

I. Przedmiot konsultacji społecznych

Celem konsultacji społecznych było zebranie uwag mieszkańców do projektu Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Miasta Poznania.

Podczas konsultacji społecznych mieszkańcy mogli zapoznać się z projektem planu oraz jego założeniami.

II. Sposób przeprowadzenia konsultacji

Konsultacje przeprowadzono w okresie **od 22 stycznia do 4 lutego 2014 r.** Udział w konsultacjach zapewniono poprzez:

- umieszczenie informacji o przebiegu konsultacji społecznych oraz projektu Planu (wraz z załącznikami graficznymi) na stronach internetowych: www.poznan.pl/konsultujemy oraz www.plantap.pl
- możliwość składania uwag do projektu planu:
 - na piśmie na adres:
Biuro Prezydenta Urzędu Miasta Poznania
Plac Kolegiacki 17, 61-841 Poznań
 - drogą elektroniczną: przesyłając na adres mailowy konsultacje@um.poznan.pl
- przesłanie informacji drogą elektroniczną do organizacji umieszczonych w bazie danych Wydziału Zdrowia i Spraw Społecznych UMP oraz do Wydziału Wspierania Jednostek Pomocniczych Miasta Poznania, w celu poinformowania miejskich rad osiedli.
- zorganizowanie spotkania informacyjnego dla mieszkańców – 30 stycznia 2014 r. o godz. 17:00 w sali 207 UMP.

UWAGI OGÓLNE:

W trakcie konsultacji mieszkańcy zgłosili łącznie 104 uwagi (większość w formie elektronicznej) przesłane na adres mailowy konsultacje@um.poznan.pl.

Poniżej w tabeli przedstawiono zestawienie uwag i wniosków zgłoszonych w trakcie trwania konsultacji oraz odpowiedzi Biura Inżynierii Transportowej (BIT) odpowiedzialnego za opracowanie Planu Transportowego :

Lp.	Nadawca	Numer uwagi	Uwaga dotyczy	Treść uwagi	Odpowiedź BIT
1	Monika Seńczuk-Przybyłowska	1	14. PROPONOWANY HARMONOGRAM WDRAŻANIA INWESTYCJI ROZWOJOWYCH ZWIĄZANYCH Z PLANEM TRANSPORTOWYM Budowa systemu BRT od Naramowic do ul. Królowej Jadwigi. Opcjonalnie budowa połączenia tramwajowego od Pętli Wilczak wzdłuż ulicy Naramowickiej i Nowej Naramowickiej do pętli tramwajowej na Naramowicach. Alternatywnie budowa połączenia tramwajowego od ul. Królowej Jadwigi do Pętli Wilczak w przypadku rezygnacji z ZALECANEGO SYSTEMU BRT.	PRIORYTETEM w obecnej chwili powinna być TRASA TRAMWAJOWA WZDŁUŻ NOWONARAMOWICKIEJ Z ODGAŁĘZIENIEM NA RUBIEŻ (jak zaplanowane w Studium). Za kilkanaście lat będzie tam już nowa część Naramowic, z osiedlami na 20 tysięcy osób. Im też przyda się tramwaj, tak jak obecnym Naramowiczanom. Założenie, w którym rolę BRT miałyby pełnić trolejbusy jest pomysłem absurdalnym ze względu na konieczność stworzenia całkowicie nowej infrastruktury (zamiast rozszerzenia już istniejącej) oraz nowego taboru pojazdów, które w żaden sposób nie przewyższają wygodą tramwaju (a wręcz stwarzają ryzyko wykorzystywania pasów BRT przez nieprzestrzegających przepisów drogowych kierowców). Tramwaj powinien prowadzić w linii prostej do centrum, czyli skrzyżowania Małe Garbary/Solna, w dalszej perspektywie przez ulicę Garbary i pl. Bernardyński do Królowej Jadwigi na wysokości AWF. W ten sposób Naramowice zyskają bezpośrednie połączenie nie tylko z centrum, ale i Wildą, Ratajami czy też z południowo-zachodnim Poznaniem.	System BRT cechuje się bardzo dużą niezależnością od ruchu drogowego, dużą prędkością i przepustowością porównywalną lub większą od tradycyjnego tramwaju. W zależności od zastosowanych pojazdów może być niskoemisyjny a więc preferowany w dostępie do funduszy europejskich. Przy zastosowaniu pojazdów tradycyjnych lub hybrydowych nie potrzebuje dodatkowej infrastruktury w formie nowych zajezdni, serwisu itp. Jest systemem bardziej elastycznym niż tramwaj. Poza wyznaczonym korytarzem BRT pojazd porusza się jak tradycyjny autobus pozwalając na dostęp do obszarów, do których nie opłaca się kierować tramwaju np. Umultowo, Radojewo, Os. Władysława Łokietka i inne. Nie prawdą jest, iż BRT funkcjonuje tylko w miastach gdzie nie ma innych systemów publicznego transportu zbiorowego. BRT funkcjonuje na całym świecie również w miastach w którym funkcjonuje metro lub tramwaj:

				<p>Tramwaj na Naramowice to:</p> <ul style="list-style-type: none"> - szybkie połączenie dzielnicy z centrum i innymi obszarami miasta - najlepsza alternatywa dla korków samochodowych - budowa nowego centrum przesiadkowego Poznań Garbary - zwiększenie potencjału inwestycyjnego i atrakcyjności Naramowic - szansa na zatrzymanie mieszkańców (i podatników) w Poznaniu, poprzez udostępnienie nowych terenów pod zabudowę, dobrze skomunikowanych z miastem - możliwość estetyzacji i uporządkowania przestrzeni Naramowic - możliwość uzyskania dofinansowania z Unii Europejskiej na poziomie do 85% - większe wpływy z biletów do budżetu miasta 	<p>Paryż, Sztokholm, Praga i inne. Wszystkie wymienione w uwadze zalety połączenia tramwajowego dotyczą również systemu BRT. Podstawową wadą systemu BRT jest jego mała znajomość wśród mieszkańców Poznania i nieufność z jaką w związku z tym do niego odnoszą.</p> <p>W Planie Transportowym nie zostaną określone żadne preferencje w stosunku do połączenia komunikacyjnego Naramowic z centrum miasta.</p>
2	Teresa Stawska	2	Ocena jakości publicznego transportu zbiorowego	<p>Publiczny transport zbiorowy oceniam jako dobry. Niestety co do autobusu nr 46 mam uwagi. Jeżdżę codziennie tym autobusem do pracy (z Piątkowa - Os. Marysieńki do Strzeszyna). Autobus bardzo często się spóźnia i to są opóźnienia kilkunastominutowe od 15 do 20 minutowe)zwłaszcza w stronę Strzeszyna) . (Rozumiem jak są warunki pogodowe trudne, ale jak aura jest korzystna – to nie rozumiem, przecież są autobusy, które mają o wiele dłuższe trasy np. 93 czekając na „Mój” autobus w tym czasie przyjeżdża 3-krotnie autobus</p>	<p>Kontrolą punktualności i czystości pojazdów komunikacji publicznej zajmuje się Zarząd Transportu Miejskiego. Pracownicy ZTM zobowiązani są do odpowiedzi na zadawane przez Panią pytania. Proszę więc zwrócić się z pytaniami do Zarządu Transportu Miejskiego. Niestety Plan Transportowy nie dotyczy tak szczegółowych problemów jak punktualność i czystość autobusów linii nr 46 odnosi się jedynie do tych zagadnień ogólnie.</p>

				wcześniej wspomniany linii 93 a ja, czekam dłużej. Proszę o odpowiedź jaka jest przyczyna tak dużego spóźniania się autobusu nr 46. Jeszcze mam zastrzeżenia co do czystości siedzeń w autobusach, często są tak brudne, że brzydzę się usiąść. Może należałoby je częściej dezynfekować i czyścić np. Karcherem. Z góry dziękuję, za poprawę i komfort jazdy.	
3	Lech Bańczerowski	3	- rozdział II 4.6.a	<i>Połączenie tramwajowe na ulicy Niezłomnych, Ratajczaka jest całkowicie niepotrzebne ponieważ w pobliżu jest tramwaj na ulicy Towarowej.</i>	Efektywność połączenia tramwajowego na ulicy Ratajczaka – również w stosunku do połączenia w ulicy Towarowej – została wielokrotnie wykazana w analizach wykonywanych dla Miasta. Również w obecnych badaniach wykonanych na potrzeby Planu Transportowego, połączenie to okazało się efektywne.
		4	- rozdział II 4.7.e	<i>Nie uzależniać budowy połączenia tramwajowego na Naramowice od systemu BRT. Potrzeba takiego połączenie szynowego już dzisiaj jest koniecznością. Poza tym, pojazdy szynowe nie emitują spalin. Wnoszę o przesunięcie daty realizacji na okres 2014 – 2019. W związku z tym należy zmienić pierwsze słowo w p. 7 z „Dopuszcza się” na „Wprowadza się”.</i>	Rozdział 4 preredagowano, zapisując warianty połączenia komunikacyjnego Naramowice – centrum miasta jako równoważne, a wybór wariantu pozostawiając do dalszych analiz. Porównaj odp.1. Rozdz.4 str. 67 – 70
5	WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA UL. RUBIEŻ 49	5	3.3 WIZJA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W	Priorytetem miasta powinna być nowa linia tramwajowa z Garbar przez ul. Szelągowską na Naramowice, co wymusi	Porównaj odp. 1 i 4.

			AGLOMERACJI POZNAŃSKIEJ	na mieszkańcach korzystanie z komunikacji miejskiej, a w kolejnym kroku dopiero wybudowanie ulicy Nowej Naramowickiej.	
6	Bartosz Bednarowicz	6	<i>PROPONOWANY HARMONOGRAM WDRAŻANIA INWESTYCJI ROZWOJOWYCH ZWIĄZANYCH Z PLANEM TRANSPORTOWYM</i> oraz informacje zawarte na stronie 67 <i>Planu Transportowego</i>	<p>Dlaczego, bez przeprowadzenia jakichkolwiek miarodajnych analiz stara się sugerować w dokumencie, że wymysł prezydenta miasta pod nazwą BRT, nie sprawdzający się w wielu innych miastach na świecie, rozwijany głównie we Francji z powodów lobbingsowych i chęci wspierania swojego przemysłu jest zalecany w <i>Planie Tansportowym</i> dla Naramowic? Dlaczego twórcy tego dokumentu starają się w nim przemycić już jakieś wiążące ustalenia, żeby zamknąć usta mieszkańców Poznania i stowarzyszeń walczących o jedyny, racjonalny środek transportu, jakim jest tramwaj?</p> <p>Dlaczego w <i>Planie Transportowym</i> degraduje się z założenia rolę tramwaju do bliżej nieokreślonej alternatywy, podając jednocześnie za zalecane rozwiązania niepoparte jakąkolwiek poważną analizą, bezsensowne i głupie, bo takim jest pomysł BRT/trolejbusu w Poznaniu.</p> <p>Dlaczego znów jako mieszkaniec mam do czynienia z bezczelnością urzędników/wiceprezydenta Kruszyńskiego/prezydenta Grobelnego, którzy jawnie kpią z idei konsultacji</p>	BRT nie jest pomysłem Prezydenta Miasta. Pomysł funkcjonuje ten funkcjonuje już od kilku lat i ma niewiele wspólnego z pomysłem trolejbusu. Porównaj odp. 1 i 4.

				społecznych, próbując w ukryty sposób przeforsować swoje wątpliwej jakości idee, nie oglądając się na głos mieszkańców?	
7	Andrzej Szymkowiak	7	1) Połączenie tramwajowe na ul. 3 Maja. (2021-2025);	Ad 1 – uważam za zbędną;	Połączenie tramwajowe w ulicy 3 Maja jest konsekwencją budowy połączenia tramwajowego w ulicy Ratajczaka i w ulicy Nowowiejskiego. Uzależnione jest od wyniku analiz techniczno ekonomicznych. Rodz. 4 str. 68 pkt. 10

		8	2) . Zezwala się na przewożenie rowerów w pojazdach publicznego transportu zbiorowego, jednak z zastrzeżeniem, że rower, należy przewozić w sposób niezagrażający bezpieczeństwu i porządkowi w pojeździe, niestwarzający możliwości wyrządzenia szkody, nieprzeszkadzający współpasażerom i nienarażający ich na niewygodę.	Ad 2 – brawo, brawo;	Bez komentarza, to jest opinia.
		9	3) Wydruki schematów sieci w formie broszur powinny być udostępnione w punktach informacji turystycznej, w placówkach obsługi pasażerów i sprzedaży biletów;	Ad 3 – dodałbym, że na każdej poznańskiej stacji kolejowej także;	Odpowiedni zapis dodano. Rozdz. 9 str. 96

		10	4) Zaleca się, aby funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych oprócz ZCK pełniły następujące stacje i przystanki kolejowe:....;	Ad 4 – Poznań Wschód i Poznań Strzeszyn – czarno widzę;	Bez komentarza, to jest opinia.
		11	5) W przypadku uruchomienia kolei aglomeracyjnej kursującej z częstością większą niż co pół godziny zaleca się budowę następujących nowych przystanków kolejowych: Poznań Miłostowo, Poznań Zawady, Poznań Jeżyce, Poznań Hetmańska, Poznań Bałtycka, Poznań Żegrze, Poznań Podolany;	Ad 5 – to raczej tylko pobożne życzenie;	Bez komentarza, to jest opinia.

		12	6) Rozwój sieci dróg rowerowych nie stoi na przeszkodzie rozwojowi sieci transportu publicznego, co więcej możliwe jest w uzasadnionych przypadkach wykorzystanie pasów autobusowych do prowadzenia ruchu rowerowego;	Ad 6 – i dobrze, tylko życzę więcej odwagi, bo już teraz są ku temu okazje a nie są wdrażane;	Bez komentarza, to jest opinia.
8	Marcin Liminowicz	13	14 Proponowany harmonogram wdrażania inwestycji rozwojowych związanych z planem transportowym	Moja główna uwaga to przypomnienie Państwu istotnego faktu, iż w tej chwili w Poznaniu przede wszystkim powinien być rozwijany transport szynowy (tramwaje). Sieć tramwajowa powinna być rozbudowywana w pierwszej kolejności w kierunku Naramowic, czyli dzielnicy która posiada w tej chwili największe problemy transportowe. Autobusy i tym bardziej trolejbusy nie są rozwiązaniem, gdyż nawet po wyznaczeniu bus pasów autobus nadal jest mniej komfortowym i punktualnym środkiem transportu, a bus pasy i tak często blokowane są przez stojące w korkach auta. Z własnych doświadczeń mogę powiedzieć, iż korzystam z komunikacji miejskiej tylko wtedy, gdy mogę dojechać do celu podróży za pomocą komunikacji tramwajowej. Z komunikacji autobusowej staram się nie korzystać, przede	Plan zakłada również rozwój sieci tramwajowej, a 11 letni okres Planu nie jest na tyle długim okresem by realnie zakładać budowę wszystkich wymienionych inwestycji. Porównaj odp. 1 i 4

			<p>wszystkim ze względu na niepunktualność autobusów, wynikającą z faktu, iż autobusy w Poznaniu (często pomimo nielicznych bus pasów) stoją w tych samych korkach, co samochody. System BRT nie zda w naszym mieście egzaminu, gdyż preferowany przez użytkowników komunikacji miejskiej w Poznaniu jest właśnie tramwaj. Poznaniacy oczekują wybudowania tras tramwajowych na Naramowice (przynajmniej z Naramowic do Małych Garbar), do dworca Poznań Wschód, czy na Osiedle Kopernika.</p> <p>Reasumując, proszę o porzucenie niepotrzebnych pomysłów z trolejbusami/BRT (Naramowice) i o kontynuację rozwoju sieci tramwajowej w Poznaniu. Oburzające jest przedstawione w /harmonogramie wdrażania inwestycji związanych z planem transportowym (lata 2014-2020)/ planowanie budowy systemu BRT do Naramowic, gdy większość mieszkańców od wielu lat oczekuje połączenia tramwajowego. Przedstawianie planu budowy połączenia tramwajowego jako „opcjonalnego” jest sprzeczne z wieloletnimi oczekiwaniami mieszkańców, a także z faktem, iż preferowana i rozwijana powinna być w Poznaniu komunikacja tramwajowa.</p> <p>Z poważaniem Marcin Liminowicz</p>	
--	--	--	---	--

9	Paweł Guziana	14	Punkt 1.12, str. 35, akapit 2, wiersz 28	Marka pociągów pośpiesznych uruchamianych przez PKP Intercity to: Twoje Linie Kolejowe;	Odpowiedni zapis poprawiono. Rozdz. 1.12 str. 35
		15	Punkt 1.12, str. 35, akapit 2, wiersz 29	Kontrakt na modernizację wagonów dla linii Przemyśl-Rzeszów-Kraków-Wrocław-Poznań-Szczecin obejmuje docelowo 218 wagonów;	Odpowiedni zapis poprawiono. Rozdz. 1.12 str. 35

		16	Punkt 3.3, str. 55, akapit 2, zdanie 5	<p>Mam wątpliwości do zawartych tym zdaniu stwierdzeń, że „Uruchomienie kolei aglomeracyjnych..., wymaga dużych inwestycji a zapotrzebowanie na przewozy aglomeracyjne w stanie obecnym jest jeszcze zbyt małe,...”. Jestem przekonany, że zasadniczą determinantą zapotrzebowania na kolej aglomeracyjną, oprócz czynników wymienionych w Projekcie, jest dostępność tej formy transportu zbiorowego. Zapewnienie dostępności wcale nie musi być związane z dużymi inwestycjami a jedynie z reorganizacją autobusowej komunikacji w gminach ościennych dla Poznania. Posłużę się przykładem Kórnik, który zamiast preferować dowóz pasażerów do Poznania, mógłby przeobrazić tak komunikację, aby zapewnić transport do i z stacji kolejowej Kórnik, Gadki itd. Obecnie ruch na stacji Kórnik jest znikomy, co z resztą pokazują wyniki pomiarów. Jest to jedna k, w dużej części, rezultatem znikomej dostępności tego przystanku. Wydaje się, że podobne zjawisko może istnieć także w innych gminach.</p>	<p>Przepustowość Poznańskiego Węzła Kolejowego jest w dniu dzisiejszym na poziomie nie pozwalającym na wprowadzenie pociągów kursujących z dużą częstotliwością. System kolei aglomeracyjnej powinien opierać się w dużym stopniu o dedykowane jemu torowiska. Integracja kolei z innymi środkami transportu zwiększy popyt na przewozy nie mniej przy wysokich kosztach inwestycji budowa systemu kolei aglomeracyjnej może być nie efektywna. Przedstawione w wizji podejście zakłada, że inwestycje będą powstawać głównie z rozwojem kolei metropolitalnych, natomiast mogą zostać wykorzystane do wprowadzenia kolei aglomeracyjnych. Należy zauważyć, że do transportu kolejowego odnosi się Plan Transportowy przygotowywany przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego.</p>
		17	Punkt 3.3, str. 59, akapit 1	<p>Zaprezentowany w tym akapicie pogląd potwierdza niejako uwagę poczynioną przeze mnie w punkcie poprzednim. Rozwiązania organizacyjno prawne to również odpowiednie wykorzystanie już istniejących środków transportu.</p>	<p>Bez komentarza, to jest opinia.</p>

