy. Elektronika dość mocno nas otacza. Każdy ma ze sobą komórkę, laptop, gdzie też jest bateria. Czy inne elektryczne rzeczy. Jeśli zakaz</i></p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Uwaga dotyczy Regulaminu przewozów i została przekazana do Zarządu Transportu Miejskiego, który udzielił merytorycznej odpowiedzi.</p> <p>Odpowiedz ZTM: Od 1 stycznia 2021 roku w transporcie organizowanym przez ZTM Poznań obowiązują nowe przepisy porządkowe, które zostały przyjęte przez Radę Miasta Poznania. Rada Miasta Poznania jednogłośnie uchwaliła przedmiotowy zakaz. Kilku- lub nawet kilkunastokilogramowy akumulator o napięciu 48 lub 60 V, zamontowany w urządzeniu transportu osobistego lub pojeździe niepodlegającym całościowej ocenie technicznej (brak uregulowań tak unijnych, jak i krajowych odnośnie homologacji i warunków technicznych oraz zasad ruchu) nie jest porównywalny</p>

<sup>1</sup> Nadesłane uwagi zostały przywołane w postaci jak najbliższej oryginalnej. Dokonano jedynie ich korekty w celu ułatwienia odbioru. Usunięto z wypowiedzi także słowa niecenzuralne.

	<p><i>wejdzie w regulamin, będę zmuszona kupić samochód. Gdzie bardzo byłam za komunikacją miejską, a w połączeniu z hulajnogą i czasem wejścia z nią do tramwaju mocno mnie to ratowało. Uważam, że zakaz ten jest dość restrykcyjny. W całym kraju hulajnogi cieszą się popularnością i ludzie chętnie się nimi przemieszczają i nie było ŻADNEGO przypadku w komunikacji czy innego z udziałem baterii, etc. jak jedynie spowodowane przez samych użytkowników (za szybka jazda lub [jazda] pod wpływem alkoholu). Dlatego jestem mocno zaskoczona jak i załamana potencjalną decyzją o zakazie przewożenia [hulajnogi] w komunikacji.</i></p>	<p>z kilkunastogramowym akumulatorem telefonu. Środki masowego przekazu regularnie donoszą o eksplozjach akumulatorów hulajnóg, np.: <a href="https://www.antyradio.pl/News/Wybuch-w-bloku-w-Warszawie-Eksplodowała-elektryczna-hulajnoga-41750">https://www.antyradio.pl/News/Wybuch-w-bloku-w-Warszawie-Eksplodowała-elektryczna-hulajnoga-41750</a>.</p> <p>Skutki wybuchu akumulatora hulajnogi w pojeździe komunikacji miejskiej byłyby niewyobrażalne. Podobne zakazy są wprowadzane w innych miastach, m.in. wprowadził go już Zarząd Transportu Metropolitalnego, obejmujący swoim zasięgiem konurbację górnośląską, liczącą kilkadziesiąt miast i zamieszkałą przez ponad 2 mln mieszkańców. (<a href="https://katowice.tvp.pl/49752699/prawo-dogania-rzeczywistosc-do-autobusu-bez-hulajnogi">https://katowice.tvp.pl/49752699/prawo-dogania-rzeczywistosc-do-autobusu-bez-hulajnogi</a>).</p> <p>Ze względów humanitarnych oczywiście zakaz przewozu pojazdów elektrycznych nie dotyczy wózków inwalidzkich użytkowanych przez osoby niepełnosprawne, które w przeciwieństwie do osób sprawnych nie mają możliwości skorzystania z roweru, hulajnogi czy przemieszczania się pieszo. Osoby sprawne mają także możliwość korzystania z ciągle rozwijanych systemów rowerów miejskich, w tym bezstacyjnych oraz bezstacyjnych elektrycznych hulajnóg współdzielonych.</p> <p>Z uwagi na specyficzną konstrukcję hulajnogi i jej niewielką dostrzegalność w sytuacji zajmowania miejsc stojących przez pasażerów (podest nisko rozpościerający się nad podłożem), zakaz dotyczy także niezłożonych hulajnóg bez silnika.</p>
<b>1b) Od mieszkankei</b>	<b>Treść uwagi mieszkankei na odpowiedź udzieloną przez ZTM:</b> <i>Szanowni Państwo, dziękuję za nadesłaną odpowiedź w dniu 5.01.2021 do sprawy ZTM.S0.6103.1163.2020.KW w kwestii zakazu przewożenia hulajnóg</i>	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Podtrzymujemy merytoryczne stanowisko ZTM.

	<p><i>elektrycznych w komunikacji miejskiej w Poznaniu. Projekt konsultacji społecznych jest do dnia 11 stycznia br., a nowy Regulamin obowiązuje od 1 stycznia br. Zatem Rada Miasta, jak Państwo piszą, jednogłośnie ustaliła zakaz przewożenia tego typu rzeczy, nie biorąc pod uwagę nadesłanych propozycji/sugestii etc. Bardzo żałuję, że decyzje zostały podjęte bez wiedzy merytorycznej na temat tego typu urządzeń. Mianowicie przytoczony przez Państwa link à propos wybuchu hulajnogi w bloku w Warszawie czy inne na temat eksplozji akumulatorów miały miejsce TYLKO PODCZAS ŁADOWANIA URZĄDZENIA. Hulajnoga elektryczna przewożona w tramwaju nie ma dostępu do prądu, nie jest wówczas ładowana i nie jest ŻADNYM zagrożeniem. Telefon komórkowy czy laptop mają tego typu ogniwa, oczywiście mniejsze i wszystko wyżej wymienione jest zagrożeniem i grozi wybuchem, jeśli jest podłączone do prądu, ogniwa są uszkodzone czy nagrzane. (A komunikacja miejska dopuszcza ładowanie telefonów komórkowych przez USB.) Poniżej link przedstawia wybuch baterii litowo-jonowej z telefonu komórkowego, o którym Państwo piszą, że jest nieporównywalnie mniejszy niż [wybuch baterii] hulajnogi. Ale równie niebezpieczny (oczywiście gdy się baterię uszkodzi, nagrzejemy czy niepoprawnie będzie ładować) <a href="https://www.youtube.com/watch?v=P1jingACvBs">https://www.youtube.com/watch?v=P1jingACvBs</a> Idąc tropem Państwa myślenia, identyczne zagrożenie powinny stwarzać autobusy elektryczne w Poznaniu, które jeżdżą po mieście i które mają o wiele więcej ogniwo niż elektryczne hulajnogi.</i></p>	
--	--	--

<b>2) Od Miejskiej Pracowni Urbanistycznej</b>	<p><i>W nawiązaniu do konsultacji projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Poznania, które odbyły się w formie wideospotkania we wtorek 15 grudnia 2020 r., przekazuję niniejszą drogą uwagi do załącznika nr 3, wnosząc o:</i></p> <ol style="list-style-type: none"><li><i>1) wykreślenie zadania „Wprowadzenie normatywu parkingowego do SUiKZP” (str. 12)</i></li><li><i>2) zastąpienie działania „Opracowanie harmonogramu sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla obszaru całego miasta – intensyfikacja wykonywania i uchwalania mpzp” (str. 7), bardziej odpowiednim i konkretnym „Skoordynowanie prac planistycznych z procesami inwestycyjnymi, szczególnie w zakresie infrastruktury transportowej”.</i></li></ol> <p><i>W uzasadnieniu pragnę podkreślić, że ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym jednoznacznie wskazuje na plany miejscowe jako dokumenty definiujące regulacje w zakresie normatywów parkingowych.</i></p> <p><i>Umieszczenie normatywu w studium, przy ustawowym zapisie, że plan nie może naruszać ustaleń studium, ogranicza możliwość wypracowania ustaleń w trybie procedury planu miejscowego, w tym możliwość wpływu mieszkańców na ich treść.</i></p> <p><i>Zarządzenie Prezydenta stanowi najkorzystniejszą formułę do wskazania bazowych założeń w zakresie normatywów parkingowych dla inwestycji w Poznaniu.</i></p> <p><i>Pragnę także dodać, że urbanistyka operacyjna nie polega na szybkim sporządzaniu planów, a na ich właściwym powiązaniu z procesami inwestycyjnymi w mieście.</i></p> <p><i>Uwzględnienie ww. uwag w kontekście sporządzanych obecnie planów miejscowych i zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego pozwoli na zachowanie spójności w działaniach Miasta Poznania.</i></p> <p><i>Powyższe stanowisko wyrażone zostało także w pismach MPU-</i></p>	<b>Uwaga uwzględniona</b> Dokonano korekty w zapisach PZMM.
--	--	--

	<p><i>ZTZ1/521-18/20 z 23 czerwca 2020 r. oraz MPU-ZT/521-26/20 z 10 lipca 2020 r. kierowanych do BKPiRM, w których zgłoszono uwagi do wykazu projektów ujętych obecnie w Załączniku nr 3.</i></p>	
--	--	--

<p><b>3) Od Zarządu Osiedla Ławica</b></p>	<p><i>W nawiązaniu do naszej rozmowy telefonicznej Zarząd Osiedla Ławica pragnie w ramach III etapu konsultacji Planu Zrównoważonej Mobilności dla MP zwrócić uwagę na kilka kwestii dotyczących mobilności rowerowej na naszym Osiedlu:</i></p> <p><i>1) Główne drogi rowerowe nazwane w PZMM dla MP Radial rozchodzą się promieniście od centrum, co powoduje, że w dzielnicach peryferyjnych jak np. Ławica odległość między Radial 2 i Radial 3 jest bardzo duża. Ponieważ drogi Radial mają stanowić zlewnie ruchu rowerowego wnioskujemy o dopisanie na mapce drogi rowerowej wzdłuż ul. Złotowskiej – od ronda na Malwowej do R 2 na ul. Bukowskiej. Wyodrębniona ścieżka rowerowa i chodnik mają powstać w roku 2021 i stanowić bardzo ważny element komunikacji rowerowej między Skórzewem i Osiedlem Bajkowym i potem dalej do Centrum. Już obecnie istotnymi generatorami ruchu z tego kierunku są Szkoła Podstawowa nr 58 przy ul. Ławica oraz centrum handlowe King Cross przy ul. Bukowskiej. Generalnie – okoliczne gminy, np. Tarnowo Podgórne czy Skórzewo, mają tendencję do oscylowania w kierunku centrum, co w najbliższych latach zaważy na zwiększonym ruchu na tej drodze.</i></p> <p><i>2) Aby wzmóc intensywność ruchu rowerowego, widzimy też potrzebę wzmocnienia połączeń poprzecznych między Radial 2 i Radial 3, np. od Bukowskiej poprzez ul. Perzycką, Lasek Marceliński, Dziewińską do Grunwaldzkiej oraz jako częściową alternatywę np. od ul. Złotowskiej przez ul. Owczą i Cmentarną do ul. Grunwaldzkiej. Trasy te mogą dodatkowo wypełniać funkcje rekreacyjne i sportowe, ponieważ przebiegają przez zalesione tereny Osiedla Ławica.</i></p> <p><i>3) Ponadto obserwując działania planistów i władz miejskich, które przez zwężanie ulic, ograniczanie liczby miejsc parkingowych,</i></p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Wyjaśnienie:</p> <p>Ad. 1) Program Rowerowy wyznaczył podstawowy szkielet głównych tras rowerowych. Horyzontem czasowym ich wykonania były lata 2022–25. W ramach prac nad Planem wydłużyliśmy ten horyzont do 2030 i przy obecnym poziomie finansowania będzie to bardzo trudne do osiągnięcia. Dodawanie kolejnych tras do Programu Rowerowego spowoduje tylko opóźnienia i rozdrobnienie zadań, co będzie wiązało się z jeszcze większymi opóźnieniami. Oczywiście Program Rowerowy nie blokuje w żaden sposób powstawania dróg rowerowych innych niż trasy główne. Takie drogi rowerowe powstają i będą powstawały, czego przykładem jest wspomniana ul. Złotowska. Droga rowerowa tam powstanie i nie ma konieczności wpisywania jej do Programu Rowerowego. Jeśli dla Rady Osiedla znaczenie tej trasy jest duże, możemy wskazać, aby przeznaczyła środki na oznakowanie tej trasy zgodnie z „Identyfikacją Tras Rowerowych” R16.</p> <p>Ad. 2) Siłą Programu Rowerowego jest wyznaczenie głównych tras rowerowych mających największe znaczenie transportowe i obsługujących obszary o największym zaludnieniu. Trasy alternatywne, równoległe, rekreacyjne są ważne, ale nie priorytetowe, z uwagi na finansowanie. Budowa tras o mniejszym znaczeniu nie powinna blokować czy opóźniać tras o większym znaczeniu. W momencie ukończenia realizacji tras głównych wynikających z Programu Rowerowego należy przygotować kolejny program, który wyznaczy nowe priorytety.</p> <p>Ad. 3) Kwestia finansowania projektów rowerowych i zaplanowanych nakładów na ten cel leży w gestii Radnych</p>
--	--	---

	<p><i>ograniczanie szybkości i inne utrudnienia chcą zmusić użytkowników samochodów do przesiadki na rower, uważamy, że PZMM dla MP powinien poza deklaracjami wymuszać większe nakłady finansowe na Obszar 2 – ruch pieszy i rowerowy oraz uniemożliwiać na nowo powstających osiedlach planowanie wspólnych ścieżek pieszo-rowerowych zwiększających wypadkowość w mieście, jak ma to miejsce w MPZP dla ul. Kolorowej.</i></p>	<p>Miasta Poznania, którzy uchwalają budżet. Natomiast zagadnienia dotyczące rezerwowania przestrzeni pod wydzielone drogi dla rowerów są w kompetencji Miejskiej Pracowni Urbanistycznej, a miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego w tym zakresie podlegają konsultacjom społecznym.</p>
--	---	--

<p><b>4) Od mieszkańca</b></p>	<p><i>Przesyłam uwagi dotyczące Planu Mobilności Transportowej dla Miasta Poznania.</i></p> <p><b>PRIORYTETEM POWINNY BYĆ NASTĘPUJĄCE PROJEKTY:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>CENTRUM ETAP I ORAZ II</b> <i>Dodatkowo powinien powstać łuk z ulicy Gwarnej w ulicę Fredry, co w połączeniu z prawoskrętem z Towarowej zapewni dobrą trasę objazdową. Należałoby także rozważyć budowę drugiego toru tramwajowego na ul. 27 Grudnia w celu odciążenia ulicy Gwarnej i w celu skrócenia czasu jazdy linii 9 oraz 16.</i></li> <li>- <b>BUDOWA TRASY NA NARAMOWICE ETAP II</b></li> <li>- <b>BUDOWA TRASY TRAMWAJOWEJ NA WOLNYCH TORACH</b></li> <li>- <b>PROJEKT COPERNICUS WRAZ Z BUDOWĄ TORÓW TRAMWAJOWYCH NA ULICY GROCHOWSKIEJ MIĘDZY ARCISZEWSKIEGO A GRUNWALDZKĄ.</b> <i>W projekcie tym powinny być wprowadzone pewne zmiany. Tory tramwajowe powinny być przeprowadzone na prawą stronę na skrzyżowaniu ARCISZEWSKIEGO ORAZ PALACZA. Przystanki tramwajowe powinny być zlokalizowane za skrzyżowaniem w kierunku OS. KOPERNIKA, a sam wygląd skrzyżowania powinien być bardzo podobny do skrzyżowania GRUNWALDZKIEJ Z CMENTARNĄ. W ten sposób nie powstanie dodatkowe skrzyżowanie, co zapewni tramwajom płynny dojazd do następnego przystanku. Autobus linii 182 powinien kursować przez Arciszewskiego, Palacza, Promienistą. W tej sytuacji możliwa jest rezygnacja z budowy BUSPASÓW na ARCISZEWSKIEGO. Przystanek w kierunku OGRODÓW powinien być zlokalizowany na ulicy PALACZA. BUDOWA TRASY PST MIĘDZY UL. POLNĄ A CENTRUM HANDLOWYM KING CROSS MARCELIN WRAZ Z ODGAŁĘZIENIEM TEJ TRASY NA MARCELIN I DO PORTU LOTNICZEGO ŁAWICA. Odcinek między PORTEM LOTNICZYM a CENTRUM KING CROSS</i></li> </ul>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Wykaz propozycji został skierowany do rozpatrzenia w toku bieżących prac ZTM.</p>
--------------------------------	--	---



	<p>MARCELIN mógłby być początkowo jednotorowy.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- BUDOWA TRASY TRAMWAJOWEJ W UL. SZYLINGA MIĘDZY GRUNWALDZKĄ A ZWIERZYNIECKĄ WRAZ Z BUDOWĄ ODCINKA SZYLINGA – POLNA, który poprowadzony byłby po ziemi wzdłuż ulicy Bukowskiej jako odcinek klasycznej trasy tramwajowej. Na tym odcinku niezbędna byłaby likwidacja miejsc parkingowych oraz stworzenie dodatkowego parkingu, np. na terenach po byłej szkole wojskowej.</li> <li>- BUDOWA TRASY TRAMWAJOWEJ NA UL. SOLNEJ I NOWOWIEJSKIEGO WRAZ Z PRZEDŁUŻENIEM TRASY PIĄTKOWSKIEJ DO PODOLAN. SPOSÓB PRZEBIEGU TEJ TRASY POKAZANY JEST TUTAJ:  <a href="https://tvn24.pl/poznan/tramwajowy-poznan-w-2030-roku-miasto-juz-planujera340286-3439753">https://tvn24.pl/poznan/tramwajowy-poznan-w-2030-roku-miasto-juz-planujera340286-3439753</a></li> </ul> <p>ZOPTYMALIZOWANY UKŁAD SIECI TRAMWAJOWEJ MÓGŁBY WYGLĄDAĆ NASTĘPUJĄCO:          UKŁAD LINII TRAMWAJOWYCH</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1. JUNIKOWO – GRUNWALDZKA – GROCHOWSKA – HETMAŃSKA- ŻĘGRZE – FRANOWO</li> <li>- 2. OGRODY- DĄBROWSKIEGO – KRASZEWSKIEGO – ŚW. MARCIN – RATAJCZAKA – 28 CZERWCA 1956 – DĘBIEC POWRÓT PRZEZ PLAC WOLNOŚCI I GWARNĄ</li> <li>- 3. DĘBIEC – 28 CZERWCA 1956 – WIERZBIĘCICE – MOST DWORCOWY – GRUNWALDZKA – SZYLINGA – BUKOWSKA - PORT LOTNICZY ŁAWICA</li> <li>- 4. BŁAŻEJA – NOWA NARAMOWICKA – SZELĄGOWSKA – RONDO ŚRODKA – RONDO RATAJE – STAROŁĘKA</li> <li>- 5. JAK OBECNIE, TYLKO Z RÓŻNICĄ ŻE PRZEZ TOWAROWĄ I MOST DWORCOWY, A NIE PRZEZ RONDO KAPONIERA.</li> <li>- 6. MIŁOSTOWO – RONDO ŚRÓDKA – DOWBORA MUŚNICKIEGO – GWARNA – RONDO KAPONIERA – ZWIERZYNIECKA – SZYLINGA – GRUNWALDZKA – JUNIKOWO.</li> <li>- 7. BEZ ZMIAN</li> </ul>	
--	---	--

- 8. NA ODCINKU MIŁOSTOWO – MOST TEATRALNY BEZ ZMIAN, A NASTĘPNIE DĄBROWSKIEGO – PRZYBYSZEWSKIEGO – REYMONTA – OS. KOPERNIKA.
- 9. WYDŁUŻENIE DO PODOLAN, POZA TYM BEZ ZMIAN.
- 10. NA ODCINKU POŁABSKA – MOST TEATRALNY BEZ ZMIAN, A NASTĘPNIE FREDRY – GWARNA – RATAJCZAKA – WIERZBIĘCICE – 28 CZERWCA – DĘBIEC.
- 11. PODOLANY – WINIARY – WOŁYŃSKA – WIELKOPOLSKA – SOLNA – RONDO ŚRÓDKA - ZAWADY .
- 12. OS. SOBIESKIEGO – TRASA PST – MOST TEATRALNY – GWARNA – DOWBORA MUŚNICKIEGO – RONDO RATAJE – STAROŁĘKA – STAROŁĘKA.
- 13. NA ODCINKACH: STAROŁĘKA – RONDO RATAJE ORAZ JUNIKOWO – BAŁTYK BEZ ZMIAN, A NA ODCINKU RONDO RATAJE – BAŁTYK PRZEZ MOST DWORCOWY I MATYI.
- 14. BEZ ZMIAN
- 15. JUNIKOWO – GRUNWALDZKA – GROCHOWSKA – HETMAŃSKA - GŁOGOWSKA – TRASA PST – OS. SOBIESKIEGO.
- 16. NA ODCINKU FRANOWO – AL. MARCINKOWSKIEGO BEZ ZMIAN, A NASTĘPNIE GWARNA – ŚW. MARCIN – ZWIERZYŃIECKA – BUKOWSKA – MARCELIN. POWRÓT PRZEZ ŚW. MARCIN.
- 17. BEZ ZMIAN
- 18. OS. KOPERNIKA – HETMAŃSKA – TRASA NA WOLNYCH TORACH – MATYI – RONDO RATAJE – JANA PAWŁA II – WARSZAWSKA – MIŁOSTOWO.
- 19. STAROŁĘKA – HETMAŃSKA – TRASA NA WOLNYCH TORACH – TOWAROWA – ZWIERZYŃIECKA – BUKOWSKA – MARCELIN.
- 20. NA ODCINKU UNII LUBELSKIEJ – GŁOGOWSKA TAK JAK OBECNA TRASA LINII 11, A NASTĘPNIE TRASA PST – OS. SOBIESKIEGO.
- 21. GÓRCZYN – GŁOGOWSKA – HETMAŃSKA – TRASA NA

	<p>WOLNYCH TORACH –TOWAROWA – ŚW. MARCIN – GWARNA – PLAC WIELKOPOLSKI – SZELĄGOWSKA – NOWA NARAMOWICKA – BŁAŻEJA.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 22. BŁAŻEJA – WILCZAK – WINOGRADY – RONDO KAPONIERA – GRUNWALDZKA – REYMONTA – OS. KOPERNIKA.</li> <li>- 23. FRANOWO – RONDO RATAJE – MATYI – DWORZEC ZACHODNI – TRASA PST – OS. SOBIESKIEGO. ALTERNATYWĄ MOŻE BYĆ WE WSPOMNIANYM UKŁADZIE LINII TRAMWAJOWYCH SKIEROWANIE 8 DO PĘTLI OGRODY, A 17 DO OS. KOPERNIKA PRZEZ PRZYBYSZEWSKIEGO REYMONTA.</li> </ul> <p>W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ POWINNY POWSTAĆ DODATKOWE PRZYSTANKI NA SKRZYŻOWANIACH HETMAŃSKIEJ Z DMOWSKIEGO ORAZ PRZYBYSZEWSKIEGO I SZAMARZEWSKIEGO. PONADTO POWINNA ZOSTAĆ POPRAWIONA FUNKCJONALNOŚĆ PRZYSTANKU PST NA POZIOMIE -2 NA RONDZIE KAPONIERA W KIERUNKU OS. SOBIESKIEGO POPRZEZ INSTALACJĘ WIND ŁĄCZĄCYCH TEN PRZYSTANEK BEZPOŚREDNIO Z PRZYSTANKAMI NA UL. ŚW. MARCIN – OBSŁUGUJĄCE TYLKO POZIOMY 0 ORAZ -2. PONADTO NA POZIOMIE -1 ZA SCHODAMI RUCHOMYMI PROWADZĄCYMI NA PRZYSTANEK W KIERUNKU PRZECIWNYM ZNAJDUJĄCYMI SIĘ ZA SCHODAMI PROWADZĄCYMI Z KIERUNKU DWORCOWEJ POWINNO BYĆ WYBUDOWANE PRZEDŁUŻENIE NA DRUGĄ STRONĘ ZAKOŃCZONE DODATKOWYMI SCHODAMI PROWADZĄCYMI NA PRZYSTANEK W KIERUNKU OS. SOBIESKIEGO. Niezbędne byłoby wydłużenie powierzchni peronowej na tym przystanku.</p> <p>W przypadku budowy drugiego toru na ul. 27 Grudnia linie 9 oraz 12 kursowałyby przez 27 Grudnia w obu kierunkach. Taki układ zapewniłby lepsze wykorzystanie dolnego odcinka PST, szybkie połączenie między RONDEM KAPONIERA a skrzyżowaniem GŁOGOWSKA/ HETMAŃSKA, poprawę frekwencji na liniach 9 oraz 11,</p>	
--	--	--

*a także więcej szybkich połączeń w ciągu ulicy Hetmańskiej między prawobrzeżną a lewobrzeżną częścią miasta. Następnym etapem powinno być przedłużenie istniejących tras tramwajowych z Ogrodów do ulicy PRZELOT, z pętli Zawady do stacji Poznań Wschód, a także z pętli Dębiec na KLIN DĘBIECKI. Ponadto trasa tramwajowa z Miłostowa powinna być przedłużona do ANTONINKA. UKŁAD LINII TRAMWAJOWYCH POZOSTAŁBY NIEZMIENIONY, JEDYNIĘ DOTYCHCZASOWE LINIE W PROPONOWANYM UKŁADZIE BYŁYBY ODPOWIEDNIO WYDŁUŻANE. Trasa z Ogrodów powinna od razu być wydłużona do ulicy Przelot.*

*W ZAKRESIE KOLEI PRIORYTETEM POWINNO BYĆ UTWORZENIE MIEJSKIEJ SZYBKIEJ KOLEI Z WYKORZYSTANIEM OBWODNICZY TOWAROWEJ.*

*ZAMIAST PRZYSTANKU POZNAŃ GRUDZIENIEC PROPONUJĘ UTWORZENIE DODATKOWEGO PRZYSTANKU POZNAŃ RONDO KOPERNIKA ZLOKALIZOWANEGO W DZIURZE TORUŃSKIEJ MIĘDZY MOSTEM TEATRALNYM A RONDEM KOPERNIKA. NIE DOTYCZY TO POCIĄGÓW PRZYJEŹDZAJĄCYCH OD STRONY GARBAR. TRASA POWINNA BYĆ OBSŁUGIWANA SZYNOBUSAMI KURSUJĄCYMI W SZCZYTIE CO 15 MINUT. PRZYSTANKIEM POSTOJOWYM POWINIEN BYĆ PRZYSTANEK POZNAŃ FRANOWO, GDYŻ KRÓTKI POSTÓJ NA STACJI POZNAŃ GŁÓWNY ZAPEWNI SZYBKI DOJAZD NP. ZE STAROŁĘKI NA PODOLANY.*

*W ZAKRESIE KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ POWINNO BYĆ URUCHOMIENIE LINII AUTOBUSOWEJ W CIĄGU ULIC CMENTARNEJ I OWOCZEJ, GDYŻ W CHWILI OBECNEJ DOJAZD DO DALEJ POŁOŻONYCH MOGIŁ NA CMENTARZU JUNIKOWSKIM MOŻLIWY JEST TYLKO TRANSPORTEM INDYWIDUALNYM. DOTARCIE DO DALEJ POŁOŻONYCH CZĘŚCI CMENTARZA JEST PRZEDE WSZYSTKIM UTRUDNIONE DLA OSÓB STARSZYCH I NIEPEŁNOSPRAWNYCH. PONADTO PROPONUJĘ PO OTWARCIU TRASY TRAMWAJOWEJ*

	<p>ZMIANĘ TRASY LINII 164 NA ODCINKU OD CHOCISZEWSKIEGO: KASPRZAKA – PALACZA – GÓRECKA- CZECHOSŁOWACKA –DOLNA WILDA – NOWA PĘTLA NA KLINIE DĘBIECKIM. LINIA 151 ORAZ 167 ULEGŁYBY LIKWIDACJI, A 911 KURSOWAŁBY PRZEZ NOWE ZAWADY. LINIA 198 BYŁABY WYDŁUŻONA I KURSOWAŁABY NA ODCINKU OD SZYMANOWSKIEGO PO TRASIE DOTYCHCZASOWEJ LINII 151, A NASTĘPNIE DO NOWEJ PĘTLI PRZY ULICY KARPIEJ.</p>	
--	--	--

<b>5) Od mieszkańca</b>	<p><i>W ramach konsultacji społecznych PZMM poniżej przesyłam moje uwagi i pytania do powstałego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Poznania.</i></p> <p><i>Na początku pokrótce przedstawię się, mieszkam w Poznaniu od 2004 roku, w którym zacząłem studia na Politechnice Poznańskiej, Poznań poznałem od tamtego czasu dość dobrze w jego różnych miejscach, mieszkam na Grunwaldzie w okolicach ulicy Marcelińskiej, w tym momencie pracuję również na Grunwaldzie, wcześniej pracowałem na Sołacz, Łazarzu i ścisłym Centrum. Przemierzam się po mieście wszystkimi środkami komunikacji: rowerem, samochodem, komunikacją publiczną, taxi, pieszo. Od 2011 prowadzę działalność gospodarczą, od momentu rozpoczęcia pracy płacę podatki w Poznaniu.</i></p> <p><i>W większości plan uważam za słuszny i większość jego punktów uważam za właściwe. Poniżej odniosę się do punktów, które uważam za niedopracowane lub mogące mieć negatywne konsekwencje. Większość uwag dotyczy obszaru nr 5 (transport samochodowy).</i></p> <p><i>Miasto Poznań powinno być nie tylko przyjazne mieszkańcom miasta, ale również mieszkańcom aglomeracji miejskiej. To cała aglomeracja tworzy klimat miasta i jego potencjał. Z punktu widzenia gospodarczego, osoby, które zamieszkują gminy podmiejskie, są kluczowymi pracownikami lub właścicielami firm poznańskich.</i></p> <p><i>W przygotowanym planie brak jest wykonanej analizy wpływu zmian na pozycję gospodarczą miasta, wpływ na działalności gospodarcze, jak i konkurencyjność miasta na tle innych podobnym ośrodków miejskich w kraju i na świecie.</i></p> <p><i>Ograniczenia w przemieszczaniu się i wprowadzenie wysokich opłat bezwzględnie i bezpośrednio prowadzi do pogorszenia się konkurencyjności gospodarczej, a co za tym idzie wpływa negatywnie na rozwój. Konsekwencje wprowadzenia wysokich opłat za</i></p>	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Procedura powstawania PZMM wskazuje na silne umocowanie społeczne i udział mieszkańców w budowaniu Planu i nie przewiduje wykonywania dodatkowych analiz, w tym ekonomiczno-gospodarczych. Wynika to z unijnych podręczników w zakresie wykonywania tego typu dokumentu.
-------------------------	--	--

