

LP	Data	Forma wniesienie uwagi	Osoba	Lokalizacja	Dokument	Rozdział dokumentu	Treść uwagi	Uzasadnienie zgłoszonej uwagi	Status uwagi	Uzasadnienie
1	23.10.2023	e-mail	osoba prywatna	Miasto Poznań	Plan		Przez Osiedle przebiegają dwie strategiczne dla Metropolii trasy, będąca przedłużeniem ul. Naramowickiej ul. Radojewo, która prowadzi do północnej granicy Miasta i dalej w kierunku do Biedruska oraz ul. Jaskowska, której kontynuacją jest ul. Meteorowa łącząca Poznań z Suchym Lasem. Obecnie ulice te pozbawione są chodników, pobocza, ścieżek rowerowych. Przez pierwszą z nich autobus w kierunku do Biedruska kursuje z częstotliwością ok. 40 minut, przez drugą autobus pojawia się jedynie w dni nauki szkolnej kilka razy na dzień. Jednocześnie obie te ulice są notorycznie zakorkowane w porach rannego i popołudniowego szczytu z uwagi na ich znaczącą rolę w połączeniu z miejscowościami będącymi częścią tzw. sypialniami Poznania. Wobec powyższego konieczne jest: 1. stworzenie spójnej sieci infrastruktury rowerowej, tj.: tras i ścieżek rowerowych wzdłuż obu tych ulic celem połączenia istniejącej sieci ścieżek rowerowych w Poznaniu z tymi doprowadzonymi do ich granic przez gminę Suchy Las oraz uzupełnienie ewidentnie luki szosów ww. ulic; 2. kontekście komunikacyjnym, jak i turystycznym – co jest szczególnie istotne biorąc pod uwagę fakt, że zarówno w Radojewo, jak i na Morasku znajdują się unikatowe i niezwykle cenne obszary naturalne – Rezerwat Meteorowy Morasko, Obszar Natura 2000, tzw. Rezerwat Kokoryczowe Wzgórze w Radojewie położony w bezpośrednim sąsiedztwie Warty oraz zabytkowe zakłady pałacowo-parkowe z cennym ewangelickim zabytkowym ornamentem – atrakcyjniejszą i bardziej dostępną komunikację zbiorową, zapewnienie mieszkańcom sensownych opcji transportowych, które umożliwią łatwiejszy dostęp w kierunku północnym oraz jakiegokolwiek realny dostęp w kierunku zachodnim przez ul. Jaskowska i dalej do tramwaju PST oraz projektowanej Kolei Metropolitarnej i przez ul. Meteorową do Gminy Suchy Las; 3. wzrost bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w szczególności pieszych i rowerzystów poprzez stworzenie wzdłuż obu ww. ulic chodników i ścieżek rowerowych, co doprowadzi tym samym do zmniejszenia natężenia ruchu samochodowego i redukcji zanieczyszczenia powietrza i hałasu, emisji gazów cieplarnianych oraz konsumpcji energii, a także poprzez budowę zaprojektowanego ronda w miejscu skrzyżowania ulic: Radojewo i Jaskowska. Podjęcie działań w ww. kierunkach spowoduje niewątpliwą poprawę sytuacji mieszkańców nie tylko Osiedla, ale i całej Metropolii w zakresie ich mobilności i ułatwienia dostępu do obszarów miejskich, a także usług na ich terenie i wyższy poziom jakości życia i bezpieczeństwa, zwłaszcza dzieci. Działania te zosowują także korzyściami środowiskowymi i zdrowotnymi: na rzecz poprawy jakości powietrza, zmniejszenia hałasu i ograniczenia zmian klimatycznych, które doprowadzą do pozytywnych efektów zdrowotnych.		Uwaga uwzględniona	Rozszerzenie dostępności konsumując działania A.5 oraz A.6 pakietu 3. Kwestie infrastruktury rowerowej zapisano w działaniu r.1 (wymienione inwestycje są przykładowymi wskazanymi przez gminę). Kwestie budowy chodników porusza działanie P.4
2	23.10.2023	e-mail	Administracja publiczna	Swarzędz	Plan oraz Załącznik B		1.Str. 45: „Podstawowe planowane zadania oraz inwestycje w ramach transportu autobusowego to:” JEST: rozszerzenie sieci autobusowej na ulice: Darniowa i Zielńska w Swarzędzu POWINNO BYĆ: rozszerzenie sieci autobusowej na ulice: Darniowa i Zielńska w Gruszczyne (gm. Swarzędz) Proszę również o dodanie pkt: „rozszerzenie sieci autobusowej na ulicy Polską w Zalasewie (gm. Swarzędz)” 2.Str. 128: „D.1 Budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych” Proszę o dodanie pkt: „budowa obwodnicy Swarzędza.” 3.Str. 139: „Rysunek 5.20 Koncepcja rozwoju strefy płatnego parkowania w gminie Swarzędz” Zaproponowany obszar rozwoju SPP w Swarzędzu jest zdecydowanie za duży. Proszę o uzgodnienie szczegółów ze Swarzędzem Zgłaszałem też prośbę o dodanie jednej z kluczowych inwestycji dla roadowania ruchu w pd części miasta, tj. budowy wiaduktu kolejowego (tunelu drogowego) na linii kolejowej nr 3 w miejscowości Swarzędz łączącego ul. Tabaki z ul. Tysiąclecia. Jeżeli wprowadzenie takiego projektu jest możliwe, również proszę o taką modyfikację. Aktualnie trwa projektowanie.		Uwaga uwzględniona	Wprowadzono zaproponowane zapisy.