		18	Rozdział 4, str. 69, punkt 12	W nawiązaniu do poprzednich punktów uważam za celowe rozważenie zmiany zapisu tak, aby Poznań dążył do porozumień z sąsiednimi gminami zapewniających, w znacznie większym stopniu obsługę już istniejących stacji kolejowych, również tych zlokalizowanych w powiecie poznańskim. Ograniczy to wjazd „obcych” autobusów do Poznania, a zarazem spowoduje większe wykorzystanie już istniejącej infrastruktury kolejowej i dowóz pasażerów na główny węzeł przesiadkowy (ZCK).	Na potrzebę większej integracji wskazano w rozdziale 11. W rozdziale 4 również wprowadzono zapis dotyczący integracji komunikacji autobusowej i kolejowej. Rozdz. 11.1 str. 100 – 102 Rozdz. 4 str. 69 pkt. 16 i 17
10	Włodzimierz Skiba	19	12 KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO	transportu byłby ZTM, w szczególności chodzi mi o te gminy, które z jednej strony generują (jak napisano w jednym z rozdziałów planu) największy przepływ dla Poznania (Swarzędz), jak i te gminy, których komunikacja służy transportowi w obrębie Poznania (również Swarzędz). Mieszkam 200 metrów od granicy miasta Poznania od strony Swarzędza, pracuję po przeciwległej stronie, za Górczynem, i z Górczyna mogę odjechać liniami 3 przewoźników, w ramach ZTM, a z domu nie mogę, w ramach tej samej sieciówki, dostać się do Poznania komunikacją Swarzędza, a jest przecież oczywiste, że większość Swarzędza to de facto sypialnia Poznania i mieszkańcy Swarzędza zasilają gospodarkę Poznania.	Potrzeba takich działań została zapisana rozdziale 11.2. str 102-103

11	Grupa 36 mieszkańców posiadających te same uwagi.	20	Rozdział 4 PLANOWANA SIEĆ KOMUNIKACYJNA DLA PRZEWOZÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W TRANSPORCIE ZBIOROWYM	<p>Należy zmienić priorytetyzację przedstawionych założeń planowanej sieci komunikacyjnej. Na samym początku powinny znajdować się punkty dotyczące sieci tramwajowej.</p> <p>I. Punkt 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p><i>Zakłada się oparcie systemu transportu w mieście o sieć tramwajową. Nie zakłada się likwidowania istniejących torowisk tramwajowych. Dopuszcza się wyłączenie z ruchu odcinków sieci tramwajowej tylko w przypadku zastąpienia innym nowym odcinkiem, pod warunkiem utrzymania pełnej sprawności technicznej nieużytkowanych torowisk.</i></p> <p>II. Punkty 3 - 4 otrzymują odpowiednio numery 6 i 7, a punkty 6 i 7 otrzymują numery 3 i 4.</p> <p>III. Punkt 3 otrzymuje brzmienie: <i>Wprowadza się nowe odcinki sieci tramwajowej (w nawiasach podano zalecane lata realizacji):</i></p> <p><i>a. Połączenie tramwajowe osiedla Naramowice z centrum miasta od wiaduktu kolejowego do ul. Małe Garbary wzdłuż ul. Nowej Naramowickiej, Naramowickiej, Szelałgowskiej i Garbary z podłączeniem do pętli Wilczak oraz węzłem integracyjnym kolej-tramwaj przy przystanku osobowym Poznań Garbary (2014-2025),</i></p> <p><i>b. Połączenie tramwajowe na ulicy Niezłomnych, Ratajczaka (2014-2025),</i></p> <p><i>c. Połączenie tramwajowe wzdłuż ulicy Dąbrowskiego od istniejącej pętli na Garbary do nowej pętli w ramach trasy</i></p>	<p>Rozdział 4 przeredagowano, porównaj odp. 1 i 4. Wprowadzono inną formę zapisów niż zaproponowana.</p> <p>Rozdz. 4 str. 67 - 70</p>
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					

		21	Rozdział 9: STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	<p>I. Na stronie nr 90 w części dotyczącej „Standardów częstości kursowania” w drugim punkcie dotyczącym częstości kursowania poza szczytem zmienia się treść podpunktu „<i>Dla linii głównych tramwajowych i BRT - co 15 min.</i>” na „<i>Dla linii głównych tramwajowych i BRT - co 12 min.</i>”</p> <p>II. W tym samej części po punkcie dotyczącym częstości kursowania dostosowanego do potoków dodaje się punkt w brzmieniu: <i>Szczyty komunikacyjne dla których obowiązują zwiększone częstości kursowania obowiązują w godzinach 6:30 – 9:30 oraz 14:30 -18:30.</i></p>	Zapisów nie zmieniono. Istniejące zapisy nie wykluczają możliwości wprowadzenia większej liczby kursów.
--	--	----	---	--	---

		22	Rozdział 14: PROPONOWANY HARMONOGRAM WDRAŻANIA INWESTYCJI ROZWOJOWYCH ZWIĄZANYCH Z PLANEM TRANSPORTOWYM	W związku z wprowadzeniem zmian w treści Rozdziału 4, zmienia się treść harmonogramu wdrażania inwestycji w części dotyczącej obsługi komunikacyjnej osiedla Naramowice. Na lata 2014 – 2020 wprowadza się do harmonogramu projekt pn. <i>Połączenie tramwajowe osiedla Naramowice z centrum miasta od wiaduktu kolejowego do ul. Małe Garbary wzdłuż ul. Nowej Naramowickiej, Naramowickiej, Szelałowskiej i Garbary z podłączeniem do pętli Wilczak oraz węzłem integracyjnym kolej- tramwaj przy przystanku osobowym Poznań Garbary.</i> Natomiast budowa systemu BRT traktowana jest jako opcja wynikająca z obiektywnych przesłanek uniemożliwiających realizację połączenia tramwajowego	Porównaj odp. 1 i 4.
47	Robert Bartkowiak	23	Uwaga będzie dotyczyła całego rozdziału nr 12 tj. <i>Kierunki rozwoju transportu publicznego.</i> Poszczególne problemy	2.1 Szczególnie istotne będzie poprowadzenie trasy BRT w kierunku południowym do Dębca lub Lubonia. Możliwe są trasy przez: ulicę Droga Dębińska, ulicę Dolna Wilda (w Strategii [7] założono realizację systemu	Porównaj odp. 1, 4 i 13.

		<p>będą cytowane z Planu Transportowego w pkt. 2</p>	<p><i>wydzielonych pasów ruchu w latach 2026-2030), ulicę Górna Wilda i 28 Czerwca 1956 r.</i></p> <p><i>Projekt BRT uważam za pozbawiony sensu, ponieważ to tramwaje od zawsze sprawują główny kręgosłup w komunikacji miejskiej w naszym mieście.</i></p> <p><i>Poprowadzenie linii BRT przez ulicę Górna Wilda oraz 28 Czerwca 1956 r., gdzie kursują już tramwaje lub planuje się przedłużenie linii tramwajowej (do os. Dębina) to marnowanie publicznych pieniędzy. Działania powinny się skupić na ograniczeniu roli autobusów na rzecz komunikacji tramwajowej. Tylko dalszy jej rozwój zapewni zaspokojenie potrzeby transportowej mieszkańców naszego miasta.</i></p> <p><i>2.2 Trasę PST wzdłuż ulicy Bukowskiej do Portu Lotniczego Poznań Ławica (po 2025 r.) Trasę PST wzdłuż linii kolejowej nr 271 do osiedla Dębina, ewentualnie dalej do Lubonia. (po 2025 r.)</i></p> <p><i>Przedłużenie połączenia tramwajowego z Pętli Dębiec do skrzyżowania ulic</i></p>	
--	--	--	---	--

			<p><i>28 Czerwca 1956 r. i Dolnej Wildy. (po 2025 r.)</i></p> <p><i>Przedłużenie połączenia tramwajowego do przystanku kolejowego</i></p> <p><i>Poznań Junikowo. (po 2025 r.)</i></p> <p><i>Połączenie tramwajowe wzdłuż ulicy Nowowiejskiego i Solnej. (po 2025 r.)</i></p> <p><i>Połączenie tramwajowe wzdłuż ulicy Niestachowskiej między ulicami Małopolską i Dąbrowskiego. (po 2025 r.)</i></p> <p><u><i>Połączenie tramwajowe z dworcem kolejowym Poznań Wschód.(2021-2030)</i></u></p> <p><i>Połączenie tramwajowe na przedłużeniu ul. Winogrady przez północny Ostrów Tumski. (2021-2030)</i></p> <p><i>Połączenie tramwajowe na os. Kopernika zalecany wariant z pętli tramwajowej Górczyn wzdłuż śladu III ramy komunikacyjnej do ulicy Grunwaldzkiej, alternatywnie połączenie tramwajowe na os. Kopernika od skrzyżowania ulic Arciszewskiego i Hetmańskiej do pętli tramwajowej na os. Kopernika. (po 2025 r.)</i></p> <p><i>Połączenie tramwajowe w ulicy</i></p>	
--	--	--	---	--

			<p><i>Szylinga. (po 2025 r.). Nowa pętla tramwajowa na ul. Unii Lubelskiej. (po 2025 r.). Budowa systemu kolejki napowietrznej obsługującej rejon kampusu uniwersyteckiego na Morasku. Alternatywnie przedłużenie trasy tramwajowej PST do Umultowa (po 2025 r.). Połączenie tramwajowe na Garaszewo. (po 2025 r.)</i></p> <p><u><i>Połączenie tramwajowe wzdłuż ul. Szelałgowskiej i ul. Garbary w przypadku rezygnacji z systemu BRT. (od 2014 r.)</i></u></p> <p><i>Połączenie tramwajowe wzdłuż ul. Grochowskiej i Szpitalnej między ulicami Grunwaldzką i Dąbrowskiego. (po 2025 r.)</i></p> <p><i>Połączenie tramwajowe od nowej pętli w ramach tzw. Bramy Zachodniej do projektowanego przystanku kolejowego Smochowice.(po 2025 r.)</i></p> <p><i>Połączenie tramwajowe Fabianowo – Kotowo. Alternatywnie budowa wydzielonych pasów autobusowych na wiadukcie w ciągu ul. Grunwaldzkiej i</i></p>	
--	--	--	---	--

			<p><i>dojazdach do tego wiaduktu. (po 2025 r.)</i></p> <p>Skoro (tu cytuję) - jako fundament racjonalnego rozwoju transportu w Aglomeracji Poznańskiej przyjmuje się opcję zrównoważoną odrzucającą politykę prosamochodową a promującą działania na rzecz wzmocnienia roli transportu publicznego – podkreśla się ważność roli konieczność wzmocnienia transportu publicznego, to dlaczego większość nowych tras tramwajowych ma powstać dopiero po 2025 roku? Wyjątek stanowi Połączenie tramwajowe z dworcem kolejowym Poznań Wschód (2021-2030) oraz Połączenie tramwajowe wzdłuż ul. Szelańskiej i ul. Garbary w przypadku rezygnacji z systemu BRT (od 2014 r.), gdzie dodatkowo znowu pojawia się bezsensowny pomysł BRT i wyparcia na siłę komunikacji tramwajowej. Poza dwoma wyżej wymienionymi trasami w trybie pilnym powinny powstać również następujące odcinki: Przedłużenie połączenia</p>	
--	--	--	--	--

			<p>tramwajowego z Pętli Dębiec do skrzyżowania ulic 28 Czerwca 1956 r. i Dolnej Wildy, Przedłużenie połączenia tramwajowego do przystanku kolejowego Poznań Junikowo, Połączenie tramwajowe wzdłuż ulicy Nowowiejskiego i Solnej, Połączenie tramwajowe na os. Kopernika zalecany wariant z pętli tramwajowej Górczyn wzdłuż śladu III ramy komunikacyjnej do ulicy Grunwaldzkiej, alternatywnie połączenie tramwajowe na os. Kopernika od skrzyżowania ulic Arciszewskiego i Hetmańskiej do pętli tramwajowej na os. Kopernika oraz Połączenie tramwajowe wzdłuż ul. Grochowskiej i Szpitalnej między ulicami Grunwaldzką i Dąbrowskiego.</p> <p>Wybudowanie tak na dobrą sprawę w perspektywie tego projektu, czyli do 2025 roku, jednej nowej trasy tramwajowej to zaprzeczenie całej idei tego dokumentu oraz całej już przyjętej Polityki Transportowej, Rada Miasta Poznania przyjęła m.in. uchwałą Rady Miasta nr</p>	
--	--	--	--	--

				<p>CVI/1266/IV/2006 z dn. 24.10 2006 roku – „Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego Aglomeracji Poznańskiej”. Strasznie ubolewam z faktu spadku roli tramwajów w naszym mieście. Warto podkreślić, że komunikacja tramwajowa powinna być to dalszym stymulatorem rozwoju miasta Poznania, ponieważ tak się dzieje w wielu europejskich miastach, gdzie do organizacji transportu publicznego oraz inwestycjach zawsze myśli się długofalowo.</p>	
48	Magdalena Ratajczak	24	<p>Rozdział 4 pkt 3 a Planowana ulica Naramowicka skrzyżowania z ulicą Rubież- Jasna Rola do połączenia z ulicą Naramowicką. (201462025)</p>	<p>wprowadzenie transportu typu BRT od skrzyżowania Rubież/Jasna Rola – jest to zbyt krótki odcinek. W praktyce korki zaczynają się już od torów kolejowych i wydaje mi się, że system BRT powinien funkcjonować właśnie od torów lub nawet od ulicy Dziegielowej (tam jest miejsce na zrobienie małej zajezdni). Wprowadzenie BRT od ulicy Rubież/Jasna Rola nie będzie alternatywnym systemem transportu dla mieszkańców dalszych części Naramowic, a tak naprawdę tylko dla mieszkańców ulicy Sielawy, Karpia i Czarnucha oraz niższych numerów ulicy Rubież, a także planowanych nowych</p>	<p>Kształt ewentualnej sieci BRT na północy Poznania, podlegał będzie szczegółowym analizom. W przypadku gdyby wykazały one brak potrzeby przedłużenia korytarza BRT poza linię kolejową to i tak potrzeba tak została wyartykułowana w kierunkach rozwoju rozdz. 12. str. 105.</p>

				<p>osiedli na terenie pomiędzy ulicą Rubież i torami.</p> <p>Z drugiej strony poprowadzenie BRT do ul. Dziegielowej ułatwiłoby dojazd z centrum do kampusu studentom i pracownikom, którzy według moich spostrzeżeń omijają dziś ulicę Naramowicką, zwłaszcza popołudniami w stronę centrum miasta</p>	
49	Piotr Szczyewski	25	12 – kierunki rozwoju transportu publicznego	<p>w opinii mojej i wielu znajomych (użytkowników komunikacji zbiorowej, kierowców-potencjalnych klientów KZ, wśród których jest także kilku specjalistów z szeroko pojętej urbanistyki i kształtowania miasta) forsowanie systemu BRT na Naramowice jest niewłaściwe. Uwzględniając perspektywy, potencjał i przyciąganie pasażerów (rezygnacja z transportu indywidualnego) najwłaściwszy jest tramwaj. Tramwaj z Naramowic do Solnej to najszybsza alternatywa dojazdu do centrum, dodatkowo przedłużenie jej do Królowej Jadwigi rozszerza zakres komunikacji tramwajowej i zwiększa możliwości przesiadek (tak samo jest z odnogą na Wilczak). Jeśli chcemy naprawdę wprowadzić priorytet dla KZ ta inwestycja jest nieodzowna. Porównanie z BRT przez Magistrat było nieobiektywne, nie uwzględniało ukrytych kosztów i różnych tras dojazdu do centrum.</p> <p>2) Jako mieszkaniec Wildy proszę o</p>	Porównaj odp. 1 i 4.

				uwzględnienie zwiększenia priorytetu dla tramwaju. Obecnie często stoi on w korkach samochodowych, z uwagi na brak wydzielonego torowiska. Problem ten narasta. W efekcie tramwaj jest mało atrakcyjną alternatywą, poruszam się autem, bo tak jest po prostu szybciej. I robi tak wielu ludzi. Może uspokojenie ruchu samochodowego i przeniesienie głównej osi na poszerzoną Dolną Wilde byłyby rozwiązaniem?	
50	Filip Górka	26		1. Wybudowanie węzła Lechicka-Naramowicka i tymczasowe połączenie go ze starą Naramowicką.	Inwestycje drogowe nie są przedmiotem Planu Transportowego.
		27		2. Połączenie Jasnej Roli z Łużycką.	Porównaj odp. 26
		28		3. Połączenie Rubieży z Sielawy.	Porównaj odp. 26
51	Rada i Zarząd Osiedla Świerczewo	29	str. 68, pkt 8	prośba o dopisanie ul. Hugona Kołłątaja i ewentualnie ulicy Przełęcz, środek Świerczewa jest w małym stopniu pokryty zasięgiem przystanków autobusowych, zlokalizowanych na ul. Leszczyńskiej i Opolskiej, ul. Kołłątaja (zgodnie ze Studium UiKZP) ma być przebudowana na drogę klasy L	Zbadano i dopisano wymienione ulice do sieci autobusowej. Rozdz.4 str. 69
		30	str. 68 pkt 7	Dopuszczenie linii tramwajowej lub szybkich autobusów ul. Opolską do Lubonia, jako najkrótsza droga pomiędzy Luboniem a Poznaniem; ponadto przy ul. Opolskiej planowana jest budowa osiedla bloków wielorodzinnych (w miejscu obecnych baraków) na ok. 4-5 tys. mieszkańców, które należy sprawnie obsłużyć transportem publicznym.	W kierunkach rozwoju rozdz. 12 str. 105 przewiduje się ewentualne przedłużenie BRT lub PST do Lubonia.

