

## I. Przedmiot konsultacji społecznych

Celem konsultacji społecznych było zebranie opinii mieszkańców ws. opracowania planu transportowego dla Aglomeracji Poznańskiej.

Podczas konsultacji społecznych mieszkańcy mogli wyrazić swoje opinie na tematy związane z preferencjami transportowymi, wskazać główne potrzeby i problemy w zakresie transportu publicznego oraz wskazać zmiany, w tym inwestycje transportowe, które ich zdaniem usprawnią poruszanie się po terenie naszego miasta.

Zgłoszone przez mieszkańców pomysły, dotyczące rozwiązań w komunikacji publicznej, pozwolą lepiej przygotować projekt Planu transportowego, który zostanie jeszcze poddany publicznej ocenie przed ostatecznym przyjęciem przez Radę Miasta Poznania i Radę Powiatu Poznańskiego.

## II. Sposób przeprowadzenia konsultacji

Spotkanie ekspertów z mieszkańcami oraz ankieta z pytaniami o charakterze otwartym to metody, którymi przeprowadzono I etap konsultacji.

Odbyło się 5 spotkań w różnych częściach Poznania w których wzięło w sumie udział ok. 50 osób. Mieli oni możliwość wyrażania swoich opinii na spotkaniu a także za pośrednictwem dystrybuowanej ankiety. Ankieta była udostępniona na stronie [www.plantap.pl](http://www.plantap.pl) dzięki czemu każdy mieszkaniec Aglomeracji Poznańskiej mógł przesłać wypełniony dokument z własnymi uwagami na adres [konsultacje@um.poznan.pl](mailto:konsultacje@um.poznan.pl) do końca lipca 2013 r.

Do Biura Prezydenta we wskazanym terminie wpłynęło w sumie 57 ankiet. Mieszkańcy odpowiadali na następujące pytania:

1. Jakie problemy są dla Państwa najważniejsze w zakresie korzystania z transportu indywidualnego (ruch pieszny, rower, samochód) i publicznego (tramwaje, autobusy, kolej)? Jakie zmiany w systemie transportowym lub jakie inwestycje Państwa zdaniem rozwiązywałyby te problemy?

2. Jak oceniacie Państwo obecną dostępność sieci publicznego transportu zbiorowego? W które miejsca jest Państwu trudno dojechać autobusem lub tramwajem? Czy liczba i częstotliwość kursowania linii komunikacji zbiorowej w pobliżu miejsca Państwa zamieszkania jest satysfakcjonująca?
3. Co sądzą Państwo o jakości publicznego transportu zbiorowego? (punktualność i awaryjność, czystość w pojazdach i na przystankach, klimatyzacja w pojazdach, informacja o rozkładzie jazdy, zatłoczenie).
4. Jak oceniacie Państwo zmiany jakich dokonano w publicznym transporcie zbiorowym w ostatnich latach w związku z inwestycjami i remontami? Jakie zmiany były najbardziej uciążliwe? Do których przystanków dostęp się pogorszył? Jak oceniają Państwo inicjatywę wydłużenia czasu obowiązywania biletów czy wydzielenie pasów autobusowych?
5. Miejsce zamieszkania (proszą podać nazwę osiedla lub ulicy)

## **USTOSUNKOWANIE – UWAGI OGÓLNE**

Osoby biorące udział w konsultacjach, wniosły szereg cennych uwag. Wykazały się zrozumieniem potrzeby zrównoważonego rozwoju transportu. Wniesione uwagi miały zarówno zakres ogólny jak i szczegółowy. Chociaż nie wszystkie uwagi mogą być uwzględnione w ramach Planu Transportowego, jednak za wszystkie wypada podziękować i w przyszłości wykorzystać w ramach innych opracowań.

### **Odpowiedzi ogólne:**

1. *Jakie problemy są dla Państwa najważniejsze w zakresie korzystania z transportu indywidualnego (ruch pieszy, rower, samochód) i publicznego (tramwaje, autobusy, kolej)? Jakie zmiany w systemie transportowym lub jakie inwestycje Państwa zdaniem rozwiązywałyby te problemy?*

Ad.1 Przeprowadzone w ramach projektu badania komunikacyjne wskazały na główne problemy systemu transportowego. Są to:

- Spadająca ruchliwość mieszkańców Poznania (przeciętny poznanianin wykonuje mniej podróży).
- Spadek liczby pasażerów w komunikacji miejskiej.
- Wzrost ruchu samochodowego, generowanego w coraz większym stopniu poza Poznaniem.
- Gwałtowny wzrost liczby podróży w powiecie poza Poznaniem czyli w obszarze słabo obsługiwanym przez publiczny transport zbiorowy.

- Niekorzystny sposób dotarcia do Poznania, przybyszy, coraz częściej samochodem, coraz rzadziej transportem zbiorowym.

Problemy te dotyczą systemu transportowego i nie są z reguły zauważane w sposób bezpośredni przez mieszkańców. Dla nich ważniejsze od wzrostu ruchu samochodowego jest pogorszenie się warunków tego ruchu czy związany z nim hałas i zanieczyszczenie powietrza. Nie martwi ich spadek liczby pasażerów w środkach komunikacji miejskiej, lecz martwi ich wzrost ceny biletów spowodowany między innymi przez ten spadek. W wspomnianych badaniach mieszkańcy wystawiali ocenę funkcjonowania systemu transportowego i wskazywali problemy z nim związane. Jako najważniejsze problemy mieszkańcy uznali:

- wysoką cenę biletów komunikacji miejskiej,
- zatłoczenie w pojazdach komunikacji miejskiej,
- zły stan ulic,
- brak miejsc parkingowych,
- małą liczbę dróg rowerowych.

Wiele z problemów które ujawniły badania, zostało wymienionych również w konsultacjach. Problemy najczęściej wskazywane w konsultacjach to:

- brak integracji środków transportu,
- niewłaściwa informacja pasażerska,
- niepunktualna komunikacja autobusowa,
- zatłoczenie w środkach komunikacji miejskiej,
- słabe wykorzystanie kolei w przewozach aglomeracyjnych,
- brak ścieżek rowerowych,
- sygnalizacja utrudniająca ruch pieszego,
- brak klimatyzacji w autobusach,
- zatory drogowe,
- wysokie koszty biletów.

Niewątpliwą korzyścią jest fakt, że w przypadku problemów wskazanych w konsultacjach, często były one uszczegóławiane np. zatłoczenie na konkretnych liniach.

Zgłoszono również szereg propozycji rozwiązań. Na tym etapie prac trudno jest odnieść się do ich poprawności i potrzeby, natomiast w tabeli zaznaczono, które ze zgłoszonych pomysłów będą rozpatrywane w ramach prac nad planem transportowym.

2. *Jak oceniacie Państwo obecną dostępność sieci publicznego transportu zbiorowego? W które miejsca jest Państwu trudno dojechać autobusem lub tramwajem? Czy liczba i częstotliwość kursowania linii komunikacji zbiorowej w pobliżu miejsca Państwa zamieszkania jest satysfakcjonująca?*

Ad2. Jak istotna jest dostępność sieci publicznego transportu zbiorowego mogą świadczyć wyniki badań komunikacyjnych. Około 88% osób badanych w Poznaniu, bliskość przystanków wskazało, jako powód wyboru w podróżach transportu zbiorowego. Z kolei 81% osób wskazało, jako powód wyboru odpowiednią ofertę przewozową.

Jednocześnie mieszkańcy Poznania pozytywnie ocenili dostęp do przystanków – 85% ocen pozytywnych w tym, 31% ocen zdecydowanie pozytywnych, oraz częstość kursowania – 73% ocen pozytywnych w tym 19% ocen zdecydowanie pozytywnych.

W konsultacjach wiele głosów pozytywnie ocenia dostępność transportu zbiorowego, co jest zgodne z wynikami badań. Niemniej bardzo cenny jest szereg uwag szczegółowo wskazujący na problemy z dostępnością np. dworca Poznań Główny PKP, Rogalina, obszaru ulicy Główniej czy komunikacji nocnej. Uwagi te będą analizowane na etapie badań modelowych oraz tworzenia planu transportowego.

3. *Co sądzicie Państwo o jakości publicznego transportu zbiorowego? (punktualność i awaryjność, czystość w pojazdach i na przystankach, klimatyzacja w pojazdach, informacja o rozkładzie jazdy, zatłoczenie).*

Ad3. Ogólna ocena publicznego transportu zbiorowego przez poznaniaków jest pozytywna. Punktualność pozytywnie oceniło 58% poznaniaków, bezawaryjność 55%, czystość 68% a dostęp do informacji 62% zapytanych. Jedynie zatłoczenie (tylko 34% pozytywnych opinii) i cena biletu zostały ocenione negatywnie. Warto zauważyć, bardziej krytyczni wobec punktualności i bezawaryjności są młodzi ludzie, którzy punktualności przyznali jedynie 47% ocen pozytywnych a bezawaryjności 49% ocen pozytywnych.

Najgorzej przez respondentów ocenianą cechą publicznego transportu zbiorowego jest cena biletów, uzyskała podobnie jak w przypadku zatłoczenia jedynie 34% ocen pozytywnych, przy czym ocen zdecydowanie negatywnych było aż 30%.

Oceny osób biorących udział w konsultacjach również były podzielone. Pozytywnie oceniono czystość w pojazdach, przy jednocześnie przeważających opiniach negatywnych dotyczących czystości na przystankach. W konsultacjach zwrócono również

problem na częste przypadki nie funkcjonującej klimatyzacji w autobusach. Negatywnie oceniono ceny biletów i zatłoczenie, wskazując jednocześnie, konkretne linie, na których zatłoczenie występuje oraz sposoby zmiany systemu opłat.

