



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



**Rzeczpospolita
Polska**

POZnań*
metropolia

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Raport z konsultacji społecznych ETAP III

mobilna
metropolia



Wykonawca



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



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

Zamawiający



Stowarzyszenie Metropolia Poznań
Ul. Kościelna 37
60-537 Poznań

Spis treści

1. Wprowadzenie	4
1.1. Cel III etapu konsultacji społecznych	5
1.2. Organizacja i formuła konsultacji społecznych	5
1.3. Rekrutacja	6
2. Przebieg konsultacji społecznych.....	7
2.1. Spotkanie konsultacyjne (Sala Rady UM Poznania oraz hybrydowo)	7
Spis załączników.....	13
Załącznik A	14
Załącznik B	15
Załącznik C	30

1. WPROWADZENIE

Istotą konsultacji społecznych jest poznawanie perspektyw i potrzeb różnych aktorów życia społecznego i wspólny namysł nad konkretnymi rozwiązaniami i działaniami, które pozwolą realizować ich zróżnicowane potrzeby. Konsultacje społeczne Planu Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań przeprowadzono w trzech etapach. Ich celem było uzyskanie opinii wszystkich interesariuszy w różnych fazach prac nad Planem (a także Oceną Oddziaływania na Środowisko) i włączenie ich w proces tworzenia dokumentu zgodnie z zasadami partycypacji społecznej.

Bezpośrednią podstawę prawną do przeprowadzenia konsultacji społecznych stanowią przepisy następujących ustaw:

- ustawa o samorządzie gminnym z 8 marca 1990 roku,
- ustawa o samorządzie powiatowym z 5 czerwca 1998 roku,
- ustawa o samorządzie wojewódzkim z 5 czerwca 1998 roku oraz
- ustawa o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie z 24 kwietnia 2003 roku.

Uczestnicy

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

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

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

- Przedstawiciele trzeciego sektora z organizacji tematycznie i miejscowo związanych z przedmiotem projektu, tj. organizacji mieszkańców, rodziców uczniów, miłośników i znawców (ziem, gmin, rejonów, środków transportu etc.), wspierających urbanizację, turystykę, zatrudnienie i rozwój ekonomiczny, zmiany proekologiczne i związane ze zrównoważonym transportem etc., a także reprezentujących i zrzeszających osoby z ograniczoną mobilnością.

1.1. CEL III ETAPU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Celem III etapu konsultacji społecznych była dyskusja nad przygotowanym Planem zrównoważonej Mobilności, weryfikacja przyjętych celów strategicznych, operacyjnych, wynikających z nich obszarów strategicznych (sektorów), a przede wszystkim pakietów działań i planowanych aktywności. W praktyce oznaczało to omówienie całego przygotowanego dokumentu i zebranie opinii jak największej liczby interesariuszy na temat zaproponowanych do realizacji pakietów działań. Celem było także przedyskutowanie dokumentu w modelu partycypacyjnym oraz ewentualne korekty i uzupełnienia zaproponowanych działań.

Grafika 1.1 LOGIKA INTERWEKCJI – schemat algorytmu prac strategicznych nad SUMP



Źródło: Opracowanie własne

1.2. ORGANIZACJA I FORMUŁA KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Konsultacje społeczne III etapu odbyły się w formie jednego spotkania zorganizowanego w trybie hybrydowym off i on-line. Spotkanie to odbyło się 19 października 2023 r. w Sali Rady Poznańskiego Ratusza, z jednoczesnym streamingiem i możliwością dostępu on-line w środowisku MS Teams.

Spotkanie było rejestrowane (głos, a także głos i obraz poprzez aplikację MS Teams). Uczestnicy spotkania, przed jego rozpoczęciem, wyrazili zgodę na nagrywanie oraz na rejestrację zapisu poprzez MS Teams. Jednocześnie uczestnicy zostali poinformowani, że administratorem danych osobowych jest firma LPW Sp. z o.o. z Katowic, że ich dane osobowe będą przechowywane przez Spółkę do końca realizacji projektu, tzn. do końca roku 2023 i że mają oni prawo wglądu w zapisane swoje dane osobowe, żądania ich modyfikacji i/lub usunięcia. Rejestracja głosowa wraz z zapisem kwestii kierowanych mailowo jest niezwykle istotna dla autorów dokumentu, gdyż daje możliwość stworzenia repozytorium pytań i odpowiedzi – koniecznego do dyskusji merytorycznej nad zadaniami projektu i jest przydatna przede wszystkim podczas monitoringu i ewentualnej korekty zapisanych celów oraz pakietów działań.

Spotkanie konsultacyjne objęło część prezencyjną oraz dyskusyjno-warsztatową i trwało łącznie około 3 godzin. Ze względu na niewielką liczbę uczestników, nie prowadzono zajęć warsztatowych w grupach.

1.3. REKRUTACJA

Jako element mechanizmu partycypacji przez cały czas trwania projektu funkcjonuje adres mailowy mobilnosc_kolej@metropoliapoznan.pl przeznaczony do zgłaszania uwag, pomysłów etc. Natomiast do zapisów na spotkanie online jak i stacjonarne uruchomiono dla zainteresowanych rejestrację elektroniczną pod adresem: <https://app.evenea.pl/event/konsultacje-spoeczne-metropolia-poznan-3etap/>

Każda instytucja samorządowa uczestnicząca w projekcie otrzymała elektroniczny banner oraz wzór informacji prasowej ze szczegółowymi danymi o 3 etapie konsultacji do zamieszczenia na swojej stronie internetowej oraz na profilu FB instytucji samorządowej/projektu samorządowego.

Uczestnicy indywidualni (mieszkańcy)

Głównym źródłem i kanałem rekrutacji mieszkańców była:

- Kampania radiowa w 3 lokalnych rozgłośniach radiowych 30 sec. spot x 4 / dziennie (Radio Eska, Rock, Pogoda)
- Ogłoszenie w prasie lokalnej oraz na portalu informacyjnym – 1 emisja na 1 tydzień przed 3 edycją konsultacji;
- Informacja prasowa rozesłana do lokalnych mediów oraz artykuł zamieszczony na stronach zamawiającego oraz samorządów
- Bannery internetowe w różnych formatach na stronach www oraz w mediach społecznościowych instytucji samorządowych Metropolii Poznań zamieszczone na 2 tygodnie przed 3 edycją konsultacji;
- Ulotki DL – 3000 szt. z ogólną informacją o Planie Zrównoważonej Mobilności do dystrybucji wśród mieszkańców
- Plakaty wielkoformatowe w liczbie 750 szt. po każdym z formatów (A0 oraz A2)
- Emisja spotów na monitorach w Kolejach Wielkopolskich z zaproszeniem do udziału w konsultacjach, emitowana na 14 dni przed

Dodatkowo utworzono wydarzenie na platformie do rejestracji online: www.evenea.pl, dzięki której zainteresowani mieszkańcy Metropolii mogli zgłaszać swój udział w spotkaniu konsultacyjnym. W komunikatach informacyjnych przesłanych do mass mediów udostępniono następujący link do rejestracji zarówno na spotkanie online jak i stacjonarne: <https://app.evenea.pl/event/konsultacje-spoeczne-metropolia-poznan-3etap/>.

Pod linkiem znajdował się formularz zgłoszeniowy zawierający:

- imię, nazwisko (ew. nick);
- oświadczenie o zgodzie na przetwarzanie danych;
- email, pod który ma zostać przesłane zaproszenie;
- lokalizacja z dokładnością do gminy lub dzielnicy/ulicy;

W odpowiedzi na zgłoszenie przesyłana była informacja potwierdzająca uczestnictwo w spotkaniu stacjonarnym oraz link do spotkania online, które odbywało się za pośrednictwem aplikacji Teams. Zgłoszenia przyjmowane były w trybie ciągłym aż do dnia wydarzenia. W dniu wydarzenia do zapisanych uczestników przesłane było przypomnienie o spotkaniu.

2. PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

2.1. SPOTKANIE KONSULTACYJNE (SALA RADY UM POZNAŃ ORAZ HYBRYDOWO)

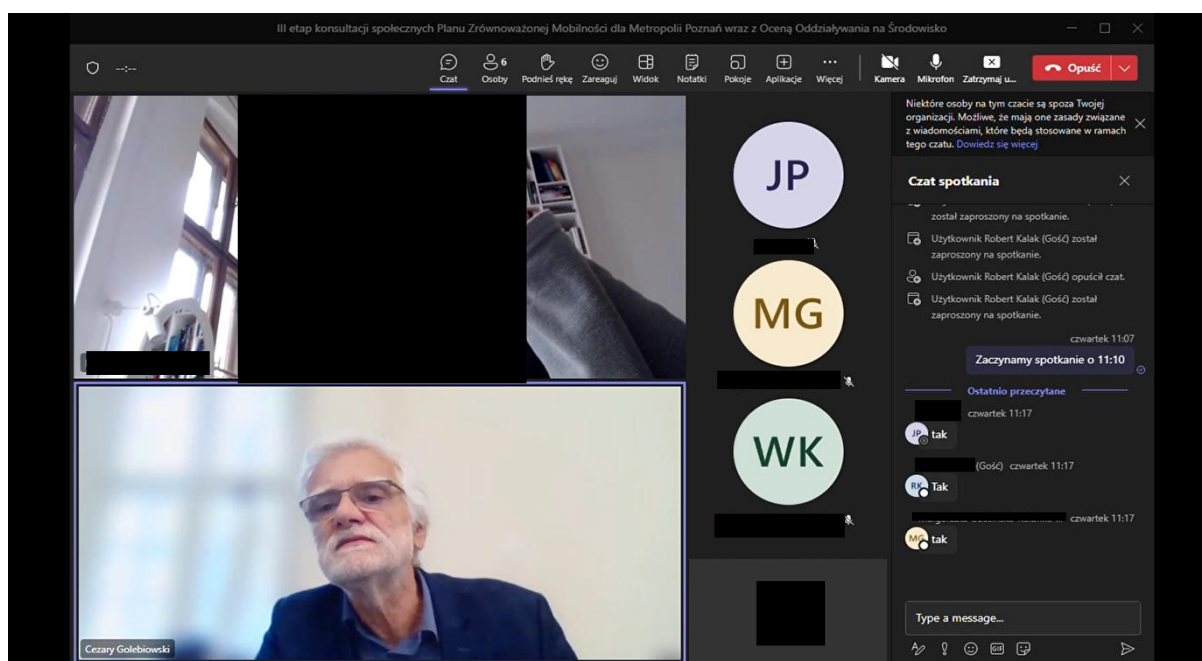
Spotkanie konsultacyjne, które odbyło się 19 października, w godz. 11.00-14.00 było prowadzone w formie spotkania hybrydowego: on-line w środowisku PS Teams oraz w Sali Rady poznańskiego Ratusza przy pl. Kolegiackim. Wydarzenie to kierowane było zarówno do interesariuszy instytucjonalnych, jak i mieszkańców.

Uczestnicy spotkania:

- Zamawiający (Metropolia Poznań) – 3 osoby, offline,
- Mieszkańcy – 3 osoby, 2 online i 1 offline,
- Przedstawiciel UG Śrem – 1 osoba, online,
- Przedstawiciel ZGiKM GEOPOZ – 1 osoba, online,
- Przedstawiciele Komisji Dialogu Obywatelskiego – 2 osoby, 1 online i 1 offline,
- Prezentery/moderatorzy (LPW Sp. z o.o. oraz Ecorys Polska) – 2 osoby, offline.

Razem w spotkaniu konsultacyjnym udział wzięło 10 osób oraz moderatorzy.

Grafika 2.1 Screen z przebiegu spotkania wraz z listą uczestników, 19.10.2023



Źródło: Opracowanie własne

W pierwszej części spotkania w formie prezentacyjnej przypomniano zasięg terytorialny i merytoryczny Planu Zrównoważonej Mobilności, rozważane (cztery) scenariusze rozwoju, a także informacje na temat udziału społeczeństwa w tworzeniu dokumentu (partycypację społeczną). Zaprezentowano wypracowaną na podstawie przyjętego scenariusza działań **wizję, 2 cele horyzontalne** oraz **6 celów operacyjnych**. Następnie zapoznano uczestników z katalogiem 10 pakietów działań, które przewidziano do realizacji w okresie obowiązywania dokumentu tj. do roku 2040.

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

Fot. 2.2 Spotkanie konsultacyjne 19.10.2023



Źródło: Opracowanie własne

Część dyskusyjną poświęcono **omówieniu propozycji działań w każdym z 10 pakietów działań**. Celem tej części spotkania było zidentyfikowanie ewentualnych braków w zaproponowanych przez autorów dokumentu działaniach lub nieścisłości w ich opisach.

Matrycą organizującą dyskusję był katalog proponowanych działań pogrupowany wg kategorii tematycznych – pakietów. Nie wszystkie pakiety działań zostały omówione w jednakowym stopniu. Do niektórych uczestnicy spotkania mieli więcej uwag i komentarzy, inne aprobowali w przedstawionej w dokumencie formie. Generalnie uczestnicy spotkania poruszali szereg tematów, wykraczających także poza ramy Planu Zrównoważonej Mobilności. Tematy te dotyczyły szczegółów, które wykraczają poza ramy dokumentu o charakterze strategicznym i bardziej odpowiadały dokumentom operacyjnym.

Tabela 2.1. Komentarze i uwagi uczestników spotkania konsultacyjnego w odniesieniu do przedstawionych pakietów działań (kolorem niebieskim wskazano konieczne uzupełnienia w Planie Zrównoważonej Mobilności)

Pakiety	Komentarz/uwaga/uzupełnienie
Pakiet 1: Kolej jako podstawa publicznego transportu zbiorowego	Jeden z uczestników spotkania zadał pytanie, czy w dokumencie uwzględniono konieczność wymiany/ remontu mostu kolejowego nad Wartą. W odpowiedzi podano, że zarządca infrastruktury kolejowej – PKP PLK wziął pod uwagę konieczność remontu, jak również zaplanował budowę obwodnicy kolejowej, której fragment będzie wykorzystywany także przez linie PKM. Zgodnie z podziałem zadań PKP PLK zamierza finansować budowę obwodnicy, podczas gdy Miasto będzie realizować 7 przystanków na obwodnicy. Poza tym Miasto już teraz inwestuje w przystanki na obecnie przebiegających przez Miasto liniach kolejowych. Wskazano planowane lokalizacje nowych przystanków. Podkreślono, że stacja Poznań Franowo przejmie rolę Poznania Głównego w obsłudze linii SKM. Ze względu na konieczność obsługi kolei dużych prędkości, przebudowana zostanie także stacja Starołęka.