		31	str. 99	poprawić nazwę planowanego przystanku „Dębina” na „Świerczewo” zgodnie ze SUIKZPM (przystanek Dębina już istnieje)	Zapis zmieniono. Rozdz. 11.1 str. 100
		32	str. 73, 78, 79	poprawić Świerszczewo na Świerczewo ☺	Zapis zmieniono. Rys. 5.1.1 str. 72, 5.2.1 str. 77 i 5.2.2 str. 78
52	Dariusz Kamiński	33	Poniższa uwaga dotyczy kwestii, która została (przez przeoczenie lub też celowo) pominięta w Planie Transportowym.	<p>Pętla Budziszewska pełni jedynie rolę palarni dla motorniczych. Pasażerom nie służy na pewno. Jest wyłącznie punktem przesiadkowym i nie ma żadnego uzasadnienia ekonomicznego. Codziennie rano wysiadam z 15-tki, a na pętli stoją 2-3 tramwaje. Tymczasem na nowo wybudowanej i „wypasionej” pętli Junikowskiej, stoją... najczęściej tupiący z zimna pasażerowie. Zero tramwajów. Po co zatem była ta wielka inwestycja? Więcej kursów do pętli Junikowskiej - to więcej skasowanych biletów. I tutaj właśnie ZTM (oraz miasto) znajdzie owe "środki finansowe", których tak szuka! Zdecydowanie żądam przywrócenia kursu 15-tki do pętli Junikowo. I tu nie ma co się wielce zastanawiać i czekać, kiedy do węzła Junikowo dojeżdżać będą autobusy jednej z linii gminnych (np. z Dopiewa lub Komornik). Tu chodzi również o mieszkańców Poznania, którzy PŁACĄ PODATKI W TYM MIEŚCIE. Regularnie kupuję sieciówkę od kilku dziesięcioleci i mam chyba coś w tej materii do powiedzenia.</p>	Plan transportowy nie optymalizuje marszrut linii komunikacyjnych. Zapisy o potrzebie zapewnienia dużej liczby linii w węzłach przesiadkowych umieszczono w rozdz. 3.3. Wizja publicznego transportu zbiorowego w Aglomeracji Poznańskiej, str. 54.

				Proponuję kogoś wysłać przed 07:00 na Osiedle Sobieskiego i przekonacie się Państwo, jak wielu mieszkańców z Piątkowa musi się dostać do Junikowa, a stamtąd dalej autobusem 77 – aby zdążyć na czas do pracy...	
53	Adam Kornacki	34	dot. węzła przesiadkowego przy dworcu PKP Poznań Wschód.	<p>W nawiązaniu do spotkania w czwartek 30 stycznia br. chcę dodać kilka swoich uwag. Otóż na Euro 2012 widziano potrzebę zainwestowania u nas na Głównej parkingu dla samochodów osobowych, zajezdni dla autobusów podmiejskich i wydłużenia tramwaju z Zawad do Głównej. Takie były zatwierdzone plany na Euro 2012. Z nieznanych nam przyczyn zamierzenia nie zrealizowano. Na tramwaj wykonano dokumentację techniczną. Poniesiono więc jakieś środki finansowe. Ze spotkania z czwartku ani śladu po tych zamiarach. W planach Waszych jest tzw. brama zachodnia. U nas jest węzeł kolejowy i szereg dróg wjazdowych samochodowych i aż się prosi na taki węzeł. Moim zdaniem za dużo planuje się w centrum miasta, a mało na obrzeżach. Proszę rozważyć moje uwagi i skorygować plany w odniesieniu do naszego rejonu miasta Poznania. Z szacunkiem Adam Kornacki Rada Osiedla Główna.</p>	W rozdziale 12 str. 105 – 106 dodano zapisy podnoszące rangę węzła przesiadkowego przy stacji Poznań Wschód.

54	Agata Wiencis Alicja Kaźmierczak Edgar Drozdowski Aleksander Bucholski	35	Pkt 3.2,	a) niezasadne jest, biorąc pod uwagę realne możliwości finansowe, zasady przydzielana przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego środków z Unii Europejskiej na rozwój transportu publicznego oraz wiedzę z zakresu inżynierii transportu wprowadzanie nowych rodzajów transportu zbiorowego, szczególnie tam, gdzie możliwe, wskazane i od wielu lat planowane jest poprowadzenie tramwaju;	Porównaj odp. 1 i 4
55		36	Pkt 3.3,	b) nie ma ekonomicznego uzasadnienia i szans na realizację projekt kolejki napowietrznej typu monorail, doświadczenie innych miast (m.in. Moskwy) wskazuje, że inwestycja taka wiąże się z kosztami budowy i amortyzacji nieproporcjonalnie wysokimi do osiągniętej poprawy jakości komunikacji zbiorowej (na co wpływają przede wszystkim niższa w stosunku do tramwaju dostępność przystanków, konieczność przesiadek), nie stanowiąc tym samym realnej alternatywy dla innych środków transportu szynowego, w szczególności tramwaju;	Porównaj odp. 1 i 4
56		37	Pkt 4,	c) wbrew dotychczasowym ustaleniom, argumentom przedstawionym powyżej i bez wystarczającej przyczyny planuje się dla Naramowic system BRT jako preferowany w stosunku do tramwaju;	Porównaj odp. 1 i 4
57					

		38	Pkt 12,	d) błędem jest odsunięcie aż do okresu po roku 2025 budowy kluczowej dla sprawnego funkcjonowania sieci tramwajowej w dłuższej perspektywie, odciążającej węzeł Most Teatralny trasy w ciągu ulic Solnej i Nowowiejskiego oraz dawna planowanych, pożądanym ze względu na duże potoki pasażerskie tras do skrzyżowania ul. 28 Czerwca 1956 r. i os. Kopernika;	Porównaj odp. 13.
		39	Pkt 12	e) wiele z tras tramwajowych przedstawionych do ewentualnej realizacji w późniejszym okresie nie figuruje w konsultowanym projekcie nowego Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego – ze względu na spójność wizji rozwoju transportowego miasta, wyrażonej w różnych dokumentach, wymienione trasy powinny zostać zapisane w Studium.	Studium przewiduje możliwość powstania tras tramwajowych nie wymienionych w dokumencie, na podstawie analiz techniczno ekonomicznych. W związku z tym nie można mówić o sprzeczności Planu Transportowego i Studium.

57	Andrzej Tabaka	40	<p>Uwaga dotyczy całego dokumentu Planu Transportowego , ale w szczególności do założeń i celów jakie Plan Transportowy ma i powinien spełniać, czyli głównie rozdziału 3.</p>	<p>Generalnie, w dokumencie brak spójnej wizji dla rozwoju systemu publicznego transportu zbiorowego Aglomeracji Poznańskiej. Pytanie, czy w ogóle istnieje taka wizja obejmująca 50, 100 a nawet 200 lat. Sam Plan Transportowy obejmuje lata 2014-2025, ale zawarte w nim elementy rozwoju czy też stopniowej ewolucji systemu, powinny korelować z realizacją takiej wizji. Dla przykładu, wizja budowa trasy szybkiego tramwaju powstała ponad 20 lat przed samą realizacją, jednak wszystkie powstające inwestycje komunikacyjne w tym czasie, zakładały integrację z trasą PST (jak budowa dróg, wiaduktów, rozwój innych elementów sieci tramwajowej, itp). Jeśli taki dokument opisujący wizję systemu publicznego transportu zbiorowego Aglomeracji Poznańskiej istnieje, to proszę o udostępnienie tego dokumentu. Proszę, także o wskazanie na dziś, jaka ma być docelowa (za 100, 200 lat) topologia poszczególnych elementów komunikacji zbiorowej (osobno dla szybkiej komunikacji tramwajowej, a może metra, osobno dla tramwajów, osobno dla autobusów czy BRT, osobno dla infrastruktury kolei aglomeracyjnej i metropolitarnej) oraz sposobów integracji pomiędzy nimi. Przede wszystkim proszę o poglądową ideologiczną mapkę z której jasno będzie wynikać docelowa topologia i zakres poszczególnych środków transportu.</p>	<p>Wizja systemu transportowego została zawarta w rozdz. 3.3. str. 54- 60. Wizja transportu za 200 lat to fantastyka.</p>
----	----------------	----	--	---	---

	41	<p>Uwaga dotyczy ogólnych założeń do wizji publicznego transportu zbiorowego w aglomeracji poznańskiej.</p>	<p>Uwaga 2 odnosi się częściowo do Uwagi 1, czyli braku spójnej wizji. System publicznego transportu zbiorowego w każdym mieście można ładnie przyrównać, co zresztą zrobiono podczas prezentacji Planu Transportowego 30 stycznia 2014, do układu krwionośnego człowieka. Obecnie system komunikacji zbiorowej w Poznaniu można zobrazować jako jedno serce, które jest zlokalizowane w okolicy Kaponiery, Dworca Głównego i Mostu Teatralnego, jedną tętnicą, którą stanowi trasa PST na Piątkowo, oraz systemem chaotycznie biegnących we wszystkich kierunkach żył, jakimi są linie tramwajowe i autobusowe. Taki system już dziś wykazuje tendencje do „zawałów”, czyli do okresowo zdarzających się zatorów komunikacyjnych, szczególnie w godzinach szczytu. A dodatkowo jest systemem drogim w utrzymaniu (już dziś blisko 60% kosztów funkcjonowania tego chaotycznego systemu jest pokrywane przez miasto, a tylko około 40% pokrywają wpływy od użytkowników tej sieci, czyli ze sprzedaży biletów). Z Planu Transportowego wynika, że w przyszłości miasto zakłada rozwój sieci kolei aglomeracyjnej i metropolitalnej, które najprawdopodobniej będą dołączone do serca, czyli zintegrowane z obecną siecią komunikacji w okolicach Kaponiery, czy Dworca Głównego. Oznacza to, że sytuacja tworzących się zatorów komunikacyjnych może jeszcze się pogorszyć. Największą obawą jaką na dziś rysuje się z zaprezentowanego Planu Transportowego dla Poznania, jest brak</p>	<p>Rozwiązania zaproponowane w Planie Transportowy w szczególności BRT, są istotne również dla sprawności i niezawodności systemu publicznego transportu zbiorowego. Ciekawa idea mini metra nie może znaleźć uzasadnienia na wskazanej osi. W prognozach na tej osi potoki pasażerskie nie przekraczają 30 tys. pasażerów na dobę w oby kierunkach. Dla porównania na PST przekraczają ponad 40 tys. pasażerów na dobę. Nawet przy założeniu wzbudzenia dodatkowego ruchu, zainwestowaniu korytarza i zmianom modalnym są to wielkości zbyt małe by brać pod uwagę tak kosztowne inwestycje. Warto zauważyć, że projekt mini metra obniża efektywność PST. Ta ciekawa idea może mieć swoje rozwinięcie np. w projekcie PST w ulicy Bukowskiej.</p>
--	----	---	--	---

		<p>42 Uwaga dotyczy sformułowania, które padło podczas prezentacji Planu Transportowego, w dniu 30 stycznia 2014 roku.</p>	<p>Podczas prezentacji Planu Transportowego, w dniu 30 stycznia 2014 rok, Pan Jacek Thiem z Biura Inżynierii Transportu, wspominał o konieczności wzroście znaczenia połączeń bezpośrednich i rozwoju sieci w kierunku eliminacji przesiadek dla podróżnych. Wspominał też, że wynika to z oczekiwań podróżnych, jakie zebrano na podstawie przeprowadzonych ankiet. Bardzo mnie ten kierunek zaniepokoił, gdyż realizacja tego scenariusza oznacza dalszy wzrost liczby linii tramwajowych i autobusowych. Problem w tym, że ten wzrost jest nieproporcjonalny w porównaniu z rozwojem samej sieci (ilość połączeń wzrasta jak $n!$, gdzie n oznacza liczbę tras). Wiąże się to zatem z nieproporcjonalnym wzrostem kosztów funkcjonowania całego systemu (do którego już dziś w 60% dopłaca miasto). Jedynym słusznym kierunkiem rozwoju całego systemu transportowego jest optymalizacja liczby połączeń oraz rozwój sieci według następujących topologii:</p> <p>a) w obrębie miasta, rozwój sieci według topologii kraty, lub szachownicy, z kilkoma szybkimi, lub ultra-szybkimi liniami północ-południe (do której już dziś można zaliczyć trasę PST, a jej uzupełnieniem byłaby budowa linii Naramowice-Dębiec wg. zaproponowanego projektu w Uwadze 2), oraz kilkoma liniami wschód-zachód.</p> <p>b) poza granicami miasta, linie autobusowe i BRT, w topologii gwiazdy z ramionami wychodzącymi z zakończeń sieci szybkiego tramwaju.</p> <p>c) na granicy miasta, kolej podmiejska i</p>	<p>Wzrost znaczenia połączeń bezpośrednich jest potrzebą zgłaszaną przez pasażerów publicznego transportu zbiorowego. Wzrost liczby linii nie musi oznaczać bezwarunkowego wzrostu kosztów. Plan nie optymalizuje przebiegu linii komunikacyjnych, natomiast zapisano w nim konieczność uwzględnienia potrzeb mieszkańców związanych z bezpośredniością połączeń w przypadku takiej optymalizacji.</p> <p>Rozdz.9 str.91-92</p>
--	--	--	--	---

58	Łukasz Senger	43	Punkt 3.3., 4.3	<p>Należy zdecydowanie zaniechać wprowadzania BRT w ciągu ul. Naramowickiej ponieważ jest to system niewydolny, może mieć charakter co najwyżej tymczasowy w warunkach w których do dyspozycji są dwie jezdnie o dwóch pasach ruchu. Trasę na Naramowice należy zrobić porządnie bez marnowania środków i czasu na archaiczne rozwiązania takie jak BRT. Przy możliwościach płynących z dopłat unijnych należy zbudować trasę tramwajową (z krańcówkami zamiast pętli – będzie można ją sukcesywnie przedłużyć) przez dworzec Garbary (oddzielny tunel pod dworcem). BRT jako rozwiązanie jest reakcją na brak tramwajów a nie docelowym rozwiązaniem. Argument że system jest rozpowszechniony w np. Francji też jest chybiony, ponieważ w miastach francuskich wracają tramwaje jako pojazdy zapewniające większe zdolności transportowe. Co więcej tramwaje te mają realny priorytet, proszę zobaczyć filmy na youtube. Wspomniane tramwaje zatrzymują się tylko i wyłącznie na przystankach, żadne skrzyżowania ich nie zatrzymują. W Poznaniu o czymś takim na razie możemy tylko pomarzyć, m.in. przez nieracjonalny upór ZDM i skierowanie priorytetów na płynność ruchu samochodów.</p> <p>Brak realnych priorytetów dla tramwajów</p>	<p>Porównaj odp. 1 i 4.</p> <p>Trasa w ulicy Nowowiejskiego została zapisana w kierunkach z dużym priorytetem.</p> <p>Rozdz. 12 str. 106</p> <p>Nie planuje się wprowadzać trasy tramwajowej ciąg ulic Polska, Bułgarska, Jugosłowiańska, Ściegiennego.</p>
----	---------------	----	-----------------	--	---

			<p>które stoją w korkach przez nieodseparowanie ich od samochodów, zbyt rzadkie kursy, za krótkie składy i ścisk w wagonach, powodują że środki transportu zbiorowego są mniej atrakcyjne niż rozwiązania w krajach cywilizowanych. Wiecie państwo że Budapeszt który też korzysta z Siemensów Combino, używa tych tramwajów skonfigurowanych do długości 54m?</p> <p>Tramwaj ma możliwość zabrania znacznie większej liczby pasażerów niż autobus. Autobus Solaris U18 zabierze na pokład 175 pasażerów dla porównania Solaris Tramino 229 osób. Należy liczyć zdolności przewozowe w ilościach możliwych do przewiezienia pasażerów. Dopiero to pozwoli oszacować możliwości trasy, które dodatkowo można zwiększać przez przedłużanie składów tramwajowych, z autobusami to nie będzie możliwe. Przy założeniu że w godzinach szczytu na przystanek tramwaj (dowolna ilość linii) powinien podjeżdżać co 90sekund to pozwoli to osiągnąć możliwości przewozowe na poziomie czterdziestu kursów w jedną stronę. Po podstawieniu danych można wyliczyć że 229 pasażerów x 40 kursów x 2 kierunki przejazdu pozwoli osiągnąć wartość 18320 pasażerów na godzinę przewożonych tramwajami Tramino w obecnej konfiguracji. Autobusy nie są w stanie</p>	
--	--	--	--	--

				<p>tramwajom dorównać możliwościami już na tym etapie.</p> <p>Przy użyciu składów 105N sprzęganych po trzy wagony (tzw. trójskład) uzyskuje się wartość 408 pasażerów na tramwaj co pozwoli uzyskać wynik 32640 pasażerów na godzinę.</p> <p>Tramwaje Tramino, gdybyśmy tyle ich mieli, można sprzęgać w dwuskałdy w godzinach szczytu (36640p./h) a w godzinach pozaszczytowych kierować do ruchu jako pojedyncze jednostki.</p> <p>Tramwaje dają znacznie większe możliwości niż autobusy, jednak ustępują możliwościami pociągom. Jeżeli chcemy zmniejszyć trudności komunikacyjne w skali i miejskiej i aglomeracyjnej to pociągi powinny być podstawowym środkiem transportu. Niedowiarkom sugeruję wyjazd do Berlina i pojeżdżenie tamtejszym S-Bahnem. Proszę zobaczyć co to znaczy szybkie przemieszczanie się po mieście. Poznań ma przynajmniej 11 możliwych kierunków rozjazdów pociągów plus trasa towarowa na północy miasta, na Franowie i odcinek pomiędzy Górczynem, Dębciem a Dębiną, oraz możliwości budowy kolejnych torowisk.</p> <p>Przy zagęszczeniu przystanków dla poznańskiego S-Bahnu osiągnie się nieporównywalne z dzisiejszymi możliwości transportowe zbiorowemu, co da nam mieszkańcom realne oszczędności czasu. Dopłacając do transportu</p>	
--	--	--	--	---	--

			<p>zbiorowego któremu nadaje się bezwzględny priorytet oszczędza się czas mieszkańcom, a zatem można więcej czasu przeznaczyć na prace, konsumpcje, regeneracje. To są same korzyści i dla miasta i jego mieszkańców.</p> <p>Argument o zanieczyszczeniu powietrza przez elektrownie węglowe i stratach prądu podczas przesyłu jest argumentem istotnym. Jednak miasto ma możliwość zniwelowania trudności jakie za tym idą. Sugeruję wyposażanie pojazdów w panele fotowoltaiczne które oczywiście nie zaspokoją pełnego zapotrzebowania na prąd, ale umożliwią jego produkcję na miejscu i zredukują do zera straty na przesył. Dachy budynków publicznych i wynajmowanych budynków prywatnych także będą dobrym miejscem do wytwarzania własnej energii elektrycznej. Ponadto warto zastanowić się nad miejskimi siłowniami wiatrowymi (konstrukcje śrubowe, pozioma oś obrotu – nie hałasują tak jak śmigłowe) oraz wodnymi.</p> <p>Jako zdecydowaną wadę pojazdów spalinowych należy zaznaczyć że autobusy są zasilane silnikami diesla. Spaliny z silników diesla wg części badań naukowych są znacznie bardziej rakotwórcze niż azbest. Podejmiecie Państwo odpowiedzialność polityczną za takie trucie mieszkańców spalinami,</p>	
--	--	--	---	--