3	19.10.2023	e-mail	Organizacja pozarządowa	Szamotuły	Plan oraz Załącznik B	Plan – Pakiet 1: Kolej jako podstawa publicznego transportu zbiorowego – str. 98-105 Załącznik B – str. 4-9	Wniosekuję o zwrócenie uwagi na zagrożenie jakie będzie miał rozwój kolei metropolitarnej dla miasta Szamotuły. Do dnia dzisiejszego od wielu lat nie powstał wiadukt ani nie rozwiązano problemów komunikacyjnych w naszym mieście – problem ten stwarzają głównie przejazdy kolejowe a jest ich kilka. Proszę o zwrócenie uwagi jak częstotliwość oraz głośność kolei wpływa na rozbudowujące się miasto Szamotuły. Wniosekuję o uwzględnienie w powstającym planie bezkolizyjnych skrzyżowań dróg lokalnych z trasami kolejowymi, częstotliwość pociągów oraz hałasu jaki generują, a ich ilość miałyby się zwiększyć przy i tak już często zamkniętych przejazdach, niestety momentami na dłuższy okres czasu niż zapowiadano. Dodatkowo powstaje coraz więcej osiedli w pobliżu torów gdzie niekiedy potrzebne używa się sygnarów dźwiękowych – nie ma ku temu wskazań, brak jest znaków. Nieznacznie jest dla mnie również budowa tras 368 Poznań – Międzychód. Ze względów ekonomicznych jak i finansowych, dlatego wnosię prośbę o ponowną analizę i rozpatrzenie opcji przebiegu tej linii przez Wronki – chociażby ze względu na położenie dwóch ogromnych zakładów prasy do którego dojeżdżają mieszkańcy Szamotuł	Szamotuły to miasto notorycznie zakorkowane. Spowodowane jest to dużą ilością przejazdów, częstotliwością oraz długością ich zamknięcia – niestety dłuższe niż zapowiadano. Szamotuły to sieć dróg wojewódzkich nr 184, 185, 187 przez które przejeżdża wiele samochodów ciężarowych min. (auta dowożące kontenery do firmy Samsung) blokujące w kilka chwil drogi dojazdowe do miasta poprzez zamknięcie toru. Dodatkowo Szamotuły leżą na trasie bardzo uczęszczanej tj. Poznań – Szczecin. Nie posiadamy żadnego bezkolizyjnego przejazdu chociaż proszę się o to od. W ciągu doby wyżej wspomnianą trasą przejeżdża ok. 10 pociągów a po zakończeniu remontu trasy Poznań – Szczecin będzie ich o wiele więcej. Z tyłu głowy mamny także otwarcie powstającego CPK. Prosiłbym o zwrócenie na to uwagi planując rozwój kolei – tworzenie rozległych tras bez utrudnień również dla kierowców i użytkowników dróg nie jest przyszłościowe, a jeśli rozbudowa kolei Metropolitarnej ma się odbyć kosztem naszego miasta chociaż można to rozważyć inaczej będziemy rozgrypczeni i zburzowani. Ważną na torcie jest rewalidacja, a raczej budowa od podstaw trasy 368 która wprowadzi totalny chaos – dokonanie dodatkowych pociągów, planowe zamknięcie ulicy która obecnie umożliwia szybszy objazd miasta aniżeli przez centrum oraz stworzenie zagrożenia dla mieszkańców wycieczających w tej części miasta – zamknięcie promenady w pobliżu której leżą ogródki działkowe oraz basen leśni, a trasami tymi oraz pobliskimi podają wiele osób w tym całe rodziny z małymi dziećmi.	Uwaga uwzględniona	Wakazane elementy są wprowadzone w ramach działania K.10
4	20.10.2023	e-mail	osoba prywatna	Szamotuły	Plan oraz Załącznik B	Fragment który młwi o przebiegu linii kolejowej POZNAŃ- SZAMOTUŁY – MIĘDZYCHÓD po istnym torze linia 368 – strony 98 do 105, również ten temat poruszony jest w Załączniku B	Wniosekuję o to by nie wykonywać połączenia kolejowego do Międzychody po starym torze linii 368. Taki przebieg tej linii NIE POWINIEN być rekomendowany i pokazywany w Planie Zrównoważonej Mobilności dla Miasta Poznań z powodu dużych zakłóceń w lokalnym ruchu drogowym w Szamotułach, który wywsta taki sposób skomunikowania Międzychody z Poznaniem. Wniosekuję o to by uwzględnić w Planie Zrównoważonej Mobilności dla Miasta Poznań konieczność wykonania w Szamotułach skrzyżowań bezkolizyjnych z kolejową linią 351 Poznań – Szczecin.	Szamotuły są miastem z bardzo dużym problemem komunikacyjnym. Miasto jest często trudno przejezdne. Przejechanie przez Szamotuły w godzinach szczytu to często 20 minut. Zakorkowana jest ulica Dworcowa, skrzyżowanie Dworcowej z Jana Pawła, Rynek. Tworzą się także duże korki na przejazdach przez torę do Szczecina na ulicach Chrobrego oraz Wojska Polskiego (w pobliżu centrum). Zauważyć trzeba, że tak się dzieje, mimo że trwa remont trasy 351 do Szczecina i przez Szamotuły jedzie mniej pociągów niż przed kilku laty. Wówczas korki ciągnęły się czasami nawet 2 kilometry (w stronę Obornik). Po ponownym pełnym uruchomieniu ruchu pociągów na trasie 351 Szamotuły zostaną z ogromnym problemem który sparalżuje miasto i na to dokłada się niedspracowany pomysł, by uruchomić linię kolejową 368. Ta linia łączy się z torami 351 w taki sposób, że dodatkowe połączenia (do Międzychody) – podobno 12 x 2 (24 na dobę) dokładają się do szamotulskich problemów w sposób mocno odczuwalny – zamknięta centralna przejazdy przez linię 351 na minimum dodatkowe 1.5h na dobę (!!!). Poza tym – linia 368 przecina ulogę Targową która jest w Szamotułach mini obwodnicą odprowadzającą ruch z centrum i zachodu miasta na kierunek Galwów, Pniewy. Wydaje się że osoby które podejmowały decyzję o takiej wersji rewalidacji połączenia kolejowego do Międzychody zupełnie nie wzięły pod uwagę szamotulskich problemów. Uważam że nie można rozwiązywać problemów jednego miasta kosztem drugiego miasta. Na spotkaniu dotyczącym tej rewalidacji w 2022 w Szamotułach prezentowana była też wersja rewalidacji przez Wronki – ona ma dużo więcej sensu - pociągi do Międzychody nie przejeżdżałyby przez ulicę Targową, a na dodatek prawdopodobnie mogły by to być te same pociągi które i tak jadą do Wronek, czyli nie byłoby „dodatkowych 24 pociągów”. Docelowo rozwiązanie dla Szamotuł to oczywiście wiadukt na ulicy Wojska Polskiego i/lub Chrobrego, a także z drugiej strony miasta. To konieczne by miasto mogło się normalnie rozwijać i by można mówić o zrównoważonej mobilności.	Uwaga uwzględniona	Wakazane elementy są wprowadzone w ramach działania K.10

						<p>Uwaga 12 4. Rozdz. 7.2 5. tab. 7.1 6. Należy uzupełnić wartości wskaźników dostępności dla stanu istniejącego. 7. Brak zsumowanych wskaźników dostępności dla stanu istniejącego uniemożliwia ich monitorowanie w przyszłości.</p> <p>Uwaga 13 4. Rozdz. 7.2 5. Uwaga ogólna 6. Brakuje opisu sposobu wyliczenia wskaźników 7. Zarówno odniesienie się do przedstawionych wartości wskaźników, jak i ich monitorowanie w przyszłości wymaga znajomości sposobu ich wyliczenia, podanie źródła to zdecydowanie za mało. Przykładowo mając wskaźniki emalji wobec rozmiarów wielkości ruchu samochodowego mogą różnić się bez opisu ich wyliczenia.</p> <p>Uwaga 14 4. Całość opracowania 5. Uwaga ogólna 6. Co prawda zagadnienie transportu towarów nie jest obligatoryjne w przypadku Planów Mobilności, jednak ma ono kluczowy wpływ chociażby na emisję transportowe. Warto dodać kilka słów dotyczących, rozwoju kolejowego transportu towarowego, bazom logistycznym, czy skutkom dalszego wzrostu ruchu pojazdów ciężarowych. 7. Odniesienie się do kwestii transportu towarów może dać pełniejszy obraz systemu transportu dzisiejszego i planowanego w całej Metropolii.</p>				
12	27.10.2023	e-mail	osoba prywatna	-	Plan	-	<p>W związku z trwającymi konsultacjami dotyczącymi rozbudowy sieci dróg rowerowych w ramach metropolii poznańskiej proszę o zwrócenie uwagi na problem dojazdu rowerem z Pobiedzisk do centrum Poznania. W obecnym układzie drogowym istnieje niewiele możliwości bezkolijnego dojazdu do miasta Poznań rowerem. Można jednak kierując się z Pobiedzisk przez Sarninowo do Swarzędza i dalej drogami rowerowymi wzdłuż Mały do Środki albo przez Wierzoniec, Wierzeniec do Janikowa i następnie do ul. Bałuckiej. Obie te drogi są jednak dużymi trasami i sporo rowerzystów wybiera trasę DW194. W ramach planowanych inwestycji proponuję wybudowanie ścieżki rowerowej równoległej do DW194 na odcinku od Pobiedzisk do skrzyżowania ul. Głównej i Godyńskiej w Poznaniu. Szczególnie istotny jest ostatni odcinek ul. Głównej ze względu na duże natężenie ruchu i brak pobocza. Drugim pomysłem, który wynika z mojej praktyki poruszania się rowerem po Poznaniu jest budowa parkingu z możliwością przesiadki na rower przy ul. Głównej. Często korzystałem z parkingu przy cementarzu Miłostowie, jednak jest on zbyt mały. Zależąca jest lokalizacja jest to, że nie trzeba tracić czasu na wjeżdżanie w głąb miasta, wystarczy pokonać tylko światła z ul. Bałuckiej. Od ul. Godyńskiej sieć dróg rowerowych jest już wystarczająca do bezpiecznego poruszania się po mieście w dowolnym kierunku. Proszę o uwzględnienie kierunku Pobiedzisk przy planach rozbudowy dróg rowerowych. Miejscowość leży w bliskim sąsiedztwie Poznania, a przy szerokim upowszechnieniu się rowerów elektrycznych natężenie ruchu będzie wzrastać. Ze względu na bezpieczeństwo i komfort mieszkańców konieczny jest rozwój infrastruktury rowerowej dla gminy Pobiedziska.</p>	Uwaga uwzględniona	Kwestia infrastruktury rowerowej zapisano w działaniu 1 (wymienione inwestycje są przykładowymi wskazanymi przez gminę).	
