



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku

Raport z konsultacji społecznych ETAP II

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

Zamawiający



Stowarzyszenie Metropolia Poznań

Ul. Kościelna 37

60-537 Poznań

Spis treści

1. Wprowadzenie	4
1.1. Cel II etapu konsultacji społecznych	5
1.2. Organizacja i formuła konsultacji społecznych	5
1.3. Rekrutacja	5
2. Przebieg konsultacji społecznych.....	8
2.1. Spotkanie 28.06, godz. 18.00-19.40 (online)	8
2.2. Spotkanie 29.06, godz. 10.00 (Sala Malinowa oraz hybrydowo)	12
2.3. Spotkanie 29.06, godz. 16.00-17.40 (Sala Malinowa oraz hybrydowo)	16
2.4. Spotkanie 03.07, godz. 16.00-18.12 (Sala Malinowa oraz hybrydowo)	20
3. Podsumowanie.....	27
Spis tabel	33
Spis grafik i fotografii	33
Spis załączników.....	33
Załącznik A.....	34
Załącznik B	37
Załącznik C	41

1. WPROWADZENIE

Konsultacje społeczne wokół Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Poznańskiej przeprowadzone są w trzech etapach. Ich celem jest uzyskanie opinii wszystkich interesariuszy w różnych fazach prac nad Planem i włączenie ich w proces tworzenia dokumentu zgodnie z zasadami partycypacji społecznej.

Uczestnicy

Konsultacje obejmą interesariuszy skupionych w Aglomeracji Poznańskiej (w rozumieniu przedstawionym w OPZ – obszar obejmujący zasięgiem 23 jednostki terytorialne: Buk, Czerwonak, Dopiewo, Kleszczewo, Komorniki, Kostrzyn, Kórnik, Luboń, Mosina, Murowana Goślina, Oborniki, Pobiedziska, powiat poznański, Poznań, Puszczykowo, Rokietnica, Skoki, Stęszew, Suchy, Las, Swarzędz, Szamotuły, Śrem, Tarnowo Podgórne):

- Pracowników samorządowych, samorządowych spółek celowych odpowiedzialnych za:
 - Transport publiczny;
 - Drogi, drogownictwo, szlaki wodne i infrastrukturę, w tym carsharing i systemy rowerowe oraz inne rozwiązania z zakresu e-mobilności oraz smart city;
 - Szkolnictwo i zapewnienie transportu do szkół;
 - Planowanie przestrzenne;
 - Politykę środowiskową;
 - Dostępność i likwidację barier dostępności;
 - Przedstawicieli firm i pracodawców (większe podmioty);

- Pracowników samorządowych, samorządowych spółek celowych odpowiedzialnych za
 - Przedstawicieli sektora deweloperskiego;
 - Mieszkańców obszarów tworzących Aglomerację Poznańską;
 - Przedstawicieli trzeciego sektora z organizacji tematycznie i miejscowo związanych z przedmiotem projektu, tj. organizacji mieszkańców, rodziców uczniów, miłośników i znawców (ziem, gmin, rejonów, środków transportu etc.), wspierających urbanizację, turystykę, zatrudnienie i rozwój ekonomiczny, zmiany proekologiczne i związane ze zrównoważonym transportem etc., a także reprezentujących i zrzeszających osoby z ograniczoną mobilnością.

1.1. CEL II ETAPU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Celem II etapu konsultacji społecznych była dyskusja i weryfikacja zgromadzonego materiału badawczego oraz przyjętych celów strategicznych, operacyjnych, a przede wszystkim wynikających z nich obszarów strategicznych i planowanych aktywności. W praktyce oznacza to przedstawienie diagnozy obecnego stanu rzeczy oraz poznanie kierunków, w jakich idą oczekiwania interesariuszy z możliwie wszystkich grup. Celem był przegląd przyjętych obszarów (sektorów) w świetle przeprowadzonych badań, jak również ewentualna rozbudowa pozyskanego materiału i poddanie go dyskusji w modelu partycypacyjnym.

Grafika 1.1 LOGIKA INTERWECJI – schemat algorytmu prac strategicznych nad SUMP



Źródło: Opracowanie własne

1.2. ORGANIZACJA I FORMUŁA KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Konsultacje społeczne II etapu odbyły się w trybie hybrydowym:

- Offline (trzy spotkania) w Sali Malinowej Poznańskiego Ratusza, ze streamingiem i możliwością dostępu online w środowisku MS Teams;
- Online (jedno spotkanie), w środowisku MS Teams, jako transmisja prezentacji i interaktywne forum do zgłaszania pytań i pomysłów (zarówno osobiście *in real time* głosowo lub z wizją, jak i tekstowo w formie wpisu na czacie).

Niezależnie od rodzaju środowiska (off-, online), spotkania były rejestrowane (głos w przypadku spotkań na żywo, głos i obraz – online), o czym uczestnicy zostali uprzedzeni (uzyskano zgodę). Rejestracja głosowa wraz z zapisem kwestii kierowanych mailowo da możliwość stworzenia repozytorium pytań i odpowiedzi – koniecznego do dyskusji merytorycznej nad zadaniami projektu, przydatnego przede wszystkim podczas monitoringu i ewentualnej korekty kierunków prac w dalszych etapach.

Każde z czterech zaplanowanych wydarzeń obejmowało część prezencyjną oraz dyskusyjno-warsztatową i trwało łącznie ponad 1,5 godziny. Nie nastąpił podział wydarzeń konsultacyjnych ze względu na specyfikę uczestników czy ich miejsce zamieszkania w Aglomeracji – ideą warsztatów było łączenie rozmaitych grup odbiorców i typów doświadczeń, otwierające przestrzeń dla synergii i optymalizacji w diagnozie problemów, formułowaniu oczekiwań.

1.3. REKRUTACJA

Jako element mechanizmu partycypacji przez cały czas trwania projektu funkcjonuje adres mailowy konsultacje_poznan@lpw-consulting.pl przeznaczony zarówno do zgłaszania udziału w spotkaniach, jak i przekazywania uwag, pomysłów etc.

Każda instytucja samorządowa uczestnicząca w projekcie otrzymała elektroniczny banner na www oraz do zamieszczenia na profilu FB instytucji samorządowej/projektu samorządowego.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku Raport z konsultacji społecznych II

– Uczestnicy indywidualni (mieszkańcy)

Głównym źródłem i kanałem rekrutacji mieszkańców była:

- Informacja w 3 lokalnych rozgłośniach radiowych – 3 równoległe kampanie w tygodniu poprzedzającym spotkania konsultacyjne, emitujące spoty informacyjne dla mieszkańców oraz zapowiedzi w serwisach informacyjnych i serwisach internetowych radiostacji II fazą konsultacji;
- Ogłoszenie w prasie lokalnej – 1 emisja na 1 tydzień przed II edycją konsultacji;
- Bannery internetowe na stronach www i mediach społecznościowych instytucji samorządowych aglomeracji poznańskiej zamieszczone na 7 dni przed edycją konsultacji;
- Plakaty A0 oraz A2 w liczbie 750 szt. i ulotki 3000 szt. wyeksponowane w siedzibach JST Metropolii Poznańskiej oraz innych miejscach dostępnych dla mieszkańców, w tym wiatach przystankowych.

Spod adresu konsultacje_poznan@lpw-consulting.pl w odpowiedzi na zgłoszenie przesyłany był formularz do rejestracji na konsultacje, który zawierał:

- imię, nazwisko (ew. nick);
- oświadczenie o zgodzie na przetwarzanie danych;
- email, pod który ma zostać przesłane zaproszenie;
- opcjonalnie: reprezentowana instytucja (samorządy/interesariusze, NGOs), dział, dokładny adres);
- lokalizacja z dokładnością do gminy lub dzielnicy/ulicy;
- preferowany termin i lokalizacja spotkania;
- preferowany sposób uczestnictwa (off-, online).

Dodatkowo prowadzone były zapisy dla chętnych do udziału w spotkaniach konsultacyjnych stacjonarnych oraz online przez ogólnodostępną platformę do rejestracji: <https://app.evenea.pl/event/konsultacje-spoeczne-mobilna-metropolia/>. Specjalnie utworzone wydarzenie informowało o terminach i miejscach spotkań oraz dawało możliwość zgłoszenia swojego udziału. Każdy uczestnik po zapisaniu się otrzymywał maila zwrotnego ze szczegółami konsultacji. Zapisani zainteresowani wypełniali formularz rejestracyjny zgodnie ww. danymi. Informacja z linkiem do rejestracji była komunikowana w środkach masowego przekazu tak, aby jak najszersze grono odbiorców było poinformowane o zapisach.

Przed samym terminem wydarzenia zgłaszający otrzymał mailowe zaproszenie/ przypomnienie o konkretnym spotkaniu, wraz z jego ramowym planem, a w razie wyboru wariantu online – link do spotkania w środowisku MS Teams. Zgłoszenia przyjmowane były w trybie ciągłym aż do dnia wydarzenia.

– Uczestnicy instytucjonalni (JST, przedsiębiorcy, organizacje mieszkańców i podmioty trzeciosektorowe)

Niezależnie od kanałów i narzędzi opisanych w części dotyczącej odbiorców indywidualnych, źródłem rekrutacji uczestników instytucjonalnych były spersonalizowane działania Wykonawcy. Z adresu konsultacje_poznan@lpw-consulting.pl rozesłane zostanie zaproszenie do udziału

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

w konsultacjach, kierowane do pracowników instytucji samorządowych i innych interesariuszy instytucjonalnych, wg bazy powstałej w wyniku prac. W odniesieniu do tej grupy podejmowano też dodatkowe działania rekrutacyjne – telefoniczne. Przed terminem wydarzenia zgłaszający otrzymał zaproszenie do udziału w konkretnym spotkaniu, wraz z jego ramowym planem.

W przypadku obu grup interesariuszy *call to action* działań to zaangażowanie w proces poprzez zachętę do zgłoszenia udziału w spotkaniach on- i offline lub/i do przesłania uwag.

2. PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

2.1. SPOTKANIE 28.06, GODZ. 18.00-19.40 (ONLINE)

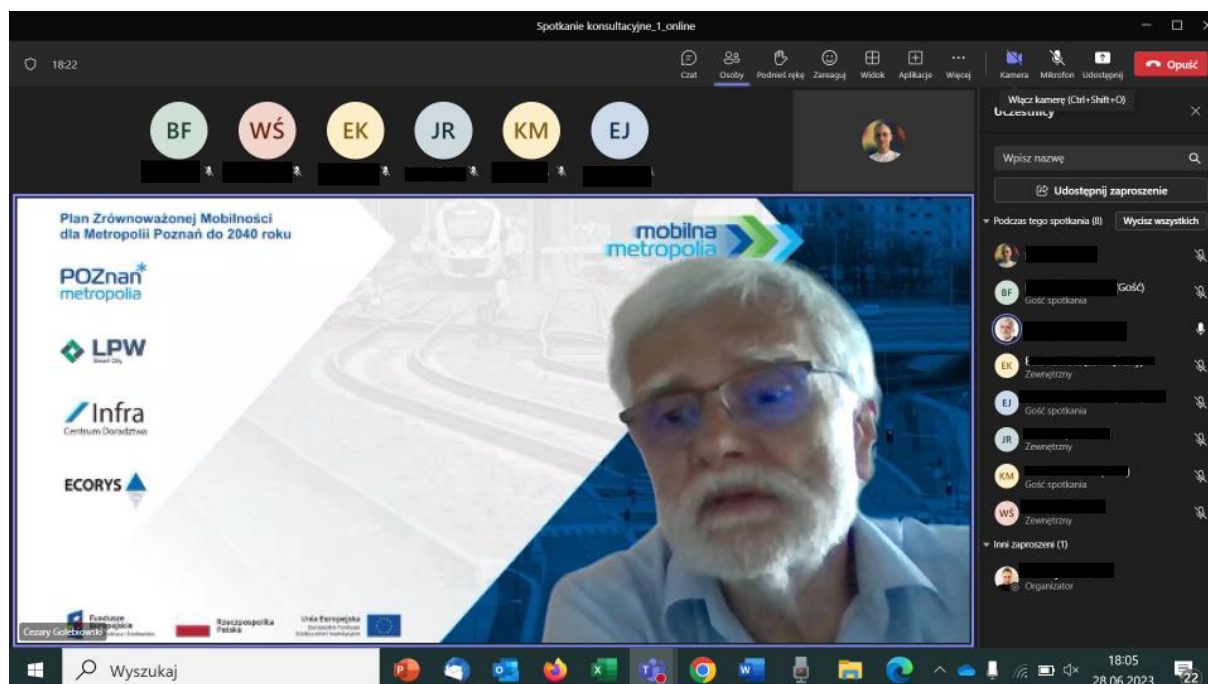
Konsultacje społeczne 28 czerwca były prowadzone w formie spotkania online. Wydarzenie to kierowane było zarówno do interesariuszy instytucjonalnych, jak i mieszkańców.