			<p>pyłami ze ścieranych okładzin hamulcowych oraz opon pojazdów stojących w korkach? To wszystko jest w powietrzu i tym się trujemy. Pamiętacie jak brudne były ściany Zamku Cesarskiego? Tak samo brudne są płuca poznaniaków a godzinny spacer po mieście jest porównywalny z wypaleniem dwóch papierosów. Dlaczego zatem w autobusach w Poznaniu stosuje się diesle? Obawiam się że straty wynikające z zastosowani silników elektrycznych w tramwajach są niższe niż straty na zdrowiu ludzi zmuszonych wdychać spaliny z diesli. Silniki na gaz będą znacznie zdrowsze dla otoczenia a paliwo do nich jest tańsze. Dziwne że nikt nie myślał o autobusach napędzanych silnikami na gaz dowożącymi pasażerów do tramwajów.</p> <p>Dlaczego miasta o najwyższej jakości życia jak np. Kopenhaga, Monachium, Wiedeń dążą do obniżenia ilości udziału transportu indywidualnego opartego na prywatnych samochodach? Dlaczego w Berlinie jest zarejestrowanych ok. 320 pojazdów na 1000 mieszkańców i z czego to wynika? Dlaczego wg ostatnich doniesień prasowych Hamburg planuje wygospodarowanie większej ilości klinów zieleni i całkowity zakaz wjazdu samochodów do wybranych fyrtli (nie deptaków, fyrtli a nawet całej dzielnicy)? Chodzi o poprawienie jakości życia, w tym</p>	
--	--	--	--	--

				<p>zdrowia podatników, żeby ci mogli dłużej pracować i płacić podatki. W naszych warunkach zatrutego środowiska długość życia jest krótsza niż w Danii i wynika ona nie tylko z różnej skali zatrucia środowiska ale też z innych przyzwyczajęń transportowych, w Danii kładzie się mocny nacisk na transport rowerowy. Efekt? Zdrowy człowiek może pracować dłużej, dłużej płacić podatki, ma większe możliwości konsumpcyjne (siłę nabywczą) i w zamian za to mniej kosztuje jego leczenie / utrzymanie przez niewydolne ZUS i NFZ. Chcemy mieć zdrowe miasto czy miasto ludzi schorowanych? Dlatego tak ważne jest objęcie każdej możliwej przestrzeni w mieście strefą Tempo30, SOP, strefami płatnych wjazdów (kiedy w końcu wejdzie ustawa która to umożliwia?), oraz wydzielanie buspasów (redukcja zanieczyszczeń, hałasów i korków) i organizowanie przestrzeni dla rowerów jako indywidualnego środka transportu krótkiego i średniego zasięgu. Infrastruktura umożliwia pojawienie się aktywności i tak, lepiej żeby to miasto osiągało przychody z jak najbardziej przyjaznej pasażerom komunikacji zbiorowej, niż żeby mieszkańcy aglomeracji byli zmuszeni (przy niewydolności ZTM) do nadużywania samochodów i narażania wszystkich na koszty utrzymania dróg, zanieczyszczenia,</p>	
--	--	--	--	---	--

			<p>hałas itd.</p> <p>Strategie opisywane w miejskich dokumentach ładnie brzmią, ale za ich spisaniem nie idą racjonalne działania nakierowane na realizację. Po co w mieście inwestuje się w kolejne szerokie drogi które tak czy tak będą zakorkowane zamiast budowy znacznie efektywniejszych S-Bahnu, tras tramwajowych, rowerostrad? Wzorcowe rozwiązania są wdrażane w Europie zachodniej i od lat można obserwować ich pozytywne efekty, to tam należy szukać wzorców i inspiracji. W Poznaniu równa się w dół do średniej polskiej brnąc w anachroniczne rozwiązania zarzucane nawet w USA czy Chinach gdzie zauważono czym jest jakość życia, jak negatywnie wpływa na nią nadużywanie samochodów, co dają tramwaje, rowery i deptaki.</p> <p>4.7.e. Najpierw powinno się wybudować trasę tramwajową z zachowaniem dzisiejszej postaci ul. Naramowickiej (przekrój 1x1). Nie należy poszerzać tej drogi żeby nie zachęcać do odbywania podróży samochodem po mieście. Poszerzanie Naramowickiej do dwóch jezdni jest zbędnym marnowaniem pieniędzy i zachętą dla przyjezdnych do używania samochodu w podróżach po mieście. Poznańskie podatki powinny</p>	
--	--	--	--	--

				<p>służyć poznaniakom a nie utrzymaniu dróg które w znaczącej części służą obcym płacącym podatki gdzieś u siebie. Sama trasa tramwajowa w ul Naramowickiej powinna włączać się do pętli Wilczak, następnie ulicą Przelajową dotrzeć do ul Winogrady, skąd przez teren Cytadeli dotrzeć (wraz z rowerostradą) do Garbar. Korzyścią będzie możliwość zachowania aktualnej szerokości ul Szelągowskiej bez potrzeby budowania umocnień skarpy koniecznych przy poszerzaniu jezdni i budowie torowisk, skrócenie czasu dojazdu do Garbar oraz Solnej i w drugim etapie przez Garbary do Królowej Jadwigi, wykorzystanie istniejącego fragmentu torowiska a w konsekwencji zbudowanie osi transportowej p1n-p1d alternatywnej dla przeciążonej Roosewelta. Dzięki integracji środków transportu publicznego łatwiej będzie uzyskać dopłaty unijne, a te będą potrzebne przy budowie tunelu tramwajowego wraz z peronami pod dworcem Garbary z którego trasa tramwajowa mogłaby wychodzić na powierzchnię jezdni pomiędzy ulicami Północną a Szyperską. Prawdopodobnie trzeba będzie wyburzyć domy (wg zdjęć satelitarnych 3-4) które potencjalnie blokują rozbudowę trasy i w ramach rekompensaty postawić budynki o co najmniej takich samych parametrach w najbliższej okolicy.</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>4.7.x1. Proponuję budowę trasy tramwajowej w ul. Wolnica – Solna – Nowowiejskiego i włączenie jej do Puławskiego.</p> <p>4.7.x2. Proponuję budowę trasy tramwajowej w ciągu ulic Polska – Bułgarska – Jugosłowiańska – Ściegiennego do Głogowskiej przy pętli Górczyn. Także w Arciszewskiego pomiędzy Ściegiennego a Hetmańską.</p>	
59	MICHAŁ ŁABĘCKI	44	<p>„Sieć Poznańskiego Szybkiego Tramwaju powinna być rozwijana w kierunku południowymi zachodnim.”</p>	<p>Uważam, że trasa PST powinna być przedłużona aż do Hetmańskiej zgodnie z planem, a dalej przebiegać na wiadukcie nad Hetmańską i Nową Opolską i śladem torów staroberlińskich do Górczyna , następnie śladem III ramy aż do Osiedla Kopernika. Możliwość wjazdu na Hetmańską tylko od strony Górczyna. Trasa na wolnych torach powinna oprócz włączenia w ulicę Hetmańską biec dalej do Lubonia śladem nieistniejącej linii kolejowej łączącej Luboń z wolnymi torami.</p> <p>Od Hetmańskiej do Lubonia odcinek ten powinien mieć parametry PST. Dodatkowo na ulicy Tunelowej powinna powstać trasa tramwajowa łącząca obie nowe trasy.</p> <p>Popieram rozwój PST i budowę odcinka wzdłuż Bukowskiej.</p> <p>Takie rozwiązanie pozwoli na stworzenie szybkich połączeń tramwajowych między</p>	<p>Plan wskazuje kierunki rozwoju PST na południe i zachód. Rozdz. 12 str. 105 – 106. Przewiduje również połączenie tramwajowe do os. Kopernika. Linia PST na os. Kopernika wzdłuż linii kolejowej to w tej chwili pomysł zbyt odległy.</p>

				<p>różnymi dzielnicami miasta. Przykładowo: Os. Kopernika – PST – Tunelowa – Wolne Tory – Królowej Jadwigi – Rondo Rataje – Rondo Śródka – Poznań Wschód (Zawady) Os. Sobieskiego – PST – Tunelowa – Wolne Tory – Dębiec – Luboń Os. Sobieskiego - PST - Tunelowa - Wolne Tory - Hetmańska - Starołęka Port Lotniczy - PST - Tunelowa – Wolne Tory - Dębiec – Luboń</p>	
60	Tomasz Genow	45	<p><i>rozdz. 4 PLANOWANA SIEĆ KOMUNIKACYJNA DLA PRZEWOZÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W TRANSPORCIE ZBIOROWYM, pkt. 3 – BRT, ppkt. g. Ulica Królowej Jadwigi od skrzyżowania z ulicą Strzelecką do skrzyżowania z ulicą Wierzbęcice. (2014-2025)</i></p>	<p>Proszę o zaznaczenie, że wprowadzenie buspasa na tym odcinku nie powinno wiązać się z poszerzeniem ulicy, gdyż to byłoby niezgodne z celami Planu (zmniejszanie roli samochodu). Mam uwagę co do określenia „Dopuszcza się wprowadzenie odcinków nowego systemu publicznego transportu zbiorowego – BRT.” Jeżeli PTAP jest dokumentem wykonawczym jak to ujęte we wstępie, to chyba nakazuje i zakazuje, a nie „dopuszcza”.</p> <p>Proszę o rozważenie buspasa na Al.Niepodległości, ze względu na notoryczne stanie w korku tamtejszych linii autobusowych.</p>	<p>Nie przewidywano poszerzenia ulicy Królowej Jadwigi. Ustalenia Planu Transportowego dotyczą jednak jedynie publicznego transportu zbiorowego i nie determinują kształtu inwestycji.</p>

		46	2. „6. <i>Wprowadza się nowe odcinki sieci tramwajowej (w nawiasach podano zalecane lata realizacji):</i> <i>a. Połączenie tramwajowe na ulicy Niezłomnych, Ratajczaka (2014-2025)“</i>	Porównaj odp. 45. Wytyczne dla węzłów przesiadkowych zapisano, jako zalecane standardy, .w rozdz. 9 str. 92..
		47	2.1. Z uwagi na poprawienie warunków ruchu pieszego wnioskuję o dopisanie wytyczenia przejść naziemnych przy okazji przebudowy skrzyżowania Niezłomnych/Wierzbicice/Matyi.	
		48	3. „d. <i>Połączenie tramwajowe od ulicy Towarowej do pętli na Wolnych Torach, alternatywnie do ul. Hetmańskiej. (2014-2025)“</i>	Dodano stosowny zapis. Rozdz. 4 str. 69 pkt. 10d
		49	3.1. Budowanie tam tramwaju, o ile w zamyśle ma obsługiwać mieszkańców w nowej dzielnicy na miejscu Wolnych Torów jest uzależnione od jakiegokolwiek działalności budowlanej na tych terenach, zatem nie można wskazywać daty – powinno to się znaleźć w innych, późniejszych dokumentach.	
		50	4. Mam również zapytanie: kiedy przewidywany jest podobny plan rozwoju infrastruktury rowerowej dla Poznania?	Bez komentarza.

61	RAFAŁ SOBCZAK	51	BRT (Bus Rapid Transit/Transport) obsługujący Naramowice.	<p>W przedstawionym dokumencie nie znalazłem propozycji lokalizacji północnej pętli dla pojazdów poruszających się w systemie BRT, a obsługujących Naramowice. Prośba by system BRT swym zasięgiem przekraczał tory kolejowe magistrali towarowej wykorzystując w tym celu planowane bezkolizyjne połączenie w ciągu ul. Nowej Naramowickiej i kończąc bieg na pętli os. Różany Potok. W ten sposób dostęp do systemu uzyskałaby znaczna część mieszkańców Umultowa, jak również studentów wydziałów kampusu UAM. Tym samym również zwiększone zostałyby wykorzystanie potencjału przewozowego samego BRT.</p> <p>Alternatywnie, zakładając dopuszczenie krótkotrwałego poruszania się pojazdów BRT wspólnym, ogólnodostępnym pasem drogowym możliwe są również dwie inne opcje dla pętli:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rozwój istniejącej pętli na os. Radojewo, której wykorzystanie pokrywałoby systemem BRT również północne obszary administracyjne Poznania. Tereny te obecnie już przechodzą proces intensywnej urbanizacji i tworzone są nowe osiedla mieszkaniowe wymagające zapewnienia obsługi komunikacyjnej. - utworzenie nowej pętli autobusowej w 	Porównaj odp. 24.
----	---------------	----	---	--	-------------------

				<p>północnej części Umultowa. Pragnę przypomnieć, iż jeszcze kilka lat temu przy ul. Kresowej istniała pętla autobusowa. Pętla zlokalizowana na północnym obszarze Umultowa umożliwiłaby nieznaczne (w tym również w kosztach) wydłużenie istniejących linii autobusowych powiązanych z PST (98, 87) zwiększając dogodność dostępu, jak również efektywność ich wykorzystania o mieszkańców północno-wschodniej części Umultowa (planowane zwiększone zurbanizowanie).</p> <p>W powyższych przypadkach możliwe jest również rozważenie usytuowania w okolicy pętli BRT również parkingu typu PARK&RIDE, którego celem byłaby obsługa komunikacyjna osób dojeżdżających z północnej części aglomeracji poznańskiej.</p>	
62	DAWID BINIECKI	52	Rozdział II USTALENIA PLANU TRANSPORTOWEGO, punkt 4 PLANOWANA SIEĆ KOMUNIKACYJNA DLA PRZEWOZÓW UGYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W TRANSPORCIE ZBIOROWYM – brak	<p>Zgłaszam zastrzeżenia do pominięcia w ustaleniach planu transportowego kluczowej dla transportu aglomeracyjnego kwestii zorganizowania kompleksowego węzła przesiadkowego Poznań Wschód. Na poparcie istotności poruszanego tematu przedstawiam następujące fakty:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dworzec kolejowy Poznań Wschód jest znaczącym punktem na kolejowej mapie aglomeracyjnej, gdzie łączą się 3 linie z 	<p>W rozdziale 12 str. 105 – 106 dodano zapisy podnoszące rangę węzła przesiadkowego przy stacji Poznań Wschód. Porównaj odp. 34.</p>

		<p>uwzględnienia kluczowego dla transportu aglomeracyjnego rozwiązania transportowego w obrębie dworca kolejowego Poznań Wschód, dotyczącego m.in. inwestycji integrująca transport kolejowy z tramwajowym, autobusowym, samochodowym i rowerowym.</p>	<p>kierunków: Wągrowiec, Bydgoszcz, Warszawa. Stacja znajduje się w dzielnicy Główna, charakteryzującej się wysokim wskaźnikiem przedsiębiorstw przemysłowych i usługowych (m.in. Unilever, Centra, Nivea, Kompania Piwowarska, Bridgestone), do których dostęp powinien być zapewniony poprzez wydajne rozwiązania transportu publicznego, prowadząc do zmniejszenia zatorów drogowych. Pełny potencjał dworca Poznań Wschód może być wykorzystany poprzez:</p> <p>a. Przedłużenie linii tramwajowej z Zawad wzdłuż dworca do pętli przy ulicy Gnieźnieńskiej umożliwiając podróżnym na szybki i elastyczny sposób podróżowania po Poznaniu.</p> <p>b. Przygotowanie parkingów typu Park&Ride zapobiegając wtłaczaniu pojazdów osobowych do centrum miasta i odkorkowując zatłoczone okoliczne ulice (m.in. Gdyńska, Bałtycka, Główna), oraz Bike&Ride, odpowiadając na rosnącą popularność ruchu rowerowego.</p> <p>c. Utworzenie dworca autobusowego dla obsługi komunikacji podmiejskiej i miejskiej, przejmującego rolę dworca Śródka zmniejszając natężenie ruchu w Poznaniu.</p> <p>d. Wybudowanie wiaduktu nad torami kolejowymi wzdłuż ulicy Krańcowej, pozwalającego na bezkolizyjne połączenie północnej i południowej części Poznania</p>	
--	--	--	---	--

				<p>Nowe Miasto przy wzmożonym ruchu kolejowym.</p> <p>2. Węzeł przesiadkowy Poznań Wschód ma gigantyczne znaczenie w kontekście obsługi podróżnych z północnej i wschodniej części aglomeracji poznańskiej (Poznań Główna, gminy: Czerwonak, Swarzędz, Pobiedziska, Kostrzyn), która według prognoz Planu Transportowego wykazuje najbardziej dynamiczny przyrost zapotrzebowania na przewozy. Przykłady największego prognozowanego wzrostu zapotrzebowania prezentuje poniżej zamieszczona tabela i rysunki (w 2040r. m.in. Poznań Główna wzrost o 67%, gmina Czerwonak wzrost o 100%):</p> <p>□ Wycinek z tabeli 5.2.1 planu transportowego „Zmiany potencjalnego zapotrzebowania na przewozy w latach 2025 i 2040 (bez ruchu poza Aglomerację Poznańską) w stosunku do roku 2015.”:</p> <p>Obszar wzrost zapotrzebowania na przewozy w roku 2025 wzrost zapotrzebowania na przewozy w roku 2040</p> <table> <tr> <td>POZNAŃ GŁÓWNA</td> <td>57,26%</td> <td>66.81%</td> </tr> <tr> <td>GM. CZERWONAK</td> <td>51,51%</td> <td>99.62%</td> </tr> <tr> <td>GM. KOSTRZYN</td> <td>13,55%</td> <td>33.36%</td> </tr> <tr> <td>GM. POBIEDZISKA</td> <td>15,20%</td> <td>37.89%</td> </tr> <tr> <td>GM. SWARZĘDZ</td> <td>8,50%</td> <td>22.39%</td> </tr> </table> <p>□ Rysunek 5.2.2 Zmiana potencjalnego dobowego zapotrzebowania na przewozy (bez ruchu poza Aglomerację Poznańską) w roku 2040 w stosunku do roku 2015.</p>	POZNAŃ GŁÓWNA	57,26%	66.81%	GM. CZERWONAK	51,51%	99.62%	GM. KOSTRZYN	13,55%	33.36%	GM. POBIEDZISKA	15,20%	37.89%	GM. SWARZĘDZ	8,50%	22.39%
POZNAŃ GŁÓWNA	57,26%	66.81%																	
GM. CZERWONAK	51,51%	99.62%																	
GM. KOSTRZYN	13,55%	33.36%																	
GM. POBIEDZISKA	15,20%	37.89%																	
GM. SWARZĘDZ	8,50%	22.39%																	

