



Raport diagnostyczno-strategiczny

Załącznik B. Raport z badań jakościowych

Wykonawca



LPW Sp. z o.o.
ul. Żeliwna 38
40-599 Katowice



Infra - Centrum Doradztwa sp. z o.o.
ul. Leszno 14
01-192 Warszawa

Spis treści

Wykaz stosowanych skrótów	4
1. Badania jakościowe – informacje wstępne	5
2. Notatki z badań jakościowych typu IDI	7
2.1. Przedstawiciel gminy Śrem	7
2.2. Przedstawiciel gminy Kórnik	8
2.3. Przedstawiciel gminy Oborniki.....	9
2.4. Przedstawiciel Związku Międzygminnego Wielkopolski Transport Regionalny	10
2.5. Przedstawiciel powiatu poznańskiego	11
2.6. Przedstawiciel gminy Szamotuły.....	12
2.7. Przedstawiciel gminy Kostrzyn.....	14
2.8. Przedstawiciel gminy Buk.....	15
2.9. Przedstawiciel Powiatu wągrowieckiego.....	16
2.10. Przedstawiciel gminy Suchy Las	17
2.11. Przedstawiciel gminy Skoki	18
2.12. Przedstawiciel gminy Komorniki	19
2.13. Przedstawiciel Politechniki Poznańskiej (1)	20
2.14. Przedstawiciel gminy Luboń.....	21
2.15. Przedstawiciel gminy Murowana Goślina	22
2.16. Przedstawiciel Politechniki Poznańskiej (2) oraz Zarządu Transportu Metropolitalnego (1)	23
2.17. Przedstawiciel Zarządu Dróg Miejskich (1)	25
2.18. Przedstawiciel Politechniki Poznańskiej (3)	27
2.19. Przedstawiciel Zarządu Transportu Miejskiego (2).....	29
2.20. Przedstawiciel gminy Swarzędz	30
2.21. Przedstawiciel Kolei Wielkopolskich	31
2.22. Przedstawiciel Zarządu Dróg Miejskich (2)	32
2.23. Przedstawiciel gminy Tarnowo Podgórne.....	34
2.24. Przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego	35
2.25. Przedstawiciel Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu	36

WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW

Skrót	Pełna nazwa
B&R	Bike & Ride
P&R	Park & Ride
PEKA	Poznańska Elektroniczna Karta Aglomeracyjna
PKM	Poznańska Kolej Metropolitalna
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

1. BADANIA JAKOŚCIOWE – INFORMACJE WSTĘPNE

Badania jakościowe (IDI) realizowane były w celu uzupełnienia informacji niezbędnych do opracowania Raportu Diagnostyczno – Strategicznego. Pozwalają na uzyskanie bezpośredniego przekazu od osoby zamieszkującej obszar funkcjonalny oraz skonfrontowanie opracowywanego dokumentu z wyzwaniem wskazywanymi przez różne grupy interesariuszy.

Celem przeprowadzonych badań jakościowych jest:

- Analiza otoczenia lokalnego z uwzględnieniem zagospodarowania przestrzennego – identyfikacja problemów i niezaspokojonych oczekiwań społeczności lokalnej;
- Ocena dostępności i jakości poszczególnych środków transportu publicznego (kolej, autobusy miejskie, komunikacja regionalna) z perspektywy użytkownika oraz obserwatora, w tym zebranie informacji na temat kierunków rozwoju;
- Analiza przesłanek i barier wyboru poszczególnych środków transportu publicznego przy uwzględnieniu różnych grup docelowych, wraz ze sposobami zmiany nawyków transportowych;
- Identyfikacja obszarów słabo skomunikowanych bądź całkowicie wykluczonych transportowo, wskazanie tras, na których obecna oferta przewozowa nie jest w pełni satysfakcjonująca dla mieszkańców;
- Analiza zrównoważonej obsługi ruchu turystycznego w regionie;
- Analiza sieci dróg rowerowych oraz pozostałej infrastruktury rowerowej, w tym identyfikacja kluczowych miejsc nieprzyjaznych rowerzystom;
- Ocena koncepcji integracji komunikacji publicznej wraz z zebraniem pomysłów na wdrożenie modelu w rzeczywistości;
- Ocena zasadności budowy na terenie Aglomeracji Beskidzkiej parkingów typu P&R oraz B&R wraz z oceną potencjalnego zainteresowania tym rozwiązaniem przez mieszkańców;
- Identyfikacja miejsc niebezpiecznych z podziałem na pieszych, rowerzystów oraz inne pojazdy;
- Pozyskanie opinii nt. alternatywnych form komunikacji (rower miejski, samochody elektryczne, urządzenia UTO, itd.);
- Ocena infrastruktury dedykowanej pieszym (z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych oraz rodziców z wózkami dziecięcymi);
- Analiza trendów społeczno – gospodarczych mających wpływ na zachowania komunikacyjne.

Pogłębione Wywiady Indywidualne (IDI – Individual In-depth interview) – polegają na bezpośredniej rozmowie moderatora z pojedynczym respondentem bez udziału osób trzecich. Ich celem jest uzyskanie szczegółowych opinii i informacji od konkretnych osób, spełniających określony kryterium doboru próby. Wskazaną technikę wykorzystuje się w celu wyjaśnienia natury danego zjawiska, dotarcia do istoty rzeczy, otrzymania informacji, które trudno byłoby uzyskać innymi metodami – np. ankietą. Spotkania były przeprowadzone poprzez wideorozmowę przy wykorzystaniu komunikatora internetowego lub drogą telefoniczną w zależności od preferencji respondenta. Czas

Raport diagnostyczno-strategiczny

trwania każdego spotkania wynosił około 60 min, opierały się na przygotowanym wcześniej ramowym scenariuszu. Lista pytań w toku trwania rozmowy mogła być jednak modyfikowana poprzez dodawanie nowych pytań bądź pomijanie niektórych, w celu indywidualnego podejścia do każdego rozmówcy z uwzględnieniem jego osobistych cech. W rozdziale 2. przedstawiono wykonane notatki ze spotkań w ramach badań IDI.

2. NOTATKI Z BADAŃ JAKOŚCIOWYCH TYPU IDI

2.1. PRZEDSTAWICIEL GMINY ŚREM

Na terenie gminy nie są respektowane strefy 30 oraz strefy zamieszkania, esowanie, zawężenia nie zdaje egzaminu, potrzebne jest lepsze respektowanie przepisów, kierowcy bez tego te rozwiązania bagatelizują. Skuteczne są jedynie światła, progi zwalniające, polecane światła all red, które spowalniają kierowców przekraczających prędkość. Przyzwolenie na nieprawidłowe parkowanie w mieście odgórne jest niestety powszechne, służby „przymykają oko” na popełnione wykroczenia, aby nie wzbudzać oporu społecznego. Społeczność narzeka na próby respektowania. Ulice jednokierunkowe są rozwiązaniem pożądanym, które porządkuje ruch, jednak istnieje opór społeczny, mieszkańcy nie chcą zmian. Infrastruktura drogowa bez separacji ruchu jest w Polsce niebezpieczna, dlatego np. nie popieram pasów rowerowych, bezpieczniejsze są DDR odseparowane. Stowarzyszenie Metropolia Poznań powinno posiadać więcej kompetencji w sprawie integracji transportu, spajania go. Podział administracyjny w Polsce posiada wady – rola powiatu jest słaba i rozmyta, niektóre kompetencje warto przejąć przez gminy (zarządzanie transportem zbiorowym, zarządzanie infrastrukturą drogową). Rozdrobnienie spółek w PKP dużym problemem, które utrudnia tworzenie spójnej oferty, a także negatywnie wpływa na planowanie. Centra przesiadkowe były tworzone w ramach ZITu. Dla gmin nieposiadających kolei była możliwość tworzenia takich obiektów dla ruchu autobusowego, jednak według mnie są one mało efektywne. Nie jest planowane stworzenie ITS w gminie. Uważam, że powinny być przeniesione kompetencje zarządzania drogami wojewódzkimi do miast o wielkości Śremu, inaczej brakuje rozpoznania lokalnych potrzeb, jeśli zarządzanie idzie tylko z góry. Skutkuje to np. błędnym ustawieniem cykli sygnalizacji świetlnej. Tematyka dostępności inwestycji dla osób niepełnosprawnych jest według mnie za mocno punktowana, takie osoby stanowią niewielki procent społeczeństwa, co często wydłuża czas realizacji inwestycji ważnych dla ogółu społeczeństwa. Nie ma znacznych problemów z ruchem towarowym, ze względu na brak dróg krajowych wysokich kategorii. Planowany jest deptak, jednak obawiam się, że ze względu na wielkość miasta Śrem może nie być dużego zainteresowania w początkowej fazie projektu, należy uwzględnić skalę miasta przy wyłączeniu dróg z ruchu kołowego. Kościuszki i Wyszyńskiego są ulicami o dużym zagrożeniu dla niechronionych uczestników ruchu. Bezpłatna komunikacja w mojej opinii nie spełnia pozytywnej roli, służy wybiórczym potrzebom, a nie zmniejszyła ruchu, nie spowodowała wzrostu pasażerów, ponieważ nie jest alternatywą dla samochodu osobowego. Stanowi jedynie dodatkowy koszt dla budżetu, który nie zmienia podziału zadań przewozowych w gminie.

2.2. PRZEDSTAWICIEL GMINY KÓRNIK

Transport zbiorowy organizujemy sami oraz we współpracy z miastem Poznań. Rozkład jazdy po analizie należy ocenić dobrze, połączenia są obsługiwane w godzinach szczytu regularnie, w takcie 30 min. Gądkki, Kórnik miejsca popularnych przesiadek dla mieszkańców z samochodów na kolej. Pożądane jest zagęszczenie częstotliwość autobusów dowozowych do stacji kolejowych, co wymaga zakupu kolejnego autobusu. Często zmiana rozkładu PKP powoduje również konieczność zmiany rozkładów autobusów. Komunikacja autobusowa pokrywa cały obszar gminy, nie występują miejsca wykluczone z obsługi. Na pętlach autobusowych są stojaki rowerowe umożliwiające pozostawienie bezpiecznie roweru. Kórnik organizuje komunikacja bezpłatnie na terenie gminy, natomiast połączenia ZTM Poznań są płatne. Bilety dla linii ZTM na terenie gminy pokrywają około 20 % kosztów. W mojej opinii obecne rozwiązanie jest korzystne, dzięki darmowej komunikacji własnej osoby posiadające bilety na ZTM nie muszą kupować dodatkowych biletów. Warto stworzyć globalny system dla przewoźnika transportu regionalnego. Jedna aplikacja powinna spajać wszystkie linie autobusowe: miejskie, regionalne oraz przewozy kolejowe. Przy wzroście cen paliw widać większe liczby pasażerów komunikacji autobusowej oraz kolejowej. Infrastruktura rowerowa jest rozwijana, szczególnie w rejonie stacji kolejowych. Problem w budowie DDR występuje szczególnie w gminach mocno zurbanizowanych, zabudowanych. Plany infrastruktury powinny być koordynowane pomiędzy sąsiednimi gminami, obecnie jest problem np. na granicy z Mosiną, Rogalinem. Sieć rowerowa obecnie nie jest spójna w zasięgu metropolitalnym. Metropolia ma za małe kompetencje, aby wpływać na wspólne przedsięwzięcia transportowe. Potrzeby obwodnic dotyczą np. obwodnicy miejscowości Biernatek. Istnieją plany rozbudowy S11. W przeszłości istniały plany bezpośredniego połączenia z autostradą A2 (drogą 434 w rejonie węzła A2/S5), jest to ważny strategiczny ciąg. Lokalne potrzeby dotyczą rozwoju infrastruktury drogowej do stacji Gądkki, aby umożliwić integrację kolejną, a także wiadukt kolejowy w ciągu u. Telewizyjnej, inwestycja ta się opóźnia ze względu na trudności z uzgodnieniem, najwcześniej 2026, trudnością są również bliskie tereny wojskowe. Problemem dla transportu drogowego jest duża liczba kolizyjnych przejazdów kolejowych niestrzeżonych, zdarzają się wypadki śmiertelne, a strzeżone są z kolei zbyt długo pozamykane. W centrum miasta występuje uspokojenie ruchu, strefa tempo 30, stosowane są wyniesione przejścia dla pieszych. W Kórniku jest niewielka strefa płatnego parkowania. Dla zwiększenia rotacji można rozważyć zwiększenie stawek parkowania. Nie popieram wspólnej polityki metropolitalnej, każda gmina powinna tą kwestie realizować indywidualnie. Ruch towarowy na terenie gminy został przeniesiony na drogi tranzytowe, na lokalnych przebiega w rejonie centrów logistycznych przy S11 i tam stanowi problem. Widać dążenia mieszkańców do wyprowadzki na obrzeża miasta Kórnik. Przy decyzjach administracyjnych (budowa na zgłoszenie) niskie jest powiązanie z infrastrukturą transportową, inaczej to wygląda w MPZP. MPZP obejmuje około 60 % gminy. Zabudowa mieszkaniowa jest realizowana głównie na terenach objętych MPZP. Tereny aktywności przemysłowej są zakładane zwłaszcza w północnej części gminy. Działania edukacyjne były wykonywane przy okazji otwarcia pierwszego węzła przesiadkowego. Jednak one nie przynoszą dużych rezultatów. Zmiany raczej następują samoistnie lub dzięki nowej infrastrukturze. Do komunikacji miejskiej może przekonać lepsza dostępność linii oraz wyższe ceny paliwa. Korzystne w dojazdach do Poznania jest P&R na Franowie, sporo osób się tam przesiada na tramwaj.