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

	Wskazano także konieczność wydłużenia linii średnicowej prowadzącej z północy do dworca Poznań Główny dalej na południe. Kolejne pytanie dotyczyło lokalizacji (wewnątrz/ na zewnątrz obwodnicy) parkingów P&R. Temat ten omówiono przy okazji dyskusji nad kolejnym pakietem tego dotyczącym. Uczestnicy spotkania nie zgłosili żadnych uwag odnośnie zaproponowanych działań, sposobu ich opisanie, obszaru, na którym mają być realizowane czy ewentualnych braków działań, które powinny być realizowane do roku 2040.
Pakiet 2: Tramwaj jako podstawowy środek transportu na obszarze rdzenia Metropolii Poznań	Podkreślono konieczność rozbudowy układu sieci tramwajowej jako podstawowego środka transportu na obszarze rdzenia Metropolii. Podobnie jak odnośnie pakietu 1, także i do tego pakietu nie zgłoszono żadnych uwag odnośnie zaproponowanych działań, sposobu ich opisanie, obszaru, na którym mają być realizowane czy ewentualnych braków działań, które powinny być realizowane.
Pakiet 3: Autobus jako uzupełnienie systemu kolejowego i tramwajowego	Zaprezentowano policentryczny układ połączeń autobusowych z centrum Poznania w środku tego układu i szeregiem ośrodków lokalnych (centrów komunikacyjnych) ulokowanych na obwodnicy kolejowej. Wątpliwość uczestników spotkania wzbudziły linie autobusowe poprowadzone od ośrodków lokalnych do centrum Poznania. Zdaniem jednego z obecnych, funkcje transportowe powinny na tej trasie być realizowane przez kolej, ewentualnie przez tramwaj. W odpowiedzi stwierdzono, że nie można wykluczyć wszystkich linii autobusowych obsługujących centrum miasta i dlatego też taka możliwość znalazła się na zaprezentowanym schemacie. Poza powyższą wątpliwością nie zgłoszono żadnych uwag odnośnie zaproponowanych działań, sposobu ich opisanie, obszaru, na którym mają być realizowane, czy ewentualnych braków działań, które powinny być realizowane.
Pakiet 4: Integracja – kluczem publicznego transportu zbiorowego w Metropolii Poznań	Stwierdzono, że przy planowaniu rozwoju transportu publicznego należy stosować sprawdzone i przyjęte w innych metropoliach rozwiązania. W uzupełnieniu do podanych informacji dotyczących parkingów P&R wskazano dwa modele opłat za tego typu parkingi: pierwszy – niewielka opłata za parking, ale umożliwiającą dalsze korzystanie z komunikacji publicznej, drugi – opłata za parking zawarta w bilecie komunikacji miejskiej. W odniesieniu do informacji podanej w działaniu K7 uczestnicy spotkania wskazali, że parkingi P&R nie muszą być lokowane na granicy miasta, natomiast powinny być sytuowane w miejscach, w których skupiają się linie różnych rodzajów transportu – w węzłach przesiadkowych. Stwierdzono, że nawierzchnia parkingów powinna być wodoprzepuszczalna – parkingi nie powinny mieć nawierzchni asfaltowej a np. wykonaną z płyt ażurowych. Jako uzupełnienie do parkingów P&R uczestnicy spotkania wskazali konieczność zaplanowania parkingów typu Kiss & Ride, np. przy szkołach. Nie zgłoszono innych uwag odnośnie zaproponowanych działań, sposobu ich opisanie, obszaru, na którym mają być realizowane, czy ewentualnych innych braków działań, które powinny być realizowane.

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

Pakiet 5: Współpraca	Jako generalny mankament procesu planowania w Poznaniu jeden z uczestników spotkania wskazał brak konsultacji istotnych projektów Miasta z mieszkańcami. Poza tą jedną uwagę, uczestnicy spotkania nie zgłosili innych uwag odnośnie zaproponowanych w tym pakiecie działań, sposobu ich opisanie, obszaru, na którym mają być realizowane, czy ewentualnych braków działań, które powinny być realizowane do roku 2040.
Pakiet 6: Rower jako środek transportu	Autorzy dokumentu zwrócili uwagę na konieczność zapewnienia ciągłości dróg rowerowych, tak aby rowerzyści mogli poruszać się nimi bezpiecznie bez konieczności zjeżdżania z drogi rowerowej na drogę samochodową. Jeden z uczestników spotkania wskazał miejsca nieciągłości także w samym Poznaniu, np. ul. Głogowska. Poproszono, aby miejsca nieciągłości dróg rowerowych podać oficjalnie za pośrednictwem arkusza do zgłaszania uwag. Odnosnie nawierzchni dróg rowerowych, stwierdzono, że poza miastem nawierzchnie dróg rowerowych powinny być wodoprzepuszczalne, np. wykonane z kruszywa, natomiast w mieście powinny być asfaltowe (tworzywa półprzepuszczalne wymagają pielęgnacji – przestają być półprzepuszczalne, jeżeli nie są regularnie płukane). Kolejnym zgłoszonym postulatem było oddzielanie dróg rowerowych od dróg samochodowych pasem zieleni – trawnikiem. Poza powyższymi komentarzami, nie zgłoszono innych uwag odnośnie zaproponowanych w tym pakiecie działań, sposobu ich opisanie, obszaru, na którym mają być realizowane, czy ewentualnych braków działań.
Pakiet 7: Bezpieczna Metropolia	Uczestnicy spotkania zwrócili uwagę na niewłaściwe lokowanie parkingów samochodowych względem dróg rowerowych – w Poznaniu parkingi (dla parkowania równoległego) lokowane są w wielu miejscach pomiędzy chodnikiem i ścieżką rowerową. Jest to zdaniem zgłaszających problem niebezpieczny, gdyż kierowca wyjeżdżający z takiego parkingu lub otwierający drzwi samochodu, aby wysiąść nie zawsze zauważa nadjeżdżającego rowerzystę. Jako częściowe rozwiązanie problemu jedna z osób zgłosiła tutaj propozycję nakazu otwierania drzwi samochodu prawą ręką (rozwiązanie stosowane w Holandii). Przy takim sposobie otwierania drzwi, kierowca musi się obrócić, co powinno ułatwić dostrzeżenie zbliżającego się rowerzysty. Jednakże generalnie pomysł ten został skrytykowany i domagano się wprowadzenia zakazu takiej lokalizacji parkingów. Kolejny zgłoszony problem dotyczył parkowania na chodnikach i niepozostawiania wystarczającego miejsca do przejścia dla pieszych. Poproszono o wpisanie do dokumentu konieczności minimalizowania możliwości parkowania samochodów na chodnikach i takiej przebudowy ulic, aby parkowanie na chodnikach było niemożliwe. Wskazano także problem opieszałości służb miejskich w reakcji na tego typu wykroczenia. Poza podanymi powyżej nie zgłoszono innych uwag odnośnie zaproponowanych w tym pakiecie działań, sposobu ich opisanie, obszaru, na którym mają być realizowane, czy ewentualnych braków działań, które powinny być realizowane do roku 2040.
Pakiet 8: Współdzielone środki transportu	Zwrócono uwagę na brak jasnego wyjaśnienia w dokumencie idei współdzielenia środków transportu. Należy to uzupełnić.

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

	Prowadzący spotkanie podali tutaj przykład ułatwienia parkowania na wewnętrznych parkingach zakładów pracy dla tych kierowców, którzy przyjeżdżają do pracy podwożąc swoim samochodem także inne osoby pracujące w danym zakładzie. Zgłoszono propozycję dodania do Planu Zrównoważonej Mobilności zdania nt. propagowania powyższego pomysłu w Poznaniu. Uczestnicy spotkania nie zgłosili innych uwag odnośnie zaproponowanych w tym pakiecie działań, sposobu ich opisania, obszaru, na którym mają być realizowane czy ewentualnych braków działań, które powinny być realizowane do roku 2040.
Pakiet 9: Świadoma Metropolia	Generalnie stwierdzono, że w celu zmiany zachowań komunikacyjnych należy stosować metodę ‘kija i marchewki’ – z jednej strony należy stosować utrudnienia dla poruszających się samochodami prywatnymi (szykany), a z drugiej różnego rodzaju bonusy dla wybierających zbiorowe środki transportu lub rower. Jednakże, aby nakłonić osoby do rezygnacji z podróży samochodem prywatnym, należy najpierw stworzyć odpowiednią infrastrukturę rowerową, a dopiero potem ograniczać ruch samochodowy. Należy stworzyć ‘zielone fale’ dla rowerów, zlikwidować nieciągłości ścieżek rowerowych. Należy także doprowadzić do sytuacji, w której środki transportu zbiorowego są bardziej konkurencyjne w stosunku do samochodów prywatnych. Uczestnicy spotkania zasugerowali skrócenie tras autobusów i zlikwidowanie długotrwałych objazdów osiedli, aby czas podróży autobusem był krótszy. Należy także sprawić, aby autobusy i tramwaje kursowały punktualnie. Jednocześnie należy bezwzględnie egzekwować kary za niewłaściwe parkowanie: na chodnikach, na przejściach dla pieszych czy ścieżkach rowerowych. Jako istotny problem zgłoszono nadmierne korzystanie z samochodów prywatnych przez pracowników UM Poznania w podróżach do/z pracy. Stwierdzono także, że planowane kampanie promujące zrównoważony transport i bardziej ekologiczne nawyki transportowe powinny w większym stopniu docierać do radnych Miasta. Poza powyższymi nie zgłoszono innych uwag odnośnie zaproponowanych w tym pakiecie działań, sposobu ich opisania, obszaru, na którym mają być realizowane czy ewentualnych braków działań, które powinny być realizowane do roku 2040.
Pakiet 10: Harmonijna i zielona Metropolia	Zwrócono uwagę na konieczność realizacji bezkolizyjnych przejść przez tory kolejowe (dotyczy to np. dworca Starołęka) i lokalizacji ich w miarę blisko przystanków komunikacji publicznej, parkingów itp. Jako kolejny problem wskazano niewłaściwy (niejasny) system informacji na dworcach kolejowych (np. na dworcu Poznań Główny), czy też brak jasnej informacji o lokalizacji przystanków komunikacji publicznej, liniach z nich odjeżdżających i godzinach odjazdów. Uczestnicy spotkania uważają za niewłaściwą konstrukcję tzw. zielonych przystanków w Poznaniu. Twierdzą, że przyjęte rozwiązanie – nasadzenia na dachu jest drogie i niepraktyczne. Sugerują przyjęcie rozwiązania zastosowanego w Toruniu – trejaża (kratownicy) wzdłuż ściany przystanku, po której może pisać się bluszcz. Zwracają także uwagę na konieczność odpowiedniego oznakowania przeszkleń przystanków zabezpieczającego przed

