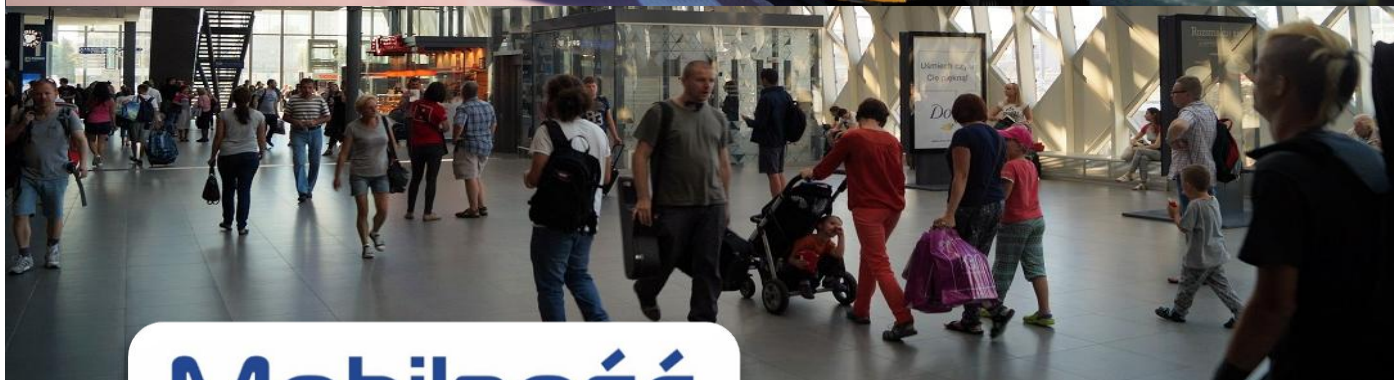


ZAŁĄCZNIK NR 3

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

DLA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU
FUNKcjONALNEGO POZNANIA NA LATA 2016-2025



Mobilność dla Metropolii Poznań



POZNAŃ, GRUDZIEŃ 2016

Spis treści

1. Wstęp	2
2. Podstawy prawne	2
3. Zapewnienie udziału społeczeństwa w opiniowaniu	3
4. Analiza uwag i wniosków zgłoszonych podczas konsultacji społecznych	4
Podsumowanie i wnioski	22

1. Wstęp

Niniejszy raport jest efektem prac realizowanych na podstawie umowy Nr U22/2016 z dnia 30 maja 2016 r. zawartej pomiędzy Stowarzyszeniem Metropolia Poznań z siedzibą przy ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego 8 a Konsorcjum Firm: Atmoterm S.A. (liderem konsorcjum) z siedzibą w Opolu, ul. Łangowskiego 4 oraz Ecorys Polska Sp. z o.o. (członkiem konsorcjum) z siedzibą w Warszawie przy ul. Solec 38 lok. 105.

Powyższy raport stanowi udokumentowanie procesu konsultacji społecznych, przeprowadzonych w ramach opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania na lata 2016-2025 (PZMM) w dniach 11- 31 października 2016 r.

Celem raportu jest podsumowanie zgłoszonych uwag, wniosków oraz sposobu ich wykorzystania.

2. Podstawy prawne

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone na podstawie art. 39 ust. 1 w związku z art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2016 poz. 353).

3. Zapewnienie udziału społeczeństwa w opiniowaniu

Zgodnie z art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2016 poz. 353) Stowarzyszenie Metropolii Poznań zapewniło możliwość udziału społeczeństwa w opracowywaniu dokumentu. Informacje nt. przystąpienia do opracowywania projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania na lata 2016-2025 i o jego przedmiocie, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją oraz składania uwag i wniosków, w tym sposobie i miejscu ich składania, organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków, jak również terminach i miejscach spotkań konsultacyjnych zostały zamieszczone na stronie internetowej: <http://mobilnosc.metropoliapoznan.pl/>, w Biuletynach Informacji Publicznej wszystkich Miast i Gmin należących do Metropolii Poznań oraz na stronach internetowych Urzędów Miast i Gmin. Zawiadomienie o odbywających się konsultacjach społecznych zostało również opublikowane w prasie (Głos Wielkopolski, wydanie z dnia 5 października 2016 roku). Niektóre z gmin Metropolii opublikowały informacje także we własnych pismach gminnych oraz na oficjalnych profilach serwisów społecznościowych.