2.3. PRZEDSTAWICIEL GMINY OBORNIKI

Około 70 % powierzchni gminy obsługiwane przez transport zbiorowy, reszta sołectw nie ma możliwości utworzenia transportu np. Wypalanki, Marszewiec. Problemem z miejscowości nieprzelotowymi, gdzie prowadzą jedynie lokalne drogi. Gmina organizuje transport zbiorowy na podstawie 4 porozumień z gminami Murowana Goślina, Rogoźna, Suchy Las i Szamotuły. Na terenie gminy istnieją także zamknięte linie szkolne. Komunikacja miejska umożliwia skomunikowanie z koleją metropolitalną. Częste zmiany rozkładu kolejowego wymagają rozkładów autobusowych, jeśli godziny odjazdu się mocno zmieniają. Kursy autobusów mają jednak często inne priorytety, np. dowóz do szkół, dlatego ciężko jest zsynchronizować rozkład przy każdej zmianie rozkładów na kolei. Dużym generatorem ruchu jest szkoła zawodowa, posiada uczniów z 92 z wielu sąsiednich gmin, dlatego istotne jest dostosowanie rozkładów do jej potrzeb. Kolej Metropolitalna jeździ w szczycie mocno przepełniona, zgłaszane są postulaty o zwiększenie częstotliwości, bolączką PKM jest także niska punktualność (problemy techniczne z systemem kolejowym), jednak czas jazdy bardzo atrakcyjny, bardzo konkurencyjny względem samochodu. Trzeba jednak poprawić niezawodność tego środka transportu. Integracja z ZTM Poznań mogłaby być nieopłacalna, wysokie ceny biletów dla pasażerów. Taryfa strefowa w Obornikach to 2 zł 1 strefa, 4 strefy maksymalnie 5 zł przy bilecie jednorazowym. Bezpłatne bilety są dla seniorów od 60 roku życia. Trudność też budzi kwestia rozliczenia finansowania. Ponadto liczba pasażerów przesiadających się nie jest tak wysoka, aby to było opłacalne. Większym sensem byłaby możliwość płatności PKA, jeden rodzaj środka płatności. Tworzenie bezpośredniej linii autobusowej wzdłuż linii PKM się mija trochę z celem, zbyt długi czas przejazdu i połączenie byłoby dublem PKM. Na trasie Oborniki – Poznań jeździło 3 przewoźników prywatnych busowych/autobusowych, jednak obecnie zawiesili swoje kursy. Warto podkreślić, że prywatna forma komunikacji może powodować nagłe zawieszenie kursów i duże problemy dla pasażerów. Niewydolny jest węzeł kolejowy węzeł poznański, zbyt mała liczba krawędzi peronowych, wpływ czynników zewnętrznych, wjazd do Poznania jest problematyczny, negatywnie należy ocenić poziom zarządzania. Tabor kolejowy jest jednak bardzo nowoczesny. Trudno dobudować kolejne przystanki, zmniejszyłoby to znacznie prędkość, jednak są zgłaszane postulaty w Ocieszynie. Węzły przesiadkowe są w Wargowie oraz Bogdanowo, większe centrum przy stacji Oborniki Miasta. Dobrze się one przyjęły. Problemem jest brak drugiego toru na moście nad Wartą, ogranicza przepustowość. Rożnowo – pomysł P&R upadł z powodu protestów mieszkańców, a miało to miejsce duży potencjał. Komunikacja publiczna obecnie obsługuje głównie szkoły, w mniejszym stopniu zakłady pracy, potrzeba tu zmiany mentalnej wśród użytkowników. Nie ma na terenie gminy transportu publicznego nocnego. Widoczny jest trend carpoolingu w dojazdach do pracy. PKM powinna funkcjonować także nie kończąc w Poznania, linie także przelotowe, a nie tylko gwieździste. Aby zmienić zachowania komunikacyjne należy oprócz hasła „dość samochodów” zapewnić alternatywę. Presja na nowe drogi się zmniejszy też, jeśli mieszkańcy zobaczą, że dojazd do centrum miasta jest trudny, wręcz niemożliwy. Warto więc wychodzić z „kolein myślowych” traktowania budowy nowych dróg jako jedyne rozwiązanie problemów. Dużo osób się wyprowadza z Poznania ze względu na mniejszą otwartość miasta. Miasto posiada niższy potencjał niż Wrocław. Słaba jest także oferta połączeń lotniczych z Poznania. Wątrostrada – świetny pomysł jako element turystyki, ale nie jako transportowa droga dla rowerów. Istnieją w Oborniki nawyki tzw. „małych miast” czyli podjeżdżanie samochodem nawet bardzo krótkich dystansów, dowożenie dzieci do szkoły. Kongestia jest wywoływana w dużym stopniu przez dowozy do szkół. W Poznaniu są bardzo wysokie ceny transportu publicznego przy małym rozwoju komunikacji miejskiej, wyjątkiem Naramowice i Rataj, gdzie wystąpiła poprawa połączeń komunikacyjnych.

2.4. PRZEDSTAWICIEL ZWIĄZKU MIĘDZYGMINNEGO WIELKOPOLSKI TRANSPORT REGIONALNY

Sieć ZTM oraz transportu organizowanego związku się nie uzupełniają, pełnią różne role. Jednym z priorytetów dla WTR jest obsługa miejscowości pozbawione dostępu do kolei. Linie regionalne są przyspieszone w przeciwieństwie do ZTM. Budżet Związku to 14 mln przy 2,5 mln wozokilometrów, dlatego ceny biletów są stosunkowo wysokie. Temat wspólnego biletu jest możliwy, jednak należy zastanowić się nad plusami i minusami. Pierwszą barierą jest brak refundacji na komunikację miejską. Problemem są także wysokości dopłat.

Bilety na regionalny transport autobusowy mają charakter bardziej rynkowy niż w miejskiej, pokrywają około 60 % kosztów. Bilet bus+tramwaj+kolej dotyczy tylko biletów okresowych. Bezpłatna komunikacja niektórych gmin leżących na trasie linii WTR podbiera pasażerów, co powoduje pewną konkurencję zamiast współpracy. Działania korelacji z koleją dotyczą gminy Buk oraz Stęszew. Linie dowozowe do kolei były zlikwidowane m.in. ze względu na dużą zmienność rozkładu. Obecnie brakuje skomunikowania z koleją (organizacyjna, autobusy nie oczekują na autobusy). Budowane węzły P&R często są źle rozwiązane infrastrukturalnie, nieoptymalnie dla pieszych. Budując je w ramach ZIT często stawiano na „ilość” zamiast na „jakość”. Osobiście byłem zwolennikiem rozwiązań kubatorowych oraz modułowych (możliwość rozbudowy w miarę potrzeb), pozwala to na elastyczność, łatwość modyfikacji. Odwraca się powoli struktura wyjazdów w obszarze funkcjonalnym. Na terenie Poznania blokuje się powstawanie nowych firm logistycznych, transportowych, które lokalizują się poza miastem, gdzie dojeżdżają pracownicy m.in. z Poznania. Rolę Metropolii Poznań ograniczają się do kwestii promocyjnych, są liderami niektórych negocjacji integrujących różne szczeble transportu regionalnego. Powinno być to ciało monitorujące zarządzanie mobilnością, jest także dysponentem środków ZITowskich (węzły przesiadkowe, drogi rowerowe). Kompetencje Metropolii powinny się rozszerzać ze względu na konieczność wspólnego zarządzania transportem. Kompetencje Metropolii powinny także obejmować zadania związane ze wspólnymi usługami, zdrowiem, edukacją, planowaniem przestrzennym. Potrzebny jest wspólny serwer baz danych transportowych, ułatwiających wspólne planowanie transportu. Wspólna polityka informacyjna może być ciężka ze względu na tematy polityczne. Powierzchnia w mieście powinna być wykorzystywana optymalnie, buspasy jak najbardziej pożądane, ale należy je wyznaczać racjonalnie, aby np. nie wydłużały czasu przejazdu przed buspasem. Warto opracować jednolite standardy ITS w całym kraju (takie samo oprogramowanie, obecnie jest duże rozczłonkowanie, co utrudnia integrację np. na styku miast). Informacja pasażerska często jest tylko efektywna, ale nie efektywna, za dużo nieistotnych informacji. Często brakuje informacji o godzinach odjazdach środków transportu, na który się chcemy przesiąść. System informacji pasażerskiej powinien prowadzić pasażera „jak po sznurku”, wyszukujący optymalne połączenia – np. dedykowana aplikacja. Struktura sieci tramwajowej Poznania jest uboga w alternatywne połączenia tramwajowe w centrum, jest dużo odgałęzień, ale brakuje połączeń poprzecznych. Niestety tramwaju jest pozbawione największe osiedle Poznania – Kopermika. Warto łączyć obecne linie poprzeczne, niższy koszt niż budowa linii od nowa. Pasy autobusowo – tramwajowe znacznie skracają przesiadki. Poprawić należy lokalizację przystanków, dla optymalizacji. Lepsza informacja schematyczna nt. dostępności przystankowej dla osób niepełnosprawne. Polecam transport na życzenie na obszarach podmiejskich. Stacja Poznań Starołęka jest przykładem bardzo niewygodnego miejsca przesiadkowego (pętla autobusowa jest oddalona 300 m od przystanku autobusowego, a trasa jest niewygodna dla pieszych).

2.5. PRZEDSTAWICIEL POWIATU POZNAŃSKIEGO

Na terenie powiatu poznańskiego zabudowa w dużej mierze jest chaotyczna, jednak istnieją pozytywne przykłady budowanych od podstaw nowych miejscowości, wtedy też usługi są w bliskiej odległości co sprzyja zrównoważonej mobilności. Rozproszona zabudowa w wielu miejscach wręcz uniemożliwia prowadzenie skutecznego transportu zbiorowego. Obecna sytuacja na rynku mieszkaniowym powoduje zmniejszenie powierzchni mieszkaniowych, więcej mieszkańców na mniejszej powierzchni, co z powodu wskaźników powoduje budowę dużą liczbę miejsc parkingowych. Według badań najważniejszy dla mieszkańców przy wyborze miejsca zamieszkania jest transport publiczny, jednak 30 % deklaruje, że nigdy nie przesiądzie się na transport zbiorowy z samochodowego. Powiat Poznański mierzy się z gwałtownym wzrostem liczby mieszkańców. Struktura transportowa drogowa jest niedostosowana do potoków ruchu, dlatego trzeba postawić na przejęcie tych osób przez kolej. Nawyki transportowe są determinowane prawem. Dzieci, młodzież są z naturalnych przyczyn pozbawione prawa jazdy. Osoby w wieku 15 – 18 lat przesiada się bardzo często na transport zbiorowy. Grupa pracujących którą stać na samochody z reguły posiada go, dojeżdżają, ale nie do centrum Poznania tylko na obrzeża, gdzie przesiadają się na transport zbiorowy. Korzystamy z Funduszy Rozwoju Połączeń Autobusowych. Największą zaletą FRPA jest to, że samorzady zaczęły „czuć”, że są odpowiedzialni za transport zbiorowy. Problemem jest to, że mimo zapisów koncentrują się na utrzymaniu oferty, wskaźniki słabo pokazują ilość nowych osób obsłużonych transportem zbiorowym. Warto także ustalić hierarchię: związki powiatowo – gminne, związki powiatowe, związki gminne. Metropolie z biegiem czasu być może staną się kolejnym szczeblem administracyjnym, jednak nie chodzi o kolejne dublowanie urzędów, ale integrację wspólnych usług. Uważam, że powinna być prowadzona współpraca z ekspertami, jednak powinna być to współpraca jakościowa, bez tworzenia opracowań typu „kopiuj – wklej”. Warto współpracować także z uczelniami oraz studentami. W zarządzanie transportem powinni być zaangażowani wszyscy organizatorzy transportu, zarządcy dróg (na linii lokalizacji przystanków, priorytet dla transportu zbiorowego). Ważna jest: wygoda dojazdu, czystość środka transportu, punktualność, czas przejazdu, wygodne miejsce oczekiwania.