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

	kolizją z ptakami – należy stosować nie tylko sylwetki ptaków, ale także wypełnienie przeszkleń kropkami lub innymi gęstymi ikonkami. Należy także zwiększyć możliwości parkowania przed szpitalami. Kolejnym problemem, na który zwrócili uwagę uczestnicy spotkania są lokalne miejsca małej retencji. Należy tworzyć zagłębienia w terenie, umożliwiające zatrzymywanie wody opadowej. Innym rozwiązaniem może tutaj być stosowanie krat umożliwiających wsiąkanie wody w grunt zamiast pełnego zabudowywania powierzchni. Nie należy zabetonowywać/ zabrukowywać placów w centrach miast. Zaproponowano tworzenie miniringów komunikacyjnych położonych poza kolejową obwodnicą Poznania. Ich powstanie powinno ułatwić komunikację wewnątrz powstających nowych dzielnic Poznania, np. Morasko czy Radojewo. Zorganizowanie komunikacji wewnątrz tych miniringów spowoduje skrócenie kursów autobusów, a tym samym umożliwi szybszy dojazd mieszkańców do ich siedzib. Stwierdzono, że w przygotowywanym dokumencie brak jest informacji nt. konieczności wprowadzenia w mieście strefy niskiej emisji. Należy to uzupełnić. Poza powyższymi nie zgłoszono innych uwag odnośnie zaproponowanych w tym pakiecie działań, sposobu ich opisanie, obszaru, na którym mają być realizowane, czy ewentualnych braków działań, które powinny być realizowane.
--	---

Źródło: Opracowanie własne

Dyskutując zaproponowane wskaźniki wykonania Planu Zrównoważonej Mobilności – rezultatu i produktu, stwierdzono, że są one zbyt mało ambitne – stwierdzono: jeżeli nie będzie odpowiedniej presji, to nic się nie zmieni. Zaproponowano, aby np. **w przypadku wskaźników dotyczących ruchu rowerowego i transportu modalnego nie opierać się na wynikach modelu komunikacyjnego, a na ekstrapolacji odpowiednich danych z lat poprzednich**. Z modelu często nie wychodzi wzrost, ale rzeczywistość mówi co innego. Jako przykład wskazano tutaj opis zamieszczony pod adresem:

https://www.poznan.pl/mim/rowery/news/coraz_wiekszy_udzial_ruchu_rowerowego.189390.html.

Zwrócono ogólną uwagę, aby w Planie Zrównoważonej Mobilności **poprawić opisy map tak, aby było jasne które z nich dotyczą samego miasta Poznania, a które obszaru metropolitalnego, a także skróty anglojęzyczne, np. TOD zastąpić polskimi opisami**.

W odniesieniu do Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko zgłoszono jedną uwagę – należy **uzupełnić dokument o zalecenie, aby nie budować w pełni zabetonowanych/ zabrukowanych parkingów**. Należy stosować materiały wodoprzepuszczalne. Dodatkowo – **parkingi powinny być zadrzewione**.

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

ZAŁĄCZNIK A – LISTA OBECNOŚCI UCZESTNIKÓW SPOTKANIA OFFLINE W DNIU 19.10.2023 (ZANONIMIZOWANA ZGODNIE Z WYMOGAMI RODO)

ZAŁĄCZNIK B – PREZENTACJA PPT

ZAŁĄCZNIK C – FORMULARZ ZGŁASZANIA UWAG

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

Załącznik A

Lista obecności uczestników spotkania offline w dniu 19.10.2023 (zanonimizowana zgodnie z wymogami RODO)

Fundusze Europejskie Infrastruktura i Środowisko

Rzeczpospolita Polska

POZNAń metropolia

Unia Europejska Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku

Konsultacje społeczne, etap III

Poznań, 19 października 2023

Lp.	Imię	Nazwisko	Instytucja, stanowisko	Miejsce zamieszkania (miejscowość)	Podpis
1.	Olivia		Yanosik	Poznań	
2.	Popochn		Metropolia Poznań	Poznań	
3.	Enclawa		Metropolia Poznań	Gniezno	
4.	Witil		KDO	Poznań	
5.	Uroville		Metropolia Poznań	Poznań	
6.					
7.					
8.					
9.					
10.					
11.					
12.					
13.					
14.					
15.					
16.					

Załącznik B

Prezentacja PPT

III etap konsultacji społecznych



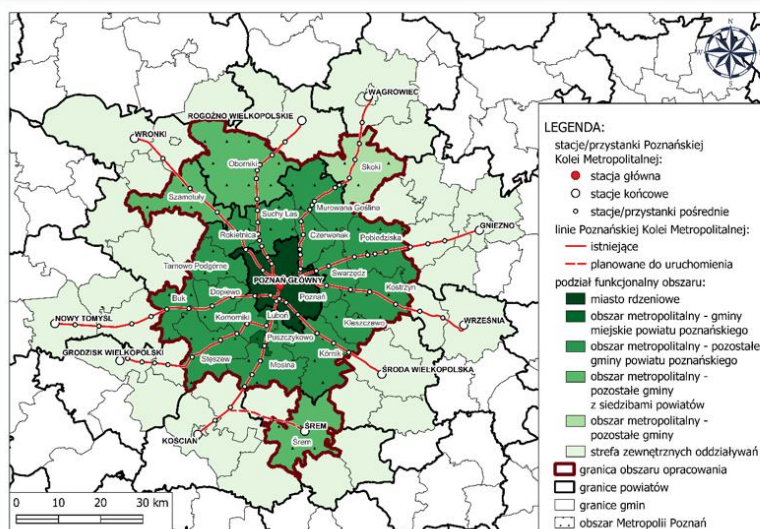
Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Charakterystyka obszaru



Partycypacja społeczna

Plan zrównoważonej mobilności posiada charakter **partycypacyjny**, co oznacza włączenie i czynny udział różnych grup społecznych w tworzenie dokumentu. W celu dotarcia do szerokiego grona mieszkańców zastosowano zróżnicowane metody angażowania:



Informowanie za pomocą plakatów, ulotek, mediów lokalnych, mediów społecznościowych, stronach internetowych



Organizowanie konsultacji społecznych dla mieszkańców oraz interesariuszy



Prowadzenie badań jakościowych: wywiady grupowe oraz indywidualne



Prowadzenie badań ilościowych: ankiety w gospodarstwach domowych, ankiety w grupach celowych