W informacji przekazanej społeczeństwu wskazano na możliwość składania uwag i wniosków do tworzenia ww. dokumentu w formie pisemnej, przez okres 21 dni roboczych od daty podania obwieszczenia do publicznej wiadomości (tj. od 11 do 31 października 2016 r.).

Projekty dokumentów były dostępne w terminie od 10 października 2016 r. w wersji elektronicznej na stronach internetowych Biuletynu Informacji Publicznej Urzędów Miast i Gmin współtworzących obszar Metropolii Poznań oraz na stronie internetowej <http://mobilnosc.metropoliapoznan.pl/>.

Wnioski i uwagi dotyczące projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania na lata 2016-2025 można było składać (we wskazanym wyżej terminie):

- pocztą tradycyjną na adres: ATMOTERM S.A., ul. Łangowskiego 4, 45-031 Opole,
- osobiście w siedzibie Stowarzyszenia Metropolii Poznań, ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego 8, 61-124 Poznań lub w trakcie spotkań konsultacyjnych w gminach,
- w formie elektronicznej bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym poprzez formularz uwag online zamieszczony na stronie internetowej: mobilnosc.metropoliapoznan.pl.

W ramach konsultacji społecznych w dwudziestu dwóch gminach Metropolii Poznań przeprowadzone zostały spotkania konsultacyjne. Harmonogram odbytych spotkań przedstawiono poniżej:

Tabela 1 Harmonogram odbytych spotkań konsultacyjnych w gminach Metropolii Poznań

Lp.	Gmina	Miejsce konsultacji	Data konsultacji	Godzina spotkania
1	Szamotuły	Sala sesyjna (nr 28) I piętro w budynku Miasta i Gminy Szamotuły, wejście od ul. Wojska Polskiego	2016-10-12	16.30
2	Oborniki	Sala Sesyjna Urzędu Miejskiego, ul. Marsz. J. Piłsudskiego 76	2016-10-12	15.00
3	Suchy Las	Sala konferencyjna / sesyjna w Parku Wodnym OCTOPUS, ul. Szkolna 18	2016-10-12	17:00
4	Skoki	Sala sesyjna UMiG Skoki, ul. Ciastowicza 11 w Skokach	2016-10-13	16.30
5	Murowana Goślina	Sala sesyjna ul. Poznańska 16 (budynek Biblioteki) w Murowanej Goślinie	2016-10-13	16.30
6	Czerwonak	Sala konferencyjna Urzędu Gminy Czerwonak	2016-10-13	16.30

Raport z konsultacji społecznych dla Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania na lata 2016-2025