Uczestnicy:

- Zamawiający (Metropolia Poznań) – 1 osoba
- Mieszkańcy (Poznań, Kórnik, Rokietnica) – 4 osoby
- Przedstawiciel wykonawcy – 1 osoba
- Prezenterzy/moderatorzy (Ecorys Polska) – 2 osoby

W pierwszej części spotkania w formie prezentacyjnej przypomniano cele projektu, jego zasięg terytorialny i merytoryczny, harmonogram i mechanikę prac. Przedstawiono **obecny etap prac** nad projektem, prezentując wypracowaną **wizję**, potencjalne 4 przyszłe **scenariusze (podejścia)**, **2 główne cele (horyzontalne)** wraz z **6 celami operacyjnymi**. Zapoznano u uczestników z katalogiem **10 sektorów**, w jakich grupują się konkretne działania, mogące stać się przedmiotem rekomendacji w końcowym dokumencie strategicznym.

Grafika 2.1 Screen z przebiegu spotkania wraz z listą uczestników



Źródło: Opracowanie własne

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

Część dyskusyjną poświęcono omówieniu i priorytetyzacji działań w ramach 10 sektorów, tak aby w kolejnym etapie możliwe było przypisanie działań uznanych za kluczowe do odpowiednich pakietów (już sformułowanych i również zaprezentowanych).

Matrycą organizującą dyskusję był więc katalog proponowanych aktywności/zagadnień pogrupowany wg kategorii tematycznych – sektorów. Zgłaszane uwagi i postulaty, które pojawiły się w dyskusji, próbowano od razu transformować na wskazania priorytetów, niekiedy też – uzupełnina.

Tabela 2.1. Wskazania priorytetów sektorowych przez uczestników spotkania 28.06.2023

Sektor	Priorytety	Do ew. redukcji/realizacji w późniejszym terminie	Komentarz/uzupełnienie
Sektor kolejowy	K2, K1, K6, K3		Nawet najlepszy tabor nie zmieni sytuacji, jeśli nie zlikwiduje się wąskich gardeł w podsystemie kolejowym – kluczowe zadanie.
Sektor tramwajowy	T1, T3, T2	T5	T5 zbyteczne – dane ogólnodostępne (miejsca i okoliczności kolizji).
Sektor autobusowy	A6, A8, A9	A4	T5 zbyteczne – dane ogólnodostępne (miejsca i okoliczności kolizji). Kluczowe jest rozszerzenie sieci autobusów podmiejskich i ich skomunikowanie z innymi środkami transportu.
Sektor drogowy	D3, D13, DB	D12	W projektowaniu/zakupie nowych rozwiązań, infrastruktury kluczowe jest wprowadzenie kryteriów prawdziwie jakościowych do postępowań wyłaniających wykonawcę. Pilna potrzeba wprowadzenia/modyfikacji polityki parkingowej. D12 powinno być inaczej sformułowane – nie naprawa nawierzchni, ale jej stworzenie tam, gdzie jej nie ma (na drogach gruntowych)
Sektor rowerowy	R3	R5	System roweru miejskiego w Poznaniu został wygaszony jako

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

Sektor	Priorytety	Do ew. redukcji/realizacji w późniejszym terminie	Komentarz/uzupełnienie
			nieefektywny; funkcjonuje tylko w 4 gminach Aglomeracji; Kluczowa jest budowa infrastruktury, w tym ciągłość tej liniowej.
Sektor pieszy	P1, P2		Kluczowe są dobre rozwiązania w projektowaniu ruchu pieszego i ogólna poprawa dostępności w tym zakresie.
Sektor przestrzenny	Prz2, Prz3, Prz6		Najpilniejsze zmiany dotyczą lokalnego uspokajanie ruchu i zmian w obrębie istniejących ulic; dodatkowa uwaga uczestnika: konieczna jest hierarchizacja sieci drogowej, by były (i dobrze funkcjonowały) zarówno drogi o ruchu szybszym, jak i spowolnionym – głównie lokalne; Rozwój i nowe inwestycje budowlane wymagają przestrzegania zasad wynikających z idei <i>transit oriented development</i> .
Sektor edukacyjny	E2, E3, E5		Podkreślono wagę zespołów roboczych we wspólnych szkoleniach, warsztatach, wypracowywaniu dobrych praktyk; Najistotniejszym obszarem/przedmiotem edukacji jest BRD
Sektor współpracy	W8, W3, W10, W5		
Inne	I1, I3, I4, I6, I13		Kluczowe jest otwarcie (udostępnienie) danych transportowych, bez tego nie będzie możliwe podjęcie innych wspólnych działań, jak uzgodnienie rozkładów, wspólne

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

Sektor	Priorytety	Do ew. redukcji/realizacji w późniejszym terminie	Komentarz/uzupełnienie
			zarządzanie, wreszcie bilet aglomeracyjny; Podkreślono wagę hubów komunikacyjnych rozumianych jako miejsca przesiadek w formule P+R, B+R i punkty dostępu do transportu multimodalnego (auto, autobus, kolej/tramwaj, carsharing, rower, pieszo).

Źródło: Opracowanie własne

2.2. SPOTKANIE 29.06, GODZ. 10.00 (SALA MALINOWA ORAZ HYBRYDOWO)

Konsultacje społeczne 29 czerwca, g. 10.00-11.40 były prowadzone w formie spotkania hybrydowego: online w środowisku PS Teams oraz z w Sali Malinowej poznańskiego Ratusza przy pl. Kolegiackim. Wydarzenie to kierowane było zarówno do interesariuszy instytucjonalnych, jak i mieszkańców.

Uczestnicy:

- Zamawiający (Metropolia Poznań) – 3 osoby, offline
- Mieszkańcy (Poznań, Komorniki) – 3 osoby, online
- Mieszkańcy (Tarnowo Podgórne) – 1 osoba, offline
- UG Śrem – 1 osoba, online
- Prezentery/moderatorzy (Ecorys Polska) – 3 osoby

W pierwszej części spotkania w formie prezentacyjnej przypomniano cele projektu, jego zasięg terytorialny i merytoryczny, harmonogram i mechanikę prac. Przedstawiono **obecny etap prac** nad projektem, prezentując wypracowaną **wizję**, potencjalne 4 przyszłe **scenariusze (podejścia)**, **2 cele horyzontalne** wraz z **6 celami operacyjnymi**. Zapoznano u uczestników z katalogiem **10 sektorów**, w jakich grupują się konkretne działania, mogące stać się przedmiotem rekomendacji (pakietów działań) w końcowym dokumencie strategicznym.

Grafika 2.2 Screen z przebiegu spotkania wraz z listą uczestników, 29.06.10.00

The screenshot displays a Teams meeting interface. The main content is a presentation slide titled 'SEKTOR KOLEJOWY' with a list of 11 tasks (K.1-K.11) related to railway infrastructure and safety. The tasks include: K.1. Badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych w transporcie kolejowym; K.2. Niwelowanie wąskich gardel w sieci kolejowej; K.3. Rozbudowa układu kolejowego w ramach Poznańskiej Kolei Metropolitalnej; K.4. Rozbudowa układu kolejowego w ramach Szybkiej Kolei Miejskiej; K.5. Wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie ich zasięgu w transporcie kolejowym; K.6. Budowa oraz przebudowa stacji i przystanków kolejowych w formie przyjaznej dla pasażera; K.7. Budowa węzłów przesiadkowych o znaczeniu metropolitalnym (węzłów nadrzędnych) w powiązaniu ze stacjami kolejowymi; K.8. Diagnostowanie i określanie poziomu ryzyka w obszarze bezpieczeństwa na przecięciu ruchu drogowego i kolejowego; K.9. Przeprowadzanie audytów bezpieczeństwa ruchu dla przejazdów kolejowo-drogowych; K.10. Przebudowa miejsc niebezpiecznych dla przecięcia ruchu kolejowo-drogowego; K.11. Zakup nowego taboru kolejowego. The slide also features the 'mobilna metropolia' logo. On the right side, there is a sidebar with a grid of participant avatars, including Piotr Wosik, Olej..., Ceza..., Anna..., Julia..., B, and Jacek. The Windows taskbar at the bottom shows the time as 11:37 on 16.07.2023.

Źródło: Opracowanie własne

**Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II**

Fot. 2.3 Spotkanie 29.06.10.00



Źródło: Opracowanie własne

Część dyskusyjną poświęcono omówieniu i priorytetyzacji działań w ramach 10 sektorów, tak aby w kolejnym etapie możliwe było przypisanie działań uznanych za kluczowe do odpowiednich pakietów (już sformułowanych i również zaprezentowanych).

Matrycą organizującą dyskusję był więc katalog proponowanych aktywności/zagadnień pogrupowany wg kategorii tematycznych – sektorów. Uwagi i postulaty, które zgłoszono podczas dyskusji, próbowano od razu przekuć na wskazania priorytetów i uzupełnienia. Czas przewidziany na konsultacje nie pozwolił na detaliczne omówienie wszystkich działań, choć przynajmniej kilkoma zdaniem komentarza odniesiono się do każdego z 10 sektorów.

Tabela 2.2. Wskazania priorytetów sektorowych przez uczestników spotkania 29.06, 10.00

Sektor	Priorytety	Do ew. redukcji/realizacji w późniejszym terminie	Komentarz/uzupełnienie
Sektor kolejowy	K3, K7, K6, K11, K5		Za kluczową uznano rozbudowę sieci, budowę infrastruktury przesiadkowej w węzłach/hubach komunikacyjnych oraz poprawę dostępności do tej infrastruktury (likwidacja barier), a także wdrażanie zintegrowanej informacji pasażerskiej, w tym włączenie podsystemu kolejowego do PEKA; Sformułowano postulat rozszerzenie zapisu w K4: „Rozbudowa układu kolejowego w ramach Szybkiej Kolei Miejskiej na obwodnicy towarowej (jako uzupełnienie PKM)”
Sektor tramwajowy	T1, T10		Rozbudowa podsystemu tramwajowego (w tym rozważenie lekkiej kolei/tramwaju na obszarach/gminach pozbawionych

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

Sektor	Priorytety	Do ew. redukcji/realizacji w późniejszym terminie	Komentarz/uzupełnienie
			<p>dostępu do komunikacji szynowej) oraz unowocześnienie taboru jako kluczowe działania w tym obszarze;</p> <p>W odniesieniu do tego obszaru postulowano wprowadzenie dodatkowego punktu/działania, odnoszącego do synchronizacji rozkładów (wewnętrznie i względem pozostałych podsystemów)</p>
Sektor autobusowy	A6, A4, A3		<p>Element analityczny powinien poprzedzać ew. rozbudowę podsystemu;</p> <p>Zwrócono uwagę na konieczność rozróżnienia pomiędzy 2 typami/statusami połączeń podmiejskich: autobusami aglomeracyjnymi (finansowanymi przez Związek Powiatowo-Gminny) i gminnymi (finansowanymi przez gminy);</p> <p>Podkreślano wagę wspólnych (międzygminnych, aglomeracyjnych) ustaleń (poprzedzonych badaniami ruchu, analizami) dotyczących potrzeb i możliwości tworzenia buspasów.</p>
Sektor drogowy	D2, D14		<p>Za kluczowe w tym obszarze uznano tworzenie węzłów i infrastruktury przesiadkowej, z zaznaczeniem wagi etapu diagnostyczno-analitycznego.</p>
Sektor rowerowy	R3, R4	R5	<p>Potwierdzono konieczność domknięcia sieci, wprowadzenia standardu infrastruktury rowerowej oraz wyposażenia węzłów przesiadkowych w parkingi (stojaki) o różnym standardzie (B+R), tak by podsystem mógł stać się dobrą alternatywą dla podróży samochodem lub/i ułatwiać dostęp do komunikacji publicznej;</p> <p>System roweru miejskiego uznano za zbyt drogi i nieefektywny ekonomicznie vs inne możliwe rozwiązania wspierające ruch rowerowy</p>

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

Sektor	Priorytety	Do ew. redukcji/realizacji w późniejszym terminie	Komentarz/uzupełnienie
Sektor pieszy	P4, P2, P1		<p>Za fundamentalne działanie uznano poprawę jakości (ciągłość, nawierzchnia) dróg pieszych, których stan nawet w obszarze rdzeniowym pozostawia wiele do życzenia;</p> <p>W kwestii rozwiązań ułatwiających piesze przemieszczanie się odnotowano zdanie: „każda sekunda czerwonego światła dla pieszych powinna mieć uzasadnienie”</p>
Sektor przestrzenny	P3		<p>Zmiany w organizacji ruchu i przebudowa dróg wspierające poprawę bezpieczeństwa użytkowników niechronionych;</p> <p>Podkreślono konieczność wprowadzenia hierarchizacji dróg/ciągów komunikacyjnych w aglomeracji (szybsze – głównie dla aut, wolne i bardzo wolne – piesi, rowerzyści).</p>
Sektor edukacyjny	E1		<p>Podkreślono, że najlepsze działania edukacyjne nie przyniosą skutków bez wcześniejszego usprawnienia systemu komunikacji w obszarze aglomeracyjnym, bez nowych rozwiązań organizacyjnych, funkcjonalnych i technicznych.</p>
Sektor współpracy	W8		<p>Kluczowym warunkiem efektywnej współpracy samorządów w zakresie mobilności jest wspólne wypracowanie aglomeracyjnego układu transportu; wszystkie pozostałe określono jako instrumentalne: uznano je za narzędzia służące do osiągnięcia celu opisanego w W8.</p>
Inne	I4, I5, I8, I1, I6		<p>Bilet metropolitalny jest absolutnie podstawowym oczekiwaniem użytkowników, podobnie jak budowa odpowiednio wyposażonych i zróżnicowanych (hierarchia) węzłów przesiadkowych;</p> <p>Poprawa tzw. parametrów handlowych (przede wszystkim synchronizacja, częstotliwość,</p>

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

Sektor	Priorytety	Do ew. redukcji/realizacji w późniejszym terminie	Komentarz/uzupełnienie
			niezawodność, punktualność), dotycząca 3 podsystemów (kolej, tramwaj, autobus) jest potrzebą o najwyższym priorytecie.