Możliwość zgłaszania uwag



MOŻLIWE SCENARIUSZE ROZWOJU SYSTEMU MOBILNOŚCI W METROPOLII POZNAŃ

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



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



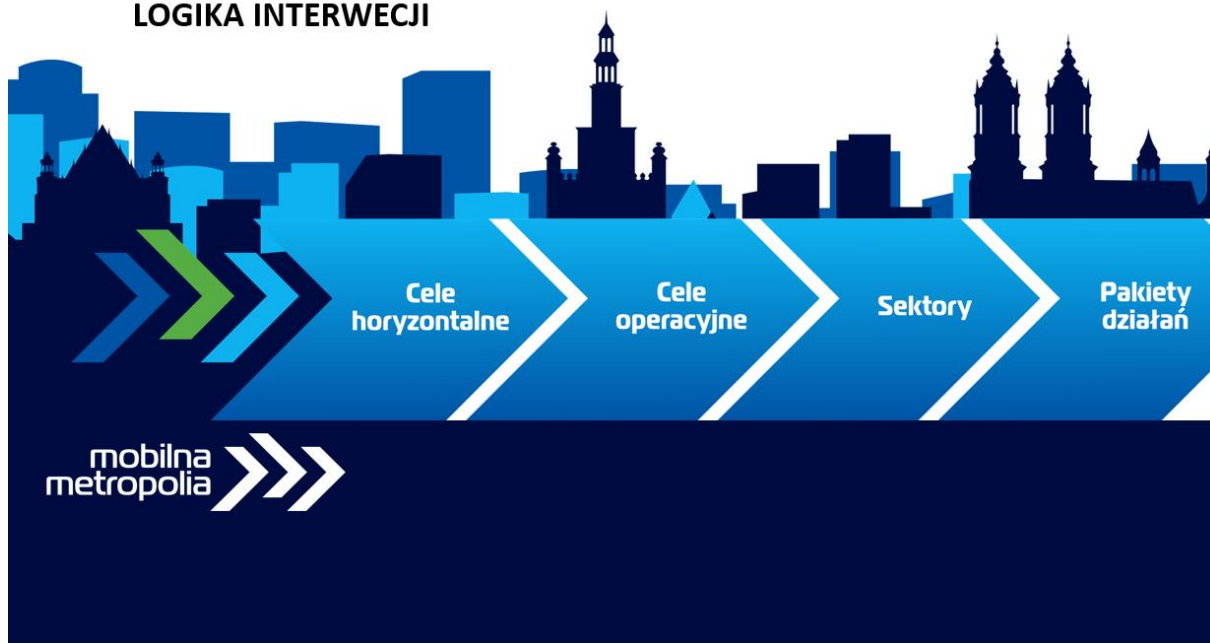
Główne zalety wprowadzonego scenariusza



Wizja rozwoju

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

LOGIKA INTERWECJI



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



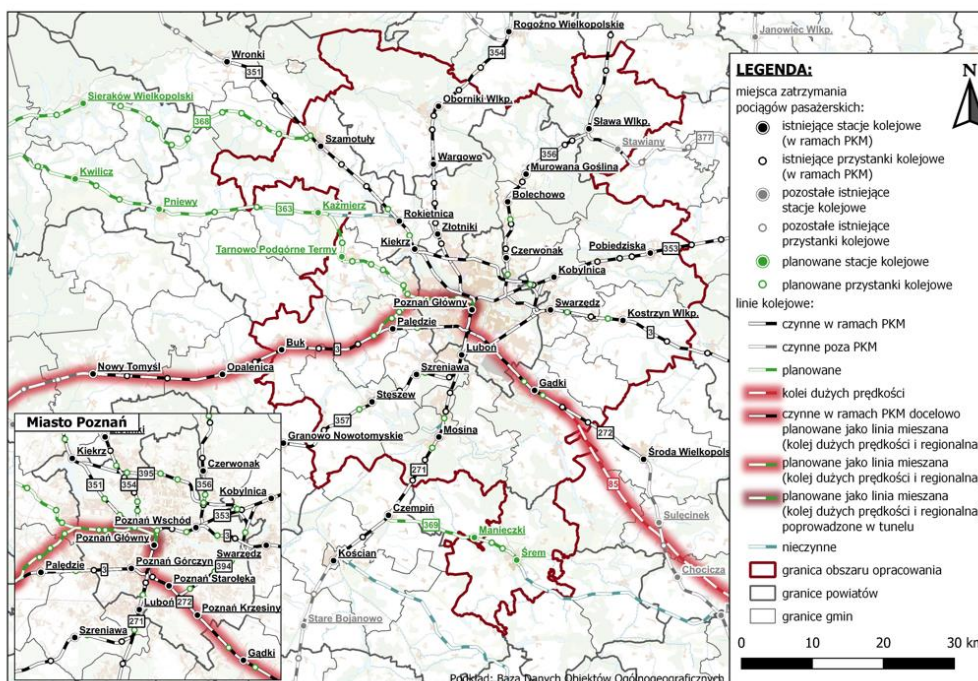
Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku

Raport z konsultacji społecznych III

Pakiet 1: Kolej jako podstawa publicznego transportu zbiorowego

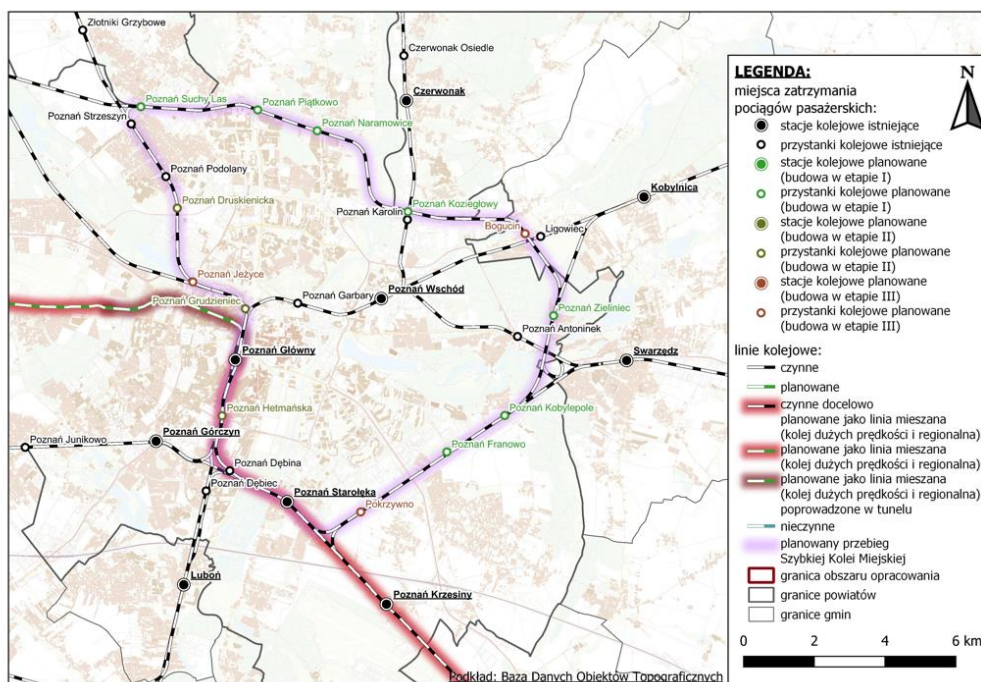


Działania	Obszar
K.2 Niwelowanie wąskich gardel w sieci kolejowej.	Metropolia Poznań
K.3 Rozbudowa układu kolejowego.	Metropolia Poznań, strefa zewnętrznych oddziaływań
K.4 Rozbudowa układu kolejowego w ramach Szybkiej Kolei Miejskiej z wykorzystaniem obwodnicy towarowej Poznania.	miasto rdzeniowe
K.11 Analiza i zakup nowego taboru kolejowego.	Metropolia Poznań
Efekty pakietu	
Zwiększenie dostępności do publicznego transportu zbiorowego. Zwiększenie liczby podróży realizowanych transportem zbiorowym. Poprawa środowiska.	