13	29.10.2023	e-mail	osoba prywatna	Poznań	Plan	<p>Pakiet nr 2 - : Tramwaj jako podstawowy środek transportu na obszarze rdzenia Metropolii Poznań</p> <p>W projekcie dokumentu nie wspomniano szerzej (poza jednym zdaniem) o możliwości budowy nowych linii tramwajowych wychodzących poza granice miasta rdzenia - Poznania. Nie wiadomo też, czy budowa takich linii była anulowana / rozważana.</p>	<p>Metropolia Poznań jest idealnym przykładem miejsca, w którym należałoby co najmniej rozważyć budowę nowych linii tramwajowych o charakterze podmiejskim / metropolitalnym np. na wzór Łodzi. Cennie i trafnie opisywał to w tym tekście dr Michał Beim - Tramwaje podmiejskie szansą dla polskich aglomeracji? - Transport Publiczny (transport-publiczny.pl)</p> <p>W lipcu bieżącego roku podpisałem też list intencji w kwestii wykonania analizy zasadności budowy nowej linii tramwajowej do Swarzędza. Wydaje się, że akurat to połączenie nie miaoby wielkiego sensu z racji przebiegu linii kolejowej nr 3. Zupełnie inna sytuacja mogłaby mieć miejsce np. w przypadku wydłużenia linii tramwajowej z pętli Dębiec PKM przez Dębiny do Lubonia, w rejon miasta, który jest oddalony od linii kolejowej. Innym przykładem jest wydłużenie tramwaju od pętli Junikowo do linii kolejowej nr 3 a dalej na teren Plewik.</p>	Uwaga uwzględniona		
14	27.10.2023	e-mail	osoba prywatna	Rokietnica	plan, załącznik B	<p>1.K.4 Rozbudowa układu kolejowego w ramach Szybkiej Kolei Miejskiej z wykorzystaniem obwodnicy towarowej Poznania</p> <p>2.1 Rozbudowa układu tramwajowego oraz utrzymanie istniejącej infrastruktury</p> <p>3. Pakiet 3: Autobus jako uzupełnienie systemu kolejowego i tramwajowego</p> <p>Poniżej opisyz uwagi do każdego z rozdziałów zgodnie z kolejnością jak zostały wymienione w punkcie nr 5.</p>	<p>1. Proponuję pochylić się nad przebiegiem linii kolei miejskich. Sugeruję poniszczą konfigurację trzech połączeń obsługujących tzw. kolejowy ring wokół Poznania Linia nr 1 (Luboń, Poznań Dębiec, Poznań Główny, Poznań Podolany, Poznań Strzeszyn Obwodnica towarowa (Suchy Las, Sobieskiego, Naramowice, Karolin, Bogucin, Zieleniec, Kobylepole), Franowo, Poznań Staroleka, Poznań Dębina, Poznań Główny, Poznań Garbary, Poznań Wschód</p> <p>Linia nr 2 Poznań Wschód, Poznań Antoninek, Poznań Franowo, Poznań Staroleka, Poznań Dębina, Poznań Główny, Poznań Podolany Poznań Strzeszyn Obwodnica towarowa (Suchy Las, Sobieskiego, Naramowice, Karolin, Bogucin, Zieleniec, Kobylepole), Franowo, Poznań Staroleka, Poznań Górczyn Linia nr 3 Poznań Górczyn, Poznań Staroleka, Poznań Franowo, Poznań Kobylepole, Obwodnica towarowa (Zieleniec, Bogucin, Karolin, Naramowice, Sobieskiego, Suchy Las) Poznań Strzeszyn, Poznań Podolany, Poznań Główny, Poznań Dębiec, Luboń</p> <p>2. W kwestii rozbudowy sieci tramwajowej i budowy centrów przesiadkowych w obrębie miasta, sugeruję przeprowadzenie analizy nowej lokalizacji przedłużenia pętli tramwajowej na ogrody czyli tzw. bramy zachodniej. Projekt zakłada przedłużenie tramwaju jedynie do skrzyżowania z ulicą Polak. Uwaga, że obecnie nie bzdzie to skutecznym rozwiązaniem gdyż z tego kierunku jest znaczny napływ mieszkańców gminy Tarnowo Podgórne i Rokietnica. Widać to po loci aut i liczbie osób podróżujących autobusami. Uwaga, że tramwaj wzdłuż ulicy Drobowskiego powinien być wyprowadzony co najmniej za Śmochowice czyli do granic miasta z Przemierowem i tam należy zlokalizować centrum komunikacyjne z dworcem tramwajowo autobusowym i P&R. To rozwiązanie może skutecznie usprawnić komunikację w tym rejonie Poznania i jego przedmieci a. Znacznie wcześniej można zarządzić napływ samochodów do centrum jak równie przesiadki z małego autobusu na zdecydowanie pojemniejsze tramwaje.</p> <p>3. Transport autobusowy jest organizowany dominująco w głównych osiach dojazdowych do ośrodka centralnego czyli miasta. Natomiast należy zwrócić uwagę na występujące budoz o niewielkiej pojemności - to wystarczy na te potrzeby, a przewozy muszą być realizowane codziennie o regularnych porach. Wtedy atrakcyjna oferta przewozowa ułatwi komunikację odciając miasto i mosty skoni mieszkańców do korzystania. Chociażby przykład gminy Tarnowo Podgórne, która nie ma na swoim terenie dostępu do linii kolejowej. Gdyby została zorganizowana sprawa komunikacja autobusowa z gmin Rokietnica i Dopiewo zwiększyłyby to dostępnosć do kolei dla mieszkańców Tarnowa Podgórnego.</p>	<p>1. Przedstawiona propozycja ułożenia połączeń na kolei obwodowej umożliwiła racjonalne gospodarowanie taborem. Przyjazd pociągu na stację końcową linii nr 1 umożliwiła temu samemu pojazdowi poruszanie się dalej linią nr 2 i tak dalej krąży w kółko. Dodatkowo przedstawiona propozycja uwzględnia połączenia kolejowe gdzie nie ma bezpośrednich połączeń tramwajowych czy autobusowych, przykładem linii nr 3 start ze stacji Poznań Górczyn następny przystanek Poznań Staroleka pociąg pokona to w ciągu około 4 minut, tą samą relację realizują tramwaje czeka nas</p> <p>20 minutowa kilkuprzesiadkowa podróż. Z punktu widzenia mieszkańców sąsiednich dzielnic miasta stworzy to atrakcyjne połączenie komunikacyjne. To samo dotyczy połączeń między stacjami Poznań Garbary, Wschód Antoninek, Franowo co czy części miasta na których występują duże zakłady pracy. Kolej miejska powinna ściągać tereny obecnie słabo ze sobą połączone i uwzględniać realia i potrzeby poruszania się mieszkańców między dzielnicami.</p> <p>2. Uzasadnienie dla zmiany lokalizacji pętli tramwajowo autobusowej ogrody praktycznie zostało przedstawione powyżej. Głównie ma to na celu zwiększenie skuteczności i płynności transportu w tej części miasta. Ten zamysł dotyczy wszystkich innych miejsc gdzie powinna być wyprowadzona komunikacja na granice miasta.</p> <p>3. Sąsiednie gminy powiatu poznańskiego jak i inne gminy czy sąsiednie powiaty również potrzebują komunikacji między sobą. Obecnie organizacja komunikacji publicznej skupia się na połączeniu obszar podmiejski - miasto czyli tylko na dojeździe do centrum aglomeracji o tak naprawę wzdłuż istniejących linii kolejowych. Natomiast znikoma jest komunikacja między sąsiednimi obszarami. Można tą propozycję uargumentować chociażby na podstawie badania dojazdów do pracy GUS, które pokazuje skąd codziennie migrują między gminami, czy powiatami, a komunikacji w tym zakresie praktycznie nie ma. Liczne gminy obszaru funkcjonalnego miasta Poznania mają na swoim terenie duże zakłady pracy o znaczeniu regionalnym np. Amazon.</p>	Uwaga uwzględniona	Uwaga 1 oraz 2: Plan Zrównoważonej Mobilności wskazuje kierunki działań natomiast lokacje nie są na tym etapie jeszcze przeszczone. Uwaga 3: W ramach działań zaproponowano rozwój połączeń autobusowych.