*4. Jak oceniacie Państwo zmiany jakich dokonano w publicznym transporcie zbiorowym w ostatnich latach w związku z inwestycjami i remontami? Jakie zmiany były najbardziej uciążliwe? Do których przystanków dostęp się pogorszył? Jak oceniają państwo inicjatywę wydłużenia czasu obowiązywania bilety czy wydzielenie pasów autobusowych?*

Ad4. Zakres badań nie obejmował oceny zmian na przestrzeni ostatnich lat w publicznym transporcie zbiorowym. Ustosunkowanie się do tych zmian możliwe będzie dopiero w trakcie badań modelowych w kolejnym etapie prac.

W konsultacjach zgłoszono utrudnienia związane z prowadzonymi pracami budowlanymi. Najczęściej dotyczyły one zmian związanych z zamknięciem ronda Kopernika. W zróżnicowany sposób odniesiono się do powstałych inwestycji np. trasy tramwajowej na Franowo, gdzie obok ocen negatywnych pojawiły się również pozytywne.

## **USTOSUNKOWANIE SZCZEGÓŁOWE**

Opinie z ankiet zostały podzielone wg tematów:

- **Transport – ogólne**
- **Transport tramwajowy**
- **Transport autobusowy**
- **Transport kolejowy**
- **Ruch pieszy**
- **Ruch rowerowy**
- **Opłaty za transport**
- **Inne**

Rekomendacja autorów Planu Transportowego została przedstawiona zasadniczo w trzech rodzajach odpowiedzi:

1. Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym – w kolejnych etapach Planu Transportowego, wskazany problem lub zaproponowane rozwiązanie zostanie przeanalizowane i podjęte dalsze decyzje.
2. Uwaga do rozpatrzenia w innym opracowaniu – przedstawiony problem lub zaproponowane rozwiązanie nie jest objęte zakresem Planu Transportowego, rekomenduje się w takim przypadku aby uwaga została rozpatrzona w innych opracowaniach czy analizach zgodnych zakresem z uwagą o ile będą w najbliższych latach wykonywane.
3. Odnotowano uwagę – część uwag nie określa problemu ani rozwiązania, kształtuje natomiast obraz transportu w Poznaniu, uwagi te już zostały wykorzystane w diagnozie, bądź do uwag tych powinny odnieść się odpowiednie jednostki miejskie.

Poniżej zestawienie wybranych opinii zgłoszonych przez mieszkańców:

<b>Kategoria</b>	<b>Opinie</b>	<b>Rekomendacja BIT</b>
<b>Transport – ogólne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Integracja systemu transportowego miasta Poznań oraz gmin ościennych (2), Integracja transportu kolejowego z tramwajami, autobusami, rowerami oraz parkingami PR</li> <li>- Utrudniona komunikacja związana z remontem Wiaduktu Górczyńskiego</li> <li>- Za długie oczekiwanie na światło dla pieszych – zasadniczo ZA DUŻO ŚWIATEŁ (2)</li> <li>- Samochód należy zmarginalizować, im więcej problemów dla samochodów tym lepiej.</li> <li>- Zielona strzałka nie powinna palić się w momencie przechodzenia przechodniów</li> </ul>	<p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnotowano uwagę.</p> <p>Uwaga do rozpatrzenia w innym opracowaniu.</p> <p>Uwaga do rozpatrzenia w innym opracowaniu.</p> <p>Uwaga do rozpatrzenia w innym opracowaniu.</p>

	<p>przez pasy.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Korki (4)</li> <li>- Brudne, zaniedbane przystanki (3)</li>   <li>- Inwestycje w ostatnim czasie poprawiły standard podróżowania komunikacją miejską (2)</li> <li>- Brak informacji o ewentualnych opóźnieniach lub braku autobusu</li>   <li>- Tłok w pojazdach komunikacji miejskiej.(5)</li>   <li>- Dobrze byłoby wydzielić buspasy w miarę możliwości w centrum. Konieczne wydzielenie większej ilości buspasów (6). Buspasy to dobre rozwiązanie (5)</li> <li>- Wydzielenie pasów autobusowych – niestety w Poznaniu mamy przeważnie dwupasmówki. Jeżeli jeden pas zablokuje się dla autobusów, czas przejazdu pozostałych uczestników ruchu znacznie się wydłuży. Może to doprowadzić do blokad na skrzyżowaniach szczególnie rondach całego ruchu. Niepunktualność komunikacji miejskiej (9)</li> <li>- „wypadanie” kursów (2). Zbyt duża awaryjność(2)</li> <li>- Dobrze oceniam czystość w pojazdach komunikacji miejskiej (2)</li> <li>- Zwrócenie większej uwagi na czystość w środkach transportu (5)</li> </ul>	<p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga do rozpatrzenia w innym opracowaniu.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w</p>
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- W obecnej chwili punktualność pojazdów pozostawia wiele do życzenia - konieczne jest przekazanie Centrum Sterowania Ruchem pod władzę Zarządu Transportu Miejskiego</li> <li>- Czystość przystanków (3)</li> <li>- zwiększyć ilość przystanków</li> <li>- Więcej autobusów i tramwajów w godzinach szczytu</li> <li>- Często podróżuję linia 3, 4, 8, 17 i tam komfort jazdy się poprawił!!! Z uwagi na remont nawierzchni tramwajowej na odcinku Katedra- Małe Garbary. Tramwaj przemieszcza się szybciej a nie jak żółw.</li> <li>- Duży problem stanowi Rondo Kaponiera jak również ulica św Marcina z uwagi na remont.</li> <li>- Punktualność autobusów i tramwajów jest ok.</li> <li>- Informacja o rozkładach jazdy znakomita przykład GINGER.</li> <li>- W szczególności uciążliwy jest brak integracji komunikacji gminy Swarzędz z komunikacją miasta Poznań.</li> <li>- w Poznaniu największym problemem są samochody ciężarowe. Blokują często przejazdy przez kluczowe skrzyżowania, uniemożliwiając samochodom osobowym poruszanie się. Zakaz wjazdu TIRów do miasta (całego, nie tylko wyznaczonej obecnie strefy) mógłby rozwiązać problem zakorkowanego miasta</li> </ul>	<p>Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga niezrozumiała.</p> <p>Uwaga zbyt ogólna.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga do rozpatrzenia w innym opracowaniu.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w</p>
--	---	--



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- duża potrzeba rozwoju kolei aglomeracyjnej, z regularnymi połączeniami, która zapewniła by szybki i wygodny dojazd z okolicznych ważniejszych miejscowości.</li> <li>- Integracja SIW dla wszystkich przewoźników realizujących zadania dla ZTM (najlepiej tradycyjne dla Poznania żółto- zielone barwy).</li> <li>- W miejsce infrastruktury dla aut w ścisłym centrum Poznania powinno się dążyć do ulepszenia infrastruktury transportu publicznego – częstotliwość, Nowe trasy (np.ul. Ratajczaka).</li> <li>- W zakresie terenu poza ścisłym centrum należy podjąć starania aby skłaniać użytkowników aut do korzystania z rozwiązań buforowych (np. nowy parking przy ul. Polskiej i wydłużenie linii tramwajowej z Ogrodów</li> <li>- Sądzę również, że bardzo potrzebny jest wiadukt na przejeździe kolejowym na ul. Starołęckiej.</li> <li>- Problemem jest przede wszystkim dyskryminacja osób poruszających się inaczej niż prywatnymi samochodami. Inwestycje, które powinny być przeprowadzone pilnie, to wprowadzenie na terenie funkcjonalnego śródmieścia (i sukcesywnie coraz dalej), poza drogami klas G i wyższych, strefy Tempo 30 i strefy płatnego parkowania, a doraźnie przeprogramowanie bądź likwidacja sygnalizacji świetlnej tam, gdzie strefa jest planowana. Działania te muszą być wzbogacone o rozbudowę sieci dróg i kontrapasów rowerowych, wydzielanych możliwie kosztem jezdni.</li> <li>- Potrzeba budowy <b>parkingów buforowych</b>, oraz zapewnienie sprawnej i szybkiej</li> </ul>	<p>Planie Transportowym. Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym. Uwaga do rozpatrzenia w innym opracowaniu. Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym. Uwaga do rozpatrzenia w innym opracowaniu. Uwaga do rozpatrzenia w innym opracowaniu. Rozumiemy, że chodzi o sprawną i szybką komunikację</p>
--	--	---