2.6. PRZEDSTAWICIEL GMINY SZAMOTUŁY

Gmina Szamotuły ma mniej rozwiniętą sieć transportu publicznego od Poznania ze względu na to, że nie dociera tam ZTM Poznań. Na terenie gminy zostały wyznaczone 3 węzły przesiadkowe przy stacjach/przystankach kolejowych, umożliwiając one pozostawienie pojazdów przez osoby nie mieszkające przy stacjach. Komunikacja autobusowa dociera do wszystkich sołectw, częstotliwość jest skorelowana z ilością pasażerów. Gmina Szamotuły zleca wykonywanie transportu operatorowi prywatnemu. Transport kolejowy pełni kluczową rolę, zwiększając znaczenie w realizowaniu mobilności. Częstotliwość w godzinach szczytu jest oczekiwana na większym poziomie, pociągi są w godzinach szczytu przeładowane, czasami uniemożliwiają wejście pasażerów. Dużą rolę w podniesieniu atrakcyjności kolei pełniło wybudowanie parkingów P&R, domyślny model podróży dla wielu mieszkańców. Połączenia autobusowe są skorelowane z odjazdami pociągów. Jednak obecnie komunikacja miejska nie odgrywa jeszcze dużej roli dowozowej do kolei, istnieje pole do poprawy sytuacji. Może decyduje o tym sztywność rozkładu, brak możliwości przesiadki przy opóźnieniach. Na terenie gminy są wyznaczone 2 linie autobusowe, większość pasażerów traktuje je jako środek transportu docelowego, a nie traktują go jako środka dojazdu do centrów przesiadkowych. Z autobusów gminnych korzystają głównie osoby starsze, jej rolą jest przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu. Komunikacja jest darmowa dla wszystkich osób. W gminie funkcjonuje rower miejski. Korzystanie z roweru miejskiego jest bezpłatne przez 3 godziny. Z niego z kolei korzystają zwłaszcza osoby młode, częstą praktyką jest pokonywanie ostatniej „mili” rowerem miejskim. Integracja obecnie polega na razie na tym, że można system obsługiwać z poziomu tej samej aplikacji co w innych gminach. Kolejnym krokiem integracji może być możliwość swobodnego przejazdu rowerem z jednej gminy do drugiej. Infrastruktura rowerowa wymaga zwiększania jej ilości, rozbudowy. Występuje częściowa spójność z innymi gminami, jednak warto tę kwestię jeszcze poprawić. W przypadku rozbudowy połączeń kolejowych w przyszłej perspektywie roku 2040 można rozważyć połączenie z Obornikami, jednak ważniejsze na chwilę obecną jest zwiększenie częstotliwości obecnych połączeń. Zwiększenie roli Metropolii Poznań w materii mobilności byłoby korzystne pod względem integracji transportu (wspólny tabor, wspólny przetarg), co ułatwiłoby standaryzację. Organizowanie transportu przez jednego organizatora mogłoby przynieść korzyści finansowe. Infrastruktura drogowa nie nadąża za potrzebami mieszkańców ze względu na dynamiczną rozbudowę zasobu mieszkaniowego gminy.

Prowadziliśmy projekt związany z poprawą bezpieczeństwa pieszych, budowa przejść dla pieszych na drodze prowadzącej z osiedla na centrum przesiadkowe. Zastosowano detektory termiczne rozświetlające przejście. Problemem jest brak obwodnicy miasta Szamotuły w ciągu drogi wojewódzkiej. Obecnie jest na etapie przetargu na projekt obwodnicy, umożliwi ona uspokojenie ruchu. Aktualnie bardzo wysokie natężenie ruchu jest notowane na DW 184 oraz 185. Na terenie gminy przebiegają kolizyjne przejazdy kolejowe, które utrudniają ruch, wstrzymują go na długi czas szczególnie w godzinach szczytu cechujących się intensywnym ruchem pociągami. W mieście już obecnie jednak uspokaja się ruch, wprowadzane są strefy ograniczonej prędkości. Pomimo negatywnego zdania części użytkowników ruchu (kierowców samochodów) widoczne są pozytywne skutki tych działań. Teren centrum miasta jest wyłączony z ruchu samochodów ciężarowych, jest on dokuczliwy na drogach wojewódzkich. Zagospodarowanie przestrzenne jest uporządkowane, zabudowa nie powstaje chaotycznie. Problem w urbanistyce leży na granicach gmin, np. na terenie jednej gminy są wyznaczone wg. Dokumentów planistycznych składowiska odpadów komunalnego, a za granicą drugiej gminy osiedle mieszkaniowe (granica gmin Szamotuły i Oborniki).

Raport diagnostyczno-strategiczny

W dokumentach są wyznaczone tereny do aktywizacji gospodarczej, obecnie niezagospodarowane. Nie widzę potrzeby wprowadzania transportu na życzenie. W Szamotułach znajduje się strefa płatnego parkowania w ścisłym centrum miasta (stare miasto), gdzie zamierzeniem jest ograniczenie ruchu poza lokalnego. Nie istnieją plany jej rozbudowy. Parkingi przy węzłach przesiadkowych są bezpłatne. Dla mieszkańców warto wprowadzić wspólne elementy polityki parkingowej, jednak stawki powinny być zróżnicowane, moje obawy budziłaby wspólna stawka we wszystkich gminach. Powszechny jest problem nieprawidłowego parkowania w centrum miasta, ale jest to skutecznie eliminowane. System identyfikacji wizualnej wychwytyje samochody parkujące nieprawidłowo, umożliwia to szybszą reakcję straży Miejskiej. Działaniom inwestycyjnym w gminie zawsze towarzyszyły działania miękkie, edukacyjne, zachęcające do korzystania z transportu zbiorowego. Pewien udział transportu indywidualnego ze względu na ograniczoną rolę transportu miejskiego musi zostać, jednak w formie przesiadkowej, a nie docelowego dojazdu do Poznania.

2.7. PRZEDSTAWICIEL GMINY KOSTRZYN

Autobusy komunikacji publicznej obsługują od 2018 miasto Kostrzyn. Linie obsługują cały obszar gminy oraz gminy ościenne, nie występują „białe plamy”. Integrację z koleją utrudniają częste zmiany rozkładowe. Na węźle Gutowskim autobusy oczekują na opóźniony pociąg (do pewnej ustalonej granicy). Wprowadzenie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej poprawiło standard, natomiast poziom oferty dla Kostrzyna był zbliżony do wcześniejszego, częstotliwość się nie zwiększyła. Intensywnie powstają nowe centra logistyczne kolejowe między Kostrzynem a Swarzędzem. Mieszkańcy rdzenni łatwiej akceptują konieczność dotarcia np. do dworca, natomiast osoby napływowe często osiedlają się w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych, co jest korzystne. Liczba stacji na terenie gminy jest optymalna. P&R Kostrzyn został ukończony, dokumentacja projektowa jest aktualnie opracowywana na węzeł Gutowy. Na terenie gminy są pojedyncze drogi rowerowe, obecnie nie tworzą sieci, istnieją oraz są planowane odcinki do stacji/przystanków kolejowych, w kontekście dróg rowerowych ważne jest także połączenie Kostrzyna z miejscowością Czerlejko, Czerlejno. Podejmowana jest współpraca z zarządem dróg powiatowych, aby wzdłuż nich budować drogi rowerowe. Nie istnieją połączone drogi rowerowe z gminami ościennymi, ze względu na brak takich planów w gminach ościennych. Trudno wypowiedzieć mi się czy powinna być szerzej prowadzona integracja transportu zbiorowego, raczej nie będziemy członkiem większego związku międzygminnego. Metropolia Poznań pełni rolę integratora działań. Z punktu widzenia sieci drogowej podstawowym szlakiem komunikacyjnym jest droga S5, która od otwarcia szybko zyskała na popularności kosztem DK92. Pożądane wschodnio – północna obwodnica aglomeracji poznańskiej w dalszej perspektywie czasowej. Wyłączenie z ruchu dróg jest trudne ze względu na opór społeczny, najwyżej można wprowadzać ruch jednokierunkowy. Centrum będzie przebudowywane w sposób kompromisowy, część miejsc zniknie, ale zostaną zastąpione miejscami parkingowymi buforowymi w okolicy.

2.8. PRZEDSTAWICIEL GMINY BUK

Uruchomienie komunikacji autobusowej umożliwiło likwidację białych plam na sieci transportowej. Potrzebna jest jednak większa synchronizacja transportu kolejowego z autobusowym. W gminie występuje punkt przesiadkowy na stacji Buk, forma parkingu P&R. Modernizacja drogi wojewódzkiej ułatwi skomunikowanie. Istnieją plany budowy centrum przesiadkowego w miejscowości Skrzyńki, co prawda poza terytorium gminy, jednak mieszkańcy gminy Buk także by z tego obiektu korzystali. Partnerstwa z sąsiednimi gminami są spójne, zintegrowanie, jednak barierami są różni zarządcy dróg. Skorelowanie połączeń z koleją umożliwia komunikacja gminna. Połączenia są zsynchronizowane. Komunikacja gminna jest bezpłatna dla mieszkańców, ale warto myśleć o integracji PKS-u (obecnie WTR) z komunikacją miejską. Uruchomienie kolei metropolitalnej poprawiło ofertę transportu zbiorowego, ale także przyniosło problemy w postaci konieczności pokonywania kolizyjnych przejazdów kolejowych, problemem są te przy ul. Zakładowskiej oraz ul. Bukowskiej. Infrastruktura rowerowa jest na terenie gminy fragmentaryczna, proces perspektywy unijnej może ten proces przyspieszyć. Przekazanie kompetencji gminy do metropolii jest na razie nierealne z powodów administracyjnych. Obecnie funkcjonowanie stowarzyszenia jest pozytywne, wspiera rozwój poszczególnych gmin. Metropolia na pewno powinna funkcjonować. Planowanie przestrzenne w gminie Buk jest porządkowana pod kątem budownictwa mieszkaniowego oraz przemysłowego. Ważne jest uzbrojenie terenu, na obrzeżach staramy się, żeby ten koszt ponosił inwestor. Do głównych generatorów ruchu należy centrum miasta (migracja zewnętrzna z sołectw). Obecna obwodnica przebiega blisko ścisłej zabudowy, została ona zaprojektowana przy zabudowie mieszkaniowej. Zabudowa przemysłowa jest planowana wzdłuż linii kolejowej. Infrastruktura drogowa jest mało przejrzysta, ciasny układ ulic, co sprawia, że nie zamierzamy ruchu ograniczać. Tam, gdzie jest to możliwość wprowadzamy ograniczenia prędkości. Koncepcja przebudowy rynku będzie zależała od decyzji mieszkańców na konsultacjach. Paradoksalnie niebezpieczne są drogi po modernizacji, samochody przekraczają prędkość np. na Bukszpanowej. Dla zwiększenia bezpieczeństwa prowadzimy przebudowę skrzyżowań. Doświetlamy niebezpieczne przejścia dla pieszych według potrzeb finansowych. Gmina Buk jest drugim pierścieniem, dlatego są mniej ścisłe powiązania z Poznaniem niż w przypadku gmin ościennych. Stworzony został parking buforowy przed ścisłym centrum, aby zmniejszyć liczbę samochodów na terenie rynku. Kwestia parkingowa powinna być rozpatrywana indywidualnie przez gminy. Kwestia transportu towarowego jest rozwiązana, ruch pojazdów ciężarowych przebiega przez drogi wysokich kategorii. Działania edukacyjne powinny być poprzedzane wcześniejszymi twardymi działaniami. Nie ma co „klepać frazeów”, ale pokazać, że można sprawnie i niezawodnie poruszać się na co dzień transportem zbiorowym. Obecnie komunikację gminną głównie jeżdżą osoby starsze oraz uczniowie, trudniej jest przekonać osoby pracujące. Do rowerów trzeba zacząć przekonywać po oddaniu sieci tras rowerowych, gdy stworzą korzystny układ. Dla gminy istotne są jak najszerze możliwości pozyskiwania środków zewnętrznych.

