

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



styczeń 2020

SPIS TREŚCI

1. Wstęp	3
2. O konsultacjach	4
2.1 Kontekst realizowanych działań	4
2.2 Cel konsultacji	4
2.3 Uczestnicy konsultacji	4
2.4 Przebieg konsultacji i metodologia	5
2.5 Promocja	6
3. Wnioski z konsultacji	8
3.1 Spotkanie z przedstawicielami wydziałów Urzędu Miasta, miejskich jednostek organizacyjnych i spółek oraz z ekspertami	8
3.2 Spotkanie z przedstawicielami Rad Osiedli	12
3.3 Spotkanie z przedstawicielami organizacji reprezentujących interesy określonych grup społecznych i mieszkańcami	36
3.4 Spotkanie z mieszkańcami	46
3.5 Spotkanie z dziećmi i młodzieżą	58
3.6 Kropkokracja	69
3.7 Uwagi przesłane drogą mailową	78
4. Podsumowanie	85

1. WSTĘP

Raport jest podsumowaniem 1. etapu konsultacji społecznych dotyczących Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Poznania (dalej jako PZMM lub Plan Mobilności). W ramach konsultacji zostało zorganizowanych pięć spotkań konsultacyjnych. Dwa z nich były otwarte dla wszystkich mieszkańców, pozostałe zakładały udział zidentyfikowanej grupy interesariuszy: pracowników urzędu i miejskich spółek oraz ekspertów, radnych osiedlowych, aktywistów społecznych i przedstawicieli organizacji pozarządowych oraz dzieci i młodzieży. Celem spotkań było zapoznanie uczestników z założeniami PZMM, poznanie oczekiwań mieszkańców związanych z tym, w jaki sposób powinien rozwijać się system transportowy w Poznaniu, oraz zebranie propozycji dotyczących poprawy mobilności miejskiej.

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

2. O KONSULTACJACH

2.1. KONTEKST REALIZOWANYCH DZIAŁAŃ

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

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

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

2.2. CEL KONSULTACJI

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

Celem **drugiego etapu** konsultacji będzie przedyskutowanie wytycznych do PZMM. Wspólnie z interesariuszami chcemy zweryfikować, czy przyjęte założenia zgodne są z ich oczekiwaniami.

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

2.3. UCZESTNICZY KONSULTACJI

Szczególną rolę w procesie konsultacji Planu Mobilności odgrywają **interesariusze**. Do udziału w konsultacjach zaproszeni zostali przedstawiciele różnych instytucji i organizacji związanych z zagadnieniem transportu w mieście, osoby posiadające dużą wiedzę i doświadczenie w tym

zakresie oraz mieszkańcy, których doświadczenia poszerzają debatę o mobilności w mieście o inny punkt widzenia. O rozpoczęciu konsultacji PZMM poinformowane zostały następujące grupy:

- Mieszkańcy,
- Przedstawiciele jednostek Urzędu Miejskiego Poznania oraz eksperci, w tym: Zarząd Dróg Miejskich (ZDM), Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM), Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta (BKPiRM), Miejska Pracownia Urbanistyczna (MPU), Wydział Urbanistyki i Architektury (WUiA), Wydział Zdrowia i Spraw Społecznych (WZiSS), Wydział Kształtowania i Ochrony Środowiska (KOŚ), Miejski Inżynier Ruchu (MIR), Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (MPK), radni miejscy – Przewodniczący Komisji Transportu i Polityki Mieszkaniowej oraz Przewodniczący Komisji Polityki Przestrzennej i Rewitalizacji, Lotnisko Ławica, Stowarzyszenie Metropolia Poznań, Poznańska Lokalna Organizacja Turystyczna (PLOT), Powiat Poznański, Urząd Marszałkowski (Poznańska Kolej Metropolitalna), PKP Polskie Linie Kolejowe, PKS, Międzynarodowe Targi Poznańskie, Straż Miejska, Wydział Zarządzania Kryzysowego i Bezpieczeństwa UMP, Policja, eksperci zewnętrzni,
- Przedstawiciele poznańskich Rad Osiedli,
- Przedstawiciele organizacji społecznych zajmujących się polityką miejską, ze szczególnym uwzględnieniem organizacji zajmujących się transportem, w tym: Stowarzyszenie Droga i Bezpieczeństwo, Automobilklub Wielkopolski, Fundacja „Pro Terra” Centrum Edukacji Ekologicznej dla Zrównoważonego Rozwoju, Polski Klub Ekologiczny Okręg Wielkopolski, Stowarzyszenie My-Poznaniacy, Stowarzyszenie Rowerowy Poznań, Stowarzyszenie Inwestycje dla Poznania, Stowarzyszenie Ulepsz Poznań, Stowarzyszenie Prawo do Miasta, Stowarzyszenie Urbanator, Nextbike Polska, Click2Go Carsharing, eksperci zespołu Think-Tank przy Wydziale Rozwoju Miasta i Współpracy Międzynarodowej UMP,
- Przedstawiciele instytucji reprezentujących interesy określonych grup społecznych, m.in. seniorów, młodzieży, studentów, osób z niepełnosprawnościami, mniejszości narodowych, w tym: Miejska Rada Seniorów, Rada Rodziny Dużej, Młodzieżowa Rada Miasta Poznania, psycholog transportu, Samorząd Studentów UAM, Parlament Studencki UEP, Samorząd Studencki PP, Samorząd Studencki AM, Samorząd Studentów UP, Samorząd Studentów UA, Rada Studentów AWF, Rada Samorządu Studentów UMP, Fundacja Inicjatyw Społecznych Mili Ludzie, Polski Związek Niewidomych, Miejska Społeczna Rada ds. Osób Niepełnosprawnych, Stowarzyszenie Społeczno-Kulturalne POLSKA-UKRAINA, Migrant Info Point, przedstawiciele zakładów pracy: Volkswagen Polska, Uniwersytet im A. Mickiewicza, Politechnika Poznańska, Uniwersytet Medyczny,
- Dzieci i młodzież, uczniowie klas 1–3 oraz uczniowie klas 4–8 Szkoły Podstawowej nr 75 w Poznaniu.

2. 4. PRZEBIEG KONSULTACJI I METODOLOGIA

Cztery z pięciu spotkań konsultacyjnych (z mieszkańcami, radnymi osiedlowymi, aktywistami, przedstawicielami organizacji pozarządowych oraz określonych środowisk, a także urzędnikami i ekspertami) miały takie same cele i podobny przebieg. Na każde spotkanie konsultacyjne zostało przygotowanych 45 miejsc i każde składało się z tych samych części:

- **prezentacja** założeń Planu Mobilności i harmonogramu wraz z pytaniami uczestników,
- **zbieranie opinii**, rekomendacji i potrzeb uczestników danego spotkania dotyczących mobilności oraz otwarta **dyskusja** nad nimi,

- **próba pogrupowania** i nadania priorytetów (najwyższy priorytet, średni priorytet, niski priorytet) zebranym opiniom, rekomendacjom i potrzebom,
- **podsumowanie.**

Spotkania miały jednak innych uczestników i inną dynamikę, stąd sam przebieg oraz formy pracy nie były identyczne, a efekty różnią się między sobą. Konsultacje przybrały **formę warsztatów** i były okazją do dyskusji i ustalenia wspólnych priorytetów przez interesariuszy i mieszkańców Poznania zainteresowanych mobilnością w mieście. Zebrany materiał posłuży do opracowania głównych wytycznych do Planu Mobilności, które będą dyskutowane na drugim etapie konsultacji w marcu/kwietniu bieżącego roku.

Główne różnice w sposobie pracy w poszczególnych grupach to sposób zbierania opinii i nadawania priorytetów. W czasie spotkania z przedstawicielami Urzędu Miejskiego i ekspertami opinie były zbierane w trakcie otwartej dyskusji ze wszystkimi uczestnikami, natomiast priorytety dla tych opinii były nadawane w dwóch grupach, które pracowały oddzielnie z osobnymi moderatorami. Spotkanie z przedstawicielami rad osiedli, pomimo tego, iż zostało wydłużone o ponad godzinę, skończyło się na etapie zbierania pomysłów, nie udało się jednak nadać priorytetów. Zostało to jednak uzupełnione poprzez stworzenie elektronicznego formularza opinii, który został wypełniony przez 17 przedstawicieli rad osiedli i w ten sposób do każdego z postulatów został przypisany priorytet. Natomiast podczas spotkań z organizacjami pozarządowymi i aktywistami oraz kończącym pierwszy etap konsultacji spotkaniem z mieszkańcami, zarówno wskazywanie potrzeb i rekomendacji oraz nadawanie im priorytetów odbywało się w trzech oddzielnych grupach z osobnymi moderatorami. Każdy z uczestników miał możliwość zgłoszenia swoich postulatów, wszystkie zostały zapisane i poddane pod dyskusję oraz znalazły się w niniejszym raporcie.

Odrębny charakter miały spotkania z dziećmi i młodzieżą – zostały one opisane w dalszej części raportu.

2.5. PROMOCJA

Procesowi konsultacji towarzyszą działania promocyjne, których celem jest zarówno informowanie mieszkańców o przygotowywanym PZMM, jak i zachęcenie do udziału w konsultacjach. Na potrzeby projektu stworzone zostały: dedykowana strona internetowa **www.poznan.pl/mobilnosc**, hasło wywoławcze „Mobilny Poznań” oraz identyfikacja wizualna. Działania informacyjne na 1. etapie procesu konsultacji były realizowane poprzez **plakaty i ulotki** umieszczone w różnych punktach miasta oraz kampanię na stronie www połączoną z udostępnieniem przekazu poprzez miejskie kanały informacyjne. Ponadto 13.01.2020 r. w godzinach 15:00–18:00 organizatorów konsultacji można było spotkać w **punkcie informacyjnym** przy ul. Półwiejskiej, przy którym rozdawano ulotki informujące o rozpoczęciu konsultacji w kwestii Planu Mobilności.

Mobilny Poznań



3. WNIOSKI Z KONSULTACJI

3.1. SPOTKANIE Z PRZEDSTAWICIELAMI WYDZIAŁÓW URZĘDU MIASTA, MIEJSKICH JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH I SPÓŁEK ORAZ Z EKSPERTAMI

(14.01. 2020, godz. 13:00–15:00, 21 osób)

CZEGO CHCEMY?
– więcej ścieżek rowerowych – uporządkowanej przestrzeni zachęcającej do spędzania czasu w mieście – bezpiecznych dróg, bezpieczeństwa dla pieszych i rowerzystów, „słabszych” użytkowników – spójnej sieci dróg rowerowych i pętli indukcyjnych na przejazdach – nowoczesnych systemów pobierania opłat w transporcie zbiorowym – inteligentnych systemów sterowania ruchem – likwidacji kolizji między układem drogowym a kolejowym – standaryzacji stref ruchu, czytelnych informacji o przestrzeni, do której wjeżdżamy (np. strefa zamieszkania, strefa tempo) – pełnej informacji o dostępności transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami, wyróżnienia infrastruktury samoobsługowej (infrastruktura taboru i przestrzeni wokół, perony, rampy itp.) – infrastruktury towarzyszącej dostosowanej do potrzeb wszystkich grup użytkowników – zabezpieczenia połączeń przesiadkowych (niezawodność) – zwiększenia częstotliwości komunikacji miejskiej w weekendy i zwiększenia możliwości wyboru środka komunikacji, by komunikacja (w szerokim ujęciu) była atrakcyjna; jednocześnie trzeba kształtować zachowania przyjazne dla środowiska i uwzględniać realne potrzeby użytkowników – zapewnienia niezawodności komunikacji – klimatyzowanych pojazdów – uzupełnienia systemu obwodnic miejskich – szybkiego reagowania na występujące trendy (stworzenie systemu transportowego pod kątem turystów, łatwość zakupu biletów, szybkie wysadzanie pasażerów) – uwzględnienia kolei jako jednego ze środków transportu miejskiego i podmiejskiego (kolej aglomeracyjna) – wprowadzenia transportu „na żądanie” do miejsc, do których trudno dotrzeć, np. podmiejskie osiedla – edukowania młodych mieszkańców nt. transportu w mieście – polepszenia infrastruktury dworcowej, np. Garbary, infrastruktury ułatwiającej przesiadki (przejścia dla pieszych, światła) – uwzględnienia potrzeb wszystkich użytkowników, takiego kreowania, organizowania przestrzeni, które zachęca do minimalizowania podróży, niegenerowania niepotrzebnego ruchu w centrum i do centrum miasta (tzw. osiedla kompletne) – zmniejszenia liczby wypadków drogowych, w tym śmiertelnych

CZEGO NIE CHCEMY?
– samochodów parkujących na chodnikach – dostosowywać życia do rozkładów jazdy – zmuszać (w Poznaniu mamy 730 samochodów na 1000 mieszkańców; konieczność przerzucenia kosztów na użytkownika drogi – pierwsze auto na gospodarstwo za darmo, za kolejne trzeba zapłacić) – wspólnych ciągów pieszo-rowerowych
PROBLEMY DO ROZWIĄZANIA
– przeorganizowanie sieci transportowej na podstawie wyników badań ruchu – relatywne odczucia użytkowników – uporządkowanie miejsc pozostawiania hulajnog, nie dla hulajnog – ujednolicenie systemu (wizualnego) korporacji taksówkarskich – uporządkowanie systemu wjazdu aut w strefę Starego Miasta – zwiększenie przepustowości dot. taboru kolejowego oraz możliwych kolizji systemu drogowego z kolejowym (szlabany, blokowanie, konieczność przeprowadzenia badań) – konieczność rozpoczęcia dyskusji z mieszkańcami o III ramie komunikacyjnej (czy chcą, czy nie chcą, prace studyjne, planistyczne itd.)

EFEKT PRACY W GRUPACH:

GRUPA 1

NAJWYŻSZY PRIORYTET

- bezpieczeństwo wszystkich użytkowników (ze szczególnym uwzględnieniem pieszych!)
- dostępność:
 - żeby zapewnić dostępność, należy zapewnić przywilej transportu publicznego oraz rozbudowę/poprawę infrastruktury
 - nie powinno się wykluczać samochodów. Należy jednak wziąć pod uwagę ograniczenie np. emisji CO₂. Przykład: zakaz wjazdu samochodów do centrum, ale nie całkowity – zamiast całkowitego wjazdu samochodów do centrum pozostawienie parkingów w centrum, ale bardzo drogich, bądź określenie maksymalnego czasu parkowania np. do godziny
- szybkość dotarcia do celu
- niezawodność transportu publicznego
- priorytet transportu publicznego

ŚREDNI PRIORYTET

- komfort i jakość
- jasny, łatwy i czytelny system opłat
system MASS – zintegrowany system taryfowy dla wszystkich środków transportu (publicznych i prywatnych, np. taksówki)

- spójna sieć dróg rowerowych
- współdzielenie przestrzeni

NISKI PRIORYTET

- cena biletów

GRUPA 2

NAJWYŻSZY PRIORYTET

- bezpieczeństwo – wizja zero
- standaryzacja stref ruchu
- przyspieszenie i zwiększenie pojemności transportu zbiorowego
- spójność dróg rowerowych
- optymalizacja elementów transportu do potrzeb i przestrzeni użytkowników
- likwidacja barier oraz kolizji, np. dla pieszych
- transport publiczny jako priorytet – zmniejszenie znaczenia transportu samochodowego (konieczna jest rozbudowa infrastruktury jako zachęty)
- ograniczenie pojazdów wysokoemisyjnych w mieście (w centrum i na osiedlach)
- logistyka / regulacja ruchu towarowego
- rozpoznanie potrzeb uczestników ruchu – badanie
- niegenerowanie niepotrzebnych podróży
- rozwijanie i upraszczanie systemów transportowych np. dotyczących płatności (płatność: kartą)
- informowanie i edukowanie wszystkich uczestników ruchu na temat mobilności
- ramy komunikacyjne oraz podział miasta na strefy w obrębie ram
- edukacja dotycząca czasu przejazdu – określenie stref/obszarów z informacją, jakim środkiem transportu użytkownik dotrze do celu najszybciej (przy oznaczaniu takich stref należy zaznaczyć również informację dot. kosztów)

NISKI PRIORYTET

- uwzględnienie charakteru Poznania jako miasta o zwartej i płaskiej strefie śródmiejskiej: wykorzystanie tych cech miasta – priorytet dla transportu pieszego i rowerowego
- nacisk na firmy: np. sprzeciw dla parkingów dla pracowników; zapewnienie infrastruktury (szatnia, parking) dla rowerzystów itp.
- promowanie elastycznych godzin pracy: *happy hours* w transporcie zbiorowym z niższą taryfą opłat.



3.2. SPOTKANIE Z PRZEDSTAWICIELAMI RAD OSIEDLI
(14.01.2020, godz. 17:00-20:00, ponad 30 osób)
CZEGO CHCEMY?

Dobrze ułożonych rozkładów jazdy, zapewnienia przesiadek, poprawienia komunikacji z mieszkańcami			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	93,8%	6,2%	-

Myślenia o środowisku i emisji spalin: by powstawaniu infrastruktury drogowej towarzyszyła zielen, obowiązek wykonywania nasadzeń, minimalizowania wycinek			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	88,2%	11,8%	-

Niezawodności i szybkości transportu publicznego (np. na Moście Teatralnym)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	87,5%	12,5%	-

Zwiększenia roli doradczej rad osiedli! Liczenia się z opiniami RO, konsultacji inwestycji z radami			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	82,4%	17,6%	-
KOMENTARZ: — wyżej niż najwyższy priorytet			

Polityki przestrzennej (najpierw plany dojazdu, potem pozwolenie na inwestycje)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	82,4%	17,6%	-
KOMENTARZ: – poprzedzanie ważniejszych decyzji, procesów projektowania budowlanego/organizacji ruchu poszerzonymi konsultacjami społecznymi, badania preferencji mieszkańców, innymi analizami dostarczającymi wiedzy o problemie – uwzględnienie w systemie monitorowania pomiarów efektu i wpływu (np. pakietu ewaluacji <i>ex ante</i>, <i>mid-term</i> i <i>ex post</i>). Przykładowo, aby monitorowaniu podlegał nie tylko produkt (np. liczba kilometrów DDR), ale też bezpośredni efekt (wzrost ruchu rowerowego), a najlepiej także wpływ (np. jeżeli nie na <i>modal split</i>, to co najmniej na zmiany postaw) – wyżej niż najwyższy priorytet			

Włączenia transportu kolejowego do systemu komunikacji miejskiej (dojazdy do dworców kolejowych na peryferiach)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	82,4%	17,6%	-

Niezawodności i pewności sieci tramwajowych (by samochody nie blokowały nigdy przejazdów tramwajowych)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	82,4%	17,6%	-

Parkingów buforowych, P&R, dostosowania liczby miejsc do potrzeb użytkowników, np. parkingów piętrowych na peryferiach + dobrego skomunikowania z centrum miasta wydzielonymi korytarzami; takiego ulokowania, by podczas dojazdu do niego nie trzeba było stać w korkach; dostosowania oferty do faktycznych potrzeb kierowców (np. bilet 15-minutowy oprócz całodziennego)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	81,3%	12,5%	6,2%

Zwiększenia częstotliwości komunikacji i kolei miejskiej, skojarzenia z innymi środkami transportu (poprawienia płynności ruchu, zmniejszenia odległości między przystankami, stworzenia dogodnych połączeń)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	76,5%	23,5%	-
KOMENTARZE: – konieczne są drogie zakupy taborowe (największym problemem jest kolej metropolitalna), częstotliwość komunikacji jest OK, istotniejsze jest postawienie na niezawodność i pewność			

Alternatywnych połączeń „w poprzek” miasta, tak by nie było konieczności jazdy przez centrum – dla różnych środków komunikacji (także obwodnice rowerowe)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	76,5%	17,6%	5,9%

Zapewnienia zielonej fali na przejściach dla pieszych z dużą liczbą sygnalizacji; przyciski na żądanie powinny działać priorytetowo			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	75,1%	24,9%	-
KOMENTARZ: – dodatkowo synchronizacja świateł, przykład działań RO Piątkowo w 2019 r. na przejściach dla pieszych na Wiechowicza i Opińskiego (ZDM zna temat)			

Zapewnienia zielonej fali dla komunikacji zbiorowej			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	75%	25%	-
KOMENTARZ: – wydzielenie buspasów i priorytet dla komunikacji zbiorowej			

Pewności komunikacji: wprowadzenia parametru, by co najmniej raz na 20 minut jechał autobus			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	70,6%	29,4%	-

Wypożyczenia osiedli w odpowiednią infrastrukturę, zanim wprowadzą się na nie mieszkańcy			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	70,6%	23,5%	5,9%

Długofalowego myślenia o transporcie			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	68,8%	31,2%	-
KOMENTARZ: - wyżej niż najwyższy priorytet			

Przeprowadzenia analizy dostępności			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	68,8%	25%	6,2%

Strefy płatnego parkowania na terenie całego miasta z ulgami dla płacących podatki w Poznaniu			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	68,8%	18,8%	12,4%

Dokończenia I ramy komunikacyjnej i II ramy tramwajowej			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	68,8%	18,8%	12,4%

Połączenia przez Wartę – brak wystarczającej liczby przepraw w północnej części Poznania (transport i kładka pieszo-rowerowa)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	64,7%	35,3%	-
KOMENTARZ: – w Poznaniu nie wybudowano przeprawy przez rzekę od 50 lat – potrzeba 3 mostów (2 na północy + 1 na południu)			

Dostosowania rozmiaru autobusu do zapewnienia na danej linii			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	64,7%	35,3%	-

Dostępu do komunikacji zbiorowej na niewielkich osiedlach, w peryferyjnych częściach miasta – oświetlenia i dojścia do przystanków			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	64,7%	29,4%	5,9%