Lp.	Gmina	Miejsce konsultacji	Data konsultacji	Godzina spotkania
7	Pobiedziska	Urząd Miasta i Gminy w Pobiedziskach ul. Kościuszki 4, 62-010 Pobiedziska	2016-10-17	15.30
8	Swarzędz	Ośrodek Kultury w Swarzędzu, ul. Poznańska 14 (wejście od ul. Jesionowej)	2016-10-17	16.30
9	Kostrzyn	Sala Sesyjna Urzędu Miejskiego w Kostrzynie, ul. Dworcowa 5	2016-10-17	16.30
10	Kleszczewo	Gminny Ośrodek Kultury i Sportu w Kleszczewie, ul. Poznańska 6	2016-10-18	18.00
11	Kórnik	Budynek Strażnicy OSP Kórnik, ul. 20 Października 93, 62-035 Kórnik	2016-10-18	16.30
12	Śrem	Biblioteka Publiczna w Śremie, ul. Grunwaldzka 10, 63-100 Śrem.	2016-10-18	16.30
13	Luboń	Biblioteka Miejska w Luboniu (Czytelnia), ul. Żabikowska 42	2016-10-19	16.30
14	Puszczykowo	Sala Sesyjna Urzędu Miejskiego w Puszczykowie, ul. Podleśna 4, 62-040 Puszczykowo	2016-10-19	16.30
15	Mosina	Sala 110 Urzędu Miejskiego w Mosinie, Plac 20 Października 1	2016-10-19	16:30
16	Buk	Sala narad w Urzędzie Miasta i Gminy Buk (pokój nr 32)	2016-10-20	15.30
17	Komorniki	Sala Sesyjna (pok. 003) Urzędu Gminy Komorniki, ul. Stawna 1, 52-062 Komorniki	2016-10-20	15.30
18	Stęszew	Sala sesyjna (nr 23 II piętro) w Urzędzie Miejskim Gminy Stęszew, ul. Poznańska 11	2016-10-20	16.30
19	Poznań	Sala błękitna w UMP przy Placu Kolegiackim 17 w Poznaniu	2016-10-24	17:00
20	Tarnowo Podgórne	Sala nr 21, ul. Poznańska 94 (budynek C), Tarnowo Podgórne	2016-10-24	16.30
21	Rokietnica	Sala sesyjna (I piętro) Urzędu Gminy w Rokietnicy, ul. Gołęcińska 1	2016-10-25	16.30
22	Dopiewo	Sala konferencyjna Urzędu Gminy w Dopiewie (I piętro, sala nr 103), ul. Leśna 1c	2016-10-25	16.30

4. Analiza uwag i wniosków zgłoszonych podczas konsultacji społecznych

Poniżej przedstawiono informacje o uwagach i wnioskach zgłoszonych podczas trwania konsultacji o oraz o sposobie ich wykorzystania wraz z uzasadnieniem.

Tabela 2 Analiza uwag i wniosków zgłoszonych podczas konsultacji społecznych dla projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania na lata 2016-2025

LP.	IMIĘ I NAZWISKO / NAZWA PODMIOTU		GMINA	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU DO PROJEKTU PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO POZNANIA NA LATA 2016-2025	UWZGLĘDNIONA (TAK/NIE)	UZASADNIENIE
1	Izabela Dolata	Lamch-	Suchy Las	Niezmotoryzowani seniorzy z Gołęczewa proszą o umożliwienie im uczestnictwa w choć jednej mszy św. w kościele parafialnym w Sobocie. Msze św. w niedziele i święta rozpoczynają się w godzinach 7:10, 9:00, 11:00. Autobus odjeżdżający z Chludowa o godzinie 8:20 i z Poznania o godzinie 9:40 wjeżdżające do Soboty pozwoliłyby nam zachować komfort, samodzielność i spełnienie naszych duchowych potrzeb. Godzina 8:20 (niedziela i święta) z Chludowa odjeżdża autobus linii 905 (Przewoźnikiem jest ZTM). Linia powinna przebiegać przez Chludowo – Zielątkowo – Gołęczewo szosą Obornicką do Złotkowa w kierunku Soboty. Zawrót na pętli i następnie kontynuacja trasy w kierunku Poznania.	NIE	Właściwym adresatem uwagi jest Zarządca i Administrator rozkładu jazdy na wskazanym obszarze. Zgłoszony wniosek nie dotyczy bezpośrednio zapisów opracowania PZMM.
2	Tomasz (Radny Buk)	Plewa Gminy	Gmina Buk	Zgłaszam niezgodności i wątpliwości w zakresie PZMM dla MOF: str.37 > przywołana strategia rozwoju społ-gosp dla Buku dotyczy opracowania obejmującego okres 2004-2015, a jeśli ocena zgodności celów dla MOF dotyczy lat 2016-2025 to należałoby przywołać również dokument dotyczący nowego okresu tj. projekt nowej strategii dla Buku na okres 2016+, który jest aktualnie w uzgodnieniach z RDOŚ, przy czym innego dokumentu aktualnie nie ma. Należałoby założyć, że zanim PZMM zostanie przyjęte, to nowa Strategia dla Buku 2016+ już będzie uchwalona.	TAK	Przeanalizowano dodatkowo projekt Strategii rozwoju społeczno-gospodarczej Miasta i Gminy Buk na lata 2016-2025. Uwzględniono w wykazie dokumentów strategicznych projekt Strategii oraz w tabeli korelacji i spójności celów ujętych w Strategiach Rozwoju z elementami mobilności miejskiej PZMM.
3	Tomasz (Radny Buk)	Plewa Gminy	Gmina Buk	Strona 49 > przywołane studium z roku 2012 nie obowiązuje, a zatem nadal dokument planistyczny dla Buku to studium przyjęte uchwałą z czerwca 2007 r., wraz z późniejszymi zmianami, w tym wykonanie zastępcze przez Wojewodę Wielkopolskiego .	TAK	Poprawiono nr uchwały wraz z odwołaniem do dokumentu.
4	Tomasz (Radny Buk)	Plewa Gminy	Gmina Buk	Strona 202 dot. DW 307 > o ile dane w poz.7 są poprawne, to czy istotnie poz.8 jest prawidłowa, bo w istocie powtarza opis podany w poz. 7, ale z inną kwotą?	NIE	Dane w poz. 7 i 8 w tabeli „Planowane przez Urząd Marszałkowski w Poznaniu inwestycje z zakresu transportu” są poprawne. Wszystkie dane wynikają z planów zawartych w dokumencie „Plan Transportowy dla Województwa Wielkopolskiego z perspektywą do 2020 roku". Zadanie: „Droga nr 306 odc. Buk – skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 431” swym zakresem obejmuje zarówno rozbudowę drogi na odc. Buk – skrzyżowanie z nowym przebiegiem S5 jak również rozbudowę drogi na