2.9. PRZEDSTAWICIEL POWIATU WĄGROWIECKIEGO

Stowarzyszenie Komunikacja – zrzesza 16 samorządów na linii od Poznania do Nakła nad Notecią (z województwa wielkopolskiego oraz kujawsko – pomorskiego), kilka z nich należy do Metropolii Poznań. Jest przygotowywany projekt połączenia Gołańcz – Kcynia, umożliwi to uspojnienie regionu. Istnieją zabiegi, aby po 2023 roku linia kolejowa od Gniezna na północ została wdrożona do przebudowy. Chciałbym wspomnieć, że gminy są zmarginalizowane transportowo na granicy województw wielkopolskiego oraz kujawsko – pomorskiego. Granica województw stanowi znaczną barierę, co jest utrudnieniem ze względu na ścisłe połączenia funkcjonalne z obszarem Metropolii Poznań. Problemy komunikacyjne Poznania mogą wynikać ze zbyt małej ilości kursów pociągów regionalnych, zbyt małą przepustowością sieci. Najgorzej jest na obrzeżach miasta, gdzie tworzą się największe korki. Wymagane jest przedłużenie drogi ekspresowej S11, która uspokoi ruch na terenach, gdzie przebiega droga krajowa nr 11. Problemem jest złożoność systemu komunikacyjnego, słaba informacja pasażerska o rozkładach, a także zależności pomiędzy różnymi organizatorami. Problemem jest karta PEKA, związana z uruchamianiem, koniecznością założenia, wdrożenia do systemu dla osób starszych. W mojej opinii karta PEKA jest przestarzała, powinno się wprowadzić nowe rozwiązanie. Obecna, wyższa opłata parkingowa w Poznaniu sprawiła, że faktycznie rotacja pojazdów wzrosła. Połączenie autobusowe na terenie powiatu Wągrowieckiego są na bardzo niskim poziomie. Na teren wjeżdża zaledwie PKS Piła, dla powiatu zamierzamy zgłosić wniosek o dofinansowanie o FRPA. Problemem jest wykluczenie komunikacyjne, zwłaszcza w dni wolne. Były próby wstąpienia do wielkopolskiego związku transportowego, jednak wojewoda odrzucił ze względów formalnych. Kwota 3 zł jest jedynym „zbawieniem” dla pokrycia kosztów funkcjonowania transportu regionalnego. JST na szczeblu powiatowym nie mają środków na pokrywanie rekompensat. Dla mnie motywem zachęcającym do transportu zbiorowego w dużych aglomeracjach jest system metra/szybkiej kolei, duża częstotliwość, szybka prędkość podróży. Przewozy nigdy nie będą opłacalne, a samorzady nie zawsze na to stać. Cieszy mnie funkcjonowanie Metropolii Poznań, uspojnia projekty na terenie swojego obszaru. W Wągrowcu jest więcej kursów PR aniżeli PKM. Problem w kursach porannych, duży tłok w godzinach szczytu. Warto stworzyć linie kolejowe przelotowe przez Poznań, zoptymalizować siatkę połączeń, aby równomiernie rozłożyć liczbę podróżnych. Towarową obwodnicę Poznania warto wykorzystać pod kątem transportu pasażerskiego. W Poznaniu występuje duży problem z przepustowością linii kolejowych na kierunku wschód – zachód, potrzeba kolejnych par torów. Problem z bezpieczeństwem rowerzystów może wynikać z braku przyzwyczajenia do ścieżek rowerowych, występuje słaba edukacja, osoby przyjezdne mogą nie odnajdować się w nowoczesnej infrastrukturze. Istotna jest stabilność kursów, rozkładów jazdy, częstotliwość, równe takty. Ważne, aby osoby mogły się łatwo przyzwyczaić do oferty. Problemem jest zbyt duża zmienność rozkładów kolejowych. Warto wykorzystać potencjał towarowych przewozów kolejowych, w celu odciążenia sieci dróg. Potrzeba wzmocnienia infrastruktury towarowej, może to ograniczyć inwestycje drogowe. Wygodny dojazd transportem zbiorowym umożliwi konkurencyjną pozycję transportu zbiorowego. Na terenie powiatu mogą powstać nowe stacje/przystanki kolejowe, np. między Wągrowcem a Skokami, Wągrowiec Północ, Wierzbin przy Gołańczy, Wągrowiec Południe. Najbardziej pożądanym jest Wągrowiec Południe.

2.10. PRZEDSTAWICIEL GMINY SUCHY LAS

Nie ma białych plam na terenie gminy Suchy Las. Nasza spółka komunikacyjna obsługuje linie ZTM, ze względu na kompaktowy rozmiar gminy nie ma problemu z dotarciem do Poznania, mieszkańcy mają niewielkie odległości do przystanków komunikacji miejskiej. Budowa wspólnego systemu taryfowego powinna opierać się o PEKĘ, powinna obejmować także kolej. Integracja taka jest koniecznością, jeśli rzeczywiście zamierzamy poprawić ofertę komunikacyjną dla pasażerów. Stowarzyszenie Metropolia Poznań powinna być ciałem integrującym, doradczym, które przygotowuje dokumenty strategiczne o zasięgu regionalnym. Nie uważam jednak, aby zasadne było organizowanie przez nią transportu. Dobre przykłady wspólnego biletu to integracja taryfowa w Warszawie, warto przeanalizować czy taka forma jest możliwa do implementacji na terenie Metropolii Poznań. Najlepszą zachętą dla mieszkańców do korzystania z transportu publicznego będzie niezawodny, optymalny transport publiczny. Wąskim gardłem, utrudniającym ruch w kierunku Poznania jest ul. Obornicka. Nie będzie jednak zwiększana jej przepustowość od na terenie Poznania. Na terenie naszej gminy poprawialiśmy bezpieczeństwo poprzez dobudowę lewoskrętów, pasów włączania/wyłączania.

2.11. PRZEDSTAWICIEL GMINY SKOKI

Przysiółki na terenie gminy są wykluczone transportowe, pozostały obszar jest obsługiwany. Kolej Metropolitalna spełnia kluczową rolę w przejazdach do Poznania, ten projekt się bardzo dobrze sprawdził. Częstotliwość połączeń jest satysfakcjonująca z punktu widzenia gminy, na racjonalnym poziomie. Globalnie jest to sukces. Jednak są ograniczenia w przepustowości, które mogą utrudniać dalszy rozwój. Centra przesiadkowe typu P&R cechują się zwiększaniem ich wykorzystywania, obecnie są już wypełnione w 75 %. Istnieją plany rozbudowy węzła w Roszkowie. Stowarzyszenie spełnia rolę integratora w sposób kompleksowy. Sieć transportu publicznego jest budowana o zapotrzebowanie na dowozy do szkół, są to przewozy szkolne otwarte. Istnieją rozmowy z powiatem w sprawie połączeń autobusowych regionalnych, jednak istnieją problemy finansowe ze względu na znaczne rozproszenie. Jak najbardziej należy dążyć do wspólnego biletu. Transport na życzenie mógłby się sprawdzić, było prowadzone wstępne rozpoznanie, jednak ze względu na wysokie koszty funkcjonowanie bez dofinansowania nie było to atrakcyjne, kończyło się na pomysłach carpoolingu. Warto wskazać, że w gminie Skoki jest najwięcej pojazdów w powiecie w przeliczeniu na 1000 mieszkańców, co wynika z dużego rozproszenia gminy. FRPA nie jest wystarczającym narzędziem likwidującym wykluczenie transportowe, jednak je łagodzi, wspomaga finansowo. Narzędzie także nie daje pewności – podpisuje się umowy na rok, co czasem może rozbudzać nadzieje pasażerów na transport, które nie zostaną spełnione w przyszłych latach, oferowane usługi powinny być docelowe, a nie incydentalne. Na terenie gminy występuje niewielka liczba dróg rowerowych. Istnieje plan utworzenia DDR wzdłuż dróg wojewódzkich nr 196 oraz 197, istnieją problemy organizacyjne. Występują pewne problemy na styku dróg woj., pow. i gminnych, jednak nie wynika to z braku chęci, ale barier administracyjnych. DW 196 przebiega przez miasto i znacznie oddziałuje na mieszkańców. Intensywnie rozbudowuje się wschodnia część Skoków. Na terenie gminy istnieje problem z planowaniem przestrzennym, występuje bardzo duże zainteresowanie gruntami pod zabudowę. Niska powierzchnia gmina objęta MPZP (10 %) powoduje znaczne rozlewanie zabudowy, na tereny pozbawione infrastruktury. Próbuje się podejmować zakazy zabudowy w najmniej korzystnych miejscach. Nowi mieszkańcy często szukają jednak miejsc poza skupiskami. Nie istnieją plany związane z wyłączeniem ruchu w centrum miasta. Trudności w wyłączeniu z ruchu rynku, ścisłego centrum: na pewno spotkałoby się to z protestami drobnych przedsiębiorców. Jednak być może uda się to uczynić w dłuższej perspektywie, np. 2040, czyli perspektywie Planu Zrównoważonej Mobilności. Odcinek ul. Kościelnej od DW 196 a jest niebezpieczny, ze względu na prowadzenie w bardzo wąskiej staromiejskiej zabudowie przy intensywnym ruchu pieszym i samochodowym, istnieje potencjał na wyniesienie tam przejść dla pieszych, likwidację miejsc ograniczających widoczność, realizacja uzależniona od środków zewnętrznych. W celu zmiany nawyków komunikacyjnych należy zacząć od edukacji młodzieży – to pokolenie, które od wczesnych lat może nauczyć się korzystnych wzorców. Warto promować zdrowy styl życia – mobilność aktywną.

2.12. PRZEDSTAWICIEL GMINY KOMORNIKI

W gminie jest realizowany własny transport, nie ma terenów wykluczonych poza Wypalanka (brak drogi utwardzonej). Linie gminne zawierają się w granicach gminy za wyjątkiem Lubonia, Mosiny. W tej chwili nie ma pilnych potrzeb zmian przebiegu linii, po wybudowaniu węzła w Plewiskach będzie ważne skomunikowanie miejscowości z tramwajem, także z koleją. Obecnie występuje mały punkt przesiadkowy w Rosznówku. Sieć jest zintegrowana rozkładowo z siecią ZTM Poznań. Istnieje wspólny bilet strefowy na poruszanie się po aglomeracji. Obecna rola Metropolii Poznań jest słuszna, spełnia nasze oczekiwania. Istnieje część połączeń szkolnych zamkniętych, wynika to z obowiązków ustawowych gminy. Niewielkie znaczenie transportu regionalnego WTR, umożliwia to dojazd do zakładów pracy, jednak ma znaczenie marginalne w gminie Komorniki. Sieć rowerowa tworzy fragmentaryczne odcinki. Ważne są DDR przy drogach powiatowych, jednak muszą być one budowane ze środków gminnych, powiat nie finansuje ich. Po ukończeniu bezkolizyjnej przeprawy torowej wzdłuż Grunwaldzkiej poprawi się punktualność autobusów. Zmiana przepisów związanych z pierwszeństwem na przejściach doprowadziły do uspokojenia ruchu na drogach z dużą liczbą przejść. Obecnie poprawiamy MPZP, ponieważ deweloperzy często wykorzystują maksymalnie zapisy, np. budując intensywną zabudowę w nieprzeznaczonych do tego miejscach. Zwarte układy są urbanistyczne są zdominowane przez funkcje mieszkaniowe, dlatego mieszkańcy często pokonują odległości autem do miejsc usługowych. Apelujemy często o zmniejszenie wykorzystania samochodu, jednak jest to indywidualna kwestia mieszkańców. Dopóki paliwo będzie w akceptowalnej cenie dużo mieszkańców nadal wybierze samochód. Liczba przejazdów rowerowych stale rośnie. Na razie niewiele osób zostawia jednak rowery na węzłach przesiadkowych. poprzez ZITy. Warto wybudować kolejny przystanek kolejowy w południowej części miejscowości Komorniki. W Szreniawie powstanie P&R na 100 aut. W Poznaniu brakuje parkingi przesiadkowego w rejonie Górczyna oraz Dębca i przesiadki na tramwaj. Na terenie gminy występuje sporo zakładów logistycznych, które generują duży ruch.

2.13. PRZEDSTAWICIEL POLITECHNIKI POZNAŃSKIEJ (1)

Sytuacja transportowa na terenie Metropolii Poznań jest na chwilę obecną mocno utrudniona ze względu na istniejące remonty. Przy zamknięciu uwypukla się istotność linii PST. Linie autobusowe zastępcze nie spełniają do końca swojego zadania. Kongestia wiąże się też z dużą liczbą przejazdów samochodem po centrum, nadal można przejechać stosunkowo blisko Starego Rynku. Warto ograniczyć ruch na ulicach w okolicach centrum, wtedy korki się zmniejszą. Gminy posiadające PKM posiadają dobre rozwiązania komunikacyjne, liczba pasażerów wzrasta. Tarnowo Podgórne, Pniewy – występują trudności komunikacyjne, istnieje potencjał na nową linię kolejową. Linie tramwajowe do przedłużenia: do Podolan (niskie potrzeby, ze względu na przejęcie przez obwodową kolej metropolitalną), można by spróbować wydłużyć linię do Plewisk. Park & Ride raczej łączyć z koleją niż tramwajami, aby dalej odsunąć potoki samochodowe od Poznania. Na stacjach i przystankach konieczne jest bezpiecznie miejsca przechowywania rowerów. Kolej obwodowa Poznania w prognozowanych modelach ruchu przy gęstej sieci przystanków znacząco odciążą przejazdy innymi gałęziami transportu. Niestety więcej z sieci tramwajowej niż drogowej. Optymalna częstotliwość: co 15 min ringi przeciwbieżne. Kolej obwodowa wymaga niewielkiej dobudowy infrastruktury (przystanki, łącznice). Problemem dla integracji autobusów z koleją mogą być nierealne rozkłady jazdy, brak punktualności z powodu kongestii. PEKA posiada pewne niedogodności z korzystaniem, konieczność transferu na wirtualną portmonetkę. BUSpasy się sprawdzają np. na ul. Mostowej i ul. Garbary, wbrew obawom części mieszkańców nie sparaliżowały ruchu, lecz znacznie przyspieszyły przejazd autobusów. Brakuje większego priorytetu dla trasy zastępczej wzdłuż PST, warto na przyszłość brać to pod uwagę przy remontach. Strefa płatnego parkowania wpłynęła na zwiększeniu rotacji, najlepiej widać SPP pod Politechniką Poznańską, zrobiło się pusto na Piotrowie. Jest to skuteczne narzędzie. Mieszkańcy na terenie stref czasem narzekają na zmniejszenie liczby miejsc, jednak wynika to z uporządkowania, a nie likwidacji miejsc.