Większej elastyczności w kursowaniu komunikacji zbiorowej (rozkłady nie zmieniają się, nie dostosowują do potrzeb)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	64,7%	29,4%	5,9%

Oświetlenia wszystkich przejść dla pieszych (bezpieczeństwo)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	64,7%	23,5%	11,8%
KOMENTARZ: – wyniesienie oraz zwężenie jezdni w miejscu przejścia			

Ograniczenia wjazdu samochodów spoza miasta (np. poprzez finansowe instrumenty)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	64,8%	17,6%	17,6%

Centrów przesiadkowych z kolei metropolitalnej (Al. Wielkopolska, Hetmańska, Zawady, Żeromskiego)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	62,5%	37,5%	-

Ograniczenia ruchu samochodowego spoza Poznania			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	62,5%	31,3%	6,2%

Tramwajowej II ramy na północy miasta (potrzeba stworzenia alternatywy tramwajowej na wypadek sytuacji awaryjnych)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	62,5%	25%	12,5%

Sparametryzowania napełnienia komunikacji i zmniejszenia tego napełnienia			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	58,8%	41,2%	-

Wykorzystania obwodnicy kolejowej (twarowej) Poznania na potrzeby transportu osobowego			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	58,8%	35,3%	5,9%

Powstania Bramy Zachodniej, przedłużenia torów tramwajowych z pętli i utworzenia parkingu buforowego dla ościennych dzielnic			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	58,8%	29,4%	11,8%

Egzekwowania limitów prędkości w mieście, np. odcinkowy pomiar prędkości			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	58,8%	23,6%	17,6%
KOMENTARZ: — nierealne w mieście			

Parkingów kubaturowych na dużych osiedlach			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	58,8%	5,9%	35,3%
KOMENTARZ: – tak, pod warunkiem że takie parkingi będą budowane przez podmioty prywatne lub w formule PPP			

Stref płatnego parkowania ograniczających parkowanie kierowców gmin ościennych			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	56,3%	31,3%	12,4%
KOMENTARZ: – parkowanie dla rejestracji nie-PO powinno być droższe			

Północnej obwodnicy Poznania			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	56,3%	25%	18,7%

Wdrożenia autonomicznego systemu komunikacji na północy Poznania			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	55,9%	18,8%	25,3%
KOMENTARZ: – komunikacja powinna być zintegrowana – wyżej niż najwyższy priorytet			

Zrealizowania Programu Rowerowego dla Poznania			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	53%	41,2%	5,8%
KOMENTARZ: Program rowerowy ma wiele wad, brakuje w nim szerszych ringów rowerowych, np. trasy od Podolan przez Piątkowo do Naramowic (Kurpińskiego/ Wiechowicza/ Stróżyńskiego/ Nowa Stróżyńskiego), brak w nim przewidzianych dojazdów do gmin ościennych			

Więcej dróg dla rowerów (np. od Głuszyny do ul. Ożarowskiej), stojaków rowerowych, nie tylko dla rowerów miejskich			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	53%	41,2%	5,8%
KOMENTARZ: więcej dróg dla rowerów tak, najwyższy priorytet, ale nie drogi wymienionej w pytaniu, która jest spoza Programu Rowerowego i ma niski priorytet w hierarchii inwestycji rowerowych			

Wprowadzenia szkieletowych linii autobusowych po buspasach			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	52,9%	47,1%	-

Standaryzacji transportu w różnych strefach miasta (podział na 3 strefy)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	52,9%	35,3%	11,8%

Aplikacji e-portmonetka w pociągach			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	52,9%	35,3%	11,8%

Wprowadzania rozwiązań typu SMART, poprawienia funkcjonalności inteligentnych płatności			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	52,9%	29,4%	17,7%

Tramwaju jako głównego środka transportu, a autobusu w funkcji dowozowej			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	52,9%	29,4%	17,7%
KOMENTARZ: – decyzja powinna być uzależniona od potoków pasażerskich, BRT (szybki transport autobusowy) potrafi być równie skuteczny jak tramwaj, a jest o wiele tańszy			

Budowania dróg dla autobusów, z których będą mogli korzystać też rowerzyści			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	52,9%	11,8%	35,3%

Ograniczenia godzin dla dostawców			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	50,1%	31,3%	18,6%
KOMENTARZ: – wyznaczenie bezpiecznych miejsc dla rozładunku – wyznaczenie miejsc parkingowych dostępnych wyłącznie dla dostawców			

Optymalizacji sposobów przemieszczania się w korelacji z kosztami			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	50%	44,4%	5,6%

Priorytetu dla innych środków transportu niż samochody, co pozwoli tworzyć lepsze ścieżki rowerowe (krótsze trasy rowerowe i piesze)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	47,1%	47,1%	5,8%
KOMENTARZ: – należy rozważyć całkowite wyłączenie niektórych ulic dla ruchu samochodowego, z dopuszczeniem wyłącznie ruchu pieszego, rowerowego oraz komunikacji zbiorowej			

Uspokojenia ruchu, wydzielenia pasa na ul. Głogowskiej dla ruchu rowerowego			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	47,1%	47,1%	5,8%

Zwiększenia częstotliwości linii tramwajowej 16			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	47,1%	47,1%	5,8%
KOMENTARZ: – do rozważenia dodatkowa linia w godzinach szczytu z pętli Sobieskiego: Most Teatralny – Fredry – Gwarna – rondo Kaponiera			

Dłuższych/większych tramwajów			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	47,1%	41,1%	11,8%

Zwiększenia środków na inwestycje poza centrum miasta, na osiedlach, zwłaszcza peryferyjnych, a także zrównoważenia częstotliwości kursowania w porównaniu z centrum miasta			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	47,1%	41,1%	11,8%

Skrócenia czasu przejazdu przez główne węzły komunikacyjne, np. Most Teatralny			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	47,1%	35,3%	17,6%
KOMENTARZ: – dla komunikacji niesamochodowej, skrócenie przede wszystkim czasu przejścia			

III ramy komunikacyjnej			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	47,1%	23,5%	29,4%
KOMENTARZ: – częściowo, tam, gdzie jest to rozsądne finansowo, konieczny jest most nad Wartą w północnym przebiegu III ramy			

Ułatwienia wyjazdu z osiedli peryferyjnych			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	47%	41,2%	11,8%
KOMENTARZ: – ułatwienie nie powinno dotyczyć wjazdu samochodów do dzielnic śródmiejskich			

Remontu mostów w północnej części miasta			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	43,8%	31,3%	24,9%
KOMENTARZ: – punkt niezrozumiały. Najbardziej wysunięty na północ most w Poznaniu (Most Lecha) właśnie został wyremontowany. Jeżeli chodzi o utrzymanie stanu technicznego mostów – średni priorytet.			

Dopełnienia I ramy komunikacyjnej, nie powinno się wjeżdżać do centrum			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	43,8%	31,3%	24,9%

Edukacji mieszkańców (zachęcania do określonych postaw komunikacyjnych, przeprowadzania zajęć nt. bezpiecznej jazdy rowerem)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	41,2%	52,9%	5,9%

Monitoringu systemu roweru miejskiego, sprawdzania stanu technicznego, wprowadzenia strefy bez opłat, stworzenia wypożyczalni miejskiej rowerów cargo			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	41,2%	52,9%	5,9%
KOMENTARZ: – monitoring – TAK, rower cargo – NIE			

Zintegrowanego systemu ścieżek rowerowych, uzupełniania, zapewnienia ciągłości trasy (ul. Babicka od Mosiny do ul. Głuszyny), także na chodnikach (przykład Suchego Lasu, drogi od Radojewa do Biedruska)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	41,2%	41,2%	17,6%
KOMENTARZ: – najwyższy dla spójnej sieci dróg rowerowych, ale budowanych zgodnie z Programem Rowerowym i ustalonymi w nim priorytetami – dokumentem określającym integrację dróg rowerowych jest Program Rowerowy i powinien on w całości wejść do Planu Mobilności			

Monitorowania, ile rzeczywiście osób korzysta z danej linii autobusowej (dotychczasowy system monitorowania nie jest dobry)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	41,2%	41,2%	17,6%

Przeglądu ciągów pieszych			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	37,5%	62,5%	-

Systemu szybkiej interwencji dotyczącej usterek i koniecznych napraw (dziura w chodniku), np. aplikacji dla mieszkańców przyjmującej zgłoszenia			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	37,5%	43,8%	18,7%
KOMENTARZ: — już jest to możliwe przez: https://zdm.poznan.pl/pl/awaria			

Rozszerzenia strefy płatnego / ograniczonego parkowania (np. maks. 1 godzinę)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	37,5%	37,5%	25%

Optymalizacji szerokości chodników			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	37,5%	37,5%	25%

Weekendowych połączeń dostosowanych do potrzeb mieszkańców dzielnic peryferyjnych			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	35,3%	52,9%	11,8%

Biletomatów na przystankach, poprawienia komfortu korzystania z komunikacji, zwiększenia częstotliwości, systemu płatności (karta i bilon z uwzględnieniem potrzeb osób starszych)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	35,3%	52,9%	11,8%
KOMENTARZ: – biletomaty to przeżytek, lepiej uzupełnić system PEKA o płatność kartą bankową (aby działał jak karta PEKA) – przykład Barcelony czy Wrocławia, biletomaty straciłyby wtedy sens (każdy ma dziś kartę bankową)			

Edukacji transportowej, szczególnie dla rowerzystów łamiących przepisy (zamiast karania mandatami)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	35,3%	41,2%	23,5%

Pociągu/tramwaju na lotnisko			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	35,3%	35,3%	29,4%

Budowania bezpiecznych przejść przez ruchliwe arterie, lekkich konstrukcji, estakad wygodnych dla osób starszych i mniej mobilnych			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	35,3%	35,3%	29,4%
KOMENTARZ: – bardzo trudno połączyć „bezpieczne przejście” i „ruchliwą arterię”. Jeżeli coś ma być wygodne i dostosowane do ograniczeń osób starszych, to ani kładka, ani (tym bardziej!) przejście podziemne nie jest optymalnym rozwiązaniem bez windy – zejścia i wejścia z definicji są niewygodne. Należy inaczej projektować drogi, a nie tylko przejścia – w pierwszej kolejności – zastępowanie estakad i przejść podziemnych przejściami w poziomie jezdni (np. rondo Kaponiera)			

Wyprowadzenia drogi krajowej 92 na planowaną drogę powiatową			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	31,3%	56,2%	12,5%

Stworzenia zachodniej obwodnicy kolejowej po trasie III ramy			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	31,3%	43,7%	25%
KOMENTARZ: – tory kolejowe mają swój własny przebieg, pytanie o wykorzystanie torów towarowych po obwodnicy już było			

Wprowadzenia strefy płatnego parkowania w pasie 500 metrów od strefy tramwajowej			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	31,2%	25%	43,8%
KOMENTARZ: – zdecydowanie NIE, to zniechęca do przesiadki na tramwaj, korki wzrosną			

Doprowadzenia linii tramwajowych do głównych miejsc pracy			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	29,4%	53%	17,6%
KOMENTARZ: – miasto niestety nie ma pomysłu na lokalizowanie głównych miejsc pracy – zapewnienie dobrego (pewnego, wydajnego) dojazdu komunikacją publiczną (nie tylko za pomocą linii tramwajowych) do głównych miejsc pracy to średni priorytet			

Możliwości sytuowania stacji rowerowych na terenach spółdzielni (równomiernego rozmieszczenia, lepszego lokalizowania, również poza centrum)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	29,4%	47,1%	23,5%

Tramwajów na przedmieścia (zamiast droższej kolei)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	29,4%	41,2%	29,4%

Skrócenia czasu opuszczenia szlabanu			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	25%	56,3%	18,7%

Infrastruktury dla pieszych i rowerzystów na ul. Złotowskiej			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	23,6%	58,8%	17,6%
KOMENTARZ: – jest opracowany projekt, ale od lat nie ma pieniędzy na jego sfinansowanie / projekt od kilku lat leży w szufladzie ZDM – potrzebne jest uspokojenie ruchu oraz chodniki			

Budowania zatok dla autobusów			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	23,5%	23,5%	53%
KOMENTARZ: – likwidować zatoki, budować antyzatoki – żadnych zatok – opóźniają one pojazdy komunikacji miejskiej, a na osiedlach peryferyjnych, gdzie jeżdżą 1–2 autobusy na godzinę, zupełnie nie ma to sensu i będą to niepotrzebne koszty – zatoki wyłącznie na drogach dwujezdniowych – na ulicach o uspokojonym ruchu należy odchodzić od zatok			

Nowego mostu (od Armii Poznań do Zawady) tylko dla tramwajów			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	18,8%	37,6%	43,6%
KOMENTARZ: – ten most powinien być mostem drogowym, a Most Chrobrego mostem tramwajowym – punkt pokrywa się z dopełnieniem ramy komunikacyjnej. Jeżeli w tym miejscu ma być przeprawa przez rzekę, to powinna być dla samochodów, rowerzystów, pieszych, tramwajów			

Niezapominania o mniejszych inwestycjach usprawniających ruch i poprawiających komfort (np. przedłużenie pasa)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	17,7%	58,8%	23,5%
KOMENTARZ: – wyżej niż najwyższy priorytet			

Przywrócenia linii autobusowej ze szpitala na ul. Szwajcarskiej na Kaponierę			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	17,6%	47,1%	35,3%
KOMENTARZ: – dobrze, gdyby taki autobus jechał też na PKO, dla osób które przyjeżdżają do Poznania z powiatu czy województwa – wystarczy skomunikować szpital z pobliskim przystankiem tramwajowym: Franowo – Piaśnicka			

Rowerów miejskich również zimą			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	17,6%	47,1%	35,3%

Stworzenia nowego dworca głównego w okolicach Kaponieri			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	17,6%	17,6%	64,8%

Wprowadzenia zasady push and pull			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	12,5%	50%	37,5%

Tras rowerowych wzdłuż lub na terenie nieużywanych obwodnic kolejowych			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	11,8%	52,9%	35,3%
KOMENTARZ: – obwodnice powinny być przywrócone dla ruchu kolejowego, a trasy rowerowe mają tylko czasami podobny przebieg i to obok torów, a nie na nich			

Uspokojenia ruchu na ulicy Kowalewickiej poprzez budowę obwodnicy (Nowe Kotowo)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	11,8%	35,2%	53%

Przeniesienia cywilnego lotniska z Ławicy na Krzesiny			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	6,3%	31,3%	62,4%

Przedłużenia trasy linii autobusowej 158 poza miasto			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	5,9%	52,9%	41,2%
KOMENTARZ: – OK, ale za środki z gminy podmiejskiej			

Skuterów elektrycznych: wypożyczalni, zwiększenia dostępności			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	5,9%	35,3%	58,8%

Identyfikacji rowerzystów (np. tablica rejestracyjna, numer na kamizelce)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	-	29,4%	70,6%
KOMENTARZ: – absurd, nie ma obowiązku jeżdżenia w kamizelce – to nie może znaleźć się w Planie Mobilności, gdyż wyłącznie przepisy ogólnokrajowe mogą tę kwestię określić			

CZEGO NIE CHCEMY?

Finansowania inwestycji służących mieszkańcom gmin ościennych z budżetu Poznania			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	87,5%	12,5%	-

Pozostawiania przez mieszkańców gmin ościennych samochodów pod naszymi domami			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	81,2%	12,5%	6,3%

Dróg tylko dla samochodów			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	52,9%	41,2%	5,9%

Kolizji z koleją (lepszy układ drogowy, żeby nie tracić czasu, np. wiadukt na Starołęce dla linii Poznań–Kluczbork)			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	41,2%	58,8%	-

„Rozlewania się miasta”			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	37,4%	18,8%	43,8%

Wysepek na skanalizowanych skrzyżowaniach			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
16	25%	31,2%	43,8%

Denerwujących komunikatów w pojazdach komunikacji publicznej			
LICZBA ODP.	NAJWYŻSZY PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
17	17,6%	23,5%	58,9%

DODATKOWE KOMENTARZE RADNYCH OSIEDLOWYCH ODNOTOWANE W CZASIE SPOTKANIA

- brak jasności, kto ponosi odpowiedzialność za dokument
- bardzo ważne, żeby dokument był wiążący!
- bardzo ważne jest, aby między Polityką Mobilności a Planem Mobilności była zgodność. Tymczasem Polityka Mobilności nie jest znana – jak zatem myśleć o zadaniach, działaniach do niej? (Plan Mobilności ma mieć określone działania oraz mieć mierniki, tak aby był mierzalny)
- większa rola rad osiedli w planowaniu ruchu w mieście



**3.3. SPOTKANIE Z PRZEDSTAWICIELAMI ORGANIZACJI REPREZENTUJĄCYCH INTERESY
OKREŚLONYCH GRUP SPOŁECZNYCH I MIESZKAŃCAMI
(15.01.2020, godz. 17:00–19:00, 25 osób)**

EFEKT PRACY W GRUPACH:

GRUPA 1

NAJWYŻSZY PRIORYTET

Bezpieczeństwo:

- wprowadzenie bezpiecznych rozwiązań komunikacyjnych
- tworzenie bezpiecznych ulic dla pieszych, rowerzystów i najmłodszych (bezpiecznych dróg do szkoły dla każdego dziecka pieszo i rowerem)
- problem jest brak lub niewystarczająca uwaga kierowców gwarantująca bezpieczny przejazd rowerzystów przez drogę
- wprowadzenie przepisu miejskiego: stale włączone światło przy jeździe na rowerze
- problemem są wypadki drogowe/ kolizje komunikacyjne
- problem z przekraczaniem dozwolonej prędkości

Komunikacja miejska:

- transport publiczny powinien być sprawny (niezawodny i punktualny) oraz ekologiczny
- tworzenie szybkich połączeń wahadłowych dowożących pasażerów do końcówek linii o kluczowym charakterze
- wprowadzenie gradacji priorytetów dla komunikacji zbiorowej (sygnalizacja świetlna)
- problemem są autobusy i tramwaje stojące w zatorach samochodowych

Parkowanie

- problemem jest anarchia parkingowa (parkowanie w miejscach niebędących parkingami), chodniki zastawione samochodami
- sprzeciw dla wzrostu liczby miejsc parkingowych kosztem przestrzeni pieszych

Jakość powietrza:

- ważne jest czyste powietrze, ograniczenie emisji CO₂
- sprzeciw dla samochodów z silnikiem Diesla

Zieleń:

- więcej zieleni, szczególnie drzew (np. Święty Marcin!),
- sprzeciw dla wycinania drzew pod budowę dróg bez uzupełnienia drzewostanu
- sprzeciw dla „zabetonowania” miasta

Dostosowanie przestrzeni do potrzeb osób starszych i osób z niepełnosprawnością

- zmiana nawierzchni Starego Rynku na taką, po której można poruszać się na wózku inwalidzkim

Mobilny Poznań

- dostosowanie wysokości krawężników do potrzeb osób z niepełnosprawnością, likwidacja barier dla pieszych
- problemem jest dostęp do tramwaju dla osób starszych (np. Rynek Jeżycki); za wysokie wejścia do tramwajów

Inne postulaty:

- wyłączenie / ograniczenie ruchu samochodowego w ścisłym centrum
- sprzeciw dla większej liczby samochodów w centrum miasta
- sprzeciw dla ruchu tranzytowego na lokalnych ulicach
- wzrost znaczenia kolei w połączeniach miejskich
- szybkie przemieszczanie się do szkoły/pracy/domu itp.
- miasto jako miejsce dla mieszkańców (odpoczynek, praca, etc.)
- ulica Głogowska: dostosowanie (intencjonalnie, nie technicznie) do ruchu podmiejskiego, a nie obsługi dzielnicy

ŚREDNI PRIORYTET

Parkowanie

- integracja transportu prywatnego i publicznego, np. P&R oraz B&R
- stworzenie parkingu P&R przy szpitalu Przybyszewskiego dla aut spoza powiatu oraz przy Stadionie Miejskim

Edukacja:

- ważna jest edukacja o ruchu/transporte/mobilności dla szkół
- wprowadzenie przepisu miejskiego – rowerzyści 50 cm od pieszego na alejce wspólnej
- problemem jest zbyt mała liczba dzieci samodzielnie korzystających z MPK (dzieci są podwożone samochodami przez rodziców)

Logistyka:

- stworzenie zintegrowanego planu logistyki miejskiej (strefy załadunku i rozładunku, terminy operacji logistycznych w mieście itp.)
- wdrażanie efektywnych rozwiązań w zakresie logistyki miejskiej (*last mile delivery*)
- wdrażanie systemowych rozwiązań łączących przewóz osób i ładunków
- wyznaczenie zasad dostaw w strefie płatnego parkowania

Sygnalizacja świetlna:

- sprzeciw dla długiego oczekiwania na zielone światło pieszo/rowerem
- wprowadzenie inteligentnej sygnalizacji świetlnej (skrzyżowania)

Komunikacja miejska:

- lokalizowanie przystanków tramwajowych/autobusowych niedaleko miejsc przebywania mieszkańców np. miejsc zamieszkania
- dostosowanie rozkładów jazdy autobusów i tramwajów do przesiadek
- tworzenie zwartego transportu

- sprzeciw dla długiego czasu przesiadania spowodowanego długim dojściem (z sygnalizacją), np. Most Teatralny, Roosevelta

Udogodnienia dla rowerzystów:

- dojazd rowerem powinien być szybszy niż dojazd samochodem
- tworzenie spójnego systemu dróg rowerowych odpowiadającego standardom wypracowanym przez środowiska ekspertów i użytkowników
- wygodne przemieszczanie się rowerem: tworzenie bezkolizyjnych ścieżek
- problemem jest kiepska jakość dróg rowerowych (także ich poprowadzenie przez skrzyżowania – szczególnie duże)