*parkowanie mogą być tragiczne dla pracodawców i pracowników z tych rejonów, szczególnie jak wcześniej nie przygotowuje się właściwej alternatywy na dojazd do pracy.*

*Proszę o przeprowadzenie analizy wpływu takich zmian na gospodarkę miasta i działalności gospodarcze, które znajdują się poza strefą o wysokich opłatach i które zostają objęte takimi strefami. W firmach pracują często osoby, które mieszkają poza miastem i jedynym skutecznym środkiem lokomocji jest samochód. Czy tacy pracownicy dostali możliwość pozostawienia samochodu w okolicy pracy? W przypadku wprowadzenia strefy takich osób nie stać na przyjazd do pracy i zaparkowanie. Jest to ogromne utrudnienie prowadzące do likwidacji firm i miejsc pracy, powodujące zwiększenie bezrobocia. Negatywne skutki są obustronne, ponieważ również pracodawca w dzisiejszych czasach gdy traci pracownika, ma dużą trudność w znalezieniu innego pracownika o właściwych kwalifikacjach. Również miasto traci, ponieważ wpływy podatkowe się kurczą i tkanka miejsca zanika.*

*Przykłady problematycznych dojazdów można mnożyć:*

*- dojazd z Komornik na Grunwald, np. na ulicę Bułgarską, Kolorową, lub na Wilkę, ulicę Roboczą – w tym momencie brak jest publicznego środka komunikacji, którym można się w sposób optymalny przemieścić w tych kierunkach do i z pracy,*

*- dojazd z Przeźmierowa, Tarnowa Podgórnego w te same rejony, itd.*

*Firmy w takich lokalizacjach, będą się zamykać lub przenosić w miejsca, które umożliwiają pozostawienie samochodu w okolicy, często do innych miast.*

*Proszę uwzględnić również bardzo częste załatwianie dodatkowych spraw podczas dojazdów, np. dowożenie dzieci do szkół lub robienie zakupów. Może warto lepiej zorganizować dowozy dzieci do i ze szkół,*

	<p><i>aby rodzice nie musieli ich wozić?</i></p> <p><i>Ograniczenia wprowadzone i planowane nie uwzględniają również osób, które wynajmują mieszkania w Poznaniu i posiadają samochód, którym przemieszczają się do pracy np. poza miasto Poznań.</i></p> <p><i>Poprzez tak agresywne ograniczenia miasto daje do zrozumienia, że taka osoba nie jest mile widziana na jej terenie i powinna zmienić miejsce zamieszkania. A co w przypadku, gdy jedna z osób zamieszkujących mieszkanie pracuje na terenie Poznania, a druga poza? Wprowadzanie wysokich opłat parkingowych to tendencja ograniczająca wolność takich osób.</i></p> <p><i>Trzecia, może najważniejsza grupa osób, która jest negatywnie potraktowana przez ograniczenia, to osoby, które przeprowadzają się do Poznania do pracy, z miast odległych od Poznania. Takie osoby są zmotoryzowane, ambitne, podejmują często prace cięższe, wynajmują mieszkanie, ponieważ nie stać ich na kupno lub nie chcą kupować, nie mają zgody właściciela mieszkania na meldunek (z przyczyn prawnych), a samochód wykorzystują, żeby dojechać do oddalonej pracy lub w czasie pracy. Często przeprowadzają się na okres próbny, aby sprawdzić, czy Poznań jest dla nich właściwym miejscem. Jaką alternatywę na pozostawienie samochodu dla takich, bardzo ważnych mieszkańców miasta, dają planowane zmiany? Może warto ułatwić takim osobom otrzymanie pozwolenia na tanie parkowanie samochodu w okolicy zamieszkania na podstawie umowy najmu?</i></p> <p><i>Rozwój gospodarczy, który został osiągnięty w ostatnich dziesięcioleciach, był możliwy między innymi dlatego, że ludzie mają wolność i możliwość łatwego przemieszczania się w celu wykonywania pracy. Wprowadzanie ograniczeń w tym zakresie bezwzględnie prowadzi do hamowania rozwoju. Takimi ograniczeniami są ograniczenie w posiadaniu samochodu</i></p>	
--	---	--



*z powodów ekonomicznych, ograniczenie w przemieszczaniu się samochodem do pracy z powodu wysokich kosztów parkowania w okolicy pracy. Zamiast wprowadzania ograniczeń lepiej zastanowić się nad zachętami lub nowymi sensownymi alternatywami.*

*Proszę o weryfikację, ilu ekonomistów brało udział w przygotowywaniu planu i analizie wpływu zmian na gospodarkę miasta Poznania? W wielu przypadkach nierozważne wprowadzanie dodatkowych przepisów miało zgubny wpływ na gospodarki miast, regionów lub państw. Dodatkowe regulacje są z natury obciążone wysokim prawdopodobieństwem ograniczenia wzrostu gospodarczego, dlatego trzeba z bardzo dużą uwagą przeanalizować wpływ na ten aspekt. Patrzenie z jednej strony na aktualne problemy może prowadzić do błędnych rozwiązań. Przykładowo chcąc ograniczyć ruch samochodowy i zmniejszyć zanieczyszczenia w mieście wystarczy, aby zmniejszyć populację miasta, może o 20%. Dlaczego tego nie dokonać poprzez bardzo wysokie podniesienie opłat za parkowanie? Czy do tego dążymy? Oczywiście to jest bardzo uproszczony przypadek, ale obrazuje jednostronny sposób myślenia. Czy jednak nie powinniśmy równocześnie dążyć do rozwoju gospodarczego miasta i wzrostu jego zaludnienia lub przynajmniej utrzymania aktualnego stanu?*

*Na poparcie braku uwzględnienia gospodarczych skutków zmian proszę sprawdzić, w ilu miejscach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Poznania odniesiono się do wpływów na gospodarkę? Jedynie raz na s. 22 w punkcie niemającym znaczenia.*

<p><b>6) Od mieszkańca</b></p>	<p><i>Ogólnie popieram stworzenie takiego dokumentu. Ogólny wydzwięk dokumentu też jest dobry. Niestety gdy chodzi o szczegóły, to brakuje odwagi na wyraźne wskazanie problemu. Nadanie priorytetów transportowi publicznemu, rowerzystom i przede wszystkim pieszym musi się wiązać z odbieraniem priorytetu indywidualnemu ruchowi samochodowemu. Nie można mieć ciastka i zjeść ciastka.</i></p> <p><i>Najbardziej widać to w zaproponowanych działaniach w rozdziale czwartym.</i></p> <p><i>W obszarze 1. – Bezpieczeństwo i zarządzanie ruchem – brakuje:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wprowadzenia wizji zero, czyli dążenia do braku ofiar śmiertelnych na poznańskich ulicach,</li> <li>- poprawiania bezpieczeństwa pieszych przez ograniczenie liczby pasów ruchów obrębie przejść dla pieszych, w tym przy skrzyżowaniach,</li> <li>- poprawiania bezpieczeństwa pieszych przez wprowadzanie przejść dla pieszych tam, gdzie piesi chcą przechodzić i przechodzą mimo braku przejść,</li> <li>- zlikwidowania warunkowania uzyskania zielonego dla pieszych skorzystaniem przez nich z przycisków, ponieważ brak zielonego dla pieszych w cyklu prowadzi tylko do częstszego przechodzenia na czerwonym,</li> <li>- uniemożliwiania manewrowania samochodami po chodniku i ograniczania parkowania na chodnikach.</li> </ul> <p><i>W obszarze 2. – Ruch pieszy i rowerowy – brakuje:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- uwalniania chodników od parkowania,</li> <li>- w miarę możliwości tworzenie dróg dla rowerów kosztem jezdni, by nie generować konfliktów pieszo-rowerowych.</li> </ul> <p><i>W obszarze 3. – Środowisko i przestrzeń – brakuje:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nasadzeń nowych roślin, w tym drzew, oraz zwiększania powierzchni biologicznie czynnej kosztem miejsc parkingowych i/lub szerokości jezdni,</li> </ul>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Zagadnienia, które zostały wskazane, pojawiają się w dokumencie strategicznym, tj. Polityce Mobilności Transportowej Miasta Poznania (PMT), w której również wskazano podział modalny w zakresie udziału procentowego poszczególnych środków transportu. Uwagi, choć nieuwzględnione w PZMM, mają swoje odzwierciedlenie w PMT i nie ma zasadności ich powielania. Zagadnienia PZMM zostały wypracowane przez mieszkańców w drodze konsultacji społecznych.</p>
--------------------------------	--	--

	<p>- ograniczeń prędkości do 30 km/h w celu ochrony przed hałasem i wzbijanymi z jezdni zanieczyszczeniami.</p> <p><i>W obszarze 4. – Transport publiczny – brakuje:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- wyznaczania buspasów i wydzielania torowisk z jezdni,</li><li>- likwidacji zatok autobusowych w celu skrócenia czasu wymiany pasażerów, ułatwienia wsiadania i zwiększenia miejsca na oczekiwanie na autobus,</li><li>- wprowadzenia bezwzględnego priorytetu dla tramwajów na skrzyżowaniach z zastosowaniem nadajników GPS,</li><li>- systemowego ułatwienia dojścia na przystanki poprzez ich przybliżanie do skrzyżowań oraz umożliwienie przechodzenia na przystanki tramwajowe z obydwu stron przystanku.</li></ul> <p><i>Należy wyraźnie zaznaczyć, że natężenie ruchu samochodowego ma być kształtowane, tj. ograniczane, zwłaszcza w obrębie funkcjonalnego śródmieścia. Jako że I rama komunikacyjna znajduje się w Śródmieściu i znacząco utrudnia ruch pieszego, rowerowy i transport publiczny, należy zaznaczyć, że jej rola w rozprowadzaniu ruchu samochodowego musi być ograniczana, bo obecnie zbytnio zachęca do jazdy przez samo centrum.</i></p> <p><i>Należy wyznaczyć docelowy udział % poszczególnych środków transportu w podróżach: np. pieszego przynajmniej 20%, rowerowy przynajmniej 15%, transport publiczny przynajmniej 45%, samochodowy nie więcej niż 25%.</i></p>	
--	--	--

<p><b>7) Od Stowarzyszenia Urbanator</b></p>	<p><b>I. Uwagi ogólne:</b></p> <p>1. Bardzo prosimy o usunięcie fotografii wielopoziomowego węzła drogowego z okładki Załącznika nr 1 PZMM. Wielopoziomowy węzeł drogowy to ostatnia rzecz, jaką należy wyobrażać sobie w mieście o zrównoważonym systemie transportowym, nie tylko negatywnie oddziałująca na czytelników, ale i ośmieszająca Poznań.</p> <p>2. Wielokrotnie w PZMM, tak jak w PMT, w sposób nieuporządkowany i naprzemienny stosowane były pojęcia Śródmieścia jako obszaru Centrum, śródmieścia historycznego i funkcjonalnego. Prosimy o uporządkowanie wg definicji przyjętej przez Miejską Pracownię Urbanistyczną:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Centrum to obszar XIX-wiecznego Poznania,</li> <li>- Śródmieście historyczne to obszar Centrum, Jeźyc, Łazarza, Ostrowa Tumskiego i Śródki,</li> <li>- Śródmieście funkcjonalne to obszar wewnątrz II ramy drogowej.</li> </ul> <p>3. Niekonkretność</p> <p>Szczególnie brakuje wskaźników albo mierników do dosyć ogólnie nazwanych działań.</p> <p><b>II. Uwagi sektorowe:</b></p> <p>3.3 Wizja systemu transportowego</p> <p>1. Kategorycznie należy usunąć rozważania dotyczące kolejki Monorail na Morasku. Skomunikowanie obszaru tradycyjnym systemem tramwajowym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zmniejszy koszt inwestycji i koszt rozwoju i utrzymania taboru,</li> <li>- zwiększy elastyczność poprzez skomunikowanie obu ośrodków UAM i trasy Naramowickiej oraz umożliwi przedłużenie do centrum Suchego Lasu,</li> <li>- zmniejszając liczbę przesiadek, zachęci mieszkańców północnych przedmieść do pozostawiania samochodu po północnej stronie torów kolejowych; zwiększanie liczby przesiadek nieuchronne w systemach transportowych nie wpływa motywująco.</li> </ul>	<p><b>Uwagi rozpatrzone przy każdym zagadnieniu osobno.</b></p> <p><b>I</b></p> <p><b>Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Kwestia załącznika nr 1 jest jeszcze w trakcie procedowania, a węzeł drogowy jest jedną z form rozwiązania transportu bezkolizyjnego.</p> <p><b>Ad. 2 Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Dokument (podobnie jak projekt Polityki Mobilności Transportowej Miasta Poznania) był konsultowany z Miejską Pracownią Urbanistyczną.</p> <p><b>Ad. 3 Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Uwaga ogólna, którą trudno odnieść do konkretnych zapisów PZMM. Wskaźniki zostały zawarte w rozdziale 6.</p> <p><b>II</b></p> <p><b>Ad.1. Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>W załączniku nr 1 na stronie 120 wskazano po roku 2030 do realizacji „Budowę systemu kolejki napowietrznej obsługującej rejon kampusu uniwersyteckiego na Morasku. Alternatywnie przedłużenie trasy tramwajowej PST do Umultowa”, co wskazuje, iż podano alternatywne rozwiązanie.</p>
--	--	--

<p><b>2.</b> Doprecyzować, że nie tylko każda inwestycja, ale celem inwestycji jest tworzenie korzyści sprawnego ruchu.</p> <p><b>3.</b> Doprecyzować zrównoważony system transportowy jako pozwalający zaspokajać potrzeby transportowe ogółu mieszkańców w oparciu o efektywność sposobu poruszania się i preferencje, w opozycji do dowolności i równoważności indywidualnych wyborów.</p> <p><b>III. Uwagi szczegółowe:</b></p> <p><b>1.</b> Brakuje wspomnienia o dwóch najważniejszych trasach dla systemowej sprawności sieci, czyli:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- tramwajowe T od al. Wielkopolskiej do Placu Wielkopolskiego po Solnej z odnogą po Młyńskiej do Placu Ratajskiego,</li> <li>- dokończenie tramwajowej II ramy od skrzyżowania Dąbrowskiego/Przybyszewskiego-Żeromskiego do skrzyżowania Serbska/Naramowicka.</li> </ul> <p>Bez nich trudne do wyobrażenia jest sprawne przedłużanie sieci do intensywnie urbanizujących się dzielnic, które powinny być objęte siecią tramwajową dla wytworzenia zrównoważonych sposobów poruszania się po mieście.</p> <p><b>2.</b> Brakuje zasady rozstrzygania konfliktów między różnymi formami transportu obecnej w dotychczasowej Polityce Transportowej z 1999 r.</p> <p><b>3.</b> Brakuje gradacji różnych form transportu zależnie od strefy. Z tego i zasady efektywności przestrzennej formy transportu wynika zapis</p>	<p><b>Ad. 2 Uwaga nieuwzględniona</b> Zaproponowany zapis nie zmienia sensu zdania zawartego w dokumencie PZMM.</p> <p><b>Ad. 3 Uwaga nieuwzględniona</b> Definicja zrównoważonego systemu transportowego zaproponowana w dokumencie jest wyczerpująca i prawidłowa.</p> <p><b>III</b></p> <p><b>Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona</b> W załączniku nr 1 na stronie 119 wskazano po roku 2030 do realizacji „Budowę połączenia tramwajowego na ul. Młyńskiej i Solnej. Inwestycja wymaga pozytywnej oceny analizy techniczno-ekonomicznej”. Druga z zaproponowanych inwestycji nie podlegała wstępnym analizom ruchowym na tym etapie, co warunkowałoby dalsze wykonanie oceny analizy techniczno-ekonomicznej. W załączniku wskazano pilne inwestycje do wykonania w pierwszej kolejności.</p> <p><b>Ad. 2 Uwaga nieuwzględniona</b> PZMM z założenia wypracowany przez mieszkańców w drodze konsultacji społecznych nie ma za zadanie wprowadzenia zasady rozstrzygania konfliktów między różnymi formami transportu, a jest dokumentem wykonawczym dla Polityki Mobilności Transportowej wskazującym szereg przedsięwzięć do podjęcia celem realizowania zapisów Polityki i umożliwiającym aplikowanie o środki unijne.</p> <p><b>Ad. 3 Uwaga nieuwzględniona</b> Zasada gradacji formy transportu w zależności od strefy</p>
--	--

<p>ograniczający wprowadzanie buspasów tylko do ulic, na których brakuje korytarza transportu szynowego.</p> <p><b>4.</b> Rewitalizacja ulic wymagana jest nie tylko w obszarze wewnątrz I ramy, ale wewnątrz II ramy, który już wymaga rewitalizacji w obszarze południowym (historyczne Śródmieście), a ze względów demograficznych będzie w ciągu dwóch dekad wymagał jej w obszarze północnym.</p> <p><b>5.</b> Konieczny jest zapis o priorytetowej roli II ramy (III ramy po zmianach planistycznych na klasę GP) w ruchu drogowym i egzekwowanie jej roli jako obwodnicy Śródmieścia oraz dostosowanie przepustowości ulic promienistych do funkcji, a nie do popytu dla unikania tranzytu międzydzielnicowego /aglomeracyjnego przez obszar wewnątrz II ramy.</p> <p><b>6.</b> Potrzebny jest system bramkujący dostępność obszaru miasta dla ruchu wewnątrzaglomeracyjnego dla unikania skupiania zatorów na obszarze gęsto zurbanizowanym.</p> <p><b>7.</b> Budowa ulic autobusowych musi być obligatoryjnie powiązana z systemami wizyjnej i blokującej kontroli dostępu przez ruch ogólny (w tym stosowaniem zapadni, tzw. bus sluis).</p> <p><b>8.</b> Sieć tramwajowa wymaga pełnego priorytetu dla uzyskania bezkolizyjności zapisanej w Polityce Mobilności Transportowej. Tramwaje powinny zwalniać tylko w celu zatrzymania na przystankach albo ustąpienia innemu tramwajowi.</p> <p><b>9.</b> Na odcinkach ulic, na których nie istnieje możliwość wydzielenia</p>	<p>miejskiej jest zapisana w Polityce Mobilności Transportowej i nie ma powodów, by ją powielić. Podobnie fakt uzupełniającej roli dowozu autobusami tam, gdzie nie ma linii tramwajowej, co wymaga wyznaczenia buspasów w ulicach bez transportu publicznego.</p> <p><b>Ad. 4 Uwaga nieuwzględniona</b> Nie dotyczy zapisów PZMM.</p> <p><b>Ad. 5 Uwaga nieuwzględniona</b> PZMM z założenia wypracowany przez mieszkańców w drodze konsultacji społecznych nie ma za zadanie wprowadzenia zasad funkcjonowania transportu, a jest dokumentem wykonawczym dla Polityki Mobilności Transportowej wskazującym szereg przedsięwzięć do podjęcia celem realizowania zapisów Polityki i umożliwiającym aplikowanie o środki unijne.</p> <p><b>Ad. 6 Wyjaśnienie</b> Uwaga realizowana poprzez działanie 5.5.</p> <p><b>Ad. 7 Uwaga nieuwzględniona</b> Rozwiązania projektowe nie są uwzględniane na poziomie dokumentu wykonawczego; zbyt duża szczegółowość.</p> <p><b>Ad. 8 Uwaga nieuwzględniona</b> Zasada, która zapisana jest w Polityce Mobilności Transportowej, nie wymaga powielania w PZMM.</p> <p><b>Ad. 9 Uwaga nieuwzględniona</b> System sterowania ruchem jest cały czas monitorowany</p>
--	--

	<p>torowiska, należy wprowadzić sygnalizację bramkującą sterowanie ruchem, tak by wjazd pojazdów na odcinek był wstrzymywany przed nadjeżdżającym tramwajem, po czym pojazdy ruszałyby za tramwajem.</p> <p><b>10.</b> Strefami 30 albo Strefami Zamieszkania winny być objęte wszystkie mieszkalne jednostki urbanistyczne pomiędzy ulicami układu podstawowego oraz ciągami ruchu tramwajowego. Rozważenia wymaga wprowadzanie ruchu uspokojonego na ulicach klasy zbiorczej zależnie od roli dla transportu autobusowego w układzie ruchu.</p> <p><b>11.</b> Docelowy układ stref ograniczających parkowanie (SOP albo SPP) powinien obejmować pas po 500 m po obu stronach wszystkich tras tramwajowych i szybkich korytarzy autobusowych.</p> <p><b>IV.</b> Gradacja zadań dla działań w obszarach priorytetowych.</p>	<p>i korygowany w zależności od potrzeb.</p> <p><b>Ad. 10 Wyjaśnienie</b> Działania 1.3 i 1.7 (s. 30 PZMM) wskazują na planowaną realizację postulatu.</p> <p><b>Ad. 11 Uwaga nieuwzględniona</b> Niestety nie można wprowadzić takiej zasady w sposób obligatoryjny z uwagi na uwarunkowania funkcjonalne w przestrzeni.</p> <p><b>Ad. IV Wyjaśnienie</b> Gradacja nastąpiła na III etapie konsultacji i została przedstawiona w raporcie z konsultacji.</p>
<p><b>8) Od mieszkańca</b></p>	<p>Dzisiaj zakończyły się konsultacje Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Ciekawe opracowania. Chciałbym zwrócić uwagę na kilka zapisów.</p> <p>Załącznik nr 2 „Program Rowerowy do 2030” zawiera szereg konkretnych informacji. I tak w ramach tzw. Radialu (trasy rowerowej) o nr 2 o przebiegu Szczepankowo Krzesiny Zegrze Chartowo Rataje Stare Miasto Bukowska Ławica na str. 38 założono szacunkową wielkość generowanego ruchu na poziomie 28 869 osób (rowerzystów) w 2022 r. oraz 34 643 osób (rowerzystów) w 2025 r. W innym radialu nr 3 str. 44 os. Kwiatowe Grunwald... Sołacz Winiary Piątkowo analogicznie założono osiągnięcie poziomu ruchu w 2022... 26 554, a w 2025... 31 865 rowerzystów.</p> <p>Tak ambitne (prognozowane) poziomy podróży rowerami założono</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Metodologia wytyczenia głównych korytarzy rowerowych została opisana w Programie Rowerowym na stronach 15–26, natomiast szczegóły wyznaczenia szacunkowej wielkości generowanego ruchu przedstawione są na stronie 16.</p> <p>Odnosząc się do uwagi, należy zauważyć, że potencjał każdej z tras radialnych został wyznaczony na podstawie pewnych założeń i przyjętych parametrów, tj. m.in.: gęstość zaludnienia, dystans dotarcia do trasy, średnia prędkość, zrealizowanie trasy obwodowej dla Centrum, realizacja podróży między dzielnicami rowerem, spójność systemu dróg rowerowych. Przede wszystkim wielkość generowanego ruchu wyznaczono na</p>

	<p>dla każdego dnia roboczego. Tak dla przypomnienia, według pojedynczych badań ruchu dzienny ruch aut na poziomie około 30 000 samochodów w ujęciu dobowym występuje na Niestachowskiej, Hetmańskiej itd.</p> <p>Zastanawia, w oparciu o jakie dane przyjęto aż tak ambitne założenia? Może ma to zakładać zrównanie w przyszłym roku ilości podróży aut i rowerów? Jakoś trudno mi sobie wyobrazić te tysiące rowerzystów jeżdżących każdego dnia w roku, w słońcu i śniegu. Ruch rowerowy wzrasta i super. Jednakże zastanawiam się, jak te zapisy interpretowali mieszkańcy, czytając te liczby? Ja szczerze nie nadążam.</p>	<p>podstawie założonych wskaźników, tj. 10% udziału ruchu rowerowego w 2022 i 12% w roku 2025.</p> <p>Wracając do wartości liczby osób podróżujących rowerem każdego dnia na danym Radialu, podanych w Programie, są to dane „maksymalnie optymistyczne”, tzn. trasy mogą generować taki ruch rowerowy (takie sformułowanie przyjął w dokumencie autor). Można dyskutować, czy są to wartości realne czy nie, ale w takim kształcie dokument został opublikowany po konsultacjach społecznych i przyjęty uchwałą RMP do realizacji. Ostatnie badania ruchu wykazały wzrost ruchu rowerowego do ok. 10,6% wszystkich podróży, co oznacza, że w 2018 roku ponad 100 tys. podróży było właśnie odbywanych rowerem (statystycznie każdego dnia). Biorąc więc pod uwagę dynamikę przyrostu ruchu rowerowego, omawiane wartości wskazane w Programie Rowerowym mogą wydawać się w perspektywie kilku lat nie aż tak abstrakcyjne.</p> <p>W dokumencie kluczowe jest zdanie: „Zakłada się, że każda nowa inwestycja rowerowa osiąga swój pełen potencjał w zakresie wzbudzenia nowego ruchu w ciągu trzech lat od oddania. W związku z tym, aby doprowadzić do realizacji wyznaczonego dla roku 2025 celu w zakresie udziału ruchu rowerowego w podziale zadań przewozowych, należy zakończyć działania inwestycyjne w roku 2022” (Cele Programu, strona 8).</p> <p>Zaawansowanie realizacji inwestycji prac wymaga korekty harmonogramu i została ona przygotowana na potrzeby Planu Mobilności.</p> <p>Największą wartością Programu Rowerowego jest wyznaczenie korytarzy tras głównych. Pozwala on określić priorytety inwestycji rowerowych i to powinniśmy realizować.</p>
--	---	---



		<p>To, że korytarze oraz ich potencjał zostały wyznaczone na podstawie danych i prognoz w roku 2016, nie zmienia najważniejszej kwestii, czyli miejsca, gdzie taki korytarz się znajduje i gdzie powinniśmy budować. Każda zmiana budżetowa, decyzyjna, covid – zamykanie czy otwieranie szkół i sklepów, oddawanie do użytku poszczególnych tras, zmiany cen, mają wpływ na parametry zapisane w Programie. Program Rowerowy założył dwie daty: 2022 – jako datę zakończenia budowy podstawowego układu i 2025 – jako datę działań uzupełniających. Wszystkie wyliczenia i prognozy, oszczędności, zmniejszona emisja itd. podawane są dla tych dwóch dat.</p> <p>Wprowadzenie istotnych zmian do Programu rowerowego będzie wymagało przeprowadzenia ponownych analiz wielkości potoków ruchu rowerowego. Na tym etapie wszystkie wyliczenia warto zostawić bez korekt jako spójny i porównywalny zbiór danych i prognoz.</p>
--	--	---

**FORMULARZ OPINII**
**1. WSTĘP – prosimy wypisać uwagi i sugestie oraz podać numer strony (jeśli dotyczy), do której dana uwaga się odnosi.**

Numer wniosku	Treść wniosku wraz z uzasadnieniem	Rozstrzygnięcie oraz uzasadnienie Urzędu Miasta Poznania
1.18	<p>Usuwanie miejsc parkingowych na osiedlach pod pretekstem poprawy bezpieczeństwa jest bezczelnym atakiem wymierzonym w stronę mieszkańców posiadających samochód. Jako kierowca i mieszkaniec Poznania płacę podatki drogowe i moje wszystkie podatki rozliczane są w Poznaniu, więc nie rozumiem, dlaczego miasto i ZDM WALCZY z kierowcami, utrudniając im życie!</p> <p>Dlaczego na Niegolewskich po prawej stronie ulicy tworzą ogródki kwiatowe w miejscu, gdzie były miejsca parkingowe?! Dlaczego kwiaty mają rządzić ulicą?!</p> <p>Ponadto miasto nie daje ŻADNEJ alternatywy dla zmotoryzowanych mieszkańców, na moim osiedlu nie buduje się ŻADEN nowy parking buforowy, który miałby zapewnić nowe miejsca parkingowe!</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Dążenie do obligatoryjnego wprowadzania lub zwiększania powierzchni zieleni urządzonej wzdłuż ciągów komunikacyjnych wskazali mieszkańcy (oraz interesariusze) jako jedno z najważniejszych działań (3.1) do realizacji w ramach PZMM.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Ujęcie tematu w zapisach PZMM poprzez działanie 5.2.</p>