			<p>3. Dzielnica Główna odznacza się jednym z najmniejszych współczynników zmotoryzowania, który zgodnie z danymi w dokumencie „BADANIA I OPRACOWANIE PLANU TRANSPORTOWEGO AGLOMERACJI POZNAŃSKIEJ” wynosi 38,1%. Istnieje zatem wysokie ryzyko wzrostu zmotoryzowania w przypadku braku wprowadzenia ulepszeń komunikacyjnych w tej dzielnicy, mając na uwadze perspektywę największego w Poznaniu przyrostu popytu na przewozy.</p> <p>4. Prowadzone w ramach Planu Transportowego Aglomeracji Poznańskiej konsultacje społeczne wykazały, że problematyka wąskiego gardła transportowego w okolicach dworca Poznań Wschód znajdują odzwierciedlenie w apelach mieszkańców, którzy poprzez ankiety i podczas spotkań konsultacyjnych wielokrotnie podnosili tą kwestie. Jak można zauważyć na poniższym zestawieniu, problem dotyczący braku linii tramwajowej do dworca Poznań Wschód był, obok tramwaju na Naramowice, najczęściej przywoływany w części dotyczącej inwestycji tramwajowych: Ponadto, jak zauważono w dokumencie podsumowującym podsumowanie konsultacji, komentarz do pytania nr 2: „Jak oceniacie Państwo obecną dostępność sieci publicznego transportu zbiorowego? W które miejsca</p>	
--	--	--	---	--

			<p>jest Państwu trudno dojechać autobusem lub tramwajem? [...]” zawierał następujący zwrot: „[...] bardzo cenny jest szereg uwag szczegółowo wskazujący na problemy z dostępnością np. [...] obszaru ulicy Główniej.”, co podkreśla pilność potrzeby przedłużenia linii tramwajowej z Zawad do dworca wschodniego.</p> <p>5. Warto podkreślić, że inwestycja tramwajowa do dworca kolejowego Poznań Wschód posiada gotowy projekt wykonawczy, a przebieg trasy jest zabezpieczony poprzez obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Jednocześnie perspektywa unijnego wsparcia finansowego na lata 2014-2020 dla projektów integrujących transport publiczny poprzez wysokie dofinansowania inwestycji tramwajowych stawia inicjatywę utworzenia zintegrowanego węzła przesiadkowego Poznań Wschód w czołówce najważniejszych przedsięwzięć korzystnie wpływających na usprawnienie transportu aglomeracji poznańskiej.</p>	
--	--	--	---	--

63	Marcin Czerkawski	53	<p>3.3 WIZJA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W AGLOMERACJI POZNAŃSKIEJ</p> <p>Sieć Poznańskiego Szybkiego Tramwaju powinna być rozwijana w kierunku południowym i zachodnim. Przedłużenie PST z Dworca Zachodniego do pętli w okolicy Osiedla Dębina, w badaniach uzyskuje co prawda znacznie mniejsze potoki, niż odcinek północny, jednak przebiega przez potencjalne tereny rozwojowe. Odcinek ten powinien być tak zaprojektowany, aby umożliwiać obsługę terenów Wolnych Torów (nawet z zastosowaniem systemu chodników ruchomych), terenów w sąsiedztwie ulicy Góreckiej.</p>	<p>Wydaje mi się, że dobór priorytetów przedłużenia istniejących linii tramwajowych jest trochę losowy. Podczas gdy np. Al. Polska znajdująca się na odludziu ma priorytet tylko po to by stworzyć tam porządną węzeł autobusowo-tramwajowy, bo na Ogrodach nie ma miejsca zapomina się zupełnie o koncepcji przedłużenia tramwaju z Dębca na Dębinę przez 28 Czerwca. Oprócz przeszkody, jaką tworzą tory kolejowe (używane przez składy towarowe) teren aż prosi się o linię tramwajową, tym bardziej że Dębiec to jedna z 'końcówek', gdzie wysiada największa ilość ludzi zmierzających dalej na Dębiec/Świerczewo, pociąg czy pętle autobusowe znajdujące się po obu stronach linii kolejowej. Plan wprowadzie wymienia w jednym miejscu zamiar wybudowania nowej pętli autobusowej i integracji z koleją i tramwajem, jednak niczego nie konkretyzuje. Za to przedstawia zupełnie odrealniony pomysł budowy linii tramwajowej PST wzdłuż (sic!) torów kolejowych czyli teren Wolnych Torów. Do 2025 r. nie powstanie tam na pewno zbyt wiele generatorów ruchu. Tym bardziej dziwi dubel linii kolejowej pod postacią linii tramwajowej.</p>	<p>W rozdziale 12 str. 105 – 106 dodano zapisy podnoszące rangę węzła przesiadkowego na Klinie Dębieckim, wraz z przedłużeniem do niego linii tramwajowej.</p>
----	-------------------	----	---	--	--

		<p>54 System BRT powinien powstać we wschodniej części lewobrzeżnego Poznania. System BRT powinien łączyć północne osiedla położone wzdłuż ulicy Naramowickiej z wschodnim obszarem Centrum przy ulicy Garbary i dalej na południe Wildę i Dębiec.</p>	<p>W punkcie 3 wymienia się Dębiec jako miejsce, w które może dotrzeć system BRT, zaś w pkt. 4 BRT nie dotyczy już Dębca, tylko odcinka Naramowice – Garbary – Królowej Jadwigi - ZCK</p>	<p>Rozwój systemu BRT w kierunku południowym został zapisany w kierunkach rozdz. 12 str. 105 - 106</p>
		<p>55 4 PLANOWANA SIEĆ KOMUNIKACYJNA DLA PRZEWOZÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W TRANSPORCIE ZBIOROWYM Dopuszcza się wprowadzenie nowych odcinków sieci tramwajowej uzależnionych pozytywnym wynikiem analiz techniczno-ekonomicznych: Połączenie tramwajowe od ulicy Towarowej do pętli na Wolnych Torach, alternatywnie do ul. Hetmańskiej. (2014-2025)</p>	<p>Pomysł przedłużenia torów z Towarowej na tereny Wolnych Torów wydaje się niejako dublem przedłużenia PST wymienionym w punkcie a). Zresztą zupełnie nie rozumiem, jak ten pomysł mógłby być alternatywą dla połączenia przez Hetmańską.</p>	<p>Niektóre inwestycje w kierunkach Planu Transportowego „konkurują” ze sobą. Wynika to z braku przesądzeń, która z inwestycji jest lepsza. Takie przesądzenia zostaną podjęte na podstawie szczegółowych analiz techniczno – ekonomicznych.</p>

		56	<p>Nie należy zapominać również o ruchu rowerowym. Rozwój tego ruchu nie stanowi przeszkody w rozwoju transportu zbiorowego a przy właściwej integracji może stanowić dodatkowy bodziec rozwojowy. Ważnymi elementami będzie rozwój sieci wypożyczalni rowerowych i budowa parkingów B+R.</p>	<p>Plan zdawkowo wymienia rower jako nową jakość podróży w mieście. Rzeczywiście podane są ogóle rozwiązania i kierunki rozwoju tego ruchu, lecz jest to ujęte bodaj w kilku zdaniach bez żadnych konkretnych. Zatem można mieć wrażenie, że temat tylko pozornie jest ważny dla autorów Planu.</p>	<p>Ustalenia Planu Transportowego dotyczą publicznego transportu zbiorowego. Rower został uwzględniony w tych zapisach w których wiąże się z transportem zbiorowym np. w standardach.</p> <p>Rozdz.3.3 str 60 Rozdz.9 str. 93 i 95 Rozdz. 11.1 str. 101</p>
		57	<p>9 STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ</p> <p>Na odcinkach linii tramwajowych oraz BRT powinien obowiązywać priorytet w sygnalizacji świetlnej dla pojazdów tych linii, przy czym tam gdzie jest to możliwe zaleca się prowadzenie priorytetu bezwzględniego.</p>	<p>Zapomina się zupełnie o priorytecie dla zwykłych autobusów. Zatem dla autorów Planu rozwiązanie takie jak np. na przystanku na ul. Dymka (przy Piwnej), czyli oddzielna sygnalizacja wzbudzana dla autobusu wyjeżdżającego z zatoki wydaje się zbędnym. Plan nie wspomina wspólnych pasów tramwaj-autobus.</p>	<p>Faktycznie Plan Transportowy pomija kwestie priorytetów w sygnalizacji dla transportu zbiorowego. Jednak priorytety te są rozwiązaniami indywidualnymi, a ogólny zapis potrzeby priorytetów miałby charakter zupełnie nieobligatoryjny. Tego typu zapisy występują chociażby w polityce transportowej.</p>

		58	<p>W przypadku taboru tramwajowego należy dążyć do 50% udziału pojazdów z obniżoną podłogą oraz przystosowaniem do przewozu osób z niepełnosprawnością ruchową z parku pojazdów wykorzystywanego go usług przewozowych objętych użytecznością publiczną.</p>	<p>50% taboru tramwajowego przystosowanego do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej lub niepełnej mobilności to przyrost tylko o ok. 27 nowoczesnych składów. To żałośnie niski przyrost biorąc pod uwagę standardy w innych miastach np. w Gdańsku udział wagonów (pociągów) niskowejściowych i niskopodłogowych to 60%. Przypominam, że zgodnie z punktem 3.1. <i>celem ... jest Zwiększenie dostępu do publicznego transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym.</i> Zatem ww. nieambitny cel 50% w stoi w sprzeczności z celem z punktu 3.1.</p>	<p>Z uwagi na spore wydatki związane z ostatnią wymianą taboru, zapis ten jest wystarczający.</p>
--	--	----	--	--	---

		59	<p>Każdy z kierowców i motorniczych prowadzących pojazdy w przewozach użyteczności publicznej organizowanej przez Miasto Poznań, musi zostać przeszkolony z zakresu specyfiki korzystania z transportu zbiorowego przez osoby starsze oraz osoby niepełnosprawne niezależnie od szkoleń wynikających z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 lipca 2008 roku w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy.</p>	<p>Niestety same szkolenia przewidziane przez ustawodawcę są wysoce niewystarczające. Należy wprowadzić dodatkowe szkolenia i treningi dla kierowców i motorniczych z tematu kierowania pojazdem w sposób zorientowany na klienta. Takie standardy są przyjęte m.in. w krajach Zachodu.</p>	<p>Zapis mówi o dodatkowym szkoleniu.</p>
--	--	----	--	---	---

		60	<p>Informacja pasażerska przekazywana będzie:</p> <p><input type="checkbox"/> w formie tradycyjnych wydruków,</p> <p><input type="checkbox"/> na stronie internetowej,</p> <p><input type="checkbox"/> on-line na wyświetlaczach i w Internecie.</p> <p>Wydruki rozkładów jazdy muszą być umieszczone na każdym przystanku w zakresie linii publicznego transportu zbiorowego obsługiwanych na tym przystanku</p>	<p>Zupełnie zignorowano funkcję aplikacji mobilnych, które obecnie szeroko stosuje się w transporcie publicznym (patrz np. aplikacja kolejowa Infopasażer, czy miejska aplikacja wrocławska lokomo)</p> <p>Co do rozkładów papierowych nie wskazano, że muszą one być czytelne, wydrukowane dużą i wyraźną czcionką, co obecnie nie ma zastosowania.</p> <p>Niestety nie założono również, że wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w dynamiczną informację pasażerską, lecz określono jedynie „komponenty segmentu zarządzania transportem publicznym”, do których zaliczono ową informację nie określając liczby pojazdów w nią wyposażoną. Wg mnie należy dążyć do modelu krakowskiego, by wszystkie (nawet najstarsze) pojazdy były wyposażone w taką informację.</p>	<p>Dodano zapis o aplikacjach mobilnych.</p> <p>Pozostałych zapisów nie zmieniono.</p> <p>Rozdz.9 str. 95</p>
63	<p>Urząd Miasta i Gminy w Pobiedziskach</p> <p>Maciej Jankowski Naczelnik Wydziału Rozwoju Urząd Miasta i Gminy w Pobiedziskach</p>	61		<p>Urząd Miasta i Gminy w Pobiedziskach w ramach konsultacji nad projektem Planu transportowego Miasta Poznania zgłasza konieczność budowy parkingów buforowych przy dworcu Poznań Wschód z jednoczesnym rozwiązaniem układu komunikacji drogowej w obrębie skrzyżowania ul. Krańcowej, Główniej, Gnieźnieńskiej i Gdyńskiej.</p> <p>Jednocześnie pragniemy zwrócić uwagę</p>	<p>W rozdziale 12 str. 105-106 dodano zapisy podnoszące rangę węzła przesiadkowego przy stacji Poznań Wschód.</p> <p>Uwagi dotyczące sprzedaży gruntów i zarządu dawną drogą krajową nr 5 nie dotyczą ustaleń Planu.</p>

				<p>na działania spółek PKP, które prowadzą sprzedaż gruntów w okolicach dworców kolejowych na trasie Poznań – Gniezno. Takie działanie może doprowadzić do braku zainteresowania podróżnych korzystaniem z komunikacji zbiorowej z jednoczesnym zwiększeniem ruchu pojazdów osobowych.</p> <p>Zwracamy również uwagę na aktualny stan prawny dawnej drogi krajowej nr 5, która na odcinku Gniezno – Poznań przeszła w zarząd trzech samorządów Swarzędza, Pobiedziska i Łubowa. Ta główna droga dojazdowa z Gniezna do Poznania utrzymywana jest w różnym standardzie co może przyczynić się do zwiększenia ilości kolizji. Droga ta szczególnie w obrębie Gminy Pobiedziska wymaga gruntownego remontu na który brak w budżecie tegorocznym jak i w WPI środków finansowych, a to może spowodować jej dalszą dekapitalizację.</p>	
64	Rada Osiedla Poznań Stare Winogrody	62		Materiał wydrukowany z mapką	Zaprezentowane połączenie tramwajowe nie prowadzi do centrum miasta nie może więc być alternatywą dla rozważanych połączeni Naramowic z centrum miasta. Może być natomiast alternatywą dla kosztownego połączenia tramwajowego na przedłużeniu ulicy Winogrody. Stosowny zapis został dodany w rozdziale 12 str.105.

65	Anna Spychała	63	<p>Zastanawiam się czy ktoś z władz miasta lub radnych widzi , że Poznań nie kończy się na Starym Mieście, Naramowicach i Piątkowie - ponieważ wszystko dzieje się w tych dzielnicach a gdzie jest Dębiec????? czy ktoś jeszcze o tej dzielnicy pamięta, nie o Wildzie do Rynku Wildeckiego tylko dalej o Dębcu kończącym się w tej chwili przy autostradzie na granicy Lubonia. Praktycznie gdyby nie autostrada to nie byłoby już widać granicy Poznania a Lubonia.</p> <p>Pragnę zauważyć , że nie dość że jest bardzo beznadziejna komunikacja miejska na Dębiec (raptem jedna/dwie linie autobusowe), które dojeżdżają na Dębinę to o dzielnicy inwestycyjne się już dawno zapomniało.... Dębiec wiecznie zatłoczony, ponieważ nikt nie przewidział tego , że taki natłok ludzi przeprowadzi się na drugą stronę autostrady czyli do Lubonia, który stał się sypialnią Poznania. Zero działań ze strony władz miasta czy rady na to, żeby coś w tej dzielnicy usprawnić, poprawić czy wybudować nic, kompletnie nic a przecież tam też mieszka dużo ludzi i coraz więcej podróżuje w tą część miasta, żeby dostać się do swoich domów w Luboniu, Komornikach czy dalej.</p> <p>pozostawiam temat do przemyślenia przy kawie, może w końcu ktoś to zauważy.</p>	Porównaj odp. 53 i 54.
----	---------------	----	---	------------------------

66	Marcin Wojciechowski	64	Rozdział 4	Wskazanie, że priorytetem transportu publicznego jest sieć tramwajowa, którą należy rozwijać.	Odrzucono uwagę.
		65	4.3. Dopuszcza się wprowadzenie odcinków nowego systemu publicznego transportu zbiorowego – BRT.	Dotyczy pkt od b) do d) - wykreślenie tego rozwiązania lub wskazanie, że ma charakter uzupełniający. Na wskazanym odcinku należy poprowadzić przede wszystkim trasę tramwajową.	Odrzucono uwagę.
		66	4.6 Wprowadza się nowe odcinki sieci tramwajowej.	Dopisać trasę na Naramowice, wzdłuż ul. Garbary i Szelałgowskiej	Rozdział 4 str. 67-70 został przeredagowany trasa została wpisana, jako alternatywna.
		67	4.7 pkt e	Wykreślenie priorytetu dla BRT. Priorytet dla tramwaju przez Wilczak.	Rozdział 4 str. 67-70 został przeredagowany trasa została wpisana, jako alternatywna
67	Stowarzyszenie PRAWO DO MIASTA	68	Pkt. 3.2	Niezasadne jest, biorąc pod uwagę realne możliwości finansowe, zasady przydzielania przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego środków z Unii Europejskiej na rozwój transportu publicznego oraz wiedzę z zakresu inżynierii transportu wprowadzanie nowych rodzajów transportu zbiorowego, szczególnie tam, gdzie możliwe i od wielu lat planowane jest poprowadzenie tramwaju.	Środki europejskie kierowane są na inwestycje mające zmniejszyć emisję. BRT jest taką inwestycją. Porównaj odp. 1 i 4.
		69	Pkt. 3.3.	Nie ma ekonomicznego uzasadnienia i szans na realizację projekt kolejki napowietrznej typu monorail, doświadczenie innych miast (m. In. Moskwy) wskazuje, że inwestycja taka wiąże się z kosztami budowy i amortyzacji nieproporcjonalnie wysokimi do osiągniętej poprawy jakości komunikacji	Nie ma również ekonomicznego uzasadnienia dla kosztownego przedłużenia PST na Morasko. Poza wysokimi kosztami inwestycji należy dodatkowo liczyć się w tym przypadku z wysokimi kosztami utrzymania oraz niewielkim stopniem zaspokojenia potrzeb