Jakość

- sprzeciw dla nieskoordynowanych działań
- sprzeciw dla rozwiązań dla cwaniaków
- problemem jest brak wystarczających środków finansowych
- problem stanowi niska jakość inwestycji miejskich
- problemem jest budowa nadmiernie szerokich jezdni, niepotrzebnych dla przepustowości
- sprzeciw dla poszerzania dróg w obrębie III ramy komunikacyjnej
- problem jest niska jakość ruchu samochodowego na I i II ramie (a nie w obrębie ramy)

Inne postulaty:

- przesunięcie godzin rozpoczynania lekcji/pracy w największych firmach/instytucjach np. o 10-15 minut -> spłaszczenie szczytów komunikacyjnych
- sprzeciw dla hałasu komunikacyjnego, który znacznie wpływa na jakość życia
- problemem jest wzrost liczby aut poza centrum związany z droższą strefą parkowania -> aktywizacja Straży Miejskiej
- nie dla korków

NISKI PRIORYTET**Parkowanie:**

- odpowiednio wysoko płatne miejsca parkingowe powinny być dostępne dla użytkowników przestrzeni miejskiej
- problemem jest ograniczona dostępność miejsc parkingowych

Inne postulaty:

- wprowadzenie liczników czasu na sygnalizacjach świetlnych (dla samochodów)
- zaplanowanie znaków zmiennej treści umożliwiających np.
 - czasowy dostęp do pasów tylko dla wybranych użytkowników
 - czasowy zakaz/nakaz ruchu w określonym kierunku
- umożliwienie przewozu rowerów w tramwaju, autobusie, kolei
- stworzenie dworca kolei metropolitalnej przy Kaponierze
- zaplanowanie otwartych dla mieszkańców, ogólnodostępnych miejsc rekreacji do przebywania, spacerów, np. otwarcie ogródków działkowych w mieście

Mobilny Poznań

- nie dla ulic, przez które trudno przejść: problemem jest brak przejść dla pieszych (uwaga: planowanie przejść dla pieszych powinno uwzględniać ramy komunikacyjne, np. III strefa jako priorytet dla samochodów, więc przejścia mogą być „mniej wygodne”)
- problemem jest sposób budowy miejsc parkingowych dla samochodów (miejsca parkingowe są za wąskie dla aut)
- problem stanowi brak porządku na parkingach rowerowych: stare rowery nie są usuwane
- problemem jest brak miejsc do bezpiecznego przechowywania roweru w pracy/ pod domem/ pod sklepem
- problemem są ruchome schody w obrębie ronda Kaponiera, które od paru miesięcy nie działają

GRUPA 2

NAJWYŻSZY PRIORYTET

Udogodnienia dla rowerzystów:

- rozwój sieci ścieżek rowerowych, tworzenie spójnej sieci infrastruktury rowerowej
- tworzenie więcej dróg rowerowych łączących odległe dzielnice
- poprawa oferty roweru miejskiego (więcej stacji, rozwój rowerów 4G)

Ruch w centrum miasta:

- problemem jest tranzyt przez dzielnice śródmiejskie (np. Jeżyce)
- sprzeciw dla samochodów w centrum, konieczność ograniczenia ruchu samochodowego w śródmieściu
- wprowadzenie ograniczenia wjazdu do centrum samochodów niespełniających norm spalania

Bezpieczeństwo:

- problemem są śmiertelne wypadki pieszych (powinno być zero)
- przejścia dla pieszych na całym terenie powinny być oświetlone
- problem stanowią rowery na chodnikach oraz hulajnogi na jezdni

Parkowanie:

- sprzeciw dla dodatkowych miejsc parkingowych na ulicach
- problemem są samochody zaparkowane na chodnikach i terenach zielonych oraz w niedozwolonych miejscach w centrum – służby nie reagują odpowiednio
- wprowadzenie normatyw parkingowych dla deweloperów odzwierciedlających realną liczbę mieszkańców, samochodów i miejsc postojowych
- budowa wielopoziomowych parkingów miejskich
- rozwój parkingów Park&Ride oraz Kiss&Ride, tworzenie parkingów buforowych przy pętłach, budowa dużych parkingów P&R na obrzeżach miasta
- tworzenie piętrowych parkingów na osiedlach

Komunikacja miejska:

- zwiększenie prędkości dojazdu transportem miejskim
- zaplanowanie więcej linii tramwajowych, np. na Os. Kopernika
- przedłużenie linii tramwajowej (pestki) w kierunku Dębca i Lubonia

Mobilny Poznań

- tworzenie buspasów
- przewidzenie mikrolinii autobusowych lub busików dla terenów z mniejszym dostępem do komunikacji
- poprawa punktualności i zwiększenie szybkości autobusów (korekta rozkładów)
- integracja komunikacji MPK i PKP z kartą PEKA
- zaplanowanie systemu PEKA na telefonie i możliwości doładowania
- zwiększenie liczby biletomatów w komunikacji miejskiej i na przystankach
- dalsza integracja taryfowa
- wprowadzenie bezpłatnego transportu publicznego dla mieszkańców Poznania

Kolej:

- wykorzystanie towarowej kolejowej obwodnicy Poznania dla transportu szynowego
- stworzenie kolei podmiejskiej (rozwój przystanków, zwiększenie częstotliwości i pojemności składów)

Zieleń:

- nie dla wycinania drzew
- tworzenie parków kieszonkowych jako sposobu na poprawę jakości powietrza i komfortu życia mieszkańców
- tworzenie ogrodów deszczowych gdzie to możliwe

Jakość powietrza:

- ograniczenie emisji CO₂
- ograniczenie zanieczyszczenia powietrza
- monitoring emisji z transportu

Przestrzeń miejska:

- nie dla rozwijania gęstej zabudowy na terenach o słabej dostępności transportu zbiorowego
- łączenie rozwoju zabudowy z rozwojem transportu zbiorowego
- intensyfikacja sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego

Edukacja:

- promocja transportu zbiorowego i rowerowego wśród mieszkańców (marketing społeczny)
- praca z młodymi mieszkańcami w celu kształtowania ich postaw transportowych (zachęcanie do transportu zbiorowego i rowerowego)

Inne postulaty:

- problemem jest duży udział samochodów w podróżach po mieście (sprzeciw dla jego dalszego zwiększania)
- konieczność rozwiązania problemu węzła komunikacyjnego na Dębcu
- zaplanowanie więcej mostów przez Wartę

ŚREDNI PRIORYTET

Udogodnienia dla pieszych:

- usprawnienie ruchu pieszego na przejeździe kolejowym ul. 28 Czerwca/Opolska

Mobilny Poznań

- sprzeciw dla słupków na chodnikach, które utrudniają poruszanie się pieszych

Bezpieczeństwo:

- przemyślenie kwestii monitoringu

Jakość powietrza:

- problem stanowi smog od samochodów

Parkowanie:

- problemem jest parkowanie przy Politechnice
- zwiększenie opłat za parkowanie w centrum
- rozszerzenie strefy płatnego parkowania

Komunikacja miejska:

- problemem jest brak buspasów
- poprawa sieci komunikacyjnej na peryferiach miasta
- konieczność połączenia liniami autobusowymi przedmieść – trasa przez peryferia
- zwiększenie liczby kursów w godzinach porannych
- zwiększenie częstotliwości kursów po 18:00 oraz w soboty, niedziele i święta
- zakup autobusów hybrydowych, CNG oraz elektrycznych
- wprowadzenie transportu publicznego na energię alternatywną (np. panele słoneczne)
- poprawa infrastruktury przystankowej (przystanki wiedeńskie, wiaty przystankowe)
- poprawa dostępu do informacji o kursowaniu linii autobusowych – ważne dla osób starszych jest drukowanie rozkładów jazdy na danej trasie

Sygnalizacja świetlna:

- problemem jest uciążliwa (zbyt wiele przycisków) sygnalizacja świetlna dla pieszych i rowerzystów (powinna być dla samochodów)
- tworzenie więcej świateł z sygnalizacją dla osób niepełnosprawnych

Zieleń:

- odpowiednio dobierana zieleń/zadrzewienie np. przy ścieżkach rowerowych
- uwzględnienie starodrzewu w planach remontowych dróg i chodników
- pamiętanie o tym, aby wzdłuż ulic rosły drzewa

Edukacja:

- wprowadzenie sensownych kampanii reklamowych (ustąp miejsca, promocja biletów)

Ruch w centrum miasta:

- ograniczenie wjazdu pojazdów powyżej 2,5 tony do centrum

Inne postulaty:

- problemem jest ruch na wiadukcie przy wjeździe na dworzec Poznań Główny: trudno wjechać i przejść
- sprzeciw dla dużego natężenia ruchu przy ul. Naramowickiej
- nie dla korków na ul. 28 Czerwca (samochody blokują tramwaje)
- uspokojenie ruchu na ul. Głogowskiej
- nie dla rond przy przeprawach przez Wartę (każdy z 4 mostów w centrum kończy się rondem, co utrudnia ruch)

Mobilny Poznań

- budowanie korytarzy komunikacyjnych wzdłuż Warty dla tramwajów i rowerów (nie dla samochodów)
- wykorzystanie Warty jako kanału transportowego (tramwaj wodny)
- wprowadzenie opłat za wjazd do Poznania
- promocja i ułatwienia dla motocykli i skuterów
- wyprowadzenie urzędów powiatu za miasto lub wykorzystanie hali dawnego dworca przez instytucje powiatu

NISKI PRIORYTET

Udogodnienia dla rowerzystów:

- zaprojektowanie więcej dróg rowerowych w parkach
- uwzględnienie większej liczby rowerów z siedzeniami dla dzieci/rowerów trójkołowych – ułatwienia dla rodziców podróżujących rowerem z dzieckiem

Udogodnienia dla pieszych:

- zwiększenie dróg dla pieszych w centrum miasta

Komunikacja miejska:

- nie dla zbędnych przystanków na terenach mało zamieszkałych
- sprzeciw dla autobusów spalinowych
- nie dla zakupu jedynie autobusów elektrycznych (komentarz: chodzi o to, że muszą być mieszane, by nie uzależniać się od jednego rodzaju)
- przywrócenie częstotliwości 10-minutowej w szczycie na liniach 3, 4 i 11
- przywrócenie linii tramwajowych 19 i 20 (wzmocnienie na PST)

Inne postulaty:

- nie dla poduszek berlińskich (https://pl.wikipedia.org/wiki/Poduszka_berli%C5%84ska) – lepszym rozwiązaniem jest profilowanie jezdni
- zmiana organizacji pracy instytucji publicznych, np. 6:00–20:00 zamiast 8:00–15:00
- zakaz rejestracji pojazdu bez prawa do miejsca postojowego w centrum
- dobre oznaczenia i informacja odnośnie alternatywnych dróg dojazdowych w czasie remontów
- stworzenie miejskiej wypożyczalni samochodów, hulajnóg itp.

GRUPA 3

NAJWYŻSZY PRIORYTET

Komunikacja miejska:

- priorytet dla komunikacji zbiorowej
- synchronizacja rozkładów jazdy
- optymalizacja tras autobusów i tramwajów
- lepsza informacja dla pasażerów (np. na przystankach)
- niezawodność transportu zbiorowego
- realizacja II etapu tramwaju na Naramowice

Mobilny Poznań

- brak przepełnionych autobusów i tramwajów
- zwiększenie częstotliwości kursowania linii tramwajowych w weekendy (i nie tylko)
- nowe linie tramwajowe (np. na Osiedle Kopernika, do ul. Główniej, do ul. Smolnej, do kampusu Morasko)
- integracja systemu kolejowego z systemem transportu zbiorowego
- rozwój komunikacji kolejowej w Poznaniu
- rozwój zintegrowanego systemu transportowego w ujęciu metropolitalnym

Przestrzeń miejska:

- większy namysł nad nowymi inwestycjami i przebudowami (brak automatyzmu w odtwarzaniu istniejących układów komunikacyjnych)
- integracja rozwoju transportowego z inwestycjami mieszkaniowymi (nie dla inwestycji mieszkaniowych pozbawionych od początku infrastruktury)

Ruch samochodowy:

- zwężenie/przebudowa ul. Głogowskiej (ograniczenie tranzytu i prędkości; zwiększenie bezpieczeństwa, większa ilość zieleni)

Udogodnienia dla rowerzystów:

- spójna sieć dróg rowerowych (szkielet bezpiecznych dróg rowerowych)
- lepsze rowerowe skomunikowanie wartości z miastem,
- przyspieszenie realizacji Programu Rowerowego
- zwiększenie budżetu na infrastrukturę rowerową
- zacienienie zielenią dróg rowerowych (przyjęcie standardu – konieczność zacieniania nowo powstających dróg rowerowych)

Przestrzeganie przepisów drogowych przez uczestników ruchu / sprawna interwencja służb w przypadku ich nieprzestrzegania

- parkowanie:
 - uporządkowanie parkowania (w tym parkingi tylko wzdłuż ulic/na wysokości ulicy, nie na chodnikach)
 - skuteczna walka z nielegalnym parkowaniem (zwłaszcza na terenach zielonych)
 - więcej buspasów
 - rozwój parkingów P&R (zwłaszcza na węzłach przesiadkowych, w dogodnych miejscach do szybkiego skorzystania z komunikacji zbiorowej, dostępność tego rodzaju parkingów)
- bezpieczeństwo:
 - bezpieczeństwo (pieszych, rowerzystów; bezpieczne drogi rowerowe; zwiększenie bezpieczeństwa dla pieszych w sąsiedztwie szkół i przedszkoli; bezpieczne i doświetlone przejścia dla pieszych)

Kolej:

- integracja systemu kolejowego z systemem transportu zbiorowego
- rozwój komunikacji kolejowej w Poznaniu

Udogodnienia dla pieszych:

- zacienienie zielenią dróg pieszych (przyjęcie standardu – konieczność zacieniania nowo powstających dróg pieszych)

Inne postulaty:

- czystość w obszarze mobilności (czyste ulice, przystanki, chodniki, komunikacja zbiorowa...)
- ograniczenie hałasu spowodowanego transportem
- brak smogu związanego z ruchem samochodowym

ŚREDNI PRIORYTET**Komunikacja miejska:**

- lepsza komunikacja zbiorowa na północy Poznania (Naramowice – centrum, realizacja 3 etapu budowy tramwaju na Naramowice), większa częstotliwość komunikacji zbiorowej na północ
- przyspieszyć prace projektowe nad węzłem transportowym (bus + kolej + rower) Druskienicka (Strzerzyn)
- realizacja założenia, że kierowcy komunikacji zbiorowej wspierają osoby z niepełnosprawnościami i osoby, które potrzebują pomocy przy wejściu/wyjściu

Przestrzeń miejska:

- wykorzystanie przystanków do celów informacyjnych, edukacyjnych, kulturowych

Udogodnienia dla rowerzystów:

- obowiązek zabezpieczenia w budżecie miasta środków na edukację rowerową
- rozbudowa ITS o kompleksowy system zliczania rowerzystów
- budowa ul. Obornickiej (Nowa Obornicka)

Udogodnienia dla pieszych:

- analiza przejść podziemnych w mieście oraz ich przystosowania i ich dostępności dla wszystkich (np. osób z niepełnosprawnościami, matek z dziećmi, osób starszych i mających problemy z poruszaniem się); analiza przejść podziemnych pod kątem wpływu na przestrzeń (łączenie /dzielenie Miasta)

Inne postulaty:

- zimozielona zieleń przydrożna
- chodniki, ścieżki rowerowe i parkingi z przepuszczalną powierzchnią
- brak kolein i dziur w drogach

NISKI PRIORYTET**Przestrzeń miejska:**

- budowa mostu drogowego na północ od centrum (okolice osiedla Winogrody), może tylko dla komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów (?)

Mobilny Poznań

- udział Miasta w planie budowy północnej obwodnicy drogowej (pozamiejska inwestycja, ale Poznań powinien się zaangażować)
- rozbudowa obwodowej sieci transportowej (II–III rama) (bardzo ważne, ale w niskim priorytecie ze względu na małą realność realizacji w najbliższych latach)

Udogodnienia dla rowerzystów:

- akcja promująca noszenie maseczek lub rozdawania masek antysmogowych dla rowerzystów/piesznych

Kolej:

- przywrócenie funkcji dworca kolejowego (starego budynku) (w małym stopniu zależy od Miasta, stąd w niskim priorytecie)

Sygnalizacja świetlna:

- analiza oznakowania w mieście i sensowne, estetyczne ustawianie znaków drogowych

Inne postulaty:

- zielone dachy na przystankach
- obniżenie podatków/ulgi dla osób dojeżdżających do pracy rowerem (mało realne/wymaga zmiany ustawodawstwa?/jak to zrobić?)



3.4. SPOTKANIE Z MIESZKAŃCAMI (16.01.2020, godz. 17:00–19:00, 32 osoby)

EFEKT PRACY W GRUPACH:

GRUPA 1

NAJWYŻSZY PRIORYTET

Komunikacja miejska:

- wprowadzenie priorytetu komunikacji miejskiej kosztem ruchu samochodowego
- rozwój spójnego systemu buspasów
- stworzenie precyzyjnych rozkładów jazdy autobusów / tramwajów
- wprowadzenie krótszych, punktualnych linii autobusowych
- zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów (odjazdy co 20 minut to za mało), zwiększenie intensywności komunikacji miejskiej w centrum z ograniczeniem ruchu samochodowego, zwiększenie kursowania autobusów/ tramwajów w soboty i wydłużenie czasu kursowania
- tworzenie wygodniejszych, dobrze zorganizowanych, zintegrowanych węzłów przesiadkowych (poza miastem/ na obrzeżach, ale też w centrum – Kaponiera jest przykładem jak to nie powinno wyglądać), zwiększenie ilości węzłów przesiadkowych
- tworzenie szerszych przystanków, platform przystankowych dostosowanych wielkością do ruchu, jaki mają obsługiwać (np. Półwiejska)
- problemem jest niepunktualna komunikacja miejska, zwłaszcza autobusy
- problem stanowi brak lub minimalne „zgranie” komunikacji miejskiej
- problemem jest to, że tramwaje nie kończą kursów na pętlach (np. Miłostowo, gdzie jest to jedyny środek transportu), tylko zjeżdżają do zajezdni w trakcie trasy

Przestrzeń miejska:

- tworzenie ławek przy ciągach pieszych, np. Półwiejska
- dbanie o czystość na ulicach
- sprzeciw dla betonowania placów i zabudowy zielonych klinów miasta

Ruch w centrum miasta:

- ograniczenie możliwości wjazdu do ścisłego centrum Poznania
- sprzeciw dla tak dużej liczby samochodów w centrum (ważna jest jednak możliwość dojazdu np. dla osób z ograniczoną mobilnością)
- problemem jest ruch tranzytowy w centrum miasta, np. Garbary

Udogodnienia dla rowerzystów:

- stworzenie logicznego i całościowego planu bezpiecznych DDR (dróg dla rowerów)
- rozwój sieci ścieżek rowerowych z osiedli do: szkół, węzłów przesiadkowych, takich jak pociąg/tramwaj/autobus oraz z osiedli położonych przy granicy Poznania w kierunku centrum

- sprzeciw dla ścieżek rowerowych zamieniających się co chwilę miejscem z chodnikiem, np. okolice Ronda Śródka oraz „pociętych” ścieżek rowerowych, czyli braku jednego ciągu łączącego wschód z zachodem i północ z południem
- problem stanowi chaotyczny układ ścieżek rowerowych i kończące się drogi dla rowerów bez kontynuacji
- tworzenie stacji roweru miejskiego także poza centrum i dzielnicami przyległymi
- wprowadzenie całorocznego roweru miejskiego

Przestrzeganie przepisów drogowych przez uczestników ruchu/ sprawna interwencja służb w przypadku ich nieprzestrzegania

a) parkowanie:

- sprzeciw dla zaparkowanych samochodów blokujących ścieżki rowerowe/kontrapasy oraz jeżdżenia i parkowania na chodnikach
- sprzeciw dla przejść dla pieszych zastawianych przez auta
- nie dla parkowania na dziko
- problemem są liczne samochody zaparkowane w centrum, zwłaszcza przy/na chodnikach
- problem stanowią wraki marnujące miejsca parkingowe

b) bezpieczeństwo:

- tworzenie bezpiecznych, szerokich chodników
- problem stanowi duża liczba wypadków z udziałem pieszych
- szybkie i sprawne egzekwowanie przepisów drogowych (rola policji i straży miejskiej)
- ograniczenie prędkości na ulicy Murawa
- sprzeciw dla tak wielu samochodów (+ kierowców, którzy zapominają o zasadach ruchu drogowego)
- problemem jest przekraczanie dozwolonej prędkości przez auta
- problem stanowią rowerzyści na chodnikach
- tworzenie znaków dla rowerów – zakaz wjazdu rowerem np. na Rynek i deptaki

c) strefy ruchu:

- tworzenie węższych (jeśli chodzi o szerokość jezdni) wlotów skrzyżowań (uspokojony ruch)
- problemem jest nieuspokojony ruch na osiedlach, brak stref ruchu na osiedlach

Kolej:

- stworzenie kolei metropolitalnej – połączenia nocne po 22:00
- stworzenie „ringu” kolejowego, aby koleją można było poruszać się również po Poznaniu
- rozwój kolei miejskiej
- problemem jest to, że pociągi PKM kursują albo wszystkie naraz, albo żaden przez 2 godziny

Udogodnienia dla pieszych:

- tworzenie wyniesionych przejść dla pieszych
- problemem jest nawierzchnia z bruku (trudności w chodzeniu po takiej nawierzchni osób z niepełnosprawnością, np. o kulach, na wózku, kobiet chodzących w butach na obcasach, dorosłych z wózkami itp., jest to niedogodna nawierzchnia również dla rowerów)
- ulica Obornicka – nie dla błota i reklam, tak dla chodnika i wiat przystankowych
- problemem są nierówne chodniki i wysokie krawężniki przy przejściach dla pieszych