<b>1.24</b>	<p>Zabijacie biznesy lokalne w centrum przez likwidacje miejsc parkingowych. Jaśkowiak to najgorszy prezydent w historii Poznania. Najgorsza inwestycja to rondo Rataje. Pudrowanie tematu.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>          Powszechnie znane przykłady ograniczania ruchu samochodowego w ścisłym centrum dużych miast, pokazują, że udostępnianie tych przestrzeni pieszym może zwiększyć liczbę klientów, którzy podczas spędzania wolnego czasu chętniej odwiedzają lokalne sklepy i punkty usługowe.</p>
<b>1.31</b>	<p>Strategia miasta faworyzuje wszystkie środki transportu kosztem samochodu – to nie jest strategia dla wszystkich (str. 10–12 są skonstruowane na błędnych założeniach sugerujących, że samochody są „wrogiem”). Działania urzędników miejskich w celu poprawy mobilności powodują wyludnianie miasta oraz spadek życia kulturalnego i gospodarczego znaczenia miasta.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>          Wszelkie działania, które nie są prosamochodowe, odbierane są jako „wrogiem”, co jest błędnym rozumieniem zasady zrównoważonego rozwoju transportu. Przestrzeń miasta wymaga znalezienia rozwiązania dla różnych, często sprzecznych potrzeb transportowych mieszkańców.</p>
<b>1.32</b>	<p>Akceptowalny</p>	<p><b>Uwaga bez rozstrzygnięcia</b>          Uwaga nie do końca zrozumiała.</p>
<b>1.43</b>	<p>Koncept zniechęcania ludzi do transportu samochodowego to przeżytek i utopia. Nie da się zapewnić idealnej płynności ruchu, ale to wymaga dawania alternatywy, a nie dalszego pogarszania sytuacji. Podajecie jako przykład Amsterdam, ale tam są wielopasmowe obwodnice, więc może od nich zacznijmy? Albo od uczciwej informacji, że mieszkańcy Amsterdamu akceptują mieszkanie w znacznie mniejszych powierzchniowo lokalach, co zwiększa gęstość zamieszkania w centrum i tym samym skraca odległości. Polacy nie chcą rezygnować ze swojej przestrzeni i Poznań nigdy nie będzie jak Amsterdam.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>          Miasto dąży do zapewnienia wszystkim mieszkańcom alternatywnych form przemieszczania się i nigdzie nie zostało wskazane, że Poznań ma na celu stanie się „drugim Amsterdamem”.          Mieszkańcy na tej samej trasie powinni mieć możliwość wyboru środka transportu, jakim jest rower, transport publiczny czy samochód, lub przemieszczania się pieszo w sposób bezpieczny i szybki.</p>

<b>1.45</b>	<p>Strategia miasta nie jest dla wszystkich, lecz dla osób, które nie posiadają samochodu. Stanowczo się nie zgadzam. Strona 10–12 są na podstawie błędnych założeń, które sugerują, że samochód to zło.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>  W procesie tworzenia PZMM brali czynny udział mieszkańcy i interesariusze reprezentujący zróżnicowane poglądy. Tym samym PZMM odzwierciedla oczekiwania większości z nich. Dodatkowo należy zauważyć, że Obszar 5. oraz projekty zawarte w Załączniku nr 3 PZMM dotyczą rozwoju transportu drogowego, a w konsekwencji kierowców.</p> <p>Wszelkie działania, które nie są prosamochodowe, odbierane są jako „wrogie”, co jest błędnym rozumieniem zasady zrównoważonego rozwoju transportu. Przestrzeń miasta wymaga znalezienia rozwiązania dla różnych, często sprzecznych potrzeb transportowych mieszkańców.</p>
<b>1.52</b>	<p>Strategia miasta oparta jest na założeniu, że ruch samochodowy jest szkodliwy i należy go ograniczyć poprzez utrudnianie życia kierowcom (str. 10–14 prezentacji). Stanowczo nie zgadzam się z tym podejściem. Brakuje odwołań do badań. Szkodliwość CO2 nie ma oparcia w nauce. Stwórzmy miasto, które nie utrudnia przemieszczania żadnej z grup. Komunikacja może być atrakcyjna dla każdego.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Miasto dąży do zapewnienia możliwości przemieszczania się wszystkim mieszkańcom Poznania z wykorzystaniem różnych form mobilności i środków transportu, w tym poruszania się w sposób bezpieczny pieszo.  W tworzeniu PZMM brali czynny udział mieszkańcy i interesariusze reprezentujący zróżnicowane poglądy. Tym samym PZMM odzwierciedla oczekiwania większości z nich. Raport z I etapu konsultacji jest dostępny na stronie <a href="http://www.poznan.pl/mobilnosc">www.poznan.pl/mobilnosc</a> i można się z nim zapoznać.</p> <p>Dodatkowo należy zauważyć, że Obszar 5. oraz projekty zawarte w Załączniku nr 3 PZMM dotyczą rozwoju transportu drogowego, a w konsekwencji kierowców.</p> <p>Wszelkie działania, które nie są prosamochodowe, odbierane są jako „wrogie”, co jest błędnym rozumieniem zasady zrównoważonego rozwoju transportu. Przestrzeń miasta wymaga znalezienia rozwiązania dla różnych, często sprzecznych potrzeb transportowych mieszkańców.</p>

**2. ANALIZA OBECNEJ SYTUACJI MOBILNOŚCIOWEJ – prosimy wypisać uwagi i sugestie oraz podać numer strony (jeśli dotyczy), do której dana uwaga się odnosi**

Numer wniosku	Treść wniosku wraz z uzasadnieniem	Rozstrzygnięcie oraz uzasadnienie Urzędu Miasta Poznania
2.6	<p>Część dotycząca mobilności rowerowej. Moje uwagi dotyczą braku (nawet w projektach), w całości planu mobilności rowerowej do roku 2030, zaplanowania III ringu rowerowego przez tereny obecnie najbardziej zaludnione i aktywne komunikacyjnie – tzw. „obwarzanek” wokół centrum Poznania.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Siłą Programu Rowerowego jest wyznaczenie głównych tras rowerowych mających największe znaczenie transportowe i obsługujących obszary o największym zaludnieniu. Trasy alternatywne, równoległe, rekreacyjne są ważne ale nie priorytetowe z uwagi na finansowanie. Budowa tras o mniejszym znaczeniu nie powinna blokować czy opóźniać tras o większym znaczeniu. W momencie ukończenia realizacji tras głównych wynikających z Programu Rowerowego należy przygotować kolejny program, który wyznaczy nowe priorytety.</p>
2.16	<p>Nie zgadzam się jako mieszkaniec i osoba korzystająca z różnych infrastruktur z punktem dotyczącym braku pasów autobusowych. Uważam, że jest ich wystarczająca ilość i wdrażanie ich „na siłę” jest złym rozwiązaniem, de facto niesprzyjającym mobilności, ponieważ jedna grupa użytkowników jest preferowana kosztem innej. Problemem nie jest duży ruch napływowych mieszkańców, co nierówne dysponowanie środkami na dzielnice. Gdyby gmina Kórnik podlegała pod miasto Poznań, wówczas dla „mobilności” nie byłby to problem. „Walka” z przyjezdnymi jest tak naprawdę przejawem braku równego traktowania ludzi. Problemem jest zbyt duże inwestowanie w dzielnice już od dawna nierokujące, typu Centrum. Chciałbym zauważyć, że suburbanizacja nie jest zagrożeniem, a szansą na „rozluźnienie” gęstych dzielnic i polepszenie w nich jakości życia.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Priorytet dla komunikacji miejskiej rozumiany także jako wydzielenie buspasów wskazali Mieszkańcy (oraz interesariusze) jako jedno z najważniejszych działań (1.4) do realizacji w ramach PZMM. O docelowym wdrożeniu buspasów będą decydować nie tylko analizy wynikające z badań, ale również z obserwacji po ich wdrożeniu. Nie wyklucza się możliwości ich redukcji, w sytuacji gdy nie spełniają swojego zadania. Każda Rada Osiedla dysponuje swoim budżetem i rozdysponowuje go na potrzeby swojego obszaru. Centrum jednak stanowi wizytówkę Miasta jako centrum Metropolii w kontekście biznesowym czy turystycznym i wymaga ciągłego angażowania środków finansowych na poprawę infrastruktury.</p>

<b>2.18</b>	<p>PROGI NISZCZĄCE zawieszenie samochodów (tzw. poduszki berlińskie), które w bardzo agresywny sposób niszczą zawieszenia samochodów montowane są beczelnie w całym mieście. Najechanie na próg z sugerowaną na znaku przed poduszką prędkością powoduje bardzo silne uderzenie w zawieszenie.</p> <p>Mowa tu o „gumowych” poduszkach, montowanych na jezdni, nie o poduszkach budowanych z kostki lub poprzez uformowanie nawierzchni jezdni (jak np. na ulicy Palacza).</p> <p>Co więcej, w zamyśle poduszki te miały oszczędzać autobusy, jednak tak się nie dzieje. Mieszkańcy ulicy Matejki zgłaszają, że gdy autobus najedzie na niesławną poduszkę, uderzenie wielkiego pojazdu jest tak duże, że wstrząs jest odczuwalny w kamienicy stojącej przy ulicy Matejki!</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>PZMM, jako dokument strategiczny, nie dotyczy jakości stosowanych urządzeń Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Progi zwalniające montowane są na prośbę mieszkańców, gdyż stanowią jedyną skuteczną formę ograniczenia prędkości na danym odcinku drogi.</p>
<b>2.24</b>	<p>Przepustowość komunikacyjna jest żenująca. Brak parkingów, coraz większe korki. To jest średniowiecze. Poznań się cofa w rozwoju.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Subiektywna ocena mieszkańca i nie dotyczy zapisów PZMM.</p>
<b>2.25</b>	<p>Uwaga odnosi się do całego dokumentu.</p> <p>Obecna sytuacja jest, jaka jest. Obecnie prowadzona polityka ruchu jest oderwana od rzeczywistości. Co wy robicie? Ludzie nie mogą dojechać do pracy, do domu, odbieracie miejsca postojowe, nie można wrócić do rodziny, siedzi się godzinami w samochodzie, czekając na zwolnienie miejsca. Robicie wszystko, aby wyprowadzić się z Poznania. Wasze działania ograniczają ludzi i ich swobody obywatelskie. Doprowadzacie do silnej polaryzacji mieszkańców. Wasze działania są szkodliwe!</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b></p> <p>W procesie tworzenia PZMM brali czynny udział mieszkańcy i interesariusze reprezentujący zróżnicowane poglądy. Tym samym PZMM odzwierciedla oczekiwania większości z nich.</p> <p>Trudno odnieść się do tej uwagi, gdyż nie wiadomo, czy problem dotyczy tkanki miejskiej, czy być może obszarów zarządzanych przez deweloperów lub spółdzielnie mieszkaniowe.</p>
<b>2.26</b>	<p>Str. 17: Rosnąca popularność w mieście ruchu rowerowego oraz UTO [urządzeń transportu osobistego] – obecnie brak uregulowań prawnych, ale przykłady z „Zachodu” pokazują, że nakładane są ograniczenia lub wręcz zakazy.</p> <p>Str. 17: Wzrost popularności podróży współdzielonych, np. carsharing, jakaś tam alternatywa, ale stanowi promil, co więcej, firmy raczej w tej</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b></p> <p>W chwili obecnej oczekujemy na określenie ram prawnych w zakresie użytkowania UTO.</p> <p>Na tym etapie Miasto nie finansuje i nie wdraża carsharingu, co nie wyklucza włączenia systemu do transportu publicznego</p>

	<p>branży upadają, niż się rozwijają.</p> <p>Str. 18: Niekorzystne trendy demograficzne – spadek liczby ludności i starzenie się społeczeństwa – miasto nie jest dla młodych rodzin, okoliczne gminy są na to lepiej przygotowane. Marzeniem rodzica nie jest wspinanie się z wózkiem na 3 piętro albo marsz z nosidełkiem 600 metrów, bo nie ma gdzie zaparkować. Rower cargo nie jest alternatywą dla normalnej rodziny. Ostatni rok pracy zdalnej czy nauki zdalnej prawdopodobnie zatrzyma w domach także studentów oraz pracowników HO, którzy wybiorą domek z ogródkiem albo apartament w Dubaju zamiast klitki z widokiem na korki.</p> <p>Wzrost suburbanizacji... – skoro w mieście nie da się młodym rodzinom funkcjonować, a gminy PZ tylko zapraszają i stwarzają dogodne warunki (50-60 m w mieście lub 100-120 z ogródkiem w Zalasewie czy Tulcach), to wybór jest jasny. Ludzie znają wpływ samochodów na środowisko, ale nie mają alternatywy (parkingi P&amp;R, lokalizacja zakładów i centrów logistycznych poza Poznaniem).</p>	<p>w przyszłości. Szanse to czynniki zewnętrzne, które mogą, ale nie muszą poprawić dostępności w zakresie mobilności.</p> <p>Miasto dąży do przystosowania centrum m.in. dla młodych rodzin, gdzie strefy ruchu uspokojonego mają zmniejszyć natężenie ruchu drogowego i zapobiec korkom oraz podnieść bezpieczeństwo mieszkańców.</p>
<p><b>2.28</b></p>	<p>str. 15. Stwierdzenie o wykwalifikowanych zasobach ludzkich, o wykorzystywaniu standardów pieszych i rowerowych w projektowaniu oraz o współpracy z organizacjami społecznymi uważam za zbyt optymistyczne. O ile wszystkie te elementy występują, o tyle są one fragmentaryczne, czego przykładem jest chociażby niewątpliwie potrzebna droga rowerowa w ciągu ul. Grunwaldzkiej, na której jednak popełniono bardzo dużo błędów projektowych, a wymagania standardów pieszych i rowerowych okazały się mniej ważne od zaleceń dla jezdni samochodowych.</p> <p>str. 16. Słabością jest zmniejszająca się inteligencja systemów sterowania ruchem. Systemy te są obecnie optymalizowane pod godziny szczytu, kiedy ich możliwości są ograniczone, pomijając optymalizację dla godzin wieczornych czy niedziel. O tym zresztą może</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> PZMM jako dokument wykonawczy wskazuje, aby realizacja wskazanych działań była na najwyższym poziomie przy uwzględnieniu obowiązujących przepisów i standardów.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Brak wskazania wskaźnika jakościowego.</p>

	<p>świadczy brak wskaźnika jakościowego dotyczącego sygnalizacji świetlnej.</p> <p>str. 18. W związku z powyższym za zagrożenie, co pokazują poprzednie lata jak najbardziej realne, uznałbym realizację inwestycji według dotychczasowych zasad zamiast według Planu Mobilności Miejskiej.</p> <p>str. 18. Dużym zagrożeniem, które Poznań odczuł, jest niejednoznaczność prawa, a także niższa ranga zapisów prawa budowlanego, drogowego czy o planowaniu przestrzennym w stosunku do prawa gospodarczego czy fiskalnego. Zagrożeniem jest system prawny zostawiający, celowo lub przypadkowo, luki prawne na granicach poszczególnych ustaw, zamiast pozwolić na zazębianie się tych zapisów.</p> <p>Pojawiają się też rozbieżności z faktami: str. 15 drogi krajowe ani wojewódzkie nie przebiegają przez centrum miasta, drogi wojewódzkie kończą się na II ramie, czyli transportowej granicy śródmieścia, a drogi krajowe na planowanej III ramie;</p> <p>str. 18 – ruch UTO jest uregulowany zapisami Prawa o ruchu drogowym, zagrożeniem więc jest raczej dość swobodna interpretacja Prawa o ruchu drogowym przez Policję i sędziów.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona</b> Skorygowano tekst: Zagrożeniem jest nierealizowanie PZMM. Dodano punkt w PZMM: „Nierealizowanie działań ujętych w PZMM”.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> PZMM nie ma za zadanie stanowić prawo, a jedynie wskazać, gdzie występują luki, tak aby można było lobbować na rzecz ich zmian.</p> <p><b>Uwaga uwzględniona</b> Dokonano korekty w zapisach PZMM: „Utrzymywanie ruchu tranzytowego poza obszarem funkcjonalnego śródmieścia”.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Miasto nie ma wpływu na interpretacje prawne.</p>
<p><b>2.31</b></p>	<p>Po Poznaniu poruszamy się coraz wolniej, coraz drożej i coraz mniej komfortowo. Korki nie są spowodowane wyłącznie przez auta, ale są wypadkową działań w infrastrukturę miejską – zabieranie pasów ruchu, niepotrzebne buspasy, budowa linii tramwajowych na pasach drogowych, złe ułożenie parkingów buforowych, zła organizacja ruchu. Fatalne rozwiązania nowych inwestycji (Rondo Rataje, Rondo Kaponiera, projekt linii tramwajowej na Marcelin itd.). Sama wizja rozwoju traktującego ruch rowerowy i tramwajowy przy ograniczeniu</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Wizja preferencji dla transportu publicznego wynika z konsultacji społecznych przeprowadzonych na I i II etapie powstawania PZMM. Niezależnie od tego, badania i wdrożone praktyki w innych krajach wskazują, że jest to prawidłowy i dobry kierunek działań, który nie powoduje znacznej degradacji tkanki miejskiej, w tym zabytkowego centrum, uwalniając je dla ruchu pieszego,</p>



<p>ruchu samochodowego jako „pozytywna” jest szkodliwa. (str. 12, 13) Czym innym jest zachęta do korzystania z takich form podróży, czym innym obrzydzenie i ograniczenia dot. samochodów.</p> <p>Sugestia, że to samochody powodują większość zanieczyszczeń i hałas, jest skandaliczna. Za smog w mieście w przeważającym stopniu odpowiadają tzw. „kopciuchy” niepodłączone do miejskiej sieci ciepłowniczej.</p> <p>A hałas jest nieodzownym elementem przestrzeni miejskiej (no chyba, że chcemy mieć miasto duchów). Inna sprawa, że ruchliwa, gwarna ulica, tramwaj czy pociąg jest głośniejszy od ruchu samochodowego (zachęcam do zapoznania się z badaniami i pomiarami).</p> <p>Kolejna uwaga dotyczy dostępności, dostarczania towarów i dotarcia do punktów docelowych oraz czasu podróży – tu samochód praktycznie bije wszystkie środki transportu na głowę (plan sugeruje co innego, a wręcz chce ograniczyć prędkość w mieście, aby inne środki transportu wydawały się lepsze – str.14).</p> <p>Co do ścieżek rowerowych, tu nie mam zastrzeżeń poza jednym – przestańmy planować drogi rowerowe wspólne z ciągami dla pieszych. Chodniki i ścieżki rowerowe należy od siebie kategorycznie oddzielić, wtedy możemy mówić o realnej poprawie bezpieczeństwa (strategia sugeruje co innego, str. 14)</p> <p>Co do buspasów – zabieranie jednego pasa ruchu dla pojazdów uprzywilejowanych nie poprawi przepustowości całokształtem. W cywilizowanych i zorganizowanych metropoliach buspasy dokłada się do obecnej infrastruktury, a nie przemałowuje jeden z dostępnych pasów jezdni. Fakt, dzięki takiemu manewrowi autobus, rower, czy taxi pojedzie szybciej, ale to zaledwie 5% całego ruchu kołowego, pozostałe 95% wrzucamy na jedyny pozostały pas jezdni. Walcząc z korkami w taki</p>	<p>rowerowego oraz transportu publicznego.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Emisja spalin dotyczy trzech różnych źródeł: emisji punktowej, liniowej i niskiej. Tym samym w zakresie emisji liniowej należy wziąć pod uwagę zanieczyszczenia z transportu, które mają wpływ na degradację środowiska.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Hałas ma określone normy dopuszczalne, których należy przestrzegać tak, aby pozwolić zachować zdrowie mieszkańcom będącym w pobliżu ich źródeł.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Strona 14 dotyczy analizy SWOT, stąd w tym kontekście uwaga jest niezrozumiała.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Strona 14 dotyczy analizy SWOT, stąd w tym kontekście uwaga jest niezrozumiała. Kwestia rozdzielania dróg rowerowych od ciągów pieszych została ujęta w dokumencie strategicznym Polityki Mobilności Transportowej Miasta Poznania.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Wizja preferencji dla transportu publicznego wynika z konsultacji społecznych przeprowadzonych na I i II etapie powstawania PZMM. Niezależnie od tego, badania i wdrożone praktyki w innych krajach wskazują, że jest to prawidłowy i dobry kierunek działań, który nie powoduje znacznej degradacji tkanki miejskiej, w tym</p>
--	--

	<p>sposób, jedynie je zwiększamy.</p> <p>Co do nowych projektów – Kaponiera jest „skaszaniona” po całości. Brak podziemnej ścieżki rowerowej (np. takiej jak przy Dworcu Głównym), kiepskie rozwiązania dla niepełnosprawnych, tamowanie ruchu. Projekt ronda Rataje również pozostawia wiele do życzenia i praktycznie usprawnia ruch w zakresie marginalnym. Przede wszystkim rzuca się w oczy poprowadzenie ciągów dla pieszych i linii tramwajowych w tym samym poziomie co ruch samochodowy (konsultacje społeczne wskazały inny wariant niż wdrażany). Gdzie tu bezpieczeństwo, o którym mowa na str.10?</p> <p>„Planowanie przestrzeni miejskiej z namysłem” potraktuję jako PR albo dobry żart. Galerie i zabudowa klinów zieleni skutecznie wyjaśniają propagandę urzędników miejskich.</p>	<p>zabytkowego centrum, uwalniając je dla ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu publicznego.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Uwaga nie dotyczy konkretnych zapisów projektu PZMM.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Uwaga nie dotyczy konkretnych zapisów projektu PZMM.</p>
<p><b>2.32</b></p>	<p>Analiza SWOT dobra, szeroki zakres czynników wzięty pod uwagę.</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b> Zakres analizy objęty zapisami PZMM. Opinia pozytywna wskazuje na wyczerpanie zapisów w PZMM.</p>
<p><b>2.36</b></p>	<p>Mocne strony – trudno uznać za mocne strony funkcjonowanie węzłów przesiadkowych. Każde miejsce przesiadki w Poznaniu jest niewygodne dla pasażera. Tytułem przykładu Kaponiera i konieczność biegania po schodach w związku z brakiem przejść naziemnych o niewygodzie podziemnego przystanku nie ma co dodawać. Również „małe” miejsca przesiadek są zrobione tak, by zniechęcić do komunikacji miejskiej. Tytułem przykładu: próbując się przesiąść na Grunwaldzkiej z przystanku tramwajowego Grochowska w kierunku przystanku autobusowego Grochowska, trzeba pokonać (jadąc dalej w stronę Ogrodów) dwa niewygodne przejścia, gdzie priorytet mają SAMOCHODY i tramwaje bez</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Uwaga nie dotyczy konkretnych zapisów projektu PZMM.</p>

<p>pasażerów, bo nawet jeżeli tramwaj może wjechać na przystanek, to pasażer nie może na niego dojechać, bo czerwone światło ma i ważniejsze są samochody jadące Grunwaldzką.</p> <p>W Poznaniu nie ma dobrej taryfy biletowej, nie da się płacić kartą.</p> <p>W słabych stronach należy dodać, że sam Poznań z Gminami niszczy komunikację miejską. Kiedyś mogłem w święta dojechać do Suchego Lasu z dworca, później tę możliwość zabrano i kazano się przesiadać. Okolice dworca powinny być miejscem przyjaznym dla pieszych i miejscem, z którego da się dotrzeć w większość miejsc aglomeracji bez zbędnych przesiadek. Obecna sytuacja to kilka przystanków tramwajowych i autobusowych w okolicy dworca i całkowicie zdehumanizowana przestrzeń.</p> <p>Głównym problemem jest niechęć Miasta do walki z nielegalnym parkowaniem. Mimo istnienia od 3 lat grupy na Facebooku „Nie ma anarchii parkingowej w Poznaniu!”, Miasto nie widzi problemu i udaje, że go nie ma. Straż Miejska nienawidzi społeczników wysyłających zdjęcia samochodów parkujących na pasach i przeprasza tych kierowców, że wystawia im pouczenia. Beznadziejna administracja to wada Poznania.</p> <p>Problem czystości w tramwajach. Miasto nie wie, dlaczego studenci wolą jechać samochodami. Brak ochrony pasażerów. Brak wizji, by mieszkańiec miał przedszkole blisko domu/pracy tak, by nie musiał jechać autem z dzieckiem.</p> <p>Zagrożenia – niesprawna administracja i Straż Miejska olewająca problem nielegalnego parkowania. Brak dbałości o pieszych. Ścieżka rowerowa na Grunwaldzkiej jest tego przykładem. Dla spokoju</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Uwaga nie dotyczy konkretnych zapisów projektu PZMM. W planach jest dokonanie możliwości płatności kartą bankomatową.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Uwaga stanowi subiektywną ocenę mieszkańca, a PZMM ma na celu wskazanie poprawnych rozwiązań.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Problem parkowania został ujęty w ramach działania 5.2 i ma na celu stworzenie funkcjonalnego systemu parkingowego i uporządkowanie zasad parkowania w mieście oraz rozszerzenie SPP i stosowanie wysokich opłat w celu zachowania dostępności miejsc. Ponadto wyznaczanie miejsc niewpływających na pogarszanie ruchu rowerowego i pieszego.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Działanie 3.9 i 4.9 wychodzi naprzeciw zgłoszonej uwadze.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> W działaniu 3.1 uwzględniono dbałość o zieleń wzdłuż ciągów komunikacyjnych, natomiast w całym obszarze 2. uwzględniono</p>
--	---

	<p>kierowców (pewnie głównie tych niepłacących podatków w Poznaniu) pogorszone komfort pieszych oraz ich bezpieczeństwo przy skrzyżowaniach (poza Marszałkowską). Taniej było farbą wymalować pasy na ulicy i zrobić miejsca parkingowe, a część przy chodniku pozostawić na zasadzenie drzew. No, ale na szczęście nie ma ocieplenia klimatu i dodatkowy asfalt pomoże.</p>	<p>potrzeby ruchu pieszego i rowerowego. W działaniu 5.6 uwzględniono opracowanie standardów projektowania dróg.</p>
<b>2.38</b>	<p>Na chwilę obecną w każde miejsce dojadę komunikacją, jednak problemem jest jej koszt – nie da się zachęcić ludzi do przesiadek na zbiorokomy, jeżeli koszt benzyny będzie porównywalny – bo podrzucę dziecko do szkoły i męża do pracy, a 3 sieciówki wyjdą mnie więcej.</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b> Planowane działanie 4.1 – Rozwój oferty biletowej i systemu płatności – dotyczy także poziomu cen za przejazdy komunikacją miejską.</p>
<b>2.43</b>	<p>Skandaliczna. Wszystkie działania władz są nastawione na ludzi pracujących w jednym stałym miejscu w centrum. Komunikacja zbiorowa i rowery nadają się tylko dla takiego typu odbiorcy. Zapomina się o ludziach podróżujących z jednej strony miasta w inną. Nie ma ram komunikacyjnych i cały ruch jest kierowany przez szeroko rozumiane centrum. „Uspokajanie” ruchu prowadzi do rosnącej agresji i pogardy dla przepisów. 10 lat temu ułamek kierowców przejeżdżał na czerwonym świetle, teraz znacznie więcej, bo odbieracie im ich czas. Promujecie nienawiść rowerzystów do kierowców i pieszych, narażając ich bezpieczeństwo.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Działanie 3.4 obejmuje m.in. powiązanie realizacji nowych i rozbudowywanych osiedli z tworzeniem infrastruktury transportowej, w tym z doprowadzeniem połączeń komunikacji miejskiej. W Załączniku nr 3 do PZMM są odniesienia do potrzeby budowy obwodnic miejskich. Bardzo często rowerzysta jest pieszym i kierowcą, co wskazuje i pozwala zrozumieć różne punkty widzenia.</p>
<b>2.44</b>	<p>Uważam, że w Poznaniu poruszamy się coraz wolniej, a infrastruktura wymusza poruszanie się mniej komfortowo. Budowanie kolejnych buspasów powoduje coraz większe korki. Fatalne rozwiązania nowych inwestycji (Rondo Rataje, Rondo Kaponiera) wpływają na tę sytuację. Wizja rozwoju ruchu rowerowego i tramwajowego przy ograniczeniu ruchu samochodowego jest szkodliwa (str. 12 ,13).</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Wizja preferencji dla transportu publicznego wynika z konsultacji społecznych przeprowadzonych na I i II etapie powstawania PZMM. Niezależnie od tego, badania i wdrożone praktyki w innych krajach wskazują, że jest to prawidłowy i dobry kierunek działań, który nie powoduje znacznej degradacji tkanki miejskiej, w tym zabytkowego centrum, uwalniając je dla ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu publicznego.</p>