2.14. PRZEDSTAWICIEL GMINY LUBOŃ

Kolej umożliwia dojazd do Poznania w 8 min, bardzo dobry czas przejazdu. Dochodzą skargi związane z zatłoczeniem taboru, pomimo 3 kursów na godzinę. Duża popularność dworca Luboń, pełny parking P&R, plany dobudowy nowego węzła przesiadkowego po drugiej stronie dworca. Trwały rozmowy na temat budowy przystanku w okolicy Lasku, jednak ze względu na zbyt małą odległość do obecnej stacji plany zarzucono. Częstotliwość linii autobusowych jest wystarczająca Bilet Bus tramwaj kolej – brakuje biletu jednorazowego, jest tutaj pole do współpracy. Zmodyfikowano przejazdy linii autobusowych w taki sposób, aby przejeżdżały przy węźle przesiadkowym, raczej jednak osoby jadą bezpośrednio do Poznania. Zmiana podziału kompetencji pomiędzy ZTM i Metropolii byłoby kłopotliwe, potrzebna jest jednak inicjatywa w sprawie biletu jednorazowego. Sieć rowerowa jest rozwijana, jesteśmy ograniczeni naleciałościami historycznymi, małe szerokości pasów rowerowych, jeśli nie jest to możliwe wpuszczamy w ruch ogólnodostępny, wprowadzany są kontraruch, jednak obecnie układ wymaga uzupełnień. Często parking typu B&R przy dworcu jest zapełniony w całości. Funkcjonowanie roweru miejskiego zostaje zawieszenie, partner w postaci miasta Poznania zrezygnował z funkcjonowania tego systemu. Mamy wyposażenia hulajnóg elektrycznych, osoby młode wolą je zamiast roweru miejskiego, są wykorzystywane także w sposób rekreacyjny. Jest w planie przeprawa mostowa w stronę Mosiny, jednak może to zwiększyć znacznie ruch w centrum. Warto więc wybudować obwodnicę w stronie południowej miasta. Wartostrada – dobry plan, chcemy poprowadzić drogę rowerową wzdłuż całego terenu gminy, będzie ona miała jednak charakter rekreacyjny, niekoniecznie jako element transportowy. Dobrym pomysłem byłby tramwaj wodny wzdłuż Warty. Szczególnie niebezpieczne miejsca są nieliczne, w ostatnich latach nie było śmiertelnych wypadków z udziałem pieszych, rowerzystów. Nieustannie są prowadzone działania służące uspokajaniu ruchu, tworzenie stref tempo 30, wraz z mechanicznymi ograniczeniami prędkości. Same ograniczenia nie funkcjonują, warto stosować wyniesione przejścia dla pieszych. Nie ma stref płatnego parkowania, problem nielegalnego parkowania jest niestety ogromny. Jest to kontrolowane przez Straż Miejską. Nowo nasadzona zieleń jest raczej szanowana, mniej zagospodarowane tereny stają się „dzikimi parkingami”. Padały pomysły związane z wprowadzaniem strefy, np. Plac Bojanowskiego, ścisłe centrum, jednak rozmowy te nie doprowadziły jeszcze do konstruktywnych rozwiązań. Polityka parkingowa powinna być indywidualną decyzją każdej gminy, Cała gmina jest objęta MPZP, zabudowa, więc nie wymyka się spod kontroli. Niestety plany nie są doskonałe, deweloperzy często maksymalnie „wyciskają” dany teren do granic możliwości.

2.15. PRZEDSTAWICIEL GMINY MUROWANA GOŚLINA

W Murowanej Goślinie mamy transport wewnętrzny organizowany przez gminę oraz sieć ZTM oferującej połączenia międzygminne. Komunikacje te nie są zintegrowane ze względu na różny charakter linii, linie te uzupełniają się. Są odrębne kategorie biletowe, transport wewnętrzny jest dla wielu grup mieszkańców bezpłatny. Kolej funkcjonuje w miarę dobrze, jednak istnieją połączenia zbyt zatłoczone w godzinach szczytu. Linie są skorelowane z koleją na głównym węźle przesiadkowym. Jest centrum przesiadkowe na głównej stacji, na przystanku Zielone Wzgórza jest niewielki parking, Istnieją głosy mieszkańców o utworzenie przystanku w Głębocku, jednak ze względu na małą liczbę mieszkańców (około 70 gospodarstw) może on nie mieć uzasadnienia. Przystanek Zielone Wzgórza jest w dość dużej odległości od zabudowy. Integrację biletową popieram, zawsze się sprawdza, problematyczna jest jednak kwestia oferty. Oferta jest nadal mało konkurencyjna, za mocno wzrastają koszty przy przesiadkach. Powinno się zrobić znaczącą zniżkę, preferując podróże multimodalne. Czas dojazdu pociągiem do Poznania jest bardzo konkurencyjny, natomiast autobusem jest bardzo wydłużony. Obsługują one różne potoki, jest ciekawą koncepcją stworzenie linii dowozowej. Sieć rowerowa umożliwia już dojazdy rowerem w relacjach głównych ośrodków miejskich, natomiast teren gminny jest słabo skorelowany, potrzeby są znaczne. Poprowadzenie drogi rowerowej wzdłuż Warty na pewno będzie bardzo kosztowne, nie jestem przekonany, czy korzyści będą to rekompensować. Bardzo duża odległość do Poznania, ciężko też będzie zachęcić mieszkańców, zadanie także bardzo długotrwałe. Jeśli drogi rowerowe rekreacyjne to lepiej do konkretnych punktów zorganizować dojazd niż długodystansowe wzdłuż Warty. Wg mnie więc jest to „fanaberia” Niebezpieczna jest ul. Poznańska na całej długości, to zabezpieczenia pod kątem bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów, skłania kierowców do przekraczania prędkości. Powinno być więcej funduszy na drogi rowerowe oraz chodniki. Budowa ścieżek wymusza także mocną i ciągłą koncentrację. Stref tempo 30 na szeroką skalę nie wprowadzamy, gmina ma inną specyfikę niż duże miasta. Temat wyłączania dróg dla samochodów w gminie jest kwestią przyszłości, na chwilę obecną ciężko będzie to wprowadzić. Nie ma także jeszcze wystarczająco wykształconej tkanki miejskiej. Mamy obwodnice wyprowadzającą ruch, niestety jest strefa ekonomiczna w centrum miasta, która generuje znaczny ruch samochodów ciężarowych. W gminie są miejsca związane z rozlewaniem zabudowy, MPZP są realizowane ewolucyjnie. Największymi generatorami ruchu są szkoły, puszcza zielonka. Aby zwiększyć zrównoważone zachowania mieszkańców potrzeba więcej infrastruktury rowerowej, zdecydowanie trzeba zwiększyć ilość środków. Mieszkańcy są chętni, ale nie mają możliwości bezpiecznej jazdy rowerem.

2.16. PRZEDSTAWICIEL POLITECHNIKI POZNAŃSKIEJ (2) ORAZ ZARZĄDU TRANSPORTU METROPOLITALNEGO (1)

W powiecie poznańskim większość gmin posiada połączenia autobusowe z Poznaniem. Stęszew ma najgorszą sytuację, uruchomił komunikację poprzez związek WTR, Pobiedziska i Kostrzyn posiadają własne, ale nie jest to ten standard jak w ZTMie. Gmina Oborniki ma dobrze rozwiniętą sieć, Śrem także, Szamotuły mają dość słabą. Tarnowo Podgórne i Kleszczewo jedynymi gminami bez transportu kolejowego. Udało się przybliżyć system kolei do komunikacji miejskiej, trwała współpraca przy uspojnieniu informacji pasażerskiej. Brakuje rozszerzenia honorowania biletów krótszych, np. dobowych. Póki co niemożliwe jest wprowadzenie e-portmonetki. Problemem są uprawnienia do darmowych przejazdów, rodzaje ulg. Problemem mogą być koszty, honorowanie biletów przynosi wysokie koszty. W sieci ZTM wprowadzono na schematy sieci linie kolejowe. Zmiana nazw stacji kolejowych – dodanie nazwy PKM w nazwach przystanków, uspojniono nazwy przystanków autobusowych z przystankami/stacjami kolejowymi. Istnieją problemy związane z różnymi systemami informacyjnymi. Ważnymi węzłami przesiadkowymi (autobus i tramwaj) Górczyn, Dębiec, Ogrody, Śródka, Rataje, Os. Sobieskiego (raczej przystanek Szymanowskiego), most dworcowy, rondo Caponiera, most Teatralny. Centra przesiadkowe z komponentem kolejowym: Garbary, Górczyn. Starołęka. Junikowo, Pętla Unii Lubelskiej zapewnia przesiadki drzwi w drzwi. Sobieskiego, Rataje w jednym poziomie, Ogrody: większe rozproszenie stanowisk. Najgorsze węzły to Starołęka oraz Dębiec, ze względu na konieczność pokonania dużych kolizyjnych przejść przez tory kolejowe. Planowane są P&R w Junikowie, Górczynie. Perspektywiczne będą miejsca przy budowanej linii tramwajowej na Poznań wschód. Obecnie brak jest raczej planów rozbudowy szybkiej linii typu PST (taki system ma też wady jak słabsza dostępność w terenie, rzadsza liczba przystanków). Istnieją perspektywy rozwoju sieci tramwajowych do Kopernika, wydłużyć w Naramowicach, rozbudowa w kierunku Dębca, Marcelina, Strzeszyna. Nie ma sensu wydłużanie poza granice Poznania (np. Swarzędz czy Luboń), ponieważ jeżdżą tam pociągi. Wartym uwagi jest pomysł linii kolejowej do Tarnowa Podgórnego.

Współpraca z gminami przebiega w porównaniu do innych rejonów w Polsce bardzo korzystnie, współpraca jest na dobrym poziomie. Linie międzygminne często są skracane do węzłów, co umożliwia sprawne przesiadki i optymalizacja kosztów. Warta by była oferta integracji WTR oraz ZTM. Autobusy WTR mają potencjał, niestety przez brak integracji mają małe napętni. System PEKA jest nadal w miarę nowoczesny, jego unowocześnienie będzie mogło się wiązać z polami do nadużyć, np. w przypadku płatności zbliżeniowych. Osobiście jestem przeciwnikiem transportu na życzenie w postaci np. takiej jak w Krakowie. Angażuje on kierowców, a jego wykorzystanie jest niewielkie. Transport na życzenie rodzi problemy z planowaniem transportem. Jak już powinno się to odbywać małymi pojazdami prowadzące przez osoby z prawem jazdy kategorii B (VANy do 9 osób). Trzeba racjonalnie patrzeć na braki wśród kierowców, docelowo pojazdy autonomiczne. Większość skrzyżowań jest włączona w system ITS Tramwaje generalnie mają priorytet, jednak zależy w jakim stopniu, trzeba pogodzić np. z interesem pieszych. Uważam, że zrównoważona mobilność powinna być wdrażana poprzez ograniczanie ruchu w centrum, zostawienie dojazdu dla mieszkańców i dostaw. Nie jestem zwolennikiem bezpłatnej komunikacji. W miejscowościach okalających warto wprowadzać strefy płatnego parkowania, jest bardzo wysoki wskaźnik motoryzacji. Np. powyżej 10 000 mieszkańców w miejscowości wprowadzać obligatoryjnie strefy płatnego parkowania wraz z parkingami P&R. Często powstają dziki P&R np. na Górczynie, Ogrodach. Należy rozróżnić 2 grupy pasażerów: duża część mieszkańców Poznania korzysta z transportu zbiorowego, duży wpływ na to miało poszerzenie strefy

płatnego parkowania. Osoby spoza Poznania dojeżdżają częściej samochodami, jednak widać trend wzrostu popularności kolei (ważne, żeby zwiększyć częstotliwość pociągów do Poznania, a także zwiększyć wykorzystanie WTR, które zapewniają przyspieszone połączenia na ciągach bez dostępu do kolei.