- sprzeciw dla zmuszania pieszych do przechodzenia przejściami podziemnymi (np. Kaponiera, rondo Śródka)

Sygnalizacja świetlna:

- sprzeciw dla źle funkcjonującej sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach oraz zbędnej sygnalizacji świetlnej
- problemem jest nieprawidłowo wymierzona sygnalizacja świetlna dla pieszych (przykład: rondo Solidarności, zielone światło nie pozwala na swobodne przejście po wschodniej stronie ronda)

Inne postulaty:

- problemem jest brak intuicyjności Dworca Głównego
- problemem jest zbyt mała liczba przepraw drogowych i tramwajowych przez Wartę – most Szelągowski
- rozwój systemu i sieci parkingów dla samochodów
- tworzenie parkingów buforowych dla osób dojeżdżających do pracy w centrum Poznania – ważne, aby parkingi te były czynne również nocą
- planowanie inwestycji mieszkaniowych przy jednoczesnym uwzględnieniu potrzeb transportowych
- zwężenie ulicy Murawa do jednego pasa i wytyczenie ścieżki rowerowej od ronda Solidarności (jako przykład)
- ul. Głogowska: sprzeciw dla wąskich pasów ruchu, zwężenie do jednego pasa ruchu w każdą stronę, stworzenie drogi rowerowej

ŚREDNI PRIORYTET**Zieleń**

- zwiększenie nasadzeń drzew przy ciągach komunikacyjnych, ulicach i przystankach m.in. w celu ułatwienia przemieszczania się pieszych w czasie fal upałów
- zwiększenie ilości zieleni przy chodnikach oraz przy przystankach
- pielęgnowanie drzew, zieleni przez osoby prywatne

Komunikacja miejska:

- zaplanowanie komunikacji dla Podolan (więcej połączeń PKM, większa częstotliwość linii 160 oraz 183)
- rozwój sieci komunikacji miejskiej w kierunku Podolan i Strzeszyna
- przyspieszenie informacji pasażerskiej MPK np. w razie wypadków
- zweryfikowanie układu linii autobusowych i tramwajowych (czasem linie się pokrywają na długich odcinkach)
- problemem jest spora odległość przystanków komunikacji miejskiej od stacji kolejowych (Poznań Wschód, Poznań Junikowo)

Udogodnienia dla rowerzystów:

- tworzenie pasów rowerowych (jako części jezdni)
- problemem jest to, że DDR-y nie są wydzielone od chodników (powinny być wydzielone)

Mobilny Poznań

- sprzeciw dla ścieżek rowerowych w pasie chodnika zamiast drogi. Chodzi o to, by ścieżka nie skakała wciąż w górę i dół jak przy ul. Termalnej
- tworzenie śluz rowerowych
- sprzeciw dla problemów technicznych z Poznańskim Rowerem Miejskim (PRM)
- wypełnienia szyn tramwajowych dla ułatwienia jazdy rowerem

Inne postulaty:

- zamknięcie dla aut osobowych wiaduktu Kościelna nad Wierzbakiem
- częstsze opróżnianie śmietników na ulicach/ na osiedlach
- ulepszenie aplikacji do zgłaszania/reagowania (interwencji) na system iOS
- naprawa niedziałających schodów ruchomych na Kaponierze
- tworzenie ścieżek komunikacyjnych idących po łuku, np. przy przejściach na skrzyżowaniach – ludzie nie poruszają się pod kątem 90 stopni, będą skracać sobie drogę (co spowoduje powstanie przeddeptów)
- sprzeciw dla zbyt dużego skondensowania zabudowy uniemożliwiającej mieszkańcom sprawną komunikację
- problemem jest to, że nowe osiedla „odcinają” starsze od komunikacji przez powszechne opłotowywanie posesji (konieczny jest wymóg stworzenia bezpiecznego przejścia)
- organizacja akcji społecznej dla kierowców „rajdownców”

NISKI PRIORYTET

Udogodnienia dla rowerzystów:

- stworzenie drogi rowerowej na ul. Ściegiennego
- sprzeciw dla źle zbudowanych DDR (kostka, „pozbruk”, przejazdy, brak ciągłości)
- budowa na osiedlach parkingów rowerowych strzeżonych
- tworzenie stacji napraw rowerów

Inne postulaty:

- zmniejszenie emisji spalin
- wprowadzenie przepisów ograniczających wjazd samochodów do centrum miasta w przypadku znacznego zanieczyszczenia powietrza (np. parzyste/nieparzyste numery rejestracyjne itp.)
- zwiększenie liczby zielonych torowisk (tam, gdzie się da i gdzie torowisko nie jest dostosowane do ruchu autobusów/karetek)
- dbanie o czystość tramwajów i autobusów; problemem są też za małe śmietniki w komunikacji miejskiej
- zwiększenie floty (większa liczba pojazdów) aut wypożyczalni miejskiej
- nie dla tworzenia zatoczek autobusowych kosztem chodnika
- problem stanowi dojazd Arciszewskiego do Hetmańskiej (82, 93, 79, 64) – notoryczny korek
- wprowadzenie stałego dyżuru służb w miejscach takich jak: ronda Kaponiera, Rataje, Grunwald
- skrócenie zbyt długich nazw ulic
- sprzeciw dla braku estetyki banerów: źle dobrane żarówki, stare, brudne „ceraty”

GRUPA 2

NAJWYŻSZY PRIORYTET

Komunikacja miejska:

- reaktywowanie starych linii tramwajowych
- maksymalna separacja ruchu komunikacji zbiorowej od pozostałej
- płynność przejazdów komunikacją miejską
- stworzenie szybkiego tramwaju łączącego północ-południe i wschód-zachód
- wprowadzenie płatności kartą w systemie PEKA w terminalach pojazdów
- problemem są za wysokie ceny biletów komunikacji miejskiej
- problemem jest zła, niefunkcjonalna sieć tramwajowa zwłaszcza na peryferiach
- sprzeciw dla złej jakości komunikacji zbiorowej
- sprzeciw dla braku synchronizacji połączeń komunikacji zbiorowej

Parkowanie:

- wprowadzenie normatywów parkingowych dla nowych inwestycji realnie zaspokajających potrzeby (mieszkańców, urzędy, szpitale), bez utopii, że miejsca te nie są potrzebne
- problemem jest brak parkingów P&R za II ramą komunikacyjną, warto rozbudować P&R w ramach metropolii
- problemem jest brak miejsc postojowych dla mieszkańców, sprzeciw dla likwidacji kolejnych miejsc parkingowych bez zapewnienia alternatyw
- sprzeciw dla parkowania na chodnikach

Jakość powietrza:

- nie dla smogu komunikacyjnego

Sygnalizacja świetlna:

- problemem jest brak synchronizacji świateł drogowych
- sprzeciw dla wieloetapowych sygnalizacji świetlnych dla pieszych

Przestrzeń miejska:

- nie dla dogęszczania zabudowy w centrum

Ruch w centrum miasta:

- sprzeciw dla ruchu tranzytowego w mieście

Udogodnienia dla rowerzystów:

- stworzenie spójnej sieci bezkolizyjnych dróg rowerowych (oraz tras pieszo-rowerowych dla pieszych)

Inne postulaty:

- problemem są złe rozwiązania ruchu na rondach
- sprzeciw dla braku wiaduktów/tuneli przy przejazdach przez tory
- nie dla korków
- problemem jest mała przepustowość tras transportowych

Mobilny Poznań

- problemem jest niedokończona I ramy komunikacyjnej
- zrealizowanie III ramy komunikacyjnej
- przy tworzeniu kluczowych projektów brakuje dostatecznych konsultacji społecznych
- problem do rozważenia: walka z wykluczeniem mobilności dla mieszkańców (połączenie dla każdej dzielnicy)
- problemem jest brak spójnej koncepcji organizacji ruchu
- zorganizowanie ruchu samochodów w taki sposób, aby usprawniało ono ten ruch (a nie utrudniało)
- nie dla obecnego „systemu kierowania ruchem ulicznym”
- wdrażanie innowacji celem redukcji i optymalizacji ruchu dostawców w centrum miasta
- zwiększenie ilości stref zamieszkania

ŚREDNI PRIORYTET

Bezpieczeństwo:

- wprowadzenie ograniczenia prędkości samochodów w całym mieście

Komunikacja miejska:

- zwiększenie opłacalności transportu zbiorowego z perspektywy użytkownika
- zwiększenie częstotliwości komunikacji tramwajowej w szczycie
- problemem jest relatywnie niski komfort podróży MPK
- problem do rozważenia: bezpłatny transport miejski dla mieszkańców
- problemem jest nieregularność komunikacji miejskiej

Parkowanie:

- zwiększenie ilości parkingów w granicach miasta, budowa parkingów wielopoziomowych modułowych

Edukacja:

- polityka informacyjna na przystankach dot. smogu

Udogodnienia dla rowerzystów:

- nie dla chaotycznego oznaczenia dróg rowerowych

Inne postulaty:

- problem do rozważenia: aplikacja dla połączeń w mieście oraz aplikacja integrująca całą mobilność miejską (czas i koszty środków alternatywnych)
- sprzeciw dla populizmu dla pojazdów z napędem elektrycznym
- uwzględnianie kosztów społecznych (smog, korki) w remontach
- budowa metra
- budowa dodatkowych mostów i kładek pieszo-rowerowych przez Wartę

NISKI PRIORYTET**Inne postulaty:**

- tworzenie punktów gastronomicznych dla rowerzystów
- zbudowanie podziemnego miasta tylko dla samochodów
- przeniesienie wzorców i rozwiązań z Kopenhagi
- polityka budowy wiaduktów zamiast rond
- problem do rozważenia: co z pojazdami autonomicznymi?
- nie dla braku informacji i dostępu do polityk transportowych
- samodzielne decydowanie o transporcie (bez udziału doradców zagranicznych)
- sprzeciw dla zmotoryzowanych patroli policji i straży miejskiej w parkach (używania pojazdów spalinowych)

GRUPA 3

NAJWYŻSZY PRIORYTET**Bezpieczeństwo:**

- strefa tempo 30 w całym centrum miasta i likwidacja świateł na skrzyżowaniach
- zwiększenie strefy zamieszkania
- polityka „0”, wprowadzenie programu „0” – zero ofiar śmiertelnych na drogach (np. jak w Jaworznie)

Komunikacja miejska:

- promocja komunikacji miejskiej jako opcji dla wszystkich – walka z poglądem, iż transport publiczny jest tylko dla osób o niższym statusie
- wprowadzenie buspasów
- nocne linie tramwajowe
- rozbudowa linii tramwajowych w mieście (np. tramwaj na Marcelin)
- tramwaj wzdłuż II ramy komunikacyjnej
- wydłużenie tras tramwajowych poza obecne granice miasta (np. do Lubonia/Swarzędza/Komornik/Plewisk itp.)
- brak kolizyjności transportu zbiorowego z samochodowym
- niepodwyższanie cen w biletów komunikacji zbiorowej
- dokonanie analizy i rozważenie wprowadzenia znacznie tańszego lub nawet darmowego transportu publicznego
- dłuższe tramwaje (45 m) i dłuższe autobusy (wprowadzenie „doczep”) na najbardziej obleganych liniach
- zachęcenie turystów/przyjezdnych do korzystania z komunikacji miejskiej
- wydłużenie PST oraz planowanie i realizacja podobnych rozwiązań
- inkluzywność (nacisk na dostępność środków komunikacji miejskiej dla każdego) i dogodność (częstotliwość kursów, wiaty przystankowe, niewielka odległość do przystanków od miejsca zamieszkania itp.)

Parkowanie:

- rozwój sieci ładowarek dla samochodów elektrycznych na miejscach parkingowych
- wprowadzenie SOP na terenie całego miasta
- walka z nielegalnym parkowaniem/ zdecydowane NIE dla nielegalnego parkowania
- ograniczenie dużych parkingów w centrum miasta
- miejsca parkingowe tylko na ulicy z pominięciem chodników
- zmniejszenie liczby miejsc postojowych w centrum
- możliwość korzystania z parkingów buforowych nie tylko w przypadku posiadania biletu miesięcznego

Zieleń/Ekologia:

- postawienie w Poznaniu na rozwój elektromobilności, dla której źródła energii są odnawialne
- zapewnienie metropolii i regionowi własnych odnawialnych źródeł energii dla transportu publicznego oraz „ekoprzyjaznego” prywatnego
- zmiany dot. mobilności powinny zawsze uwzględniać postępujące ocieplenie klimatu
- więcej zieleni oraz dbanie o retencję wody w inwestycjach miejskich, też tych związanych z mobilnością
- więcej zieleni przy drogach, ścieżkach, chodnikach
- priorytet w ochronie zieleni, zwłaszcza istniejących drzewostanów i starych drzew, również w odniesieniu do inwestycji związanych z mobilnością
- maksymalne ograniczenie smogu pochodzącego ze środków transportu
- maksymalne ograniczenie zanieczyszczenia hałasem spowodowanego środkami transportu

Dostosowanie przestrzeni do potrzeb osób starszych i osób z niepełnosprawnością:

- redukcja oraz niebudowanie nowych przejść podziemnych oraz dostosowanie istniejących dla osób mających trudności z poruszaniem się

Sygnalizacja świetlna:

- priorytet pieszych i rowerzystów oraz komunikacji miejskiej w sygnalizacji

Przestrzeń miejska:

- nierealizowanie niskiej jakości inwestycji miejskich
- zmiana miejskich „autostrad” (np. Głogowska) na przestrzeń dla mieszkańców
- po jednym pasie ruchu w każdą stronę dla samochodów na ul. Głogowskiej
- zwężanie ulic i architektoniczne wymuszanie zmniejszenia prędkości aut przy próbie zachowania płynności ruchu (stojące w korku samochody zwiększają emisję spalin)

Ruch w centrum miasta:

- ograniczenie tranzytu przez centrum poprzez wprowadzenie rozwiązań nakłaniających kierowców do wjazdu i wyjazdu z miasta w tym samym miejscu
- wyłączenie centrum z ruchu tranzytowego
- zakaz wjazdu do centrum (lub całego miasta) nieekologicznych aut
- ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta

Udogodnienia dla rowerzystów:

- połączenie dróg rowerowych w jedną całość (spójny system dróg rowerowych)
- poszerzenie drogi pieszo-rowerowej na odcinku od MTP do przystanku tramwajowego Poznań Główny od strony dworca i rozdzielenie tych dwóch ciągów
- kontrapasy dla rowerzystów na większości jednokierunkowych dróg w mieście
- sieć rowerostrad według założenia londyńskiego – maks. 30 s postoju na 1 km jazdy
- ścieżki rowerowe przy głównych drogach prowadzących do centrum miasta
- drogi rowerowe i dla pojazdów dla osób z niepełnosprawnościami na jezdniach, a nie na chodnikach
- rower miejski dostępny przez cały rok
- zwiększenie całkowitej liczby ścieżek rowerowych

Przestrzeganie przepisów drogowych przez uczestników ruchu/ sprawna interwencja służb w przypadku ich nieprzestrzegania:

- edukacja służb miejskich i straży miejskiej
- więcej radarów i kontroli drogowych prędkości i stanu pojazdów
- działania zmierzające do zwiększenia wydajności i optymalizacji służb miejskich w obszarze mobilności
- zwiększenie efektywności egzekucji przepisów

Kolej:

- większa częstotliwość kursowania kolei podmiejskich
- zwiększenie liczby tras, połączeń oraz zasięgu kolei aglomeracyjnej i regionalnej (wzrost konkurencyjności wobec transportu samochodowego)
- budowa przystanku kolejowego przy Rondzie Kaponiera oraz przy wiadukcie przy ul. Kościelnej
- możliwość zapłaty za przejazd koleją w granicach miasta kartą PEKA również bez wykupienia biletu okresowego

Udogodnienia dla pieszych:

- więcej deptaków tylko dla pieszych
- priorytet i pierwszeństwo pieszych w całym centrum: Stare Miasto/Wilda/Jeżyce/Łazarz

Inne postulaty:

- budowanie świadomości społecznej dot. najbardziej ekonomicznych, optymalnych i ekologicznych sposobów przemieszczania się
- polepszenie komunikacji urzędu miejskiego z mieszkańcami i większe zaangażowanie mieszkańców w kwestie dot. mobilności/szerokie konsultacje z mieszkańcami dot. najważniejszych inwestycji
- zmiany dot. obrzeży Poznania powinny być wprowadzane w porozumieniu z gminami ościennymi
- wprowadzanie zmian dot. mobilności powinno być podejmowane w oparciu o analizę dostępnych danych, a nie na podstawie arbitralnych ocen jednostek; takie zmiany powinny być poprzedzone symulacjami komputerowymi, uwzględniać dane o natężeniu ruchu z różnych źródeł (Google, urząd miejski, dane statystyczne, inne) oraz powinny uwzględniać korzyści środowiskowe, korzyści dla zdrowia mieszkańców

Mobilny Poznań

i ich jakości życia (np. zamiast stać w stresujących korkach, można więcej czasu spędzać z rodziną

- uwzględnienie carsharingu w Planie Mobilności oraz w inwestycjach dot. mobilności
- nie dla prosmochodowych inwestycji zwiększających liczbę samochodów w mieście/zwiększających natężenie ruchu
- sprzeciw dla faworyzowania samochodów w mieście
- zakaz wjazdu diesli do miasta do 2030
- zakaz wjazdu długich ciężarówek do miasta (ciągnik z naczepą)
- budowa rond na wszystkich skrzyżowaniach, gdzie to możliwe

ŚREDNI PRIORYTET

Bezpieczeństwo:

- zwiększenie bezpieczeństwa poprzez doświetlenie ciemnych ciągów pieszych i rowerowych (np. park Wodniczki)

Komunikacja miejska:

- odseparowany fizycznie, sprawny i ekologiczny transport szynowy – tramwaje + utworzenie „S-Bahna”
- tylko elektryczne (ekologiczne) autobusy w mieście (brak autobusów spalinowych)
- tabor autobusowy o napędzie wodorowym i rozwój stacji tankowania wodoru
- „ekoprzyjazność” transportu publicznego – zasilanie tylko z odnawialnych źródeł energii
- wprowadzenie możliwości płacenia kartą płatniczą wewnątrz komunikacji zbiorowej

Zieleń/Ekologia:

- priorytet dla mniej szkodliwych środków transportu

Sygnalizacja świetlna:

- liczniki na światłach informujące o tym, ile czasu brakuje do zmiany świateł
- sygnalizatory „paryskie” (kierowcy widzą, jakie światła mają nadjeżdżający z innych kierunków)
- sygnalizacja świetlna tylko tam i tylko w tych godzinach, gdzie/kiedy to konieczne
- wyłączenie zbędnej sygnalizacji świetlnej

Przestrzeń miejska:

- uporządkowanie oznakowania pionowego w mieście – ograniczenie liczby znaków w mieście
- ekologiczne oświetlenie ciągów pieszych i rowerowych
- uwzględnianie oddziaływania inwestycji deweloperskich na otoczenie

Kolej:

- przywrócenie dla pasażerów budynku starego dworca Poznań Główny

Udogodnienia dla pieszych:

- inteligentne przejścia dla pieszych (odpowiednia sygnalizacja dla pieszych)

Inne postulaty:

- stworzenie specjalnych regulacji dot. poruszania się po mieście na hulajnogach elektrycznych
- zmiany uwzględniające nowe środki transportu (np. elektryczne hulajnogi)
- zakaz pozostawiania hulajnóg elektrycznych na chodnikach (tylko w specjalnie wyznaczonych miejscach)
- wprowadzenie regulacji dot. rowerzystów kurierów, np. Uber Eats o sposobie zachowania się w przestrzeni miejskiej

NISKI PRIORYTET**Parkowanie:**

- wprowadzenie płatnego wjazdu do wnętrza II ramy komunikacyjnej
- niższe ceny za parkowanie dla osób płacących podatki w Poznaniu, dla osób spoza Poznania ceny zaporowe

Przestrzeń miejska:

- lepsze połączenie pomiędzy Poznaniem Głównym a Małymi Garbarami poprzez al. Marcinkowskiego

Ruch w centrum miasta:

- usunięcie samochodów z II ramy komunikacyjnej do 2035 r.

Kolej:

- budowa połączenia kolejowego z lotniskiem Ławica

Inne postulaty:

- przygotowanie miasta na samochody jeżdżące zdalnie.



3.5. SPOTKANIE Z DZIEĆMI I MŁODZIEŻĄ

WPROWADZENIE

Konsultacje dzieci i młodzieży stanowią integralny element całego procesu konsultacyjnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Poznania, realizowanego na zlecenie Miasta Poznania przez Fundację na Rzecz Studiów Europejskich. Konsultacje dla dzieci i młodzieży przeprowadzone były przez Stowarzyszenie Edukacji Krytycznej. Ich celem było poznanie opinii i potrzeb młodych obywateli Poznania dotyczących mobilności, problemów, z jakimi zmagają się na co dzień i ich wizji metropolii, w której chcieliby mieszkać w przyszłości. Miasto jest przestrzenią wspólną dla wszystkich – kobiet, mężczyzn, osób niepełnosprawnych, seniorów oraz dzieci i młodzieży, dlatego ich głos jest ważny i warty wysłuchania.