				<p>zbiorowej (na co wpływają przede wszystkim niższa w stosunku do tramwaju dostępność przystanków, konieczność przesiadek), nie stanowiąc tym samym realnej alternatywy dla innych środków transportu szynowego, w szczególności tramwaju.</p>	<p>podstawowej grupy beneficjentów tej inwestycji – studentów. Zapisany, jako nieobligatoryjna wizja, pomysł kolejki napowietrznej jest jedynie próbą wskazania innych kierunków działania w tych miejscach gdzie tramwaj byłby zbyt drogi i nieefektywny. W uwadze podano jeden z przykładów źle funkcjonującej kolejki napowietrznej pomijając wiele innych przykładów dobrze funkcjonujących.</p>
		70	Pkt. 4	<p>Wbrew dotychczasowym ustaleniom, argumentom przedstawionym powyżej i bez wystarczającej przyczyny planuje się dla Naramowic system BRT jako preferowany w stosunku do tramwaju.</p>	<p>Porównaj odp. 1 i 4.</p>
		71	Pkt 12	<p>Błędem jest odsuniecie aż do okresu po roku 2025 budowy kluczowej dla sprawnego funkcjonowania sieci tramwajowej w dłuższej perspektywie, odciażającej węzeł Most Teatralny trasy w ciągu ulic Solnej i Nowowiejskiego oraz dawna planowanych, pożądanym ze względu na duże potoki pasażerskie tras do skrzyżowania ul. 28 Czerwca 1956 z ul. Dolna Wilda i do os. Kopernika. Wiele z tras tramwajowych przedstawionych do ewentualnej realizacji w późniejszym okresie nie figuruje w konsultowanym projekcie nowego Studium Uwarunkowań i Kierunków</p>	<p>Porównaj odp.13 i 39</p>

				Zagospodarowania Przestrzennego – ze względu na spójność wizji rozwoju transportowego miasta, wyrażonej w różnych dokumentach, wymienione trasy powinny zostać zapisane w Studium.	
68 69 70	Michał Pawlik Łukasz Barnaś Bożena Bojanwoska	72	Rozdział 4 PLANOWANA SIEĆ KOMUNIKACYJNA DLA PRZEWOZÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W TRANSPORCIE ZBIOROWYM	<p>Domagam się wpisania do PLANTAP-u budowy trasy szybkiego tramwaju na Naramowice od pętli na ul. Wilczak, do ul. Bożydara, jako realizacji pierwszego etapu budowy trasy Mini-Metra zaproponowanej przez społeczność "Metro dla Poznania".</p> <p>Domagam się wpisania do PLANTAP-u budowy trasy szybkiego tramwaju od pętli na ul. Wilczak, do Dworca Garbary, a następnie tunelu dla linii podziemnego tramwaju od Dworca Garbary do ul. Hetmańskiej, jako realizacji drugiego etapu budowy trasy Mini-Metra zaproponowanej przez społeczność "Metro dla Poznania".</p> <p>Domagam się wpisania do PLANTAP-u budowy trasy szybkiego tramwaju od ul. Hetmańskiej, do nowej pętli na ul. Żabikowskiej, jako realizacji trzeciego etapu budowy trasy Mini-Metra zaproponowanej przez społeczność "Metro dla Poznania".</p>	Porównaj odp. 1 , 4 i 41

71	<p>Robert Sadłowski</p> <p>Sławomir Czyżewski</p> <p>Marcin Kucza</p> <p>Borys Boczek</p> <p>Jarosław Falkiewicz</p>	73	<p>Rozdział 4 PLANOWANA SIEĆ KOMUNIKACYJNA DLA PRZEWOZÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W TRANSPORCIE ZBIOROWYM</p>	<p>Należy zmienić priorytetyzację przedstawionych założeń planowanej sieci komunikacyjnej. Na samym początku powinny znajdować się punkty dotyczące sieci tramwajowej.</p> <p>I. Punkt 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p><i>Zakłada się oparcie systemu transportu w mieście o sieć tramwajową. Nie zakłada się likwidowania istniejących torowisk tramwajowych. Dopuszcza się wyłączenie z ruchu odcinków sieci tramwajowej tylko w przypadku zastąpienia innym nowym odcinkiem, pod warunkiem utrzymania pełnej sprawności technicznej nieużytkowanych torowisk.</i></p> <p>II. Punkty 3,4,5,7 usuwa się, a dawny punkt punkty 6 otrzymuje wolny numer 3. Pozostałe numery przesuwa się odpowiednio w górę.</p> <p>III. Nowy punkt 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p><i>Wprowadza się nowe odcinki sieci tramwajowej (w nawiasach podano zalecane lata realizacji):</i></p> <p><i>a. Połączenie tramwajowe osiedla Naramowice z centrum miasta od wiaduktu kolejowego do ul. Małe Garbary wzdłuż ul. Nowej Naramowickiej, Naramowickiej, Szelałowskiej i Garbary z podłączeniem do pętli Wilczak oraz węzłem integracyjnym kolej- tramwaj przy przystanku osobowym Poznań Garbary (2014-2025),</i></p> <p><i>b. Połączenie tramwajowe wzdłuż ulicy Serbskiej od Naramowickiej do ul. Murawia wzdłuż ulicy Solidarności od</i></p>	<p>Rozdział 4 str. 67-70 został przeredagowany jednak nie w kształcie zaproponowanym w uwadze.</p>
----	--	----	--	---	--

		74	Rozdział 9: STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	<p>I. Na stronie nr 90 w części dotyczącej „Standardów częstości kurowania” w drugim punkcie dotyczącym częstości kursowania poza szczytem zmienia się treść podpunktu „Dla linii głównych tramwajowych - co 15 min.” na „Dla linii głównych tramwajowych - co 12 min.”</p> <p>II. W tym samej części po punkcie dotyczącym częstości kursowania dostosowanego do potoków dodaje się punkt w brzmieniu: „Szczyty komunikacyjne dla których obowiązują zwiększone częstości kursowania obowiązują w godzinach 6:30 – 9:30 oraz 14:30 -18:30.”</p>	Porównaj odp. 21.
		75	Rozdział 14: PROPONOWANY HARMONOGRAM WDRAŻANIA INWESTYCJI ROZWOJOWYCH ZWIĄZANYCH Z PLANEM TRANSPORTOWYM	<p>W związku z wprowadzeniem zmian w treści Rozdziału 4, zmienia się treść harmonogramu wdrażania inwestycji w części dotyczącej obsługi komunikacyjnej osiedla Naramowice. Na lata 2014 – 2020 wprowadza się do harmonogramu projekt pn. <i>Połączenie tramwajowe osiedla Naramowice z centrum miasta od wiaduktu kolejowego do ul. Małe Garbary wzdłuż ul. Nowej Naramowickiej, Naramowickiej, Szelałgowskiej i Garbary z podłączeniem do pętli Wilczak oraz węzłem integracyjnym kolej- tramwaj przy przystanku osobowym Poznań Garbary.</i></p>	Porównaj odp. 22.

72	Kamila Sapikowska stow. Poznańska Masa Krytyczna	76		<p>Dziękujemy za uwzględnienie w treści Planu Transportowego naszych uwag dotyczących możliwości powiązania transportu publicznego oraz rowerowego. W harmonogramie Planu nie uwzględniono co prawda naszych propozycji, dotyczących chociażby montażu bagażników rowerowych na autobusach obsługujących konkretnie wskazane przez nas linie, mamy jednak nadzieję, że w budżetach gmin aglomeracji na kolejne lata zostaną przewidziane na to środki, sami też będziemy wnioskować o ich ujęcie.</p> <p>Za pożądane widzimy wprowadzenie możliwości darmowego przewozu roweru w ramach biletu na połączenia Kolei Metropolitarnej. Usprawni to poruszanie się z rowerem i zmniejszy presję samochodową, szczególnie w transporcie między powiatem a miastem Poznań.</p>	<p>Możliwość przewozu rowerów na przyczepkach planowana jest w ramach Planu Transportowego Powiatu Poznańskiego.</p> <p>Zapisy dotyczące przewozu roweru w kolejach dotyczą Planu Transportowego Województwa Wielkopolskiego.</p>
73	Paweł Sowa	77		<p>domagam się wpisania budowy linii tramwajowej łączącej centrum miasta (ul. Małe Garbary) z dzielnicą Naramowice wzdłuż ul. Szelałowskiej i Naramowickiej. Popieram stanowisko Stowarzyszenia Inwestycje dla Poznania: http://idp.org.pl/?p=674#more-674</p> <p>To jedyny sensowny pomysł na skomunikowanie wciąż rozrastającej się dzielnicy z pozostałymi obszarami miasta</p>	Porównaj odp. 1 i 4.

				<p>poprzez włączenie jej w układ tramwajowy. Jest to pomysł zgodny z polityką Unii Europejskiej.</p> <p>Obecne władze Poznania popełniają kardynalne błędy gdy mowa o transporcie publicznym. Nie można cynicznie manipulować i oszukiwać ludzi. Czas na perspektywiczne myślenie o przyszłości miasta poza wąskimi horyzontami obecnych polityków. Oni kiedyś przeminą, niestety ich lekkomyślne decyzje mogą zniweczyć dobre i potrzebne rozwiązania.</p>	
74	<p>Stowarzyszenie Wildecka Inicjatywa Lokalna WILDzianie</p> <p>Zarząd Stowarzyszenia: Anna Gawrysiak-Knez Łukasz Kozłowski Dorota Bonk- Hammermaister</p>	78	<p>Rozdział 3.3 „<i>System BRT powinien powstać we wschodniej części lewobrzeżnego Poznania. System BRT powinien łączyć północne osiedla położone wzdłuż ulicy Naramowickiej z wschodnim obszarem Centrum przy ulicy Garbary i dalej na południe Wildę i Dębiec. W kierunku wschodnim system ten powinien łączyć z Centrum i ZCK osiedla Górnego Tarasu Rataj leżące przy ulicy Krzywoustego, obszar handlowo-usługowy Franowa i ewentualny</i></p>	<p>Popieramy każde działanie mające na celu polepszenie funkcjonowania transportu publicznego na ulicach Królowej Jadwigi oraz Matyi. Jednocześnie apelujemy o przywrócenie podczas tych inwestycji charakteru wewnątrz dzielnicowego wcześniej wspomnianym ulicom. Ostatnie inwestycje miejskie wiążące się z budową przejść podziemnych i usuwaniem przejść dla pieszych spowodowały przedzielenie obszaru śródmiejskiego i znaczne utrudnienie w komunikacji dwóm dzielnicom miasta – Staremu Miastu oraz Wildzie. Apelujemy o wpisanie do Planu Transportowego planu zmniejszenia ruchu kołowego na ulicy Królowej Jadwigi oraz Matyi, powiększenie istniejących przejść dla pieszych oraz budowę kolejnych i przywrócenia im charakteru wewnątrz dzielnicowego. Jednocześnie apelujemy o</p>	<p>Ustalenia Planu Transportowego dotyczą wyłącznie publicznego transportu zbiorowego. Wymagania dotyczące węzłów przesiadkowych zostały zapisane w standardach, rozdz.9 str. 92</p>

			<p><i>parking P+R na dojeździe do Poznania z węzła Krzesiny. Rozwój systemu powinien odbywać się etapami w pierwszej kolejności powinny to być połączenia Centrum z Naramowicami i węzłem Krzesiny. Następnie połączenie z ZCK wzdłuż ulic Królowej Jadwigi i Towarowej i na końcu połączenie z Wildą i Dębciem."</i></p>	<p>wpisanie do Planu Transportowego podpunktu mającego na celu usunięcie z planów miejskich budowę kolejnych przejść podziemnych na ulicy Królowej Jadwigi oraz Matyi co jeszcze bardziej doprowadzi do przedzielenie obszaru śródmiejskiego Poznania.</p>	
		79	<p><i>Rozdział 3.3 „Nikt nie powinien być wykluczony z użytkowania publicznego transportu zbiorowego. Transport musi uwzględniać potrzeby osób starszych i niepełnosprawnych. Muszą być zlikwidowane bariery w korzystaniu z transportu zarówno, co do dostępu do sieci jak i do pojazdów."</i></p>	<p>Jako Stowarzyszenie popieramy zacytowany fragment Planu Transportowego i jednocześnie prosimy o wpisanie do niego jak najszybszego dostosowania przystanków komunikacji tramwajowej w dzielnicy Wilda do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz starszych. Nasza prośba dotyczy przystanków zlokalizowanych na ulicach 28 Czerwca 1956 roku oraz Górna Wilda (tu postulujemy budowę przystanków wiedeńskich), w okolicach Rynku Wildeckiego (postulujemy stworzenie jednego wspólnego przystanku dla wszystkich linii tramwajowych obsługujących dzielnicę co umożliwi sprawne przesiadanie się pasażerów w tym najważniejszym komunikacyjnie miejscu dzielnicy) oraz przebudowę</p>	<p>W Planie zapisano potrzebę budowy przystanków „wiedeńskich” i „antyzatok” bez wskazywania harmonogramu tych prac.</p> <p>Rozdz. 9 str. 93</p>

				(poszerzenie wysepek dla pasażerów) przystanków na ulicy Wierzbicice i dostosowanie ich do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz starszych. W całej dzielnicy Wilda, praktycznie uniemożliwiony jest dostęp osobom niepełnosprawnym, poruszającym się na wózkach inwalidzkich, do komunikacji tramwajowej.	
		80	Rozdział 3.3 „ <i>Ważnymi elementami będzie rozwój sieci wypożyczalni rowerowych i budowa parkingów B+R</i> ”.	Jako Stowarzyszenie zgadzamy się z potrzebą rozbudowy sieci wypożyczalni rowerowych oraz budowy parkingów B+R. Widzimy w tej propozycji dużą szansę na rewitalizację naszej dzielnicy oraz zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego na ulicach Wildy. W załączniku przedstawiamy naszą propozycję lokalizacji sieci stacji rowerowych na terenie Wildy.	Sieć wypożyczalni rowerowych nie jest przedmiotem Planu Transportowego. W zapisach standardów wskazano jedynie na potrzebę lokalizacji takich wypożyczalni w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych. Rozdz. 9 str. 93
		81	Rozdział 4, punkt 1 oraz 2. <i>„ Nie zakłada się likwidowania istniejących torowisk tramwajowych. Dopuszcza się likwidację istniejących odcinków sieci autobusowej pod warunkiem nie pogorszenia dostępu do sieci komunikacyjnej.”</i>	Jako Stowarzyszenie apelujemy o wpisanie do Planu Transportowego pozostawienia linii tramwajowych na ulicach Górna Wilda oraz Strzelecka po wybudowaniu trasy tramwajowej w ulicy Ratajczaka. Uważamy, że jest to istotny ciąg komunikacyjny w naszej dzielnicy, łączący ją z centrum oraz innymi częściami Poznania. Ruch tramwajowy na ulicy Górna Wilda znacznie także wpływa na rewitalizację tej	W planie transportowym nie optymalizuje się przebiegu linii komunikacyjnych. Uwagę należy skierować do Zarządu Transportu Miejskiego do uwzględnienia w przypadku wykonywania takiej optymalizacji.

				ulicy. Usunięcie linii tramwajowych z tej ulicy znacząco także utrudni dostęp do komunikacji publicznej w dzielnicy.	
		82	<p>Rozdział 3.2 „Restrykcji dla transportu samochodowego. Przy stałym wzroście motoryzacji i pogorszeniu się dostępu do transportu zbiorowego wynikającego z procesu suburbanizacji, istnieje potrzeba ochrony niektórych obszarów Aglomeracji Poznańskiej przed skutkami nadmiernego ruchu samochodowego. Nie można opierać się jedynie na działaniach inwestycyjnych (np. budowie obwodnic), konieczne są restrykcje ograniczające ruch do obszarów chronionych ze względów społecznych, przyrodniczych, kulturowych. Restrykcje te mogą przyjmować charakter prawny lub ekonomiczny. Możemy zarówno stosować zakazy (wjazdu, parkowania) jak i pobierać opłaty</p>	<p>Jako Stowarzyszenie zgadzamy się, że należy przeciwdziałać dalszemu wzrostowi ruchu samochodowego w naszym mieście. Dlatego apelujemy o wprowadzenie do Planu Transportowego zapisu o zmianie planów miasta co do poszerzenia ulicy Dolna Wilda na odcinku od ulicy Królowej Jadwigi do węzła autostrady A2 Poznań-Luboń. Uważamy, iż taka inwestycja w znacznym stopniu wpłynie na zwiększenie ruchu samochodowego w centrum miasta i jednocześnie oddzieli dzielnicę Wilda od należących do niej terenów zielonych, razem ze zrewitalizowanym parkiem Jana Pawła II. Jednakże rozumiejąc potrzeby komunikacyjne Poznania, uważamy, iż rozbudowa taka powinna przebiegać jedynie od węzła autostrady A2 Poznań-Luboń do wiaduktu na ulicy Hetmańskiej i tamże ruch samochodowy powinien być kierowany na II ramę komunikacyjną miasta. Jednocześnie widzimy potrzebę budowy parkingów P+R oraz B+R w Klinie Dębieckim oraz przy skrzyżowaniu ulic Dolna Wilda oraz Hetmańskiej, jako umożliwienia przesiadki z samochodu na komunikację publiczną.</p>	<p>Ustalenia Planu Transportowego dotyczą wyłącznie publicznego transportu zbiorowego</p>

			<p><i>zniechęcające do wykonywania podróży samochodowych (tak jak to jest w przypadku Strefy Płatnego Parkowania). Niezależnie od formy restrykcji obszar ich obowiązywania powinien rosnać."</i></p>		
75	agatka1975@interia.pl	83		<p>Witam będąc na konsultacji 30.01.2014r nie mogłem pozostać do końca chciałbym zadać pytanie czy istnieje możliwość wydłużenia linii 62 o dwa przystanki (1) Dworzec PKP Krzesiny i (2) Brama Krzesiny przy jednostce wojskowej. godziny wyjazdów 3 autobusów rano i 2 autobusów popołudniu. Odjazd z Ronda Rataje autobusy o godz. obecnie 4.20 bez zmian obecnie 5.15 zmienić lub dodać na 5.40 obecnie 6.55 zmienić lub dodać na 6.40 obecnie 15.12 zmienić lub dodać na 15.10 obecnie 16.12 zmienić lub dodać na 16.10 druga sprawa to wydłużenie planowanej Linii tramwajowej ze Starołąki wykorzystując linie PKP do Bramy w Krzesinach ponieważ zakład ten zatrudnia ponad 1000 os uważam że jest to godne rozważenia</p>	<p>Takie przedłużenie zostało przebadane pod względem popytu. Wyniki nie są obiecujące. Nie mniej w ramach projektu BRT do Franowa i integracji kolei, połączenie takie powinno być wprowadzone. Zmieniono odpowiednie zapisy. Plan transportowy nie ustala szczegółów rozkładu jazdy.</p> <p>Rozdz. 4. str. 69 pkt. 12</p>