Źródło: Opracowanie własne

2.3. SPOTKANIE 29.06, GODZ. 16.00-17.40 (SALA MALINOWA ORAZ HYBRYDOWO)

Konsultacje społeczne 29 czerwca po południu były prowadzone w formie spotkania hybrydowego: online w środowisku PS Teams oraz z w Sali Malinowej poznańskiego Ratusza przy pl. Kolegiackim. Wydarzenie to kierowane było zarówno do interesariuszy instytucjonalnych, jak i mieszkańców.

Uczestnicy:

- Zamawiający (Metropolia Poznań) – 2 osoby offline, 1 online
- Mieszkańcy (Kleszczewo) – 1 osoba offline
- Mieszkańcy – 1 osoba, online
- Media (Komorniki TV) – 1 osoba, online
- Prezenterzy/moderatorzy (Ecorys Polska) – 3 osoby

W pierwszej części spotkania w formie prezentacyjnej przypomniano cele projektu, jego zasięg terytorialny i merytoryczny, harmonogram i mechanikę prac. Przedstawiono **obecny etap prac** nad projektem, prezentując wypracowaną **wizję**, potencjalne 4 przyszłe **scenariusze (podejścia)**, **2 cele horyzontalne** wraz z **6 celami operacyjnymi**. Zapoznano u uczestników z katalogiem **10 sektorów**, w jakich grupują się konkretne działania, mogące stać się przedmiotem rekomendacji (pakietów działań) w końcowym dokumencie strategicznym.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku Raport z konsultacji społecznych II

Grafika 2.4 Screen z przebiegu spotkania wraz z listą uczestników, 29.06.10.00

The screenshot shows a Zoom meeting interface. The main content is a presentation slide titled "SEKTOR WSPÓŁPRACY" (Sector Cooperation). The slide lists 10 action items (W.1 to W.10) related to transport and urban planning. On the right side of the screen, there is a vertical list of participants with their initials in circles: Piotr, B, BF, JF, Jan, Cezary, and Tadeusz. The Windows taskbar at the bottom shows the time as 12:01 on 16.07.2023.

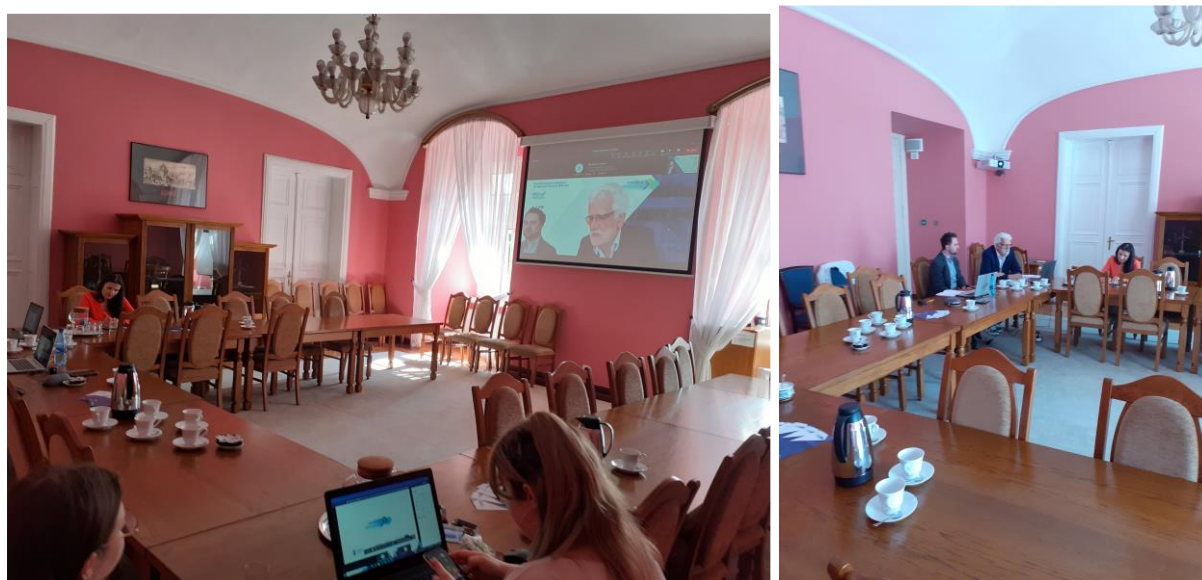
SEKTOR WSPÓŁPRACY

- W.1 Stworzenie zespołów roboczych w poszczególnych jednostkach samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zadań transportowych związanych z kształtowaniem transportu kolejowego.
- W.2 Stworzenie zespołów roboczych w poszczególnych jednostkach samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zadań transportowych związanych z kształtowaniem transportu zbiorowego.
- W.3 Stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Metropolii Poznań.
- W.4 Stworzenie zespołów roboczych w poszczególnych jednostkach samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zadań związanych z implementacją Inteligentnych Systemów Transportowych.
- W.5 Ukształtowanie efektywnych struktur w ramach JST w celu działania na rzecz zintegrowanego zarządzania bezpieczeństwem.
- W.6 Wypracowanie zasad dobrych praktyk oraz standardów w transporcie zbiorowym.
- W.7 Opracowanie zbioru dobrych praktyk oraz planu mającego na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
- W.8 Wypracowanie metropolitalnego układu komunikacyjnego transportu zbiorowego
- W.9 Wypracowanie wspólnych inicjatyw z zakresu prowadzenia kampanii edukacyjnych związanych z bezpieczeństwem w transporcie.
- W.10 Wypracowanie wspólnych zasad planowania zabudowy w sposób zapewniający wysoką dostępność transportową.

Participants: Piotr, B, BF, JF, Jan, Cezary, Tadeusz

Źródło: Opracowanie własne

Fot. 2.5 Spotkanie 29.06.10.00



Źródło: Opracowanie własne

Część dyskusyjną poświęcono **omówieniu i priorytetyzacji działań w ramach 10 sektorów**, tak aby w kolejnym etapie możliwe było przypisanie działań uznanych za kluczowe do odpowiednich **pakietów** (już sformułowanych i również zaprezentowanych).

Matrycą organizującą dyskusję był, podobnie jak i podczas wcześniejszych spotkań, katalog sektorów. Czas przewidziany na konsultacje nie pozwolił na detaliczne omówienie wszystkich działań, choć przynajmniej kilkoma zdaniami komentarza odniesiono się do każdego z 10 sektorów.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

Tabela 2.3. Wskazania priorytetów sektorowych przez uczestników spotkania 29.06, 16.00

Sektor	Priorytety	Do ew. redukcji/realizacji w późniejszym terminie	Komentarz/uzupełnienie
Sektor kolejowy	K3, K4, K1, K6, K2		<p>Za kluczowe uznano działania zmierzające do rozbudowy sieci i infrastruktury – zawsze poprzedzone badaniami/analizami potrzeb i możliwości;</p> <p>Konieczne są porozumienia i wspólne analizy prowadzone nie tylko między gminami, ale i w kooperacji z zarządcą infrastruktury (PKP PLK);</p> <p>Potrzeba usprawnienia ruchu poprzez likwidację wąskich gardeł w podsystemie;</p> <p>Wskazano na Kleszczewo jako przykład obszaru bez dostępu do transportu szynowego; przedstawiono pomysł doprowadzenia (czasem wystarczy wydłużenie trasy o 1 przystanek) do podmiejskich gmin transportu tramwajowego, ew. rozważenie budowy innego lekkiego transportu szynowego czy rewitalizację starych, zamkniętych linii kolejowych m.in. do Kleczewa, którego potrzeby komunikacyjne nie są należycie zaspokajane przez podsystem autobusów (przeciążenie, tłok).</p>
Sektor tramwajowy	T2, T1		<p>Sieć i infrastruktura, mniej tabor – najważniejsze obszary rozwoju podsystemu;</p> <p>Konieczne usprawnienia inżynieryjno-organizacyjne w podsystemie (np. likwidacja możliwości skrętu tramwaju w prawo za rondem Kaponiera generuje zatory).</p>
Sektor autobusowy	A3, A6, A8		<p>Za szczególnie istotną uznano kwestie planowania i urządzania buspasów;</p> <p>Konieczność tworzenia/wzmocnienia gminnego transportu uzupełniającego</p>

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

Sektor	Priorytety	Do ew. redukcji/realizacji w późniejszym terminie	Komentarz/uzupełnienie
			(dowożącego do węzłów, głównie kolei); Dopowiedziano podczas spotkania, że formuła transportu na życzenie, w formie „taksówki dla seniora” już funkcjonuje w obszarze rdzeniowym.
Sektor drogowy	D1, D12, D2, D14,	D15	Rozbudowę dróg – głównie obwodnic wyprowadzających ruch poza miejsca zamieszkania i odpoczynku – a także istotną poprawę stanu nawierzchni uznano za działania o najwyższym priorytecie; Podkreślając wagę budowy węzłów przesiadkowych wraz z parkingami P+R, wskazano na konieczność rzetelnego wykonania prac analitycznych na wstępnym etapie; Kwestię wizualnego zaśmiecenia pasa drogowego reklamami uznano za ważną (BRD, estetyka przestrzeni publicznej), ale pozostającą w gestii poszczególnych samorządów i podejmowanych przez nie uchwał krajobrazowych.
Sektor rowerowy	R1, R3, R4		Podsystem rowerowy wymaga domknięcia, usunięcia nieciągłości i wypracowania wspólnego standardu; Zwrócono uwagę na niedostatki infrastruktury w okolicach Tulc i Szczepankowa.
Sektor pieszy	P1, P4		Najcenniejsze są te działania, które służą poprawie bezpieczeństwa – a więc lepsza organizacja ruchu w przemieszczaniu się pieszym oraz poprawa ciągłości traktów i stanu ich nawierzchni.
Sektor przestrzenny	P4, P5		Chaotyczna sytuacja w obrębie pozostawiania hulajnóg w przestrzeni publicznej wymaga zmian i wprowadzenia nowych regulacji; Współpraca i perspektywiczne myślenie w opracowywaniu MPZP i

**Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II**

Sektor	Priorytety	Do ew. redukcji/realizacji w późniejszym terminie	Komentarz/uzupełnienie
			planowaniu przestrzeni (rezerw) pod inwestycje infrastrukturalno-transportowe (torowiska, buspasy, pętle etc.).
Sektor edukacyjny			Tego sektora nie uznano za szczególnie istotny, argumentując, że warunkiem jakiegokolwiek efektywnej edukacji i zmiany postaw są usprawnienia w systemie transportu publicznego i poprawa jakości usług w tym zakresie.
Sektor współpracy	W1, W3, W8		Pierwszym zadaniem połączonych sił samorządów (zespołów roboczych) musi być wypracowanie wspólnego, metropolitalnego układu transportu publicznego .
Inne	I1, I2		Wspólny bilet aglomeracyjny („PEKA na kolej”) i otwarcie danych transportowych jako działania umożliwiające szereg innych, w tym poprawę parametrów funkcjonowania transportu publicznego w Aglomeracji.

Źródło: Opracowanie własne

2.4. SPOTKANIE 03.07, GODZ. 16.00-18.12 (SALA MALINOWA ORAZ HYBRYDOWO)

Konsultacje społeczne 3 lipca po południu były prowadzone w formie spotkania hybrydowego: online w środowisku PS Teams oraz w Sali Malinowej poznańskiego Ratusza przy pl. Kolegiackim. Wydarzenie to kierowane było zarówno do interesariuszy instytucjonalnych, jak i mieszkańców.