Konsultacje dla dzieci i młodzieży odbywają się dwuetapowo. Pierwszy etap miał miejsce w styczniu 2020 r., natomiast drugi zaplanowany jest na wiosnę 2020 r. Podczas pierwszego etapu przeprowadzono dwa spotkania dla młodych mieszkańców. Do konsultacji zaproszono uczniów Szkoły Podstawowej nr 75 w Poznaniu. Uczestnicy dyskutowali w dwóch grupach wiekowych (klasy wczesnoszkolne oraz klasy 4–8), z wykorzystaniem metod animacyjnych dostosowanych do ich możliwości poznawczych. Podczas pierwszego spotkania konsultacyjnego spotkano się z delegatami 18 klas – w spotkaniu uczestniczyło 14 osób z klas 4–8, jak również 14 osób z klas 1–3. Pomiędzy pierwszym a drugim etapem uczestnicy pracować będą w swoich zespołach klasowych nad wspólnym wypracowaniem wniosków dotyczących mobilności. Zostaną one zaprezentowane i podsumowane podczas kolejnego spotkania konsultacyjnego.

Na wstępie warto również zaznaczyć, że odpowiedzi uczestników są związane z lokalizacją i specyfiką szkoły, która znajduje się w centrum miasta i posiada oddziały integracyjne. Dla porównania podczas badania 100 uczniów jednej z wrocławskich „osiedlowych” szkół 95% uczestników deklaroowało, że chodzi do szkoły pieszo – kontekst dotyczący lokalizacji jest w przypadku szkoły podstawowej ważnym aspektem.

METODY PRACY

Spotkania konsultacyjne dla dzieci i młodzieży odbyły się 16 stycznia na terenie Szkoły Podstawowej nr 75 w Poznaniu. Podczas nich pracowano z dziećmi z wykorzystaniem metod animacyjnych dostosowanych do tematu oraz do wieku uczestników. Były to:

1. **Budowanie wizji Poznania 2030 roku** – uczestnicy spotkania pracowali w grupach pięcioosobowych. Ich zadaniem było wyobrażenie sobie miasta za 10 lat – co chcieliby, żeby było w nim najważniejsze, jakie budynki powinny się w nim znajdować, czy powinny być bliżej centrum, czy bardziej na peryferiach miasta. Następnie na dużych klockach Jenod uczestnicy zapisywali jakie budynki lub przestrzenie powinny znaleźć się w ich wymarzonej miejscie. Mieszkańcy kolejno umieszczali budynki na arkuszu przedstawiającym przestrzeń miasta i uzasadniali swój wybór. Z mniejszych klocków Jenod budowano osiedla mieszkalne oraz tereny zielone. Gdy miasto było już wybudowane, uczestnicy poruszali temat mobilności. Z wykorzystaniem klocków prezentujących różne typy pojazdów określali, które środki transportu będą najważniejsze w ich miejscie i w jakiej formie.
2. **Dyskusja wokół plakatów** – młodzi mieszkańcy podsumowali swoje pomysły i uwagi, zapisując je na brytolach wyciętych w kształt danego środka transportu: tramwaju,

Mobilny Poznań

autobusu, auta, roweru lub symbolu ruchu pieszego. Pochylali się nad zaletami i problemami związanymi z daną formą komunikacji. Zaznaczali również, z jakiego środka transportu korzystają najczęściej oraz z jakiego chcieliby korzystać w przyszłości.

3. **Samodzielne odpowiedzi dzieci** – każdy uczestnik konsultacji miał również okazję samodzielnie odnieść się do poruszanych kwestii. Na karteczkach uczestnicy zapisywali odpowiedzi na pytania: Czego chcę w Poznaniu? Czego nie chcę w Poznaniu? Jakie jest moje marzenie lub pomysł dotyczący mobilności?



EFEKT PRACY

1. GRUPA Wczesnoszkolna

Budowanie miasta wywołało w grupie wiele pozytywnych emocji oraz zaangażowania. Dzieci znają swoje miasto i wypowiadają się o nim pozytywnie. Uczestnicy grupy wczesnoszkolnej wybudowali metropolię, której główną wartością było to, że było w niej miejsce dla wszystkich. Wśród proponowanych budynków znalazły się np. „piękne mieszkania dla wszystkich, żeby czuli się jak w domu” czy „wielki budynek dla wszystkich bezdomnych”. Dzieci pisały również o rodzinach i własnych domach. Zwracały uwagę na istniejące ważne punkty miasta jak: Ratusz Poznański z zegarem, ulica Św. Marcin czy Stary Browar. Postulowały wybudowanie parków (ten postulat padł w dwóch grupach), szpitali, lepszych dróg i nowej galerii. Jako środek komunikacji w mieście marzeń dzieci wskazały elektryczne autobusy i auta, latające lub „szybkie” buty, rowery i statki. Większość uczestników umie jeździć na rowerze, jednak używa go w celach rekreacyjnych, nie komunikacyjnych – uczestnicy chcieliby, aby w przyszłości się to zmieniło.

Dyskusja wokół plakatów

Pierwszym zadaniem było zaznaczenie przez uczestników, z których form transportu korzystają najczęściej. Udzielono następujących odpowiedzi:

- pieszo (12)
- z tramwaju (7)
- samochodu (8)
- autobusu (2)
- roweru (0)

Na pytanie, z jakich form transportu uczestnicy chcieliby korzystać częściej, padły następujące odpowiedzi:

- z samochodu (5)
- roweru (5)
- pieszo (4)
- tramwaju (2)
- autobusu (0)

Podczas omawiania poszczególnych środków transportu największe emocje uczestników wzbudził **ruch pieszey**. Uczestnicy zwracali uwagę na trudności, które w ich odbiorze wiążą się z taką formą przemieszczania się. Pomimo tego, że dzieci mówiły o tym, iż służy ona zdrowiu, była ona dla nich męcząca – trzeba iść „po wybojach” albo pod górkę, na drogach są kamienie i piasek, jest brudno i hałaśliwie. Uczestnicy narzekali też na rowerzystów, którzy korzystają z chodnika zamiast z ulicy – był to temat ważny dla wielu dzieci. Jeden z uczniów opowiedział o doświadczeniu potrącenia przez rower. Dla dzieci poważnym minusem komunikacji pieszej jest brak sygnalizacji świetlnej na niektórych przejściach lub zachowanie się innych uczestników ruchu podczas awarii świateł.

Komunikacja rowerowa wzbudzała w grupie młodszej mieszane odczucia. Z jednej strony uczestnicy sami korzystali z roweru rekreacyjnie („fajna zabawa”, mówili), wiedzieli, że jedzie się nim „szybko i bez korków”, jednak zwracali uwagę na problemy wynikające z tego sposobu poruszania się: „[rowery] jeżdżą po chodnikach”, „blokują drogi pieszym” lub też po prostu „psują się przy szybkiej jeździe”.

Młodzi mieszkańcy często korzystają z **komunikacji samochodowej** – są podwożeni przez rodziców. Cenią sobie komfort tego środka transportu, jednak zauważają problem, jakim jest zły stan niektórych dróg oraz korki. Świadomość ekologiczna uczestników spotkania powodowała, że zwracali oni uwagę na konieczność zamieniania aut na paliwo na auta elektryczne.

Analizując środki **komunikacji publicznej**, uczestnicy spotkania zauważali plusy korzystania z tramwajów – mówili przede wszystkim: „nie stoi się w korkach”, „nie trzeba chodzić”, „są elektryczne i nie ma spalin” czy też „można daleko dojechać”. Przeszkadzał im natomiast dyskomfort towarzyszący jeździe tramwajem taki jak tłok i brak miejsc do siedzenia, mówili: „czasem się psują i się zatrzymują”, „jest brudno”, „dużo studentów”. W kwestii komunikacji autobusowej opinie były zbliżone, jednak uczestnicy w inny sposób akcentowali jej zalety (mówili głównie o darmowej komunikacji) oraz wady – zaczepki ze strony osób bezdomnych oraz „zbyt mocne skręcanie” autobusów i mały komfort jazdy.



Odpowiedzi indywidualne

Dzieci odpowiadały indywidualnie na pytania: Czego chcę w Poznaniu? Czego nie chcę? Jakie jest moje marzenie lub pomysł dotyczący mobilności? Pomimo zróżnicowania odpowiedzi można zauważyć pewne wątki wspólne i podobieństwa. W grupie wczesnoszkolnej temat rowerów pojawił się pięć razy – trzy w negatywnym kontekście i dwa razy w pozytywnym. Uczestnicy pisali: „Nie chcę, żeby były rowery” czy „[Nie chcę] żeby rowery jechały po chodniku”. Z kontekstu dyskusji wynika, że dzieciom przeszkadzają rowery jeżdżące po chodnikach, stąd ich niechęć do tego sposobu poruszania się po mieście. Warto zauważyć, że dzieci w tej grupie wiekowej generalnie nie poruszały się jeszcze same rowerami po mieście, odnosiły się więc do doświadczeń bycia pieszym. Kilukrotnie dzieci snuły plany dotyczące komunikacji powietrznej – latającej. Pomysły takie pojawiły się pięć razy. Uczestnicy pisali: „Chcę latający samochód”, „Chcę, żeby były latające buty eko”, „Chcę, żeby były latające deskorolki”, „Moje marzenie to latające buty” czy po prostu „Chcę latać”.

Kolejnym wspólnym tematem było zagadnienie **zanieczyszczonego powietrza**. Już najmłodsi uczestnicy konsultacji zwracali uwagę na jego fatalny stan. Pisali: „Chcę, żeby nie było smogu”, „Nie chcę spalin”, „[Chcę] Żeby nie było spalin”, „Nie chcę spalin”, „Nie chcę smogu”. Jedna osoba na każde z pytań odpowiadała, promując obecność zwierząt w mieście. Inni uczestnicy zwracali uwagę na ogromną wagę przyrody. Czoro dzieci napisało, że w przyszłości chciałoby po prostu mieć domy i dzieci.

2. GRUPA KLAS 4–8

Uczestnicy wypowiadali się o swoim mieście bardzo ciepło. Wyrażali dumę ze swojego miasta i mówili, że chcą w nim mieszkać w przyszłości. Zadanie wybudowania miasta było dla grupy młodych mieszkańców dużym wyzwaniem. Uczestnicy żywo dyskutowali ze sobą, żeby dojść do zgodnego wyboru najważniejszych budynków lub przestrzeni – mieli wiele różnorodnych pomysłów. W tej grupie wartością naczelną była **zrównoważona architektura**, rozumiana jako mądre łączenie budynków starych lub zabytkowych z nowoczesnymi rozwiązaniami oraz takie planowanie przestrzeni wspólnej, które odpowiada wszystkim mieszkańcom. Każda z trzech grup na jednym ze swoich budynków napisała park lub postulowała więcej zieleni. Uczniowie pisali również o ogrodzie botanicznym, galeriach, większej liczbie muzeów, szpitali. Dwie grupy wspomniały o wypożyczalniach aut elektrycznych. Uczestnicy mówili o braku zieleni w mieście – zarówno w centrum, jak i na peryferiach. Jedna z grup zaproponowała większą liczbę ogrodów botanicznych, inna – hal sportowych. Młodzi mieszkańcy mówili o niedostatecznej liczbie ścieżek rowerowych, które ponadto są budowane niekonsekwentnie, tzn. urywają się w poszczególnych miejscach. Pomysłem wzbudzającym spore emocje były elektryczne hulajnogi. Z jednej strony młodzi mieszkańcy mówili o nich jako o dobrym rozwiązaniu, jednak zwracali uwagę na trudności, jakie wiążą się z ich użytkowaniem: ich cena jest wysoka, są parkowane niedbale, gdziekolwiek, wywracane, zaniedbane. Uczniowie uważali, że ważnym elementem komunikacji są **rowery** – powinny być one promowane, również poprzez darmowe wypożyczanie w pewnym okresie, który mógłby przyzwyczaić mieszkańców do używania ich. W ich wymarzonym mieście przyszłości najważniejszym środkiem transportu będzie tramwaj (sprawnie zorganizowany i nowoczesny), a następnie elektryczne samochody i rowery oraz hulajnogi.



Dyskusja wokół plakatów

Podobnie jak w młodszej grupie, pierwszym zadaniem przy plakatach było zaznaczenie przez uczestników, z których form transportu korzystają najczęściej. Udzielono następujących odpowiedzi:

- z tramwaju (8)
- auta (3)
- autobusu (1)
- pieszo (1)
- z hulajnogi (1)

Na pytanie, z jakich form transportu uczestnicy chcieliby korzystać częściej, padły następujące odpowiedzi:

- z tramwaju (8)
- auta (3)
- pieszo (1)
- roweru (1)

Podobnie jak w przypadku grupy wczesnoszkolnej, uczestnicy mieli wiele uwag dotyczących **ruchu pieszego**. Młodzi mieszkańcy stwierdzili, że ruch piesz i chodzenie są dobrym sposobem komunikacji – jest to zdrowe (poprawia kondycję) i ekologiczne. Pomimo tego podczas spotkania wysnuto wspólny wniosek, że należy poprawić jakość dróg dla pieszych. Problemy, które zgłaszali uczestnicy, to: zbyt wąskie chodniki (co często skutkuje brakiem miejsca dla pieszych), brak sygnalizacji świetlnej w niektórych punktach, brak przejść dla pieszych na ulicach, mała widoczność pieszych na drogach (przez źle zaparkowane auta i brak oświetlenia). Uczestnicy wskazywali konkretne skrzyżowania, na których dostrzegają problemy:

- brak sygnalizacji dla pieszych przy szkole oraz przy ul. Królowej Jadwigi
- ul. Żabska – za krótki sygnał zielony, mała widoczność pieszych (przez auta zaparkowane i brak oświetlenia),
- zbyt niski krawężnik przy ul. Św. Marcin
- duża nieostrożność pieszych przy ul. Półwiejskiej
- zaplanowanie remontów, które powodują trudności w ruchu pieszym, np. na pl. Kolegiackim oraz na górcie przy ul. Ogrodowej.

Dodatkowym problemem zauważanym przez młodzież było duże natężenie **hałasu** w mieście, wynikające nie tylko z odgłosów drogowych, ale również głośnych imprez, często niezgłaszanych wcześniej oficjalnie. Uczestnicy stwierdzili, że wielokrotnie Policja i Straż Miejska nie interweniowała mimo skarg. Duża liczba uwag zgłaszanych w związku z hałasem mogła wiązać się z faktem, że szkoła swoim rejonem obejmuje okolice centrum miasta.

Kolejnym środkiem transportu, nad którym debatowali uczestnicy były **rowery**. Wśród młodych mieszkańców panowała zgodność co do tego, że należy tworzyć kolejne ścieżki rowerowe (w sposób konsekwentny – bez „urywania się” ich) oraz promować ten środek transportu jako ekologiczny i zdrowy. Uczestnicy spotkania zwracali uwagę również na inne zalety i korzyści wynikające z preferowania ruchu rowerowego: rowery zajmują mało miejsca – zarówno jeśli chodzi o ich przechowywanie, jak i poruszanie się po mieście oraz wjeżdżają tam, „gdzie auto nie może”. Produkowane są coraz bardziej nowoczesne modele, odpowiadające preferencjom użytkowników. Środkiem komunikacji, który zdaniem młodzieży powinien być najważniejszy w mieście, jest **tramwaj**. Uczestnicy postulowali, aby utworzyć więcej linii, ponieważ obecnie kursują za rzadko oraz wprowadzić cichsze tramwaje. Nocne i wieczorne tramwaje powinny zdaniem uczestników kursować częściej. Stan obecnego taboru wymaga według nich poprawy – pojazdy powinny być

nowsze i szybsze. Ponadto – według młodych mieszkańców – nie wszystkie przystanki są bezpieczne i dostosowane dla niepełnosprawnych – szczególne przykłady to ul. Św. Czesława, Rynek Łazarski i Rynek Wildecki. Mile widziane byłyby również tablice interaktywne informujące o realnym czasie przyjazdu tramwaju. Uczestnicy zwracali uwagę na konieczność remontu szyn i hałas, który generują obecnie (skrzypienie). Postulowali również poprawę połączeń pomiędzy poszczególnymi punktami Poznania.

Autobusy są formą transportu, o której uczniowie wypowiadali się mało pozytywnie. Zwracali uwagę na to, że są spalinowe i stare, często niepunktualne. Ich wadą jest to, że stoją w korkach oraz zapewniają mniejszy komfort jazdy niż w tramwajach (brak klimatyzacji, duszno, gorąco). Autobusy często są zatłoczone. Według uczestników konsultacji w Poznaniu powinno być więcej buspasów i autobusów elektrycznych. Jako zaletę tego środka komunikacji uczniowie wskazali, że autobusy częściej niż tramwaje dostosowane są do potrzeb osób niepełnosprawnych. Dodatkowym problemem, o którym mówili uczestnicy spotkania, jest **smog w mieście**. Temat wzbudził wiele emocji wśród uczestników, którzy przywoływali swoje liczne historie związane z nim. W życiu codziennym uczestnicy odczuwają obecność smogu w znacznym stopniu. Niektórzy z nich mieli również negatywne doświadczenia związane ze zgłaszaniem osób „produkujących smog” na Policję lub Straż Miejską – rekomendacją uczestników jest uprościć tę procedurę.

Odpowiedzi indywidualne

Z odpowiedzi indywidualnych można wysnuć wnioski o trzech najważniejszych przestrzeniach opisywanych przez uczestników. Po pierwsze – **ekologia i zieleń** jest ważną wartością dla młodych mieszkańców. Pisali oni o zmniejszeniu smogu, np. „[chcę] zdrowe powietrze”, „mniej smogu”, „[nie chcę] Palenia plastykiem, korzystania z pieców kaflowych” lub „[ważne jest dla mnie] Zakazanie pojazdów spalinowych, palenia plastykiem, zakazanie pieców kaflowych”. Podejmowali również temat zwiększenia obszarów zielonych: „[chcę] więcej zieleni”, „przyroda”. Padł też pomysł, że w Poznaniu mogłyby powstać „Minipalmiarnie w całym mieście, w których byłyby różne rośliny”. Innym przejawem troski o ekologię jest postulat zmniejszenia liczby aut i autobusów na paliwo, a zwiększenie ilości aut elektrycznych i komunikacji publicznej zasilanej na prąd. Uczniowie pisali m.in. „[chcę] więcej komunikacji ekologicznej”, „Mniej pojazdów spalinowych”, „Nie chcę autobusów na paliwo”, „Nie chciałbym, żeby były autobusy o napędzie spalinowym”, „Więcej samochodów elektrycznych”, „Wszystkie środki komunikacji na gaz”, „Tańsze elektryczne pojazdy, więcej parków”, „Tańsze wypożyczalnie pojazdów elektrycznych”.

Drugim aspektem, wokół którego koncentrowały się odpowiedzi uczestników, była **poprawa infrastruktury** – zarówno jeśli chodzi o komunikację publiczną, jak i chodniki oraz ścieżki rowerowe. Młodzi mieszkańcy pisali: „Chciałabym, żeby dorobili jeszcze 10 linii tramwajowych i autobusowych, żeby zrobili więcej dróg dla autobusów i taxi”, „Więcej ścieżek rowerowych”, „Więcej placów zabaw dla dzieci”, „Więcej linii autobusowych”, „Więcej linii tramwajowych”, „Więcej ścieżek rowerowych, więcej stacji ładowania pojazdów elektrycznych”, „Dużo chodników i ścieżek rowerowych”, „Nowe projekty parków i zagospodarowania przestrzeni; nowe drogi dla pieszych”, „Chcę więcej hulajnóg i rowerów”.

Ostatnim pojęciem orientującym wypowiedzi uczestników było **bezpieczeństwo** – przede wszystkim na drodze, jednak nie tylko. Podczas dyskusji młodzi mieszkańcy wspominali o tym, że chcieliby częściej widzieć wsparcie ze strony Policji – zarówno w kwestii bezpieczeństwa, jak i walki ze smogiem i hałasem. Wśród indywidualnych odpowiedzi można było znaleźć następujące potrzeby: „[ważne jest] bezpieczeństwo, przyroda, szybki i bezproblemowy dojazd”, „bezpieczeństwo na pasach i dodanie świateł”, „dbanie o bezpieczeństwo, więcej miejsca do parkowania”, „Bezpieczniej. Lepszy komfort jazdy”, „Częste patrole policji nocą”, „[Nie chcę]

Mobilny Poznań

wypadków”. Jeden z uczestników pisał również: „Chciałbym, żeby sygnalizacja świetlna została odnowiona i wyremontowana oraz żeby jej naprawa trwała krótko”.

Można by powiedzieć, że odpowiedzi zebrane podczas indywidualnych rozmów dotyczyły trzech głównych zagadnień i dobrze podsumowuje je jedna z wypowiedzi uczestników: dla młodzieży ważny jest „ekologiczny, bezpieczny, mobilny Poznań”.

PODSUMOWANIE

Młodzi mieszkańcy lubią swoje miasto i ciepło się o nim wypowiadają. W toku dyskusji widać było, że chcą je jak najlepiej poznać, mają swoje ulubione miejsca oraz przestrzenie i czują potrzebę dbania o dobro Poznania.

Dla młodych mieszkańców **kwestia ekologii** jest bardzo ważna. Chcieliby, aby w najbliższych latach spadła liczba aut produkujących spaliny oraz skala ogrzewania węglem. Walka ze smogiem jest dla nich jednym z priorytetów, podobnie jak promowanie zieleni i ekologicznych rozwiązań komunikacyjnych.

W starszej grupie najczęściej używanym środkiem komunikacji był **tramwaj**. Uczestnicy chcieliby jednocześnie, aby ta forma komunikacji rozwijała się w ich mieście – widzą, że jest ekologiczna, bezpieczna i szybka. Mniejszym zainteresowaniem cieszyły się **autobusy** – uczestnicy zwracali uwagę na niższy komfort jazdy w nich oraz nieekologiczny charakter.

Uczestnicy nie wyobrażali sobie miast bez aut, jednak jednoznacznie preferowali **samochody elektryczne** jako dobrą alternatywę dla klasycznego samochodu. Postulowali tworzenie wypożyczalni aut elektrycznych i wielu stacji ich ładowania. Dobrym rozwiązaniem są dla nich również elektryczne hulajnogi.