76	<p>Sławomir Czyżewski</p> <p>ANNA MACIEJEWSKA</p> <p>Dorota Bonk-Hammermeister</p> <p>Anna Jaszczyńska</p> <p>Marek Nowocień</p> <p>Kamil Żmijewski</p>	84	<p>Rozdział 4 PLANOWANA SIEĆ KOMUNIKACYJNA DLA PRZEWOZÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W TRANSPORCIE ZBIOROWYM</p>	<p>Należy zmienić priorytetyzację przedstawionych założeń planowanej sieci komunikacyjnej. Na samym początku powinny znajdować się punkty dotyczące sieci tramwajowej.</p> <p>I. Punkt 1 otrzymuje brzmienie: <i>Zakłada się oparcie systemu transportu w mieście o sieć tramwajową. Nie zakłada się likwidowania istniejących torowisk tramwajowych. Dopuszcza się wyłączenie z ruchu odcinków sieci tramwajowej tylko w przypadku zastąpienia innym nowym odcinkiem, pod warunkiem utrzymania pełnej sprawności technicznej nieużytkowanych torowisk.</i></p> <p>II. Punkty 3 - 4 otrzymują odpowiednio numery 6 i 7, a punkty 6 i 7 otrzymują numery 3 i 4.</p> <p>III. Punkt 3 otrzymuje brzmienie: <i>Wprowadza się nowe odcinki sieci tramwajowej (w nawiasach podano zalecane lata realizacji):</i> <i>a. Połączenie tramwajowe osiedla Naramowice z centrum miasta od wiaduktu kolejowego do ul. Małe Garbary wzdłuż ul. Nowej Naramowickiej, Naramowickiej, Szelałgowskiej i Garbary z podłączeniem do pętli Wilczak oraz węzłem integracyjnym kolej- tramwaj przy przystanku osobowym Poznań Garbary (2014-2025),</i></p>	Porównaj odp. 1 i 4
----	---	----	--	---	---------------------

				<p><i>b. Połączenie tramwajowe na ulicy Niezłomnych, Ratajczaka (2014-2025),</i> <i>c. Połączenie tramwajowe wzdłuż ulicy Dąbrowskiego od istniejącej pętli na Ogradach do nowej pętli w ramach tzw. Bramy Zachodniej. (2014-2025).</i></p> <p>IV. W punkcie 4 wykreśla się literę e. Podpunkt f otrzymuje zwolnione oznaczenie (lit. e).</p> <p>V. Punkt 5 otrzymuje brzmienie: <i>Wprowadzenie wskazanych w planie transportowym rozwiązań komunikacyjnych poprzedzone będzie przeprowadzeniem analizy techniczno-ekonomicznej.</i></p> <p>VI. Pierwsze zdanie punktu 6 otrzymuje brzmienie: <i>W przypadku negatywnego wyniku analizy techniczno-ekonomicznej połączenia tramwajowego osiedla Naramowice z centrum miasta dopuszcza się budowę nowego podsystemu transportowego – BRT.</i> Reszta pozostaje bez zmian.</p>	
		85	Rozdział 14: PROPONOWANY HARMONOGRAM WDRAŻANIA INWESTYCJI ROZWOJOWYCH ZWIĄZANYCH Z PLANEM TRANSPORTOWYM	<p>W związku z wprowadzeniem zmian w treści Rozdziału 4, zmienia się treść harmonogramu wdrażania inwestycji w części dotyczącej obsługi komunikacyjnej osiedla Naramowice. Na lata 2014 – 2020 wprowadza się do harmonogramu projekt pn. <i>Połączenie tramwajowe osiedla</i></p>	Porównaj odp. 1 i 4.

				<p><i>Naramowice z centrum miasta od wiaduktu kolejowego do ul. Małe Garbary wzdłuż ul. Nowej Naramowickiej, Naramowickiej, Szelałowskiej i Garbary z podłączeniem do pętli Wilczak oraz węzłem integracyjnym kolej- tramwaj przy przystanku osobowym Poznań Garbary.</i> Natomiast budowa systemu BRT traktowana jest jako opcja wynikająca z obiektywnych przesłanek uniemożliwiających realizację połączenia tramwajowego.</p>	
77	dr Radosław Bul Centrum Badań Metropolitalnych UAM Instytut Geografii Społeczno – Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM	86	str. 101, 11.1 Integracja infrastruktury	<p>W akapicie: <i>Zaleca się, aby funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych oprócz ZCK pełniły następujące stacje i przystanki kolejowe:</i> dopisać: Nowy przystanek Poznań Świerczewo / Osiedle Dębina pomiędzy ulicą Samotną i Korfantego w Poznaniu oraz Dębiecką w Luboniu</p> <p>W akapicie: <i>„Integracja z siecią autobusową.....”</i>; należy zmienić zapis: z „Nowy dworzec autobusowy na Klinie Dębieckim” na „Nowy Zintegrowany punkt przesiadkowy w pobliżu węzła autostradowego Poznań Dębina w okolicach nowego przystanku kolejowego Poznań Świerczewo / Osiedle Dębina”</p> <p>W akapicie: <i>„Zaleca się stworzenie możliwości pozostawienia pojazdów na parkingach P+R”</i>; należy zmienić zapis:</p>	<p>Zaproponowane zapisy są precyzyjne, ale mało czytelne nie pasują do ogólnego charakteru zapisów Planu Transportowego. W treści Planu wynika rola zintegrowanego węzła przesiadkowego na Klinie Dębieckim. Zapisy częściowo zmieniono. Rozdz. 12 str. 105-106</p>

				z „na Klinie Dębieckim” na „ na Nowym Zintegrowanym punkcie przesiadkowym w pobliżu węzła autostradowego Poznań Dębina w okolicach nowego przystanku kolejowego Poznań Świerczewo / Osiedle Dębina”	
		87	str. 69 4. Planowana sieć komunikacyjna dla przewozów użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym	<p>w pkt. 4 usunięcie zdania o brzmieniu: „Wyjątkowo możliwe jest prowadzenie na krótkich odcinkach ruchu autobusów BRT z ruchem samochodowym, jednak przy zapewnieniu bezwzględnego priorytetu dla autobusów.”</p> <p>w pkt. 6 dodanie podpunktu c o brzmieniu: „połączenie tramwajowe z pętli Dębiec przez Klin Dębiecki do Nowego Zintegrowanego punktu przesiadkowego w pobliżu węzła autostradowego Poznań Dębina w okolicach nowego przystanku kolejowego Poznań Świerczewo / Osiedle Dębina (2014 – 2025)”</p> <p>w pkt. 6 dodanie podpunktu d o brzmieniu: „połączenie tramwajowe z pętli Wilczak na Osiedle Naramowice w śladzie obecnej ulicy Naramowickiej do pętli w okolicach przejazdu kolejowego i nowego przystanku Poznań Naramowice (2014 – 2025)”</p> <p>w pkt 6 dodanie podpunktu e o brzmieniu: „połączenie tramwajowe z pętli Jana III Sobieskiego przez Kampus UAM</p>	<p>Propozycje odrzucono.</p> <p>Efektywność przedłużenia PST na Morasko jest bardzo wątpliwa. Porównaj odp. 69. Inwestycja ta została zapisana w kierunkach, rozdz. 12 str. 106</p> <p>Układ linii komunikacyjnych na Naramowicach zostanie określony w ramach szczegółowych analiz techniczno ekonomicznych.</p>

				<p>wzdłuż ulicy Dziegiełowej do pętli w okolicach basenu i hali sportowej UAM (2014 – 2025)”</p> <p>w pkt 7 usunięcie podpunktu d o brzmieniu: „Połączenie tramwajowe od ulicy Towarowej do pętli na Wolnych Torach....”</p>	
78	Adam Kłaczyński	88	Punkt 3.3, kwestia kolei aglomeracyjnej	W moim przekonaniu połączenia kolejowe nie są rozwiązaniem dla pasażerów mieszkających w Poznaniu i na jego obrzeżach. Wszędzie tam powinno się tworzyć linie BRT lub, co jeszcze lepsze, linie tramwajowe.	W punkcie tym została zapisana wizja transportu w całej aglomeracji a nie tylko w Poznaniu.
		89	„Rozwój sieci autobusowej powinien być powiązany również z zabudową nowych obszarów miasta, ale również zwiększenia dostępu do obszarów uznawanych za mało atrakcyjne dla transportu zbiorowego.”	W związku z wyżej wymienionym problemem sugeruję utworzenie linii autobusowej z Dworca Starołęka na Szczepankowo, ale kursującej „tyłem”, przez ulice Minikowo, Sandomierską, Niżańską, Garaszewo, Jarosławską, Tarnowską i Ostrowską na Splawie i Szczepankowo w celu połączenia dwóch dzielnic mocno odseparowanych transportowo od reszty miasta.	Propozycja taka została zgłoszona wcześniej i przeanalizowana pod względem popytu. Nie uzyskała jednak pozytywnych wyników. Połączenie takie może okazać się korzystne w przyszłości w wyniku aktywizacji obszaru Garaszewa.
		90	Budowa odcinka PST w ulicy Bukowskiej jest natomiast inwestycją stosunkowo drogą, wymaga budowy tunelu tramwajowego od	Powiedziałbym, że szybki tramwaj budzi zdecydowanie większe zaufanie pasażerów. Jego działanie jest dość pewne i, jak sądzę, bardziej niezawodne niż kolei jednoszynowej. Ponadto daje większe możliwości z uwagi na fakt, że na	Porównaj odp. 69

			<p>torowiska PST wzdłuż ulicy Roosevelta do skrzyżowania z ulicą Polną. Nie wyklucza się rozbudowy PST również w kierunku północnym - do Umultowa, ale w tym przypadku korzystniejsze może być wprowadzenie nowego systemu transportu publicznego tzw. kolejki monorail.</p>	<p>terenie miasta istnieje już szeroka sieć tramwajowa, dzięki czemu łatwiej dołączyć nowy odcinek do istniejących, niż tworzyć całą infrastrukturę monorail od podstaw.</p>	
		91	<p>Rozdział 4, kwestia planowanych tras BRT i tramwajowych.</p>	<p>W mojej opinii wszystkie wymienione tam połączenia tramwajowe powinny mieć maksymalny możliwy priorytet, za wyjątkiem całkowicie zbędnej trasy w ulicy Młyńskiej, no bo na co to komu? I tak osoby, które korzystać mają z tej trasy, korzystają z tej w ulicy 23. Lutego do Placu Wielkopolskiego. Co do Naramowic, trasa przez Garbary i Szelągowską byłaby raczej lepsza dla tramwaju, wszak tam mógłby pojawić się poważny problem z wydzieleniem zatok i buspasów dla BRT. W kwestii pomysłu połączeń z Ławicą, uważam, że najlepszym rozwiązaniem byłoby poprowadzenie linii tramwajowej (PST?) ulicą Bukowską aż do Ławicy, może docelowo nawet Skórzewa (przez ulicę Żłotowską), co rozwiązałoby problem komunikacyjny Wysogotowa i Marcelina.</p>	<p>Porównaj odp. 7 i .13.</p>

				Przy okazji problem łącznicy kolejowej w ulicy Przelot rozwiązałby się sam; mieszkańcom Woli jednak na pewno zależałoby na połączeniu tramwajowym.	
		92	Rozdział 12, kwestia kierunków rozwoju.	Tutaj chciałbym zwrócić uwagę, że pętla tramwajowa przy ulicy Unii Lubelskiej nie byłaby raczej szczególnie przydatna. Którędy miałyby przebiegać trasa tramwajowa na Garaszewo?	Pętla przy ulicy Unii Lubelskiej jest inwestycją organizującą przebieg linii na Górnym Tarasie Rataj. Trasa na Garaszewo została zapisana w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Poznania.
79	Maria Kozłarek	93	Rozdziału 4 „Planowana sieć komunikacyjna dla przewozów użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym”	Należy wykreślić punkt 6.a. Nowy odcinek sieci tramwajowej – połączenie tramwajowe na ul. Niezłomnych, Ratajczaka (2014-2015) W świetle zrealizowanej inwestycji – przedłużenie PST do Dworca Zachodniego – inwestycji, która wpłynęła znacząco na zmniejszenie natężenie ruchu tramwajowego na moście Teatralnym oraz rondzie Kaponiera, realizacja trasy tramwajowej w ul. Ratajczaka na odcinku do ul. Św. Marcin jest całkowicie zbędna. Inwestycja na tym odcinku ze względów technicznych może być trudna (osuwające się podłoże, patrz: problemy z budową nowego skrzydła Starego Browaru) a co za tym idzie bardzo kosztowna, spowoduje dalszą degradację ul. Św. Marcin (ulica zaplanowana pierwotnie jako aleja straci swój reprezentacyjny charakter i stanie się węzłem	Porównaj odp. 3 i 7. Wprowadzenie BRT jest uzależnione od wyników analiz techniczno ekonomicznych.

				<p>rozjazdowym – Kaponiera II), pogłębi chaos komunikacyjny w śródmieściu. W konsekwencji należy również wykreślić punkt 7a i 7 b – połączenie tramwajowe na ul. 3 Maja oraz połączenie tramwajowe na ul. Młyńskiej, Solnej od pl. Cyryla Ratajskiego do ul. Wolnica. Taki „zawijas” tramwajowy jest przysłowiowym kwiatkiem do kozucha, nie rozwiązuje żadnych problemów komunikacyjnych, a jedynie marnotrawić będzie publiczne środki, których niedosyt Miastu będzie bardzo doskwierał w latach 2014-2022. Czyżby urzędnicy WGKiM przy 3 Maja potrzebowali przystanek tramwajowy przy wejściu do budynku i w tym celu trzeba wydawać blisko 200 mln zł z pieniędzy podatników?</p> <p>Należy wykreślić punkty 7 g i h – wprowadzenie BRT w ul. Królowej Jadwigi od skrzyżowania z ul. Strzelecką do ZCK. W świetle istniejącej na tym odcinku trasy tramwajowej oraz wymogów technicznych dla BRT wprowadzenie BRT na tym odcinku jest nierealne!</p>	
		94	Rozdziału 12 „Kierunki rozwoju transportu publicznego”	<p>Całkowicie absurdalne jest planowanie rozwoju trasy BRT w ul. Górna Wilda i 28 Czerwca 1956 r. skoro w tych ulicach jest dobrze funkcjonująca trasa tramwajowa i skoro nie zakłada się likwidacji istniejących torowisk tramwajowych (patrz pkt. 1. str. 67).</p>	<p>Trasa BRT w ul. Górna Wilda to tylko jeden z wariantów zapisanego kierunkowo połączenia. Uwarunkowana jest budową trasy tramwajowej w ulicy Ratajczaka co w znacznym stopniu obniży rolę połączenia przez ul. Górna Wilda.</p>

				Jeszcze bardziej absurdalne jest planowanie budowy nowej pętli tramwajowej na ul. Unii Lubelskiej o przysłowiowy „rzut beretem” od pętli na Franowie.	Pętla na Unii Lubelskiej - porównaj odp.92
		95	Rozdziału 14 „Proponowany harmonogram wdrażania inwestycji rozwojowych związanych z Planem Transportowym”	Uwagi do rozdziału 14 „Proponowany harmonogram wdrażania inwestycji rozwojowych związanych z Planem Transportowym” są identyczne jak Uwagi 1/ i 2/.	Odpowiedź nr 93 i 94
			do całości kształtu opracowania	Uwaga generalna: Zaprezentowany projekt Planu Transportowego jest zbiorem wyrywkowych, chaotycznie rzuconych propozycji zadań inwestycyjnych, czasami wręcz wykluczających się. Nie prezentuje całościowej, kompleksowej koncepcji rozwiązań zrównoważonego rozwoju transportu w Poznaniu, a co dopiero w Metropolii Poznań. Brak wizualizacji proponowanych rozwiązań w ujęciu wariantowym ze szczegółowymi uzasadnieniami dla wyboru wariantów optymalnych.	Zapisy Planu Transportowego nie dotyczą Metropolii a co najwyżej Aglomeracji. Forma Planu Transportowego jest narzucona rozporządzeniem ministra.
80	Katarzyna Gajewska	95	Rozdział 3, punkt 3.1 „CEL GŁÓWNY PLANU TRANSPORTOWEGO POZNANIA Celem Planu Transportowego Poznania	Mieszkam w Mosinie, dojeżdżam praktycznie codziennie do Poznania PKP, a pracuję w Czempiniu, korzystam z biletu bus-tramwaj-kolej – aglomeracyjnego, który uważam, za bardzo korzystny i przydatny (wygodny – bo mam jeden a nie 2 lub 3). Jednak nie o tym, chciałem	Szczegóły rozkładów jazdy nie są przedmiotem Planu Transportowego. W Planie Transportowym Powiatu Poznańskiego rozważane jest uruchomienie dodatkowych linii autobusowych zintegrowanych z

			<p>jest takie planowanie publicznego transportu zbiorowego w Poznaniu oraz w gminach powiatu poznańskiego, aby zapewnić zrównoważony rozwój transportu w Aglomeracji dla osiągnięcia celów zarówno ekologicznych jak i społecznych oraz gospodarczych.”</p>	<p>mówić. Piszecie Państwo o zrównoważonym rozwoju transportu w aglomeracji a od co najmniej 6 lat połączenie Mosiny z Poznaniem dzięki PKP i Translubu (mam na myśli autobus podmiejski 651) nie są ze sobą właściwie skorelowane. Przeważnie jest tak, że pociąg z Mosiny do Poznania i owy autobus odjeżdżają o tej samej godzinie (jest różnica ok. 10 min), następnie przez ok. 2 h nie jedzie ani jedno ani drugie. Moim zdaniem (z resztą nie tylko Moim) powinno to wyglądać zupełnie inaczej. Domyślam się, że nie macie Państwo możliwości ingerencji w rozkład jazdy pociągów nie miej, jest w Państwa zasięgu rozkład jazdy autobusów podmiejskich. By pasażerom ułatwić dojazd należało by uzupełnić luki godzin odjazdów autobusu w tym wypadku 651, biorąc pod uwagę częstość i godziny odjazdów pociągu. Podróż PKP jest o połowę krótsza jeśli chodzi o czas dojazdu do Poznania w stosunku z 651, mam na uwadze fakt, że autobus przejeżdża przez Puszczykowo Szpital co jest bez wątpienia wielkim plusem, szczególnie dla osób starszych i inne miejscowości po drodze. Wielokrotnie gdy pociąg miał duże opóźnienie mogłabym skorzystać z 651, jednak odjeżdżał on (wg. rozkładu) 5 – 10 min wcześniej niż PKP i nie był takiej możliwości by autobusem dotrzeć do Poznania.</p>	<p>koleją w ramach węzła przy stacji w Mosinie z synchronizowanym rozkładem jazdy..</p> <p>Niestety Czempin leży w powiecie kościańskim i zapisy Planu Transportowego Poznania ani Planu Transportowego Powiatu Poznańskiego go nie dotyczą. Zapisy takie mogłyby się znaleźć w Planie Transportowym Województwa Wielkopolskiego.</p>
--	--	--	---	--	---