2.17. PRZEDSTAWICIEL ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH (1)

Poznań nie ma w pełni wykształconej sieci dróg rowerowych. Inwestycje są często powiązane z powstającą infrastrukturę. Poznań ma standardy rowerowe, które określają bardziej wyrubowane standardy niż te wynikające z ustawy. Gminy tworzące metropole posiadają zdecydowanie gorszą jakość, plany nie uwzględniają standardów. Żadna z gmin nie była zainteresowana tymi standardami, a powinny mieć, aby zastosować wspólną jakość przemieszczeń rowerowych i zmiany modal splitu. Dobrym przykładem jest wprowadzenie dofinansowania wyłącznie dla gmin, które chcą wprowadzić. Standardy poznańskie rowerowe zabraniają budowy dróg z kostki rowerowej, zakładają na starych drogach rowerowych zastępowanie dróg z kostki asfaltowymi). Standardy są istotne także na zasadzie planistycznym. Absurd na terenie Plewisk – budowa DDR w strefie zamieszkania. Głównym kryterium przy budowie DDR powinno być podwyższenie modal splitu. Rower jest bezkonkurencyjnym środkiem transportu na dystansu 5 km, kluczowe są takie dojazdy. Należy ustalić jakość infrastruktury rowerowej, jej hierarchizacji. Należy zastosować Holenderskie standardy, np. rowerem na danej trasie powinno być szybciej niż transportem samochodem. Należy budować przewagę np. poprzez most na linię kolejową, dostępny tylko dla rowerów, drogi niedostępne dla samochodów, tylko dla rowerów. Planując sieć należy pamiętać o tym co było, budować sieć na nowo, dostosowaną do nowych realiów. Warto szukać alternatyw, biegnących z dala od ruchu samochodowego. Od osiedla Lecha jest budowa trasy rowerowej np. wzdłuż rzeki, linii tramwajowej, nieczynne linie kolejowe. Wartostrada posiada ona funkcje mieszane: transportową oraz rekreacyjną. Transportową pełni dzięki przejazdowi bezkolizyjnemu. Warto wskazywać, że transport rowerowy daje konkretne dodatnie obniżenie emisji spalin, także nawet jak się prowadzi takie wzdłuż wałów wodnych, efekt ekologiczny jest pozytywny. Nazwa bitumiczna nie wpływa gorzej na środowisko niż mineralna. Należy obalać mity nawierzchni mineralnej jako lepszej. Zasięg wartostrady dzięki bezkolizyjności jest większy niż zwykłej ddr. Parking rowerowy powinien być zlokalizowany jak najbliżej miejsca, z którego będzie odjeżdżał. Taki parking B&R powinien być bliżej wejścia na przystanek niż parking samochodowy. Powinien on być monitorowany, dobrym rozwiązaniem będzie też samoobsługowa stacja naprawy rowerów. Na osiedlach większych bloków są stawiane często wspólne wiaty. Rowery wykorzystywane transportowo są często mniej warto niż te sportowe, dlatego jest mniejsze odczuwanie ryzyka kradzieży. Miejsce zostawienia rowerów na osiedlach powinno być widoczne z okien, itd. Zaleca się stojaki u-kształtne. Kluczowym kryterium wyboru roweru będzie czas, na następnym miejscu czynnik ekonomiczny, jeśli kierowca czuje, że musi ustępować rowerzystom jest bardziej uważny, powoduje to, że kierowca nie jedzie „na pewniaka”, tylko jest świadomy konieczności zwolnienia. Infrastruktura dobrej jakości zgodnej ze standardami, minimalizować liczbę kolizji. Modernizacje starej infrastruktury są stosowane w miejscach, gdzie są one perspektywiczne. Nie modernizuje się infrastruktury nie przebiegającej w planowanych ciągach. Są miejsca, gdzie CPR mają sens, w przypadku np. bardzo ruchliwej drogi. Dobre przykłady: velomałopolska, zachodniopomorskie, rozwój велоstrady. Przy ograniczeniach budżetowych trzeba wybrać rozwój infrastruktury rowerowej zamiast kosztownego utrzymywania infrastruktury rowerowej. Sensowność nakładów najlepiej sprawdzić po liczbie osób, które dojeżdżają rowerami. Często były stawiane stacje rowerowe bez dobrej infrastruktury, także na terenie miast metropolii. Rower publiczny jest dodatkiem, dla modal splitu ważniejsza jest infrastruktura. Problem z gminą Czerwonak: miasto Poznań doprowadziło do gminy ddr bitumiczną, po stronie gminy Czerwonak powstała z kostki brukowej. Na chwilę obecną ważniejsze jest podpięcie DDR pod gęsto zaludnione osiedla niż DDR międzygminne. Lepiej nie budować DDR marnej jakości. Lepiej zbudować mniejszą ilość

Raport diagnostyczno-strategiczny

dobrej infrastruktury, która spełni swoje zadania. Czy nas stać na budowę DDR źle? Metropolia Poznań powinna wymagać jakości infrastruktury rowerowej, jeśli ma dać dofinansowanie. Minimum to określenie wspólnych transportów oraz wymóg ich realizacji, jeśli gminy chcą dostać dofinansowanie. Rezultatem nie powinien być wzrost długości DDR, ale wygenerowanie większej liczby podróży rowerowych. Jeśli się boimy takiego wskaźnika, to należy zadać sobie pytanie, dlaczego to robimy? Trzeba odejść od myślenia, że DDR powstaje na siłę przy każdej drodze, nawet jak to nie ma sensu.

2.18. PRZEDSTAWICIEL POLITECHNIKI POZNAŃSKIEJ (3)

Występuje dysproporcja w obsłudze transportowej gmin Metropolii Poznań z uwagi na brak kolei we wszystkich gminach. Transport autobusowy z uwagi na poruszanie się tymi samymi drogami (poza centrum Poznania) tkwi w korkach. Kryterium optymalności należy rozumieć pod względem różnych kryteriów: modal split, finansowanie. Należy dążyć do jak największego przejścia potoków przez transport zbiorowy. Zdecydowana poprawa widoczna jest w miejscach, w których funkcjonuje transport kolejowy. Czasy przejazdu uległy zdecydowanej poprawie po wprowadzeniu transportu kolejowego. Występują linie, np. z Wągrowca, gdzie pojemność składu jest zbyt mała w stosunku do potrzeb. Najlepsza sytuacja występuje na odcinkach, gdzie interwały wynoszą 15, 20 min. Sytuacja finansowa jest dość korzystna ze względu na integrację biletową (przy okresowych), byłoby zasadne wprowadzenie także jednorazowego wspólnego biletu. W okresie szczytowym w godzinach porannych wypełnienie pociągów sięga 100 %, co np. uniemożliwia przejazd rowerem. Na terenie Poznania występują zbyt małe częstotliwości na liniach tramwajowych w dni wolne. Była wykonywana analiza modernizacji/odbudowy linii kolejowej Czajlin – Śrem (trwała dyskusja czy nie lepiej budować od Kórnika poprzez miejscowość, następnie na Śrem). Problem z zachodnią stroną Poznania (Tarnowo Podgórne), duże potoki, obsługiwane wyłącznie transportem autobusowym. Pojawia się problem z transportem kolejowym, Poznań Główny nie jest tylko stacją docelową, jest coraz więcej tras przelotowych. Węzeł kolejowy Poznań Główny słabo komunikuje się z transportem miejskim, wcześniej na starym dworcu integracja była łatwiejsza, centra handlowe utrudniły przesiadki. Rozwiązania usprawniające transport autobusowy: BRT w miejscach w których nie ma perspektywy oraz chęci do budowy linii kolejowej, jednak powinno to funkcjonować na zasadzie wydzielenia osobnych pasów dla autobusów, warto tutaj stosować autobusy elektryczne. Efektywność transportu autobusowego najbardziej utrudniają przejazdy drogowo kolejowe. Należy unikać konkurencji transportu kolejowego z autobusowym. Istnieje problem rozlewania się samego Poznania, zwłaszcza w gminach ościennych, 1. pierścieniu. Poznań wschód – warto dodać przejazd kolejowy pod torami w okolicach Browary/zajezdnia Franowo w celu skrócenia przejazdu transportem autobusowym. Przedłużenie linii tramwajowej z Ogrodów w okolice osiedla lotnictwa perspektywiczne, także Szczepankowo (jest miejsce po kolejce wąskotorowej), tam poza miasto warto rozważyć koncepcje szybkiego tramwaju, jednak mogą być problemy z rezerwą terenu. Miejscowość, która praktycznie nie ma granic z Poznaniem to Luboń, trzeba przeanalizować, czy potoki pasażerskiego uzasadnią tam istnienie tramwaju. Warto rozważyć także tramwaj dwusystemowy, możliwość jazdy tramwaju po linii kolejowej. Transport na życzenie może być alternatywą dla transportu regularnego, jednak należy określić granicę korzystania z tego rodzaju transportu. Potrzeba prowadzić więcej badań, które pokażą potencjał transportu na życzenie. Może on przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnego. Uwaga ważna także do linii regularnych, nie można zamykać linii na podstawie słabych przesłanek. Występuje potężna dysproporcja pomiędzy jakością infrastruktury rowerowej w Poznaniu a gminami ościennymi. Często muszę poszukiwać odpowiednich rozwiązań komunikacyjnych. W przypadku Poznania przesiadka z kolei na rower sytuacja znacznie się poprawiła. Sieć powinna być spójna, bez fragmentów urywanych. Skrzyżowania z sygnalizacją świetlną potrafią wydłużyć podróż o 30 %. Spojrzenie władarzy na ruch rowerowy jest zbyt słabe. Parkingi rowerowe zadane z ograniczonym dostępem byłyby korzystne, poprawiające bezpieczeństwo ruchu, co najmniej monitoring, warto wprowadzić wspólny standard miejsc zostawiania rowerów przy stacjach. Warto stosować benefity np. dla przejazdu koleją dla osób korzystających z koleją. Zbyt mała kontrola spójności inwestycji pomiędzy drogami np. powiatowymi i gminnymi. Powinna się zmienić proporcja finansowania transportu publicznego oraz

Raport diagnostyczno-strategiczny

transportu indywidualnego na korzyść publicznego. Problem linii kolejowej na terenie Gniezna/+. Dla poprawy bezpieczeństwa należy zmniejszyć kolizyjność transportu drogowego z kolejowym (np. Koninko, Poznań Górczyn, Poznań Starołęka. Jestem zwolennikiem ograniczenia ruchu samochodowego w ścisłych centrach wraz z poprawą infrastruktury rowerowej oraz dostosowanej pod hulajnogi elektryczne. Strefowe ograniczenia prędkości są pożądane, poprawiają warunki ruchowe w Poznaniu, raczej płynność, jednakowa prędkość, a nie wysoka prędkość na drogach lokalnych. Poszerzenie strefy parkowanie pozwoliło na korzystanie z miejsc parkingowych osób przyjezdnych, poprzez krótki czas. Udało się wyeliminować parkowanie wielogodzinne. Było to także impulsem to budowy większej liczby miejsc dla rowerzystów. Warto rozważyć tramwaj w kontekście przewozu paczek na terenie centrum Poznania.

2.19. PRZEDSTAWICIEL ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO (2)

Współpraca w zakresie bilet tramwaj kolej jest utrudniona z powodu trudności finansowych, a także aspektu informatycznego. Trzeba tutaj dążyć do kompromisu. Koordynacja rozkładów jazdy z koleją jest uzależniona od przebiegu linii, jednak przy zachowaniu stałego taktu oraz dużej częstotliwości nie trzeba koordynować rozkładów komunikacji miejskiej pod koleją, ponieważ autobus/tramwaj odjeżdża co kilka minut. W razie wystąpienia awarii na kolei udziela wsparcia dla pasażerów. Ważne dla ZTM jest zachowanie jednolitego standardu taboru wśród różnych operatorów. Standard taboru musi zachowywać kompromis względem różnych pasażerów, którzy mają odmienne potrzeby, najważniejsze jest uwzględnienie potrzeb osób z ograniczeniami ruchowymi. Pandemia Covid – 19 nadal wpłynęła mocno na możliwości organizacyjne transportu miejskiego, co w tamtym momencie wpływało na zawieszenie części kursów. Dzisiaj trend się odwrócił, pasażerowie się na powrót przekonali do transportu zbiorowego. Braki kadrowe mogą wpływać na negatywny odbiór pasażerów, możliwości organizacyjne. Liczba pasażerów się zbliża do tej od 2019 roku. Spadek jest jednak notowany przy zakładach pracy przechodzących na pracę zdalną. Przy układaniu rozkładów jest wymagana współpraca obustronna, z gminą lub operatorem transportu podmiejskiego. Stowarzyszenie metropolia nie współpracuje bezpośrednio w kwestii autobusowej, odpowiada ona bardziej za integrację z koleją. Ze względu na spojrzenia globalizacyjne na zrównoważoną mobilność wskazane są wspólne rozmowy oraz dążenie do konsensusu. Wielkopolski Transport Regionalny nie można określić konkurencją mają niewielkie części wspólne. W przyszłości warto dążyć do wspólnej informacja pasażerskiej.