Uczestnicy:

- Zamawiający (Metropolia Poznań) – 2 osoby offline, 1 osoba online
- Mieszkańcy – 1 osoba offline
- Przedstawiciel NGO – 1 osoba offline
- Mieszkańcy – 6 osób online
- Prezenterzy/moderatorzy (Ecorys Polska) – 3 osoby

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku Raport z konsultacji społecznych II

W pierwszej części spotkania w formie prezentacyjnej przypomniano cele projektu, jego zasięg terytorialny i merytoryczny, harmonogram i mechanikę prac. Przedstawiono **obecny etap prac** nad projektem, prezentując wypracowaną **wizję**, potencjalne 4 przyszłe **scenariusze (podejścia)**, **2 cele horyzontalne** wraz z **6 celami operacyjnymi**. Zapoznano uczestników z katalogiem **10 sektorów**, w jakich grupują się konkretne działania, mogące stać się przedmiotem rekomendacji (pakietów działań) w końcowym dokumencie strategicznym.

GENERALNA UWAGA do celów operacyjnych: cel operacyjny **Edukacja i współpraca** powinien być pierwszym, najważniejszym celem operacyjnym, gdyż od tego celu zależy poprawna realizacja celów pozostałych.

Grafika 2.6 Screen z przebiegu spotkania wraz z listą uczestników online, 3.07, 16.00

SEKTOR TRAMWAJOWY

- T.1 Rozbudowa układu tramwajowego.
- T.2 Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych usprawniających sterowanie ruchem w transporcie tramwajowym.
- T.3 Wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie ich zasięgu w transporcie tramwajowym.
- T.4 Rozwiązania techniczne w zakresie monitorowania wskaźników związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego w punktach kolizyjnych ruchu tramwajowego i drogowego.
- T.5 Diagnozowanie i określanie poziomu ryzyka w obszarze punktów kolizyjnych ruchu tramwajowego z drogowym.
- T.6 Przeprowadzanie audytów bezpieczeństwa ruchu dla ruchu tramwajowego.
- T.7 Tworzenie rekomendacji z zakresu zmian organizacji ruchu drogowego w punktach kolizyjnych transportu tramwajowego z drogowym.
- T.8 Przebudowa miejsc niebezpiecznych w transporcie tramwajowym.
- T.9 Tworzenie zielonych torowisk.
- T.10 Wymiana taboru tramwajowego na nowoczesny, niskopodłogowy zasilany zeroemisyjną energią elektryczną.

mobilna metropolia

Cezary Golebiowski

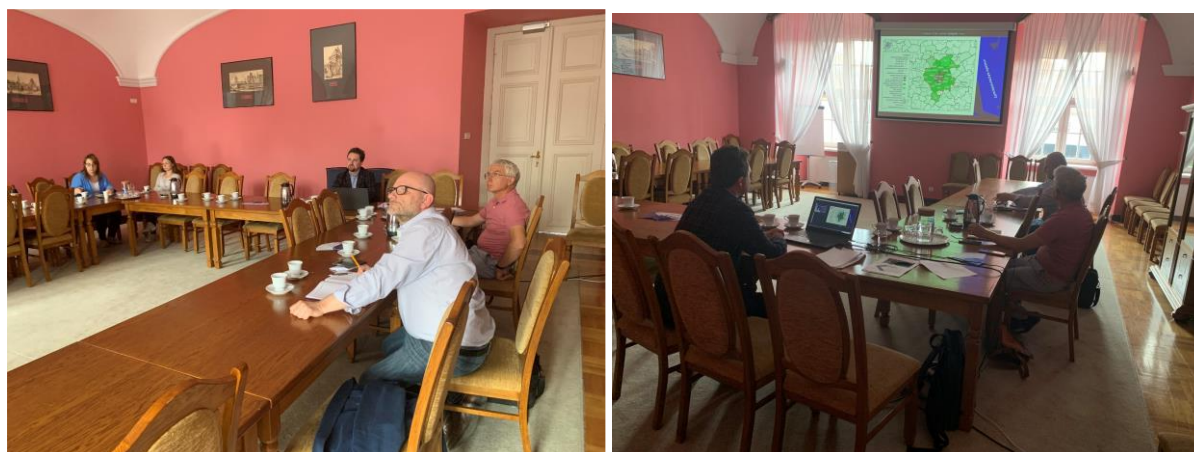
GD Grze... KB Konr... J Justy... EK Ewa... I Irek (... B BF

Wyszukaj

12:46
16.07.2023

Źródło: Opracowanie własne

Fot. 2.7 Spotkanie 3.07.16.00



Źródło: Opracowanie własne

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

Część dyskusyjną poświęcono omówieniu i priorytetyzacji działań w ramach 10 sektorów, tak aby w kolejnym etapie możliwe było przypisanie działań uznanych za kluczowe do odpowiednich pakietów (już sformułowanych i również zaprezentowanych).

Matrycą organizującą dyskusję był więc katalog proponowanych aktywności/zagadnień pogrupowany wg kategorii tematycznych – sektorów. Zgłaszane uwagi i postulaty, które pojawiły się w dyskusji, próbowano od razu przekuć na wskazania priorytetów, niekiedy też – uzupełnienia. Czas przewidziany na konsultacje nie pozwolił na detaliczne omówienie wszystkich działań, choć przynajmniej kilkoma zdaniami komentarza odniesiono się do każdego z 10 sektorów.

Tabela 2.4. Wskazania priorytetów sektorowych przez uczestników spotkania 3.07, 16.00

Sektor	Priorytety (podano w kolejności zgłaszania)	Do ew. redukcji/realizacji w późniejszym terminie	Komentarz/uzupełnienie
Sektor kolejowy	K6, K1, K3, K11		<p>Za kluczowe uznano działania zmierzające do przebudowy stacji kolejowych i przystanków w metropolii w formie przyjaznej dla pasażerów. Obecnie, z powodu stanu niektórych przystanków, rodzice boja się wysłać dzieci w podróż kolejną;</p> <p>Jeżeli będzie właściwa edukacja, istotnym działaniem będzie także K1 - Badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych w transporcie kolejowym;</p> <p>Część uczestników spotkania uznało działanie K2 – Niwelowanie wąskich gardeł w sieci kolejowej za wykraczające poza kompetencje gmin-sygnatariuszy planu zrównoważonej mobilności;</p> <p>K11 powinno wynikać z wcześniej przeprowadzonych analiz.</p>
Sektor tramwajowy	T7, T1	T9	<p>T7 jest strategiczną decyzją, wymagającą dokładnych analiz i uzgodnień (patrz: Rondo Kaponiera);</p> <p>T1 – jako T1 – jako szczególnie istotną inwestycję wskazano w tym działaniu realizację linii tramwajowej do Swarzędza;</p>

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

Sektor	Priorytety (podano w kolejności zgłaszania)	Do ew. redukcji/realizacji w późniejszym terminie	Komentarz/uzupełnienie
			<p>Linie tramwajowe powinny być dociągnięte do arterii dojazdowych do miasta aby tramwaje stamtąd przejęły osoby dojeżdżające do miasta z innych powiatów. Na takich końcówkach powinny powstać duże i wygodne parkingi P&R. Lokacje takich pętli to między innymi Dębiec przy autostradzie A2 i Ogrody. Alternatywą wobec pętli Górczyn może być budowa P&R po drugiej stronie torowiska. Docelowo pętle P&R powinny sięgać do dróg bezkolizyjnych dwujezdniowych dochodzących do Poznania;</p> <p>Zwrócono uwagę na BRAK w tym sektorze działania analogicznego do K1 w sektorze kolejowym – Badania i analizy;</p> <p>Jako szczególnie istotne wskazano T1;</p> <p>T9 – uczestnicy spotkania wskazywali minusy takiego rozwiązania, np. utrudniony przejazd karetek pogotowia; poza tym obecny sposób realizacji tego działania nie jest właściwy – zraszacze zielonego torowiska włączają się w godz.02.00-03.00 budząc mieszkańców okolicznych budynków.</p>
Sektor autobusowy	A3, A5, A6		<p>Zdaniem uczestników spotkania należy usunąć z planu zrównoważonej mobilności działania, na które gminy nie mają wpływu, lub takie, które już realizują na podstawie innych dokumentów;</p> <p>Za najważniejsze uznano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Budowę i rozbudowę siatki połączeń oraz infrastruktury autobusowej; - Stworzenie zintegrowanego biletu, który pokryłby całą metropolię.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

Sektor	Priorytety (podano w kolejności zgłaszania)	Do ew. redukcji/realizacji w późniejszym terminie	Komentarz/uzupełnienie
			<p>Działanie A15 należy rozróżnić: dla Poznania, przed słowem „na” dodać słowo „tylko”; dla pozostałych gmin opis pozostawić w niezmienionej formie.</p>
Sektor drogowy	D2, D6, D8, D7, D14, D16		<p>Parkingi P&R powinny być elementem zintegrowanego systemu parkingowego;</p> <p>Zwrócono uwagę, że obecnie na parkingach P&R 80% miejsc jest wolnych, a mieszkańcy parkują po okolicznych trawnikach, podwórkach itp. Należy poprawić egzekwowanie przepisów parkingowych;</p> <p>Warto zadbać, aby przed rozpoczęciem prac budowlanych związanych z realizacją nowych osiedli zmienić/dostosować układ komunikacyjny/drogowy;</p> <p>Zwrócono uwagę na blokowanie ciągów komunikacyjnych przez samochody kurierów, np. ul. Rolna. W centrum Poznania należy przygotować zatoki parkingowe tylko dla tego typu pojazdów;</p> <p>Jeżeli realizowane będzie działanie A16, należy, wzorem czeskiej Pragi, oznaczyć innym kolorem strefy parkowania tylko dla mieszkańców;</p> <p>Goście – przy wjazdach do miasta należy umieścić oznaczenia kierujące do kilku dużych parkingów w centrum, gdzie przyjezdni będą mogli parkować;</p> <p>Stwierdzono, że zwięźanie ciągów drogowych w celu uspokajania ruchu jest poważnym ograniczeniem dla biznesu. Tego typu i inne aspekty (m.in. specyfikę miejsc) należy brać pod uwagę przed realizacją wielkich planów związanych z transportem;</p>

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

Sektor	Priorytety (podano w kolejności zgłaszania)	Do ew. redukcji/realizacji w późniejszym terminie	Komentarz/uzupełnienie
			<p>Należy zauważyć, że w Europie im bardziej rozwinięte miasto, tym mniej samochodów na 1000 mieszkańców (np. Berlin, gdzie w ub. roku liczba rejestrowanych aut na 1000 mieszkańców była po raz pierwszy mniejsza niż w roku ubiegłym). Tym samym należy założyć, że w przyszłości liczba aut w Poznaniu (aut mieszkańców) będzie malała.</p>
Sektor rowerowy	R3		<p>Zwrócono uwagę na problem ograniczania szerokości ulic, w celu udostępnienia ich pod wytyczne ścieżek rowerowych (zrobiono to w trakcie pandemii). Nie można budować ścieżek rowerowych kosztem innych użytkowników dróg (w śródmieściu Poznania);</p> <p>R3 – należy zacząć projektować drogi dla rowerów szybkiego ruchu na wzór holenderski, czyli tzw. autostrady rowerowe.</p>
Sektor pieszy			<p>Zwrócono uwagę na problem samochodów dostawców (np. pizzy), które często zatrzymują się na chodnikach i w ten sposób blokują przejście. Należy egzekwować przepisy ruchu drogowego w tym zakresie.</p>
Sektor przestrzenny		Prz6	<p>„Konceptję miasta 15-minutowego należy w Poznaniu zabić. To jest efemeryda, która nie istnieje”;</p> <p>Inne zdanie – w Poznaniu jest przykład takiego rozwiązania: oś. Rataje I. Jednakże dla całego Poznania takie rozwiązanie nie jest odpowiednie;</p> <p>Jako że chodniki umiejscowione są bezpośrednio przy jezdni, zdaniem jednego z uczestników należy zadbać o to, aby na jezdniach w centrum nie pojawiały się pojazdy o znacznej emisji zanieczyszczeń.</p>
Sektor edukacyjny	E5		<p>Należy podejmować działania edukacyjne dotyczące bezpieczeństwa w transporcie publicznym;</p>

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

Sektor	Priorytety (podano w kolejności zgłaszania)	Do ew. redukcji/realizacji w późniejszym terminie	Komentarz/uzupełnienie
			<p>Jeżeli komunikacja publiczna będzie wystarczająco rozwinięta, wygodna i niedroga, nie będzie potrzeby przekonywania mieszkańców, że takie rozwiązanie jest dobre. W raporcie wskazano na konieczność edukowania społeczeństwa i zmian mobilności w powiązaniu ze zmianami klimatycznymi;</p> <p>E5 – zdaniem jednego z uczestników spotkania warsztaty i zajęcia praktyczne należy prowadzić w szkołach, najlepiej z udziałem rodziców. Warto edukować także dojrzałych kierowców.</p>
Sektor współpracy	W8		<p>Edukacja i współpraca wydaje się najbardziej istotnym tematem przy planowaniu zrównoważonego transportu metropolitalnego. Należy myśleć kategoriami Aglomeracji i stworzyć ponadsamorządową, metropolitalną strukturę kierującą tymi zagadnieniami. Uczestnicy spotkania stwierdzili, że trudno będzie uzyskać takie porozumienie.</p>
Inne	11, 14, 16		<p>Na temat potrzeby wspólnego biletu obejmującego całą metropolię wypowiedziano się przy omawianiu działań dotyczących sektora autobusowego. Tutaj temat powrócić;</p> <p>Zabrakło wśród proponowanych działań dotyczących konieczności planowania i budowy nowoczesnych centrów remontowych taboru komunikacyjnego.</p>

Źródło: Opracowanie własne

W dodatkowej notatce „Transport Poznań” (stanowiącej załącznik A) jeden z uczestników spotkania przedstawił szereg celnych uwag i przemyśleń na temat planowanych działań i całego przygotowywanego dokumentu.