	<p>Rozwiązania typu Wartostrada uważam za sukces i w takim kierunku powinna iść strategia.</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b> Postulat jest ujęty w PZMM.</p>
<p><b>2.46</b></p>	<p>Na stronie 16 należy lepiej zidentyfikować słabe strony, których niestety jest więcej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Utrudnione przesiadki przez zbyt rozbudowany układ drogowy przy skrzyżowaniach, gdzie jest najwięcej przystanków.</li> <li>- Zbyt częste stosowanie zatok autobusowych, co ogranicza miejsce dla pieszych i pasażerów, tam gdzie go szczególnie potrzebują. Co gorsza, zatoki autobusowe wydłużają czas przejazdu autobusu, a czasem ze względu na trudny manewr wjechania w zatokę, by zatrzymać się blisko krawędzi przystanku, utrudniają wejście do pojazdu.</li> <li>- Brak odpowiedniej liczby długich wydzielonych pasów autobusowych, a także nie wszędzie wydzielone z jezdni torowiska tramwajowe.</li> <li>- Układ drogowy zbyt zachęca tranzyt aglomeracyjny i międzydzielnicowy do wjazdu do Śródmieścia i korzystania z pierwszej ramy komunikacyjnej.</li> <li>- Brak ograniczenia parkowania na ulicach w obszarach zabudowanych oraz zachęt do zostawiania samochodów na nieco oddalonych od miejsca zamieszkania parkingach buforowych.</li> <li>- Brak odpowiedniego wykorzystania istniejących parkingów, w tym prywatnych.</li> <li>- Bardzo słaby nadzór służb nad nielegalnym parkowaniem.</li> </ul> <p>Na stronie 17 wśród szans należy dodać:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Możliwość rozszerzenia SPP oraz zwiększenia opłat za parkowanie, by lepiej ograniczyć popyt na miejsca parkingowe.</li> </ul> <p>Oczywiście należy usunąć „wzrost cen za parkowanie w SPP” ze strony 18 (zagrożenie).</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona częściowo</b> Po dokładnej analizie zaproponowanych punktów dokonano uzupełnienia zapisów w zakresie „słabych stron”.</p> <p><b>Uwaga uwzględniona częściowo</b> Dokonano uzupełnienia zapisów w zakresie „szans”. „Wzrost cen za parkowanie” traktujemy jako zagrożenie. Postępujące podnoszenie opłat za postój w SPP nie może doprowadzić do całkowitego zniechęcenia mieszkańców do jakichkolwiek podróży samochodem do centrum i śródmieścia, ponieważ jest to sprzeczne z założeniami zrównoważonej mobilności miejskiej. Żadna z grup użytkowników różnych form transportu nie może być szykanowana względem innej. Natomiast można</p>

		udzielać zarówno priorytetów, jak i wprowadzać różne formy ograniczeń.
<b>2.47</b>	<p>Strona 15, 2.1. Mocne strony. Niektóre mocne strony są wypisane trochę na wyrost. Sieć dróg rowerowych nie jest najgorsza, ale czy już jest rozbudowana? Intensywny ruch, częściowo tranzytowy, nadal przebiega przez Śródmieście po ulicach z dwoma jezdniami i kilkoma pasami ruchu. Można to skorygować dodaniem kolejnych słabych stron.</p> <p>Strona 16, 2.2. Słabe strony. Trzeba dodać lub doprecyzować słabe strony. Utrudnione dojście do przystanków i w konsekwencji utrudnione przesiadki przez zbyt szerokie jezdnie w obrębie skrzyżowań. Utrudnione dojście do przystanków tramwajowych, brakuje dojść z dwóch stron, często przystanki otoczone są dwoma jezdniami z wieloma pasami ruchu każda. Zatoki autobusowe ograniczają miejsce dla pieszych, zarówno przechodzących, jak i pasażerów oczekujących na autobus, utrudniają autobusom podjechanie blisko krawędzi peronu przystankowego, a manewr wjazdu i zwłaszcza wyjazdu z zatoki wraz z włączeniem się do ruchu wydłuża czas przejazdu samochodem. Brak odpowiedniej liczby odpowiednio długich buspasów. Brak wydzielenia torowisk w kluczowych miejscach (np. na moście Królowej Jadwigi). Międzydzielnicowy ruch samochodowy przechodzi przez ścisłe centrum miasta po tzw. pierwszej ramie komunikacyjnej, zamiast po położonej dalej drugiej ramie komunikacyjnej. Nadmierne zajmowanie przez samochody przestrzeni o innym przeznaczeniu (np. terenów zieleni, chodników itd.) niedostatecznie kontrolowane przez Straż Miejską. Nadmierne prędkości samochodów niedostatecznie nadzorowane przez Policję.</p> <p>Strona 18, 2.4. Zagrożenia. Należy usunąć wzrost cen za parkowanie w SPP. Ponieważ to nie zagrożenie, ale szansa, należy ten punkt przenieść na stronę 17 jako jeden z podpunktów 2.3. Szanse.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Sieć dróg rowerowych jest już rozbudowana w obecnym stanie i jej dalszy rozwój jest i będzie kontynuowany (PZMM także o tym traktuje – <i>vide</i> np. słabe strony). Ruch Tranzytowy już obecnie jest poza obszarem funkcjonalnego śródmieścia.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> W planie PZMM wskazano wnioskowane aspekty zarówno w opisie stanu obecnego, jak i w działaniach obszarowych oraz w zadaniach ujętych w Zał. nr 3.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Postępujące podnoszenie opłat za postój w SPP nie może doprowadzić do całkowitego zniechęcenia mieszkańców do</p>

		<p>jakichkolwiek podróży samochodem do centrum i śródmieścia, ponieważ jest to sprzeczne z założeniami zrównoważonej mobilności miejskiej. Żadna z grup użytkowników różnych form transportu nie może być szykanowana względem innej. Natomiast można udzielać zarówno priorytetów, jak i wprowadzać różne formy ograniczeń.</p>
2.52	Wydzielanie buspasów z istniejących pasów nie sprawdza się.	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Wizja preferencji dla transportu publicznego wynika z konsultacji społecznych przeprowadzonych na I i II etapie powstawania PZMM.  Niezależnie od tego, badania i wdrożone praktyki w innych krajach wskazują, że jest to prawidłowy i dobry kierunek działań, który nie powoduje znacznej degradacji tkanki miejskiej, w tym zabytkowego centrum, uwalniając je dla ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu publicznego.</p>

**3. SCENARIUSZE ROZWOJU – prosimy wypisać uwagi i sugestie oraz podać numer strony (jeśli dotyczy), do którego dana uwaga się odnosi.**

Numer wniosku	Treść wniosku wraz z uzasadnieniem	Rozstrzygnięcie oraz uzasadnienie Urzędu Miasta Poznania
3.6	Scenariusz rozwoju – brak nawet zarysu takiego planu uniemożliwia mi odniesienie się do niego.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Scenariusze rozwoju miasta są wynikiem analiz hipotetycznych wariantów polityki transportowej. Ocenia się efekt danego wariantu polityki zamiast jego założeń.
3.10	<p>To miasto nie będzie przyjazne dla mnie jako mieszkańca, jeśli jednocześnie ma się rozrastać SPP, mają się rozrastać linie tramwajowe, ale guzik mówicie o skierowaniu polityki zrównoważonej na obrzeża!!!! Przez ostatnich 10 lat, od kiedy mieszkam na Głuszynie, w sferze komunikacji miejskiej NIC nie zmieniło się na korzyść. Nadal mam wycieczki krajoznawcze – zamiast szybko móc się dostać np. do najbliższego szpitala, na lotnisko czy do pracy choćby na Zawady czy... Boże chroń – na Obornicką czy też na lotnisko. Chcecie bym znienawidziła to miasto – róbcie tak dalej! METRO, METRO, METRO!!! Chcemy być Londynem, gdzie wszystkie miejsca [są] płatne – bądźmy Londynem przyjaznym dla mieszkańców obrzeży. METRO ŁĄCZĄCE NAJDALSZE CYPLE POZNANIA I AGLOMERACJI ZE SOBĄ TO KONIECZNOŚĆ W TAKIEJ SYTUACJI!!!! Pierwsza linia mogłaby np. łączyć dwa poważne zagłębienia przemysłowe ze sobą: Gądky/Koninko przez dzielnicę tu obrzeżną (Głuszyna, Minikowo) z drugim zagłębieniem przemysłowym – Sady/Tarnowo Podgórne/ Batorowo. Linia taka służyłaby i byłaby dużo atrakcyjniejsza (bo szybsza) od podróży autem przez dziesiątki tysięcy pracowników tych dwóch zagłębi – jeśli dodatkowo przebiegałaby przez największe węzły przesiadkowe (r. Rataje, r. Kaponiera, Ogrody, r. Starołęka, lotnisko, dworzec kolejowy).</p> <p>Dalej, na dzielnicę obrzeżną NIE DOJEŻDŻA ŻADEN CARSHARING – trzeba włączyć to do planu rozwoju - miejsca dla aut carsharowych</p>	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> PZMM jako jedno z najważniejszych działań do realizacji wskazuje: <ul style="list-style-type: none"> <li>- rozszerzenie strefy płatnego parkowania o obszar kolejnych, wybranych osiedli lub ich części (działanie 5.2),</li> <li>- tworzenie nowych tras i linii komunikacyjnych, w tym zwiększenie dostępności transportu publicznego na niewielkich osiedlach i na osiedlach peryferyjnych (działanie 4.4).</li> </ul> <p>Niezależnie od tego w zapisach Polityki Mobilności Transportowej znalazł się zapis, który nie wyklucza budowy szybkiego systemu bezkolizyjnego transportu publicznego. Pamiętać należy, że perspektywa czasowa dla PZMM z założenia to 10 lat i w tym czasie zaplanowano szereg działań do podjęcia.</p> <p>Kwestia carsharingu na tym etapie jest decyzją podmiotów prywatnych, jednak zgodnie z dążeniami nie wykluczamy włączenia tego rodzaju usługi w usługi transportu publicznego, które będą musiały objąć obszar całej gminy w granicach administracyjnych.</p>



	<p>w centrum tylko dla tych, co obejmują swoim zasięgiem CAŁY POZNAŃ, a nie tylko od 92-ki do A2, jak większość. Na Głuszynie – od czasu zaprzestania działalności Click2Go – nic nie dojeżdża z carsharów.</p>	
<p><b>3.16</b></p>	<p>Straty: strata będzie raczej dość oczywista i naprawdę dosyć dziwne, że jej się nie uwzględniło: dalsze opuszczanie dzielnic „uszcześliwianych” ograniczeniami w komunikacji. Ograniczenie mobilności dla osób mieszkających w dzielnicach z ograniczeniami, a co za tym idzie – „wymiana” rodzin na osoby samotne i młode o większej samodzielnej mobilności. Odływ rodzin. Obserwujemy to od dawna.</p> <p>Proszę również słowa „miasto przyjazne dla wszystkich” uwzględnić w takim kontekście, aby „wszystkich” obejmowało również osoby, które chcą korzystać z samochodu.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Wizja preferencji dla transportu publicznego wynika z konsultacji społecznych przeprowadzonych na I i II etapie powstawania PZMM.</p> <p>Niezależnie od tego, badania i wdrożone praktyki w innych krajach wskazują, że jest to prawidłowy i dobry kierunek działań, który nie powoduje znacznej degradacji tkanki miejskiej w tym zabytkowego centrum uwalniając je dla ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu publicznego.</p> <p>Dodatkowo warto zauważyć, że PZMM wskazuje działania w obszarze „transport samochodowy”, a tzw. inwestycje drogowe są wymienione w Załączniku nr 3.</p>

<b>3.18</b>	<p>Wprowadzenie progów zwalniających na KAŻDEJ ścieżce rowerowej! Dlaczego w mieście na ścieżkach rowerowych nie ma progów zwalniających?!</p> <p>Przed każdym skrzyżowaniem powinno się ustawić poduszki mocno zwalniające, np. na wzór poduszek berlińskich, które bardzo mocno niszczą opony rowerowe, tak aby rowerzysta musiał zwolnić przed skrzyżowaniem.</p> <p>Bardzo często widzi się pędzących rowerzystów, którzy nie ukończyli egzaminu dopuszczającego do ruchu drogowego, którzy poruszają się po drogach rowerowych, którzy wjeżdżają rozpędzeni na skrzyżowania z samochodami, nie mając pojęcia o tym, jakie niebezpieczeństwo ich tam czeka! Ponadto rowerzyści tacy nie posiadają obowiązkowego ubezpieczenia OC w przeciwieństwie do kierujących samochodami. W takim wypadku, kiedy rowerzysta wymusi pierwszeństwo przejazdu i spowoduje kolizję, niszcząc np. mój samochód, nie ma możliwości wyegzekwowania naprawy zniszczonego samochodu od rowerzysty. W takim scenariuszu rowerzyści prowokują kierowców, aby nie hamowali przed rowerzystami i trąbili na rowerzystów przy każdej możliwej okazji. Wprowadzenie progów zwalniających na KAŻDEJ drodze rowerowej, co 10 metrów oraz przed każdym skrzyżowaniem pozwoliłoby znacząco poprawić bezpieczeństwo rowerzystów oraz zasad panujących na poznańskich drogach!</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Miasto dąży do odseparowania ruchu rowerowego od ruchu pieszego i drogowego w zakresie infrastrukturalnym. Dążenie do bezkolizyjnych dróg rowerowych powinno rozwiązać problem bezpieczeństwa użytkowników i zwiększyć poczucie bezpieczeństwa zarówno u kierowców, jak i rowerzystów.</p>
<b>3.24</b>	<p>Budowa parkingów, miejsc parkingowych oraz 2-poziomowych skrzyżowań.</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b></p> <p>Przedstawione postulaty są realizowane poprzez działania 5.2 i 5.5.</p>
<b>3.25</b>	<p>Proszę aby nic więcej nie zmieniać w układzie ruchu w mieście. Cofnijcie zmiany na Garbarach, tak jak zlikwidowaliście buspasy w innych miejscach, przywrócić stary układ ruchu na Jeżycach.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Wizja rozwoju miasta wynika z konsultacji społecznych przeprowadzonych na I i II etapie powstawania PZMM. Niezależnie od tego, badania i wdrożone praktyki w innych krajach wskazują, że jest to prawidłowy i dobry kierunek działań,</p>

		który nie powoduje znacznej degradacji tkanki miejskiej, w tym zabytkowego centrum, uwalniając je dla ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu publicznego.
--	--	---

<b>3.26</b>	<p>Str. 24. Jakim prawem uzurpujecie sobie Państwo decydowanie za ok. 40% społeczeństwa, które porusza się samochodami (na ten środek transportu trzeba mieć uprawnienia, czyli odpadają dzieci oraz osoby, które nie mają uprawnień). Pojazdy mechaniczne powinny być traktowane na równi z komunikacją publiczną, a podróże piesze, UTO czy rowery tylko jako bardzo ważne uzupełnienie. Oczywiście rejon śródmiejski to inna sprawa, ale do czasu zamknięcia obwodnicy (północno-wschodniej) oraz ukończenia, a może rozpoczęcia budowy 3. ramy temat zmniejszenia przepustowości w centrum powinien być zamknięty. Dzięki buspasowi na Garbarach, Głogowskiej czy na szczęście zlikwidowanym na Piątkowie korki powstały tam, gdzie ich nie było.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Wizja preferencji dla transportu publicznego wynika z konsultacji społecznych przeprowadzonych na I i II etapie powstawania PZMM. Badania i wdrożone praktyki w innych krajach wskazują, że jest to prawidłowy i dobry kierunek działań, który nie powoduje znacznej degradacji tkanki miejskiej, w tym zabytkowego centrum, uwalniając je dla ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu publicznego. Dodatkowo warto zauważyć, że PZMM wskazuje działania w obszarze „transport samochodowy”, a tzw. inwestycje drogowe są wymienione w Załączniku nr 3.</p>
-------------	---	--

<p><b>3.31</b></p>	<p>Strona 17.</p> <p>1) Ograniczenie prędkości samochodów, czyli dalsze obrzydanie aut, zmniejszcie do 20 km/h, wtedy ludzie faktycznie stwierdzą, że tramwajem jest szybciej.</p> <p>2) Edukacja mieszkańców? Serio? Już tak głupim społeczeństwem jesteśmy? To chyba zadanie wychowawców, rodziców. Wydawanie pieniędzy na takie projekty jest po prostu marnotrawstwem, ale rozumiem, że „znajomy królika” musi mieć zajęcie.</p> <p>3) Strefy uspokojonego ruchu? Kto to wymyślił? Strefy w mieście projektuje się na zasadzie – kulturalna, przemysłowa, handlowa, rekreacyjna, turystyczna, kampus. Ruch w mieście odbywać się powinien wg potrzeb, a nie wg regulacji.</p> <p>4) Wykorzystanie Warty – nareszcie jakiś konkret. Terminale, porty przeładunkowe, transport towarów i turystów. Wszystko pięknie, ale infrastruktury brak, poza ścieżkami rowerowymi rzecz jasna.</p> <p>Strona 18.</p> <p>1) Wyznaczanie dodatkowych przejść dla pieszych – zasadność dokładania kolejnych przejść dla pieszych (zamiast kładek czy przejść podziemnych) oraz zbędnej sygnalizacji świetlnej na głównych arteriach miasta jest nikła. W zasadzie to utrudnia ruch i również zwiększa korki.</p> <p>2) Stworzenie systemu zliczania rowerzystów – po co? Po to, by udowodnić, że jest za mało, czy za dużo? Strata czasu i pieniędzy.</p> <p>3) Wprowadzenie bonifikat – to chyba powinno być zadaniem pracodawcy, a nie socjałem urzędniczym. Kolejna strata „wspólnych” pieniędzy. Ujmę to inaczej – chcecie zabrać ludziom, którzy płacą akcyzę, za strefy parkowania, a dać tym, którzy nic nie dokładają do budżetu? (Przypominam, że do komunikacji i do rowerów miejskich wciąż trzeba dopłacać, a Wy chcecie dopłacać jeszcze więcej). Inna sprawa, że jest to chamska segregacja na lepszych i gorszych dla włodarzy miasta podróżników.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b></p> <p>Wizja preferencji dla transportu publicznego wynika z konsultacji społecznych przeprowadzonych na I i II etapie powstawania PZMM. Niezależnie od tego, badania i wdrożone praktyki w innych krajach wskazują, że jest to prawidłowy i dobry kierunek działań, który nie powoduje znacznej degradacji tkanki miejskiej, w tym zabytkowego centrum, uwalniając je dla ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu publicznego.</p> <p>Dodatkowo warto zauważyć, że PZMM wskazuje działania w obszarze „transport samochodowy”, a tzw. inwestycje drogowe są wymienione w Załączniku nr3.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Mobilność miejska oraz zrównoważony transport w mieście wymagają wprowadzania ułatwień i usprawnień dla poszczególnych grup użytkowników ruchu, ze szczególnym wsparciem pieszych i rowerzystów.</p> <p>Wspieranie najmniej inwazyjnych środowiskowo form transportu jest po prostu działaniem promocyjnym – wspierającym i rozpowszechniającym taki sposób przemieszczania się.</p>
--------------------	--	---

<p>Strona 19. Tu nie mam zastrzeżeń poza jednym – ograniczenie poruszania się pojazdów wysokoemisyjnych. Co to znaczy? Nie wiem, czy Państwo wiecie, ale tzw. „ślad węglowy” auta elektrycznego jest całokształtem większy niż diesla (sic!). Kto ma to badać, sprawdzać? Poza tym miejmy jednak na uwadze, że nawet usianie miasta w stacje paliw alternatywnych to tylko dodatek, a nie zastąpienie tradycyjnego modelu. Czas tankowania samochodu paliwem jest wymiennie krótszy niż ładowanie akumulatora.</p> <p>Co do dbania o zieleń – sprawa oczywista, ale projektujmy tak, aby za kilka lat tego nie zmieniać (vide św. Marcin). Sprzedaż terenów zielonych pod deweloperkę jest zbrodnią na środowisku przyrodniczym. O ile duże zakłady pracy muszą wydatnie zrekompensować ingerencję w środowisko (zielen przyzakładowa, oczyszczalnia, rewitalizacja gruntów – przykłady Bridgestone, Dalkia), o tyle budownictwo mieszkaniowe już tej straty nie wyrównuje.</p> <p>Kolejny ciekawy zapis odnośnie zaspokajania potrzeb i budowy osiedli kompletnych – wzorujcie się na planach z czasów PRL. Ja wiem, że to brzmi dziwnie, ale urbanisci z tamtych czasów projektowali naprawdę kompleksowo, a nie na chybił-trafił jak obecnie. Wróćcie do starych planów i nauk.</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b> Wszelkie działania w zakresie PZMM mają na celu jak najmniejszą ingerencję w środowisko i jak największą jego ochronę. Wynikają one również ze strategicznych dokumentów unijnych oraz ustaw i rozporządzeń RP.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Nie dotyczy zapisów PZMM.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Osiedla kompletne to takie zespoły urbanistyczne, które pozwalają załatwić wszelkie podstawowe potrzeby ich mieszkańców, bez konieczności dodatkowych podróży poza nie (dotyczy to w szczególności przedszkoli, szkół, zakupów, żywienia zbiorowego itp.). Działanie, które odzwierciedla uwagę, zostało zawarte w punkcie 3.9.</p>
--	---

<b>3.32</b>	<p>[Scenariusze rozwoju] mogą i powinny stanowić bazę do działań poszczególnych jednostek administracyjnych, jednakże zwróciłbym uwagę na dopuszczenie do większej elastyczności planu. Już w trakcie prac preparacyjnych, redakcyjnych w niektórych sytuacjach pojawiły się tak istotne przesłanki, które wymagają uwzględnienia w Planie, a następnie na etapie wykonawczym.</p> <p>Przykładem jest tu zgłoszony przez Radę Osiedla Wola „punkt zapalny”, który wymaga głębszej refleksji i zarówno obecnie, jak i w najbliższej przyszłości wymaga podjęcia działań ze strony planistów oraz realizatorów. Zgłaszałem tę kwestię w III etapie konsultacji. Chodzi o jasne i uwzględniające perspektywę rozwiązanie ruchu w obszarze ul. Dąbrowskiego, ul. Lotniczej i ul. Wzlotowej.</p> <p>Z uwagi na funkcjonujące w tym obszarze instytucje: Muzeum Broni Pancernej, Jednostkę Ratowniczo-Gaśniczą JRG-4, mieszkańców cyt. ulic, a także prognozowaną reaktywację bądź utworzenie jednostki wojskowej nie ulega wątpliwości kwestia znacznego zintensyfikowania ruchu w tym obszarze. Biorąc te argumenty pod uwagę, Rada Osiedla Wola we współpracy z cyt. podmiotami wystosowała kilka miesięcy temu stosowne pisma do jednostek UM Poznania, postulujące uwzględnienie np. lewoskrętu z ul. Lotniczej na ul. Dąbrowskiego dla pojazdów JRG4 udających się na akcję w kierunku Tarnowa Podgórnego (na zachód Poznania).</p> <p>Tymczasem pojawiły się kolejne wątpliwości, a zarazem postulaty ze strony cyt. podmiotów, a poparte przez Radę i Zarząd Osiedla Wola co do uwzględnienia w planach inwestycyjnych stworzenia przy okazji JEDNEJ INWESTYCJI lewoskrętu z prawego pasa ul. Dąbrowskiego w kierunku ul. Lotniczej, co ułatwiłoby zjazd np. pojazdów JRG z akcji od strony miasta, ale także innych pojazdów (np. potencjalnie tworzonej jednostki wojskowej). Takie rozwiązanie pozwoliłoby docelowo na skrócenie dróg dojazdu i manewrowania, zmniejszyłoby dekapitalizację np. ul. Wzlotowej poprzez zmniejszenie na niej ruchu pojazdów o dużym tonażu.</p> <p>Z praktyki widać jednak, że postulaty rzeczonych podmiotów nie</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Przedstawiony problem nie dotyczy zapisów PZMM, a konkretnych rozwiązań dla danego obszaru. W zakresie udziału rad osiedli w konsultacjach tego typu rozwiązań wprowadzono działanie 3.5 do PZMM, natomiast szczegóły organizacji ruchu ustala Miejski Inżynier Ruchu przy współpracy z innymi podmiotami, w tym Radą Osiedla/Osiedli.</p>
-------------	--	---

## Mobilny Poznań

	<p>zostały uwzględnione przez realizatorów inwestycji, gdyż jak pokazują fakty, w dniu 07.01.2021 roku rozpoczęto inwestycję na wymienionym obszarze. Z inicjatywy cyt. podmiotów, interwencyjnie, na wniosek RO Wola i Zarządu RO Wola w dniu 08.01.2021 roku ma się odbyć webinarium poświęcone podniesionym tu problemom. Mam nadzieję, że w toku konstruktywnej, opartej o merytoryczne argumenty [dyskusji] dojdzie do jakiś rozwiązań wychodzących w kierunku poprawy sytuacji komunikacyjnej w tym obszarze teraz i w przyszłości.</p>	
--	---	--



<b>3.38</b>	<p>Częstsze kursy autobusów do miast koło Poznania, w tych miastach konieczne parkingi, aby ludzie zostawiali samochody tam + możliwość przewożenia rowerów lub zostawiania ich na noc w Poznaniu w bezpiecznym miejscu – czy ktoś tu myślał o strzeżonych parkingach na rowery? Wiele osób dojechałoby np. ze Swarzędza pociągiem/busem, a następnie wsiadło w pozostawiony przez siebie w Poznaniu rower [niestety rozpadający się rower miejski nie jest odpowiedzią na zapotrzebowanie]. W Poznaniu zadbać o chodniki i wywalić z nich auta – to woła o pomstę, jak ludzie parkują. Nie idzie przejść. Chyba zostaje faktycznie wprowadzenie wszędzie strefy.</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b> Postulaty ujęte są w zapisach działania 4.4 PZMM. Ponadto zwracamy uwagę, że w Poznaniu postawiono zamykane schowki na rowery, co skończyło się zamieszkiwaniem w nich osób bezdomnych i zdecydowano o ich likwidacji. Niemniej rowery można postawić przy stojakach rowerowych. W kwestii odzyskiwania przestrzeni dla pieszych i poprawy jakości chodników zostało to uwzględnione w działaniu 2.2. oraz 5.2.</p>
<b>3.39</b>	<p>Chcemy zmniejszenia ilości aut w Poznaniu oraz więcej zieleni, zwłaszcza przy ulicach i chodnikach.</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b> Zgłoszone postulaty zostały zapisane w konsultowanym PZMM w obszarze 3., a zmniejszenie ilości aut może wynikać pośrednio z realizacji działań w obszarach 4. oraz 5.</p>
<b>3.43</b>	<p>Rozwój kolei metropolitalnej, ale bardziej zintegrowanej z tramwajami. Parkingi buforowe DARMOWE na przecięciu głównych szlaków komunikacji miejskiej i samochodowej. Ale głównie domkniecie obwodnicy i powrót do ram komunikacyjnych. Model szybkiego dojazdu bezkolizyjnego i następnie przesiadki na tramwaj lub wjazdu w ciaśniejsze uliczki. Dalsze promowanie skrzyżowań równorzędnych. Rozluźnienie przepisów dla rowerów na chodnikach. Likwidacja jednokierunkowych ulic wokół centrum: ludzie w poszukiwaniu miejsc krążą duże odległości, zamiast zawrócić i to wcale ich nie zniechęca, ale zwiększa korki, np. na Solnej. Likwidacja buspasów, nacisk na tramwaje.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Wszystkie zgłoszone uwagi zostały zawarte w projekcie dokumentu Polityki Mobilności Transportowej Miasta Poznania. W zakresie buspasów wyjaśniamy, iż istnieją one w sieci uzupełniającej wobec braku sieci tramwajowej i mają na celu usprawnić przejazd tak, aby był konkurencyjny i odpowiadający prędkości przejazdów tramwajowych.  Postulaty ujęte w zapisach PZMM (w szczególności działania 4.8 i 4.12), poza postulatem „rozluźnienia przepisów dla rowerów na chodnikach”, które regulowane są poprzez Prawo o ruchu drogowym, oraz „likwidacją buspasów”, ponieważ interesariusze i mieszkańcy wskazali w ramach konsultacji inaczej.</p>

<p><b>3.44</b></p>	<p>str.17</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ograniczenie prędkości samochodów do 20 km/h, wtedy faktycznie jest szybciej rowerem.</li> <li>2. Edukacja mieszkańców! Zbędny wydatek.</li> <li>3. Wykorzystanie Warty – super, infrastruktura coraz lepsza. Bardzo dobrym rozwiązaniem dla wszystkich jest Wartostrada.</li> </ol> <p>str.18</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. System liczenia rowerzystów uważam za stratę pieniędzy.</li> <li>2. Wprowadzanie bonifikat – strata pieniędzy.</li> </ol>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Wizja preferencji dla transportu publicznego wynika z konsultacji społecznych przeprowadzonych na I i II etapie powstawania PZMM.</p> <p>Niezależnie od tego, badania i wdrożone praktyki w innych krajach wskazują, że jest to prawidłowy i dobry kierunek działań, który nie powoduje znacznej degradacji tkanki miejskiej, w tym zabytkowego centrum, uwalniając je dla ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu publicznego.</p> <p>Dodatkowo warto zauważyć, że PZMM wskazuje działania w obszarze „transport samochodowy”, a tzw. inwestycje drogowe są wymienione w Załączniku nr 3.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Mobilność miejska oraz zrównoważony transport w mieście wymagają wprowadzania ułatwień i usprawnień dla poszczególnych grup użytkowników ruchu, ze szczególnym wsparciem pieszych i rowerzystów.</p> <p>Wspieranie najmniej inwazyjnych środowiskowo form transportu jest po prostu działaniem promocyjnym – wspierającym i rozpowszechniającym taki sposób przemieszczania się.</p>
<p><b>3.46</b></p>	<p>Ze str. 20 należy usunąć „braku miejsc postojowych w centrum”, ewentualnie jeśli mowa o postrzeganiu przez (niektórych) mieszkańców, trzeba doprecyzować, że chodzi o tanie miejsca postojowe. Zamówiona przez miasto „Kompleksowa analiza obszaru centrum miasta Poznania pod kątem optymalizacji parkowania i budowy systemu parkingów kubaturowych” jasno pokazała, że parkingów w centrum mamy dużo, tyle że wiele z nich jest prywatnych i parkowanie jest tam droższe niż w strefie parkowania.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Tak sformułowane zapisy w PZMM wynikają także z oczekiwań i postulatów mieszkańców i interesariuszy PZMM zgłaszanych w ramach konsultacji. Według mieszkańców brakuje miejsc parkingowych, natomiast Miasto nie ma wpływu na istniejące parkingi prywatne oraz ceny, jakie są na nich proponowane.</p>

	Na str. 20 w scenariuszu pozytywnym należy dodać: „Budowa nowych tras tramwajowych nie jest sabotowana równoczesnym rozbudowywaniem układu drogowego”. A także: „natężenie ruchu samochodowego jest kształtowane, a więc ograniczane np. wewnątrz obszaru ograniczonego drugą ramą komunikacyjną, poprzez ograniczenie liczby pasów ruchu”.	<b>Uwaga uwzględniona</b> Dokonano korekty w zapisach PZMM w następujący sposób: „Budowa nowych tras tramwajowych z uwzględnieniem dotarcia do nich poprzez optymalny towarzyszący układ drogowy” oraz „natężenie ruchu samochodowego jest kształtowane, a więc ograniczane np. wewnątrz obszaru ograniczonego drugą ramą komunikacyjną, poprzez ograniczenie liczby pasów ruchu”.
<b>3.47</b>	Strona 20, 3.1., scenariusz pozytywny. Należy wyraźnie podkreślić, że w tym scenariuszu podstawą jest brak marnowania środków na rozbudowywanie jezdni ani na budowanie parkingów.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Potencjalne zyski nie są obrazowane w PZMM poprzez koszty, a zapisy tab. 3.1. wyraźnie wskazują na zrównoważenie kosztów.
<b>3.52</b>	Założenie, że ruch samochodowy należy ograniczyć, nie jest niczym poparte. Nie widzę argumentów za tym. Są sprawy, które wolę załatwiać samochodem, a są takie, w których posłużę się rowerem lub komunikacją. Proszę pamiętać, że większość osób używa więcej niż jednego sposobu przemieszczania się. Dlaczego? Bo każdy środek nadaje się mniej lub bardziej do różnych zadań. Nie obrzydźmy życia żadnej z grup.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> PZMM oraz zasada zrównoważonej mobilności nie opierają się na rozwoju danego środka transportu kosztem innego, lecz na zrównoważonym współużytkowaniu przestrzeni publicznej. Natomiast użytkownik sam decyduje, jakim najkorzystniejszym dla siebie rodzajem transportu porusza się po mieście i taka też jest idea Polityki Miejskiej Mobilności.