2.20. PRZEDSTAWICIEL GMINY SWARZĘDZ

Cała gmina jest objęta obsługą transportową, 19 z 20 sołectw jest obsługiwane. Prowadzimy komunikację samodzielnie, co umożliwia lepsze dostosowanie taryfa, dawanie atrakcyjniejszej taryfy. Uczestniczymy w karcie PEKA. Karta PEKA może powinna być rozwinięta na zbliżeniową w telefonie. Łącznie robimy około 2,3 mln wozokilometrów, 40 autobusów. Główne linie jeżdżą w częstotliwości co 15 – 30 min.

Kategorie linii:

- objęte porozumieniem z gminą Poznań;
- objęte porozumieniem z innymi gminami;
- linie wewnętrzne (różne częstotliwości).

Linia łącząca z węzłem przesiadkowym zmienia rozkład się ze zmianą rozkładu kolejowego. Ważne, żeby rozkład kolei metropolitalnej był w miarę stały. Węzeł przesiadkowy w Swarzędzu jest bardzo popularny, stopniowo budował swoją atrakcyjność. Układ komunikacyjny linii może być modyfikowany wraz z budową nowej infrastruktury. Metropolia Poznań powinna mieć większe kompetencje w zakresie strategicznym. Kursy szczytowe pociągów są zatłoczone, rozwiązaniem są pociągi dwuskładowe. Posiadamy 3 węzły przesiadkowe, największy w Swarzędzu, gdzie dojeżdżają wszystkie linie autobusowe. Korzystamy ze wszelkich możliwych form wsparcia. Dopłaty z FRPA nie dają u nas podstaw do rozwijania sieci. Jednak w naszej gminie komunikacja nie ma żadnych cięć, jest traktowana priorytetowo. Transport na życzenie trudne do „ogarnięcia”, wydaje się, że lepiej w naszych warunkach organizować transport regularny. Były prowadzone rozmowy w sprawie wspólnego biletu, jednak te rozmowy na razie nie przyniosły skutku. Warto, aby Metropolia podjęła trud integracji. Sieć dróg rowerowych jest cały czas rozwijana, istnieje koncepcja tworzenia. Obecnie jeszcze rower jest to głównie rekreacja, widać większe wykorzystanie w okresie letnim. Sołectwa w gminie się intensywnie rozbudowały, ale tutaj w mojej opinii obwodnica może nie dać dużych rezultatów, ponieważ większość podróży jest docelowa do miasta. Nie ma problemów ze współpracą z różnymi zarządcami dróg, najdłużej ustalenia trwają z GDDKiA. Drogi rowerowe są budowane często ze współfinansowaniem np. na drogach powiatowych przez gminę. W centrum Swarzędza jest niewielka strefa płatnego parkowania, oprócz tego. Strefa płatnego parkowania znacząco poprawiła rotację pojazdów w SPP. Miejsce na poszerzenie wokół strefy są miejsca, gdzie kierowcy parkują nielegalnie. Jest tworzona koncepcja zmiany organizacji ruchu w centrum Swarzędza, planowane jest wprowadzenie większej ilości dróg rowerowych. Nie ma strefy 30, ale prędkość taka w centrum się naturalnie utrzymuje ze względu na kształt drogi, zawężenia. Największe problemy są na ul. Cieszkowskiego, będzie przebudowywana poprzez usunięcie lewoskrętów.

Kwestia DDR jest w gestii projektantów, swego czasu był u nas oficer rowerowy. Problemem może być dojazd do strefy przemysłowej, dojazd przez stary układ drogowy, sprawia kongestię. Udało się wyprowadzić część pojazdów z ul. Polnej, jednak 2 firmy nadal mają zgodę na jazdę tym wiaduktem ze względu na potrzeby zakładów Volkswagena. Pociąg do Poznania powinny jeździć co 20 min i w stałych godzinach, ułatwi to planowanie. W ramach projektów unijnych jesteśmy zobligowani i realizujemy akcje promocyjne, jednak najważniejsze jest pokazanie dobrej oferty: korzystny transport zbiorowy, szybka kolej, dobre węzły przesiadkowe.

2.21. PRZEDSTAWICIEL KOLEI WIELKOPOLSKICH

Koleje Wielkopolskie obsługują ruch na terenie całego województwa wielkopolskiego, jesteśmy operatorem PKM. Poznańska Kolej Metropolitalna została zainicjowana przez stowarzyszenie Metropolia Poznań. Od 2018 uruchamiamy połączenia PKM. Ostatnim etapem był Poznań – Wronki. Od momentu uruchomienia PKM obserwujemy stały wzrost zainteresowania koleją, duża część osób przeszła z samochodów do kolei. Instytucjami wiodącą i organem spajającym jest metropolia. Warte rozważenia na przyszłość byłoby stworzenie zespołu roboczego składającego się z członków gmin. W przypadku czynnych linii kolejowych program jest zakończony, w planach istnieją pomysły połączenia odcinka Czempień – Śrem. Dużym sukcesem na tym etapie jest uruchamianie połączeń w godzinach szczytu co 30 min. Dla pasażerów warto jest podnoszenie cyklu do 15 min. Poznań Gł. – Poznań Wsch. jest wąskim gardłem, dużo linii PKP IC, Polregio w kierunku Bydgoszczy, 3 linie PKM. Oddzielna infrastruktura dla kolei metropolitalnej byłaby rozwiązaniem idealnym, umożliwiającym zastosować idealny, niezależny rozkład jazdy, jednak nie jest to do końca tematyka realna. Lobbujemy jednak z zarządcą infrastruktury o zwiększenie przepustowości. W przypadku Poznań Gł. – Poznań Wsch. mówi się o dobudowie kolejnego torowiska. Tabor na liniach PKM jest ograniczony, w ramach możliwości łączymy składy, jednak nie zawsze jest możliwe. Od grudnia otrzymaliśmy kolejne pojazdy spalinowe – one obsługują połączenia do Grodziska oraz Wągrowca, procedowany jest zakup kolejnych 5 pojazdów. Ograniczeniem jest czas produkcji taboru, niewielka liczba producentów (NEWAG, PESA, Stadler, FPS). Podczas pandemii odnotowaliśmy znacznie duży spadek liczby pasażerów, o 70 – 80 %, rok 2022 jednak był dużym odbiciem, przewieźliśmy rekordową liczbę pasażerów, widzimy obecnie modę na kolej. Zaważyła na tym jakość przewozów, komfort podróży. Na terenie samego Poznania oferujemy czasu przejazdu znacząco niższy od innych środków transportu, a także o niższym koszcie. Integracja biletowa jest trudnym tematem ze względu na konieczność uzgodnień z różnymi przewoźnikami. Jest to jednak ważna sprawa dla pasażerów. Do barier integracji należą przede wszystkim liczba podmiotów włączonych w ten proces. Warto obecny bilet także przenieść na nośniki elektroniczne, na kartę PEKA lub inną podobną kartę. Prowadzone są rozmowy o koordynacji rozkładów z ZTM, Urzędem Marszałkowskim, aby kierunek połączeń autobusowych był przekierowany do węzłów przesiadkowych, unikać dubli połączeń. W ciągu roku dochodzi do 5 zmian rozkładów, jest to duże utrudnienie dla przewoźników autobusowych, którzy chcą integrować połączenia z koleją, ma z punktu widzenia przewoźnika kolejowego stoimy na stanowisku, że liczba zmian powinna być ograniczona, jednak mamy na uwadze dużą liczbę zmian rozkładów. Np. zmiana na węźle warszawskim rzutuje na ruch pasażerski w innych częściach kraju. Zwracamy uwagę na elementy które powinien posiadać idealny węzeł przesiadkowy: bezpieczne zostawienie samochodu na miejscach parkingowych przy stacji kolejowej. Wiaty dla rowerzystów, a nie tylko pachołki. Promujemy przewozy rowerów w cyklu weekendowym, jednak nie dla dojazdów do pracy, składy posiadają ograniczoną liczbę miejsc, dlatego zachęcamy do pozostawienia rowerów w bezpiecznym, zadaszonym miejscu. Z naszego punktu widzenia widzimy coraz więcej użytkowników hulajnóg elektrycznych, dojeżdżających do stacji kolejowych. 60 % osób na przystanek/ stacje dociera jednak pieszo, dlatego ważna jest możliwość bezpiecznego

2.22. PRZEDSTAWICIEL ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH (2)

Poznań jest świeżo po rozszerzeniu strefy na Wildze i Łazarzu. Uwolniło to przestrzeń od pojazdów parkujących w sposób ciągły, rotacja jest znacznie większa. Mieszkańcy mają możliwości parkowania na zasadach peryferyjnych. Parkowanie zostało także uporządkowane. Problemem może być na granicy strefy, widać większą ilość samochodów na granicy stref, tutaj mierzymy się z dużym problemem. Przy ustalaniu SPP kierujemy się badaniami, aby jej wprowadzenie nie było kwestią subiektywną, ale wynikającą ze szczegółowego przebadania struktury parkowania, deficytu miejsc. Największa potrzeba poszerzenia SPP zachodzi w tzw. monokulturach, gdzie np. znajduje się duża liczba miejsc pracy. Są plany dalszego rozwoju, po uzasadnieniu przez badania (np. na Sołaczcu). Narzędzie to nie ma być funkcją fiskalną, zarobkową do miasta, ale pomagać w uporządkowaniu terenu oraz wymuszeniu rotacji pojazdów. Największa rotacja występuje w strefie śródmiejskiej, dzięki wysokiej stawce cele zostały osiągnięte. Prowadzenie takich badań warto rozszerzyć także na gminy ościenne. Polityka parkingowa to jednak zadanie własne gminy, samodzielna decyzja konkretnego samorządu. W mieście Poznań nadmierna prędkość zagraża bezpieczeństwu pieszych, piesi jako niechronieni uczestnicy ruchu są bardzo podatni. Rady osiedli często apelują o stosowanie fizycznych ograniczeń, stosujemy także często przewężenia, mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa pieszych. Rozwiązania w zakresie ruchu pieszych są także standaryzowane pod kątem nawierzchni, przeciwdziałaniu barier dla niepełnosprawnych, są one likwidowane. Obniżane są krawężniki, budowane azyle przejść dla pieszych. Dzięki tym działaniom widoczna jest stopniowa poprawa. W mieście Poznań przy miejskim inżynierze ruchu działa komisja bezpieczeństwa ruchu – zespół jednostek transportowych, którzy na zasadzie audytu wymieniają się swoimi doświadczeniami. Obecnie widzimy podejście, które już się nie koncentruje na zwiększaniu przepustowości, ale lepszą organizację ruchu, odpowiednie zarządzanie potokami ruchu. Zwiększając przepustowość pomoże jedynie odcinkowo, napotykać w końcu na wąskie gardło. Widzimy społecznie mniejszą presję na rozbudowę infrastruktury drogowej, duża ilość grup społecznych jest temu przeciwna, co jest trendem ostatnich lat. Nowa infrastruktura drogowa powinna powstawać najwyżej w aspekcie lokalnym, bez rozbudowy podstawowego układu w mieście. Przy powstawaniu dróg rowerowych koncentrujemy się głównie na odcinkach radialnych. Warto podkreślać, że Poznań jest miastem krótkich odległości, co pozwala na lepsze wykorzystanie rowerów oraz transportu rowerowego. Historycznie Poznań był twierdzą, co sprawiło, że miasto się terytorialnie mocno nie rozrastało, dlatego miasto się silnie „rozlało” na obrzeża oraz gminy ościenne. Brakuje infrastruktury na osiedlach jednorodzinnych, było to spowodowane planowaniem nowej zabudowy bez infrastruktury. Udaje się realizować wspólne przedsięwzięcia z gminami sąsiednimi, dzięki czemu są one spójne, np. gmina Komorniki w Plewiskach pod linią kolejową. Istnieje także szereg mniejszych porozumień. Role Metropolii powinna polegać m. in. na opracowaniu wspólnych standardów, strategii, które będą wdrożone na terenie całej Metropolii. Teren śródmieścia jest ograniczony dla pojazdów ciężarowych powyżej 16t, pojazdy te muszą posiadać odpowiednie zgody. W centrach logistycznych na obrzeżach następuje przeładunek z tirów na pojazdy dostawcze do 3,5 t. W Poznaniu jest stosowane wiele usprawnień, np. koperty krótkotrwałe dla dostawców, możliwość wjazdu do ścisłego centrum np. do godziny 11. Koperty czasem działają, a czasem, gdy odległość jest zbyt duża zdarza się parkowanie nielegalne, szczególnie w wypadku kurierów. Występował problem dojazdu do dużej sieci sklepów „Żabka”, skłoniliśmy ich do działań dyscyplinowania kierowców, a także dostawione zostały ograniczenia fizyczne. Na koniec chce dodać, że szansę upatruje w standaryzowaniu często podzielonych nieco sztucznie obszarów. Jest podnoszona

Świadomość osób, pokolenia zmieniają podejście osób do transportu, następuje refleksja do poprawy warunków bytowych w mieście.