	<p>komunikacji (3).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Niezbędny przegląd oznakowania.</li> <li>- Wydzielenie pasów jest godne kontynuowania, ale konsekwentnie, a nie – jak na Bukowskiej po wielkim remoncie ulicy – tylko odcinkami, bo to się mija z celem</li> <li>- Więcej nowych chodników i stref 30, zachęcających do chodzenia.</li> <li>- brak płynności na skrzyżowaniu Lechicka/Naramowicka, brak płynności na przejeździe kolejowym. Potrzeba budowy węzła drogowego Lechicka/Naramowicka, Nowa Naramowicka.</li> <li>- Potrzebne są parkingi buforowe zintegrowane z liniami tramwajowymi.</li> </ul>	<p>z parkingów buforowych.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga do rozpatrzenia w innym opracowaniu.</p> <p>Uwaga jest niezrozumiała, pasy na Bukowskiej obejmują cały odcinek, na którym mogą występować utrudnienia ruchu dla autobusów a remont był związany z wprowadzeniem pasów autobusowych.</p> <p>Uwaga do rozpatrzenia w innym opracowaniu.</p> <p>Uwaga do rozpatrzenia w innym opracowaniu.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p>
--	--	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pragniemy podkreślić potrzebę rezygnacji z ulicy Nowej Stoińskiego od ul. Jasna Rola do ul. Łużyckiej.</li> <li>- Zwiększenie lini tramwajowych i autobusowych.</li> <li>- Trudno jest dojechać z Górczyna do Centrum czy na Pl. Kolegiacki – brak bezpośredniego dojazdu.</li> <li>- Trudność połączenia Kotowo – Fabianowo z Junikowem.</li> <li>- Od wielu lat widać poprawę jakości.</li> <li>- Trasa na Franowo znacznie polepszyła komunikację.</li> <li>- Niezwykle krytycznie ocenić należy tramwaj na Franowo i budowaną za pętlą zajezdnię – jest to inwestycja przedrożona.</li> <li>- Dworzec Główny – przesunięcie budynku dworca w takie miejsce, że doprowadzona na peron 7 trasa PST będzie w odległości pół kilometra od budynku, nazywanego chyba szyderczo „zintegrowanym centrum komunikacyjnym”.</li> <li>- Cieszą regularne prace torowe i stosunkowo wysoka prędkość szlakowa w większości miejsc, natomiast należy zastanowić się, czy konieczna była tak duża inwestycja w nowy niskopodłogowy tabor szynowy, co niewątpliwie odsuwa w czasie realizację wielu palących inwestycji w nowe trasy.</li> <li>- Pogorszenie dojazdu do Dworca Głównego (2)</li> </ul>	<p>Uwaga jest niezrozumiała.</p> <p>Uwaga jest zbyt ogólna.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę. Prace nad budową ZCK trwają,</p>
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Należy pomyśleć o bezpłatnej komunikacji miejskiej.</li> <li>- Wybudowanie skrzyżowania z Towarowej w Święty Marcin, co umożliwi przeprowadzenie linii tramwajowej (5 i/lub 8) najkrótszą drogą z centrum do dworca.</li> <li>- rozwój siatki sieci transportu zbiorowego (np. budowa nowych tras tramwajowych)</li> <li>- lepszy system łączenia różnych środków transportu zbiorowego (łatwiejsze przesiadki, parkingi rowerowe na kluczowych przystankach...)</li> <li>- poprawa systemu informacji i wdrożenie systemu, który posiadają już dawno inne miasta – mam na myśli</li> <li>- fatalne oznakowania (lub jego brak) autobusów nocnych wokół ronda Kaponiera</li> <li>-</li> <li>- znaczna rozbudowa sieci automatów z biletami</li> </ul>	<p>trudno się odnieść do tej uwagi przed zakończeniem prac. Rozumiemy, że jest to głos odnoszący się do utrudnień spowodowanych przez prace budowlane.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zbyt ogólna.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p>
--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mała ilość biletomatów w autobusach i tramwajach</li> <li>- zakup/dzierżawa nowych pojazdów tylko z klimatyzacją,</li> <li>- Nie czuć klimatyzacji w pojazdach (9)</li> <li>- wyeliminowania z transportu publicznego kłozardów</li> <li>- włączenie do siatki połączeń w ramach Poznania linii kolejowych (połączenie systemów biletowych, kolej aglomeracyjna z trasami łączącymi dworce kolejowe na terenie Poznania, budowa nowych przystanków kolejowych)</li> <li>- połączyć darmozjadów z ZTM i ZDM lub zlikwidować obie „instytucje”</li> <li>- przeprowadzić przetargi na obsługę części linii autobusowych.</li> <li>- przeprogramować sygnalizacje świetlne, tak by można było pokonać skrzyżowania w jednym cyklu świateł.</li> <li>- Ogromny koszt parkowania w centrum miasta, coraz większe korki centrum-Starołęka m.in. ze względu na wzrost liczby mieszkańców w Czapurach oraz „wąskie gardło” – przejazd kolejowy na Starołęce</li> <li>- Brak połączenia Moraska z Radojewem,</li> </ul>	<p>Planie Transportowym. Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym. Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym. Odnutowano uwagę. Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym. Przerasta kompetencje autorów opracowania. Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym. Uwaga do rozpatrzenia w innym opracowaniu. Uwaga do rozpatrzenia w innym opracowaniu. Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p>
--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zadowolona z komunikacji tramwajowej i autobusowej (3)</li> <li>- Załoczone autobusy i tramwaje.</li> <li>- brak integracji komunikacji gminy Swarzędz z komunikacją miasta Poznań.</li>   <li>- Sprawa komunikacji publicznej wygląda beznadziejnie z kierunku Naramowic oraz Kiekrza i Strzeszyna.</li> <li>- Dostępność sieci publicznego transportu zbiorowego oceniam dobrze. Tak, jak pisałam powyżej trudności z dojazdem w okolice ul. Dziedzickiej występują jedynie w nocy. Liczba i częstotliwość kursowania jest zadawalająca.</li> <li>- Zbyt duża awaryjność (2)</li> <li>- W moim obecnym miejscu zamieszkania (osiedle Główna-Karolin) dostępność transportu publicznego jest wystarczająca pod względem częstotliwości, choć pojemność autobusów powoli przestaje wystarczać dla wciąż rozwijającej się dzielnicy.</li> <li>- Wprowadzenie letniego rozkładu jazdy wymaga modyfikacji.</li> <li>-</li> <li>- Transport zbiorowy w Poznaniu jest nawet niezły.</li> <li>- Szkoda, że nie ma więcej linii tramwajowych typu Pestka i połączeń kolei miejskiej, bo liczne linie tramwajowe i autobusowe są zbyt uzależnione od korków.</li> </ul>	<p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p>
--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dostępność komunikacji miejskiej jest daleko ograniczona zwłaszcza na nowych osiedlach.</li> <li>- Stworzenie Strefy Ograniczonego Parkowania jak postulowana w Polityce Transportowej (strefowo-korytarzowa), z daleko większym naciskiem na ograniczenie czasu parkowania, niż odpłatność za parkowanie.</li> <li>- Podjęcie działań marketingowych, do czego zaliczać trzeba nie tylko promocję, ale także tworzenie rozwiązań infrastrukturalnych wyrażających priorytety transportowe (np. wyrazistość rozdzielania ruchu samochodowego od innych na trasach ekspresowych, zadaszenia i szerokie chodniki, redukcje pasów dla samochodów na węzłach przesiadkowych).</li> <li>- Na pochwałę zasługuje jakość taboru – prawdopodobnie najlepszy w Polsce.</li> <li>- Jakość jest wysoka jeśli chodzi o czystość w pojazdach, klimatyzację. Informacja o rozkładzie jazdy jest także dobrze dostępna, ale niestety zawarte w nim dane często nie mają związku z rzeczywistością z powodu braku punktualności.</li> <li>- Gorzej jest z czystością na części przystanków, lecz jest to także wynik braku kultury ze strony mieszkańców i użytkowników.</li> <li>- Awaryjność jest niewielka, chyba, że linie są przeciążone i źle użytkowane co wynika z przenoszenia zbyt wielu połączeń na jedną trakcję.</li> <li>- Ogromny koszt parkowania w centrum miasta, coraz większe korki centrum-Starołęka m.in. ze względu na wzrost liczby mieszkańców w Czapurach oraz „wąskie</li> </ul>	<p>Uwaga do rozpatrzenia w innym opracowaniu.</p> <p>Uwaga do rozpatrzenia w innym opracowaniu.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga do rozpatrzenia w innym opracowaniu.</p>
--	--	---

	<p>gardło” – przejazd kolejowy na Starołęce.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- linia 527 – zbyt niska częstotliwość kursowania w godzinach popołudniowych w dni robocze (po 17.00 autobus z Poznania tylko co godzinę); - brak dodatkowego kursu pomiędzy 9.15 a 10.30 - zbyt rzadkie kursy w weekendy – co 1,5-2 h -Tłok w autobusie ze względu na znaczny przyrost liczby mieszkańców na Osiedlu Leśnym w Czapurach. Rozwiązanie: zwiększenie liczby kursów na wzór linii 58 (przynajmniej do osiedla Leśnego generującego najwięcej pasażerów).</li> <li>- Nie wszystkie autobusy linii 527 mają konstrukcję dostosowaną do przewozu dużej liczby pasażerów (zbyt wąskie przejście pomiędzy siedzeniami – w przypadku tłoku w autobusie praktycznie nie można przejść); brak drzwi w tylnej części autobusu (jest wejście tylko od stron kierowcy i na środku – w przypadku jakiegś awarii/wypadku skutki mogą być tragiczne);</li> <li>- Przystanki na których można być rozjechanym przez auta (np. przystanek autobusu 82 hetmańska/Arciszewskiego w stronę grochowskiej) tam notorycznie przejeżdżają po przystanku samochody choć jest zakaz i to przystanek autobusowy, ale kierowcy skracają sobie w ten sposób drogę.</li> <li>- W mieście niepotrzebnie likwiduje się połączenia autobusowe (linia autobusowa A),</li> </ul>	<p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym. Plan Transportowy nie odnosi się do takich problemów w sposób szczegółowy ale po analizie mogą być poczynione odpowiednie zapisy ogólne. Odnotowano uwagę.</p>
--	---	--