3. PODSUMOWANIE

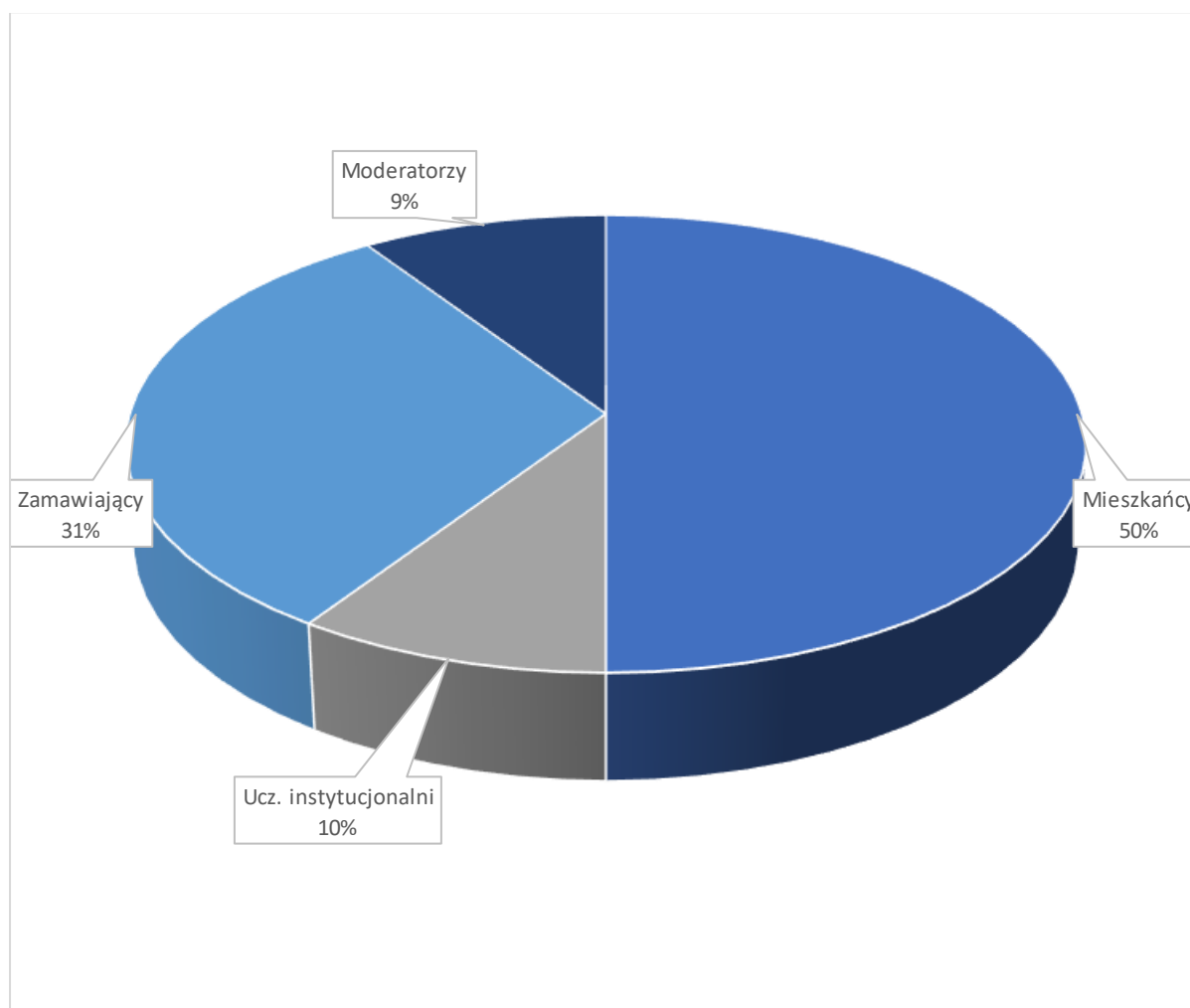
Frekwencja i struktura uczestnictwa

Tabela 3.1. Struktura uczestnictwa – grupy interesariuszy

Mieszkańcy	Ucz. instytucjonalni	Zamawiający	Moderatorzy	Wykonawca
16	3	10	3	1

Źródło: Opracowanie własne

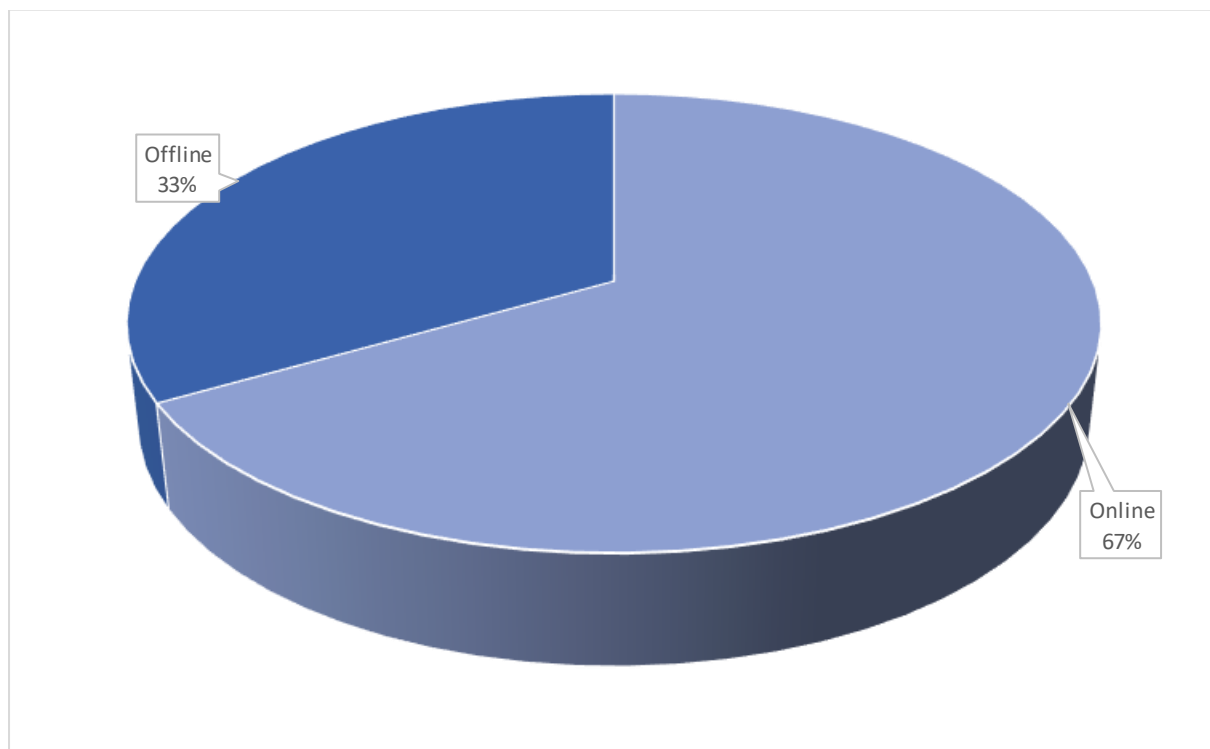
Grafika 3.1 Struktura uczestnictwa – grupy interesariuszy



Źródło: Opracowanie własne

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

Grafika 3.2 Struktura uczestnictwa – on- i offline (bez moderatorów)



Źródło: Opracowanie własne

Priorytety

Tabela 3.2. łączne wskazania priorytetów sektorowych przez uczestników spotkań

Sektor	Priorytety (najczęstsze wskazania)
Sektor kolejowy	K6 K1 K3 K11 K7 K5 K4 K6 K2
Sektor tramwajowy	T7 T1 T10 T2
Sektor autobusowy	A3 A5 A6 A8 A4
Sektor drogowy	D2 D6 D8 D16 D14 D7 D1 D12
Sektor rowerowy	R3 R4 R1
Sektor pieszy	P4, P2, P1
Sektor przestrzenny	Prz3 Prz1 Prz4 Prz5
Sektor edukacyjny	E5 E1
Sektor współpracy	W8 W1 W3
Inne	I1 I4 I6 I5 I8 I1 I2

Źródło: Opracowanie własne

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

Podsumowanie tematyczne

Podsumowanie wątków poruszonych pod czas 4 spotkań, wraz z agregacją zgłoszonych głównych postulatów, opiera się na matrycy sektorów wprowadzonej we wstępnym projekcie Planu¹. Lista działań przypisanych do poszczególnych sektorów została przedstawiona na slajdach 9-17 w prezentacji używanej podczas czterech spotkań, stanowiącej załącznik C do Raportu.

Sektor kolejowy

- Likwidacja wąskich gardeł w podsystemie kolejowym (choć problem może wykraczać poza kompetencje gmin-sygnatariuszy Planu);
- Rozbudowa sieci, infrastruktury przesiadkowej w węzłach/hubach komunikacyjnych (zawsze poprzedzone badaniami/analizami potrzeb i możliwości; badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych w transporcie kolejowym) oraz poprawę dostępności do tej infrastruktury (likwidacja barier); także zakup taboru po przeprowadzeniu analiz;
- Wdrażanie zintegrowanej informacji pasażerskiej, w tym włączenie podsystemu kolejowego do PEKA;
- Postulat rozszerzenia zapisu w K4: „Rozbudowa układu kolejowego w ramach Szybkiej Kolei Miejskiej na obwodnicy towarowej (jako uzupełnienie PKM)”;
- Kleszczewo jako przykład obszaru bez dostępu do transportu szynowego; przedstawiono pomysł doprowadzenia transportu tramwajowego, ew. rozważenie budowy innego lekkiego transportu szynowego czy rewitalizację starych linii.

Sektor tramwajowy

- Diagnozowanie i określanie poziomu ryzyka (T5) zbyt wysokie – dane ogólnodostępne;
- Rozbudowa podsystemu tramwajowego (w tym rozważenie lekkiej kolei/tramwaju na obszarach/gminach pozbawionych dostępu do komunikacji szynowej) i infrastruktury oraz unowocześnienie taboru jako kluczowe działania w tym obszarze;
- Budowa linii tramwajowej do Swarzędza (T1) szczególnie istotną inwestycją;
- Konieczne usprawnienia inżynieryjno-organizacyjne w podsystemie (np. likwidacja możliwości skrętu tramwaju w prawo za rondem Kaponiera generuje zatory);
- Zmiany organizacji ruchu (T7) dopiero po dokładnych analizach;
- Postulat dodatkowego działania: synchronizacji rozkładów (wewnętrznie i względem pozostałych podsystemów);
- Linie tramwajowe powinny sięgać arterii bezkolizyjnych dwujezdniowych, z parkingami P&R (np. Dębiec przy autostradzie A2 i Ogrody, Górczyn);
- Zwrócono uwagę na brak w tym sektorze działania Badania i analizy; analogicznego do K1 w sektorze kolejowym;
- Zielone torowiska (T9) to utrudniony przejazd karetok pogotowia i uciążliwość dla mieszkańców okolicznych budynków (nocna praca zraszaczy).