15	30.10.2023	e-mail	Administracja publiczna	Szamotuły, Tarnowo Podgórne	plan, załącznik B	<p>Str. 46 rysunek 2.14 Drogi krajowe i wojewódzkie w Metropolii Poznań Rysunek nieczytelny. Propozycja zmiany - zwiększenie rozdzielczości/rozmiaru rysunku, celem możliwości odczytania numerów dróg.</p> <p>Str. 52 Jest: Port lotniczy mieści się w zachodniej części miasta Poznania, w północnej części osiedla samorządowego Lawica, przy ul. Bukowskiej, będącej drogą wojewódzką nr 307. Znajduje się około 7 km na zachód od centrum Poznania. Proponujemy: Port lotniczy mieści się w zachodniej części miasta Poznania, w północnej części osiedla samorządowego Lawica, przy ul. Bukowskiej, stanowiącej na dalszym odcinku (poza granicą m. Poznań) drogę wojewódzką nr 307. Znajduje się około 7 km na zachód od centrum Poznania.</p> <p>Str. 132 rysunek 5.20 Drogi krajowe i wojewódzkie w Metropolii Poznań Rysunek nieczytelny. Propozycja zmiany - zwiększenie rozdzielczości/rozmiaru rysunku, celem możliwości odczytania numerów dróg.</p> <p>Załącznik 2 (tabela Excel) Zakładka: Prowadzenie racjonalnej polityki przestrzennej</p> <p>Jest: poz. 37 budowa obwodnicy Szamotuł w ciągu dróg wojewódzkich nr 184 i 187 Powinno być: poz. 37 budowa obwodnicy Szamotuł w ciągu dróg wojewódzkich nr 184 i 187</p>	Uwaga uwzględniona			

16	30.10.2023	e-mail	Przedsiębiorstwo	MPK Poznań	plan, załącznik B	<p>Strona 30-31W wyliczeniu odcinków linii kolejowych przebiegających przez obszar Metropolii Poznań należy uzupełnić wykaz o dodatkową pozycję tj. lokalną linię kolejową KPM Maltańka – Zwierzyniec.</p> <p>Strona 33W lice podmiotów świadczących usługi przewozowe w zakresie przewozu osób środkami transportu kolejowego należy uzupełnić:</p> <p>„— Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu sp. z o. o. – pasażerski przewoźnik kolejowy i zarządcą lokalnej infrastruktury kolejowej realizujący przewozy na linii Maltańka – Zwierzyniec na obszarze miasta Poznania.”</p> <p>Strona 34W ostatnim akapicie na stronie 34 należy dodać zdanie:</p> <p>„Na lokalnej linii kolejowej Maltańka – Zwierzyniec w okresie od maja do września realizowanych jest 10 par połączeń pociągów pasażerskich w dni robocze, a 18 par pociągów w dni wolne od pracy. Czas jazdy wynoszący 15 minut jest kolejowym względem czasu przejazdu samochodem między Rondem Śródka a Wielkopolskim Ogrodem Zoologicznym, który w sezonie letnim może wynosić od 40 do 60 minut.”</p> <p>Strona 50W tabeli na stronie 50 należy zmodyfikować zapa dotyczący węża przesiadkowego Ronda Śródka:</p> <p>„— węzeł Śródka – stanowi centrum przesiadkowe dla mieszkańców gmin Swarzędz, Czerwonak, Pobiedziska, Murowana Goślina; integruje środki komunikacji miejskiej z linią kolejową Maltańka – Zwierzyniec.”</p> <p>Strona 72W wyliczeniu głównych wniosków i rekomendacji należy zmienić treść pierwszego z myślników:</p> <p>„— (...) Do wskazanego systemu organizacyjnie i przestrzennie powinny być dostosowane pozostałe podsystemy komunikacji zbiorowej: podmiejska komunikacja autobusowa, komunikacja miejska w Poznaniu oraz lokalna linia kolejowa Maltańka – Zwierzyniec. (...)”</p> <p>Strona 100Na stronie 100 w wykazie problemów wpływających na przepustowość infrastruktury kolejowej należy dodać punkt 17:</p> <p>„17) mała liczba torów postojowych i dodatkowych oraz zbyt mała liczba wagonów pasażerskich oraz brak należytego zaplecza technicznego do ich obsługi, uniemożliwiający zwiększenie częstotliwości regularnych pociągów pasażerskich na lokalnej linii kolejowej Maltańka – Zwierzyniec.”</p> <p>Strona 107Na stronie 107 w punkcie K.11 dotyczącym analizy zakupu nowego taboru kolejowego należy dodać zdanie:</p> <p>„Należy rozważyć zakup nowego taboru pasażerskiego przeznaczonego do obsługi połączeń lokalnej linii kolejowej Maltańka – Zwierzyniec oraz rozbudowę zaplecza technicznego do obsługi taboru.”</p> <p>Strona 125Na stronie 125 punkcie W.1 do wyliczenia podmiotów odpowiedzialnych za infrastrukturę kolejową oprócz PKP PLK SA i CPK należy dodać: MPK Poznań sp. z o. o.</p> <p>Modernizacja i zwiększenie przepustowości lokalnej linii kolejowej Maltańka – ZwierzyniecKompleksowe zwiększenie przepustowości lokalnej linii kolejowej Maltańka – Zwierzyniec zarządzanej przez MPK Poznań sp. z o. o. poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wydłużenie istniejących torów dodatkowych na stacjach Maltańka i Zwierzyniec; - budowę nowego zaplecza technicznego do obsługi pojazdów kolejowych eksploatowanych na linii Maltańka – Zwierzyniec; - modernizację systemu sterowania ruchem kolejowym poprzez zabudowę nakładki na urządzenia stacji Zwierzyniec w celu ich zbalansowania z posterunkami Maltańka; - dostawę nowego taboru pasażerskiego (wagony). <p>Wynikiem projektu będzie zwiększenie przepustowości, przejęcie znacznej części potoków podróży w relacji Centrum Poznania – Ogród Zoologiczny przez transport szynowy.</p>	<p>Lokalna linia kolejowa Maltańka – Zwierzyniec łączy Rondo Śródka z Wielkopolskim Ogrodem Zoologicznym. Zarządcą infrastruktury kolejowej i przewoźnikiem kolejowym jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu. Na infrastrukturze KPM realizowane są regularne przewozy pasażerskie według opublikowanego rozkładu jazdy, a MPK Poznań podlega regulacjom ustawy o transporcie kolejowym. Nieuzupełnienie czynności w ruchu pasażerskim linii kolejowej pokłożonej na terenie Metropolii wpływa na niepełny obraz diagnozy będącej przedmiotem opracowania.</p> <p>Należąco do ruchu kolejowego na lokalnej linii Maltańka – Zwierzyniec jest porównywalne i nawet większe od ruchu na liniach kolejowych zasięgu regionalnego łączących Poznań z gminami ościennymi. Stanowi niezwykle istotny element transportu lokalnego zapewniając obsługę generatorów ruchu: Teren Maltańskich i Wielkopolskiego Ogrodu Zoologicznego, w sezonie letnim stanowiąc jedyny elektryczny środek przewozu na tej trasie.