	<p>które doskonale zdawały swoje zadanie i z której korzystało wielu pasażerów.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sieć jest dość dobrze rozwinięta, słabo skomunikowany jest tylko rejon ul. Głównej.</li>   <li>- Na ul. Warszawskiej komunikacja jest wystarczająca.</li> <li>- Punktualność – tramwaje rzadko się spóźniają, autobusy częściej (źle rozwiązana kwestia transportu samochodowego w Poznaniu).</li> <li>- Awaryjność – bez zarzutu.</li> <li>- Czystość w pojazdach – bez zarzutu.</li> <li>- Zatłoczenie? Zależy od trasy i pory dnia.</li> <li>- Czystość na przystankach – za małe kosze na śmieci.</li>   <li>- Klimatyzacja w pojazdach – w ciepłe dni niepotrzebnie włączone ogrzewanie, zwłaszcza wiosną.</li> <li>- Informacja o rozkładzie jazdy – bez zarzutu.</li> <li>- Zatłoczenie – bez zarzutu.</li> <li>- W ostatnich latach dobrze dostosowano częstotliwość kursów do potrzeb komunikacyjnych w danych porach dnia. Dzięki temu nie zdarza się już zatłoczenie w środkach komunikacji publicznej.</li> <li>- Dzięki remontom torowisk tramwajowych polepszyła się integracja z ruchem</li> </ul>	<p>Odnutowano uwagę. Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p>
--	--	--

	<p>samochodowym, zwłaszcza na przejazdach przez torowiska.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Z powodu remontów dostęp do poszczególnych rejonów miasta nie uległ znaczącemu pogorszeniu, uciążliwa jest tylko konieczność częstszych przesiadek.</li> <li>- Pasy autobusowe to błąd, autobusy dzięki nim niewiele zyskują na czasie przejazdu, natomiast cała jezdnia ma stale pomniejszoną przepustowość z powodu wyłączenia jednego pasa ruchu dla pozostałych uczestników ruchu.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dobra jakość transportu miejskiego.</li> <li>- Kiepski przejazd i oczekiwanie przez zwężenie na Moście Dworcowym.</li> <li>- Brak inteligentnej sygnalizacji świetlnej na przejściach dla pieszych, takich jak w Barcelonie (w Poznaniu czeka się zbyt długo na zmianę świateł! ).</li> <li>- Na Dębcu przy węźle autostrady mógłby być parking park &amp; ride, ale jak z niego dojechać do centrum przez Wildę? Brakuje torów na ul. Taczka.</li> <li>- Największy problem to brak transportu publicznego łączącego w sensowny sposób</li> </ul>	<p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Autorzy nie zgadzają się z tą opinią. Pasy autobusowe powstają w miejscach gdzie występują utrudnione warunki ruchu dla komunikacji autobusowej, więc przyspieszenie ruchu autobusowego jest oczywiste. Następuje ono kosztem ruchu samochodowego.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga do rozpatrzenia w innym opracowaniu.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p>
--	--	--

	<p>Rogalinek z innymi miejscowościami na terenie Gminy Mosina, z innymi gminami, a przede wszystkim Poznaniem. Rozkład jazdy PKS uniemożliwia podjęcie pracy zmianowej w Poznaniu, utrudnia powrót ze szkoły ( często uczniowie wracają do domu pieszo z Puszczykowa idąc ciemną szosą bo brak chodnika i oświetlenia) –</p> <p><b>Rozwiązanie:</b> - przedłużenie komunikacji podmiejskiej do Rogalinka przez Wiórek,Czapury –Starołękę (krótsza trasa). Wystarczające moim zdaniem byłoby puszczenie busików, ale za to częściej. Komunikacja Poznań-Mosina jest możliwa przez PKP i PKS(nawet z upustami cenowymi). Do Rogalinka i dalej Rogalin, Daszewice możliwy jest wyłącznie transport drogowy. Komunikację podmiejską można przekazać w ręce prywatne i połączyć podpoznańskie miejscowości z Poznaniem siecią kursujących np. co godzinę busików.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Obecnie mieszkam na <b>Plewiskach (gm. Komorniki)</b> i jeżdżę do pracy rowerem, choć pracuje przy Starym Rynku. Proszę mi uwierzyć, że czas przejazdu wynosi 35 min, żeby dojechać do domu komunikacją miejską potrzebuje ok. 50 min., jeśli nie więcej. Pomijam fakt, iż musiałabym się przesiadać 3 razy, ale brak możliwości zakupienia biletów, autobusy T1.</li> <li>- Dojazd wieczorami z Naramowic do centrum się pogorszył.</li> <li>- Punktualność – niezła. Są czasem przypadki, że kierowca odjeżdża 2-3 minuty przed czasem, ale to tylko przypadki.</li> </ul>	<p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p>
--	--	--



	<p>wielki plus.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Utrudnił się dojazd na <b>Górczyn</b> oraz <b>Junikowo</b></li> <li>- Dużym plusem jest za to bezpośredni tramwaj z <b>os. Sobieskiego</b> aż na <b>Franowo</b>, wreszcie można swobodnie pojechać do tamtejszych hipermarketów nie mając samochodu!</li> <li>- Uważam, że nieco odseparowane od reszty miasta pod względem transportowym są <b>Starołęka z Głuszyną</b> oraz <b>Szczepankowo</b>.</li> <li>- Dla miasta i gminy <b>Mosina</b> – jest ona słaba. Jedynie kolej stanowi jakąś alternatywę ale wobec ograniczenia kursów wyniku remontu torów coraz mniejszą. Nikt nie pomyślał by na czas remontu uruchomić pociągi wahadłowe czy dodatkowe kursy 651 prosto przez 430 do centrum Poznania.</li> </ul>	<p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p>
<p><b>Transport tramwajowy</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Skręt torów z ulicy Towarowej w prawo ul. Św. Marcin.</li> <li>- Tramwaj aż do W. Radojewo w kierunku Bierdruska.</li> <li>- Ogromna awaryjność tramwajów (2)</li> <li>- Zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów (PST- godz. Poranne oraz popołudniowe) (2)</li> <li>- Przedłużenie pętli na Miłostowie do Antoninka(2)</li> <li>- Brak <b>klimatyzacji</b> tramwajach, mimo że taką teoretycznie posiadają (4)</li> </ul>	<p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tramwaj – kilka miejsc w jezdni, gdzie grzęzną w korkach (odseparować ruch), skutecznie poprawić sygnalizację świetlną gwarantując postój tylko na czas wymiany pasażerskiej na przystankach. Nie ograniczać już bardziej częstotliwości kursowania.</li> <li>- Brak monitoringu w starych tramwajach (2)</li> <li>- Rozbudowa linii tramwajowej do ul Główniej- nikt nie pomyślał o takim rozwiązaniu, które ułatwiło by życie tutejszym mieszkańcom.</li> <li>- Zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów (trasa PST – godziny poranne oraz popołudniowe).</li> <li>- Przedłużenie tramwaju z pętli na Miłostowie do Antoninka – fabryki VW Poznań. Rozwiązanie takie skutkowałoby znaczącą poprawą dostępności komunikacji w tej części miasta.</li> <li>- Żaden tramwaj jadący ulicą Dąbrowskiego na Moście Teatralnym nie jedzie prosto – zmusza to do uciążliwych przesiadek.</li> <li>- Ogólnie jestem też za wprowadzeniem przystanku na świętym Marcinie na wysokości Ratajczaka, by to bardzo ułatwiło życie.</li> <li>- Pełna implementacja systemu ITS (4), optymalizacji układu linii (mniej relacji skrzyżowanych na skrzyżowaniach), tramwaj na Naramowice oraz tramwaj w ciągu</li> </ul>	<p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga jest niezrozumiała, linia nr 17 a obecnie również linia 2 jeżdżą na wskazanej relacji.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwagi zostaną rozpatrzone w Planie Transportowym.</p>
--	--	--

	<p>Ratajczaka-3 maja-Młyńska-Solna-Nowowiejskiego (odciążający Most Teatralny) i budowa łuku z ul. Towarowej w ul. Św. Marcin, a w miarę możliwości – przedłużenie jednego toru ul. Towarowej, np. ul. Wieniawskiego, do ul. Fredry.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dostęp jedynie do pętli Połabska i Wilczak lub do Pestki autobusami. to zdecydowanie za mało – zbyt często autobusy z powodu korków wypadają bądź mają opóźnienia. Konieczne jest podjęcie inwestycji polegającej na budowie linii do ul. Rubież i przede wszystkim wpisanie i inwestycja w linię tramwajową wzdłuż planowanej Nowej Naramowickiej prowadzona wzdłuż kampusu Morasko i zakończona parkingiem buforowym.</li> <li>- Wymiana tramwajów na nowe.</li> <li>- Ograniczenie kursowania tramwaju 25.</li> </ul>	<p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga jest niezrozumiała. Może chodzi o całkowite wyeliminowanie starego taboru. Kwestie taboru są elementem Planu Transportowego.</p> <p>Uwaga jest niezrozumiała. Jeśli chodzi o likwidację tymczasowego połączenia tramwajowego, to uwaga została odnotowana.</p> <p>Prace budowlane wymagają</p>
--	--	---





	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tramwaj do stacji P-ń Wschód, koniecznie z przystankiem na planowanej pętli między ul. Krańcową a Gnieźnieńską niezwykle usprawniłby transport zbiorowy w tym miejscu. Do tego czasu dużym udogodnieniem byłoby uruchomienie komunikacji autobusowej do stacji P-ń Wschód i synchronizacja kursowania autobusów z kursami pociągów (a także ustalenie takiego taktu pociągów, by pociągi z i do Gniezna, Wrześni i Wągrowca jechały w odstępach ok. 15-minutowych, a nie 5-minutowych, aby następnie nie kursować przez godzinę).</li> <li>- brakuje np. tramwaju w kierunku ul. Naramowickiej</li> <li>- Poprawa zasięgu sieci tramwajowej (spadek zasięgu w XXI wieku) na rozbudowujące się osiedla i obszary koncentrujące miejsca pracy poza Śródmieściem oraz uzupełnienie sieci centralnej (tramwaj w 3 Maja-Młyńska, prawo i lewoskręt w Solną, tramwaj w Garbary od Naramowic do Dębca przez Górną Wilkę).</li> <li>- Przydało by się by kursowały tramwaje posiadające więcej miejsc stojących, jak helmuty czy 105, tramwaje typu tatra, tarmino mają za mało miejsca do stania, i to w czasie bumu wszystkich wracających do domu jest to problem.</li> <li>- Uciążliwe jest wyłączenie z komunikacji miejskiej ronda Kaponiera. Bardzo uciążliwy</li> </ul>	<p>Kursowanie pociągów jest przedmiotem Planu Transportowego przygotowywanego przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Niezrozumiały jest zapis o spadku zasięgu sieci w XXI wieku.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w</p>
--	--	--