**4. WIZJA, OBSZARY I DZIAŁANIA PLANU – prosimy wypisać uwagi i sugestie oraz podać numer strony (jeśli dotyczy), do którego dana uwaga się odnosi.**

Numer wniosku	Treść wniosku wraz z uzasadnieniem	Rozstrzygnięcie oraz uzasadnienie Urzędu Miasta Poznania
4.10	<p>To miasto nie będzie przyjazne dla mnie jako mieszkańca, jeśli jednocześnie ma się rozrastać SPP, mają się rozrastać linie tramwajowe, ale guzik mówicie o skierowaniu polityki zrównoważonej na obrzeża!!!! Przez ostatnich 10 lat, od kiedy mieszkam na Głuszynie - w sferze komunikacji miejskiej NIC nie zmieniło się na korzyść. Nadal mam wycieczki krajoznawcze – zamiast szybko móc się dostać np. do najbliższego szpitala, na lotnisko czy do pracy choćby na Zawady czy... Boże chroń – na Obornicką czy też na lotnisko. Chcecie, bym znienawidziła to miasto – róbcie tak dalej! METRO, METRO, METRO!!! Chcemy być Londynem, gdzie wszystkie miejsca płatne – bądźmy Londynem przyjaznym dla mieszkańców obrzeży – METRO ŁĄCZĄCE NAJDALSZE CYPLE POZNANIA I AGLOMERACJI ZE SOBĄ TO KONIECZNOŚĆ W TAKIEJ SYTUACJI!!!! Pierwsza linia mogłaby np. łączyć dwa poważne, zagłębienia przemysłowe ze sobą: Gądki/Koninko przez dzielnicę tu obrzeżną (Głuszyna, Minikowo) z drugim zagłębieniem przemysłowym – Sady/Tarnowo Podgórne/ Batorowo. Linia taka służyłaby i byłaby dużo atrakcyjniejsza (bo szybsza) od podróży autem przez dziesiątki tysięcy pracowników tych dwóch zagłębi. Jeśli dodatkowo przebiegałaby przez największe węzły przesiadkowe (r. Rataje, r. Kaponiera, Ogrody, r. Starołęka, lotnisko, dworzec kolejowy).</p> <p>Dalej – na dzielnicę obrzeżną NIE DOJEŻDŻA ŻADEN CARSHARING – trzeba włączyć to do planu rozwoju – miejsca dla aut car sharowych w centrum tylko dla tych, co obejmują swoim zasięgiem CAŁY POZNAŃ, a nie tylko od 92-ki do A2, jak większość. Na Głuszynie, od czasu zaprzestania działalności Click2Go, nic nie dojeżdża z carsharów.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>            PZMM, jako jedno z najważniejszych działań do realizacji wskazuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rozszerzenie strefy płatnego parkowania o obszar kolejnych, wybranych osiedli lub ich części (działanie 5.2),</li> <li>- tworzenie nowych tras i linii komunikacyjnych, w tym zwiększenie dostępności transportu publicznego na niewielkich osiedlach i na osiedlach peryferyjnych (działanie 4.4).</li> </ul> <p>Niezależnie od tego w zapisach Polityki Mobilności Transportowej znalazł się zapis, który nie wyklucza budowy szybkiego systemu bezkolizyjnego transportu publicznego. Pamiętać należy, że perspektywa czasowa dla PZMM z założenia to 10 lat i w tym czasie zaplanowano szereg działań do podjęcia.</p> <p>Kwestia carsharingu na tym etapie jest decyzją podmiotów prywatnych, jednak zgodnie z dążeniami nie wykluczamy włączenia tego rodzaju usługi w usługi transportu publicznego, które będą musiały objąć obszar całej gminy w granicach administracyjnych.</p>

	<p>Guzik mnie obchodzi system informacji pasażerskiej – on jest OK, bardziej poprawy natychmiastowej wymaga SYSTEM PEKA – NIECH KAŻDY BILET BĘDZIE W PEŁNI DO ZAKUPIENIA PRZEZ INTERNET, NIE WYMAGA TRANSFERU W CZYTNIKU I NIE WYMAGA OCZEKIWANIA OK. 2 GODZIN PO ZAŁADOWANIU, NIM SYSTEM GO ZOBACZY. PRZEZ POWYŻSZE JEST TO NAJBARDZIEJ BEZNADZIEJNY I ANALOGOWY SYSTEM ZE ZNANYCH MI SYSTEMÓW CYFROWYCH.</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b> Planowane działanie 4.1 – Rozwój oferty biletowej i systemu płatności – dotyczy także poziomu cen za przejazdy komunikacją miejską. W planach jest dokonanie możliwości płatności kartą bankomatową.</p>
<p><b>4.16</b></p>	<p>Str. 32 – udrożnienie arterii komunikacyjnych popsutych polityką władz miasta, wykorzystanie w maksymalnym stopniu istniejącej infrastruktury, niedoprowadzanie do sytuacji, w których arterie poza 2. Ramą komunikacyjną są szybsze do ominięcia przez ulice osiedlowe.</p> <p>Likwidacja zbędnych, nieużywanych przejść dla pieszych. Likwidacja zbędnych ulic przy rozbudowie arterii. W centrum, Wildzie i podobnych gęstych dzielnicach – proponowane zmiany w zakresie ograniczenia samochodów są oczywiście OK. Likwidacja barier – OK, ale bez ruszania 2. i 3. Ramy. Str. 37 – priorytet tak, ale poza 2. ramą – nie.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Idea Polityki Mobilności Transportowej jest uzyskanie odpowiednich natężeń ruchu na ulicach głównych, tak aby nie było konieczności ich objazdu poprzez mniejsze ulice zbiorcze czy dojazdowe. W tym celu służy szereg narzędzi, o których mowa również w PZMM.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Działania zawarte na stronie 37 (nr działania 3.10) dotyczą obszaru centrum i funkcjonalnego śródmieścia, a więc obszarów zawartych wewnątrz II Ramy Komunikacyjnej i są odpowiedzią na wniesioną uwagę.</p> <p>Postulat likwidacji zbędnych i nieużywanych przejść dla pieszych jest niezrozumiały. Na obszarze centrum dąży się do likwidacji przejść tak, aby ruch pieszych był swobodny – np. w strefach zamieszkania i tam, gdzie względy bezpieczeństwa na to pozwalają, natomiast poza obszarem centrum ilość przejść dla pieszych wydaje się być wystarczająca lub zwiększana według potrzeb.</p>

	<p>Str. 41 – W przypadku transportu tramwajowego należy dodać zwiększenie bezpieczeństwa tramwajów poprzez ZMNIEJSZENIE ich prędkości do maks. 30 km/h w całym mieście oprócz PST. Ostatnie wypadki pokazują, że nie jest to bez znaczenia.</p> <p>Dodatkowe wprowadzenie pierwszeństwa pieszych na skrzyżowaniach spowoduje kolejne problemy. Priorytet powinien uwzględniać natężenie ruchu i mieć „zdrowy rozsądek” – nie ma sensu go wdrażać np. dla tramwajów jadących do zajezdni i nie może być bezwzględny. Należy również koniecznie zlikwidować sytuacje, w których tylko tramwaj się porusza, a inni stoją.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Przedstawiony postulat zwiększenia bezpieczeństwa jest realizowany poprzez działanie 6.1, natomiast oczekiwaniem mieszkańców jest zwiększenie prędkości w dotarciu do celu transportem publicznym i zwiększenie prędkości komunikacyjnej.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Przedstawiony postulat zwiększenia bezpieczeństwa jest realizowany poprzez działanie 6.1. Zapis o pierwszeństwie pieszych na skrzyżowaniach jest niezrozumiały.</p>
<p><b>4.17</b></p>	<p>Obszar 5. Autor dokumentu błędnie interpretuje nadmierną podaż miejsc postojowych jako główny czynnik wzrostu popularności indywidualnych środków transportu. Nadmierna ilość opóźnień oraz absurdalna cena biletów czasowych stanowią większość z czynników powodujących wybór samochodu osobowego zamiast komunikacji miejskiej. Zwiększenie obciążeń finansowych zwiększy tylko problem migracji ludności na tereny bardziej oddalone od centrum lub zwiększy wykluczenie osób o niskim dochodzie miesięcznym.</p> <p>Absurdalne jest też twierdzenie o pochodzeniu zanieczyszczeń powietrza będących w głównej mierze efektem ruchu drogowego (wyniki badań wykazują znaczną okresowość występowania przekroczeń emisji, która nie pokrywa się ze zmianami intensywności ruchu drogowego). Co więcej działania takie jak uspokajanie ruchu przez stosowanie progów zwalniających i zwężeń jezdni obniżają płynność jazdy, co przekłada się na podniesienie emisji (wskazuje to sprzeczność w rozumieniu autora).</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> W procesie tworzenia PZMM brali czynny udział mieszkańcy i interesariusze reprezentujący zróżnicowane poglądy. Tym samym PZMM odzwierciedla oczekiwania większości z nich.</p> <p>W centrum miasta wysoki popyt na miejsca parkingowe jest m.in. wynikiem niemającego ruchu pojazdów, szczególnie osobowych.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Emisja spalin dotyczy trzech różnych źródeł: emisji punktowej, liniowej i niskiej. Tym samym w zakresie emisji liniowej należy wziąć pod uwagę zanieczyszczenia z transportu, które mają wpływ na degradację środowiska. Polegać ma to przede wszystkim na ograniczaniu, a docelowo na likwidacji pojazdów wysokoemisyjnych.</p>

<p>Dodatkowym i zastanawiającym faktem jest pominięcie w przedstawianych rozwiązaniach zastosowania strategii „zielonej fali” sygnalizacji świetlnej oraz zegarów określających pozostały czas do zmiany stanu sygnalizatora (wymierne podniesienie płynności oraz bezpieczeństwa przy jednoczesnym niskim koszcie jednostkowym). Podsumowując, działanie mające na celu eliminację ruchu samochodowego w głównej mierze to walka o charakterze ideowym, a efekty działań, jakie zostały podjęte na przykład na terenie Jeżyc wykazują bardzo dużą szkodliwość dla płynności ruchu i jednocześnie obniżają atrakcyjność miasta. Stanowczo sprzeciwiam się tej drodze rozwoju.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> W obszarze 6. ujęto tematykę stosowania rozwiązań zarządzania ruchem. Kwestia „zegarów” jest niedopuszczalna przy obszarowym sterowaniu ruchem, jakie zostało wdrożone w Poznaniu i przy sygnalizacji akomodacyjnej.</p>
---	--

<b>4.18</b>	<p>Bezczelnie parkujące pojazdy służbowe oraz pracowników dojeżdżających do pracy w poniższych zakładach zakłócają spokój mieszkańców i w związku z powyższym powinny zostać usunięte wszystkie miejsca parkingowe przy tych zakładach, a w ich miejsce należy postawić wiaty rowerowe, rabaty z kwiatami oraz słupki co 2 cm, aby polepszyć dobre samopoczucie mieszkańców, którzy nie mogą już sobie pozwolić na swobodne korzystanie z samochodu. Pracownicy tych zakładów uprzywilejowanych oraz ich petenci powinni przychodzić do pracy na kolanach albo dojeżdżać rowerkami bez siodełek!</p> <p>Lokalizacje, przy których należy wprowadzić zmiany, to:          Wilczak 17, Libelta 16, Plac Kolegiacki 17, Wojciechowskiego 3/5, Niepodległości 16/18, Gronowa 20, Gronowa 22a, Plac Wolności 17, Plac Ratajskiego 5, Chłapowskiego 17, Niepodległości 34, Strzelecka 2/6, 3 Maja 46, Słowackiego 22, Wojska Polskiego 27, Smoluchowskiego 1, Dolna Wilda 80B, Szyperska 14.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>          Miejsca parkingowe dla samochodów w okolicach różnych zakładów pracy stanowią również/jednocześnie miejsca postojowe dla mieszkańców lub petentów i są potrzebne. Wolą miasta jest zachować i prowadzić zrównoważony rozwój transportu we wszystkich jego obszarach, godząc różne często sprzeczne interesy uczestników ruchu.</p>
<b>4.24</b>	<p>Budowa parkingów, miejsc parkingowych oraz 2-poziomowych skrzyżowań</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b>          Przedstawione postulaty są realizowane poprzez działania 5.2 i 5.5.</p>
<b>4.25</b>	<p>Nie macie wizji lub są one bardzo szkodliwe dla lokalnych społeczności. Proszę, aby nic więcej nie zmieniać w układzie ruchu w mieście. Cofnijcie zmiany na Garbarach tak, jak zlikwidowaliście buspasy w innych miejscach, przywrócić stary układ ruchu na Jeźycach.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>          Wizja rozwoju Miasta wynika z konsultacji społecznych przeprowadzonych na I i II etapie powstawania PZMM. Niezależnie od tego, badania i wdrożone praktyki w innych krajach wskazują, że jest to prawidłowy i dobry kierunek działań, który nie powoduje znacznej degradacji tkanki miejskiej, w tym zabytkowego centrum, uwalniając je dla ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu publicznego.</p>
<b>4.26</b>	<p>Wprowadzenie programu bonifikat miejskich dla osób dojeżdżających do pracy rowerem – płaci się za pracę, ewentualnie gotowość do pracy, a nie za sposób dojazdu. Kto i jak będzie [to] weryfikował?</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>          Mobilność miejska oraz zrównoważony transport w mieście wymagają wprowadzania ułatwień i usprawnień dla</p>



<p>Str. 37: Rozwój miejskiej floty pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, socjalizmu ciąg dalszy. Flota miejska nie powinna istnieć poza naprawdę pojedynczymi przypadkami. Są bardzo duże obawy, czy auta elektryczne są ekologiczne (proszę poszukać w internecie, gdzie z wyliczeń wychodzi, że emisja CO2 równoważy się po 7 latach, czyli właśnie wtedy, gdy następuje wymiana baterii. Dodatkowo koszty zakupu +50% [w stosunku] do pojazdów normalnych. W Polsce prąd pozyskiwany jest w większości z węgla, czyli tylko zmienia się miejsce emisji.</p> <p>Zaspokajanie podstawowych potrzeb życiowych mieszkańców w ramach osiedli kompletnych – takie osiedla istnieją jeszcze w Poznaniu, np. WW, Piątkowo, Zwycięstwa Przyjaźni, natomiast decyzje (nie wiem czyje) doprowadzają do dodatkowej zabudowy na tych osiedlach. Nowe osiedla nie spełniają w żaden sposób tej funkcji ze względu na bardzo zwartą zabudowę, chyba że mamy zamiar dzielić się przez okno cukrem i oglądać TV u sąsiada naprzeciwko ze swojej kanapy.</p> <p>Str. 44: Posiadanie a użytkowanie samochodu to dwie różne sprawy. Niestety pojazdy nie są w 100% uniwersalne, dodatkowo co innego to pojazdy stojące na ulicy, a co innego pojazdy na terenie prywatnym. U siebie w garażu mogą mieć kolekcję, bo i tak wszystkimi naraz jeździć nie będą. Może to spowodować, że z garażu w dni powszednie będą wyjeżdżały widywane tylko w weekendy wielkie vany i suvy. Część ludzi ma komfortowy, często wiekowy i nieekologiczny samochód rodzinny, często z mocnym silnikiem oraz ekonomiczny pojazd do użytku na co dzień. Zrezygnują z małego auta, bo na wakacje, weekend czy zakupy czymś trzeba pojechać. Proszę spojrzeć na ulice Poznania w sobotę czy niedz. i w czw. o 16:00. Zupełnie inne pojazdy.</p>	<p>poszczególnych grup użytkowników ruchu, ze szczególnym wsparciem pieszych i rowerzystów.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Obowiązek wprowadzenia floty pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi nakłada na gminy Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych i jest to konieczność, jakiej musi sprostać Miasto. Dodać można, iż wśród takich pojazdów znajdują się również pojazdy napędzane wodorem, co zmniejsza tzw. ślad węglowy i emisje CO2. Flota miejska to głównie pojazdy transportu publicznego MPK Poznań Sp. z o.o. oraz Urzędu i Miejskich Jednostek Organizacyjnych.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Osiedla kompletne to takie zespoły urbanistyczne, które pozwalają załatwić wszelkie podstawowe potrzeby ich mieszkańców bez konieczności dodatkowych podróży poza nie (dotyczy to w szczególności przedszkoli, szkół, zakupów, żywienia zbiorowego itp.). Działanie, które odzwierciedla uwagę, zostało zawarte w punkcie 3.9.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Idea wymaga dopracowania zasad i regulaminu. Nie na tym etapie prac nad PZMM. Zadanie to nie oznacza wprowadzenia opłat fiskalnych, a jedynie przeprowadzenie odpowiedniej analizy techniczno-ekonomicznej.</p>
--	---

<p><b>4.28</b></p>	<p>Str. 29–30. Działanie 1.1 i 1.2. Rozwiązania techniczne mogą nie tylko wymuszać, ale też zachęcać do ograniczenia prędkości jazdy, np. koordynacja sygnalizacji świetlnej.</p> <p>Str. 30. Działanie 1.3. System oznakowania miejskiego powinien dotyczyć również kodu nawierzchni – kierowca wjeżdżający do strefy 30 km/h powinien o tym wiedzieć nawet bez znaku drogowego.</p> <p>Str. 30. Działanie 1.6. Bezpieczeństwo dzieci to nie tylko edukacja, ale też kształtowanie bezpiecznego dojścia z domu do szkoły, kościoła i lokalnego placu sportowego.</p> <p>Str. 30. Brakuje działania na rzecz hierarchizacji ulic – faktycznego ograniczenia prędkości na ulicach lokalnych, egzekucji 50 km/h na ulicach układu podstawowego i bezpiecznego kształtowania ulic tranzytowych (niektórych klasy G i wszystkich klasy GP i S).</p> <p>Str. 30. Brakuje działania na rzecz osób niepełnosprawnych, szczególnie niepełnosprawnych wzrokowo i percepcyjnie. Taki pieszy ma wiedzieć, że wchodzi na jezdnię (obszar niebezpieczny), a obecny system tego nie zapewnia.</p> <p>Str. 31. „Poprawę jakości infrastruktury pieszej należy rozpocząć już na etapie projektowania” – Błąd! Za późno. Powinno być na etapie planowania, oczywiście z konsekwencją na etapie projektu wstępnego i pilnowania tych założeń w projekcie budowlanym.</p> <p>Str. 32. Skrzyżowania powinny być dostosowane nie tylko do bezpiecznego, ale też sprawnego przejazdu rowerem. Jest to ujęte w działaniu 2.3, ale powinno być też we wstępie.</p> <p>Str. 32. Proszę doczytać Prawo o ruchu drogowym: hulajnoga elektryczna jest według zapisów tego prawa pojazdem, konkretnie</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b> Przedstawione postulaty są realizowane poprzez działania 1.1 i 1.2.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Przedstawiony postulat jest realizowany poprzez działanie 1.3. Uwaga jest zbyt szczegółowa na zapisy PZMM.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Przedstawiony postulat jest realizowany poprzez działanie 1.6.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Przedstawiony postulat jest realizowany poprzez działanie 1.4.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Przedstawiony postulat jest realizowany poprzez działanie 1.1. Ponadto wszystkie rozwiązania infrastrukturalne realizowane są zgodnie ze standardami uwzględniającymi potrzeby osób ze szczególnymi potrzebami.</p> <p><b>Uwaga uwzględniona</b> Dokonano zmiany słowa „projektowanie” na „planowanie” w zapisach PZMM.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Przedstawiony postulat jest realizowany poprzez działanie 2.3 i nie ma zasadności powielania zapisów.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> PZMM zauważa szanse i zagrożenia wynikające z użytkowania</p>
--------------------	--	--

<p>motocyklem (przy pewnych ograniczeniach prędkości może być traktowana jako motorower lub rower elektryczny).</p> <p>Str. 32. Działanie 2.1: Jestem przeciw. Wyznaczanie przejść dla pieszych tak jak zapisano jest potrzebne na ulicach klasy Z i wyższych oraz na ulicach klasy L poza strefą 30 km/h. Z kolei wyznaczanie przejść na skrzyżowaniu ulic w ramach strefy zamieszkania – a tak również postuluje to działanie – jest nieporozumieniem.</p> <p>Str. 32. Działanie 2.1: Dojścia na perony przystanków powinny być z zasady z obu stron i z obu krańców, z dopuszczeniem wyjątków – należy odwrócić proporcje.</p> <p>Str. 32 Działanie 2.2: Konieczne jest pilnowanie, aby były budowane chodniki, a nie np. opaski. Na wielu ulicach chodniki nie spełniają przepisów prawa również ze względu na niski krawężnik. Chodnik ma być wyniesiony nad jezdnię co najmniej 10 cm, z wyjątkiem przejść dla pieszych przez jezdnie ulic klasy Z i wyższych oraz ulic klasy L z autobusami (w pozostałych przypadkach to jezdnie powinna być podniesiona na próg płytowy z przejściem).</p> <p>Str. 33 Działanie 2.4. Uzupełnić o testowanie przez osobę niewidomą.</p>	<p>tzw. urządzeń transportu osobistego. Opublikowany projekt ustawy (formalnie: o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw) jest w trakcie procedowania i rozstrzygnięciu wiele kwestii spornych.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Zasady opisane w uwadze zostały zawarte w Polityce Mobilności Transportowej, gdzie wskazano konieczność wyznaczania przejść dla pieszych poza strefami zamieszkania według potrzeb. Działanie w PZMM nie postuluje wyznaczania przejść dla pieszych w strefach zamieszkania.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Przedstawiony postulat jest realizowany poprzez działanie 2.1 i będzie wdrażany tam, gdzie będzie to możliwe. Nie można zapewnić tego rozwiązania wszędzie, chociażby z przyczyn związanych z parametrami wynikającymi z organizacji ruchu i rozporządzeń o odległościach przejść dla pieszych od skrzyżowań czy pomiędzy sobą. Może to mieć zastosowanie też bardziej w obszarach strefy zamieszkania (np. w centrum) niż na peryferiach.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Przedstawiony postulat jest realizowany poprzez działania 2.2 oraz 1.1. Ponadto wszystkie rozwiązania infrastrukturalne realizowane są zgodnie ze standardami uwzględniającymi potrzeby osób ze szczególnymi potrzebami.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> W ramach Polityki Mobilności Transportowej wpisano zasady testowania rozwiązań przez różne grupy interesariuszy. Ponadto wszystkie rozwiązania infrastrukturalne realizowane są zgodnie ze</p>
---	---

	<p>Str. 33 Działanie 2.7. Kluczem jest prowadzenie chodnika i jezdni rowerowej w poziomie. Za pożądane uważam np. wyniesienie jezdni samochodowej o 3 m, aby zbudować tunel pieszy w poziomie terenu.</p> <p>Str. 34. W związku z tym, że pojawia się też problem niskiej (generującej smog) i wysokiej (z komina elektrociepłowni, znacznie mniej wpływającej na smog) emisji, proponuję uznać, że samochód jest pojazdem niskoemisyjnym (bo z rury wydechowej) i dużoemisyjnym. Innymi słowy, szkodliwe są właśnie pojazdy dużoemisyjne i niskoemisyjne.</p> <p>Str. 34. Zieleń miejska to również zielone dachy i ściany.</p> <p>Str. 36. Działanie 3.1 Przydałyby się konkrety: obowiązkowe szpalery drzew, miejsca do parkowania przedzielone drzewami. Warto też pomyśleć o retencji wody.</p> <p>Str. 37. Działanie 3.10. Główne ciągi piesze powinny być nie tylko bezpieczne, ale ciekawe i atrakcyjne wizualnie – w zieleni bądź wzdłuż ciągów sklepowo-usługowych.</p> <p>Str. 38. Brakuje moim zdaniem kształtowania długich ciągów przyjaznych pieszym, np. wpisanych kiedyś w Studium, takich jak Malta – Rynek Wschodni – Hercena – Kościelna – Rynek Jeżycki –</p>	<p>standardami uwzględniającymi potrzeby osób ze szczególnymi potrzebami.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> W Polityce Mobilności Transportowej zasadą jest zapewnienie przejścia i przejazdu rowerzystom w poziomie 0. Przedstawiony postulat jest realizowany poprzez działanie 2.7 w PZMM.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> W zakres emisji niskiej wchodzi emisja z pieców, gospodarstw domowych itp., odrębnie traktuje się emisję z transportu – jako liniową – i nie można uznaniowo włączać emisji z samochodu do emisji niskiej. Emisja z komina elektrociepłowni lub innych zakładów emitujących znaczne stężenia pyłów klasyfikowana jest do emisji punktowej.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> PZMM dotyczy aspektu mobilności (ruchu w mieście). W tym zakresie przedstawiony postulat jest realizowany poprzez działanie 3.2</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Konkretne rozwiązania uwzględniające postulat realizowane będą na etapie projektu danej inwestycji.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> W ramach działań rewitalizacyjnych takie rozwiązania są uwzględnianie w projektach.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Wszystkie wymienione miejsca są praktycznie dostępne dla pieszych. W ramach tras turystycznych działania podejmuje PLOT i w przypadku zidentyfikowania takiej potrzeby nic nie stoi na</p>
--	--	---

<p>Rynek Łazarski – Rynek Wildecki – kładka nad Wartą – Park Rataje – Malta.</p> <p>Str. 38. Brakuje wykorzystania klinów zieleni i ringu Stubbena.</p> <p>Str. 41. Działanie 4.7. Moim zdaniem zasadą powinno być, że tramwaj zatrzymuje się tylko na przystanku. W miarę możliwości należy to rozszerzać na autobusy kursujące po liniach podstawowych.</p> <p>Str. 41. Działanie 4.7. Brakuje wydzielania torów i buspasów w miejscu powstawania zatorów samochodowych (problem Nowej Naramowickiej). Brakuje też optymalizacji lokalizacji peronów pod kątem zarówno obsługi pasażerów, jak też zwiększania prędkości (problem Ronda Rataje).</p> <p>Str. 41. Działanie 4.8 proponuję uzupełnić o działania 4.8 a: Integrację kolei metropolitalnej i transportu miejskiego poprzez budowę kompaktowych węzłów przesiadkowych, np. Zawady, Garbary, Niestachowska czy Kaponiera. 4.8 b: działania na rzecz przebudowy układu torowego stacji Poznań Główny i przyległych szlaków. 4.8 c: uzupełnianie systemu informacji i dostępu do peronów stacji Poznań Główny, w tym budowę nowego tunelu lub kładki po stronie południowej, w celu połączenia z terenem Łazarza i Wolnych Torów.</p> <p>Str. 43 Działanie 5.2 – A może zapisać stosowanie zasad rynkowych dla regulacji popytu i podaży miejsc – cen zapewniających możliwość zaparkowania pod warunkiem opłacenia postoju.</p>	<p>przeszkodzie, aby rozważyć przystosowanie, oznaczenie i wdrożenie takich tras. Również działanie 2.5 „otwarcie ciągów przez ogródki działkowe” realizuje postulat o dostępności pieszej.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Oba wskazane miejsca/obszary są dostępne dla ruchu pieszego i rowerowego, a niekiedy samochodowego. Trudno wskazać, w jaki jeszcze sposób mobilnościowy autor uwagi wyobraża sobie wykorzystanie wymienionych miejsc.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> W działaniu 4.7 mowa jest o priorytecie dla całego transportu publicznego, zarówno dla tramwajów, jak i autobusów. Temu również będzie służyło działanie 4.11.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Przedstawiony postulat jest realizowany poprzez działanie 4.7.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Konkretne zadania wynikające z tego działania są wskazane w załączniku nr 3.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Stawki za parkowanie mają na celu zapewnienie rotacji i wysokiej dostępności miejsc parkingowych.</p>
---	--

	<p>Str. 44 Proponuję dodać działanie: Hierarchizacja ulic, czyli eliminacja ruchu międzydzielnicowego z ulic niskich klas, zachęcanie do korzystania z ulic klasy G i GP przez odpowiednią gradację dozwolonej prędkości. Do tego proponuję dodać działanie: Zapewnienie płynności ruchu na Ramach poprzez odpowiednie sterowanie sygnalizacją świetlną oraz przebudowę skrzyżowań utrudniających tą koordynację.</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b> Przedstawione postulaty są realizowane poprzez działania 5.5 i 5.6</p>
--	---	--