</p> <p>Rondo Śródka stanowi węzeł integrujący transport kolejowym (lokalna linia kolejowa Maltańka – Zwierzyniec) z pozostałymi środkami transportu publicznego.</p> <p>Obecny układ torowy lokalnej linii kolejowej Maltańka – Zwierzyniec oraz niewielkie zaplecze techniczne w połączeniu ze zbyt małą liczbą wagonów pasażerskich uniemożliwiają rozwój siatki połączeń. Obecnie maksymalna przepustowość wynosi 30 par pociągów (od 9:00 do 19:30) w takcie 20 minut przy uruchomieniu 4 obiegów (jest to niemożliwe taborom własnym przewoźnika z uwagi na zbyt małą liczbę wagonów).</p> <p>Bez zwiększenia potencjału taborowego nie jest możliwe zwiększenie wydajności linii lokalnej Maltańka – Zwierzyniec.</p> <p>MPK Poznań sp. z o. o. zarządca infrastruktury kolejowej lokalnej linii Maltańka – Zwierzyniec na podstawie świadectwa bezpieczeństwa wydanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.</p>	nieuzupełniona uwaga	Zgłoszone uwagi odnoszą się do kolei wąskotorowej funkcjonującej okresowo.
17	30.10.2023	e-mail	Organizacja pozarządowa			<p>W ramach trwających konsultacji społecznych w kwestii zrównoważonej mobilności, Stowarzyszenie BOGUCIN przedkłada swoje uwagi, w których prezentuje wpisujące się w strategię rozwoju Metropolii koncepcje w obszarze kolei i tras rowerowych.</p> <p>Celem dla którego powstało nasze Stowarzyszenie jest działanie na rzecz poprawy jakości życia i bezpieczeństwa mieszkańców Bogucina. Założenie stowarzyszenia wynika przede wszystkim z faktu niedostatecznego zabezpieczenia potrzeb lokalnej społeczności, która boryka się z licznymi problemami. Działania pojedynczych mieszkańców nie osiągną zamierzonego skutku, stąd postanowiliśmy iść krok dalej i powołać do życia stowarzyszenie.</p> <p>Jednym z podstawowych problemów Bogucina jest problematyczna i niska dostępność komunikacyjna. Bogucin zamknięty jest w trzech przecinających się arteriach komunikacyjnych (DK 92, DW 194, linia kolejowa). Pomimo tego, że graniczy bezpośrednio z Miastem Poznaniem, posiada gorsze warunki połączenia z nim, aniżeli jednostki położone w odległej okolicy. Istniejąca linia kolejowa (linia 173, linia 412) nie zabezpiecza odpowiednio potrzeb mieszkańców, co z powodzeniem przekłada się na kierowanie preferencji ku transportowi indywidualnemu (samochód). W tym zakresie już od pewnego czasu Stowarzyszenie intensywnie wysiłki starając się przyspieszyć realizację III Etapu rozbudowy Szybkiej Kolei Miejskiej (kolejowy ring Poznania), w ramach którego ma przystanek Bogucin. Ponadto staramy się, choć na razie bezskutecznie, aby Bogucin został połączony z Poznaniem poprzez sieć dróg rowerowych. W tym obszarze istnieją duże zamieszanie, gdy tymczasem kolejowy zamieszanie w rozkładzie ruchu rowerowego nie jest aż tak znaczące, zwłaszcza gdy zważyć je o oczekiwanych korzyściach.</p> <p>Kolejako podstawa publicznego transportu zbiorowego (Pakiet 1) - wniosek o przyspieszenie realizacji przystanku SKM „Bogucin” —</p> <p>- wniosek o przywrócenie przystanku „Bogucin” dla linii 353 Poznań — Gniezno -</p> <p>Nasze stowarzyszenie wyraża pełną aprobatę dla działań ku promocji i rozwojowi transportu kolejowego. Istniejąca linia kolejowa obsługująca połągi towarowe jest częścią Bogucina i pod wieloma względami wpływa na jego funkcjonowanie. Niestety na tę chwilę jest to jedynie wpływ negatywny, skutkujący uciążliwością sąsiedztwa linii kolejowej. Tym bardziej z radością przyjmujemy informację, że w ramach budowy SKM mogłyby powstać przystanek „Bogucin”. Znacząco odwróciłoby to relacje naszej społeczności z koleją. Od wielu miesięcy prowadzimy korespondencję z PKP PLK SA (jako właścicielem sieci), Urzędem Marszałkowskim w Poznaniu (jako operatorem i przewoźnikiem) oraz Burmistrzem Swarzędza (jako organem odpowiedzialnym za budowę infrastruktury towarzyszącej dla przystanku: dojazd, dojście, parking itd.). Cieszy, że w wyłożonym Planie Zrównoważonej Mobilności przystanek ten jest już wpisany jako element III Etapu. Co jednak niepokoi, to fakt, że nadal brak jest bliższych szczegółów dotyczących realizacji tego etapu. O ile bowiem Etap I jest już rozpisany inwestycyjnie na 2026 r., o tyle Etap III funkcjonuje na razie jedynie teoretycznie. Nie bagatelizujemy tego, że jest on już ujęty w planie, gdyż jeszcze niedawno nawet to nie było pewne. Natomiast z samego ujęcia w planie niewiele w praktyce wynika dla mieszkańców, a doświadczanie życiowe w zakresie takich inwestycji pokazuje, że brak uszczuplenia pewnych dalszych kroków inwestycyjnych stawia pod znakiem zapytania czas ich realizacji w stopniu tak daleko idącym, że nieczymy od tej inwestycji. Innymi słowy, tej inwestycji mieszkańcy Bogucina potrzebują już teraz, a nie w niedającej się przewidzieć perspektywie czasowej. Co ważne, linia kolejowa już istnieje, zaś sam przystanek wpisuje się w projekt.</p> <p>Dodatkowo, pragniemy zwrócić uwagę na problem związany z linią kolejową nr 353 Poznań — Gniezno. Przystanek znajduje się dopiero w Ligowcu i nie ma do niego drogi z Bogucina. Do stacji nie można dojechać, brak jest oświetlenia, teren jest zakrzewiony i porośnięty wysoką trawą. Wyłożony Plan Zrównoważonej Mobilności akcentuje nie tylko dostępność z gmin ościennych do Poznania ale także konieczność budowy spójnej sieci połączeń pomiędzy gminami. Tutaj zaś mamy do czynienia z „dziurą” wykluczającą mieszkańców pewnego obszaru znajdującego się na trasie połączenia. I dzieje się tak właściwie z niewiadomych przyczyn. Włączenie przystanku Bogucin stworzyłoby nie tylko alternatywę dojazdu na stację Poznań - Wschód, ale również poprawiłoby komunikację w Swarzędzu, umożliwiając szybkie i bezkolizyjne połączenie z Ligowcem i Kotłownicą.