	<p>był brak przejazdu ul. Hetmańską (trasa linii nr 7).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Konstal 105Na – należy je sukcesywnie przebudowywać.</li> <li>- Stare, wysokopodłogowe tramwaje, z wąskimi i wysokimi schodami powinny zostać jak najszybciej wycofane. Są niebezpieczne, np. dla matek z małymi dziećmi, i bardzo głośne.</li> <li>- brak aktualnych mapek linii na przystankach; fatalne oznakowanie busów nocnych na Kaponierze;</li> <li>- brak dynamicznego systemu informacji o najbliższych liniach; tablica o najbliższych kursach tramwajów na pętli Sobieskiego winnabyć powtórzona bliżej dworca autobusowego; brak (najlepiej całodobowej) infolinii o rozkładzie ZTM</li> <li>- informacja o rozkładzie jazdy: do poprawy – same rozkłady są ok (poza tym, że przy ich zmianie są wieszane na kilka dni przed zmianą, co wprowadza pasażerów w błąd);</li> <li>- zatłoczenie: w godzinach szczytu bardzo duże (nie można wejść do pojazdu), zwielokrotnione gdy pojazd się spóźnia lub wypada z rozkładu</li> <li>- trasa tramwajowa na dworzec Zachodni, na stację Poznań Wschód, trasa tramwajowa na Naramowice oraz trasa tramwajowa na ul. Ratajczaka, tzw. brama zachodnia wraz z przedłużeniem tramwaju z Ogrodów na ul. Polską, budowa trasy kolejowej z Dworca Poznań Główny na lotnisko Ławica</li> <li>- zakup tramwajów – przydatna inwestycja, szkoda, że tramwaje zdają się być</li> </ul>	<p>Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnotowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnotowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w</p>
--	---	--

	<p>niedostosowane do jakości torowisk i nacisk rozłożony na trzy wózki już okazuje się zbyt duży. Dlatego dla Krakowa Bombardier ofertował tramwaj na czterech wózkach.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Brak tramwaju na Naramowice oraz szybkiego połączenia Wildy z Centrum.</li> <li>- Tramwaj na Franowo to porażka – tam nikt nie jeździ. Niby wiadomo, że do zajezdni musi być trasa tramwajowa, ale czemu nie zmodernizowano Madalińskiego i Gajowej? Niby tamte były przestarzałe, ale można było je wyremontować, są zresztą bardziej praktyczne, bo bliżej centrum.</li> <li>-</li> </ul>	<p>Planie Transportowym. Odnutowano uwagę.</p>
<p><b>Transport autobusowy</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fatalne ustalenie tras autobusowych.</li> <li>- Niepunktualność autobusów (5)</li> <li>- Brak podjazdu dla niepełnosprawnych</li> <li>- Brak punktualności linii 651</li> <li>- Zwiększenie częstotliwości autobusów (autobusy linii: 57, 901, 902, 904)</li> <li>- Wydłużony czas przejazdu autobusów (2)</li> <li>- Autobus – więcej bus pasów</li> <li>- Tragiczny stan autobusów 651 (Puszczykowo)- brak klimatyzacji.</li> </ul>	<p>Uwaga zbyt ogólna. Odnutowano uwagę. Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym. Odnutowano uwagę. Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym. Odnutowano uwagę. Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym. Uwaga zostanie rozpatrzona w</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- W ostatnim czasie poprawił się dostęp z os. Wilczy Młyn w związku z otwarciem linii 78, pogorszył się jednak zarazem dostęp z innych osiedli w związku z ograniczeniem liczby przejazdów linii 67 czego nie zrekomensowała linia 911.</li> <li>- szczególnie linie 51 i 69 – autobusy często w ogóle nie przyjeżdżają!</li> <li>- Przeładowane autobusy: przed południem do Dębca, po południu- do Mosiny</li> <li>- Brak klimatyzacji w autobusach (3)</li> <li>-</li> <li>- Więcej autobusów w godzinach popołudniowych</li> <li>-</li> <li>- Dostosowanie rozkładu jazdy autobusu z Pokrzywna do Centrum.</li> <li>- Dojazd na uniwersytet UAM na Morasku ze Strzeszyna Greckiego możliwy tylko 3-4 autobusami co zajmuje ok. 1,5h (samochodem 20 min, rowerem 40 min).</li> <li>- Kolejnym problemem jest komunikacja nocna. Przed paroma miesiącami zaszły zmiany na gorsze. Wcześniej można było dojechać z centrum (np. ul. Wrocławska) w okolice ul. Dziedzickiej, czy dalej ok. 2-3 razy w ciągu nocy – autobusem 231 oraz 247. Były dopasowane idealnie, nie było trzeba czekać długo na przesiadkę. Aktualnie niestety autobus 237 oraz tramwaj N22 nie „zgrywają” się z autobusem 247 i albo czeka się na przesiadkę 40 minut albo idzie z pętli tramwajowej piechotą,</li> </ul>	<p>Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnotowano uwagę.</p> <p>Odnotowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p>
--	--	--

	<p>co nie należy do przyjemnych i bezpiecznych. Zmiany w komunikacji nocnej uważam za priorytetowe.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- brakuje linii (np. autobusowej) dojeżdżającej do dworca kolejowego Poznań Wschód</li> <li>- brakuje linii autobusowej łączącej dw. Sobieskiego i Radojewo, ale kursującej podobnie jak linia nocna 248</li> <li>- wypadanie kursów jest nagminne (np.linia 91); automaty biletowe mają nieczytelne panele, instrukcja kupna biletu niejasna, często awaryjne (np. nie wydają reszty, żeby kupić bilet trzeba mieć: okulary, odliczone pieniądze, wolne ręce, czas)</li> <li>- A co do transportu publicznego, to zawieszanie niektórych linii na wakacje (np. 11) nie jest dobrym pomysłem. Dojeżdżam z Mosiny przez Dębiec na Starołękę codziennie do pracy i podczas wakacji muszę się przesiadać aż 2 razy (Traugutta i Rondo Starołęka), a tak wystarczyło tylko raz na Traugutta</li> <li>- problemem są opóźnienia wynikające z korków. Potrzebne byłyby bus pasy, zwłaszcza wzdłuż ul. Naramowickiej. W związku z rozwojem kolejnych osiedli warto byłoby zwiększyć częstotliwość i przedłużyć nieco trasę autobusu linii 46.</li> <li>- Należałoby zwiększyć częstotliwość kursowania lini nr 89 z Górczyna do Auchan – długie przerwy między kursami</li> <li>- dynamiczną informację przystankową (za ile minut nadjedzie bus linii xx. Z mniejszych rzeczy należy poprawić</li> </ul>	<p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p>
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mała ilość miejsc do zakupu biletów autobusowych- Antoninek i okolice</li> <li>- Mała częstotliwość autobusów pozamiejskich.</li>   <li>- Linia 72 do Kozięgłów powinna jeździć częściej.</li>   <li>- Linia nocna 237 nie powinna jechać na Starołąkę, tylko kursować w centrum</li>   <li>- Połączenie z Auchan- Komorniki</li> <li>- Linii 642 EKO nie można brać pod uwagę, gdyż nie obowiązują karty PEKA</li> <li>- Trudno dostępne są obszary: Morasko i Suchy Las. Zwiększenie częstotliwości kursów autobusu.</li> <li>- Utrudniony dojazd do miejsca pracy – Antoninek – fabryka VW Poznań. Linie autobusowe 57 i 66 nie zapewniają dostatecznej dostępności oraz są obarczone ryzykiem nie dojechania na czas. Zbyt rzadkie kursowanie, niekorzystny przebieg linii oraz duże uzależnienie punktualności autobusu od sytuacji na mieście. Brak zgrania czasowego autobusów 57 i 66 z tramwajami 6, 8, 16, 18. Brak bezpośredniego połączenia z trasą tramwajową na Franowie. Autobus 66 kluczy po Ratajskich osiedlach a 57 nie przecina tej trasy.</li> <li>- Fatalna komunikacja łącząca Strzeszyn Grecki i Parkowy z centrum. Jeden! Autobus 64, który omija centrum i jedzie na os. Kopernika przez Rynek Jeżycki.(niestety</li> </ul>	<p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga jest niezrozumiała.</p> <p>Uwaga jest niezrozumiała.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p>
--	--	--