<p><b>4.31</b></p>	<p>Strona 21 powinna być punktem wyjścia do całej strategii. Nie róbmy czegoś kosztem czegoś, nie antagonizujemy kierowców względem rowerzystów czy pasażerów transportu miejskiego.</p> <p>Punkt 7 ze strony 22 jest jawną dyskryminacją i założeniem czysto socjalistycznym. Jeżeli transport publiczny będzie tani, szybki i komfortowy, to ludzie sami się na niego przesiądą. Tymczasem podnosząc ceny za parkowanie i zwiększając strefy, jednocześnie serwując mierną alternatywę, mamy mizerny efekt. Przypominam, że ceny za rower i komunikację miejską również wzrosły.</p> <p>Brakuje mi w strategii zasięgnięcia opinii rodzimych uczelni, brakuje konkretnych inwestycji, takich jak wykorzystanie rzeki w odniesieniu do transportu i energetyki (odrzucono pomysły niemieckie czy prof. Zajączkowskiej) ze stopniami wodnymi.</p> <p>Nie zgadzam się również z projektem linii tramwajowej na Marcelin, kierującą trasę przez ciasne ulice i kończącej w „martwym punkcie” przy forcie. Powinniśmy budować trasę od Ogrodów do Stadionu Inea w oparciu o ramę Polska–Bułgarska z odnogą na lotnisko Ławica. W ten sposób nie będziemy ingerować w ruch samochodowy, a i sama budowa o wiele łatwiejsza i tańsza.</p> <p>Sama budowa linii na Naramowice to świetny pomysł, ale diabeł tkwi w szczegółach. Obawiam się, że opłacalność i obłożenie linii będzie dopóty niskie, dopóki nie połączymy Wilczaka z Garbarami (od tego należało zacząć).</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> W procesie tworzenia PZMM brali czynny udział mieszkańcy i interesariusze reprezentujący zróżnicowane poglądy. Tym samym PZMM odzwierciedla oczekiwania większości z nich. Dodatkowo należy zauważyć, że Obszar 5. oraz Zał. nr 3 PZMM dotyczą kierowców. Wszelkie działania, które nie są prosamochodowe, odbierane są jako „wrogie”, co jest błędnym rozumieniem zasady zrównoważonego rozwoju transportu. Przestrzeń miasta wymaga znalezienia rozwiązania dla różnych, często sprzecznych potrzeb transportowych mieszkańców.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> PZMM będzie poddany opiniowaniu przez niezależnych ekspertów zewnętrznych: psychologa transportu oraz eksperta w dziedzinie transportu. Konkretne projekty i zadania do realizacji na najbliższe 10 lat zostały przedstawione w Załączniku nr 3.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Wariant przebiegu linii tramwajowej był przedmiotem konsultacji przez ZTM. Jego przebieg potwierdzają konkretne analizy i studium wykonalności. PZMM nie wskazuje konkretnych przebiegów, a jedynie potrzebę skierowania trasy tramwajowej na Marcelin i nie stanowi dokumentacji projektowej. Przebieg każdej trasy tramwajowej poparty jest analizami w zakresie ruchu i potencjalnych napełnień, a tym samym opłacalności ich budowy.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Ten etap również jest w planach realizacyjnych.</p>
--------------------	--	---

<p>Do szafy schowano również projekt przedłużenia trasy z Zawad na Dworzec Wschodni. To jak to się ma do promocji Poznańskiej Kolei Metropolitalnej?</p> <p>Z dworców pośrednich do centrum komunikacja jest kiepska.</p> <p>Rondo Rataje i okolice będziemy za kilka lat poprawiać, bo to nie ma prawa działać, jak założyliście.</p> <p>Buspasy budujemy jako dodatkowy pas ruchu, a nie w zastępstwie do jednego z obecnych.</p> <p>Sumując – nie skupiliśmy się na inwestycjach początkowych, strategicznych, tylko na tzw. „pudrowaniu” obecnych tras i węzłów, jednocześnie obwiniając za stan rzeczy kierowców samochodów. To zgubne i błędne założenie. W rezultacie zamiast zrobić coś na lata, będziemy stale coś poprawiać.</p> <p>Co do likwidacji wspólnych skrzyżowań drogowo-kolejowych pełna zgoda. Tak samo jak z terminalami dostawczymi w pobliżu węzłów komunikacyjnych – kolejowych, drogowych czy wodnych.</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b> W Załączniku nr 3 w działaniu 4.4 wskazano budowę rzeczonoj trasy tramwajowej.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Subiektywna ocena i brak wskazania konkretnych miejsc.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Nie dotyczy zapisów PZMM.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> W wielu przypadkach brak miejsca w przestrzeni nie pozwala wybudować kolejnych pasów ruchu i to stoi u podstaw wyznaczania buspasów, aby dać możliwość dojazdu sprawnym transportem.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Subiektywna ocena składającego uwagę. Nie dotyczy zapisów PZMM. Niektóre elementy infrastruktury powinny zostać wprowadzone jako rozwiązania pilotażowe, aby potwierdzić zasadność docelowych rozwiązań. Kolejna uwaga poniżej wskazuje jednak na prosamochodowe rozwiązania, a PZMM nie obwinia w żadnym miejscu kierowców samochodów.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Działanie 5.1 realizuje ten postulat.</p>
--	--



<b>4.32</b>	Szerokie spektrum ujęcia. Pozytywna opinia.	<b>Wyjaśnienie</b> Nie dotyczy konkretnych zapisów PZMM.
<b>4.44</b>	str. 21 Nie można robić coś kosztem czegoś, czyli poruszanie się rowerem, a jazda samochodem.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> PZMM oraz zasada zrównoważonej mobilności nie opierają się na rozwoju danego środka transportu kosztem innego, lecz na zrównoważonym współużytkowaniu przestrzeni publicznej.
<b>4.46</b>	<p>Na stronie 28 należy nieco zmodyfikować: „Ograniczenie liczby, a zwłaszcza skutków zdarzeń drogowych”, ponieważ wizja zero nie dąży do ograniczenia liczby zdarzeń, ale do zredukowania do zera ofiar śmiertelnych. „...którzy swoje potrzeby chcą zrealizować jak najszybciej kosztem ryzykowania zdrowiem i życiem, zwłaszcza cudzym”.</p> <p>Na stronie 29 do nr działania 1.1 należy dodać opis działania „Uniemożliwienie wyprzedzania na przejściach dla pieszych, szczególnie przed przejściami bez sygnalizacji świetlnej”. Do działania 1.2 należy dodać opis działania „ograniczenie szerokości jezdni przez ograniczenie liczby pasów ruchu i/lub szerokości pasów ruchu do minimalnych wartości zgodnych z prawem”.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>                  W perspektywie obowiązywania PZMM nie jest możliwe uzyskania poziomu 0 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, dlatego PZMM zakłada w ramach oceny rezultatów realizacji PZMM dla obszaru 1. osiągnięcie obniżenia wskaźnika ofiar śmiertelnych co najmniej o połowę w stosunku do stanu obecnego.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>                  Ruch pojazdów w obszarze przejść dla pieszych określają przepisy Prawa o ruchu drogowym – rozwiązania organizacyjne. Natomiast ograniczenie prędkości pojazdów określają także przepisy prawa i wytyczne techniczne – są to rozwiązania techniczne i organizacyjne.                  Wszystkie postulowane elementy są zawarte w zapisach PZMM.</p>
<b>4.47</b>	Strona 28, 4.2.1. Obszar 1 – Bezpieczeństwo i zarządzanie ruchem. Należy wpisać wizję zero i dążenie do ograniczenia tragicznych skutków wypadków. Zdecydowanie popieram stwierdzenie, że bezpieczeństwo jest ważniejsze od przepustowości. Należy też dodać, że w Polsce przepustowość jest często mylona z możliwością uzyskiwania wysokich prędkości i możliwością wyprzedzania. Ponieważ skrzyżowania takich ulic muszą mieć sygnalizację, cały zysk czasowy tracony jest na kolejnych czerwonych	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>                  Bezpieczeństwo ruchu stanowi priorytet podejmowanych działań. W perspektywie obowiązywania PZMM nie jest możliwe uzyskania poziomu 0 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, dlatego PZMM zakłada w ramach oceny rezultatów realizacji PZMM dla obszaru 1. osiągnięcie obniżenia wskaźnika ofiar śmiertelnych co najmniej o połowę w stosunku do stanu obecnego.</p>

<p>światłach. W efekcie przepustowość wcale nie jest wyższa, natomiast ryzyko tragicznych zdarzeń drogowych o wiele większe.</p> <p>Strona 29, Tabela 4.1., Działania ujęte w obszarze 1.          Nr działania 1.1: Należy dodać uniemożliwienie wyprzedzania przed i na nieosygnalizowanych przejściach dla pieszych.          Nr działania 1.2: Należy dodać ograniczenie szerokości pasów ruchu do minimalnych dla danej klasy drogi.</p> <p>Nr działania 1.5: „Zielona fala” nie wydaje się realna. Proponuję wpisanie minimalnego czasu trwania zielonego dla pieszych, tak by było ono dłużej niż teraz. Warto dodać zaprzestanie wykorzystywania detekcji pieszych, takiej która jest niezbędna, by piesi dostali zielone, choć samochody w tym samym kierunku mają zielone – to jawna dyskryminacja, uniemożliwiająca przejście, gdy pieszy przyszedł nieco za późno.</p> <p>Należy dodać działanie: uniemożliwienie jeżdżenia po chodnikach z opisem działania z montażem słupków uniemożliwiających manewrowanie i jazdę wzdłuż po chodnikach.</p> <p>Strona 32, Tabela 4.2., Działania ujęte w obszarze 2.          Brakuje działania o systematycznym przenoszeniu parkowania na jezdnię, docelowo doprowadzającym do uwolnienia chodników od parkowania.          Nr działania 2.6: Należy dodać częstsze tworzenie infrastruktury rowerowej kosztem jezdni.</p>	<p>W tab. 6.1 Ocena rezultatu realizacji PZMM w danych obszarach, postulaty realizowane są przez wskaźniki: 1, 2, 15.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>          Zgłaszane postulaty zależne są od przepisów (np. Prawo o ruchu drogowym) oraz wytycznych (np. Wytyczne dot. Warunków technicznych oraz znaków i sygnałów drogowych)</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>          Wskazane rozwiązania wchodzą w zakres działania 1.5. PZMM i wynikają również z Polityki Mobilności Transportowej.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b>          Postulaty ujęte są w działaniach oraz w zadaniach opisanych w Zał. nr 3 PZMM.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b>          Opisy działań jak najbardziej uwzględniają postulaty – działanie 3.1. ( ...zwiększanie powierzchni zieleni urządzonej wzdłuż ciągów komunikacyjnych. Dążenie do obligatoryjnego wprowadzania lub zwiększania powierzchni zieleni urządzonej wzdłuż ciągów komunikacyjnych... ) oraz w zakresie uspokajania ruchu pojazdów – działanie 1.1, 1.2, 1.5, 1.7.</p>
--	---

<p>Strona 36, Tabela 4.3., Działania ujęte w obszarze 3. Zupełnie niezrozumiały jest opis działania 3.1! Zamiast, a przynajmniej obok, ograniczonego do niezbędnego minimum usuwania drzew, powinien być obowiązek uzupełniania lub tworzenia szpalerów drzew. Zapraszam do Wiednia, gdzie z jezdni (bo parkowanie jest oczywiście na jezdni, a nie jak na barbarzyńskim wschodzie na chodniku) co jakiś czas ewidentnie usuwane były pojedyncze miejsca parkingowe, by mieć miejsce na rozkucie asfaltu i zasadzenie drzewa. Zazwyczaj widać stary krawężnik, często jest nawet zostawiony wąski pasek jezdni między misą drzewa a starym krawężnikiem ze względu na odwodnienie.</p> <p>W opisie działania 3.11 niezbędna jest informacja o wprowadzaniu na szeroką skalę stref tempo 30, a dodatkowo (wzorem miast niemieckich) nocnych ograniczeń prędkości do 30 km/h także na głównych ulicach.</p> <p>Strona 38, 4.2.4. Obszar 4 – Transport publiczny. Niefortunne sformułowanie o użytkownikach transportu zbiorowego niekorzystających z niego „z własnej woli”.</p> <p>Brakuje akapitu zaznaczającego, że każda podróż transportem publicznym zaczyna się od dotarcia na przystanek i kończy na przejściu od przystanku do miejsca docelowego. Dlatego niezwykle istotne jest zapewnienie wygody, bezpieczeństwa i skrócenie czasu dotarcia na przystanki.</p> <p>Brakuje akapitu, że przyspieszenie czasu przejazdu autobusów i tramwajów (przez buspasy, wydzielone torowiska i priorytet na skrzyżowaniach) równocześnie umożliwia większą częstotliwość kursów przy wykorzystaniu tej samej liczby autobusów/tramwajów i kierowców/motorniczych.</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b> Postulaty są ujęte w zapisach działania 3.1, 5.2, a następnie w zadaniach PZMM.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Postulaty są ujęte w zapisach, a następnie w zadaniach PZMM.</p> <p><b>Uwaga uwzględniona</b> Dokonano korekty zapisu: „Nie należy zapominać o obecnych użytkownikach transportu zbiorowego, wśród których nie wszyscy korzystają z niego z własnej woli”.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Kwestia bezpiecznego dotarcia na przystanek jest uwzględniona w działaniu 2.1., 2.2., 2.7 oraz 1.1.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Zbyt duża szczegółowość uwagi, stanowi kwestie organizacyjne przewoźnika oraz zabezpieczenia finansowania pracy przewozowej.</p>
---	---

<p>Strona 39, Tabela 4.4 Działania ujęte w obszarze 4: Po pierwsze, jeśli numeracja działań określa ich priorytet, to zdecydowanie najważniejsze jest przyspieszenie kursowania, tworzenie nowych tras i optymalizacja częstotliwości kursowania, a nie wymiana taboru.</p> <p>W opisie działania 4.3 brakuje zaznaczenia, że częstotliwość kursów można zwiększać, nie tylko zwiększając liczbę obsługującego daną linię taboru, ale także skracając czas przejazdu poprzez działania zwiększające prędkość kursowania.</p> <p>W opisie działania 4.7 brakuje wyraźnego zaznaczenia, by częściej rezygnować z zatok autobusowych.</p> <p>Strona 42. Proszę przeredagować bzdurę o równoważeniu udziału poszczególnych środków transportu w codziennych podróżach. Przecież jeśli udział komunikacji miejskiej jest już na poziomie ponad 40%, to wcale nie oznacza, że należy go zmniejszać. Już lepiej byłoby napisać, że poszczególne środki transportu (piesi, rowerzyści, komunikacja miejska i samochody) powinny zajmować po tyle samo przestrzeni – choć to też utopia. Zrównoważony transport nie polega na tym, by tyle samo podróży wykonywać danymi środkami transportu.</p> <p>Natomiast w tym podrozdziale trzeba wyraźnie zaznaczyć, że transport samochodowy nie może mieć priorytetu nad innymi środkami transportu. Chociażby w obrębie skrzyżowań układ drogowy dla samochodów nie powinien dominować nad potrzebami użytkowników innych form transportu.</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b> Numeracja nie określa priorytetów, a będzie wykonana po III etapie konsultacji społecznych (co było przedmiotem konsultacji).</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Zbyt duża szczegółowość uwagi, stanowi kwestie organizacyjne przewoźnika oraz zabezpieczenia finansowania pracy przewozowej. Rozwiązania organizacyjne mają doprowadzić do zwiększenia prędkości komunikacyjnej transportu publicznego oraz zoptymalizowania częstotliwości kursowania poprzez działania: 4.3 i 4.7.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Analiza zasadności utrzymania istniejących zatok autobusowych i budowy nowych zawarta jest w Załączniku nr 3 w działaniu 1.4.</p> <p><b>Uwaga uwzględniona częściowo</b> Z PZMM wynika działanie 3.10 nadające priorytet dla transportu pieszego, rowerowego i zbiorowego w centrum i funkcjonalnym śródmieściu, przy jednoczesnym niepominaniu potrzeb dla dojazdu samochodem. Dokonano zmiany w zapisie: „W tym obszarze najważniejsze będzie równoważenie udziału poszczególnych środków transportu w codziennych podróżach, także z wykorzystaniem możliwości aktywnego...”</p>
--	--

<p>Trzeba wyraźnie napisać, że pierwsza rama komunikacyjna, jako zlokalizowana w ścisłym centrum miasta, powinna być zdegradowana, by nie zniechęcać kierowców do korzystania z drugiej ramy. Pierwsza rama komunikacyjna musi przestać być barierą dla pieszych, musi być bardziej dla transportu publicznego i rowerów niż dla samochodów.</p> <p>Strona 43, Tabela 4.5 Działania ujęte w obszarze 5. W opisie działania 5.2 należy dodać, że należy rozważyć rozszerzenie strefy płatnego parkowania na całe miasto, choćby z symbolicznymi opłatami za parkowanie na obrzeżach miasta.</p> <p>W opisie działania 5.5 należy usunąć I ramę komunikacyjną z planów „uzupełnienia systemu”.</p> <p>Należy dodać działanie „Uspokojenie ruchu” z opisem: Konsekwentne rozszerzanie stref tempo 30 na całe miasto z wyłączeniem jedynie głównych ulic miasta.</p> <p>Należy dodać działanie „Uptynienie ruchu” z opisem: Analiza możliwości ograniczenia liczby skrzyżowań z sygnalizacją świetlną poprzez ograniczenie liczby pasów ruchu i prędkości uzyskiwanych na ulicach i/lub wprowadzanie minirond.</p> <p>Strona 45, 4.2.6. Obszar 6 – „Nowoczesne technologie”. Brakuje akapitu o przygotowaniu się na nadchodzącą rewolucję samochodów autonomicznych. W przyszłości należy rozważyć wprowadzenie koncesji na prowadzenie ruchu samochodowego w mieście, która będzie przyznawana firmom zapewniającym usługę przewożenia mieszkańców flotą autonomicznych pojazdów współdzielonych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> SPP jest wdrażana według potrzeb po analizach podaży i popytu miejsc parkingowych w danym rejonie.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Z PZMM wynika działanie 3.10 nadające priorytet dla transportu pieszego, rowerowego i zbiorowego w centrum i funkcjonalnym śródmieściu, przy jednoczesnym niepominaniu potrzeb dla dojazdu samochodem.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Strefa tempo 30 wprowadzana jest na obszarach według potrzeb. Tego postulatu dotyczy działanie 1.7.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Postulat realizowany przez działanie 1.2.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Strategie w zakresie rozwoju nowoczesnych technologii w transporcie zawarto w projekcie Polityki Mobilności Transportowej. Ze względu na perspektywę PZMM (rok 2030) dokument nie obejmuje technologii, które są obecnie w fazie projektów i badań. Dlatego, mając na uwadze proces wdrażania takich technologii (<i>vide</i> pojazdy elektryczne obecne na rynkach</p>
--	---

		<p>od początku XXI wieku, które stały się popularne dopiero od kilku lat), PZMM w tak krótkim horyzoncie czasowym i na początku rozwoju rynku pojazdów elektrycznych, zajmuje się propagowaniem i działaniami prowadzącymi do zwiększania liczby i udziału w ruchu takich pojazdów.</p> <p>Działanie 6.2 realizuje w części zgłoszony postulat dotyczący mobilności jako usługi.</p>
--	--	--

<p><b>4.50</b></p>	<p>Mam uwagę ogólną co do elektromobilności (strona 34). Zdecydowanie ważniejsze od napędu jest ograniczanie uciążliwości ruchu samochodowego. Jeśli miasto będzie zakorkowane przez samochody elektryczne, jeśli to samochody elektryczne będą pędzić 60–90 km/h w mieście (niestety nie raz byłem wieziony 90km/h np. po Grunwaldzkiej), jeśli samochody elektryczne będą wyprzedzać przed przejściami dla pieszych, jeśli samochody elektryczne będą parkować na chodnikach – to nic się nie zmieni.</p> <p>Na stronie 38 należy dopisać pilną potrzebę przyśpieszenia komunikacji miejskiej buspasami, wydzielonymi torowiskami i priorytetem na skrzyżowaniach. Trzeba też napisać, że należy ograniczyć liczbę zatok autobusowych przy przystankach.</p> <p>Na stronie 42 jest dziwny zapis o równoważeniu udziałów poszczególnych środków transportu w codziennych podróżach – przecież nie o to chodzi. Trzeba dodać potrzebę ograniczenia uciążliwości ruchu samochodowego i utrudnień, które powoduje osobom korzystającym z innych środków transportu.</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b> Uwaga ma charakter strategiczny. Ograniczenie natężenia ruchu obok podniesienia bezpieczeństwa i ochrony środowiska stanowią priorytety w Polityce Mobilności Transportowej i dotyczą wszystkich pojazdów niezależnie od napędu.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Postulat realizowany jest przez działanie 1.4 wskazane w Załączniku nr 3 oraz działanie 4.7.</p> <p><b>Uwaga uwzględniona częściowo</b> Z PZMM wynika działanie 3.10 nadające priorytet dla transportu pieszego, rowerowego i zbiorowego w centrum i funkcjonalnym śródmieściu, przy jednoczesnym niepominaniu potrzeb dla dojazdu samochodem. Dokonano zmiany w zapisie „W tym obszarze najważniejsze będzie równoważenie udziału poszczególnych środków transportu w codziennych podróżach, także z wykorzystaniem możliwości aktywnego...”</p>
<p><b>4.52</b></p>	<p>Buspasy – powinniśmy dobudowywać pasy, zamiast zastępować dotychczasowe.</p> <p>Ścieżki rowerowe – jako rowerzysta i kierowca postuluję, by ścieżki piesze i rowerowe były od siebie oddzielone. To dla bezpieczeństwa obu grup. To także zwiększy popularność rowerów.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> W wielu przypadkach brak miejsca w przestrzeni nie pozwala wybudować kolejnych pasów ruchu i to stoi u podstaw wyznaczania buspasów, aby dać możliwość dojazdu sprawnym transportem.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Postulat został zapisany w Polityce Mobilności Transportowej, a będzie realizowany poprzez działanie 2.6.</p>

<p>Bezkolizyjność – starajmy się także zapewniać bezkolizyjność. To ograniczy prawdopodobieństwo wypadku. Przejścia podziemne lub kładki dla pieszych. Podobnie powinniśmy z czasem zmienić przejazdy kolejowe na bezkolizyjne.</p> <p>Edukacja – edukację mieszkańców potraktuj jako żart. Od tego są rodzice. A jeśli miasto chce, by mieszkańcy prezentowali postawę bezpiecznego i kulturalnego przemieszczania się, musi im tego nie utrudniać. Przyjazne drogi, to i przyjaźni użytkownicy. „Edukowanie” to strata pieniędzy.</p> <p>Pojazdy wysokoemisyjne – ograniczanie poruszania się pojazdów wysokoemisyjnych to zło. Po pierwsze, opieramy się tylko na modzie, którą miądzdy nauka. Nie ma to większego znaczenia dla zanieczyszczeń. To tylko utrudnia życie. Nie jesteśmy bogatym społeczeństwem. Nie stać nas na tworzenie barier.</p> <p>Bonifikaty – wprowadzanie bonifikat traktuję jako pomyłkę w druku – co uprawnia nas do traktowania lepiej jednej z grup? Wszyscy powinni być traktowani tak samo. Znow wychodzi się z założenia, że samochód to zło, a rower jest lekiem na wszystko. Otóż nie, oba pojazdy są wspinałe. :)</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b> Postulat został zapisany w Polityce Mobilności Transportowej, jakoby piesi i rowerzyści mogli poruszać się w poziomie „0”, natomiast bezkolizyjne przejazdy kolejowe również mają swoje odzwierciedlenie w tych zapisach. Postulat będzie realizowany w ramach PZMM poprzez działanie 2.7 oraz 5.1.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Badania i wdrożone praktyki w innych krajach wskazują, że jest to prawidłowy i dobry kierunek działań.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Unijna „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” wyznacza dla wszystkich krajów członkowskich konieczność obniżenia do 2050 roku emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu o 90%. INICJATYWA PRZEWODNIA 1 zawarta w powyższej strategii mówi wprost o konieczności upowszechniania pojazdów bezemisyjnych. Postulowane jest w niej również wprowadzenie „bardziej rygorystycznych norm w zakresie emisji zanieczyszczeń powietrza dla pojazdów z silnikami spalinowymi (Euro 7), co ma zapewnić, aby na rynek były wprowadzane wyłącznie dostosowane do przyszłych potrzeb pojazdy niskoemisyjne”.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Mobilność miejska oraz zrównoważony transport w mieście wymagają wprowadzania ułatwień i usprawnień dla poszczególnych grup użytkowników ruchu, ze szczególnym wsparciem pieszych i rowerzystów.</p>
--	--



<p>Ograniczanie prędkości – dalsze ograniczanie prędkości dla pojazdów samochodowych nie ma sensu. Czemu miałyby to służyć? Hałas jest nieodłączną cechą miasta. Cicho jest tylko w miastach zombie (patrz: Detroit). Wpływa to na spalanie pozytywnie? A nawet jeśli – wiemy, że CO2 nie jest zagrożeniem.</p> <p>Rowery cargo – nie widzę sensu. Jeśli chcemy przewieźć większy ładunek, chcemy go dostarczyć do domu, a nie do stacji rowerów. Jak przenieść ciężkie torby zakupów ze stacji do domu odległego o 1 km? Moim zdaniem pomysł nietrafiony. Tym bardziej, że musiałyby być ich naprawdę dużo (i wszystkie równomiernie w różnych rejonach miasta), żeby mieć pewność, że można z nich skorzystać. To dodatkowa komplikacja systemu.</p> <p>P&amp;R – świetne pomysły. Popieram! Podobnie inwestycje w zieleń, a zatem i w meliorację.</p> <p>Ścieżka rowerowa wzdłuż Grunwaldzkiej – popieram!</p> <p>Kładki dla pieszych i rowerów – moim zdaniem szkoda zachodu. Czy nie lepiej zainwestować w mosty nad Wartą w południowej i północnej części Poznania? Wszyscy mogą z nich korzystać. A to bardzo rozładowałoby ruch samochodowy.</p> <p>Kolej Miejska i dworce przesiadkowe – świetny pomysł, popieram! To zachęci do korzystania z komunikacji miejskiej :)</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Ograniczenie prędkości ma celu nie tylko ograniczenie hałasu, a przede wszystkim ma wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Realizowane przez działania 1.1 , 1.2.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Podobne rozwiązanie sprawdza się w innych krajach i odbywa się np. przez odpowiednik Poczty Polskiej. Rowery cargo są jednym z możliwych proponowanych rozwiązań przeznaczonych dla podmiotów zajmujących się logistyką. Szczegółowe rozwiązania będą na etapie przygotowywania projektu w zakresie takiej dystrybucji, gdzie określony zostanie docelowy obszar działalności.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Postulat realizowany za pomocą działań z obszaru 3. i 5.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Postulat realizowany za pomocą działań z obszaru 2.3.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Kwestia zarówno kładek pieszo-rowerowych, jak i mostów drogowych zostały ujęte w działaniach w Załączniku nr 3 w obszarach 2.5 oraz w Pozostałych projektach (str.14).</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Postulat realizowany przez działanie 4.8.</p>
---	--

<p><b>4.53</b></p>	<p>Obszar 2 – Ruch pieszy i rowerowy, str. 33:          Proponujemy wykreślić zdanie:          „Lokalizacja nowych stacji PRM w oparciu o zgłoszenia mieszkańców, instytucji, szkół, organizacji, spółdzielni mieszkaniowych itp.”          Lokalizacja stacji rowerów publicznych powinna odbywać się w oparciu o źródła i cele podróży, generatory ruchu, gęstość zaludnienia, odległość od przystanków komunikacji publicznej. Stacje nie powinny się lokalizować w oparciu o zgłoszenia mieszkańców czy instytucji, lecz w oparciu o ekspercką wiedzę – analogicznie jak w przypadku trasowania linii autobusowych czy decyzji o rozwoju sieci tramwajowej. Szczegółowe wyjaśnienie pod linkiem:  <a href="https://rowerowypoznan.pl/poznanski-rower-miejski-w-2018-roku/">https://rowerowypoznan.pl/poznanski-rower-miejski-w-2018-roku/</a></p> <p>Proponujemy również ponownie przeanalizować zasadność wpisywania do Planu Mobilności działania pod nazwą „rozwój systemu Poznańskiego Roweru Miejskiego”. Sytuacja rynkowa operatorów systemów rowerów publicznych, konkurencja ze strony systemów UTO, przejście użytkowników z rowerów współdzielonych na rowery prywatne stawiają pod znakiem zapytania traktowanie w Planie Mobilności rozwoju PRM jako jednego z głównych działań w zakresie rozwoju ruchu rowerowego. Rowery współdzielone odpowiadają za zaledwie ok. 5% podróży rowerowych w Poznaniu. Wydatki na utrzymanie systemu roweru miejskiego są wyższe niż wydatki na wydzielony budżet na rozwój infrastruktury rowerowej.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>          Zgłoszenie mieszkańców, instytucji lokalnych czy szkół będzie wskazywać, iż są one „celem” podróży, co wychodzi naprzeciw postulatowi. Ideą mobilności jest wsłuchanie się w potrzeby mieszkańców i uwzględnienie ich potrzeb po przeprowadzeniu w tym celu odpowiedniej analizy i na jej podstawie zadecydowaniu o posadowieniu stacji w danym miejscu.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>          W procesie tworzenia PZMM brali czynny udział mieszkańcy i interesariusze reprezentujący zróżnicowane poglądy. Wszelkie działania zostały wpisane do odpowiednich obszarów PZMM zgodnie z wolą większości mieszkańców i interesariuszy współtworzących PZMM.          Tym samym PZMM odzwierciedla oczekiwania większości z nich. Ewentualne zmiany zachodzące w tym zakresie w użytkowaniu i funkcjonowaniu firm są monitorowane i na ich podstawie będą podejmowane dalsze decyzje.</p>
--------------------	--	--

**5. ZASADY REALIZACJI PLANU – prosimy wypisać uwagi i sugestie oraz podać numer strony (jeśli dotyczy), do którego dana uwaga się odnosi.**

Numer wniosku	Treść wniosku wraz z uzasadnieniem	Rozstrzygnięcie oraz uzasadnienie Urzędu Miasta Poznania
5.24	Budowa parkingów, miejsc parkingowych oraz 2-poziomowych skrzyżowań.	<b>Wyjaśnienie</b> Przedstawione postulaty są realizowane poprzez działania 5.2 i 5.5
5.28	Widać bardzo dużą rolę ZDM-u, co jest zagrożeniem. Skargi na jakość ruchu samochodowego trafiają do ZDM-u, na transport zbiorowy do ZTM-u, co powodowało przesuwanie priorytetów dyrektorów ZDM na rzecz ruchu samochodowego. Moim zdaniem należy rozważyć wydzielenie jednostki zajmującej się problemami ruchu samochodów i parkowania, aby ZDM przestał być rzecznikiem kierowców.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Rola ZDM-u wynika z jego zakresu obowiązków. Dodatkowo Polityka Mobilności Transportowej definiuje tzw. inżyniera ds. mobilności, który powinien nadzorować i monitorować realizację działań ujętych w PZMM.
5.31	<p>W dobie rosnącego ruchu komunikacyjnego strategia jest niezwykle potrzebna. Niestety, nie można faworyzować jednych uczestników ruchu kosztem drugich. Segregacja w tym zakresie jest niewybaczalnym błędem. Wszyscy powinni mieć równe warunki do korzystania z dobrodziejstw miasta. Miasto ma specyficzne funkcje – gospodarcze, komunikacyjne, kulturalne, społeczne i obronne. Nie można wymagać ciszy i spokoju, jednocześnie uzurpując sobie dostęp do rynku, lotniska, budynków administracji publicznej, szpitali itp. Smog i hałas są w tym przypadku nierozłącznym elementem miasta. Należy to zrozumieć, a nie szukać winnego, bo winne jest samo istniejące miasto.</p> <p>Należy zaprzestać betonowania „klinów zieleni” zaprojektowanych przez prof. Wodczickę i prof. Czarneckiego, które to przewietrzały miasto ze smogu. Walczymy ze skutkami, a zapominamy o profilaktyce.</p>	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Wizja preferencji dla transportu publicznego wynika z konsultacji społecznych przeprowadzonych na I i II etapie powstawania PZMM. Niezależnie od tego, badania i wdrożone praktyki w innych krajach wskazują, że jest to prawidłowy i dobry kierunek działań, który nie powoduje znacznej degradacji tkanki miejskiej, w tym zabytkowego centrum, uwalniając je dla ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu publicznego. Hałas ma określone normy dopuszczalne, których należy przestrzegać, tak aby pozwolić zachować zdrowie mieszkańcom będącym w pobliżu ich źródeł.