Komunikacja rowerowa jest ważna dla uczestników. Nawet jeśli pojawiają się opinie niechętne rowerom, z kontekstu spotkania wynika, że jest to związane z utrudnianiem przez rowery ruchu pieszych i samochodów, co można rozwiązać poprzez poprawę jakości infrastruktury rowerowej. Młodzi mieszkańcy narzekali na brak ścieżek rowerowych lub ich nieciągły charakter.

Młodzi mieszkańcy często przemieszczają się po mieście **pieszko**. Czuli by się bezpieczniej, gdyby w mieście było więcej sygnalizatorów świetlnych, a chodniki były regularnie remontowane.



ZAŁĄCZNIK

Grupa wczesnoszkolna – odpowiedzi indywidualne

Czego chcę w Poznaniu?

- Latać
- Chcę żeby było dużo zwierząt
- Nie chcę, żeby nie było rowerów (chcę rowery)
- Żeby było dużo aut
- Eko
- Nie było wypadków
- Chcę latający samochód
- Chcę, żeby nie było rowerów
- Nowa galeria, wieżowiec największy
- Chciałbym dużo rowerów
- Kocham, lubię całą planetę, wszystkich ludzi
- Żeby było dużo aut
- Chcę, żeby były latające buty eko
- Chcę dużo drzew

Czego nie chcę w Poznaniu?

- Żeby rowery jechały po chodniku
- Nie było smogu i aut na paliwo
- Nie chcę spalin
- Nie chcę, żeby były rowery
- Chcę żeby były tylko świnki morskie, chomiki, króliki, koty i psy
- Nie chcę, żeby były autobusy
- Żeby nie było spalin
- Nie chcę, żeby ludzie się bili
- Nie chcę samochodów
- Spalin
- Nie chcę smogu
- Nie chcę, żeby były tramwaje

Moje pomysły i marzenia

- Chcę wszystko za darmo
- Elektryczna komunikacja miejska
- Chciałbym, żeby było dużo basenów
- Chciałbym mieć auto
- Chcę, żeby były latające deskorolki
- Żeby było dużo zwierząt
- Chcę, żeby za grosza był telefon
- Elektryczne hulajnogi po 5 zł
- Chcę mieć dzieci
- Więcej domu
- Domy
- Moje marzenie to dzieci
- Latające buty

Grupa klas 4–8 – odpowiedzi indywidualne

Czego chcę w Poznaniu?

- Zdrowe powietrze
- Więcej ścieżek rowerowych
- Bezpieczeństwo, przyroda, szybki i bezproblemowy dojazd
- Częste patrole policji nocą i mniej smogu
- Chciałbym, żeby sygnalizacja świetlna została odnowiona i wyremontowana oraz żeby jej naprawa trwała krótko
- Chciałbym, żeby dorobili jeszcze 10 linii tramwajowych i autobusowych, żeby zrobili więcej dróg dla autobusów i taxi
- Więcej placów zabaw dla dzieci
- Więcej linii autobusowych
- Więcej linii tramwajowych
- Więcej ścieżek rowerowych, więcej stacji ładowania pojazdów elektrycznych

Mobilny Poznań

- Więcej zieleni, dbanie o bezpieczeństwo, więcej miejsca do parkowania
- Bezpieczniej. Lepszy komfort jazdy
- Więcej komunikacji ekologicznej, bezpieczeństwo na pasach i dodanie świateł

Czego nie chcę?

- Nie chcę dróg samochodowych wszędzie; dużej ilości galerii
- Nie chcę galerii handlowych
- Mniej pojazdów spalinowych
- Mniej samochodów spalinowych
- Nie chcę głośnych tramwajów
- Nie chcę autobusów na paliwo
- Nie chciałbym, żeby były autobusy o napędzie spalinowym
- Palenia plastykiem, korzystania z pieców kaflowych
- Nie chcę wojen
- trzymiesięcznego wymieniania zwyczajnego chodnika
- Wypadków
- Smogu
- Zakazanie pojazdów spalinowych, palenia plastykiem, zakazanie pieców kaflowych

Moje marzenia i pomysły

- Nowe projekty parków i zagospodarowania przestrzeni; nowe drogi dla pieszych
- Wszystkie środki komunikacji na gaz
- Więcej samochodów elektrycznych
- Ekologiczny, bezpieczny, mobilny Poznań
- Dużo chodników i ścieżek rowerowych
- Polecieć na księżyc
- Tańsze elektryczne pojazdy, więcej parków
- Mniej aut od autobusów spalinowych
- Chcę więcej hulajnóg i rowerów
- Minipalmiarnie w całym mieście, w których byłyby różne rośliny
- Tańsze wypożyczalnie pojazdów elektrycznych.

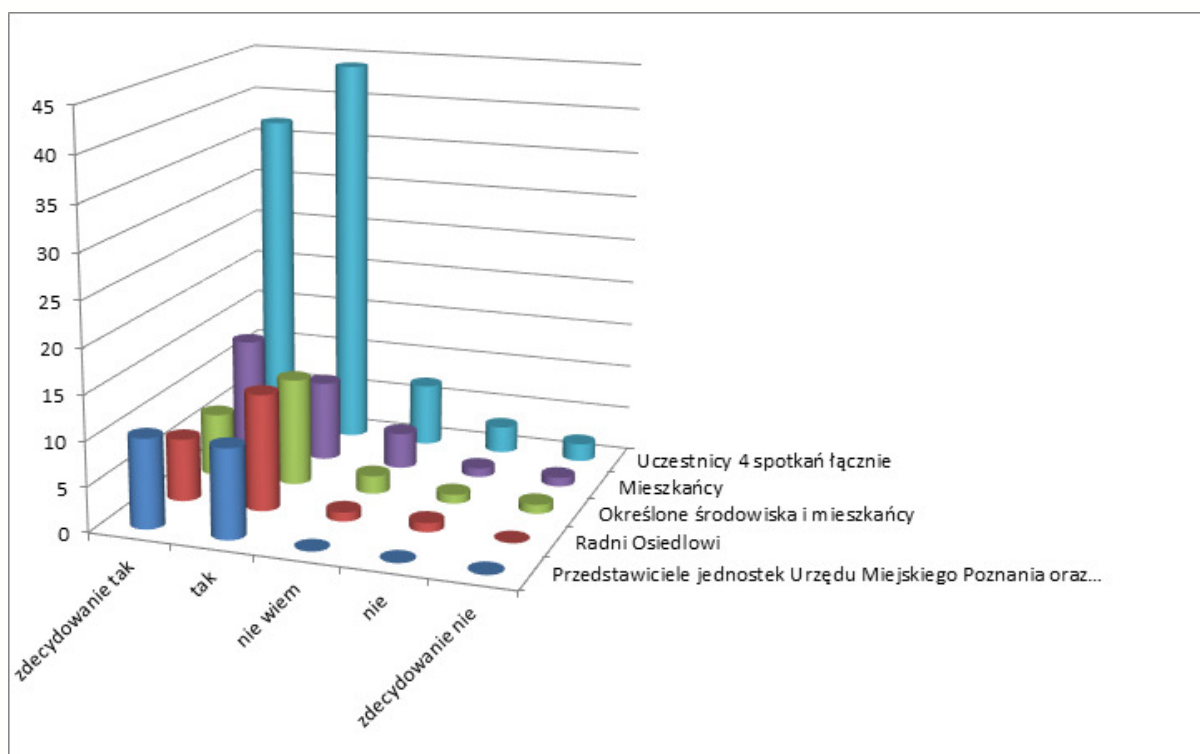
3.6. KROPKOKRACJA

Cztery z pięciu spotkań konsultacyjnych (z mieszkańcami, radnymi osiedłowymi, aktywistami, przedstawicielami organizacji pozarządowych oraz określonych środowisk, a także urzędnikami i ekspertami) zamykała **indywidualna ocena 10 opinii** – postulatów związanych z przemieszczaniem się po mieście wykorzystująca metodę kropkokracji.

Jest to metoda pozwalająca na zbieranie opinii w grupie poprzez głosowanie za pomocą kolorowania kropek oraz zapisywanie komentarzy na przygotowanych formularzach. Uczestnicy spotkań mieli możliwość wyrażenia swojego stanowiska na dany temat, oceniając 7 opinii w następującej skali: „całkowicie się zgadzam”, „zgadzam się”, „nie wiem”, „nie zgadzam się”, „całkowicie się nie zgadzam”. W dwóch pytaniach (o rodzaj ruchu, na który powinien postawić Poznań oraz o wartości, jakimi użytkownicy kierują się w decyzjach dotyczących przemieszczania się) zastosowano odpowiedzi alternatywne. Kropkokrację uzupełniało jedno pytanie otwarte, w którym mieszkańcy mieli za zadanie zaproponować alternatywne formy transportu w mieście przyszłości.

Wyniki kropkokracji prezentują się następująco:

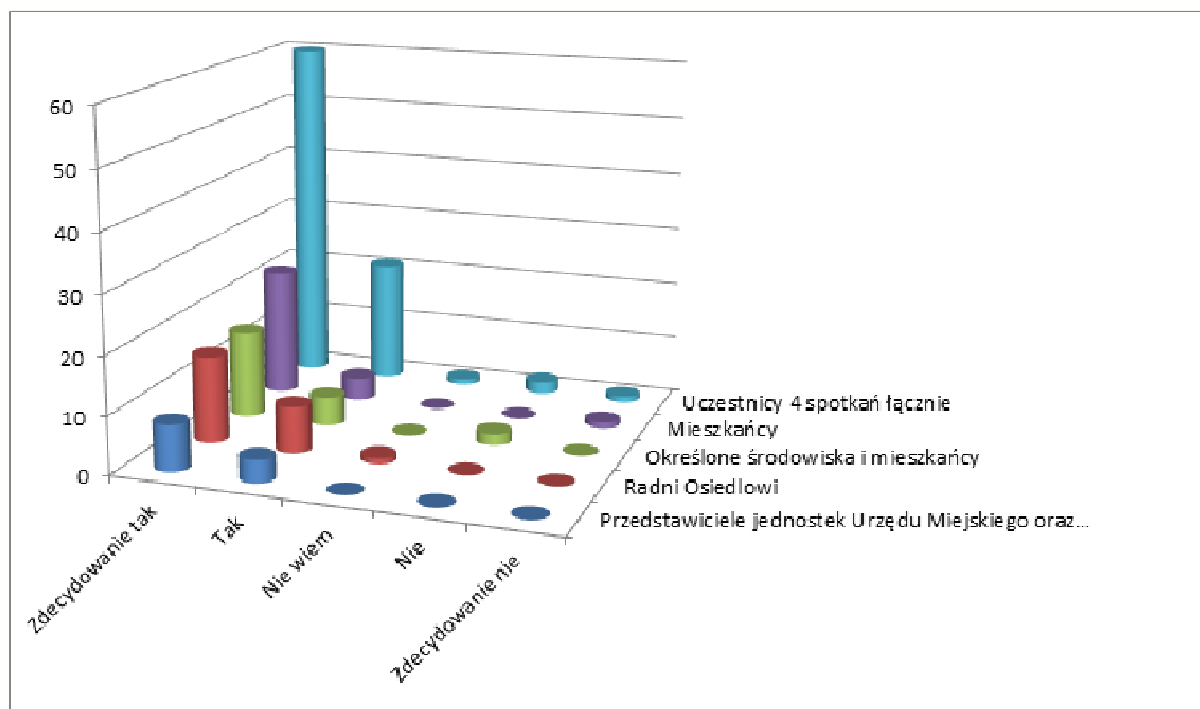
MOIM ZDANIEM NALEŻY UŻYWAĆ POJAZDÓW NIEEMITUJĄCYCH SPALIN:



Komentarze:

- Spaliny to tylko 20% zanieczyszczeń odmotoryzacyjnych, raczej inwestujemy w torowiska tramwajowe.
- Ograniczenie ekonomiczne.
- Jest to transfer problemu w kierunku elektrowni węglowych (w Polsce do wyprodukowania 1KW energii potrzeba 3KWEP).

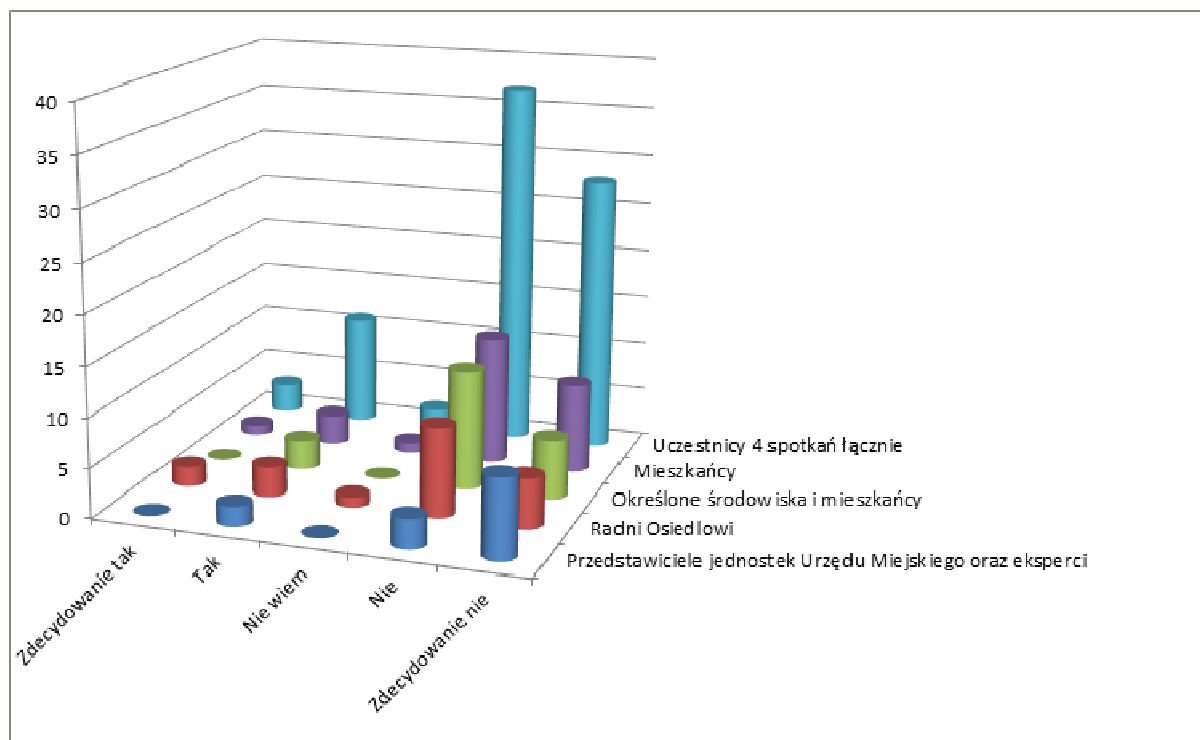
WEDŁUG MNIE NALEŻY ROZWIJAĆ SIEĆ ROWEROWĄ:



Komentarze:

- Należy zapewnić bezpieczny ruch rowerowy np. przez uspokojenie ruchu, a drogi rowerowe budować tam, gdzie prędkość jest większa niż 30 km/h.
- Spójny układ dróg rowerowych.
- Spójny i bezpieczny układ dróg rowerowych, po których mogą samodzielnie jeździć dzieci i który nie będzie budzić obaw rodziców.
- Osiedle Kwiatowe/Ławica.
- Północne osiedla Poznania.
- Starołęka – ciągłość sieci rowerowej (bez białych plam).
- Kontraruch osiedlowy tam, gdzie budowa nowej drogi nie jest możliwa.
- 1. Sieć Radialna z Programu Rowerowego.
- 2. Dodatkowe trasy dojazdowe do sieci R
- 3. Strefy ruchu uspokojonego powyżej 60% ulic miasta.
- 4. Pozostawienie przejazdu dla rowerów w strefach uspokojonych.

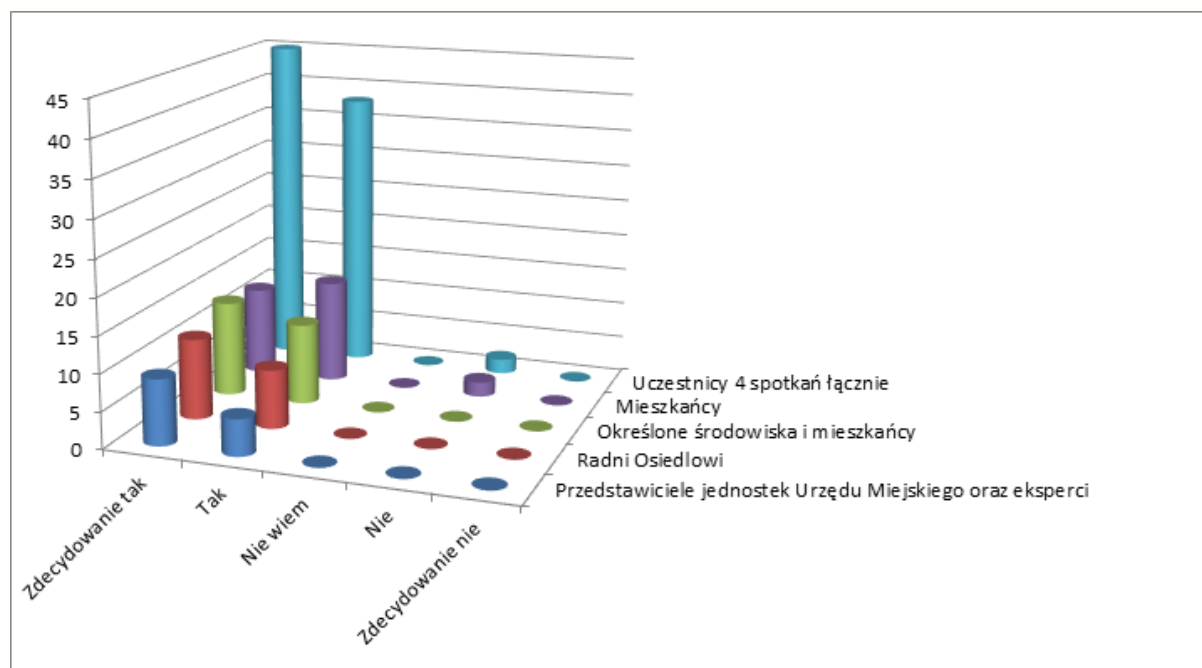
MOIM ZDANIEM NALEŻY BUDOWAĆ WIĘCEJ DRÓG DLA SAMOCHODÓW:



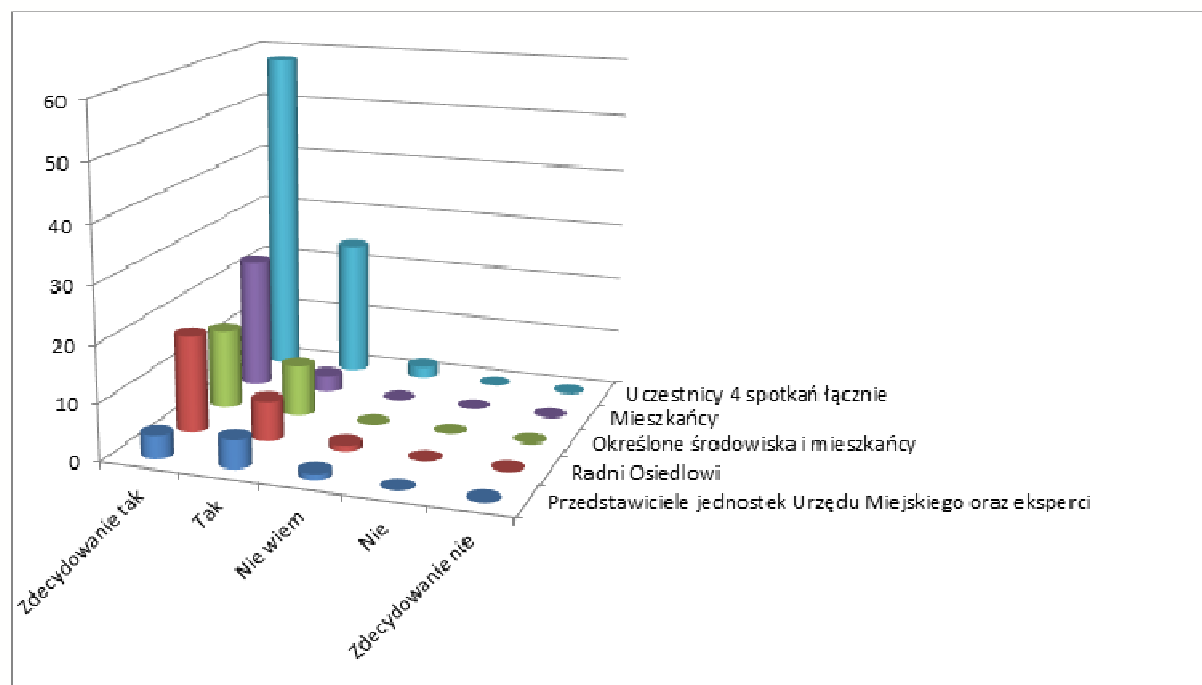
Komentarze:

- Tak, ale w ruchu pierścieniowym / obwodowym z odpowiednią infrastrukturą przesiadkową na transport publiczny.
- Należy przestrzegać właściwego kształtowania sieci drogowej GP, G, Z, L, D. Stosować priorytet na GP i G ew. Z, a ograniczenie na L i D.
- Zdecydowanie nie, ale pod warunkiem zamknięcia ram komunikacyjnych i również obwodnic miasta chroniących przemieszczanie pomiędzy.
- Należy rozważyć budowę III ramy komunikacyjnej.