	<p>dość często wypada, lub ma opóźnienie zwłaszcza zimą).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Z tych ostatnich kierunków autobus na Ogrody jedzie ok. 30 min (bez korków) co nie jest alternatywą dla ruchu samochodowego.</li> <li>- Częstotliwość nie jest satysfakcjonująca, zwłaszcza dla korzystających z linii 911 i 67 oraz 78 i 47. Ich częstotliwość jest zbyt niska, zwłaszcza w godzinach szczytu.</li> <li>- W mieście niepotrzebnie likwiduje się połączenia autobusowe (linia autobusowa A).</li> <li>- Pożądana dla mnie byłaby trasa autobusu bez przesiadki z Ronda Jana Nowaka Jeziorańskiego na lotnisko Ławica.</li> <li>- autobus 63 jeździ z Garbar pusty, dlatego do Kaponiery przyjeżdża wcześniej o kilka minut, jadąc ze Śródky tramwajem nie można na niego zdążyć( 10 minut traci się na przejściach dla pieszych). Jest potrzebny bezpośredni autobus jadący ze Śródky w rejon stadium.</li> <li>- Ulicą Wałbrzyską oraz Ptasią nie jeździ żaden autobus. Są tam firmy powstaje duże osiedle mieszkaniowe, a nikt nie pomyślał o dojeździe, nawet nie ma postoju taksówek. Moja firma położona na ulicy Wałbrzyskiej zatrudnia 500 osób. Jest to firma produkcyjna pracująca na trzy zmiany i nie ma żadnego dojazdu. Dojście z najbliższego przystanku zajmuje najmniej 10 minut.</li> <li>- 63 jeździ z Garbar a nie ze Śródky</li> <li>- Gorzej się dojeżdża teraz niż 2-3 lata wcześniej. Autobusy 63, 69 i 45 jadące z</li> </ul>	<p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p>
--	--	--





	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Często jeżdżę autobusem 64 i uważam, że od 14:30 do 17:30 takt kursowania powinien zostać zwiększony z 12 do 6 minut. Linia jest naprawdę obciążona, ludzie podróżują w ścisiku. Zwłaszcza od Sołacza i Wierzbaka do Łazarza. Ewentualnie można uruchomić dodatkową, szczytową linię 64A kursującą co 12 minut z Uniwersytetu Przyrodniczego na Górczyn, która by uzupełniła linię 64.</li> <li>- Klimatyzacja – często zepsuta. Zwłaszcza w MAN-ach i Solarisach Urbino 18. Najbardziej niezawodna w Solarisach Urbino 12 kursujących na linii 60.</li> <li>- Zatłoczenie – totalny ścisik panuje na linii 64 od 14:30 do 17:30. Zdarza się to też na PST po zawieszeniu linii 26.</li> <li>- W Poznaniu trudno dojechać jest też na Kampus Morasko, zwłaszcza na Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych, położony przy ulicy Dziegielowej. Biegnie tam linia 98, ale rozkład jest niezbyt dobrze ułożony z dużymi przerwami, nawet 20 minutowymi. Dodatkowo podróż wydłuża wjazd na kampus.</li> <li>- Linia autobusowa 651 – brak stałego, przejrzystego taktu, często godziny odjazdu z Dębca pokrywają się z godzinami odjazdu pociągu. Objazdowa trasa nie skłania do wybrania jej jako środka transportu na Dębiec. Tym bardziej wobec bardzo wygórowanej ceny dla strefy C.</li> <li>- Ciągle nie ma skomunikowania miejscowości gminy (Czapury, Wiórek ) z siedzibą gminy Mosina. Niezbędna jest regularna linia Starołęka – Mosina (przez Wiórek, Czapury, Rogalin) - zapewniająca komunikację w obrębie gminy, a także</li> </ul>	<p>Planie Transportowym.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p>
--	--	---

	<p>alternatywny dojazd do Poznania (prawobrzeżny).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Brak linii nocnej w XXI wieku można określić krótko – skandal , a wystarczyłoby wydłużyć linie z Lubonia oraz w przypadku powstania linii Starołęka-Mosina opracowanie jej wariantu nocnego przez Rataje do Placu Bernandyńskiego.</li> <li>- Niejako przy tej okazji chciałbym zaproponować utworzenie linii autobusowej z Dworca Starołęka na Szczepankowo, ale kursującej „tyłem”, przez ulice Minikowo, Sandomierską, Nizańską, Garaszewo, Jarosławską, Tarnowską i Ostrowską na Sławie i Szczepankowo w celu połączenia dwóch dzielnic mocno odseparowanych transportowo od reszty miasta.</li> <li>- chodzi o linię autobusową 58. Uważam, że przerwy między kursami w dni robocze nie powinny być większe niż 20 minut, a w godzinach szczytu nie większe niż 16 minut. Obecnie są takie momenty, kiedy różnica czasowa między kursami wynosi 25 minut. Natomiast w niedziele i święta rozkład jazdy jest niealgorytmiczny w przeciwieństwie do sobotniego, który przez cały dzień jest taki sam, przez co łatwo go zapamiętać. Może ta niedzielna różnica ma jakieś uzasadnienie, jeśli tak, ja go nie znam, ale chętnie poznam.</li> <li>- Dostępność sieci autobusowej w mieście Mosina oceniam na średnią. Linia numer 651 pełni słabą alternatywę do połączeń kolejowych z Mosiny do Poznania, występują też częste „luki” w rozkładzie jazdy oraz czas trwania przejazdu jest zbyt długi.</li> </ul>	<p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p>
--	---	---

<p><b>Transport kolejowy</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trasa pasażerskiej linii kolejowej na płn. Poznania (Oborniki Wlpk- Złotniki- Suchy Las- Podolany- Piątkowo- Kampus UAM- Naramowice- Czerwonak- Swarzędz) (2)</li> <li>- Więcej przystanków w mieście i logiczna częstotliwość wraz z wprowadzeniem taktu.</li> <li>- Mała ilość pasów, przejść kolejowych</li> <li>- rozbudowa taboru kolejowego</li> <li>- Ponadto bezwzględnie należy podjąć działania do wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej (np. z Kiekrza, Strzeszyna oraz z Naramowic) do połączeń z Dworcem PKP, który po włączeniu PST stałby się głównym punktem przesiadkowym</li> <li>- Nowe przystanki (Hetmańska, Niestachowska, Zawady) oraz zwiększenie ilości torów na odcinkach P-ń Główny-P-ń POD, P-ń Główny-P. Wschód i PSK-P-ń Starołęka.</li> <li>- dostęp do kolei jest utrudniony ze względu na to, że jedyne z nią połączenie dostępne jest poprzez linie autobusowe do dworców Poznań Główny i Garbary. Chcielibyśmy aby Naramowice zostały włączone w projekt kolei aglomeracyjnej. Konieczne by taki przystanek został zintegrowany z parkingiem buforowym i linia tramwajową.</li> <li>- Potencjał bliskości ważnej stacji kolejowej pozostaje dla miejskiego transportu zbiorowego w ogóle niewykorzystany.</li> <li>- Stworzenie systemu Kolei Metropolitalnej z węzłami przesiadkowymi na II ramie i w centrum (stacje Garbary, Centrum, Poznań Główny).</li> </ul>	<p>Rekomendacja dotyczy wszystkich uwag zgromadzonych w tabeli w wierszu Transport kolejowy:</p> <p>Plan Transportowy zarówno dla Miasta jak i powiatu nie obejmuje swoimi ustaleniami transportu kolejowego. Transport kolejowy objęty jest Planem Transportowym przygotowywanym przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego. Z uwagi na fakt, że transport kolejowy jest jednak zbyt ważny dla aglomeracji, w ramach tego Planu Transportowego wykonane zostaną badania, które jednak stanowić będą źródło informacji dla innych</p>
----------------------------------	--	--

<ul style="list-style-type: none"><li>- W związku z prowadzonymi konsultacjami na temat planu transportowego, przedstawiam mój autorski projekt wybudowania bocznicy od linii kolejowej nr 356 w kierunku Osiedla Karolin i dalej Osiedla Leśnego w Koziegłowach. Na trasie powinny znaleźć się dwa przystanki, na każdym z osiedli.</li><li>- Trasa ta byłaby znakomitą alternatywą dla mieszkańców Koziegłów, gdyż pozwalałaby w ciągu 15 minut zajechać na Dworzec Główny w Poznaniu. Jest to nie możliwe w przypadku samochodów, a tym bardziej autobusów z przesiadką na tramwaj. Po drodze również byłaby możliwość przesiadki na pojazdy MPK na dworcach Poznań Wschód (planowane przedłużenie linii tramwajowej z Zawad) oraz Poznań Garbary. Dopełnieniem projektu powinien być wspólny bilet ZTM na strefy A+B, który umożliwiałby dojazd do Poznania i przesiadki na inne środki transportu publicznego.</li><li>- Linia kolejowa nr 356 jest jednotorowa i niezelektryfikowana, co obniża koszt inwestycji. Niestety jej cenę zawyży konieczność wybudowania tunelu pod linią kolejową nr 395.</li><li>- Myślę, że taka alternatywa skłoniłaby wielu kierowców z Koziegłów do pozostawienia samochodów na parkingach. Przełożyłoby się to na mniejszy ruch na ul. Gdynskiej oraz w centrum Poznania, gdzie dojeżdżają zazwyczaj w/w kierowcy. Nawet jeśli przy planowanej przebudowie dróg wokół spalarni nie uda się zrealizować tej trasy, to warto uwzględnić jej budowę w ostatecznych projektach,</li></ul>	dokumentów.
--	-------------

by była możliwość budowy takiego połączenia za kilka lat.