	<p>Należy zlikwidować stare piece, a nie wyrzucić samochody z miasta.</p> <p>Należy podchodzić do przestrzeni miejskiej kompleksowo, a nie punktowo. A przede wszystkim zaufać naukowcom, a nie urzędnikom. Inaczej będziemy marnować czas, pieniądze i potencjał Poznania.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Nie dotyczy bezpośrednio PZMM.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Strategiczne ujęcie wizji rozwoju transportu publicznego zarówno kompleksowo, jak i punktowo ujęto w Polityce Mobilności Transportowej Miasta Poznania, która podlegała i w dalszym ciągu podlega opinii ekspertów zewnętrznych – naukowców. Uwaga nie dotyczy bezpośrednio zapisów PZMM.</p>
<p><b>5.32</b></p>	<p>Postuluje się uwzględnienie opinii i sugestii Jednostek Pomocniczych Miasta, takich jak Rady Osiedli, Zarządy tych rad na każdym etapie realizacji przedsięwzięć, w toku merytorycznej dyskusji i w dialogu.</p> <p>Nie chcemy być uznawani za instytucje fasadowe. Pracujemy społecznie, w naszych gremiach są osoby doskonale znające różnorodne problemy z tytułu posiadania merytorycznej wiedzy i kwalifikacji w odpowiednim przedmiocie dyskusji i dopiero tak widziana współpraca może przynieść oczekiwane rezultaty. Ponadto reprezentujemy okolicznych mieszkańców, którzy znają bolączki i mankamenty w ich okolicy, więc mają zgoła inne postrzeganie problemów niż poszczególne wydziały UM Poznania. Zatem czynny udział w konsultacjach, a także podczas realizacji przedsięwzięć oraz kontrola ich realizacji są kluczem do sukcesu.</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b> PZMM powstaje jako dokument wręcz opierający się i wykorzystujący pełną współpracę z mieszkańcami oraz interesariuszami, do których zalicza się także Jednostki Pomocnicze Miasta. W zakresie udziału Rad Osiedli w konsultacjach rozwiązań wprowadzono działanie 3.5 do PZMM, które wsparto zapisami Polityki Mobilności Transportowej.</p>
<p><b>5.36</b></p>	<p>Poszerzanie strefy płatnego parkowania i walka z nielegalnym parkowaniem. Najlepiej, skoro niektórzy mieszkańcy nie lubią SPP, niech przed wprowadzeniem Straż Miejska robi codziennie spacer po danej dzielnicy i wystawia mandaty. Dzięki temu mieszkańcy nie będą protestować przeciwko zabraniu miejsc, bo tak naprawdę miejsc tam nigdy nie było, a pozwolenie na parkowanie wynikało z niesprawności straży miejskiej.</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b> Zakres postulatów jest ujęty w zapisach PZMM, w obszarach oraz w działaniach 5.2 i przykładowych projektach w Zał. nr 3.</p>

	<p>Tworzenie osiedli, opracowywanie planów osiedli, gdzie jest dobry transport publiczny, nie tworzenie miejsc parkingowych, promocja braku auta lub jeżdżenia nim codziennie.</p> <p>Rozwój sieci tramwajowej.</p> <p>Rozwój sieci deptaków.</p> <p>Tworzenie sieci dróg rowerowych kosztem samochodów, a nie słabych pieszych. Droga rowerowa w ciągu ulicy poprawia bezpieczeństwo. Ciąg pieszo-rowerowy je pogarsza. Społeczeństwo będzie się starzało i dla starszych ścieżka rowerowa przy Grunwaldzkiej jest zagrożeniem.</p> <p>Tworzenie sieci parków w ciągu 15 minut od miejsca zamieszkania.</p> <p>Stworzenie taniego biletu rocznego dla każdego chcącego korzystać z KM. W obecnych warunkach warto promować to, że osoba z Kościana dojeżdża autem do rogatek Poznania i później przesiada się na KM. Niestety obecne bilety (ceny) zachęcają takie osoby do odbycia całej podróży autem (tańszy bilet mają bowiem mieszkańcy Poznania i ościennych gmin).</p> <p>Budowa łatwych przesiadek. Przesiadka między przystankiem tramwajowym a autobusowym powinna trwać minutę. Proszę sprawdzić, jak to wygląda na Grochowskiej. 5 minut.</p> <p>Budowa dwóch zejść z każdego przystanku.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Postulat ujęty strategicznie w Polityce Mobilności Transportowej i nie dotyczy PZMM.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Postulat realizowany przez działanie 4.4.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Postulat realizowany przez działanie 2.2 w ramach ciągów pieszych.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Postulat realizowany przez działanie 2.6.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Postulat nie dotyczy bezpośrednio zapisów PZMM.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Bilety roczne w transporcie miejskim są dostępne w taryfie. Rozwój wspólnego biletu realizowany jest przez działanie 4.8 oraz 4.1.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Postulat realizowany przez działanie 4.12 oraz 4.7.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Postulat realizowany przez działanie 2.1.</p>
--	--	--

	<p>Likwidacja świateł i ograniczanie prędkości samochodów za pomocą infrastruktury.</p> <p>Porzucenie przeskalowanych projektów i wykorzystanie mniejszych środków z UE na promocję KM i ruchu pieszego, a nie mitomańską wiarę w zbawczość samochodów.</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b> Postulat realizowany przez działanie 1.1 i 1.2.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> W Planie w sposób wyraźny podkreślona została istotna rola komunikacji publicznej oraz ruchu pieszego w dziedzinie mobilności miejskiej. Wiele działań zawartych w Planie zostało ukierunkowanych na nadanie priorytetu tym formom przemieszczania się, poprawę ich poziomu bezpieczeństwa oraz zwiększenie ich udziału w ogólnej liczbie podróży.</p>
<b>5.47</b>	<p>Strona 49, Tabela 5.1. Pakiet działań priorytetowych PZMM. Do priorytetów należy dodać działanie 1.2 i 1.7, wymienić działanie 4.2 na 4.7.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Działania 1.2., 1.7. i 4.7 zgodnie z wolą większości mieszkańców i interesariuszy współtworzących PZMM nie zostały zakwalifikowane do tzw. pakietu działań priorytetowych realizowanych w ramach PZMM.</p>
<b>5.50</b>	<p>Priorytetem powinny być również działania 1.2 (ograniczenie prędkości samochodów w mieście), 1.7 (wprowadzenie stref uspokojonego ruchu), 4.3 (optymalizacja częstotliwości kursowania) i 4.7 (zwiększenie prędkości transportu publicznego).</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Działania 1.2., 1.7. , 4.3 i 4.7 zgodnie z wolą większości mieszkańców i interesariuszy współtworzących PZMM nie zostały zakwalifikowane do tzw. pakietu działań priorytetowych realizowanych w ramach PZMM. Natomiast nieobjęcie priorytetem nie oznacza, że działania te będą całkowicie pominięte w realizacji.</p>
<b>5.51</b>	<p>Uwagi Zarządu Osiedla Jeżyce: W celu realizacji idei SUMP jako dokumentu, w którego centrum znajduje się mieszkaniec, proponuje się: (1) w dokumencie lub poza nim, np. na stronie internetowej z planem, wskazanie poszczególnych obszarów, działań i osób odpowiedzialnych za ich realizację, do których można się zwrócić z zapytaniem o stan realizacji, propozycjami; (2) wprowadzenie aktualizowanej przynajmniej corocznie internetowej</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b> W rozdziale 6: Monitorowanie realizacji Planu opisany jest cały proces monitorowania i przedstawiania cyklicznie corocznie stanu poziomu jego realizacji.</p>

	<p>strony z informacjami o stanie realizacji poszczególnych działań; (3) coroczną informację o stanie realizacji projektu dla rad osiedli oraz bieżące konsultowanie z radami działań dotyczących danego osiedla.</p>	
--	---	--

**6. MONITOROWANIE REALIZACJI PZMM – prosimy wypisać uwagi i sugestie oraz podać numer strony (jeśli dotyczy), do którego dana uwaga się odnosi.**

Numer wniosku	Treść wniosku wraz z uzasadnieniem	Rozstrzygnięcie oraz uzasadnienie Urzędu Miasta Poznania
6.18	Odpowiedzialność za niewykonanie powyższych postulatów powinna być egzekwowana poprzez dożywotnie odebranie każdemu pracownikowi ZDM Poznań prawa do poruszania się (nie tylko kierowania) wszelkimi pojazdami mechanicznymi oraz przywiązaniem do roweru Świętego Marycha na ulicy Półwiejskiej od jesieni do zimy oraz tatuażem na czole z napisem „JESTEM... URZĘDASEM, KTÓRY ZA WASZE PIENIĄDZE NISZCZY WAM ŻYCIE... I ... MI ZROBICIE?!“.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Postulat nie dotyczy zapisów PZMM. PZMM wskazuje na konieczność wykorzystania instrumentów organizacyjnych i prawnych w celu realizacji działań.
6.24	Budowa parkingów, miejsc parkingowych oraz 2-poziomowych skrzyżowań.	<b>Wyjaśnienie</b> Przedstawione postulaty są realizowane poprzez działania 5.2 i 5.5.
6.26	<p>Str. 69 Liczba wypożyczeń Poznańskiego Roweru Miejskiego – powinien być zapis, że nie mogą się zmienić warunki wypożyczania. Można w sposób sztuczny zwiększyć liczbę wypożyczeń, np. dając 2h gratis zamiast 20 min.</p> <p>Długość infrastruktury rowerowej – powinny być sumowane tylko nowo wybudowane odcinki (np. trasa Grunwaldzka, Wartostrada), a nie stworzone kosztem zabrania pasów ruchu na jezdni czy utworzenia kontraruchu i kontrapasów (Głogowska, Jeżyce).</p> <p>Swoją drogą to coś mi podpowiada, że kilka ofiar i cały kontra... zostanie zakazany, rozwiązanie jest idiotyczne.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Wskazany wskaźnik (nr 3) prawidłowo określa poziom popytu na PRM.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Wskazany wskaźnik (nr 4) prawidłowo określa przyrost długości nowych odcinków.</p> <p>Konkretne rozwiązania będą podlegać analizie i weryfikacji oraz zmianom w przypadku takich potrzeb.</p>



<p><b>6.28</b></p>	<p>Str. 69, tab. 6.1. W obszarze 2. brakuje wskaźnika pieszego. Np. udział długości ulic z dobrą infrastrukturą pieszą – czyli zgodne ze standardami chodniki po obu stronach (chyba że jest uzasadnienie dla braku chodnika typu brak celów ruchu pieszego) lub w strefie zamieszkania (chodniki niepotrzebne), z dojazdami na perony przystanków z obu krańców i obu stron (chyba że jest uzasadnienie brakiem celów ruchu pieszego), z przejściami dla pieszych (lub innymi rozwiązaniami dostępnymi dla osób niepełnosprawnych) na wszystkich wlotach skrzyżowań (ulice Z, G, GP) lub ze swobodą ruchu pieszego (ulice L i D). Wskaźnik docelowy 95%.</p> <p>Str. 70, tab. 6.1, obszar 4. Praca eksploatacyjna niekoniecznie jest dobrym wskaźnikiem – chodzi o to, aby wozić pasażerów, a nie powietrze. Proponuję więc zmienić wskaźnik na pracę transportową w pasażerokilometrach bądź dać zupełnie inny wskaźnik – dostępność.</p> <p>Dostępność jako % mieszkańców mających do najbliższego przystanku nie więcej niż 300 m oraz jako średni czas dojazdu transportem publicznym od domu do wybranych 10 miejsc w mieście.</p> <p>Str. 70, tab. 6.1., obszar 5. Proponuję wskaźnik liczby samochodów parkujących w strefie jako połączenie zaproponowanego wskaźnika liczby miejsc i wskaźnika rotacji.</p> <p>Str. 71, tab. 6.1., obszar 5. ograniczono do parkowania, potrzebny jest wskaźnik dotyczący ruchu samochodowego. Może np. udział pojazdów silnikowych (bez tramwajów) jadących szybciej niż dozwolona prędkość.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Zaproponowany wskaźnik może być niemiarodajny i nieporównywalny.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Postulowany wskaźnik jest badany za pomocą wskaźników 8 i 10 łącznie.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Wskaźnik był rozważany, jednak z uwagi na czasochłonność i pracochłonność w pozyskiwaniu danych odstąpiono od monitorowania tego wskaźnika.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Zastosowany w PZMM wskaźnik nr 12 w sposób wystarczający pozwala ocenić popyt na miejsca parkingowe w SPP. W zakresie rotacji analizy wymagają przeprowadzenia kosztownych badań lub uruchomienia w systemach parkometrów danych z tablicy rejestracyjnej.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Wskaźniki w PZMM powinny być mierzalne. Nie ma możliwości pozyskania danych ciągłych na potrzeby obliczenia postulowanego wskaźnika.</p>
--------------------	---	--

	Str. 71., tab. 6.1. W obszarze 6. jest tylko wskaźnik ilościowy, brakuje jakościowego. Np. średniego wskaźnika inteligencji sygnalizacji świetlnej.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Wskaźniki w PZMM powinny być mierzalne. Nie ma możliwości pozyskania danych ciągłych na potrzeby obliczenia postulowanego wskaźnika.
<b>6.31</b>	Harmonogram prac i płac w tym zakresie powinien być całkowicie transparentny i elastyczny. W XXI wieku powinniśmy opierać się więcej na modelach matematycznych i informatyzacji. Zasadą priorytetową powinna być konsultacja i opinia ekspertów rodzimych uczelni.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Ocena rezultatów realizacji PZMM obejmuje wskazane obszary i oparta jest po prostu na zmianie wielkości obranego wskaźnika, co pokazuje, w jaki sposób dany obszar się rozwija w stosunku do założonych wartości docelowych. Do tego potrzebne są tylko dane, a „model” wychodzi sam z otrzymanej oceny w danym roku cyklu pomiarowego.
<b>6.32</b>	Jak wyżej (Postuluje się uwzględnienia opinii i sugestii Jednostek Pomocniczych Miasta, takich jak Rady Osiedli, Zarządy tych rad na każdym etapie realizacji przedsięwzięć, w toku merytorycznej dyskusji i dialogu. Nie chcemy być uznawani za instytucje fasadowe. Pracujemy społecznie, w naszych gremiach są osoby doskonale znające różnorodne problemy z tytułu posiadania merytorycznej wiedzy i kwalifikacji w odpowiednim przedmiocie dyskusji i dopiero tak widziana współpraca może przynieść oczekiwane rezultaty. Ponadto reprezentujemy okolicznych mieszkańców, którzy znają bolączki i mankamenty w ich okolicy, więc mają zgoła inne postrzeganie problemów niż poszczególne wydziały UM Poznania. Zatem czynny udział w konsultacjach, a także podczas realizacji przedsięwzięć oraz kontrola ich realizacji są kluczem do sukcesu).	<b>Wyjaśnienie</b> PZMM powstaje jako dokument wykorzystujący pełną współpracę z mieszkańcami oraz interesariuszami, do których zalicza się także Jednostki Pomocnicze Miasta. W zakresie udziału rad osiedli w konsultacjach rozwiązań wprowadzono działanie 3.5 do PZMM, które wsparto zapisami Polityki Mobilności Transportowej.

<p><b>6.49</b></p>	<p>Str. 69, monitorowanie ruchu rowerowego jako długość infrastruktury rowerowej jest niemiarodajna – preferuje ilość, a nie jakość, wagę i dostępność. Priorytetem powinny być spójne trasy główne. Często 300 m drogi rowerowej w centrum, która połączy jakieś ważne miejsca ma dużo większy wpływ na ruch rowerowy niż kilometry niepołączonych z niczym dróg na obrzeżach miasta. Proponuję mierzyć procent realizacji programu rowerowego albo spójność tras. Celem powinien być rosnący udział ruchu rowerowego, a nie jakaś długość infrastruktury.</p> <p>Kolejnym wątpliwym parametrem jest ilość wypożyczeń, która w ostatnim czasie spada mimo rosnącego ruchu rowerowego. Inwestowanie i rozszerzanie wielkości systemu nie przekłada się na zwiększenie ruchu, a kosztuje coraz więcej w przeliczeniu na pojedynczy przejazd.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Plan zakłada realizację Programu Rowerowego, a monitorowanie długości infrastruktury rowerowej pokaże skalę przyrostu dróg rowerowych. Natężenia ruchu rowerowego, które powinny rosnąć, zostaną zmonitorowane w ramach Polityki Mobilności Transportowej i podziału modalnego. Biorąc za wskaźnik „procent realizacji programu rowerowego”, pomijamy inne powstające drogi rowerowe w mieście.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Parametr wypożyczeń roweru miejskiego pozwala na uzyskanie obiektywnej oceny efektywności tego systemu. Jest on niezbędny w procesie podejmowania decyzji o kierunku rozwoju systemu rowerów miejskich w mieście.</p>
<p><b>6.50</b></p>	<p>Nie podoba mi się ten procent sygnalizacji świetlnych z systemem ITS. Nie sądzę, by on priorytetyzował inny ruch niż samochodowy.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Subiektywna ocena mieszkańca. ITS, przy obecności pojazdów transportu publicznego, nadaje właśnie im priorytet w ruchu. Następnie pieszym i rowerzystom, jeżeli wytyczne nie stanowią inaczej.</p>
<p><b>6.51</b></p>	<p>Uwagi Zarządu Osiedla Jeżyce: Program zawiera wielką liczbę działań, których realizacja znacząco przyczyniłaby się do wdrażania zrównoważonego transportu. Natomiast wiele z opisanych w nim działań nie zostało owskaźnikowane. Można mieć obawę, że w przypadku braku wskaźników nie będzie możliwości oceny realizacji programu, a motywacja do jego realizacji może być mniejsza. Bez prowadzenia systematycznego monitoringu i kontroli stanu osiągania wskaźników spora część działań może nie zostać wdrożona albo wskaźniki mogą zostać dobrane <i>ad hoc</i> i po fakcie, tak by pasowały do osiągniętych działań. Dlatego proponuje się uzupełnić tabelę wskaźników (6.1) o wskaźniki zaproponowane tutaj</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Ocena stopnia realizacji PZMM wynika z zaobserwowanej poprawy stanu miasta w każdym obszarze tematycznym. Z tego względu monitorowaniu zostały poddane obszary Planu (uzyskany efekt działań), a nie same działania (mające na celu osiągnięcie efektu). Tym samym nie ma potrzeby przypisywania wskaźnika/wskaźników każdemu z działań.</p>

	(lub częściowo ich odpowiedniki albo inne, podobne mierniki): <a href="https://tinyurl.com/pzmm-propozycje-zoj2">https://tinyurl.com/pzmm-propozycje-zoj2</a>	
--	--	--

2

<b>Numer działania</b>	<b>Działanie</b>	<b>Wskaźniki przyjęte w dokumencie</b>	<b>Komentarz</b>
1.1	Poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów	Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 100 tys. mieszk.	Wskaźnik dotyczy wyłącznie najbardziej ekstremalnego ze skutków z obszaru bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Dlatego proponuje się uzupełnić go o wskaźniki działań opisanych w punkcie 1.1, takie jak: (1) Liczba przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych, przy których wprowadzono rozwiązania techniczne i organizacyjne wymuszające ograniczenie prędkości jazdy; (2) Liczba przejść dla pieszych, na których poprawiono oświetlenie. Przykładem może być warszawski program audytu i doświetlania przejść dla pieszych.
1.3	Spójny, czytelny i nowoczesny system oznakowania miejskiego	Brak	Proponuje się przyjęcie wskaźnik opisanego w punkcie 1.3 zwiększenia czytelności oznakowania drogowego na wjazdach w obszary uspokojonego ruchu, taki jak: liczba wjazdów, w których poprawiono czytelność oznakowania.
1.5	Skracanie czasu i podnoszenie komfortu podróży wybranych grup użytkowników drogi	Brak	Czas oczekiwania pieszych jest obecnie na wielu skrzyżowaniach daleki od idei SUMP. Przykładowo na skrzyżowaniu ul. Roosevelta, Poznańskiej i Libelta przedostanie się z północno-wschodniego wierzchołka skrzyżowania do południowo-zachodniego wierzchołka wymaga oczekiwania na czterech różnych zmianach świateł i zajmuje kilka minut. Proponuje się przyjęcie wskaźniki dla działań opisanych w punkcie 1.5, takie jak: (1) Liczba skrzyżowań z zasadą „zielonej fali” dla pieszych, (2) Liczba skrzyżowań, na których wyłączono sygnalizację, (3) Liczba skrzyżowań, na których usunięto sygnalizację wzbudzaną – przyciski (które nie pełnią roli światła na żądanie pieszego, lecz taką, że jeśli nie wciśnie się przycisku na czas, pieszy ma czerwone nawet wówczas, gdy równoległe jadące pojazdy mają światło zielone), (4) Średni czas pokonania wybranych skrzyżowań, mierzony między najdalej oddalonymi punktami skrzyżowania.

2.2 i 2.5	Modernizacja infrastruktury dla pieszych, Niwelowanie barier przestrzennych w ruchu pieszym i rowerowym	Brak	Proponuje się przyjąć wskaźniki dla działań opisanych w dokumencie w punkcie 2.2, takie jak: (1) Liczba zlikwidowanych barier architektonicznych (które są w dużej mierze zidentyfikowane, np. na Poznańskiej Mapie Barier) / punktów zmodernizowanych wg Standardów Dostępności, (2) Liczba km zlikwidowanych przewężeń chodnika poniżej 1,5m lub ulic, na których dokonano ich likwidacji, (3) Liczba km wybudowanych i wyremontowanych chodników, (4) Liczba przejść i przepraw przez duże bariery architektoniczne i/lub średnie skrócenie czasu dojścia pieszo między początkiem i końcem przeprawy, (5) Liczba skrzyżowań wyposażonych w sygnalizację akustyczną.
3.2	Tworzenie parków oraz zielonej infrastruktury w mieście	Brak	Proponuje się przyjąć wskaźniki dla działań opisanych w dokumencie w punkcie 2.2, takie jak: (1) Liczba nowych parków kieszonkowych i skwerów, (2) Liczba zielonych przystanków komunikacyjnych
3.4	Opracowanie standardów obsługi transportowej inwestycji kubaturowych oraz nowych i rozbudowywanych osiedli, z uwzględnieniem wszystkich uczestników ruchu	Brak	Proponuje się przyjąć wskaźnik dla działań opisanych w dokumencie w punkcie 3.4, taki jak średni czas dojścia do przystanku komunikacji miejskiej z losowo wybranych punktów w zabudowie o określonym poziomie gęstości
3.12	Stały monitoring poziomu emisji komunikacyjnej	Brak	Proponuje się przyjąć wskaźniki działań opisanych w dokumencie w punkcie 3.4, takie jak: (1) liczba nowo powstałych stacji monitoringu jakości powietrza (o których budowie jest mowa w dokumencie - istnienie w Poznaniu dwóch oficjalnych stacji, w tym jednej bardzo często uszkodzonej, oznacza brak realnej podstawy do działań opisanych w dokumencie oraz takich bieżących działań, jak np. ogłaszanie alarmu smogowego i dnia bezpłatnej komunikacji publicznej), (2) liczba pojazdów skontrolowanych pod kątem emisji spalin (obecnie policja dysponuje jednym takim pojazdem, a wyniki badań pokazują dużą skalę problemu, natomiast wydajność badań jednym pojazdem w skali miasta tej wielkości jest niestety znikoma), (3) liczba odcinków lub km ulic objętych kontrolą emisji liniowej, (4) średnia emisja CO2 przypadająca na mieszkańca, związana z podróżami w ramach aglomeracji - opracowywana na bazie cyklicznych badań ankietowo-dzienniczkowych, GIS i algorytmów emisyjnych
4.8	Rozwój poznańskiej kolei metropolitalnej	Brak	Proponuje się przyjąć wskaźniki dla działań opisanych w punkcie 4.8: (1) liczba miejscowości, do których zwiększono częstotliwość kursowania z Poznania, (2) liczba nowych przystanków kolejowych.

<p><b>6.53</b></p>	<p>Proponujemy zmienić wskaźniki przyjęte dla Obszaru 2. – Ruch pieszy i rowerowy.</p> <p>1) proponujemy zrezygnować ze wskaźnika: „liczba wypożyczeń PRM”. Nie można wykluczyć, że miasto w wyniku zmiany modelu funkcjonowania i finansowania systemów rowerów publicznych nie będzie w stanie w zmienionych realiach finansowych utrzymać systemu – tym bardziej, że o wiele bardziej efektywne jest inwestowanie w rozwój infrastruktury rowerowej. W przeciwieństwie do samochodów współdzielonych zakup prywatnego roweru nie jest z reguły barierą dla korzystania z rowerów w mieście. Bariery jest brak infrastruktury rowerowej. Zaledwie 5% podróży rowerem w Poznaniu odbywa się z wykorzystaniem rowerów współdzielonych PRM. Trudno obecnie przewidzieć kierunki rozwoju systemu – nie są one zależne od miasta, lecz w większości od sytuacji rynkowej.</p> <p>2) Proponujemy zamienić wskaźnik „długość infrastruktury rowerowej” na „procent realizacji tras głównych z Programu Rowerowego”. Długość infrastruktury nie jest dobrym wskaźnikiem – a ma być ona jedynym wskaźnikiem (obok liczby wypożyczeń PRM). Dodatkowe pięć km trasy na peryferiach, ze znikomym ruchem rowerowym, nie świadczy o tym, że miasto realizuje cele z Planu Mobilności. Głównym celem jest stworzenie spójnego systemu tras rowerowych – a ten jest określony w Programie Rowerowym będącym załącznikiem do Planu. Najlepszym i możliwym do weryfikacji wskaźnikiem będzie procent zaawansowania tras z Programu Rowerowego (% wartości docelowej).</p> <p>3) Proponujemy wprowadzenie najbardziej obiektywnego wskaźnika, potwierdzającego prawidłowość podejmowanych działań – procentowy udział podróży rowerem w przemieszczeniach się po Poznaniu. Wskaźnik powinien być weryfikowany w oparciu o badania KBR oraz/lub badania z automatycznych liczników pomiaru ruchu rowerowego.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Wskazany wskaźnik (nr 3) prawidłowo określa poziom popytu na PRM.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Plan zakłada realizację Programu Rowerowego, a monitorowanie długości infrastruktury rowerowej pokaże skalę przyrostu dróg rowerowych. Natężenia ruchu rowerowego, które powinny rosnać, zostaną zmonitorowane w ramach Polityki Mobilności Transportowej i podziału modalnego. Biorąc za wskaźnik „procent realizacji Programu Rowerowego”, pomijamy inne powstające drogi rowerowe w mieście.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Natężenia ruchu rowerowego, które powinny rosnać, zostaną zmonitorowane w ramach Polityki Mobilności Transportowej i podziału modalnego.</p>
--------------------	--	--

## Mobilny Poznań

Zwracamy też uwagę na wskaźnik „liczba miejsc postojowych w strefach płatnego parkowania”. Wskaźnik jako wartość docelową na rok 2030 przyjmuje „co najmniej 10.360”. Tymczasem wskaźnik ten zostanie osiągnięty i przekroczony już w 2021 r., w związku z rozszerzeniem SPP o Wildę i Łazarz (ok. 14.900 miejsc postojowych w SPP łącznie).

### **Uwaga uwzględniona**

Dokonano zmiany wartości docelowej na wartość 18 000 miejsc postojowych w SPP łącznie do 2030 roku.