			<p>Uważam, że powinni mieć Państwo na uwadze właśnie skorelowanie autobusów podmiejskich z koleją. Duże ilości ludzi podróżuje jednym jak i drugim środkiem transportu. Należy zwrócić także uwagę na fakt wyludniania się Poznania, dużo młodych ludzi i nie tylko wyprowadza się właśnie do podmiejskich miejscowości. Widać to także w Mosinie, że bardzo dużo ludzi jeździ PKP do Poznania na uczelnie i do pracy. Buduje się tu wiele nowych domów. Dużo ludzi dojeżdża do Poznania własnymi samochodami w dużej mierze wynika to z faktu, trudności komunikacyjnych, choć Mosina i Poznań nie są od siebie tak bardzo odległe. Dlaczego by nie ułatwić im podróży?</p> <p>Pracuję w Czempiniu, tu nie obowiązuje już sieć aglomeracyjna (bo kończy się ona na Iłowcu) i jest dość trudny dojazd do Poznania. Nie ma tu autobusów podmiejskich z ramienia MKP itp. a tylko PKS, który jeździ chyba 4 czy 5 razy na dzień w stronę Poznania. Ostatnio miałam sytuację, że skończyłam wcześniej pracę i chciałam wrócić do domu wcześniej, jednak był z tym problem bo jest pociąg do Mosiny (dalej na Poznań) o godzinie 12:42 a kolejny dopiero o 14:33 są to aż 2 godziny przerwy, trudniejsze warunki panują w soboty i niedziele gdzie PKP jeździ o 12:42 a następny dopiero o</p>	
--	--	--	--	--

			<p>15:41. Utknęłam w Czempiniu, skończyło się na tym, że osoba z rodziny przyjechała samochodem po mnie.</p> <p>O integracji, o której mówiłam piszą Państwo w punkcie 4 Planu Transportowego, jednak odnosi się on do Suchego Lasu, podobne rozwiązanie w moim odczuciu powinno być już dawno wprowadzone w Mosinie. „13. W przypadku uruchomienia przystanku kolejowego Suchy Las konieczna będzie rozbudowa sieci autobusowej zapewniająca integrację transportu kolejowego i autobusowego.”</p> <p>PS.</p> <p>Chciałam zwrócić także uwagę na nazewnictwo przystanków. Obecnie są dwa przystanki Most Teatralny (jeden na wysokości ul. Słowackiego a drugi na „dole” czyli przy trasie PST) i Dworzec Zachodni (stary przystanek przy ul Głogowskiej okolicy MTP oraz nowy przystanek Dworzec Zachodni przy przedłużonej trasie PTS). Jest to duże utrudnienie, szczególnie dla osób, które nie poruszają się na co dzień po Poznaniu. Wiem, że dużo młodych ludzi korzysta ze stron internetowych oraz aplikacji na telefony, (sama używam tego, bo ułatwia poruszanie się transportem publicznym) dzięki, którym mogą zaplanować swoją podróż. Nie miej właśnie te dwa przystanki (o nich tylko wiem, bo z nich</p>	
--	--	--	--	--

				<p>korzystam) o takiej samej nazwie utrudniają poruszanie się po mieście dzięki tym aplikacjom, bo one nie rozróżniają, z resztą tak samo jak rozkłady jazdy na tabliczkach czy przystanek jest „ stary” czy „ nowo powstały”. Podobne komplikacje były i są przy doładowywaniu kom kart na linówki. Pani w komputerze ma stare trasy tzn. 2 jeździ zawsze na Ogrody itp. mają stałe trasy tramwajowe, które nie uwzględniają obecnych zmian tras w związku z licznymi remontami. Oszukują system bo nie ma już przystanku Kaponiera a jest nowy Most Teatralny.</p> <p>Nie wiem na ile moje uwagi uznają Państwo za słuszne. Mam świadomość, że są w dość chaotyczny sposób napisane/przedstawione a to wynika z faktu, że dopiero dziś za pośrednictwem Głosu Wlkp. dostałam ulotkę o konsultacjach społecznych, Nigdzie wcześniej się z tym nie spotkałam.</p>	
81	Dorota Bonk-Hammermeister	96	<p>Rozdział 3.3 „<i>System BRT powinien powstać we wschodniej części lewobrzeżnego Poznania. System BRT powinien łączyć północne osiedla położone wzdłuż ulicy Naramowickiej z wschodnim obszarem Centrum przy ulicy Garbary i dalej na</i></p>	<p>Popieram każde działanie mające na celu polepszenie funkcjonowania transportu publicznego na ulicach Królowej Jadwigi oraz Matyi. Jednocześnie apeluję o przywrócenie podczas tych inwestycji charakteru wewnątrz dzielnicowego wcześniej wspomnianym ulicom. Ostatnie inwestycje miejskie wiążące się z budową przejść podziemnych i usuwaniem przejść dla pieszych spowodowały przedzielenie obszaru staromiejskiego i znaczne</p>	Porównaj odp. 78

			<p><i>południe Wildę i Dębiec. W kierunku wschodnim system ten powinien łączyć z Centrum i ZCK osiedla Górnego Tarasu Rataj leżące przy ulicy Krzywoustego, obszar handlowo-usługowy Franowa i ewentualny parking P+R na dojeździe do Poznania z węzła Krzesiny. Rozwój systemu powinien odbywać się etapami w pierwszej kolejności powinny to być połączenia Centrum z Naramowicami i węzłem Krzesiny. Następnie połączenie z ZCK wzdłuż ulic Królowej Jadwigi i Towarowej i na końcu połączenie z Wildą i Dębem.”</i></p>	<p>utrudnienie w komunikacji dwóm dzielnicom miasta – Staremu Miastu oraz Wildzie. Apeluję o wpisanie do Planu Transportowego planu zmniejszenia ruchu kołowego na ulicy Królowej Jadwigi oraz Matyi, powiększenie istniejących przejść dla pieszych oraz budowę kolejnych i przywrócenia im charakteru wewnątrz dzielnicowego. Jednocześnie apeluję o wpisanie do Planu Transportowego podpunktu mającego na celu usunięcie z planów miejskich budowę kolejnych przejść podziemnych na ulicy Królowej Jadwigi oraz Matyi co jeszcze bardziej doprowadzi do przedzielenie obszaru staromiejskiego Poznania.</p>	
		97	<p><i>Rozdział 3.3 „Nikt nie powinien być wykluczony z użytkowania publicznego transportu zbiorowego. Transport musi uwzględniać potrzeby osób starszych i niepełnosprawnych. Muszą być zlikwidowane bariery w korzystaniu z</i></p>	<p>Popieram zacytowany fragment Planu Transportowego i jednocześnie proszę o wpisanie do niego jak najszybszego dostosowania przystanków komunikacji tramwajowej w dzielnicy Wilda do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz starszych. Prośba dotyczy przystanków zlokalizowanych na ulicach 28 Czerwca 1956 roku oraz Górna Wilda (budowa przystanków wiedeńskich), w okolicach</p>	<p>Porównaj odp. 79</p>

			<i>transportu zarówno, co do dostępu do sieci jak i do pojazdów."</i>	Rynku Wildeckiego (proponuję stworzenie jednego wspólnego przystanku dla wszystkich linii tramwajowych obsługujących dzielnicę co umożliwi sprawne przesiadanie się pasażerów w tym najważniejszym komunikacyjnie miejscu dzielnicy) oraz przebudowę (poszerzenie wysepek dla pasażerów) przystanków na ulicy Wierzbicice i dostosowanie ich do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz starszych. W całej dzielnicy Wilda, praktycznie uniemożliwiony jest dostęp osobom niepełnosprawnym, poruszającym się na wózkach inwalidzkich, do komunikacji tramwajowej.	
		98	<i>Rozdział 3.3 „Ważnymi elementami będzie rozwój sieci wypożyczalni rowerowych i budowa parkingów B+R”.</i>	Zgadzam się z potrzebą rozbudowy sieci wypożyczalni rowerowych oraz budowy parkingów B+R. Widzimy w tej propozycji dużą szansę na rewitalizację naszej dzielnicy oraz zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego na ulicach Wildy.	Porównaj odp. 80
		99	. Rozdział 4, punkt 1 oraz 2. <i>„ Nie zakłada się likwidowania istniejących torowisk tramwajowych.</i> <i>Dopuszcza się likwidację istniejących odcinków sieci autobusowej pod</i>	Apeluję o wpisanie do Planu Transportowego pozostawienia linii tramwajowych na ulicach Górna Wilda oraz Strzelecka po wybudowaniu trasy tramwajowej w ulicy Ratajczaka. Uważam, że jest to istotny ciąg komunikacyjny w naszej dzielnicy, łączący ją z centrum oraz innymi częściami Poznania. Ruch tramwajowy na ulicy	Porównaj odp. 81

			<i>warunkiem nie pogorszenia dostępu do sieci komunikacyjnej."</i>	Górna Wilda znacznie także wpływa na rewitalizację tej ulicy. Usunięcie linii tramwajowych z tej ulicy znacząco także utrudni dostęp do komunikacji publicznej w dzielnicy.	
		100	<i>Rozdział 3.2 „Restrykcji dla transportu samochodowego. Przy stałym wzroście motoryzacji i pogorszeniu się dostępu do transportu zbiorowego wynikającego z procesu suburbanizacji, istnieje potrzeba ochrony niektórych obszarów Aglomeracji Poznańskiej przed skutkami nadmiernego ruchu samochodowego. Nie można opierać się jedynie na działaniach inwestycyjnych (np. budowie obwodnic), konieczne są restrykcje ograniczające ruch do obszarów chronionych ze względów społecznych, przyrodniczych, kulturowych. Restrykcje te mogą przyjmować charakter prawny lub ekonomiczny. Możemy zarówno stosować zakazy</i>	Zgadzam się, że należy przeciwdziałać dalszemu wzrostowi ruchu samochodowego w naszym mieście. Dlatego apeluję o wprowadzenie do Planu Transportowego zapisu o zmianie planów miasta co do poszerzenia ulicy Dolna Wilda na odcinku od ulicy Królowej Jadwigi do węzła autostrady A2 Poznań-Luboń. Uważam, iż taka inwestycja w znacznym stopniu wpłynie na zwiększenie ruchu samochodowego w centrum miasta i jednocześnie oddzieli dzielnicę Wilda od należących do niej terenów zielonych, razem ze zrewitalizowanym parkiem Jana Pawła II. Jednakże rozumiejąc potrzeby komunikacyjne Poznania, uważam, iż rozbudowa taka powinna przebiegać jedynie od węzła autostrady A2 Poznań-Luboń do wiaduktu na ulicy Hetmańskiej i tamże ruch samochodowy powinien być kierowany na II ramę komunikacyjną miasta. Jednocześnie widzę potrzebę budowy parkingów P+R oraz B+R w Klinie Dębieckim oraz przy skrzyżowaniu ulic Dolna Wilda oraz Hetmańskiej, jako umożliwienia przesiadki z samochodu na komunikację publiczną.	Porównaj odp. 82

			<p><i>(wjazdu, parkowania) jak i pobierać opłaty zniechęcające do wykonywania podróży samochodowych (tak jak to jest w przypadku Strefy Płatnego Parkowania). Niezależnie od formy restrykcji obszar ich obowiązywania powinien rosnać."</i></p>		
82	Sandra Bieganowska	101		<p>Jestem mieszkanką Tarnowa Podgórnego - mieszkam blisko drogi krajowej nr 92. Wydawałoby się, że z Poznaniem (dojazd do pracy) mam doskonałe połączenie (tak było 45 minut do centrum, lepiej niż jadąc z Rataj). Proszę o zwrócenie uwagi na jazdę naokoło, jeśli ktoś pracuje pod Plewiskami tak jak ja. Jeżdżę codziennie ponad 3 godziny do pracy - patrz mapka w załączniku.</p> <p>Zgłaszam projekt usprawnienia dojazdu linią autobusową nr 77 (przeważnie jeździ dwa razy na godzinę) do zlikwidowanej "starej" pętli przy stacji kolejowej Junikowo. W ramach pozornych oszczędności zmuszono wiele osób do "spacerów" zimą do "nowej" pętli Junikowo (ok. kilometr a autobus gminny jeździ nieregularnie i też 2 razy na godzinę - zresztą im więcej przesiadek tym mniej opłaca się podróżować</p>	<p>Plan Transportowy nie ustala szczegółów rozkładu jazdy. W Planie Transportowym Powiatu Poznańskiego zapisano propozycję wprowadzenia linii autobusowej łączącej Tarnowo Podgórne z stacją kolejową w Dopiewie. W Pani przypadku wykorzystanie tej linii zsynchronizowanej z odjazdami pociągów oraz połączenia kolejowego, skróciłoby czas podróży do około jednej godziny.</p>

				<p>komunikacją miejską). Dojazd z Tarnowa Podgórnego przez pętlę Ogrody dalej przesiadka i przystanek 77 "Swoboda" i na około prawie pod Plewiska jest fatalny i bezsensowny - dlaczego nie pomyślano o linii przez Przeźmierowo?</p>	
83	<p>Olaf Basiński, Stowarzyszenie Miłośników Umultowa Adam Urbański, Stowarzyszenie im. Wojciecha Bogusławskiego</p>	102		<p>Wnosimy o uzupełnienie projektu planu transportowego stosownie do naszych wniosków, które w treści odnoszą się do wcześniejszych opracowań specjalistów. W przedstawionym projekcie planu transportowego brakuje propozycji integracji obszaru osiedli Morasko-Radojewo i Umultowo z istniejącym układem komunikacyjnym miasta.</p> <p>W załączeniu przesyłamy pismo/wniosek wraz z dodatkowymi pismami.</p>	<p>Przedłużenie linii PST do Umultowa zostało zapisane w kierunkach rozwojowych rozdz.12 str.106.</p> <p>Plany przedłużenia trasy PST na Morasko i dalej w kierunku Radojewa, związane były z założeniem intensywnej zabudowy terenów. północnych osiedli Poznania. Tylko w takim przypadku budowa kosztownego obiektu jakim byłby tunel lub wiadukt nad linią kolejową miałyby ekonomiczne uzasadnienie. Sam kampus uniwersytecki nie jest wystarczającym generatorem ruchu. W dodatku obsługa kampusu tym środkiem transportu byłaby mocno utrudniona (mała liczba przystanków ich oddalenie od źródeł ruchu, bariera komunikacyjna jaką stanowi linia szybkiego tramwaju).</p> <p>W przypadku gdyby Naramowice obsługiwane były przez system BRT (jeden z wariantów w Planie), jego</p>

					<p>przedłużenie do Moraska, Umultowa, Radojewa a nawet Murowanej Gośliny stanowiłoby mniejszy problem a osiedla te uzyskałyby równie szybkie połączenie z centrum miasta i mocniej ograniczyłoby to ruch samochodowy na tym terenie.</p> <p>W wizji transportu (rozd. 3.3 str. 58) przedstawiono również pomysł obsługi kampusu uniwersyteckiego kolejką napowietrzną. Mimo, iż pomysł wydaje się futurystyczny jednak jest lepiej dopasowany do potrzeb kampusu niż przedłużenie PST. Przede wszystkim jest tańszy w użytkowaniu (koszty wydłużenia kursów tramwajowych są wysokie). Pozwala na realizację podróży studentów drzwi w drzwi (przystanki mogą być przy każdym budynku uniwersyteckim). Dodatkowo jest atrakcją turystyczną co ma szczególne znaczenie przy planach budowy Centrum Ziemi.</p> <p>Porównaj odp. 69.</p> <p>Pozostałe uwagi dotyczące układu drogowego nie są przedmiotem Planu Transportowego.</p>
--	--	--	--	--	---

84	Sylwia Filas-Przybył	103	<p>Uwaga dotyczy integracji tramwaju z innymi środkami transportu zbiorowego, większego wykorzystania potencjału kolei do obsługi Aglomeracji i danych na podstawie, których przeprowadzono analizy wszelkiego rodzaju ruchu między Poznaniem a gminami wchodzącymi w skład aglomeracji.</p>	<p>W omawianym dokumencie pominięta została kwestia najbliższego sąsiedztwa Poznania, tj. terenów bezpośrednio graniczących z Poznaniem. Jako przykład może służyć miejscowość Plewiska, która znajduje się w gminie Komorniki i traktowana jest jak pozostałe miejscowości leżące w tej gminie. Analizy przeprowadzone na potrzeby niniejszego opracowania oparte są na danych, które odnoszą się do całej gminy. Stąd też m.in. wyniki tych analiz nie wskazują na znaczący ruch samochodowy między tą miejscowością a Poznaniem, zauważalny na wszelkiego rodzaju mapach informujących o korkach na ulicach Poznania i sąsiadujących z nim gmin. Mając powyższe na uwadze harmonogram inwestycji mających na celu rozwój publicznego transportu zbiorowego, objętych propozycją wniosku o środki z nowej perspektywy finansowej powinien ulec zmianie, np. wprowadzić zapis o przedłużeniu połączenia tramwajowego do przystanku kolejowego Poznań Junikowo. Ponadto czy nie warto wziąć pod uwagę planowanych inwestycji (nowych miejsc pracy) na terenie Aglomeracji.</p>	<p>Połączenie tramwajowe do przystanku kolejowego Poznań Junikowo, zostało zapisane w kierunkach rozwoju rozdz.12 str 105. W ramach Planu przewiduje się wprowadzenie połączenia autobusowego łączącego dworzec Junikowo z ulicą Cmentarną, Złotowską, Szarotkową, przystankiem kolejowym Poznań Junikowo do dworca Junikowo. Połączenie takie nie zastąpi przedłużenia tramwaju ale usprawni korzystanie z istniejącego dworca Junikowo mieszkańcom osiedla Ziółowego w Plewiskach oraz dostęp dzieci z tego osiedla do szkoły na osiedlu Kwiatowym. Rozdz. 4 str.69, pkt. 11c. Przeprowadzone w ramach prac badania uwzględniły planowane inwestycje na terenie aglomeracji.</p>

85	Maria Budnik	104	Połączenia komunikacyjnego Naramowic z Centrum Poznania.	Propozycja wprowadzenia linii autobusowej na ulicę Rubież.	Szczegółowe analizy techniczno ekonomiczne dla połączenia Naramowice – Centrum Poznania mają odpowiedzieć również na pytanie jak w szczegółach powinna wyglądać obsługa komunikacyjna samych Naramowic. Ulica Rubież będzie w tych analizach rozpatrywana i w zależności od wybranego wariantu może być na niej uruchomiona linia autobusowa w pierwszej kolejności. Natomiast połączenie autobusowe poprzez ulicę Łużycką może być badane przy optymalizacji marszrut linii komunikacyjnych co nie jest przedmiotem Planu Transportowego.
86	Mieszkańcy Fortecznej				W Planie zapisano konieczność budowy nowego połączenia autobusowego między os. Przemysła a węzłem przesiadkowym Poznań Franowo. Rozdz. 4. str. 69. pkt. 11a. W tym celu przewidziano budowę ulicy, jednak bez konkretnej jej lokalizacji. Bez szczegółowych analiz technicznych takie uszczegółowienia w Planie są niemożliwe.