- Bardzo źle oceniam nowy dworzec PKP, budynek jest mały, niefunkcjonalny, prowadzą do niego wąskie schody, perony też są wąskie, rozciągnięte na dużej przestrzeni. Niektóre z nich są przygnębiające, bo wciśnięte pod galerię, pod beton. Wszystko to nie zachęca do korzystania z kolei.
- Należy utworzyć system kolei aglomeracyjnej. Pociągi powinny kursować do Swarzędza/Wrześni, Mosiny/Kościana, Czerwonaka/Murowanej Gośliny, Złotnik/Obornik, Rokietnicy/Szamotoł, Buku/Nowego Tomysła, Kórnik/Jarocina, Szreniawy/Stęszewa. Co 25-35 minut poza szczytem, co 15-20 minut w szczycie, bardzo by to np. usprawniło podróż z Dębca i Garbar do centrum.
- No i warto by uruchomić kolej aglomeracyjną kursującą co 15-20 minut – to by rozwiązało wiele problemów. Pełno ludzi dojechałoby w 10-14 minut ze Złotnik do Centrum – trzeba by tylko wyremontować linię do 100 km/h i zbudować przystanki Druskiennicka, Niestachowska i Jeżyce oraz wyremontować Poznań-Strzeszyn.
- W kwestii transportu publicznego widoczna jest zbyt mała częstotliwość kursowania szczególnie pociągów. Problemem jest też słaby stan zarówno taboru jak i infrastruktury kolejowej, co skutkuje słabą punktualnością tego transportu. Dobrą metodą i szybko do zrealizowana było by zwiększenie liczby kursów. Rozwiązaniem tego problemu może też być budowa dodatkowego toru do Mosiny/Czempinia, albo i stworzenie kolei aglomeracyjnej z dużą częstotliwością kursowania, takiej jaka jest

	<p>w Trójmieście.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ciągłe kolej aglomeracyjna to tylko hasło. Potrzebujemy linii co 15 - 30 minut na wszystkich kierunkach w atrakcyjnej cenowo taryfie.</li> </ul>	
<b>Ruch pieszy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jako pieszemu przeszkadza mi konieczność naciskania przycisków, włączających pieszego do ruchu po ulicy (jest to niezgodne z międzynarodowymi przepisami), a także długi czas oczekiwania na zmianę świateł. Sygnalizacja świetlna podporządkowująca ruch pieszy ruchowi samochodowemu - wyjazdy / wjazdy do galerii handlowych (np. Stary Browar - wjazd od ul. T. Kościuszki, Galeria MM - wjazd o ul. św. Marcin); Nie ma potrzeby ani aż tak nasilonego ruchu, żeby była konieczność wprowadzania tam podporządkowania ruchu pieszego ruchowi samochodowemu</li> <li>- tragedia z oczekiwaniem na światłach (przejście przez ul. Roosevelta, Bułgarską, Przybyszewskiego koło Centrum Dydaktycznego UM), wiele osób przebiega na czerwonym nie mogąc się doczekać, cykl świateł za krótki, piesi, a szczególnie starsze osoby nie dają rady przedostać się na drugą stronę w 1 cyklu</li> <li>- brak chodników, rzadkie naprawy, niebezpieczne przejścia dla pieszych, ich niewystarczająca liczba.</li> <li>- chodnik wzdłuż ulicy Naramowickiej, bezpieczne przejście przy torach kolejowych wzdłuż niej, czy przy ul. Umultowskiej.</li> </ul>	<p>Ruch pieszy nie jest przedmiotem badania w Planie Transportowym, jednak będą wprowadzone zapisy dotyczące standardów dostępu do przystanków i węzłów przesiadkowych. W ramach tych zapisów zostaną przeanalizowane problemy ruchu pieszego w szczególności standardy funkcjonowania sygnalizacji świetlnej. Niezależnie wydaje się jednak, że wskazane przez mieszkańców problemy ruchu pieszego powinny być</p>

<ul style="list-style-type: none"><li>- naprawić chodniki, które są mocno sfatygowane.</li><li>- wybudować chodniki tam gdzie ich nie ma (są jeszcze takie miejsca w Poznaniu, gdzie pomyślano o dojeździe samochodem, a o chodniku zupełnie zapomniano).</li><li>- Uwzględnienie priorytetu pieszego, jako drugiego w gradacji po tramwaju, na węzłach przesiadkowych wewnątrz II ramy. Minuta przesiadki jest tak samo cenna jak trzy minuty jazdy.</li><li>- Przejście dla pieszych na trasie Słowiańska- Most teatralny</li><li>- Przeprojektowanie niektórych ścieżek i chodników w taki sposób, aby rzeczywiście prowadziły one najkrótszą drogą z punktu A do B; w ten sposób uniknie się m. in. niszczenia terenów zielonych a także niepotrzebnej budowy innych chodników, które niewykorzystywane zarastają roślinnością; ponadto wyrównanie niektórych chodników</li><li>- Fatalny stan chodników (dziury), sygnalizacje świetlne wymuszane przyciskiem bez ustalenia priorytetu pieszego jako nr 1.</li><li>- Wyregulować światła na przejściach dla pieszych – w porównaniu z innymi miastami Poznań wypada koszmarnie pod tym względem. Np. jeśli jezdnia ma 2 pasy + tory tramwajowe trzeba zwykle stać na 3 światłach po kolei, bo bardzo rzadko jest tak, że wszystkie 3 są zielone. Ten problem jest szczególnie widoczny na skrzyżowaniu Małych Garbar z Solną oraz na Moście Dworcowym koło MTP.</li><li>- chodniki, dziurawe nawet w centrum Poznania, brak priorytetu przy wduszaniu</li></ul>	przeanalizowane w odrębnym opracowaniu.
--	---

	przycisków na światłach. -	
<b>Ruch rowerowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Brak ścieżek rowerowych (12)</li> <li>- Brak zintegrowanej siatki ścieżek rowerowych (6)</li> <li>- zła nawierzchnia(3)</li> <li>- Rower – przepisy i mandaty za jazdę chodnikiem (2)</li> <li>- brak rozwiniętej siatki dróg rowerowych zwłaszcza na kluczowych trasach: np. Grunwaldzka-Centrum miasta; Grunwald – okolice Starego Browaru, przejazd przez Rondo Kaponiera – Św. Marcin – Stary Rynek, trasa PST, Stary Rynek – Malta przez ul. Solną i Ostrów Tumski</li> <li>- brak kultury współużytkowania na drogach oraz nie zrozumienie idei kontrapasów przez rowerzystów i kierowców.</li> <li>- Brak bezpiecznej drogi rowerowej umożliwiającej dojazd ze Strzeszyna Greckiego i Parkowego do centrum ulicą Koszalińską i Gołęcińską.</li> <li>- za mało ścieżek rowerowych. Szczególnie interesują mnie rejony starołęka, rataje.</li> <li>- Uważam, że dobrym pomysłem byłaby ścieżka rowerowa wzdłuż Warty (od starołęki do mostu Rocha lub Mieszka).</li> <li>- poprawa w kwestii ścieżek (Bukowska, kontrapasy na Jeźcach)</li> <li>- Dobrze by było również zwiększyć <b>ilość miejsc gdzie można wypożyczyć Rower Miejski</b> (2)</li> </ul>	Ruch rowerowy podobnie jak ruch pieszy nie jest przedmiotem badania w Planie Transportowym. Nie mniej w ramach Kompleksowych badań oraz budowy modelu ruchu będzie podjęta próba stworzenia narzędzia pozwalającego na analizę problemów ruchu rowerowego. W Planie Transportowym ruch rowerowy ujęty zostanie jedynie w wąskim zakresie integracji środków transportu, jednak jeśli powstaną odpowiednie narzędzia dokładniejsza analiza możliwa



<ul style="list-style-type: none"><li>- Brak ścieżek rowerowych, przede wszystkim w kierunku centrum, wzdłuż ulicy Naramowickiej, wzdłuż ulicy Umultowskiej od strony Lasku Piątkowskiego</li><li>- wybudować/ułatwić postawienie instytucjom prywatnym parkingów/stojaków rowerowych (m.in. na nowym dworcu PKP P-ń Gł.!!!)</li><li>- przeprogramować sygnalizację świetlną, tak by można było pokonać skrzyżowania w jednym cyklu świateł – gdy droga rowerowa przebiega równoległe do ruchu pieszego.</li><li>- lepiej oznakować drogi rowerowe znakami poziomymi. Zamiast rysować na siłę dwa rowery (co ma oznaczać ruch dwukierunkowy) to lepiej narysować jeden rower i dwustronną strzałkę.</li><li>- Bardzo wąska ul. Koszalińska , którą poruszają się rowerzyści –głównie młodzież , która dojeżdża do szkół i uczelni w centrum- są to igrzyska śmierci-cud , że jeszcze nikt nie zginął!</li><li>- Wytworzenie kultury rowerowej, by rower przestał być alternatywą dla pasażerów MPK, a zaczął być alternatywą dla kierowców samochodów jadących na dystanse do 5 km (duża część podróży).</li><li>- wprowadzenie alternatywnej komunikacji w postaci rozwiniętego systemu rowerów miejskich połączona z intensywnym rozwojem dróg rowerowych.(2)</li><li>- uciążliwe są remonty w mieście, które czynią rower przystępnym środkiem komunikacji nawet zimą.</li></ul>	będzie w odrębnym opracowaniu.
---	--------------------------------