Sektor autobusowy

- Miejsca i okoliczności kolizji (T5) do wykreślenia jako dane ogólnodostępne;
- Budowa i rozbudowa siatki połączeń oraz infrastruktury autobusowej, stworzenie zintegrowanego biletu – to najważniejsze zadania;

¹ Wstępny projekt Planu Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do roku 2014, Działania w ramach sektorów, str. 77

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku Raport z konsultacji społecznych II

- Kluczowe jest rozszerzenie sieci autobusów podmiejskich i ich skomunikowanie z innymi środkami transportu;
- Element analityczny powinien poprzedzać ew. rozbudowę podsystemu;
- Konieczność rozróżnienia pomiędzy 2 typami/statusami połączeń podmiejskich: autobusami aglomeracyjnymi (finansowanymi przez Związek Powiatowo-Gminny) i gminnymi (finansowanymi przez gminy);
- Waga wspólnych (międzygminnych, aglomeracyjnych) ustaleń (poprzedzonych badaniami ruchu, analizami) dotyczących potrzeb i możliwości tworzenia buspasów, uznanych za szczególnie istotne;
- Konieczność tworzenia/wzmocnienia gminnego transportu uzupełniającego (dowozącego do węzłów, głównie kolei);
- Formuła transportu na życzenie, w formie „taksówki dla seniora” już funkcjonuje w obszarze rdzeniowym;
- Opis działania A15 (Wymiana taboru na niskoemisyjny) należy zróżnicować: dla Poznania, przed słowem „na” dodać słowo „tylko”; dla pozostałych gmin opis pozostawić w niezmienionej formie.

Sektor drogowy

- Rozbudowę dróg – głównie obwodnic wyprowadzających ruch poza miejsca zamieszkania i odpoczynku – a także istotną poprawę stanu nawierzchni (niekiedy: jej tworzenie) uznano za działania o najwyższym priorytecie;
- Za kluczowe uznano także tworzenie węzłów i infrastruktury przesiadkowej wraz z parkingami P+R, z zaznaczeniem wagi etapu diagnostyczno-analitycznego;
- Pożądane wprowadzenie kryteriów prawdziwie jakościowych do postępowań wyłaniających wykonawcę infrastruktury;
- Pilna potrzeba wprowadzenia/modyfikacji polityki parkingowej i poprawy egzekwowania przepisów;
- W centrum Poznania konieczne zatoki parkingowe tylko dla dostaw/kurierów (blokowanie ciągów komunikacyjnych przez samochody dostawców, np. w ul. Rolnej);
- Jeżeli realizowane będzie działanie Ograniczenie ruchu samochodowego w centralnej części miasta (D16), należy, wzorem czeskiej Pragi, oznaczyć innym kolorem strefy parkowania tylko dla mieszkańców;
- Zwiążanie ciągów drogowych w celu uspokajania ruchu to poważne ograniczenie dla biznesu.

Sektor rowerowy

- Kluczowa jest budowa infrastruktury, w tym ciągłość tej liniowej;
- Konieczność domknięcia sieci, usunięcia nieciągłości i wypracowania wspólnego standardu infrastruktury rowerowej oraz wyposażenia węzłów przesiadkowych w parkingi (stojaki) o różnym statusie i standardzie (B+R);
- Systemy roweru miejskiego zbyt drogie i nieefektywne ekonomicznie vs inne możliwe rozwiązania wspierające ruch rowerowy (w Poznaniu wygaszony jako nieefektywny; funkcjonuje tylko w 4 gminach Aglomeracji);
- Nie należy budować ścieżek rowerowych kosztem innych użytkowników dróg (problem ograniczania szerokości ulic);
- Inspiracja holenderska: autostrady rowerowe.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

Sektor pieszy

- Poprawa jakości (ciągłość, nawierzchnia) dróg pieszych;
- Potrzeba dobrych rozwiązań w projektowaniu ruchu pieszego i ogólna poprawa dostępności w tym zakresie („Każda sekunda czerwonego światła dla pieszych powinna mieć uzasadnienie”);
- Lepsza organizacja ruchu w przemieszczaniu się pieszych oraz poprawa ciągłości traktów i stanu ich nawierzchni;
- Problem samochodów dostawców blokujących ciągi piesze – potrzeba egzekwowania przepisów.

Sektor przestrzenny

- Najpilniejsze zmiany dotyczą lokalnego uspokajanie ruchu i zmian w obrębie istniejących ulic;
- Potrzebna hierarchizacja sieci drogowej, by były (i dobrze funkcjonowały) zarówno drogi o ruchu szybszym, jak i spowolnionym – głównie lokalne, także dla pieszych i rowerzystów;
- Zmiany w organizacji ruchu i przebudowa dróg wspierające poprawę bezpieczeństwa użytkowników niechronionych;
- Rozwój i nowe inwestycje budowlane wymagają przestrzegania zasad wynikających z idei *transit oriented development*;
- Współpraca i perspektywiczne myślenie w opracowywaniu MPZP i planowaniu przestrzeni (rezerw) pod inwestycje infrastrukturalno-transportowe (torowiska, buspasy, pętle etc.);
- Kontrowersja wokół zastosowania idei miasta 15-minutowego („Koncepcję miasta 15-minutowego należy w Poznaniu zabić. To jest efemeryda, która nie istnieje”; „przykład takiego rozwiązania: osiedle Rataje”);
- Chodniki należy wytyczać niebezpośrednio przy jezdni (dalej od emisji zanieczyszczeń);
- Chaotyczna sytuacja w obrębie pozostawiania hulajnóg w przestrzeni publicznej wymaga zmian i wprowadzenia nowych regulacji.

Sektor edukacyjny

- Ogromna waga zespołów roboczych we wspólnych szkoleniach, warsztatach, wypracowywaniu dobrych praktyk;
- BRD, bezpieczeństwo w transporcie publicznym oraz konieczność zmian postaw związana ze zmianami klimatycznymi jako obszary edukacji o najwyższym znaczeniu;
- Skuteczne działania edukacyjne wymagają wcześniejszego usprawnienia systemu komunikacji w obszarze aglomeracyjnym i poprawy jakości usług w tym zakresie;
- Warsztaty i zajęcia praktyczne głównie w szkołach, najlepiej z udziałem rodziców;
- Potrzeba edukowania także dojrzałych kierowców.

Sektor współpracy

- Pierwszym zadaniem i probiezmem jakości współpracy połączonych sił samorządów (zespołów roboczych) musi być wypracowanie wspólnego, metropolitalnego układu transportu publicznego;
- Potrzebne powołanie ponadsamorządowej, metropolitalnej struktury kierującej sprawami mobilności (porozumienie nie będzie łatwe).

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

Sektor Inne

- Bilet metropolitalny i budowa odpowiednio wyposażonych i zróżnicowanych (hierarchia) węzłów przesiadkowych to kluczowe oczekiwania mieszkańców;
- Wspólny bilet aglomeracyjny („PEKA na kolej”) i otwarcie danych transportowych jako działania umożliwiające szereg innych, w tym poprawę parametrów funkcjonowania transportu publicznego w aglomeracji;
- Kluczowe jest otwarcie (udostępnienie) danych transportowych warunkujące podjęcie innych wspólnych działań, jak uzgodnienie rozkładów, wspólne zarządzanie, wreszcie bilet aglomeracyjny;
- Waga hubów komunikacyjnych rozumianych jako miejsca przesiadek w formule P+R, B+R i punkty dostępu do multimodalnego transportu (auto, autobus, kolej/tramwaj, carsharing, rower, pieszo);
- Potrzebna poprawa tzw. parametrów handlowych u (synchronizacja, częstotliwość, niezawodność, punktualność), dotycząca 3 podsystemów (kolej, tramwaj, autobus);
- Wśród proponowanych działań zabrakło planowania nowoczesnych centrów remontowych taboru komunikacyjnego.

SPIS TABEL

TABELA 2.1. WSKAZANIA PRIORYTETÓW SEKTOROWYCH PRZEZ UCZESTNIKÓW SPOTKANIA 28.06.2023	9
TABELA 2.2. WSKAZANIA PRIORYTETÓW SEKTOROWYCH PRZEZ UCZESTNIKÓW SPOTKANIA 29.06, 10.00	13
TABELA 2.3. WSKAZANIA PRIORYTETÓW SEKTOROWYCH PRZEZ UCZESTNIKÓW SPOTKANIA 29.06, 16.00	18
TABELA 2.4. WSKAZANIA PRIORYTETÓW SEKTOROWYCH PRZEZ UCZESTNIKÓW SPOTKANIA 3.07, 16.00	22
TABELA 3.1. STRUKTURA UCZESTNICTWA – GRUPY INTERESARIUSZY.....	27
TABELA 3.2. ŁĄCZNE WSKAZANIA PRIORYTETÓW SEKTOROWYCH PRZEZ UCZESTNIKÓW SPOTKAŃ	28

SPIS GRAFIK I FOTOGRAFII

GRAFIKA 1.1 LOGIKA INTERWECJI – SCHEMAT ALGORYTMU PRAC STRATEGICZNYCH NAD SUMP	5
GRAFIKA 2.1 SCREEN Z PRZEBIEGU SPOTKANIA WRAZ Z LISTĄ UCZESTNIKÓW	8
GRAFIKA 2.2 SCREEN Z PRZEBIEGU SPOTKANIA WRAZ Z LISTĄ UCZESTNIKÓW, 29.06.10.00	12
FOT. 2.3 SPOTKANIE 29.06.10.00	13
GRAFIKA 2.4 SCREEN Z PRZEBIEGU SPOTKANIA WRAZ Z LISTĄ UCZESTNIKÓW, 29.06.10.00	17
FOT. 2.5 SPOTKANIE 29.06.10.00	17
GRAFIKA 2.6 SCREEN Z PRZEBIEGU SPOTKANIA WRAZ Z LISTĄ UCZESTNIKÓW ONLINE, 3.07, 16.00	21
FOT. 2.7 SPOTKANIE 3.07.16.00	21
GRAFIKA 3.1 STRUKTURA UCZESTNICTWA – GRUPY INTERESARIUSZY.....	27
GRAFIKA 3.2 STRUKTURA UCZESTNICTWA – ON- I OFFLINE (BEZ MODERATORÓW)	28

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

ZAŁĄCZNIK A – LISTY OBECNOŚCI UCZESTNIKÓW OFFLINE (ZANONIMIZOWANE ZGODNIE Z WYMOGAMI RODO)	
ZAŁĄCZNIK B – NOTATKA „TRANSPORT POZNAŃ”	
ZAŁĄCZNIK C – PREZENTACJA PPT	

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

Załącznik A

Listy obecności uczestników offline (zanonimizowane zgodnie z wymogami RODO)

Fundusze Europejskie
Polska Technologia

MINISTERSTWO FUNDUSZY I POLITYKI REGIONALNEJ

Rzeczpospolita Polska

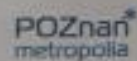
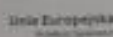
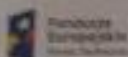
Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny

POZNAŃ metropolia

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Metropolii Poznań
Konsultacje społeczne, etap II
Poznań, 29 czerwca 2023

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja, stanowisko	Miejsce zamieszkania (miejscowość)	Podpis
1.	Szymosi	UM w/w Przewodniczący MZR	Tarnob Poznań	/
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Metropolii Poznań

Konsultacje społeczne, etap II

Poznań, 28 czerwca 2023

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja, stanowisko	Miejsce zamieszkania (miejscowość)	Podpis
1.	30-100 X	Osoba prywatna	63-004 TULCE	
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				

**Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II**



Rzeczpospolita
Polska

POZNAŃ
metropolia

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku

Konsultacje społeczne, etap II

Poznań, 3 lipca 2023

Lp.	Imię i Nazwisko	Institucja, stanowisko	Miejsce zamieszkania (miejscowość)	Podpis
1.	Lehel S. Struktura	Urząd Miejski Poznań	Poznań	[Podpis]
2.	GRIGORZ	Gabi	SSiP Struktura	[Podpis]
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				
16.				

ZAŁĄCZNIK B

Notatka „Transport Poznań”, w której jeden z uczestników spotkania 3.07 przedstawił kilka uwag i przemyśleń na temat planowanych działań i przygotowywanego dokumentu. Zachowano pisownie oryginalną, anonimizując informację zgodnie z wymogami RODO.

Szanowni Państwo.

Dziękuję za umożliwienie mi wzięcia udziału w interesującej dyskusji. Nie udało nam się poruszyć, na spotkaniu 3 lipca, wielu kwestii, które mniej lub bardziej wiążą się z ideą zintegrowanej mobilności w niedalekiej przyszłości w metropolii poznańskiej.

Skupiliśmy się na rozwiązaniach sektorowych, ale po zastanowieniu uważam, że zabrakło nam komponentu analiz (rozumiem, że sam raport ma być czymś takim, ale takie analizy powinny być realizowane na bieżąco). W każdym sektorze powinny być oczywiście punkty poświęcone analizom (na przykład rozplywu ruchu, na podstawie modeli ruchu, dla ruchu kolejowego, publicznego transportu miejskiego, czy ruchu pojazdów prywatnych i to Państwo wprowadzili). Jednak sądzę, że w sektorze współpracy, który jak uważam, powinien być obok edukacji umieszczany na samej górze poruszanych zagadnień, powinny znaleźć się wszelkie formy analiz dotyczących transportu przyszłości. Analizy realizowane często. A proponowane rozwiązania powinny zapewniać pewną elastyczność.