BEZPIECZEŃSTWO W PRZEMIESZCZANIU SIĘ JEST DLA MNIE NAJWAŻNIEJSZE:



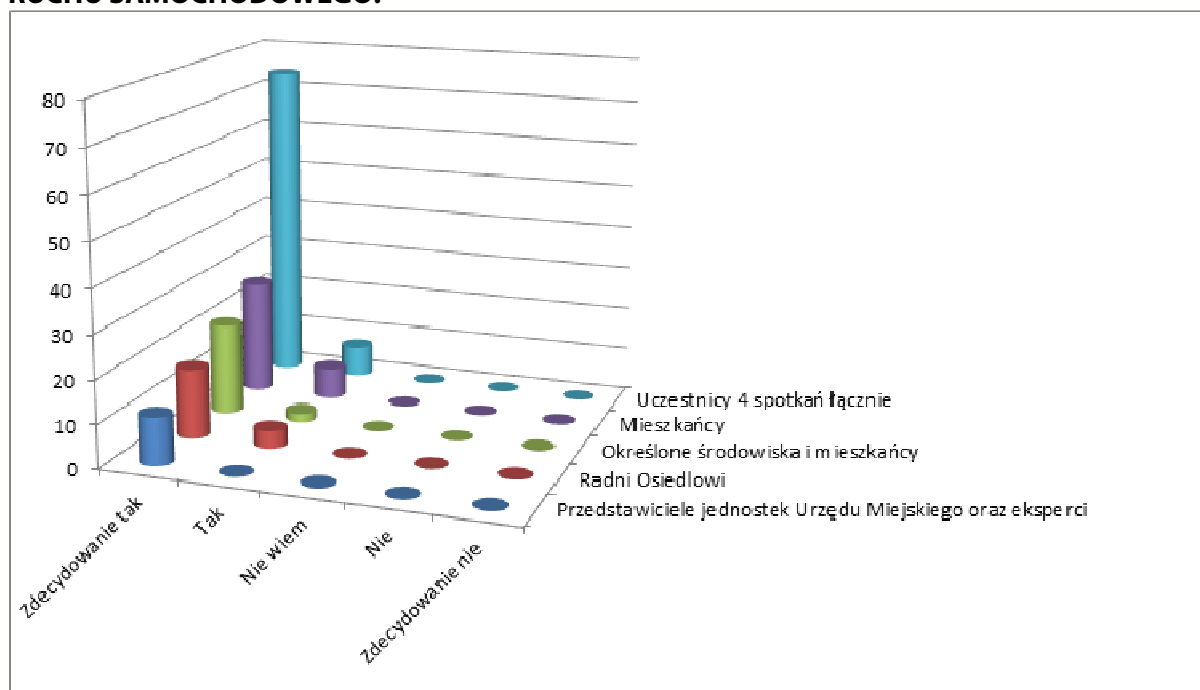
CHCĘ MIEĆ WIĘKSZY WPŁYW NA DECYZJE ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM W MIEŚCIE, NIE TYLKO POPRZECZ KONSULTACJE:



Komentarze:

- Zostawmy temat specjalistom, a nie tym, którzy znają się na wszystkim.

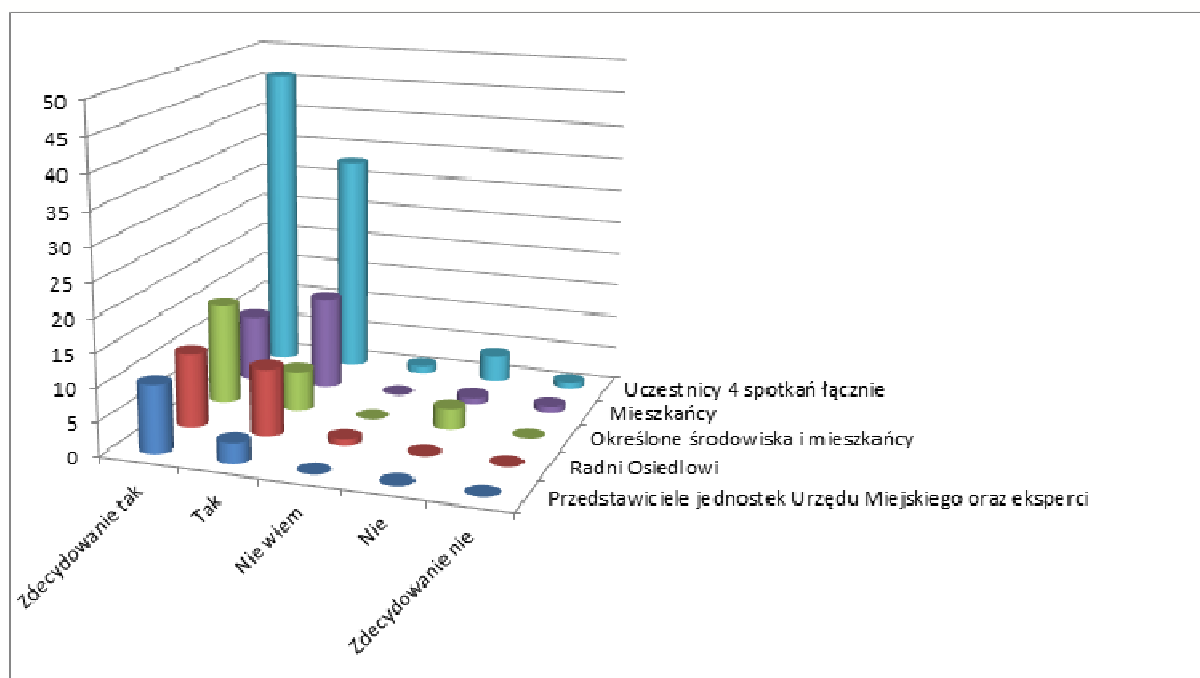
MOIM ZDANIEM NALEŻY ROZWIJAĆ TRANSPORT PUBLICZNY JAKO ALTERNATYWĘ DLA RUCHU SAMOCHODOWEGO:



Komentarze:

- Łączyć z nowymi inwestycjami mieszkaniowymi.

MOIM ZDANIEM NALEŻY OGRANICZYĆ LICZBĘ SAMOCHODÓW W MIEŚCIE:



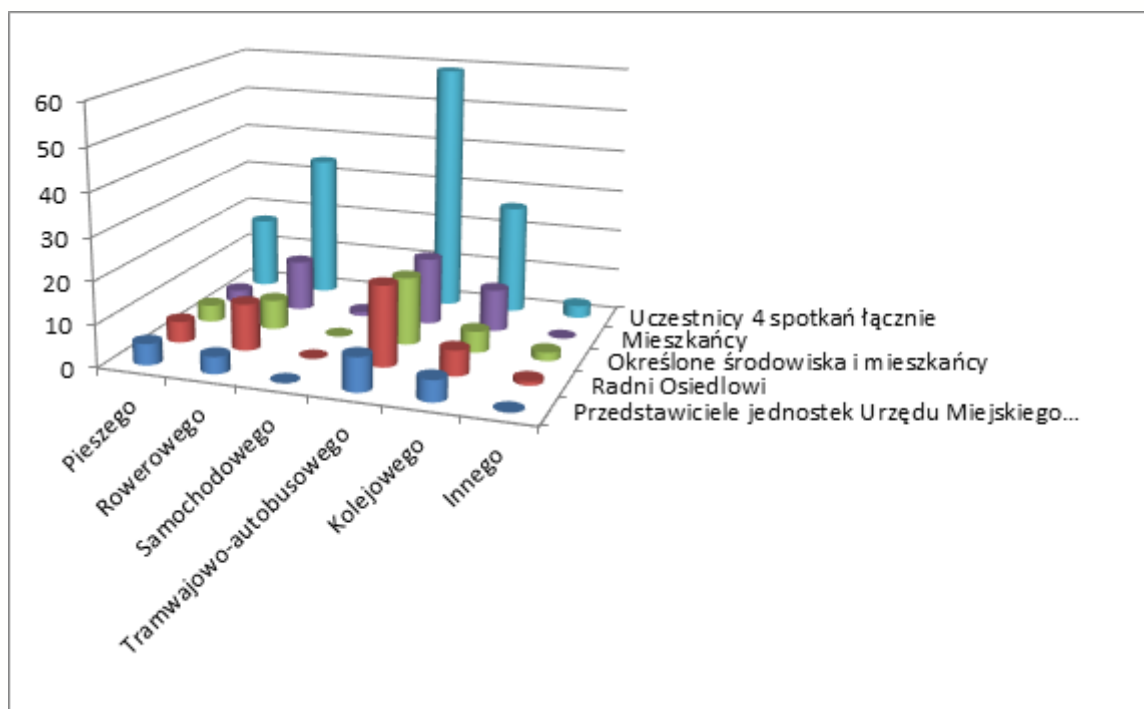
Komentarze:

- Lub zwiększyć udział carsharingowych pojazdów (większa efektywność).

Mobilny Poznań

- Strefa płatnego parkowania w całym Poznaniu z wyłączeniem dla płacących podatki w Poznaniu.
- Strefy w korytarzach tramwaju w całym Poznaniu.
- Rozpraszanie ruchu poprzez sterowanie światłami.
- 1 auto w rodzinie miejskiej.
- Dzieci jeżdżą samodzielnie do szkoły.

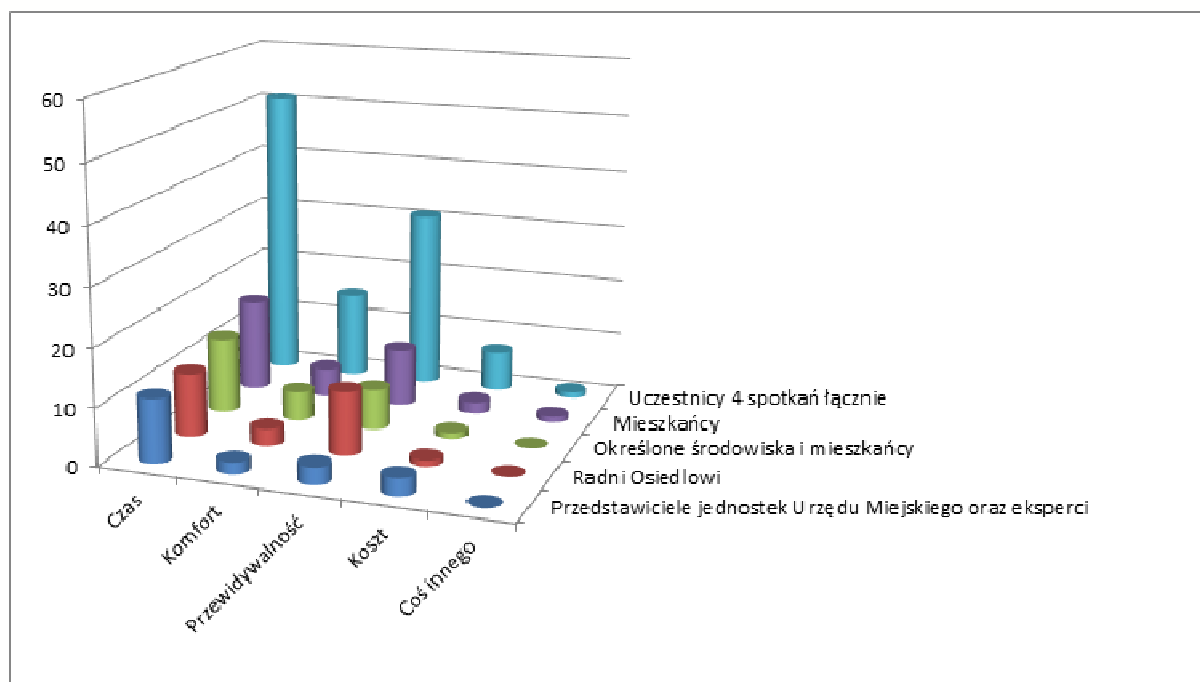
MOIM ZDANIEM POZNAŃ POWINIEN POSTAWIĆ NA ROZWÓJ RUCHU:



Komentarze:

- Właściwie rozwijać różne formy transportu dostosowanego do zagospodarowania przestrzennego terenu miasta.
- skuter elektryczny x 2
- transport napowietrzny
- węzeł Poznań Wschód
- motocykle i skutery
- rowery i tramwaje
- zrównoważenie wszystkich.

NAJWAŻNIEJSZE W PRZEMIESZCZANIU SIĘ JEST:



Komentarze:

- bezpieczeństwo x 3
- bezpieczeństwo, inkluzyjność



JAKIE ALTERNATYWNE FORMY PRZEMIESZCZANIA SIĘ WPROWADZIŁBYŚ/WPROWADZIŁABYŚ W MIEŚCIE PRZYSZŁOŚCI (HULAJNOGI, CARSHARING)?	
Przedstawiciele jednostek Urzędu Miejskiego oraz eksperci	– rowery elektryczne x 3 – rowery wieloosobowe – szynobusy miejskie po torach PKP – dopuszczenie przejazdów tramwajów / lekkich poj. szynowych po torach kolejowych – świadomość znaczenie chodzenia (transport pieszy) x 2 – rowery – wykorzystanie / budowa osi PST (Poznańskiego Szybkiego Tramwaju) na obszar tzw. III ramy – metro x 2 – pojazdy autonomiczne wieloosobowe – taksówki na PEKA (Poznańską Elektroniczną Kartę Aglomeracyjną)
Radni Osiedlowi	– elektryczne skutery x 2 – kolej metropolitalna / SKM x 2 – elektryczne rowery x 2 – skutery – transport intermodalny poprzez węzły przesiadkowe – transport napowietrzny – rowery – długie autobusy elektryczne na wydzielonych jezdniach – autostradowa obwodnica na północy – wagoniki – jeden do drugiego – jak z książki „660 Fahrenheit”
Określone środowiska i mieszkańcy	– metro – carpooling, carsharing – carsharing + wyznaczone parkingi Park&Ride – tramwaj wodny (wykorzystanie rzeki) – rowery cargo – rowery elektryczne – kolej metropolitalna

Mieszkańcy	– robotaxi – samochody autonomiczne – carsharing, nowoczesny transport zbiorowy – kolej metropolitalna, transport zbiorowy – rowery cargo i e-cargo do wypożyczania – hyperloop jako ring miejski – transport wodny – tramwaje – metro x 2 – S-Bahn
------------	---

3.7. UWAGI PRZESŁANE DROGĄ MAILOWĄ

Poniżej zebrano postulaty mieszkańców, w tym uczestników spotkań, przesłane drogą mailową na adres: mobilnosc@um.poznan.pl w pierwszym etapie konsultacji. Kolejność poniższych postulatów z wiadomości e-mail odpowiada kolejności przesyłania zgłoszeń na adres mailowy Urzędu Miasta. Ze względu na objętość raportu oraz konieczność ochrony danych osobowych zdecydowano się dodać wyłącznie te fragmenty e-maili, które bezpośrednio dotyczą konsultacji Planu Mobilności, tj. uwagi i postulaty do spotkań konsultacyjnych bądź potrzeby i oczekiwania uczestników konsultacji względem Planu Mobilności.

Postulaty z wiadomości e-mail nr 1

(Propozycja uwzględnienia w Planie Mobilności poniższych uwag):

1. Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez budowę świateł na wszystkich przejściach dla pieszych na ulicach dwupasmowych – patrz Grunwaldzka na wysokości Konfederackiej oraz na wysokości Promienistej; aby uniknąć tamowania ruchu aut, światła dla pieszych aktywowane tylko przyciskiem.
2. Zachęta dla kierowców do korzystania z tramwajów poprzez budowę parkingów Park and Ride przy wszystkich pętlach tramwajowych w mieście. Bilet łączony parking + sieciówka dużo tańszy niż kupowane osobno. Podkreślanie czasu przejazdu tramwaj vs auto do centrum, np. na tablicach interaktywnych na wjeździe do miasta.
3. Przegląd podobnych dokumentów w dużych miastach zachodniej Europy w celu identyfikacji kolejnych pomysłów. Podobnych = planów / strategii rozwoju mobilności.
4. Instalacja przy sygnalizacji dla aut sekundników informujących o zmianie światła zielone/czerwone w celu poprawy płynności ruchu aut. Proponuję rozpocząć testowo od najbardziej zatłoczonych skrzyżowań i zmierzenie przepustowości przed i po instalacji.

Postulaty z wiadomości e-mail nr 2

(Uwagi dotyczące organizacji spotkań konsultacyjnych):

1. [...] szczególne uwzględnienie i upewnienie się, że w konsultacjach będą brały udział osoby, które mają dużą liczbę dzieci (rodziny duże?) mogące przybliżyć oczekiwania względem organizacji transportu w mieście i gminach ościennych. Inne oczekiwania będzie miał rodzic, a inne osoba bezdzietna, bez zobowiązań.
2. Bezwzględnie w konsultacjach powinny uczestniczyć osoby, które posiadają umiejętności pracy w zespole i potrafią poprowadzić sesje „Problem Solving” na bazie metodologii LEAN Sigma. [...]

Postulaty z wiadomości e-mail nr 3

(Propozycja uwzględnienia w Planie Mobilności poniższych uwag dot. w szczególności Osiedla Kwiatowego):

1. Uruchomienie autobusowej linii nocnej na ul. Malwowej; wprowadzenie dodatkowej linii autobusowej albo zmodyfikowanie trasy obecnych linii autobusowych.

Wyjaśnienie: Osiedle Kwiatowe jest obszarem wysuniętym najdalej na zachód Miasta Poznania. Niektóre obszary tej jednostki pomocniczej są pozbawione dostępu do komunikacji miejskiej z uwagi na odległości. Linia autobusowa 177 kursuje zbyt rzadko, czasami dwa razy w ciągu godziny. Problemem pozostaje fakt, iż w porze nocnej nie jeżdżą żadne autobusy ulicą Malwową. Jedyne autobusy, które jeżdżą w porze nocnej w okolice osiedla to autobus linii 251. Jego trasa kończy się przy przejeździe kolejowym Poznań-Plewiska. Zauważyć należy, że z tego miejsca do najdalej położonych zakątków osiedla jest odległość blisko 2 km. Osoby, które pracują w porze nocnej, a które mieszkają w tamtej okolicy zmuszone są do pokonania tej odległości na własną rękę, co stanowi utrudnienie, szczególnie w obecnej porze roku.

2. Rozważenie stworzenia parkingu podmiejskiego w okolicach dworca kolejowego Poznań Junikowo.

Wyjaśnienie: Mając na celu ochronę środowiska (powietrza, hałasu), a także dobro komunikacji miejskiej, budowa parkingu będzie doskonałą okazją do poprawy stanu dróg, znaczącego ograniczenia korków. Właściciele samochodów będą mogli pozostawić swoje pojazdy na parkingu, a następnie podróżować do Poznania komunikacją miejską. Budowa parkingu, o którym mowa, wiąże się bezpośrednio z planowaną realizacją inwestycji budowy tunelu pod przejazdem kolejowym Poznań-Plewiska.

Postulaty z wiadomości e-mail nr 4

(Propozycja uwzględnienia w Planie Mobilności poniższych uwag):

1. Nieograniczanie sezonu roweru miejskiego do pór roku – zimą też mógłby działać.
2. Dostępność toalet na centrach przesiadkowych dla pasażerów, np. poprzez otwieranie drzwi za pomocą karty Peka)
3. Zintegrowany dworzec na Starołęce (razem z parkingiem), który łączyłby transport autobusem, tramwajem oraz pociągów – tak aby przesiadka nie wymagała przejścia kilkuset metrów, co wiązałoby się z wybudowaniem wiaduktu kolejowego.

Postulaty z wiadomości e-mail nr 5

(Propozycja uwzględnienia w Planie Mobilności poniższych uwag dot. w szczególności Osiedla Jeżyce):

1. Zwrócenie uwagi na komfort korzystania z przystanków – w szczególności z przystanków, gdzie wsiadanie odbywa się z poziomu jezdni (np. przystanki przy Rynku Jeżyckim). Proponujemy, aby miasto przedstawiło deklarację z harmonogramem określającym, do kiedy takie niekomfortowe rozwiązanie zostaną wyeliminowane.
2. Wyznaczanie przejść dla pieszych na wszystkich wlotach skrzyżowań oraz na obu końcach platform przystankowych.

Wyjaśnienie: Należy wyeliminować takie sytuacje, jaka ma miejsce na przystanku Rynek Jeżycki na ul. Dąbrowskiego w kierunku centrum, z którego chcąc przejść na drugą stronę ulicy należy pokonać dwa lub trzy przejścia dla pieszych oraz na przystanku Żeromskiego na ul. Dąbrowskiego, gdzie główne skupiska mieszkańców oraz cele podróży znajdują się po zachodniej stronie przystanku, a dojścia do przystanku wyłącznie po jego wschodniej stronie.

3. Bezpieczeństwo pieszych (oświetlone przejścia dla pieszych; wyniesione skrzyżowania; wąskie wloty na skrzyżowania o promieniach wymuszających odpowiednią prędkość).
4. Atrakcyjność cen biletów komunikacji zbiorowej – sugerujemy wykorzystanie takich wskaźników, jak np. stosunek kosztu przejazdu wybranych odcinków tramwajem wobec kosztu przejazdu wypożyczonym samochodem oraz kosztu paliwa i parkowania.
5. Budowa buspasów – sugerujemy wykorzystanie takich wskaźników, jak np. długość w kilometrach oraz liczba pilnych lokalizacji do wyznaczenia buspasa.
6. Czas oczekiwania tramwaju na przejazd – w tym efektywność ITS i jej pomiar/ocena przy wykorzystaniu wskaźników.
7. Zapobieganie blokowaniu transportu zbiorowego przez samochody (przebudowa i zabezpieczenie miejsc stałego styku, np. Most Królowej Jadwigi; przeciwdziałanie blokowaniu torowisk przez parkujące pojazdy i szybka reakcja na taką blokadę).
8. Zwiększanie dostępności komunikacji miejskiej w różnych częściach miasta – sugerujemy wykorzystanie takich wskaźników, jak np. średnia odległość od najbliższego przystanku, średni czas między kolejnymi odjazdami.