2.23. PRZEDSTAWICIEL GMINY TARNOWO PODGÓRNE

Transport publiczny jest mocno rozczłonkowany ze względu na znaczne rozrzucenie, rozproszenie zabudowy. W gminie funkcjonuje przedsiębiorstwo świadczące usługi transportowe operatorskie. W większości organizatorem jest miasto Poznań. Posiadamy jednak 2 linie dotyczące dowozów do szkół poza ZTMem, są one ogólnodostępne wg. karty PEKA i własnej taryfie. Dla dzieci szkolnych wykupujemy darmowe przejazdy. Jeżdżą jednak nimi nieliczni poza dziećmi. Organizujemy z gminą Dopiewo linię dowozową do kolei, jest to nowy projekt, obowiązuje od miesiąca, ciężko oceniać jeszcze efekty, problemem jest częsta zmiana rozkładu. Uważamy za niezbędne podłączenie bezpośrednio do systemu kolejowego, alternatywnie w przypadku problemów można rozważyć szybki tramwaj w standardzie PST. Jesteśmy potężnym rynkiem pracy, strefy przemysłowe, logistyczne, około 55 tysięcy, dojeżdża dużo osób z Poznania. Posiadamy przeciwną strukturę potoków ruchu w związku z tym, więcej osób do pracy dojeżdża niż wyjeżdża z gminy. Duża ilość porusza się transportem zbiorowym, brakuje autobusów przegubowych. Korzystna była separacja ruchu miejskiego i podmiejskiego na pętli Ogrody – autobusy do Tarnowa Podgórnego odjeżdżając z tego samego peronu co inne autobusy częściej bywa przepełniony na odcinku początkowym. Zapotrzebowanie na transport jest ogromne, płacimy największą pulę środków. Płacimy częściowo za wkłm na terenie gminy Poznania. Uważamy, że finansowanie powinno być połączenie wyłącznie na terenie gminy, po której się porusza. Punktem wyjścia do myślenia o kolei powinno być zagospodarowanie terenu, zachowanie rezerwy pod transport szynowy, wydłużenie transportu na zachód od pętli Ogrody pozwoliłoby uzyskać korzyść z połączeń P&R (na wysokości ul. polskiej). Warto stawiać wiaty rowerowe przy przystankach autobusowych. Często punktowane w skali unijnej było projekty mało zasadne: np. tablica dynamicznej informacji przy przystanku. Na terenie gminy wszystkie miejscowości są obsługiwane transportem publicznym, nie można mówić o wykluczeniu komunikacyjnym. Nie stosujemy FRPA, być może uda się na połączenie dowozowe do kolei. W gminie jest dedykowana taksówka dla seniora, 2 x w ciągu miesiąca finansujemy przejazd seniorów, osób nieposiadających samochodu, na życzenie. Na transport na życzenie wpływa trudność prawna: trzeba zatrzymywać się wyłącznie na przystankach oznaczonych, ciężko o elastyczność. Obecnie priorytetem jest zakup dużych autobusów. Sieć rowerowa zaczyna nabierać optymalnej funkcjonalności. Są połączenia rekreacyjne, ale też pomiędzy miejscowościami. Nie stawiamy na rower miejski ze względu na duże odległości od Poznania, nadmierne koszty. Problemem dla pieszych jest brak doświetlonych przejść dla pieszych, brak chodników na jezdniach serwisowych przy strefach przemysłowych. Bardzo duże natężenie ruchu na DK 92, kongestia, co powoduje omijanie ruchu drogami lokalnymi, kluczowy będzie bezkolizyjny przejazd DK 92 przez r. Wałęsy. Przy remontach dróg stosujemy punktowe spowalniacze ruchu, strefy tempo 30. Zachęty do transportu publicznego: wybudowanie pętli na polskiej, sieć dróg rowerowych, zwiększanie częstotliwości na kierunkach o dużym zapotrzebowaniu. Potoki pasażerskie są zmienne, na niektórych kierunkach bardzo mocno wzrosły, co skutkuje przeciążeniem. Na terenie gminy istnieją ograniczenia w zachęcaniu większej ilości osób – nie ma transportu szynowego, a autobusowy stoi w korkach, jednak warto zwiększać jego atrakcyjność w sposób racjonalny.

2.24. PRZEDSTAWICIEL URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

Transport według mojej opinii funkcjonuje poprawnie, jednak są obszary, gdzie można ten transport usprawniać. Skomunikowania mogą funkcjonować, jeśli przewoźnicy autobusowi dostosują się do rozkładów jazdy. Nie mamy wpływu na częste zmiany rozkładu jazdy. Poznańska Kolej Metropolitalna powinna pełnić funkcje szkieletowe, ze względu, jednak uzupełnienie powinno dotyczyć transportu autobusowego. Poznański węzeł kolejowy generuje dużo ograniczeń, niska przepustowość linii kolejowej na Wągrowiec, na Wronki i Rogoźno Dla zachęty mieszkańców warto budować nowe punkty zatrzymania pociągów, jednak przy zachowaniu atrakcyjnego czasu przejazdu, na terenie metropolii raczej pociągi osobowe, a nie przyspieszone. Dla pasażerów jest ważna stabilna oferta, pewność dojazdu. Perspektywa kolei obwodnicowej – końcówka lat 20. XXI wieku, jest to duża szansa dla miasta Poznań, które może zyskać nowe ogniwo transportu miejskiego. Tory metropolitalne warto wybudować – np. na linii kolejowej nr 3, wylocie lk nr 357. Ważna separacja ruchu regionalnego od dalekobieżnego. Park taborowy jest w budowie, stale modernizowany. Rozwój nowych połączeń będzie determinowany dostępnością taboru. Zostały wdrożone pierwsze działania zmierzające do integracji, np. bilety długookresowe, możliwość podróży na bilecie miesięcznym w Poznaniu. Barierą mogą być przepisy prawne – ulgi ustawowe, skomplikowane modele rozliczeń, oprócz ZTMu jesteśmy otwarci na rozmowy przez inne podmioty, np. WTP, inny płatnik ulg. Pojawił się projekt ustawy o PTZ, gdzie jest zapis o stosowaniu wspólnego systemu marszałkowskiego, nie jest to łatwy temat, trzeba ustalić trzeba kwotę rekompensaty. Pracujemy nad biletem o krótszym okresie. Staramy się, żeby bilet bus tramwaj kolej był możliwy do zakupu w mobilnych biletomatach. Duża ilość węzłów przesiadkowych powstała dzięki środkom tzw. „Zitowskich” Rola organizacyjna stowarzyszenia powinna bardziej się ograniczać do roli informacyjnych, integracyjnych, ewentualnie, jeśli zostałyby powołana metropolia mogłaby ona organizować takie połączenia, jednak obecnie preferujemy obecną strukturę – Urząd. Obecnie nie organizujemy połączeń autobusowych. Funkcjonują przewoźnicy komercyjny. W planie transportowym jest jednak określona siatka połączeń wojewódzkich. Spotykamy się z opiniami, że pociągi są bardzo zatłoczone na odcinkach około 20 km od Poznania, co może zniechęcać osoby. Do przyciągnięcia potrzebna nowa infrastruktura i więcej połączeń kolejowych. Gminy ościenne stanowiły kiedyś tzw. sypialnie, a strumień pojazdów był skumulowany wyłącznie w Poznaniu. Obecnie widzimy większą dywersyfikację potoków ruchu, nie są tylko skumulowane na Poznaniu, ale także odbywają się pomiędzy różnymi gminami.

2.25. PRZEDSTAWICIEL MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W POZNANIU

Według mnie zakres integracji powinien być jak najszerszy. Miejscowości okalające Poznań są uwikłane funkcjonalnie z miastem Poznań. Kolej Metropolitalna osiąga swój sukces, składy są wręcz przepełnione. Problematyką do poszerzenia oferty będzie ograniczenie przepustowości węzła kolejowego. Warto nadmierny potok ruchu rozładować poprzez obwodnicę kolejową obwodnicą Poznania. Synchronizacja kursów godzinowa jest ważna na obszarze podmiejskim, gdzie takt jest rzadszy trzeba te połączenia ze sobą integrować, warto także zapewnić oczekiwanie w przypadku opóźnień. Przewoźnicy autobusowi powinni podjąć ten trud integracji. W przypadku linii z wyższą częstotliwością, co 10 – 15 min nie jest potrzebna ścisła koordynacja. W Poznaniu występuje obszary o słabszej ofercie komunikacyjnej, są tzw. dzielnice willowe, gdzie stan infrastruktury uniemożliwia prowadzenia ruchu autobusami standardowymi, są plany o obsłudze takich terenów liniami busami do punktów przesiadkowych. Rejon Junikowa, Starołęki, Garaszewa. Dla kręgosłupa miasta Poznania warto zwiększać rolę tramwajów, a linie autobusowe powinny coraz bardziej pełnić rolę dowozową do szynowych środków transportu. Sieć tramwajową warto przedłużyć do Smochowic, do rejonu ul. Polskiej. Pod uwagę powinno się brać także II etap tramwaju na Naramowice, przedłużenie tej inwestycji. Istnieją także plany wydłużenia linii tramwajowej do Swarzędza, jednak nie jestem zwolennikiem tego rozwiązania, ponieważ Swarzędz nie przystąpił do ZTM, a także jest to dublem dla linii kolejowym. Jeśli jednak ten projekt się obroni, warto wtedy spróbować. Linię tramwajową z ronda Śródka można wydłużyć do ul. Główniej. Priorytetyzacja ruchu tramwajowego funkcjonuje, znajduje się w Poznaniu. Warto jednak pamiętać, że są słabe strony tego rozwiązania, jak długie oczekiwanie pieszych na przejściach dla pieszych przy bezwzględnym priorytecie dla tramwajów jak jest np. na ul. Grunwaldzkiej. Tak samo nadanie zbytniego priorytetu dla tramwajów może spowolnić poprzeczne linie autobusowe. Dlatego należy podchodzić do tematu „z głową”. Realizację rozkładów jazdy ułatwiają buspasy, pasy tramwajowo – autobusowe oraz wydzielone torowiska. Były prowadzone analizy wpływu ITS na komunikację miejską, wykazały poprawę punktualności oraz pozwoliły na skrócenie czasu przejazdu. A to z kolei zmniejsza koszty funkcjonowania transportu publicznego. Szybki tramwaj oczywiście oferuje wysoką prędkość komunikacyjną, ale powoduje także utrudnienia związane z dostępnością do przystanków, bariery komunikacyjne. Dlatego lepszym rozwiązaniem jest prowadzenie trasy w standardzie takim jak na Naramowice, czyli wydzielone torowisko, ale w poziomie jezdni. Nowe centra przesiadkowe powinny być wybudowane po wydłużeniu linii tramwajowych: do Zawad, na ul. Polską w Smochowicach, do Rodowic jeśli dojdzie do wydłużenia linii na Naramowice. Powinno to skłonić osoby do wjazdu wyłącznie na samą granicę Organizator ZTM przyglądał się tematyce busa na telefon, jednak nie jest planowane wdrażanie, wg. mnie w specyfice poznańskiej lepiej postawić na minibusy regularnie kursujące. Organizacja ruchu i koordynacja są na wysokim poziomie, nadzór ruchu MPK, MIR koordynuje w dobry sposób. Jednostką wiodącą z zarządzaniu mobilnością powinno być ZTM, jednak Metropolia powinna brać czynny udział w modelowaniu układu transportowego.

Dla przekonania pasażerów do środków alternatywnych są ważne 3 aspekty:

- dobra dostępność;
- niski, racjonalny koszt,
- atrakcyjny czas podróży względem samochodu.

Raport diagnostyczno-strategiczny

Inwestycje w węzły przesiadkowe powinny zawierać w sobie infrastrukturę dla bezpiecznego pozostawienia rowerów. Obecny model transportowy jest przejściowy ze względu na intensywne remonty. Dynamiczna informacja pasażerska jest nadal rozwijana, jest to kluczowe dla pasażerów, który w sposób bieżący. Warto integrować informację o przewozach pasażerskich, wspólna i przejrzysta informacja pomoże zachęcić więcej osób. Informacje takie warto poszerzyć także np. na rowery, hulajnogi elektryczne, itd.