Sytuacja zmienia się dynamicznie. Czy wprowadzenie elektromobilności będzie możliwe? Jak dalece (ile proc. pojazdów nadal będzie miało napęd spalinowy)? Czy nadal dominującym modelem będzie posiadanie (nawet więcej niż jednego pojazdu w rodzinie, co sugerował jeden z dyskutantów)? A może w 2040 roku będziemy mieli pojazdy autonomiczne, które będziemy przywoływać i korzystać z nich tylko w razie potrzeby? Nie zauważyłem w strategii, punktów poświęconych komunikacji typu V2X (ang. vehicle to everything). O ile komunikacja pojazd-pojazd jest możliwa na krótkie dystanse bezpośrednio między pojazdami, to już przekazywanie informacji o zdarzeniach drogowych na większe odległości wymaga wybudowania i utrzymania infrastruktury komunikacyjnej wzdłuż ciągów komunikacyjnych. Obecny trend zmierza do tego, żeby sieci bezprzewodowe 5 i 6 generacji umożliwiały realizację usług typu V2X. Wymaga to umieszczania wyniesionej mocy obliczeniowej chmur obliczeniowych (ang. edge computing) blisko dróg i budowy całej infrastruktury IT.

Biorąc pod uwagę doświadczenia niedawnej pandemii oraz lawinowego wzrostu zainteresowania metodami sztucznej inteligencji, czy nadal będziemy potrzebowali mobilności mieszkańców aglomeracji na dzisiejszym poziomie? A może to praca zdalna będzie modelem dominującym w 2040 roku? Czy ruch się zwiększy, czy zmniejszy? Na to nakłada się problem starzejącego się społeczeństwa. W Polsce spada liczba urodzeń, a wydłuża się czas życia (pandemia zachwiała tę statystykę, ale był to tylko chwilowy wyłom w trendzie). Czy gdy dzieci będzie mniej, to łatwiej będzie im korzystać ze szkoły, czy też będziemy podejmowali

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

decyzje o zamykaniu szkół i zmniejszaniu ich liczby? Jak to wpłynie na przemieszczanie się? Czy szpitale powinny funkcjonować jako centra (np. Wielkopolskie Centrum Onkologiczne w centrum aglomeracji), czy być rozproszone będąc bliżej mieszkańców? W zależności od wybranego modelu możemy mieć różne pomysły na organizację transportu. A model powinien powstać na podstawie analiz.

W sytuacji starzejącego się społeczeństwa może być trudne przekonanie wielu mieszkańców do korzystania z transportu rowerowego. Szansą mogą tu być rowery elektryczne, ale będą one wymagały przemyślenia budowy infrastruktury zapewniającej ładowanie baterii (niezależnej lub nie od stacji zasilających inne pojazdy).

Proponowałbym unikać także niebezpieczeństw związanych z myśleniem o Poznaniu jako środku ciężkości metropolii w każdej sytuacji. Analizy powinny nas upewnić w tym, że np. do fabryki dużego producenta samochodów we Wrześni nie będą dojeżdżać tylko mieszkańcy Poznania. Może będą to mieszkańcy Gniezna, Środy Wlkp. i innych miejscowości. Powinniśmy wtedy zapewnić połączenia skrócone pozwalające omijać węzeł kolejowy w Poznaniu i zapewniać połączenia bezpośrednie w określonych relacjach. Sytuacja będzie się zmieniać dynamicznie i planowane połączenia kolejowe i drogowe powinny to uwzględniać.

Współpraca, o której wspominaliśmy, wymaga holistycznego podejścia. Na przykładzie wczoraj wspomnianych parkingów P.+R. Jeden z dyskutantów wspominał o takim parkingu przy rondzie Starołęka. Jest to przykład zupełnej antyreklamy tego typu rozwiązań w mieście. Aby dostać się do tego parkingu, trzeba pokonać skrzyżowanie z kolejową magistralą towarową Poznania, gdzie na przejeździe bariery zamykane są bardzo często. To, w połączeniu z niewydolnym lewoskrętem na Rondzie Starołęka z ulicy Starołęckiej w Trasę Hetmańską powoduje, że dojazd do parkingu P.+R przy Rondzie Starołęka jest drogą przez mękę. Ten, kto ją pokona, nie jest już zainteresowany zostawieniem samochodu na parkingu, bo dalszą trasę pokona już z mniejszym trudem. Rozwiązaniem byłoby zbudowanie parkingu P.+R przed przejazdem kolejowym, przy którym jest już pętla tramwajowa i autobusowa. Rozmieszczenie parkingów tego typu wymaga niewątpliwie szerokiej współpracy między różnymi podmiotami.

Przykład wiejsko-miejskiej części Poznania Starołęka-Głuszyna jest miejscem, w którym jak w soczewce skupiają się wszelkie problemy transportowe, z jakimi można mieć do czynienia w dużym mieście. Pojawiają się one zarówno na poziomie infrastruktury (brak dróg obejściowych itp.), jak i organizacji (zupełny brak koordynacji miejsc i terminów remontów, co przy pierwszym wspomnianym problemie skutkuje odcięciem całej dzielnicy od reszty miasta). Dotychczasowe próby ich rozwiązania nie wróżą dobrze idei zintegrowanego transportu w wielokrotnie większej metropolii. Stąd uważam, że zagadnienie współpracy jest tak kluczowe.

Osobiście uważam, że powinniśmy przeanalizować:

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

1. Wskaźniki demograficzne i przewidywania demograficzne na przyszłe lata.
2. Strategię miasta i regionu co do rozwoju przemysłu, który staje się przemysłem zdigitalizowanym. Gdzie umieszczać fabryki i czy w ogóle, i centra logistyczne, czy stawiamy na pracę biurową poza domem, czy w domu? Czy i jak chcemy zagospodarować tereny poprzemysłowe położone bliżej centrów miast (osiedla bez infrastruktury drogowej, bo nie ma jej jak dołożyć, czy na przykład parki)?
3. Strategię miasta i regionu co do rozwoju handlu. Czy przewidujemy przemieszczanie się mas klientów do centrów handlowych, czy stawiamy na e-handel? Czy chcemy handel na masową skalę prowadzić w centrum miasta, czy na jego obrzeżach, czy w każdej gminie z osobna?
4. Co metropolia chce zaoferować mieszkańcom, aby zatrzymać ich w Poznaniu lub wręcz przeciwnie w gminie ościennej?
5. Jak metropolia zamierza realizować politykę kulturalną i sportową? Rzadkie masowe wydarzenia będą wywracały wszelkie założenia co do potrzebnych zasobów, aby zapewnić skuteczny transport.
6. Jak metropolia planuje wymuszać odpowiednie zachowania transportowe (na przykład nie wpuszczać pojazdów wielkogabarytowych do poszczególnych rejonów miasta)?
7. Analizy powinny odpowiedzieć na pytanie, czy mieszkańcy są za tworzeniem para gett, które zapewnią zaspakajanie przytłaczającej większości potrzeb w niewielkiej odległości od miejsca zamieszkania, czy jednak za korzystaniem z miasta jako całości?
8. Czy lepiej budować transport publiczny na zasadzie dużej liczby małych hubów transportowych, czy małej liczby dużych centrów przesiadkowych? Jak optymalizować ruch między hubami?
9. Czy metropolia ma wizję wykorzystania nowych technologii także do realizacji zadań transportowych? Na przykład, budowa infrastruktury IT, która pozwoli na kierowanie pojazdów autonomicznych z zasadami podziału obciążenia i optymalizacji tras. Na przykład w 2040 roku pracownik biurowy wykonujący swoją pracę głównie w domu nie będzie musiał korzystać tylko z transportu publicznego, żeby dostać się w określone miejsce, ale będzie mógł korzystać z pojazdu, którym nie będzie musiał kierować. Nie będzie miało dla niego znaczenia, że będzie jechał 10 minut dłużej, bo w pojeździe skupi się na pracy, którą wykonuje. Ten czas nie będzie dla niego stracony na dojazdy. Można wtedy priorytetyzować ruch transportu publicznego, który będzie mógł zapewnić szybsze przejazdy.
10. Bezpieczeństwo ruchu drogowego powinno być zapewniane nie tylko przez odpowiednią infrastrukturę drogową, ale także IT. Obecnie duża część bieżących wiadomości z miasta dotyczy kolizji drogowych w mieście i na jego obwodnicach. Odpowiednie mechanizmy V2X powinny zapewnić lepszą reakcję kierowców (w 2040 roku być może samych pojazdów) na zdarzenia drogowe.
11. Czy transport zbiorowy nie padnie ofiarą swojego sukcesu? Będzie stawał się coraz bardziej popularny, więc w odpowiedzi trzeba będzie planować coraz większą liczbę kursów, a to spowoduje, że znów ruch będzie blokowany?

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II

12. Czy i w jakim stopniu metropolia zamierza korzystać z pomocy środowiska naukowego miasta na przykład w zakresie wykorzystania napędów wodorowych, czy analitycznego obliczania i symulacji ruchu (nie tylko specjaliści od transportu zajmują się modelami ruchowymi, a wiele zagadnień ruchowych jest podobnych do ruchu telekomunikacyjnego)?

Zapewne wielu zagadnień nie poruszyłem (finansowanie rozwiązań!) i być może macie Państwo odpowiedź na wiele z nich przygotowanych w swoich materiałach. Gdybym mógł prosić o przesłanie raportu, o którym Panowie wspominali, że ukaże się za 2-3 miesiące o jego bezpośrednie udostępnienie, to będę wdzięczny.

Pozdrawiam,

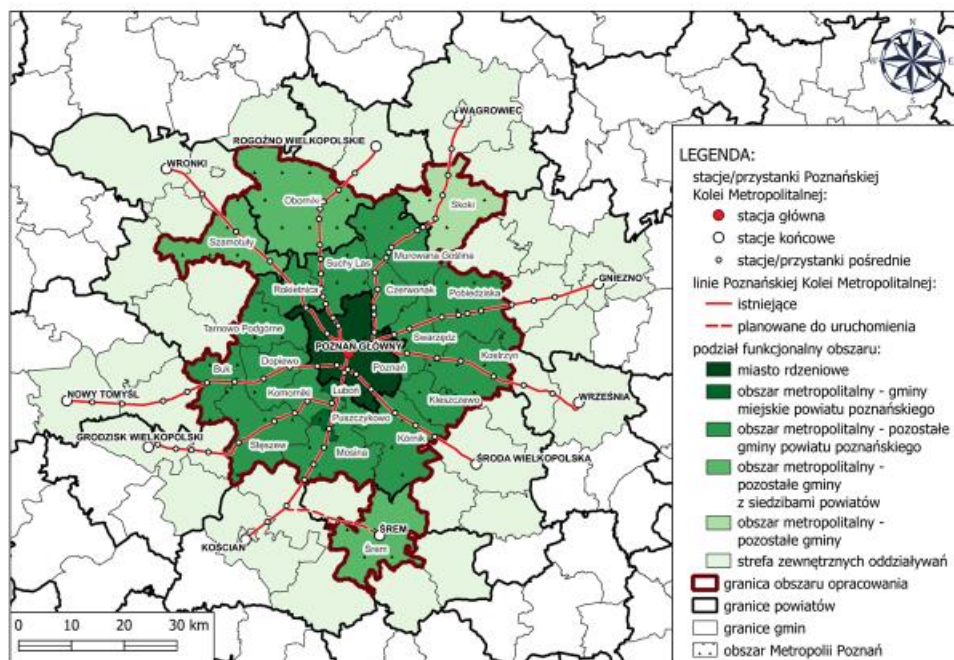
Grzegorz D.