</p> <p>Co więcej, Bogucin znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie Poznania a polepszenie jego skomunikowania w ruchu drogowym (linie autobusowe) nie jest znacząco możliwe. Wynika to z ograniczonej dostępności tylko 1 zjazdu z DK 92 i skrzyżowanie z DW 194, połączone z czasem, jaki potrzebny jest na dotarcie do tzw. rdzenia metropolii — miejsc pracy, nauki, integracji kulturalnej itp. Szybkie włączenie Bogucina w kolejowy ring Poznania otworzy dla mieszkańców i samej miejscowości zupełnie inne perspektywy, w tym umożliwi dalszy rozwój jednostki (pseudonimiczny) w związku z inwestycyjnym przekształceniem obszaru po lotnisku w Ligowcu. Ponownie podkreślamy, że w przeciwieństwie do wielu innych planowanych na trasie SKM przystanków, Bogucin ma kluczowe znaczenie dla mieszkańców, których ma obsługiwać, ponieważ nie ma i nie mać nie może równie dobrej alternatywy (jak np. tramwaj, szybki dojazd indywidualny czy linia autobusowa).</p> <p>Rower jako środek transportu (Pakiet 6)</p> <p>- trasy rowerowe wzdłuż PK 92 (ul. Bałtycka) i DW 194 (ul. Gnieźnieńska)</p> <p>Plan Zrównoważonej Mobilności wskazuje, że rozwój systemu rowerowego powinien być ukierunkowany na zapewnienie spójności dróg rowerowych między miastem - rdzeniem i sąsiednimi gminami, miastami powiatowymi i okolicznymi gminami. Infrastruktura rowerowa powinna zapewnić bezpieczny dojazd do głównych oświatowych, obiektów użyteczności publicznej, zakładów pracy oraz punktów wymiany pasażerów. W niektórych miejscach postulat ten jest w takim czy innym stopniu realizowany. Niestety nie dotyczy to Bogucina, choć — co należy jeszcze raz podkreślić — przylega on bezpośrednio do Miasta Poznania.</p> <p>Na tę chwilę nie ma przeznaczonych dla ruchu rowerowego, bezpiecznej drogi z/do Bogucina. Wyklucza to w praktyce tak promowany przez Miasto Poznań ruch rowerów, pomijając stopień determinacji samych użytkowników rowerów, którzy potrzebą oczywiście wykorzystywać (w sposób mniej lub bardziej dozwolony) istniejącą siatkę komunikacji przeznaczoną dla innych użytkowników.</p> <p>Zaskakuje na uwagę, że wzdłuż ul. Bałtyckiej do skrzyżowania z ul. Leśną znajduje się już ciąg pieszo-rowerowy. Urywa się on nagle przy ul. Leśnej, co sprawia, że jego przeznaczenie staje się niekiedy niejasne. W drodze dojazdowej na rowerze i tak dochodzącej od strony ul. Wyszawskiej. Nie dostrzegając niekorekcyjnego znaczenia korzystania z rowerów, podnosimy, że przedłużając ten ciąg aż do ul. Gnieźnieńskiej można by stworzyć faktycznie warunki dla ruchu rowerowego — dojazdu do pracy, szkoły, sklepu, miejsca rekreacji itp. Warto mieć na uwadze, że inwestycja w tym zakresie nie wiąże się z dużym nakładem środków ani nie jest kolizyjna (nie wymaga uzgodnień, wprowadzenia ruchu itp.). Ścieżka pieszo-rowerowa przebiegałaby wzdłuż ul. Bałtyckiej, nie kolidując z innymi obiektami drogowymi czy budowlanymi. Teren jest płaski i doskonale się pod taką inwestycję nadaje.</p>		Uwaga uwzględniona	Wskazany przystanek jest ujęty w planach. Plan obejmuje w ramach działań wskazane uwagi.

							<p>to jednak nie koniec, gdyż istniejące niebezpieczeństwo takie powinno przewidywać również ul. Wroblewska. Należy z tymi stacjami i trasami już samemu zwrócić uwagę, natomiast ich wspólne funkcjonowanie zmieniłoby całkowicie oblicze ruchu rowerowego w tej części Miasta. Biorąc pod uwagę istniejące już trasy, w dużej mierze powstałoby mata rowerowa obwodnica tej części Poznania łącząca Antoninek i os. Warszawskie Śródką i Zawadami. Na tę chwilę, periferie Poznania są dyskryminowane w zakresie inwestycji drogowych, które – tak dla tramwajów i autobusów, jak i dla rowerów, intensywnie tworzy się właściwie jedynie w centrum. Ale do tego centrum trzeba jeszcze jakoś dojechać. Stora obszar periferie ani same nie posiadają spójnej sieci dróg rowerowych ani nie są taką siecią połączoną z centrum miasta, to okazuje się, że wszystkie inwestycje w centrum stanowią zamkniętą enklawę, przeznaczoną jedynie dla mieszkańców owego centrum. Mieszkańcy obszarów periferii nie mają bowiem jak się na rowerze do centrum dostać. A przecież Bogucin łączy raptem ok. 10 km od centrum Poznania, które byłoby dostępne na rowerze w 20-30 minut (a więc porównywalnie do samochodu).</p> <p>Do planu załączony z mapki obrazujące odcinki drogi rowerowej, która powinna powstać.</p> <p>Podsumowując nasze stanowisko, wskazujemy, że Stowarzyszenie podziela zapytania w zakresie konieczności wprowadzania i promowania Zrównoważonej Mobilności. Z perspektywy mieszkańców Bogucina są to jednak jak dotychczas piękne postulaty. Rzeczywiście sprowadza się do rzadko kursujących autobusów o zle zlokalizowanych (mnożo oddalonych) przystankach oraz długiego i utrudnionego dojazdu samochodem. Mieszkańcy Bogucina są wykluczeni komunikacyjnie w zakresie ruchu kolejowego i rowerowego. Nasze wnioski i uwagi dotyczą tego, aby postulaty o spójnym rozwoju Metropolii (a nie tylko ścisłego centrum Miasta Poznania), które pojawiają się przecież nie po raz pierwszy w Planie, a od wielu lat, zostały bez zbędnej zwłoki wdrożone. Nie wiążą się one (w przeciwieństwie do czasochłonnych i wielomilionowych inwestycji w centrum Poznania) ze znacznymi nakładami finansowymi i czasowymi. Bez nich za chwilę ujawni się przepaść pomiędzy rdzeniem metropolii – wewnętrznym skomunikowanym, ale niedostępnym z periferii i periferiami zarówno wewnętrznie nieskomunikowanymi jak i niedostępnymi z innych części metropolii. A taka sytuacja nie ma przecież nic wspólnego ze zrównoważonym rozwojem naszej metropolii.</p>			