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Brak ścieżki rowerowej ul. Grunwaldzka od ronda Jana Nowaka Jeziorańskiego.</li> <li>- Brak stacji rowerów miejskich Rondo Jana Nowaka Jeziorańskiego.</li> <li>- Brak dostatecznej sieci ścieżek rowerowych oraz bezpiecznych parkingów dla rowerów przy dworcach kolejowych na terenie gmin wokół Poznania.</li> <li>- modernizacje dróg rowerowych wykonywane są fatalnie pod względem jakości zapraszam na wyremontowaną bodajże w 2010 roku drogę rowerową wzdłuż drogi 430 Luboń – Puszczykowo, stan nawierzchni po dwóch latach od remontu ukazuje jak remont został przeprowadzony</li> <li>- Brak utrzymania sieci dróg w okresie zimowym - odśnieżanie.</li> <li>- Ścieżki rowerowe wykonane są z kostki fazowanej, przez co niewygodnie się jeździ, bo jest duży opór toczenia. lepszy byłby asfaltobeton lub kostka niefazowana (bez rowków wokół krawędzi).</li> </ul>	
<b>Opłaty za transport</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nieopłacalność biletów na trasie Plewiska- Antoninek.</li> <li>- Wzrastające ceny biletów! (2)</li> <li>- Konieczność kupowania osobnych biletów (bardzo drogich) oraz brak spójnego systemu linii autobusowych Poznania i Swarzędza.</li> <li>- Z uwagi na remonty jesteśmy za wydłużeniem czasu przejazdu obowiązującego bilet. Najbardziej uciążliwe zmiany to likwidacja niektórych linii tramwajowych i autobusowych co powoduje zatłoczenie pojazdów.</li> <li>- Uważam, że wydłużenie czasu obowiązywania biletów oraz wydzielenie pasów</li> </ul>	<p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p>

	<p>autobusowych jest bardzo przydatne. Niestety ceny biletów są stanowczo za wysokie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Brak biletów 5 min</li> <li>- łatwość nabycia biletów: bardzo mała (mała dostępność biletomatów), często biletomaty są uszkodzone</li> <li>- Myślę że trzeba byłoby pomyśleć nad jakimiś zniżkami dla osób które jeżdżą mniej niż 5 przystanków. Myślę tu o wprowadzeniu biletów jednorazowych ulgowych do 0,40zł a normalnych do 0,80zł. Takie bilety chętniej i częściej byłyby kupowane nawet przez okolicznych studentów czy też matek z dziećmi</li> <li>- Wydłużony średni czas ważności biletów z uwagi na remonty(9)</li> <li>- Wydłużenie czasu przejazdu dla biletów jednorazowych jest super pomysłem- szkoda tylko że jest to tylko na pewien okres.</li> <li>- Uciążliwa konieczność „odbijania” kart PEKA przez osoby starsze.</li> <li>- Jestem absolutnym zwolennikiem biletów i opłat za ilość przejechanych przystanków a nie za czas przejazdu.</li> <li>- wydłużenie czasu obowiązywania biletów – OK, ale lepiej – tak jak w Warszawie – bilety na przejazd lub ilość przystanków</li> <li>- Aby zachęcić większą liczbę osób do korzystania z sieci komunikacyjnej</li> </ul>	<p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym. Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnutowano uwagę. Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p>
--	---	--

	<p>proponowałabym chociaż raz w miesiącu wprowadzać 1 dzień przejazdu tramwajem czy też autobusem za darmo tzn. "na koszt państwa" Przy użyciu strony internetowej byłaby możliwość komunikowania jaki to jest DZIEŃ Powodem tego są drogie bilety jednorazowe.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 100 zł na kartę PEKA, która już sama w sobie jest nieporozumieniem.</li> <li>- Biletów nie należy wydłużać, tylko obniżyć ich ceny tak, aby można ich było kupić więcej.</li> <li>- Wydłużenie czasu obowiązywania biletów bardzo dobre, ale powinno obowiązywać także w weekendy, przecież wtedy też są te same objazdy i też czas przejazdu też jest dłuższy.</li> <li>- Od lutego 2012 po zmianie pracy kupowałem 3 miesięczny liniowy od Ronda JNJ do Wrocławskiej, do pracy dojeżdżam na Kaponierę. Kosztował wtedy 78 zł. W maju 2013 paliwo jest tańsze niż rok temu, a ten sam bilet kosztuje 128 zł, czyli podwyżka o 50%. Zrezygnowałem z kupna biletu 3 miesięcznego i chodzę do Kaponiery na piechotę.</li> <li>- Jeśli ktoś jeździ codziennie to korzysta z biletów miesięcznych bądź dłuższych a te nie potaniały tylko cały czas drożeją. Zmiana z KOMKARTY na kartę PEKA spowodowała uciążliwości z zakupem biletu.</li> <li>- Trudności w zakupie biletów jednorazowych na terenie Poznania. Bardzo duże trudności!</li> </ul>	<p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w</p>
--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trudno jest kupić bilety automaty powinny być w każdym pojeździe, a nie tylko w nowych</li> <li>- Słyszałam że ma wejść Peka. Nie rozumiem zasad i wygórowanych wymogów. Odbijanie peki przy wejściu i wyjściu ? Jak mają to zrobić osoby niepełnosprawne, osoby z małymi dziećmi , kobiety z pełnymi siatkami ? I to tylko dlatego że ktoś chce policzyć pasażerów ? Absurd</li> <li>- Biletomaty powinny być czynne 24/7 i powinna być możliwość płacenia w nich kartą (w Warszawie tak jest).</li> </ul>	<p>Planie Transportowym.</p> <p>Karta Peka wprowadzana jest niezależnie od Planu Transportowego, odpowiedzi należy szukać w ZTM który zajmuje się wprowadzeniem karty.</p> <p>Biletomaty są czynne 24/7, co to płacenia kartą to nie jest to przedmiotem Planu Transportowego.</p>
<b>Inne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Karanie rowerzystów za jazdę po chodnikach nie jest sposobem na rozwiązanie problemu bezpieczeństwa: piesi poczuliby się bezpieczniej i swobodniej, ale spychanie rowerzystów na drogi bez wytyczania ścieżek rowerowych, jest kolejnym problemem: naprzeciwko nowego wyjścia z PKP przyczepiony jest ghost bike, przypominający o tym, jak niebezpiecznie jest na drogach w Poznaniu.</li> <li>- Jako rowerzyście i pieszemu niekomfortowe są dla mnie przejścia podziemne, które wydłużają czas dotarcia na miejsce, sprawiają, że muszę dźwigać rower, często wypełniony zakupami. Przypadek planowanego przejścia przy nowym Dworcu PKP - uważam, że przejście powinno być naziemne. W planach ma powstać tam</li> </ul>	<p>Ten problem należy skierować do ustawodawcy. Nie jest to problem w kompetencjach władz samorządowych.</p> <p>Uwaga do rozpatrzenia w innym opracowaniu.</p>

	<p>skrzyżowanie także z lewoskrętem dla wyjeżdżających z galerii, więc nie ma przeszkód, aby pozostawić tam intuicyjne przejście nadziemne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Utrudniony dojazd- Antoninem</li> <li>- Pasy bezpieczeństwa w autobusach (2)</li> <li>- Brak kultury osobistej u kontrolerów ZTM</li> <li>- Komfort jazdy poprawiłoby montowanie w pojazdach wygodniejszych foteli dla pasażerów, np. takich jakie były w Neoplanach</li> <li>- konieczne jest przekazanie Centrum Sterowania Ruchem pod władzę Zarządu Transportu Miejskiego</li> <li>- Odseparowanie torów kolejowych od drogi.</li> <li>- Brak ronda w centrum miasta.</li> <li>- Zbyt powolne remonty (2)</li> <li>- Wciąż uciążliwy pozostaje remont Kaponiery</li> <li>- Przydadzą się wyświetlacze z odliczaniem czasu dojazdu lub informacją o spóźnieniu</li> <li>- Najbardziej uciążliwe są objazdy, osoby spoza Poznania mają problem żeby znaleźć</li> </ul>	<p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Ten problem należy skierować do ustawodawcy. Nie jest to problem w kompetencjach władz samorządowych.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Uwaga do rozpatrzenia w innym opracowaniu.</p> <p>Uwaga jest niezrozumiała.</p> <p>Uwaga jest niezrozumiała.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w Planie Transportowym.</p> <p>Odnutowano uwagę.</p>
--	--	--

**\*Miejsce zamieszkania (proszą podać nazwę osiedla lub ulicy)**

- Osiedle Jana III Sobieskiego
- Kuźnicza
- Morasko
- Suchy Las
- Antoninek
- Plewiska
- Dębiec
- Koziegłowy, ul. Poznańska
- Puszczykowo, ul. Dworcowa
- Os. Stefana Batorego
- ul. Gnieźnieńska
- Łazarz
- Suchy Las – kwartał ulic Sprzeczna/ Meteorytowa/ Morasko/ Chmielna.
- Pokrzywno
- Stare Żegrze
- ul. Wawrzyniaka
- Strzeszyn Grecki
- Kiekrz, ul. Jachtowa
- ul. Masztowa
- ul. Urwista, Poznań
- ul. Marcelińska, Grunwald
- Automobilklub Wielkopolski – ul. Towarowa
- Wilda (4)
- Rada Osiedla Naramowice

- Osiedle Fabianowo – Kotowo
- Poznań, os. Armii Krajowej.
- ul. Promienista
- Osiedle Powstań Narodowych, dzielnica Rataje
- ul. M. Rataja.
- Czapury, ul. Bukowa
- Osiedle Warszawskie
- ul. Wojskowa, Poznań
- Swarzędz
- Rogalinek
- Plewiska
- Mosina (5)
- Oś. Jana III Sobieskiego
- Naramowicka 217a
- Poznań, Podolany, ul. Zakopiańska
- Mosina, ul. Targowa
- ul. Karpią, Naramowice
- Rada Osiedla Naramowice
- ul. Bronisława Malinowskiego 20A
- Naramowicka (przy skrzyżowaniu Naramowicka/Serbska)
- POZNAŃ – ul. Słowiańska
- Czerlejno, gm. Kostrzyn Wlkp., powiat poznański
- Łazarz
- Grunwald, ul. Wolsztyńska
- Murowana Goślina, Zielone Wzgórza
- Osiedle Stare Żegrze
- Grunwald(5)