Załącznik C

Prezentacja PPT



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport z konsultacji społecznych II



mobilna metropolia >>>

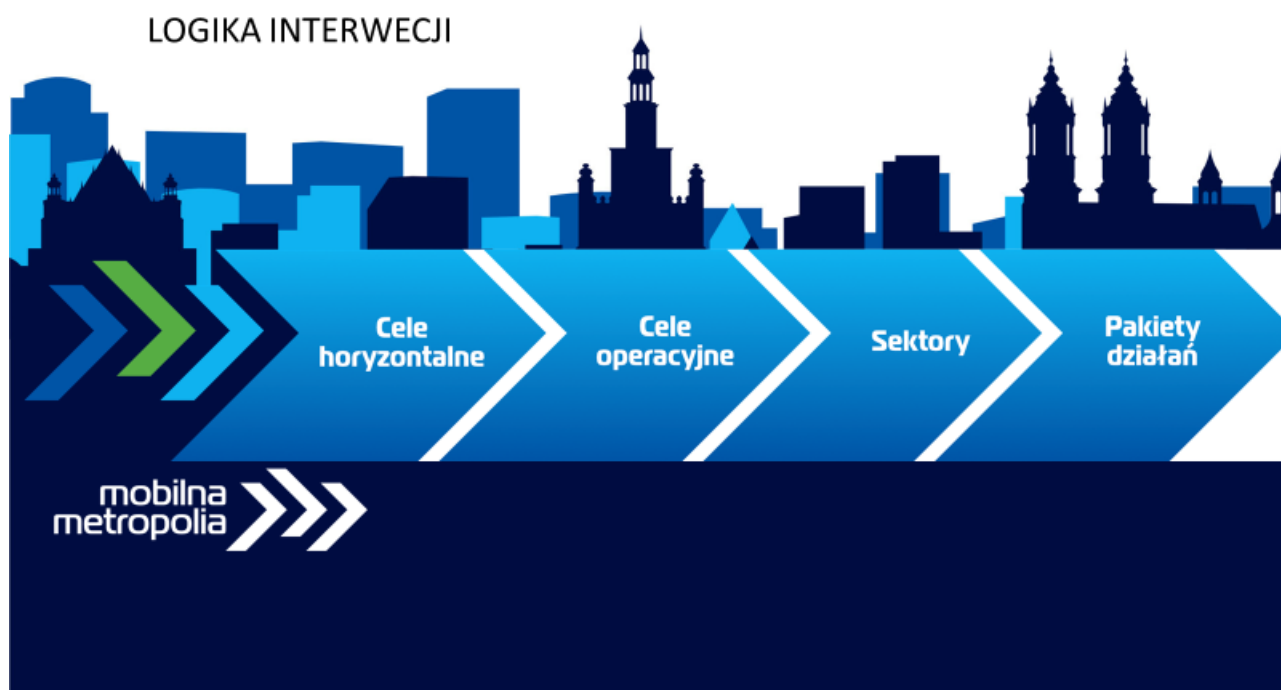
MOŻLIWE SCENARIUSZE ROZWOJU SYSTEMU MOBILNOŚCI W METROPOLII POZNAŃ

- Scenariusz bazowy** - odwzorowuje aktualną sytuację transportową obszaru Metropolii Poznań wraz z zadeklarowanymi pewnymi inwestycjami.
- Scenariusz aktywności mobilnej** - zakłada nastawienie rozwoju na transport drogowy oraz rowerowy z częściowymi zmianami z zakresu transportu publicznego oraz planowania przestrzennego.
- Scenariusz transportu publicznego** - zakłada holistyczne zmiany związane z usprawnieniem istniejącego systemu transportu publicznego wraz z częściowymi elementami transportu drogowego i rowerowego oraz planowania przestrzennego.
- Scenariusz planowania przestrzennego** - skupia się przede wszystkim na uporządkowaniu zabudowy oraz w niewielkim stopniu ingeruje w systemy transportowe.



WIZJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI DLA METROPOLII POZNAŃ DO 2040 ROKU

Metropolia Poznań prowadzi zintegrowaną i zrównoważoną politykę transportową i przestrzenną, wpływając pozytywnie na jakość życia mieszkańców, ład przestrzenny, bezpieczeństwo oraz stan środowiska naturalnego.



mobilna metropolia 

CELE HORYZONTALNE



Poprawa dostępności do transportu publicznego

Bezpieczeństwo ruchu drogowego i świadome społeczeństwo



SEKTOR KOLEJOWY

- K.1. Badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych w transporcie kolejowym.
- K.2. Niwelowanie wąskich gardeł w sieci kolejowej.
- K.3. Rozbudowa układu kolejowego w ramach Poznańskiej Kolei Metropolitalnej.
- K.4. Rozbudowa układu kolejowego w ramach Szybkiej Kolei Miejskiej.
- K.5. Wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie ich zasięgu w transporcie kolejowym.
- K.6. Budowa oraz przebudowa stacji i przystanków kolejowych w formie przyjaznej dla pasażera.
- K.7. Budowa węzłów przesiadkowych o znaczeniu metropolitalnym (węzłów nadrzędnych) w powiązaniu ze stacjami kolejowymi.
- K.8. Diagnozowanie i określanie poziomu ryzyka w obszarze bezpieczeństwa na przecięciu ruchu drogowego i kolejowego.
- K.9. Przeprowadzanie audytów bezpieczeństwa ruchu dla przejazdów kolejowo-drogowych.
- K.10. Przebudowa miejsc niebezpiecznych dla przecięcia ruchu kolejowo-drogowego.
- K.11. Zakup nowego taboru kolejowego.



SEKTOR TRAMWAJOWY

- T.1. Rozbudowa układu tramwajowego.
- T.2. Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych usprawniających sterowanie ruchem w transporcie tramwajowym.
- T.3. Wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie ich zasięgu w transporcie tramwajowym.
- T.4. Rozwiązania techniczne w zakresie monitorowania wskaźników związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego w punktach kolizyjnych ruchu tramwajowego i drogowego.
- T.5. Diagnozowanie i określanie poziomu ryzyka w obszarze punktów kolizyjnych ruchu tramwajowego z drogowym.
- T.6. Przeprowadzanie audytów bezpieczeństwa ruchu dla ruchu tramwajowego.
- T.7. Tworzenie rekomendacji z zakresu zmian organizacji ruchu drogowego w punktach kolizyjnych transportu tramwajowego z drogowym.
- T.8. Przebudowa miejsc niebezpiecznych w transporcie tramwajowym.
- T.9. Tworzenie zielonych torowisk.
- T.10. Wymiana taboru tramwajowego na nowoczesny, niskopodłogowy jako pojazdy transportu publicznego zasilane zeroemisyjną energią elektryczną.



SEKTOR **AUTOBUSOWY**

- A.1 Badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych w transporcie autobusowym.
- A.2 Analiza zasadności wprowadzania wydzielonych pasów dla autobusów.
- A.3 Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych poprawiających warunki ruchu np. wydzielone pasy ruchu, wydzielone jezdnie, zatoki autobusowe.
- A.4 Analiza zmian w obecnym układzie sieci autobusowej.
- A.5 Rozszerzanie sieci autobusów miejskich.
- A.6 Rozszerzanie sieci autobusów podmiejskich.
- A.7 Analiza zasadności wprowadzenia transportu na życzenie
- A.8 Wprowadzenie transportu na życzenie.
- A.9 Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych usprawniających sterowanie ruchem (systemy sterowania ruchem, systemy selekcji i priorytetyzacji) dla autobusów.
- A.10 Wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie ich zasięgu w transporcie autobusowym
- A.11 Budowa oraz przebudowa przystanków autobusowych w formie przyjaznej dla pasażera.
- A.12 Przebudowa miejsc niebezpiecznych dla transportu autobusowego.
- A.13 Rozwiązania infrastrukturalne oraz organizacyjne z dziedziny inżynierii ruchu drogowego przyjazne dla transportu autobusowego.
- A.14 Tworzenie zielonych przystanków.
- A.15 Wymiana oraz zakup taboru autobusowego na nisko- lub zeroemisyjny.



SEKTOR **DROGOWY**

- D.1 Budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych.
- D.2 Wykonywanie analiz dla planowanych parkingów Park&Ride.
- D.3 Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych usprawniających sterowanie ruchem w transporcie drogowym (systemy sterowania ruchem, systemy selekcji i priorytetyzacji).
- D.4 Integracja systemów ITS z innymi systemami informatycznymi w zakresie płatności biletowych, dostępności miejsc parkingowych, warunków ruchu.
- D.5 Budowa oraz przebudowa niezbędnych odcinków drogowych.
- D.6 Analiza zasadności rozszerzenia istniejących i tworzenia nowych stref płatnego parkowania.
- D.7 Rozwój stref płatnego parkowania.
- D.8 Uporządkowanie parkowania samochodów.
- D.9 Zwolnienie z opłat w strefie płatnego parkowania samochodów systemów współdzielonych.
- D.10 Wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu np. system All Red, systemy dyscyplinowania użytkowników ruchu drogowego.
- D.11 Przebudowa miejsc niebezpiecznych.
- D.12 Poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych.
- D.13 Rozwiązania infrastrukturalne oraz organizacyjne z dziedziny inżynierii ruchu drogowego w transporcie drogowym.
- D.14 Budowa parkingów Park&Ride.
- D.15 Usunięcie reklam (billboardów) z sąsiedztwa dróg w celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- D.16 Ograniczenie ruchu samochodowego w centralnej części miasta.



SEKTOR ROWEROWY

- R.1 Opracowanie schematu dróg rowerowych.
- R.2 Wdrożenie ogólnokrajowych wzorców i standardów w zakresie ruchu rowerowego.
- R.3 Budowa infrastruktury rowerowej umożliwiającej dotarcie do głównych generatorów ruchu i punktów przesiadkowych.
- R.4 Budowa parkingów Bike&Ride.
- R.5 Rozwój rowerów miejskich.

SEKTOR PIESZY

- P.1 Rozwiązania infrastrukturalne oraz organizacyjne z dziedziny inżynierii ruchu drogowego w transporcie pieszym.
- P.2 Likwidowanie barier komunikacyjnych dla osób ze szczególnymi potrzebami.
- P.3 Audyty stanu nawierzchni ciągów pieszych.
- P.4 Poprawa nawierzchni ciągów pieszych.



SEKTOR PRZESTRZENNY

- Prz.1 Wkomponowanie transportu publicznego w przestrzeń w sposób ekologiczny.
- Prz.2 Lokalne uspokajanie ruchu.
- Prz.3 Wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej.
- Prz.4 Lokalizowanie stojaków oraz stref pozostawienia UTO.
- Prz.5 Zachowanie rezerw przestrzennych w mpzp dla infrastruktury publicznego transportu zbiorowego, pieszego oraz rowerowego.
- Prz.6 Rozwój obecnych oraz budowa nowych obszarów zabudowy w ramach idei TOD.



SEKTOR EDUKACYJNY

- E.1 Stosowanie różnorodnej formy komunikacji z mieszkańcami w celu zwiększenia świadomości w mieszkańcach na temat wpływu stosowanego środka transportu na środowisko.
- E.2 Udział zespołów roboczych we wspólnych szkoleniach i warsztatach z zakresu wypracowywania efektywnych systemów transportu zbiorowego.
- E.3 Udział w szkoleniach podnoszących wiedzę z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz nowoczesnych rozwiązań.
- E.4 Szkolenia z opracowywania kampanii promocyjnych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- E.5 Prowadzenie warsztatów i zajęć w szkołach o tematyce związanej z bezpieczeństwem ruchu drogowego.
- E.6 Stosowanie różnorodnej formy komunikacji z mieszkańcami w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- E.7 Udział zespołów roboczych we wspólnych szkoleniach i warsztatach z zakresu implementacji Inteligentnych Systemów Transportowych.
- E.8 Tworzenie warsztatów i zajęć w szkołach oraz JST o tematyce związanej ze zrównoważoną mobilnością.



SEKTOR WSPÓŁPRACY

- W.1 Stworzenie zespołów roboczych w poszczególnych jednostkach samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zadań transportowych związanych z kształtowaniem transportu kolejowego.
- W.2 Stworzenie zespołów roboczych w poszczególnych jednostkach samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zadań transportowych związanych z kształtowaniem transportu zbiorowego.
- W.3 Stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Metropolii Poznań.
- W.4 Stworzenie zespołów roboczych w poszczególnych jednostkach samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zadań związanych z implementacją Inteligentnych Systemów Transportowych.
- W.5 Ukształtowanie efektywnych struktur w ramach JST w celu działania na rzecz zintegrowanego zarządzania bezpieczeństwem.
- W.6 Wypracowanie zasad dobrych praktyk oraz standardów w transporcie zbiorowym.
- W.7 Opracowanie zbioru dobrych praktyk oraz planu mającego na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
- W.8 Wypracowanie metropolitalnego układu komunikacyjnego transportu zbiorowego
- W.9 Wypracowanie wspólnych inicjatyw z zakresu prowadzenia kampanii edukacyjnych związanych z bezpieczeństwem w transporcie.
- W.10 Wypracowanie wspólnych zasad planowania zabudowy w sposób zapewniający wysoką dostępność transportową.



SEKTOR **INNE**

- I.1 Wprowadzenie biletu metropolitalnego.
- I.2 Wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy.
- I.3 Otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
- I.4 Cykliczne badania zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców Metropolii Poznań.
- I.5 Cykliczne badania ruchu drogowego z uwzględnieniem wszystkich form przemieszczania
- I.6 Zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor).
- I.7 Wdrażanie nowoczesnych systemów zarządzania flotą i systemów nadzoru nad siecią transportową.
- I.8 Budowa co najmniej jednego węzła głównego w gminie i centrów przesiadkowych jako węzłów pomocniczych.
- I.9 Rozwiązania funkcjonalne w zakresie analizy danych z monitoringu.
- I.10 Diagnozowanie i określanie poziomu ryzyka w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- I.11 Przeprowadzanie audytów bezpieczeństwa ruchu.
- I.12 Tworzenie rekomendacji z zakresu zmian organizacji ruchu drogowego.
- I.13 Tworzenie hubów mobilności
- I.14 Prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.



**mobilna
metropolia**

DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