18	30.10.2023	e-mail	Przedsiębiorstwo	MPK Poznań	-	-	<p>MPK Poznań Sp. z o.o. zakłada zakup taboru oraz budowę infrastruktury towarzyszącej w celu wywiązania się z obowiązków nałożonych przez m.in. Umowę o świadczenie usług transportu publicznego. Ustawę o elektromobilności oraz Dyrektywę UE 2019/1161.</p> <p>Do 2040 roku Spółka planuje zakup 167 sztuk zeroemisyjnych autobusów elektrycznych, w tym o napędzie wodorowym, 124o i 18-to metrowych (do 2029 roku 80 sztuk).</p> <p>Dodatkowo, do roku 2026 zakłada zakup 30 nowocześniejszych, dwukierunkowych tramwajów niskopodłogowych, z napędem prądu przemiennego i odzyskiem energii hamowania, o długości 30-32 m. Następnymi do roku 2036, kolejnych 20 sztuk.</p> <p>W związku z planowanym zwiększeniem ilości taboru, planuje także realizację II etapu budowy zajezdni tramwajowej Franowo - budowa hali postojowej na 50 tramwajów. Inwestycja jest niezbędna ze względu na konieczność zwiększenia liczby miejsc postojowych.</p> <p>Był może przydatne okazać się także poniższe informacje.</p> <p>Dodatkowe plany inwestycyjne dotyczące obsługi autobusów wodorowych (do zrealizowania w perspektywie najbliższych 5 lat):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Budowa min. 1 stanowiska przeznaczanego do wykonywania obsługi związanych z instalacją wodorową autobusów, 2) Przystosowanie budynku Stacji Kontroli Pojazdów do obsługi autobusów wodorowych, 3) Przystosowanie budynku myjni do obsługi autobusów wodorowych. <p>W okresie do roku 2040 realizowane będą tzw. naprawy główne taboru, w tym modernizacja tramwajów: doposażanie w najnowsze wersje układów napędowych i urządzeń pokładowych, charakteryzujące się wyższą efektywnością energetyczną i nowymi funkcjonalnościami, podnoszącymi poziom niezawodności i bezpieczeństwa. Dotyczyć to będzie:</p> <ul style="list-style-type: none"> -1 cyklu napraw głównych z modernizacją 45 tramwajów Solaris Tramino, -2 cykli napraw głównych z modernizacją 24 tramwajów Moderus Beta MF 02 AC, -1 cyklu napraw głównych z modernizacją 14 tramwajów Combi, -1 cyklu napraw głównych z modernizacją 20 tramwajów Moderus Beta MF 20 AC, -1 cyklu napraw głównych z modernizacją 10 tramwajów dwukierunkowych Moderus Beta MF 22 AC BD, -1 cyklu napraw głównych z modernizacją 30 tramwajów Moderus Gamma LF 02 AC, -1 cyklu napraw głównych z modernizacją 20 tramwajów dwukierunkowych Moderus Gamma LF 03 AC BD. 		Uwaga uwzględniona	
19	30.10.2023	e-mail	Przedsiębiorstwo	PKP		<p>Rozdział 2.3 – Podsumowanie przeprowadzonych analiz stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej; uwagi 1 – 5. Rozdział 4 – Możliwe scenariusze rozwoju; uwagi 6. Rozdział 5.1 – Wizja i cele; uwaga 7. Rozdział 5.2 – Wdrażanie działań – Pakiety; uwagi 8 – 9. Rozdział 5.3 – Wyzyczne kierunkowe w zakresie zmian w dokumentach oraz inwestycyjnych; uwaga 10. Rozdział 6.2 – Harmonogram wdrażania planu; uwagi 11 – 12.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. W kolumnie "przewoźnik" skróty IC oraz TLK można zastąpić zbiorczym wyrażeniem PKP IC. 2. Programem określenie będzie Spójny Zespół Taborowy dla okresienia „szynowy” 3. Zasadne jest także wskazanie projektów infrastrukturalnych ujętych w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032), które będą mieć bezpośredni wpływ na docelowy sposób funkcjonowania kolei na analizowanym obszarze (m.in. projekt: Praca na linii kolejowej nr 3 na odc. Poznań Górczyn – Zabąjnynek, przewidziany do współfinansowania ze środków KPO). Dodatkowo można uwzględnić również potencjalną rozbudowę tras o standardzie Kolei Dużych Prędkości (KDP) o odcinek Poznań - Port Lotniczy Poznań-Lawica - Tarnowo Podgórne - Gorzów Wielkopolski - Kostrzyn (gr. państwa). 4. Poprawna nazwa to: Wspólne Studium Wykonalności Poznańskiego Węzła Kolejowego. 5. Drogi krajowe nr 5 oraz nr 11 obecnie mają standard dróg ekspresyjnych. 6. Istotne jest wskazanie czy prognozowany rozwój infrastruktury kolejowej obejmował też takie elementy jak elektryfikacja wybranych linii kolejowych. 7. Wskazana mapa powinna jeszcze zawierać takie odcinki jak: <ul style="list-style-type: none"> Wągrowiec - Rogoźno Wielkopolskie (linia kolejowa nr 236); Siewa Wielkopolska - Gniazdo Winary (linia kolejowa nr 377); orz Opalenica - Grodzisk Wielkopolski (dawna linia kolejowa nr 376). 8. Zasadne byłoby uwzględnienie wariantu wskazanego przebiegu nie tylko w standardzie linii konwencjonalnej, ale również o parametrach Kolei Dużych Prędkości. 9. Z perspektywy PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. kluczowe jest aby modernizowana bądź nowo budowana, infrastruktura pasażerska na stacjach i przystankach osobowych była zgodna z obowiązującymi przepisami (przede wszystkim TSI PRM), co w pewien sposób oznacza standaryzacje wyposażenia tego typu obiektów. 10. Wszelkie inwestycje związane z potencjalną zabudową terenów kolejowych powinny uwzględniać przede wszystkim plany rozwojowe infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a także być uzgadniane z zarządcą infrastruktury. 11. Z uwagi na konieczność lewiadaj tzw. „wąskich gardła” w istniejącej infrastrukturze kolejowej nie tylko na obszarze Metropolii Poznań, ale całego kraju - zasadne jest wydłużenie wskazanego okresu realizacji punktu K.2 do 2030+. 12. Dla punktu K.6 zasadne jest wydłużenie wskazanego okresu realizacji do 2030+ z uwagi na konieczność realizacji tego typu zadań nie tylko na obszarze Metropolii Poznań, ale całego kraju 		Uwaga uwzględniona	
20	30.10.2023	e-mail	Administracja publiczna	Poznań	Plan	5. Wizja, cele, pakiety działań dla zrównoważonej mobilności	<p>W podrozdziale 2.3. PODSUMOWANIE PRZEPROWADZONYCH ANALIZ STANU ISTNIEJĄCEGO I SYTUACJI MOBILNOŚCIOWEJ wskazano planowaną budowę północno-wschodniej obwodnicy aglomeracji poznańskiej jako inwestycji kluczowej dla wyprowadzenia ruchu samochodowego z centralnej części Metropolii. Natomiast w projekcie Planu Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku w podrozdziale 5.2. Wdrażanie działań – pakiety, Pakiet 7: Bezpieczna Metropolia, pkt D.1. nie wskazano tej inwestycji w trakcie, jednak na rysunku 5.20 Drogi krajowe i wojewódzkie w Metropolii Poznań wraz z planowanymi inwestycjami wskazano orientacyjną trasę tej inwestycji drogowej jako wojewódzka. Na rysunku 5.20 należy zmienić oznaczenie tej inwestycji na planowaną drogę pozostających kategorii. Także jako planowaną drogę wojewódzką, błędnie zaznaczono tzw. obwodnicę Mosiny (planowany odcinek łączący DW 431 w Mosinie z Bedlewem). Na rysunku 5.20 należy zmienić oznaczenie tej inwestycji na planowaną drogę pozostających kategorii.</p>		Uwaga uwzględniona	