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku

Raport z konsultacji społecznych III

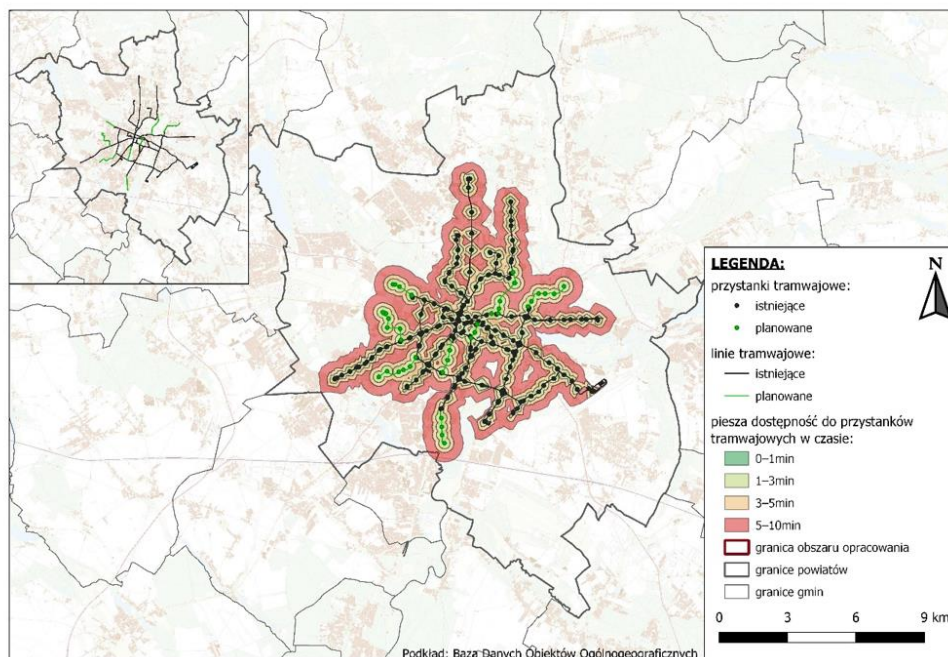


Pakiet 2: Tramwaj jako podstawowy środek transportu na obszarze rdzenia Metropolii Poznań

Działania	Obszar
T.1 Rozbudowa układu tramwajowego oraz utrzymanie istniejącej infrastruktury.	miasto rdzeniowe
T.2 Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych usprawniających sterowanie ruchem w transporcie tramwajowym.	miasto rdzeniowe
T.10 Analiza i wymiana taboru tramwajowego na nowoczesny, niskopodłogowy zasilany zeroemisyjną energią.	miasto rdzeniowe
Efekty pakietu	
Zwiększenie dostępności do publicznego transportu zbiorowego.	
Zwiększenie liczby podróży realizowanych transportem zbiorowym.	
Poprawa środowiska.	

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku

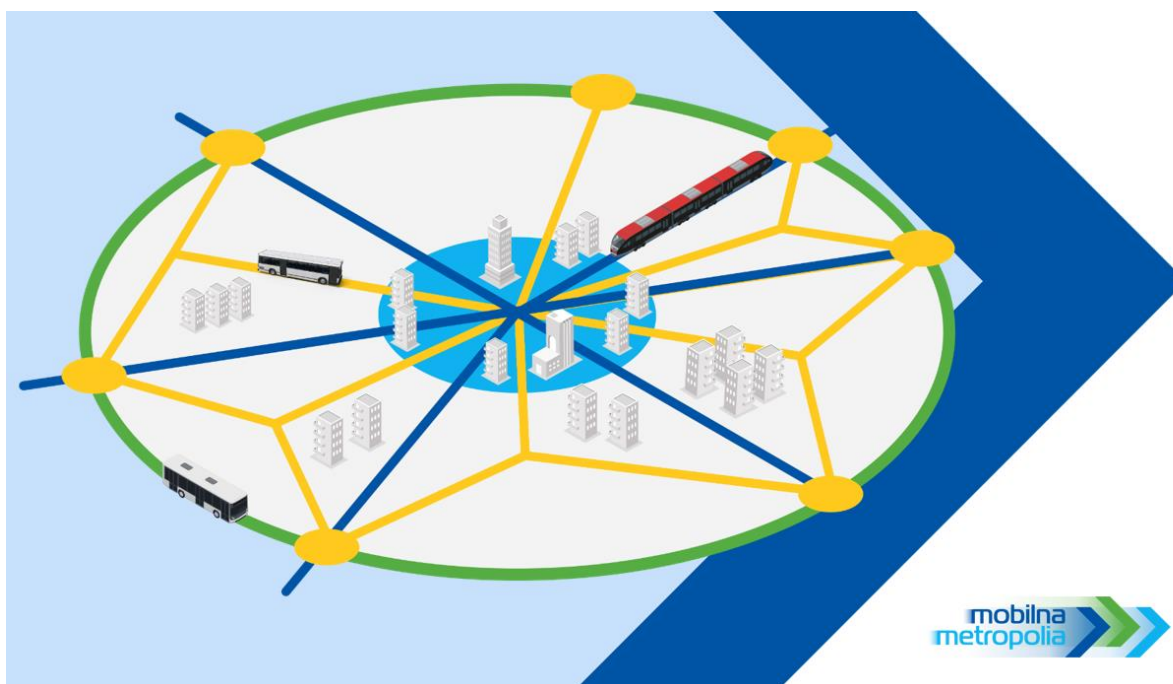
Raport z konsultacji społecznych III



Pakiet 3: Autobus jako uzupełnienie systemu kolejowego i tramwajowego

Działania	Obszar
A.3 Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych poprawiających warunki ruchu np. wydzielone pasy ruchu, wydzielone jezdnie, platformy przystanków autobusowych.	miasto rdzeniowe, gminy miejskie powiatu poznańskiego, pozostałe gminy z siedzibami powiatów
A.4 Analiza zmian w obecnym układzie sieci autobusowej.	Metropolia Poznań
A.5 Rozszerzanie sieci autobusów miejskich.	miasto rdzeniowe, gminy miejskie powiatu poznańskiego,
A.6 Rozszerzanie sieci autobusów regionalnych, podmiejskich i aglomeracyjnych.	Metropolia Poznań, strefa zewnętrznych oddziaływań
A.15 Analiza i wymiana oraz zakup taboru autobusowego na nisko- lub zeroemisyjny.	Metropolia Poznań, strefa zewnętrznych oddziaływań
Efekty pakietu	
Zwiększenie dostępności do publicznego transportu zbiorowego.	
Zwiększenie liczby podróży realizowanych transportem zbiorowym.	
Poprawa środowiska.	

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



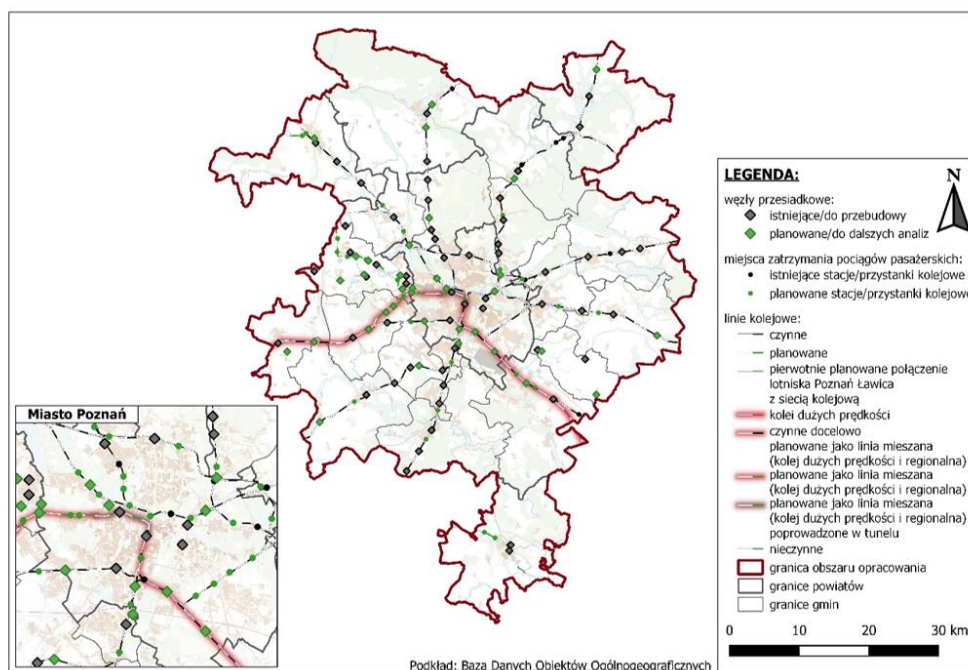
Pakiet 4: Integracja – kluczem publicznego transportu zbiorowego w Metropolii Poznań