Postulaty z wiadomości e-mail nr 6

(Propozycja uwzględnienia w Planie Mobilności poniższych uwag dot. w szczególności Osiedla Podolany):

1. W punkcie „myślenie o środowisku” chodzi o całkowite zbalansowanie wydzielanego CO₂ oraz szkodliwych pyłów PM i zanieczyszczeń na wszelkie możliwe sposoby, a nie wyłącznie drzewa przy ulicach. Urzędnicy w tym celu powinni przede wszystkim:
 - zredukować wycinki i zaplanować nasadzenia również poza drogami publicznymi,
 - zakazać sprzedawania zadrzewionych działek we władaniu miasta i otoczyć troską drzewa na nich, zakazać wycinki,
 - zaplanować nasadzenia w miejsca połamanych i uschłych drzew w parkach, przy drogach, a zwłaszcza w lasach komunalnych,
 - dołożyć wszelkich możliwych starań sprzeciwiających się wycince np. na skarpach przy torach kolejowych (drzewo na skarpie nigdy nie spadnie na tory), łęgów w obszarze zalewowym, itd.,
 - bezwzględnie chronić cieki, bagna, torfowiska – jako bardzo efektywne pochłaniacze CO₂, zakazać zasypywania, zabudowy
 - a przede wszystkim przeprowadzić analizy przedstawiające aktualną emisję i pochłanianie jako miarodajny współczynnik naukowo przedstawiający skuteczność prowadzonych działań.
2. Kolej metropolitalna powinna mieć przystanek przy Druskienickiej poza już wskazanymi w ankiecie.
3. Wiadukty nad koleją: dla Lutyckiej oraz Golęcińskiej.
4. Istotne połączenia ciągów drogowych na Podolanach, a specyficznie:
 - Przedłużenie Jasielskiej do Lutyckiej,
 - Jasielska do Alei Solidarności,
 - Jasielska do Karola Kurpińskiego (Piątkowo), np. jako buspas,
 - Piesze i rowerowe połączenia Piątkowa z Podolanami,

- Ze Strzeszynom poprzez kładkę pieszo-rowerową nad torami osobno przy drodze krajowej.
5. Drogi wyłącznie autobusowe powinny być dostępne dla wszystkich jednośladów, a nie wyłącznie rowerów.

Postulaty z wiadomości e-mail nr 7

(Propozycja uwzględnienia w Planie Mobilności poniższych uwag dot. w szczególności poruszania się po mieście pieszo i komunikacją miejską z wózkiem dziecięcym)

Problemy:

1. **Wąskie chodniki** lub spora ich część przeznaczona na parkingi, przez co dla pieszych zostaje bardzo mało miejsca (szczególnie, jeśli jedzie się z wózkiem i jednocześnie samochód nie zostawi przepisowego 1,5 m). Kilka przykładów:
 - ul. Szamarzewskiego na odcinku między Polną a Kraszewskiego
 - ul. Jesienna (odcinek między Bukowską a Świtom) oraz ulica Świt, w drodze do przychodni na Świcie
 - Aleja Wielkopolska obok restauracji Milano (przejście między Parkiem Sołackim a Parkiem Wodniczki
 - Tunel pomiędzy ul. Kościelną a Nad Wierzbakiem prowadzący do Parku Sołackiego – jeśli idzie się z wózkiem, to nie ma możliwości, żeby zmieściła się osoba idąca z przeciwnego kierunku.
2. **Zły stan chodników.** Czasem jest miejsce na chodniku, ale jest on w takim stanie, że bardzo trudno nim iść, szczególnie z wózkiem dziecięcym, bo kółka wózka co chwilę się klinują. Przykłady takich miejsc to chodnik przy Przychodni na ul. Galla 2 oraz chodnik na Wawrzyniaka (w szczególnie fatalnym stanie jest na odcinku między ul. Słowackiego a Dąbrowskiego).

Na świeżo wyremontowanych chodnikach parkują samochody i pod wpływem ich ciężaru pękają płytki. Tak stało się np. na chodniku przy ul. Szpitalnej 10 (naprzeciwko Drogerii, która się tam znajduje, często stoją samochody, niszcząc chodnik i zielen). Dobrą praktyką, którą widzę przy niektórych inwestycjach, jest stawianie słupków wzdłuż takiego chodnika. Mogłyby też pomóc częstsze patrole Straży Miejskiej, przez kilka tygodni po oddaniu inwestycji do użytku.

3. **Niebezpieczne lub nieprzystosowane dla osób poruszających się z wózkami przejścia dla pieszych:**
 - **Samochody parkują blisko przejścia i nie widać pieszych** (np. często widzę taką sytuację przy ul. Szamarzewskiego przy Wielkopolskim Centrum Pulmonologii i Torakochirurgii, przejście niedaleko ul. Bednarskiej), kierowca w ogóle nie ma szans zobaczyć wózka dziecięcego i może nie zdążyć zahamować. We wspomnianym miejscu jest wyrysowany znak zabraniający parkowania, ale mimo wszystko często tam ktoś parkuje. Może warto rozważyć ustawianie jakichś fizycznych przeszkód przy często zastawianych skrzyżowaniach?

- **Dwa pasy w jednym kierunku dla samochodów na ulicach w centrum** (np. Ul. Szpitalna (...), albo ulice Poznańska, Kościelna i Nad Wierzbakiem ..). Na wspomnianych ulicach są przejścia dla pieszych, na których nie ma sygnalizacji świetlnej. Nigdy na przejściu nie mam pewności, czy kierowca na drugim pasie również się zatrzyma (bo może nie widzieć wózka i stwierdzi, że jeszcze zdąży, a niektórzy nawet nie widzą mnie, bo tak szybko jadą albo wyprzedzają samochód ustępujący mi pierwszeństwa).
 - **Krawężniki przy przejściach dla pieszych są w wielu miejscach wysokie**, co sprawia kłopot przy ich pokonywaniu z wózkiem dziecięcym (inwalidzkim zapewne też).
 - **Bruk pomiędzy asfaltem a krawężnikiem** – w przypadku nowych inwestycji lub niedawno remontowanych ulic zauważyłam, że praktykuje się wstawianie pomiędzy krawężnik a asfalt kilku kostek brukowych. Wydaje się, że ma to na celu odprowadzanie nadmiaru wody, w praktyce jednak sprawia kłopot podczas przekraczania jezdni – po zjechaniu z krawężnika kółka wpadają dokładnie pomiędzy krawężnik i asfalt i trzeba włożyć sporo siły, żeby je wydostać.
 - **Bruk na przystankach autobusowych** – duże przerwy między kostkami są często niedostatecznie wypełnione materiałem spajającym, dodatkowo kostki po jakimś czasie ubijają się i ich powierzchnia jest bardzo nierówna. Wychodząc z tramwaju na pętli Ogrody, zawsze mam kłopot korzystając z przejścia dla pieszych na ul. Szpitalnej – w przestrzenie pomiędzy kostką brukową wpadają i zahaczają się kółka. Na nierównym bruku łatwo się też potknąć (...).
4. **Przystanki tramwajowe na Rynku Jeżyckim** są zupełnie niedostosowane dla osób z wózkami dziecięcymi, osób starszych lub osób z trudnościami w poruszaniu się (w tym jeżdżących na wózkach inwalidzkich). Nawet wejście do niskopodłogowego tramwaju stanowi wyzwanie, bo jest dużo wyżej niż na większości przystanków. Dodatkowo jest tam nierówno ułożony bruk z dużymi szparami pomiędzy kostkami i z wózkiem, bez pomocy drugiej osoby jest na tym przystanku bardzo ciężko wsiąść. Podobny problem mają emeryci - niektórzy z wielkim trudem wchodzą/wychodzą z tramwaju, często potrzebna jest pomoc drugiej osoby. Zdaję sobie sprawę, że jest szykowany remont Dąbrowskiego, ale może w międzyczasie da się zamontować chociaż tymczasowe rampy/podwyższenia, ułatwiające wejście do tramwaju.
- O bruku na Starym Rynku nie wspominam, odkąd spacerujemy z wózkiem, zwyczajnie przestaliśmy tam chodzić, bo jest to bardzo niewygodne.
5. **Droga między Olimpią a Parkiem Sołackim** – z powodu rosnącego na środku (pięknego) drzewa, poprowadzony jest tam dwukierunkowy ruch samochodów. Jest to droga łącząca dwa parki (Sołacki i Jezioro Rusałka) i teren głównie rekreacyjny. Kiedy idzie się drogą i akurat drogą jedzie samochód, to o ile samochód się nie zatrzyma i nie poczeka, aż przejdziemy (co nie zdarza się często), trzeba zjeżdżać na zabłocone pobocze (które ciężko pokonać z wózkiem). Zastanawiałam się, czy nie byłaby możliwa zmiana organizacji ruchu w tym miejscu – wydzielenie jednego pasa tylko dla pieszych i rowerzystów, a drugi pas pozostawić dla samochodów, nakazując ustępowanie pierwszeństwa dla nadjeżdżających z przeciwka (Znak B-31 Pierwszeństwo dla nadjeżdżających z przeciwka).

Kilka pomysłów na usprawnienia:

1. **Promowanie komunikacji miejskiej wśród przyszłych lub świeżo upieczonych rodziców**, np. przez zachęcanie do zakładania Peki. Można ją promować w szkołach rodzenia, na porodówkach (szpital rozdaje informacje od Miasta o zasadach rejestrowania dzieci), przy rejestracji dziecka. Podróże po mieście komunikacją miejską mają sporo plusów(...). Kilka moich koleżanek przesiadło się na komunikację miejską po urodzeniu dzieci, ale mam też takie, które niechętnie z niej korzystają (bo np. twierdzą, że wyrobienie Peki wymaga osobistego jej odebrania i nie mają kiedy tego zrobić, a szukanie biletomatów przy każdej podróży jest uciążliwe).
2. **Testowanie planowanych rozwiązań komunikacyjnych** z wózkami dziecięcymi i z osobami poruszającymi się na wózkach inwalidzkich lub z trudnościami w poruszaniu się (osoby starsze, niedowidzące itd.) przed wdrożeniem ich jako standard, na większą skalę.
3. **Tańsze bilety rodzinne na komunikację miejską**, żeby zachęcać do jeżdżenia do miasta tramwajem lub autobusem. **W tej chwili godzina parkowania w centrum jest tańsza, niż dojazd do niego w tą i z powrotem tramwajem dla 2 osób, jeśli mają do przejechania co najmniej 2 przystanki** (a jeśli podróżują z dzieckiem, które musi mieć bilet, to w ogóle się to nie opłaca). Po podwyższeniu stawek za parkowanie w strefie to się niestety nie zmieni, bo planowane podwyżki cen biletów na komunikację miejską utrzymają wysokie koszty przejazdów tramwajem lub autobusem.
4. **Umożliwienie płacenia Peką za więcej usług miejskich**. W mojej opinii to kolejne argumenty - poza opłacaniem strefy parkowania - które mogłyby zachęcić osoby, niekorzystające na co dzień z komunikacji miejskiej do wyrobienia sobie Peki. Miejsca, za które można byłoby zapłacić Peką:
 - **Toalety publiczne** – wymagana jest w nich konkretna kwota, którą ciężko zawsze mieć w portfelu.
 - **Rowery miejskie** – możliwość opłacania wypożyczenia bez konieczności zakładania konta, z użyciem karty Peka (płatność t-portmonetką). Starsze osoby nie korzystają z PRM, bo nie potrafią sobie założyć konta (można to zrobić tylko przez Internet). Wiele razy starsze osoby pytały mnie przy stacji o to jak mogą wypożyczyć rower i kiedy dowiadywały się, że muszą mieć konto, które trzeba założyć przez internet odchodziły niepokieszone.
5. **Z pozoru niezwiązane z tematem mobilności**, dotyczy jednak planowania przestrzennego i planowania przyszłości miasta z nastawieniem na ludzi (...):
 - **Upały w mieście**
 - Beton i brak dających cień drzew w mieście - z tego powodu dużo wygodniej jest jeździć w klimatyzowanym samochodzie i wysiąść w miejscu docelowym - chodzenie w upale po mieście jest bardzo nieprzyjemne, betonowe chodniki i asfalt bardzo się nagrzewają i potęgują uczucie gorąca, często długo nie ma cienia.
 - O ile rozumiem, że w gęsto zabudowanym centrum trudno czasem dosadzić nowe drzewa, o tyle nie rozumiem, dlaczego niewiele jest drzew w miejscach takich jak plaża miejska przy Jeziorze Strzeszyńskim oraz przy Jeziorze Rusałka, nowy plac zabaw w Parku Wodniczki. Kilka miejsc w cieniu drzew, w sezonie wakacyjnym jest zajętych już chyba od 6 nad ranem - dzieci w związku z tym muszą bawić się w pełnym słońcu.

Mobilny Poznań

- Aby niwelować skutki upałów (latem) i smogu (jesienią i zimą) oraz tworzyć przyjazny dla pieszych mikroklimat w mieście proponuję sadzić drzewa, gdzie tylko jest to możliwe. Najlepiej gatunki, które docelowo dawać będą sporo cienia.
- **Więcej ławek i toalet publicznych** w mieście – wychodząc na dłuższy „spacer” pieszo po mieście, trzeba się liczyć z tym, że prawdopodobnie konieczne będzie wejście do jakiejś kawiarni/restauracji, aby możliwe było skorzystanie z toalety i/lub krótki odpoczynek na ławce. Ławki dostępne są przede wszystkim w parkach i skwerach i o ile takiego nie ma w pobliżu, to czasem na sporym odcinku nie ma gdzie przysiąść. Brak toalet publicznych szczególnie daje się odczuć przy placach zabaw - np. brak toalet bezpośrednio przy placach zabaw w Parku Sołackim i Wodniczki – jest tam tylko Toi Toi – nie można do niego wjechać z wózkiem, więc jeśli jestem sama na spacerze z dzieckiem, to musiałabym wózek zostawić przed toaletą i liczyć, że nikt go nie ukradnie. Nie ma tam też warunków do zmiany pieluszki.
- Dawanie dobrego przykładu usługodawcom z terenu miasta i **dbanie o łatwą dostępność instytucji publicznych dla wszystkich** – CK Zamek jest przykładem renowacji, w której zastosowane rozwiązania dla wózków są bardzo kłopotliwe w użytkowaniu – trzeba najpierw wjechać bocznym wejściem, przez bardzo wąski korytarz, następnie przejechać przez hol, w którym są 2-3 schodki do pokonania, zanim można dotrzeć do „normalnej windy”. Teoretycznie jest mini-winda, która ma pomóc pokonać te schody, w praktyce nie działa i trzeba wnosić wózek samemu.

4. PODSUMOWANIE

Celem pierwszego etapu konsultacji było **zebranie potrzeb** mieszkańców i interesariuszy oraz próba wskazania **rekomendacji** dotyczących mobilności w Poznaniu i ich wstępnej **priorytetyzacji**. Na tej podstawie zostaną opracowane główne kierunki i działania wyznaczające kształt Planu Mobilności. Niezależnie od grupy (dorośli, dzieci i młodzież), która uczestniczyła w spotkaniach konsultacyjnych, interesariusze i mieszkańcy mają te same potrzeby i identyfikują te same problemy.

Przemieszczanie się w Poznaniu powinno opierać się na szybkim, komfortowym, pewnym, dostępnym dla wszystkich i ekologicznym transporcie publicznym, a zwłaszcza na tramwajach. Ważna w tym kontekście jest również integracja miejskiej komunikacji zbiorowej z koleją, rozbudowa węzłów przesiadkowych i parkingów buforowych. Zdecydowanie należy ograniczać liczbę poruszających się po mieście samochodów i rozwiązać problem ruchu tranzytowego przez centrum, zarówno samochodów ciężarowych, jak i osobowych. **Samochód powinien być traktowany jako rozwiązanie mało atrakcyjne i niepotrzebne** do poruszania się po Poznaniu – zarówno dla jego mieszkańców, jak i wszystkich przyjezdnych. Należy wyeliminować codzienny wjazd tysięcy samochodów do miasta spoza Poznania. Zwłaszcza centrum powinno być przestrzenią wolną od aut. Nie oznacza to jednak całkowitego zakazu wjazdu, lecz wymaga wprowadzenia odpowiednich regulacji dotyczących ograniczenia liczby miejsc parkingowych, ceny i czasu postoju itp. Ruch na terenie całego miasta powinien odbywać się płynnie, bez korków, ale przy znacznych ograniczeniach prędkości i rozszerzaniu strefy zamieszkania z jasnym i czytelnym oznakowaniem.

Miasto powinno być przyjazne pieszym i rowerzystom, z szerokimi, równymi chodnikami i zintegrowanym systemem dróg rowerowych. Uczestnicy konsultacji zwracali bardzo dużo uwagi na **związek między mobilnością a ekologią**. Przemieszczanie się powinno odbywać się wśród zieleni i drzew. Mieszkańcom zależy na czystym powietrzu, rozwiązaniu problemu smogu i zanieczyszczenia hałasem oraz wprowadzeniu odpowiednich ekologicznych rozwiązań takich jak: ekologiczne oświetlenie ciągów pieszych i rowerowych czy wykonywanie przepuszczalnych nawierzchni, umożliwiających małą retencję. Ważne jest podkreślenie, iż obecny Program Rowerowy spełnia wymagania mieszkańców w kontekście rozwoju infrastruktury rowerowej i powinien stać się integralną częścią Planu Mobilności. W Planie należy uwzględnić również kwestie związane z nowymi środkami transportu, np. hulajnogami elektrycznymi i rozważyć problem elektromobilności. W perspektywie dekady należy się zastanowić nad pozyskiwaniem odnawialnej energii dla celów transportowych i dekarbonizacją mobilności w Poznaniu.

Bezpieczeństwo przemieszczających się musi mieć najwyższy priorytet. Plan Mobilności powinien opierać się na wizji zero wypadków na drogach oraz bezpiecznych rozwiązaniach zachęcających do korzystania z innych niż samochód sposobów przemieszczania się, przede wszystkim pieszo, rowerem, pojazdami elektrycznymi. W kontekście bezpieczeństwa bardzo ważna jest również **dostępność przestrzeni miejskiej dla wszystkich**, w tym dzieci, osób z niepełnosprawnościami, osób starszych. Należy promować rozwiązania umożliwiające wychodzenie z domu osób wykluczonych ze względu na bariery architektoniczne. Również transport publiczny musi być jak najbardziej przyjazny i bez barier.

Powyższe nie będzie możliwe bez planowania przestrzeni z namysłem. Uczestnicy konsultacji rekomendują prowadzenie szerokich konsultacji społecznych nad inwestycjami dotyczącymi mobilności i planowanie miasta w oparciu o dane i wypracowane logiczne mechanizmy,

Mobilny Poznań

np. budowanie nowych osiedli po stworzeniu odpowiedniej infrastruktury dającej możliwość komfortowego przemieszczania się i skomunikowania z pozostałymi częściami miasta. Miasto powinno być traktowane jako przyjazna, wspólna przestrzeń, która nie wyklucza nikogo i umożliwia sprawne poruszanie się po nim. W tym kontekście nie da się utrzymać w mieście natężonego ruchu samochodowego – liczba samochodów przypadająca na 1000 mieszkańców jest zdecydowanie większa niż w większości dużych europejskich miast, które mogą się poszczycić sprawną komunikacją i przyjazną przestrzenią. Należy również pamiętać, iż zdecydowana większość obszaru miejskiego jako układ komunikacyjny powstała przed epoką motoryzacji lub przy bardzo ograniczonym ruchu samochodowym. Ostatnie trzy dekady przyniosły samochodową rewolucję, na którą miasto nie jest gotowe. **Plan Mobilności musi odpowiedzieć na pytanie, jak przywrócić przestrzeń mieszkańcom i ograniczyć napływ samochodów, tak jak zrobiono to w wielu europejskich metropoliach.**

Poznań w perspektywie kilku, kilkunastu lat powinien być w obszarze mobilności „**smart city**”, tzn. „(...) miastem, które wykorzystuje technologie informacyjno-komunikacyjne w celu zwiększenia interaktywności i wydajności infrastruktury miejskiej i jej komponentów składowych, a także podnosi świadomość mieszkańców”¹. Mieszkańcy i interesariusze chcą zielonego, ekologicznego miasta o bardzo wysokim standardzie życia, z najnowszymi technologiami, czystym powietrzem i sprawnym transportem publicznym.



¹ Azkuna I. (red.), Smart Cities Study: International Study on the Situation of ICT, Innovation and Knowledge in cities, The Committee of Digital and Knowledge-based Cities of UCLG, Bilbao, 2012.

Organizator konsultacji

Urząd Miasta Poznania

Koordynator konsultacji

Tadeusz Mincer

(Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich)

Realizacja konsultacji

Anna Cwynar, Krzysztof Nowak, Tadeusz Mincer, Monika Gliška

(Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich)

Hanna Achremowicz, Natalia Supeł, Piotr Torchała

(Stowarzyszenie Edukacji Krytycznej)

Konsultacje z dziećmi i młodzieżą

Stowarzyszenie Edukacji Krytycznej

Opieka merytoryczna: dr Kamila Kamińska-Sztark

Wsparcie merytoryczne

Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta

Urząd Miasta Poznania

Oddział Polityk Mobilności i Transportu

Opracowanie raportu

Anna Cwynar, Krzysztof Nowak, Hanna Achremowicz, Monika Gliška

Projekt opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Poznania na zlecenie Urzędu Miasta Poznania realizuje firma „TRAKO” PROJEKTY TRANSPORTOWE.