21	30.10.2023	e-mail	Administracja publiczna	Lubon	Plan, OOS	Uwaga nr 1 5.2 WDRAŻANIE DZIAŁAŃ – PAKIETY Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań	<p>Uwaga nr 1 Usunąć słowo „Start”</p> <p>Uwaga nr 2 Wątpliwości budzi fakt pomiaru poziomu hałasu od lotniska Krzesiny, które nie robiło niezależnie Stowarzyszenie tylko skorzystało z badań lotniska (s. 56 Prognozy oddziaływania na środowisko).</p> <p>W tab. 4.12, oczywiście żadne przekroczenia w Luboniu nie wyszły (w sumie tylko w 2 punktach w Poznaniu były przekroczenia). Mało wiarygodne badania. Szczególnie, że w ostatnim czasie obserwujemy loty po 22:00.</p>		Uwaga uwzględniona	

22	30.10.2023	e-mail	Przedsiębiorstwo	MPK Poznań	Plan	3. ANALIZA SWOT 4. MOŻLIWE SCENARIUSZE ROZWOJU	<p>str. 70 - w słabych stronach można dodać problemy logistyczne z niektórymi częściami, wyposażeniem i materiałami, długie okresy oczekiwania na dostawy.</p> <p>- str. 72 - w zagrożeniach można dodać podwyżki cen energii, paliw i innych materiałów.</p> <p>- str. 79 - w kolumnie wady - relatywnie drogi transport zeroemisyjny, wysokie koszty eksploatacji;</p> <p>2. Propozycja uwzględnienia planowanych projektów: 1) Zakup 30 nowoczesnych, dwukierunkowych tramwajów, niskopodłogowych, z napędem prądu przemiennego i odzyskiem energii hamowania o długości 30-32 m w latach 2025-2026. 2) Zakup 20 (lub więcej) z racji planowanej rozbudowy sieci tramwajowej) nowoczesnych, dwukierunkowych tramwajów, niskopodłogowych, z napędem prądu przemiennego i odzyskiem energii hamowania w latach o długości 30-32 i 40-45 m w latach 2027-2036. 3) Realizacja II etapu budowy zajezdni tramwajowej Fianowo - budowa hali postojowej na 50 tramwajów (w związku z planowanym zwiększeniem ilości taboru).</p> <p>3. Do działań z zakresu ochrony środowiska, które Spółka może podjąć w ramach niniejszego planu należy modernizacja taboru - wymiana na tzw. tabor nisko- lub zeroemisyjny, jeśli będą na to odpowiednie środki finansowe. Część proponowanych w programie działań znajduje się poza kompetencjami MPK i w tym zakresie powinny się wypowiedzieć jednostki kompetentne np. ZTM, ZDM itp., np. w kwestiach dotyczących oferty przewozowej czy rozwiązań poprawiających warunki ruchu. Spółka realizuje program odnowy taboru, ze szczególnym uwzględnieniem taboru zeroemisyjnego, i w tym zakresie stara się pozyskiwać środki z dotacji krajowych, dotacji z UE, np. z programów celowych, jest to jednak trudne i niekiedy ciężko przewidzieć, jaki będzie rezultat podjętych z naszej strony starań. Zakupy nowego taboru zależą od przyznanych, pozyskanych środków finansowych oraz ogłoszanych konkursów w ramach programów, projektów celowych. Zażądania inwestycyjne prowadzone są w uzgodnieniu z Miastem Poznań, które jest właścicielem Spółki (jedyny Wspólnik) oraz zamawiającym usługę przewozową, jako Organizator ptz.</p>	Uwaga uwzględniona		
23	02.11.2023	e-mail	Przedsiębiorstwo	CPK	Plan	2.2 UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH	<p>Proponuje się wykreślenie: Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030, Trzecia Fala Nowoczesności. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025.</p>	<p>Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030, Trzecia Fala Nowoczesności – dokument został uchylony mocą ustawy z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw – Dz. U. poz. 1378. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025: dokument jest nieaktualny. Ponadto pozostała perspektywa czasowa dokumentu (2 lata) nie jest dobrą rekomendacją do powoływania się na niego.</p>	Uwaga uwzględniona	
24	02.11.2023	e-mail	Przedsiębiorstwo	CPK	OOŚ	1.3.2. Metody i materiały zastosowane przy sporządzeniu prognozy	<p>Proponuje się wykreślenie: Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030, Trzecia Fala Nowoczesności. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025;</p>	<p>Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030, Trzecia Fala Nowoczesności – dokument został uchylony mocą ustawy z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw – Dz. U. poz. 1378. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025: dokument jest nieaktualny. Ponadto pozostała perspektywa czasowa dokumentu (2 lata) nie jest dobrą rekomendacją do powoływania się na niego.</p>	Uwaga uwzględniona	
25	02.11.2023	e-mail	Przedsiębiorstwo	CPK	Plan	Działania w ramach pakietów	<p>Na końcu skapitu: „K.2 Nivelowanie wąskich gardel w sieci kolejowej. Podstawą systemu kolejowego jest infrastruktura, która wpływa na oferowane przewozy pasażerskie. Należy eliminować problemy na sieci kolejowej w celu utrzymania obecnego poziomu satysfakcji pasażerów oraz dalszego rozwoju systemu. Elementy sieci kolejowej w większości są inwestycjami zewnętrzny realizowanymi przez PKP PLK, CPK, natomiast są kluczowe do funkcjonowania efektywnego systemu kolejowego w Metropolii Poznań.” należy dodać poniższy tekst: Należy w tym miejscu zaznaczyć, że zgodnie z założeniami „SZRT2030”, realizowany jest w chwili obecnej projekt budowy m.in. linii kolejowej dużych prędkości nr 85, która połączy metropolię poznańską z Łodzią, Centralnym Portem Komunikacyjnym i Warszawą. Dzięki tej inwestycji w sposób istotny skróci się czas przejazdu koleją pomiędzy jednymi z największych miast Polski, co znacząco wpłynie na zmniejszenie roli transportu drogowego w tych relacjach, a także znacznie przyczyni się do wzrostu mobilności mieszkańców metropolii.</p>	<p>Zgodnie z SZRT2030 realizacja budowy nowych linii kolejowych dużych prędkości stanowić będzie istotny impuls rozwojowy gospodarki kraju, przy jednoczesnym wzroście mobilności mieszkańców poszczególnych regionów. Takim przedsięwzięciem istotnym z punktu widzenia metropolii poznańskiej jest właśnie budowa linii kolejowej łączącej Poznań z Łodzią, CPK i Warszawą.</p>	Uwaga uwzględniona	