Działania	Obszar
I.1 Wprowadzenie biletu metropolitalnego.	Metropolia Poznań
I.2 Wdrażanie nowoczesnych narzędzi informatycznych i technicznych oraz rozwiązań organizacyjnych służących integracji transportu i poprawie oferty przewozowej.	Metropolia Poznań
I.8 Analiza i budowa co najmniej jednego węzła głównego w gminie i centrów przesiadkowych jako węzłów pomocniczych.	Metropolia Poznań
I.12 Analizy i tworzenie <u>hubów mobilności</u>	Metropolia Poznań
K.5 Wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie ich zasięgu w transporcie kolejowym.	Metropolia Poznań
K.7 Analiza i budowa/przebudowa/rozbudowa węzłów przesiadkowych o znaczeniu metropolitalnym (węzłów nadrzędnych) w powiązaniu ze stacjami kolejowymi.	Metropolia Poznań
T.3 Wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie ich zasięgu w transporcie tramwajowym.	Metropolia Poznań
A.10 Wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie ich zasięgu w transporcie autobusowym	Metropolia Poznań
R.4 Analiza i budowa parkingów <u>Bike&Ride</u> .	Metropolia Poznań
D.4 Integracja systemów ITS z innymi systemami informatycznymi w zakresie płatności biletowych, dostępności miejsc parkingowych, warunków ruchu.	Metropolia Poznań
D.13 Analiza i budowa parkingów <u>Park&Ride</u> .	Metropolia Poznań



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku

Raport z konsultacji społecznych III



Pakiet 5: Współpraca

Działania	Obszar
W.1 Stworzenie zespołów roboczych w poszczególnych jednostkach samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zadań transportowych związanych z kształtowaniem transportu kolejowego.	Metropolia Poznań
W.2 Stworzenie zespołów roboczych w poszczególnych jednostkach samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zadań transportowych związanych z kształtowaniem transportu zbiorowego.	Metropolia Poznań
W.3 Stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Metropolii Poznań.	Metropolia Poznań
W.5 Ukształtowanie efektywnych struktur w ramach JST w celu działania na rzecz zintegrowanego zarządzania bezpieczeństwem.	Metropolia Poznań
W.8 Wypracowanie metropolitalnego układu komunikacyjnego transportu zbiorowego.	Metropolia Poznań

mobilna metropolia

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku

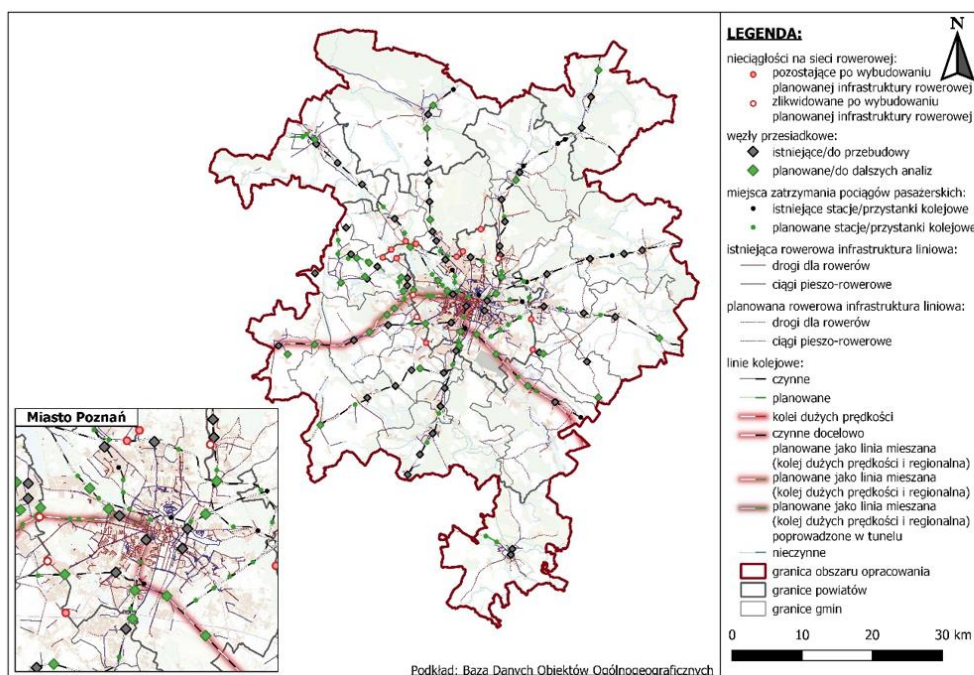
Raport z konsultacji społecznych III

Pakiet 6: Rower jako środek transportu



Działania	Obszar
R.1 Opracowanie schematu dróg rowerowych.	Metropolia Poznań
R.2 Wdrożenie ogólnokrajowych wytycznych projektowania dla infrastruktury rowerowej.	Metropolia Poznań
R.3 Budowa infrastruktury rowerowej umożliwiającej dotarcie do głównych generatorów ruchu i punktów przesiadkowych.	Metropolia Poznań
Efekty pakietu	
Spójna sieć dróg rowerowych, umożliwiająca realizację przejazdów rowerowych w celach komunikacyjnych (tzn. innych niż rekreacyjne).	

mobilna metropolia

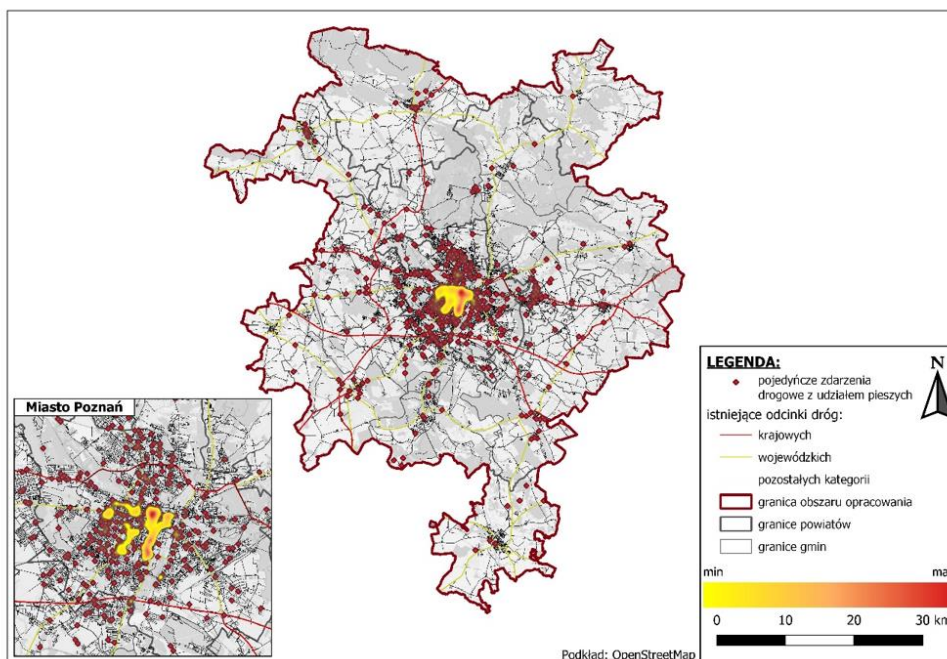


Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku

Raport z konsultacji społecznych III

Pakiet 7: Bezpieczna Metropolia

Działania	Obszar
K.10 Analiza i przebudowa miejsc niebezpiecznych dla przecięcia ruchu kolejowo-drogowego.	Metropolia Poznań
T.8 Analiza i przebudowa miejsc niebezpiecznych w transporcie tramwajowym.	miasto rdzeniowe
A.12 Analiza i przebudowa miejsc niebezpiecznych dla transportu autobusowego.	Metropolia Poznań
D.1 Budowa połączeń <u>obwodnicowych</u> dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych.	Metropolia Poznań
D.10 Wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu np. system <u>All Red</u> , systemy dyscyplinowania użytkowników ruchu drogowego.	miasto rdzeniowe, gminy miejskie powiatu poznańskiego, pozostałe gminy z siedzibami powiatów
P.1 Rozwiązania infrastrukturalne oraz organizacyjne z dziedziny inżynierii ruchu drogowego w transporcie pieszym.	miasto rdzeniowe, gminy miejskie powiatu poznańskiego, pozostałe gminy z siedzibami powiatów
P.4 Poprawa nawierzchni ciągów pieszych.	Metropolia Poznań
Prz.3 Wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej.	miasto rdzeniowe, pozostałe gminy z siedzibami powiatów
I.11 Przeprowadzanie audytów bezpieczeństwa ruchu.	Metropolia Poznań