**OGÓLNE UWAGI I KOMENTARZE do Załącznika nr 1 do PZMM, tj. „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2019–2030”**

<b>Numer wniosku</b>	<b>Treść wniosku wraz z uzasadnieniem</b>	<b>Rozstrzygnięcie oraz uzasadnienie Urzędu Miasta Poznania</b>
<b>Załącznik 1-5</b>	Krok w dobrym kierunku. W końcu dostrzeżono, że nowoczesne miasta dbają nie tylko o rozwój gospodarczy, ale również o jakość życia w mieście. Oby cały program szybko się zrealizował.	<b>Wyjaśnienie</b> Tempo i efekty realizacji Załącznika nr 1 do PZMM będą poddane monitoringowi.
<b>Załącznik 1-9</b>	Pkt. 4.2. – modernizacja 15 szt. Solarisów Tramino (spośród 45) czy Siemensów Combino – bo to te są starsze i jeden przetarg na ich modernizację nie przyniósł rozstrzygnięcia??	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Uwaga nie dotyczy PZMM.
<b>Załącznik 1-10</b>	METRO ŁĄCZĄCE WĘZŁY PRZEMYSŁOWE PODPOZNAŃSKIE – GĄDKI-KONINKO – GŁUSZYNA Z SADY, WOLA, TARNOWO, BATOROWO, SWADZIM, BARANOWO.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Niezależnie od tego w zapisach Polityki Mobilności Transportowej znalazł się zapis, który nie wyklucza budowy szybkiego systemu bezkolizyjnego transportu publicznego. Pamiętać należy, że perspektywa czasowa dla PZMM z założenia to 10 lat i w tym czasie zaplanowano szereg działań do podjęcia.
<b>Załącznik 1-24</b>	Proszę budować skrzyżowania bezkolizyjne 2-poziomowe i miejsca parkingowe w centrum.	<b>Wyjaśnienie</b> Przedstawione postulaty są realizowane poprzez działania 5.2 i 5.5
<b>Załącznik 1-25</b>	Proszę, aby nic więcej nie zmieniać w układzie ruchu w mieście. Cofnijcie zmiany na Garbarach tak, jak zlikwidowaliście buspasy w innych miejscach, przywrócić stary układ ruchu na Jeżycach.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Wizja rozwoju Miasta wynika z konsultacji społecznych przeprowadzonych na I i II etapie powstawania PZMM. Niezależnie od tego, badania i wdrożone praktyki w innych krajach wskazują, że jest to prawidłowy i dobry kierunek działań, który nie powoduje znacznej degradacji tkanki miejskiej, w tym zażytkowego centrum, uwalniając je dla ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu publicznego.



	<p>Zminimalizujcie kolizyjność ruchu pojazdów samochodowych z innymi uczestnikami ruchu. Zwiększcie ilość miejsc postojowych.</p> <p>Nie zabierajcie po 10 m z każdej strony przejść dla pieszych na ulicach jednokierunkowych (nie kłamcie, że tak stanowią przepisy, bo one mówią tylko o zwiększeniu widoczności pieszego).</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b> Przedstawione postulaty są realizowane poprzez działania 2.6, 5.2.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Przepis o Ruchu Drogowym Art. 49. Ust.1 pkt.2. brzmi: Zabrania się zatrzymania pojazdu na przejściu dla pieszych, na przejeździe dla rowerzystów oraz w odległości mniejszej niż 10 m przed tym przejściem lub przejazdem; na drodze dwukierunkowej o dwóch pasach ruchu zakaz ten obowiązuje także za tym przejściem lub przejazdem.</p>
<p><b>Załącznik 1-28</b></p>	<p>Ilustrowanie pierwszej strony planu dla transportu publicznego zdjęciem 4-poziomowego węzła samochodowego jest chyba nie na miejscu.</p> <p>Podane wartości dostępności transportu zbiorowego powinny być traktowane jako konieczne, natomiast niezapewniające konkurencyjności wobec ruchu samochodowego. Konkurencyjność transportu zbiorowego jest przy dojściu do 300 m (500 m do PST), a przesiadki powinny być zalecane w ramach tego samego lub równoległego (z jednopoziomowym dojściem) peronu.</p> <p>Postuluję zrezygnować z przystanku kolejowego Grudzieniec na rzecz przystanku Kaponiera, dającego przesiadkę na krótszych odległościach do przejścia pieszego i na 2 razy więcej linii.</p> <p>Należałoby dążyć do przeniesienia dworca Rondo Rataje na teren Politechniki przy skrzyżowaniu Jana Pawła II – Kórnicka przy zachowaniu możliwości przesiadki na Rondzie Rataje. W ten sposób pasażerowie autobusów zyskaliby dostęp do 50% większej liczby linii tramwajowych. Część autobusów powinna być skierowana na tandem przystanków</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Kwestia załącznika nr 1 jest jeszcze w trakcie procedowania, a węzeł drogowy jest jedną z form rozwiązania bezkolizyjnego transportu.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Podane wartości odległości do przystanku transportu zbiorowego są optymalne i wynikają z badań ruchu. Zmniejszenie ich długości spowoduje wzrost dostępności i konkurencyjność, jednak zwiększenie tym samym liczby przystanków spowoduje zmniejszenie prędkości komunikacyjnej danej linii, co nie będzie już stanowiło atrakcyjnej oferty transportowej.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Przystanek ten podlegał badaniom i analizom ruchu, które wykazały jego zasadność i potrzebę powstania.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Teren Politechniki Poznańskiej jest już zagospodarowany i nie stanowi zasobu Miasta Poznania, a Rondo Rataje zapewnia lepszą obsługę transportową również autobusów z gmin ościennych.</p>

	<p>Os. Lecha/ Os. Czecha skracający pracę transportową przy tylko 1 linii tramwajowej mniej niż na Rondzie Rataje.</p> <p>Realizacja przystanku Poznań Zawady przy zachowaniu dworca dla autobusów podmiejskich na Rondzie Śródka każe rozważyć sens istnienia peronów na stacji Poznań Wschód – są zbyt blisko siebie.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Realizacja przystanku kolejowego Poznań Zawady jest w gestii PKP PLK S.A i nie powinna powodować likwidacji innych stacji. Oba systemy będą dawały możliwość dojazdu z gmin ościennych do Poznania i wzajemnie się uzupełniają.</p>
<p><b>Załącznik 1-31</b></p>	<p>Skupię się głównie na mapie (str. 27), gdyż tam naniesione są główne propozycje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bardzo dobry pomysł na Poznańską Kolej Miejską, przystanki Franowo, Sobieskiego, Skórzewo, Naramowice, Grudzieniec (odciążający Most Teatralny) wraz z węzłami przesiadkowymi oraz przyszłościowo na Ławicę, przy czym poszedłbym krok do przodu i zamknął „pierścień” kolejowy, tworząc ramę Wola – Górczyn. Przede wszystkim w dużym stopniu spłaszczyłoby to ruch samochodowy gmina–miasto w celach zarobkowych, edukacyjnych.</li> <li>- przeprawy przez Wartę – most drogowy Naramowice – Karolin, ze względu na dynamiczny rozwój tychże osiedli jest w mojej opinii <b>NAJWYŻSZYM PRIORYTETEM</b> w polityce transportowej miasta, kładki rowerowo-pieszne na północy i południu są fanaberią i totalnym nieporozumieniem, przede wszystkim stratą pieniędzy;</li> <li>- przystanki rzeczne i terminale przeładunkowe na plus;</li> <li>- nowe linie tramwajowe:             <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Naramowice – dobry pomysł, tylko dlaczego nie zaczęto od Garbar? Linie tworzy się od centrum, a nie od peryferii! Zobaczycie, że linia nr 3 i 4 dalej będą miały problemy z rentownością.</li> <li>2) Marcelin – warianty miejskie do kosza, rama przez Szpitalną i Grochowską – tam jest za ciasno – o wiele lepszym i łatwiejszym projektem jest rama Ogrody–Polska–Bułgarska (z odnogą na lotnisko)</li> </ol> </li> </ul>	<p><b>Wyjaśnienie</b> Zapisy PZMM wskazują na planowany rozwój PKM, a tym samym utworzenie kolejowej obwodnicy Poznania i wychodzą naprzeciw złożonej uwadze – działanie 4.8. Za docelowy kształt przebiegu i realizację odpowiada PKP PLK S.A.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Kwesta zarówno kładek pieszo-rowerowych, jak i mostów drogowych zostały ujęte w działaniach w Załączniku nr 3 w obszarach 2.5 oraz w Pozostałych projektach (str.14).</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Postulat zapisany w PZMM.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Warianty przebiegu linii tramwajowej były przedmiotem konsultacji społecznych przez ZTM. Jego przebieg potwierdzają konkretne analizy i studium wykonalności. PZMM nie wskazuje konkretnych przebiegów, a jedynie potrzebę skierowania trasy tramwajowej np. na Marcelin i nie stanowi dokumentacji</p>

	<p>do Grunwaldzkiej i dalej przez Taczanowskiego do Górczyna. Dodatkowy bonus – nie trzeba budować linii na os. Kopernika wzdłuż Arciszewskiego i Pogodną 3) Linia na Poznań Wschód – słyszę o tym już od 20 lat, najwyższa pora na realizację;</p> <p>Podsumowując – stawiamy na duże inwestycje umożliwiające dotarcie do dużych skupisk mieszkaniowych, szybkie połączenia gmina–miasto, dotarcie do pracy, budowę węzłów i co ważne – dokładajmy infrastrukturę, a nie dzielmy ją pół na pół. Zamiast obkładać całe miasto SPP i tworzyć kuriozalne zapisy „Godziny dla dostawców”, stawiamy na komfort i szybkość dotarcia, pokażmy alternatywę dla mieszkańców.</p>	<p>projektowej. Przebieg każdej trasy tramwajowej poparty jest analizami w zakresie ruchu i potencjalnych napełnień, a tym samym opłacalności ich budowy. Linia tramwajowa Poznań Wschód jest zapisana w działaniu 4.4 wśród inwestycji do realizacji.</p>
<b>Załącznik 1-32</b>	Dobry dokument, dobra robota!	<p><b>Wyjaśnienie</b> Opinia potwierdza prawidłowość zapisów „Planu Transportowego”.</p>
<b>Załącznik 1-34</b>	<p>Proszę nie umniejszać rangi „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Poznania” do poziomu jakiegoś załącznika do „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”. Plan Mobilności jest dokumentem „zbyt miękkim”. Nie zostały przeprowadzone w nim żadne analizy potrzeb, nie ma szczegółowych wytycznych co do kierunków rozwoju i realizacji bieżących potrzeb komunikacji miejskiej Poznania. Jednocześnie, to wszystko znajduje się w Planie Transportowym.</p> <p>Plan Mobilności nie jest i nie będzie dokumentem ważniejszym czy nadrzędnym w stosunku do Planu transportowego Poznania. Ponadto „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Poznania” został przyjęty przez Radnych uchwałą Rady Miasta Poznań i stanowi prawo miejscowe. Jest to samoistny dokument rangi strategicznej, wymagany do przyjęcia i wdrożenia przez miasto Ustawą o Publicznym Transporcie Zbiorowym. Dlatego też nie można go bagatelizować i sprowadzać do roli załącznika. Wnoszę o rozdzielenie tych dokumentów.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona</b> Odłączony dokument będzie procedowany odrębnie.</p>

<b>Załącznik 1-41</b>	<p>Jeśli zmierza się do zrezygnowania z samochodów na terenie miasta, to musi być coś za coś i mam na myśli darmową komunikację miejską.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b>          PZMM w ramach zrównoważonej mobilności miejskiej wskazuje na konieczność ograniczenia obecnie wysokiego udziału ruchu samochodowego względem pozostałych rodzajów transportu, a nie do jego likwidacji.          Kwesta darmowej komunikacji wiąże się z kosztami po stronie Miasta i musi zostać zaakceptowana przez Radę Miasta.</p>
<b>Załącznik 1-44</b>	<p>Dobrym pomysłem jest most drogowy Naramowice–Karolin ze względu na rozwój osiedli, które się tam znajdują. Kładki rowerowo-pieszne są dobrym pomysłem, ponieważ bardzo usprawniają ruch rowerowy, nie ograniczając samochodowego.          Przystanki rzeczne i terminale przeładunkowe pozwolą wykorzystać niedoceniany i niewykorzystany transport, który daje rzeka.</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b>          Kwesta zarówno kładek pieszo-rowerowych, jak i mostów drogowych zostały ujęte w działaniach w Załączniku nr 3 w obszarach 2.5 oraz w Pozostałych projektach (str.14).</p>

**OGÓLNE UWAGI I KOMENTARZE do Załącznika nr 2 do PZMM, tj. „Programu rowerowego do roku 2030”**

Numer wniosku	Treść wniosku wraz z uzasadnieniem	Rozstrzygnięcie oraz uzasadnienie Urzędu Miasta Poznania
<b>Załącznik 2-15</b>	Stop rowerowemu terrorowi.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Postulaty mieszkańców w zakresie rozwoju dróg rowerowych, które wpływały do Prezydenta Miasta Poznania, wskazują na potrzebę stworzenia dokumentu Programu Rowerowego, określającego plan rozwoju infrastruktury rowerowej. W ramach równouprawnienia różnych grup i ich potrzeb powstał rzeczony dokument.
<b>Załącznik 2-18</b>	Jak rowerzyści zaczną płacić podatki drogowe, OC i opłaty za parkowanie; powinni mieć zakaz wjazdu na jakiegokolwiek ulice w tym mieście!	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Uwaga nie ma podstawy prawnej i ogranicza prawa obywatelskie w zakresie poruszania się. Do tej pory nie wpłynęły żadne uwagi od pieszych czy rowerzystów, aby zakazać wjazdu pojazdów silnikowych gdziekolwiek.
<b>Załącznik 2-24</b>	Proszę budować skrzyżowania bezkolizyjne 2-poziomowe i miejsca parkingowe w centrum.	<b>Wyjaśnienie</b> Przedstawione postulaty są realizowane poprzez działania 5.2 i 5.5.
<b>Załącznik 2-31</b>	Uważam, że kategorycznie powinno się oddzielić ruch rowerowy od pieszego. Budujmy nowe ścieżki, ale nie kosztem jezdni czy chodników. Kontrapasy, kładki rowerowe to są sprawy błahe, niepotrzebne. Program rowerowy powoli staje się balastem, a nie dodatkiem. Rowery miejskie są nieopłacalne, rynek wydaje się nasycony, intensyfikacja ruchu jesienią i zimą to mrzonka.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Miasto dąży do odseparowania ruchu rowerowego od ruchu pieszego i drogowego w zakresie infrastrukturalnym. Dążenie do bezkolizyjnych dróg rowerowych powinno rozwiązać problem bezpieczeństwa użytkowników, jak również pozwolić na poczucie bezpieczeństwa zarówno dla kierowców, jak i rowerzystów. Konkretnie rozwiązania w zakresie kontrapasów będą podlegać analizie i weryfikacji oraz zmianom w przypadku takich potrzeb. W procesie tworzenia PZMM brali czynny udział mieszkańcy i interesariusze reprezentujący zróżnicowane poglądy. Wszelkie działania zostały wpisane do odpowiednich obszarów PZMM zgodnie z wolą większości mieszkańców i interesariuszy współtworzących

	<p>Rowery Cargo? Naprawdę wyobrażacie sobie taki transport? A gdzie gabaryty, gdzie tonaż, gdzie bezpieczeństwo? Sam dojeżdżam do pracy rowerem, ale na ciężki, awaryjny rower miejski nie wyobrażam sobie, by się przesiąść.</p> <p>Skupcie się na P+R z parkingami buforowymi i dojeździe do centrum. Reszta dzielnic sobie poradzi. Szkoda kasy i szkoda elaboratu. W obszarze handlu, dostawy towarów, zakupów w galeriach rower nie wygra z samochodem.</p> <p>Dobry pomysł natomiast odnośnie zwiększenia powierzchni rekreacyjnych i dostępności, na duży plus rowerki z fotelikami i przyczepkami.</p>	<p>PZMM. Tym samym PZMM odzwierciedla oczekiwania większości z nich.</p> <p>Ewentualne zmiany zachodzące w tym zakresie w użytkowaniu i funkcjonowaniu firm są monitorowane i na ich podstawie będą podejmowane dalsze decyzje.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Podobne rozwiązanie sprawdza się w innych krajach i odbywa się np. przez odpowiednik Poczty Polskiej.</p> <p>Rowery Cargo są jednym z możliwych proponowanych rozwiązań przeznaczonych dla podmiotów zajmujących się logistyką. Szczegółowe rozwiązania będą ustalane na etapie przygotowywania projektu w zakresie takiej dystrybucji, gdzie określony zostanie docelowy obszar działalności.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Uwaga realizowana poprzez działania 5.4 oraz 5.3. W Planie nie ma sformułowań ograniczających dostawy towarów wyłącznie do rowerów cargo, a jedynie zapis mówiący o wsparciu dla pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, w których zawierają się również rowery cargo. Nie są one uwzględniane jako pojazdy do przewozu ciężkich ładunków, a jedynie jako forma alternatywna wykorzystywana dla logistyki miejskiej do przewozu przesyłek drobnych: „Wprowadzenie ograniczeń tonażowych dla pojazdów ciężarowych i dostawczych, z jednoczesnym wsparciem dla wdrożenia pojazdów dostawczych zero- i niskoemisyjnych oraz rowerów cargo”.</p> <p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Brak odniesienia do konkretnych zapisów Programu Rowerowego, stąd uwaga niezrozumiała.</p>
<b>Załącznik 2-34</b>	<p>Podobnie jak w przypadku zdegradowania „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Poznania” do</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p> <p>Odłączony dokument będzie procedowany odrębnie.</p>

	<p>roli załącznika Planu Mobilności, wyrażam sprzeciw przeciwko potraktowaniu w taki sam sposób „Programu Rowerowego Miasta Poznania”. Jest to cenny dokument, cieszący się dobrą opinią w środowisku rowerzystów. Podobnie jak w poprzednim przypadku, Plan Mobilności w żaden sposób go nie zastępuje pod względem przeprowadzonych analiz czy sformułowania jasnych celów rozwoju systemu rowerowego Poznania. Jednocześnie przypominam, że także „Program Rowerowy Miasta Poznania” został przyjęty uchwałą Rady Miasta Poznań i stanowi prawo miejscowe. Jest to polityka – dokument rangi strategicznej. Dlatego też nie można go bagatelizować i sprowadzać do roli załącznika. Wnoszę o wydzielenie tego dokumentu z Planu Mobilności.</p>	
<b>Załącznik 2-44</b>	<p>Uważam, że ścieżki rowerowe nie powinny być budowane kosztem samochodów.</p> <p>Wartostrada i kładki z nią związane są genialnym pomysłem.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Ścieżki rowerowe oraz pasy dla rowerzystów budowane/wyznaczone są zgodnie z wytycznymi o warunkach technicznych, tak jak zwężanie pasów ruchu, które podyktowane jest uspokojeniem ruchu pojazdów, ograniczeniem ich prędkości oraz wzrostem poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p><b>Wyjaśnienie</b> Postulat realizowany przez działanie 2.5. oraz w działaniu 2.3. Projekty zawarte zostały na liście „Projektów dodatkowych” w Załączniku nr 3.</p>
<b>Załącznik 2-46</b>	<p>Nie mam większych uwag poza obawą, czy program (tak samo jak PZMM) będzie realizowany. Papier wszystko przyjmie, a potem okazuje się, że priorytetem radnych, którzy widocznie nigdy nie mieszkali w Europie Zachodniej, jest pozostawienie kilku pasów ruchu dla samochodów.</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b> PZMM jako zagrożenie wskazuje na niezrealizowanie Planu. Jednak ogólne założenie PZMM mówi o realizacji zadań wskazanych w Załączniku nr 3.</p>
<b>Załącznik 2-47</b>	<p>Popieram.</p>	<p><b>Wyjaśnienie</b> Opinia potwierdza prawidłowość zapisów PZMM.</p>

**OGÓLNE UWAGI I KOMENTARZE do Załącznika nr 3 do PZMM, tj. Przykładowe projekty realizujące PZMM**

Numer wniosku	Treść wniosku wraz z uzasadnieniem	Rozstrzygnięcie oraz uzasadnienie Urzędu Miasta Poznania
<b>Załącznik 3-23</b>	Do podanych projektów realizacyjnych PZMM powinny zostać dodane przewidywane wartości tych inwestycji lub chociaż przedział spodziewanych kosztów.	<b>Uwaga uwzględniona</b> Projekty zawarte w Załączniku nr 3 zostaną oszacowane pod względem kosztów i dokument zostanie uzupełniony o te dane.
<b>Załącznik 3-24</b>	Proszę budować skrzyżowania bezkolizyjne 2-poziomowe i miejsca parkingowe w centrum.	<b>Wyjaśnienie</b> Przedstawione postulaty są realizowane poprzez działania 5.2 i 5.5.
<b>Załącznik 3-31</b>	Z przykrością stwierdzam, że główne założenia polityki transportowej miasta nie są zbieżne z moimi. Są nielogiczne i forsowane na siłę. Miasto powinno się skupić na tworzeniu węzłów przesiadkowych i powiększeniu głównych ram komunikacyjnych (na zasadzie pajęczyny). Powinno się stawiać na bezkolizyjność i separację poszczególnych rodzajów transportu, a łączenie ich w punktach węzłowych. Tymczasem zabieramy powierzchnię jezdnią, wrzucamy tramwaj w „wąskie gardła” (Marcelin). Miasto powinno dostosować się do potrzeb mieszkańców i do funkcji poszczególnych dzielnic (sypialnia, fabryki, handel, kultura). Nie robimy tego. Kreujemy potrzeby mieszkańców i w efekcie ich antagonizujemy. Nieliczne tylko punkty programu można pochwalić, czyli program kolejowy, rzeczny. Mam jednak spore obawy, że tak huczne zapowiedzi naprawdę koniecznych i mądrych inwestycji zakończą się na debacie, a miasto dalej będzie promować rower, kładki, buspasy i rozwijać SPP. W ten sposób dalej będziemy przeżerać publiczne pieniądze na rzecz jednej, uprzywilejowanej grupy mieszkańców.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Subiektywna ocena mieszkańca i nie dotyczy zapisów PZMM. Zakres tematyczny jest uwzględniony w zapisach PZMM. Postulaty drogowe realizowane są poprzez obszar 5. oraz listę Pozostałych Projektów. Odpowiedzi na poszczególne konkretne uwagi zostały rozstrzygnięte we wcześniejszych złożonych uwagach.
<b>Załącznik 3-46</b>	Projekty mają dość ogólne nazwy i podpunkty. Polscy wąsaci drogowcy miejsca potrafią po „ocenie stanu BRD przejść dla pieszych” zlikwidować przejście, zamiast ograniczyć zagrożenie ze	<b>Wyjaśnienie</b> Postulaty znajdują swoje odzwierciedlenie w działaniach 1.2, 1.1, 2.1, 5.6.



	<p>strony samochodów. Nigdzie nie ma, a powinno być, informacji o potrzebie zawężenia jezdni do jednego pasa w każdą stronę przed przejściami bez sygnalizacji świetlnej. Przy „analizie likwidacji wzbudzonej sygnalizacji świetlnej dla pieszych” nie wiem, czy chodzi o wyeliminowanie wpływu detekcji pieszych na skrzyżowaniach, gdzie brak detekcji zabiera pieszym czerwone i zmusza ich do dłuższego czekania (to warto zlikwidować), czy o przejścia tam, gdzie nie ma skrzyżowań, a detekcja pieszego powinna dać mu od razu zielone (co jest korzystne). Przy separacji ruchu pieszego i rowerowego powinna być wyraźna sugestia częstszego wykorzystywania jezdni do wyznaczania dróg dla rowerów, co jest najlepszym sposobem unikania konfliktów pieszo-rowerowych (oczywiście przy zapewnieniu separacji tak wytoczonej drogi dla rowerów od samochodów, inaczej część rowerzystów będzie jechała chodnikiem). Przy dbałości o zieleń wzdłuż ciągów komunikacyjnych powinien być punkt o tworzeniu/uzupełnianiu szpalerów drzew w miejscu obecnego parkowania. Przy tworzeniu nowych tras i linii komunikacyjnych powinna być wyraźna informacja, że chodzi o nowe połączenia komunikacją miejską, a wszystkie ewentualne jezdnie mogą być co najwyżej z jednym pasem ruchu w każdą stronę.</p>	<p>Analiza, a w następstwie także analiza wielokryterialna czy studium wykonalności, pokazuje, jakie są najkorzystniejsze rozwiązania co do danego miejsca i sposobu rozwiązania.</p>
<p><b>Załącznik 3-49</b></p>	<p>Działanie 2.10: Rozwój systemu Poznańskiego Roweru Miejskiego – jestem przeciwny rozwojowi systemu, który jest bardzo kosztowny w utrzymaniu, a jego wykorzystanie w porównaniu z rowerami własnymi jest marginalne. Proponuję komercjalizację systemu lub jego zmniejszenie do obszaru centrum, a resztę miasta wesprzeć przede wszystkim budową dróg rowerowych, parkingów, stacji przesiadkowych itp. System wypożyczalni rowerów to duże środki i mały efekt.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> W procesie tworzenia PZMM brali czynny udział mieszkańcy i interesariusze reprezentujący zróżnicowane poglądy. Wszelkie działania zostały wpisane do odpowiednich obszarów PZMM zgodnie z wolą większości mieszkańców i interesariuszy współtworzących PZMM. Tym samym PZMM odzwierciedla oczekiwania większości z nich. Ewentualne zmiany zachodzące w tym zakresie w użytkowaniu i funkcjonowaniu firm są monitorowane i na ich podstawie będą podejmowane dalsze decyzje.</p>

<b>Załącznik 3-53</b>	„Budowa dróg rowerowych: - wzdłuż ul. Grunwaldzkiej; - wzdłuż ul. Dolna Wilda; - w ramach przebudowy ul. Unii Lubelskiej; - w ramach budowy Tramwaju na Naramowice; - w ramach przebudowy Ronda Rataje; - w ramach budowy ul. Św. Wawrzyńca.” - są to w większości inwestycje albo już ukończone, albo takie, które będą w budowie w momencie przyjmowania Planu Mobilności. Należy zmienić przykłady na trasy z Programu Rowerowego o największym potencjale – wskazanie konkretnych radiali.	<b>Uwaga uwzględniona</b> Dokonano korekty w Załączniku nr 3 poprzez usunięcie punktu „Budowa dróg rowerowych: - wzdłuż ul. Grunwaldzkiej; - wzdłuż ul. Dolna Wilda; - w ramach przebudowy ul. Unii Lubelskiej; - w ramach budowy Tramwaju na Naramowice; - w ramach przebudowy Ronda Rataje; - w ramach budowy ul. Św. Wawrzyńca”.
-----------------------	---	--

**OGÓLNE UWAGI I KOMENTARZE DO OCENY ŚRODOWISKOWEJ PZMM**

Numer wniosku	Treść wniosku wraz z uzasadnieniem	Rozstrzygnięcie oraz uzasadnienie Urzędu Miasta Poznania
<b>OOŚ - 15</b>	Zwiększenie miejsc parkingowych dla mieszkańców. Ponieważ miasto jest dla mieszkańców, a nie urzędników.	<b>Wyjaśnienie</b> Uwaga realizowana przez działanie 5.2.
<b>OOŚ - 24</b>	Proszę budować skrzyżowania bezkolizyjne 2-poziomowe i miejsca parkingowe w centrum.	<b>Wyjaśnienie</b> Przedstawione postulaty są realizowane poprzez działania 5.2 i 5.5.
<b>OOŚ - 25</b>	Oceny środowiskowe są nieprawidłowe i oparte na błędnych założeniach. Zła jest podstawa działania i wysnuwanie błędnych wniosków i założeń. Wciskacie ludziom do głowy taki kit, że jak jest mgła w mieście, to ludzie mówią, że to smog... A smogu takiego nigdy w Poznaniu nie uświadczyliśmy i nigdy nie uświadczyliśmy nawet 5%.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Uwaga zbyt ogólna, nieodnosząca się do konkretnych zapisów Prognozy. Podstawą oceny jakości powietrza w Poznaniu były opracowania WIOŚ, oparte na faktycznych pomiarach jakości powietrza w mieście.
<b>OOŚ - 31</b>	Tu krótko, choć jako geograf mógłbym napisać cały doktorat. STOP betonowaniu miasta, STOP zajmowania klinów zieleni. Rewitalizacja zieleni wzdłuż ciągów rzecznych, a także tworzenie zbiorników retencyjnych i śluz zapobiegających podtopieniom. Wykorzystajmy wreszcie energię Warty. Stawiajmy na nowatorskie napędy typu wodór. Samochody elektryczne są ekologiczne tylko pozornie, pojawia się energochłonny proces budowy baterii i ich utylizacja. Bardzo dobry pomysł z odzyskiem energii. I rzecz oczywista i praktyczna – likwidacja „kopciuchów” i podłączenie do miejskiej sieci ciepłowniczej. Samochody spalinowe odpowiadają za smog w stopniu marginalnym. Zresztą po wielu latach walki z kierowcami problem smogu nie zniknął. Dlaczego? Bo nie myślicie kompleksowo!	<b>Wyjaśnienie</b> Postulaty realizowane poprzez działania 4.2, 3.1, 3.2. W Polityce Mobilności zawarto wspomniane postulaty strategicznie i kompleksowo.

<b>OOŚ - 44</b>	Stop betonowaniu miasta. Wykorzystajmy energię Warty.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Wykorzystanie energii rzeki Warty nie dotyczy mobilności i zapisów OOŚ. Ewentualne wykorzystanie Warty jako korytarza transportowego realizowane jest poprzez działanie 1.9 PZMM.
<b>OOŚ - 53</b>	Str. 129: „rekomenduje się uwzględnienie w projektowaniu tego typu inwestycji technologii ażurowych ciągów rowerowych i pieszych” zastąpić: „rekomenduje się uwzględnienie w projektowaniu tego typu inwestycji technologii ażurowych ciągów pieszych”. Budowa infrastruktury rowerowej z nawierzchni ażurowych jest sprzeczna z obowiązującymi w Poznaniu Standardami Rowerowymi oraz Programem Rowerowym. Oznacza drastyczne pogorszenie komfortu i właściwości użytkowych trasy, zwiększenie oporów toczenia, szkodliwych dla zdrowia mikrodrogań. Rekomendację tę należy wykreślić w odniesieniu do infrastruktury rowerowej. Podobnych zaleceń nie ma dla budowy infrastruktury dla samochodów, choć zajmuje ona znacznie większą powierzchnię w mieście.	<b>Uwaga uwzględniona częściowo</b> Dokonano zmiany zapisów w zakresie zapisów OOŚ poprzez dokonanie rozdzielenia rekomendacji na ciągi piesze i na ciągi rowerowe, przy czym dla ciągów rowerowych usunięto zapisy dotyczące ażurowej nawierzchni, a pozostawiono rozwiązania minimalizujące.