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

Pakiet 8: Współdzielone środki transportu



Działania	Obszar
A.7 Analiza zasadności wprowadzenia transportu na życzenie	powiat poznański, pozostałe gminy z siedzibami powiatów, strefa zewnętrznych oddziaływań
A.8 Wprowadzenie transportu na życzenie.	powiat poznański, pozostałe gminy z siedzibami powiatów, strefa zewnętrznych oddziaływań
D.9 Zwolnienie z opłat w strefie płatnego parkowania samochodów systemów współdzielonych.	miasto rdzeniowe, gminy miejskie powiatu poznańskiego, pozostałe gminy z siedzibami powiatów
R.5 Analiza i rozwój rowerów miejskich.	Metropolia Poznań
Prz.4 Lokalizowanie stojaków oraz stref pozostawienia UTO.	miasto rdzeniowe, gminy miejskie powiatu poznańskiego, pozostałe gminy z siedzibami powiatów
Efekty pakietu	
Rozwój współdzielonych środków transportu.	
Zmniejszenie powierzchni zajmowanej przez samochody.	
Zwiększenie liczby podróży realizowanych w sposób ekologiczny.	



Pakiet 9: Świadoma Metropolia



Działania	Obszar
E.1 Stosowanie różnorodnej formy komunikacji z mieszkańcami w celu zwiększenia świadomości w mieszkańcach na temat wpływu stosowanego środka transportu na środowisko.	Metropolia Poznań
E.5 Prowadzenie warsztatów i zajęć w szkołach o tematyce związanej z bezpieczeństwem ruchu drogowego.	Metropolia Poznań
E.6 Stosowanie różnorodnej formy komunikacji z mieszkańcami w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Miasto rdzeniowe
E.8 Tworzenie warsztatów i zajęć w szkołach oraz JST o tematyce związanej ze zrównoważoną mobilnością.	Metropolia Poznań
I.4 Cykliczne badania ruchu drogowego z uwzględnieniem wszystkich form przemieszczania.	Metropolia Poznań
I.13 Prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.	Metropolia Poznań
Efekty pakietu	
Zwiększenie świadomości społecznej o wpływie zagospodarowania i przemieszczania na środowisko oraz zwiększenie udziału podróży w transporcie zbiorowym.	
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.	



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

Pakiet 10: Harmonijna i zielona Metropolia	
Działania	Obszar
K.6 Budowa oraz przebudowa stacji i przystanków kolejowych w formie przyjaznej dla pasażera.	Metropolia Poznań
T.9 Tworzenie zielonych torowisk.	miasto rdzeniowe
A.14 Tworzenie zielonych przystanków.	miasto rdzeniowe, gminy miejskie powiatu poznańskiego, pozostałe gminy z siedzibami powiatów
D.7 Rozwój stref płatnego parkowania.	miasto rdzeniowe, gminy powiatu poznańskiego, pozostałe gminy z siedzibami powiatów
D.8 Uporządkowanie parkowania samochodów.	miasto rdzeniowe, gminy powiatu poznańskiego, pozostałe gminy z siedzibami powiatów
P.2 Likwidowanie barier komunikacyjnych dla osób ze szczególnymi potrzebami.	Metropolia Poznań
Prz.1 Wkomponowanie transportu publicznego w przestrzeń w sposób ekologiczny.	Metropolia Poznań
Prz.5 Zachowanie rezerw przestrzennych w PZP dla infrastruktury publicznego transportu zbiorowego, pieszego oraz rowerowego.	Metropolia Poznań
Prz.6 Rozwój obecnych oraz budowa nowych obszarów zabudowy w ramach idei TOD	Metropolia Poznań



Wskaźniki rezultatu				
Lp.	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
		Stan na koniec 2022 r.	Stan na koniec 2030 r.	Stan na koniec 2040 r.
1	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu Zbiorowego na obszarze Metropolii Poznań	-	↗	↗
2	Ofiary śmiertelne w wypadkach komunikacyjnych na obszarze Metropolii Poznań w ujęciu rocznym [na 100.000 tys. mieszkańców]	5,00	4,00	↘
3	Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze Metropolii Poznań [na 100.000 tys. mieszkańców]	117.517,8 t	94.420,1 t	↘
4	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM2,5) w obszarze Metropolii Poznań [na 100.000 tys. mieszkańców]	11.701,3 t	9.061,1 t	↘
5	Udział transportu zbiorowego w podziale modalnym na terenie Metropolii Poznań [udział w podróżach nie pieszych].	31%	31%	↗
6	Udział podróży rowerowych w podziale modalnym na terenie Metropolii Poznań [udział w podróżach nie pieszych]	14%	14%	↗

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

Wskaźniki produktu					
Lp.	Nazwa wskaźnika	Źródło danych	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
			Stan na koniec 2022 r.	Stan na koniec 2030 r.	Stan na koniec 2040 r.
1	Długość dróg dla rowerów	Samorządy terytorialne	625,7 km	↗ 692,7 km	↗ + 10%
2	Liczba zintegrowanych centrów przesiadkowych	Samorządy terytorialne	45 szt.	↗ 64 szt.	↗ + 10%
3	Liczba gmin objęta Poznańską Koleją Metropolitalną	Samorządy terytorialne	19 szt.	↗ 20 szt.	- 20 szt.
4	Liczba parkingów <u>Park&Ride</u>	Samorządy terytorialne	45 szt.	↗ 64 szt.	↗ + 10%
5	Liczba zakupionych sztuk nisko lub zeroemisyjnego taboru autobusowego	Samorządy terytorialne	0 szt.	↗ 23 szt.	↗ + 10%
6	Liczba zakupionych sztuk taboru tramwajowego	Samorządy terytorialne	0 szt.	↗ 10 szt.	↗ + 10%
7	Liczba gmin, która dokonała aktualizacji dokumentów planistycznych uwzględniając zapisy SUMP	Samorządy terytorialne	0 szt.	↗ 22 szt.	- 22 szt.
8	Liczba zorganizowanych kampanii informacyjno-promocyjno-edukacyjnych	Samorządy terytorialne	0 szt.	↗ 6 szt.	↗ 16 szt.



Załącznik C

FORMULARZ ZGŁASZANIA UWAG

1. Reprezentuję instytucję (proszę wybrać właściwą odpowiedź)

Lp.	Instytucja	Pole wyboru [proszę wstawić X w polu wyboru]
1.	Administracja publiczna	
2.	Organizacja pozarządowa	
3.	Uczelnia wyższa/ jednostka naukowo-badawcza	
4.	Przedsiębiorstwo	
5.	Osoba prywatna	
6.	Inna	

2. Lokalizacja instytucji lub miejsce zamieszkania (proszę wybrać właściwą gminę)

Lp.	Nazwa gminy	Pole wyboru [proszę wstawić X w polu wyboru]
1.	Buk	
2.	Czerwonak	
3.	Dopiewo	
4.	Kleszczewo	
5.	Komorniki	
6.	Kostrzyn	
7.	Kórnik	
8.	Luboń	
9.	Mosina	
10.	Murowana Goślina	
11.	Oborniki	
12.	Pobiedziska	
13.	Poznań	
14.	Puszczykowo	
15.	Rokietnica	
16.	Skoki	
17.	Stęszew	
18.	Suchy Las	
19.	Swarzędz	
20.	Szamotuły	
21.	Śrem	
22.	Tarnowo Podgórne	

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

3. Dokument, do którego zgłaszana jest wniosek lub uwaga (proszę wybrać właściwy)

Lp.	Nazwa dokumentu	Pole wyboru [proszę wstawić X w polu wyboru]
1.	Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań	
1a.	Załącznik A Przykładowe działania wpisujące się w wizję planu zrównoważonej mobilności	
1b.	Załącznik B Przykładowe projekty	
2.	Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Planu Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań	

4. Rozdział dokumentu

5. Fragment, do którego odnosi się wniosek lub uwaga np.: podrozdział, strona/y, nr/y tabeli, nr/y wiersza w tabeli, nr/y rysunku

6. Treść wniosku lub uwagi

7. Uzasadnienie zgłoszonego wniosku lub uwagi