LP.	IMIĘ I NAZWISKO / NAZWA PODMIOTU	GMINA	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU DO PROJEKTU PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO POZNANIA NA LATA 2016-2025	UWZGLĘDNIONA (TAK/NIE)	UZASADNIENIE
					odc. skrzyżowanie z nowym przebiegiem S5 – droga wojewódzka nr 431.
5	Gmina Mosina	Gmina Mosina	Str. 12 rozdział 1.1. zamiast Miasto i Gmina Mosina - Gmina Mosina (uwaga ogólna do wszystkich dokumentów).	TAK	Zmieniono zapisy : Miasto i Gmina Mosina” na „Gmina Mosina”.
6	Gmina Mosina	Gmina Mosina	Str. 42 - uchwała dot. PGN, została zaktualizowana na Sesji Rady Miejskiej w Mosinie w dniu 29.09.2016 r. - proszę o aktualizację danych.	TAK	Zaktualizowano dane dotyczące aktualizacji PGN dla Gminy Mosina.
7	Gmina Mosina	Gmina Mosina	Str. 44 - tabela - logistyka była opisywana w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Gminy Mosina (załącznik nr 6 do PGN).	TAK	W tabeli korelacji i spójności celów objętych Planami Gospodarki Niskoemisyjnej z elementami mobilności miejskiej PZMM zaznaczono, iż w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Gminy Mosina (załącznik nr 6 do PGN) zawarto cele związane z logistyką.
8	Gmina Mosina	Gmina Mosina	Str. 52 tabela 6 - zły nagłówek w kolumnie 1 - zamiast PGN powinno być SUIKZP.	TAK	Poprawiono nagłówek w kolumnie 1 (tabela 6: Tabela korelacji i spójności kierunków rozwoju ujętych w Studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego z elementami mobilności miejskiej PZMM).
9	Gmina Mosina	Gmina Mosina	Str. 89 - utworzona została nowa linia nr 693 - Mosina - Sowiniec - (Krajkowo)- Sowinki - nie ma już takiego problemu,	TAK	Wykreślono problem transportowy na obszarze Gminy Mosina: „brak połączenia autobusowego z Mosiną z sołectw położonych w południowo – wschodniej części Gminy Mosina – takich jak np. Baranówko, Sowinki, Krajkowo”.
10	Gmina Mosina	Gmina Mosina	Str. 89 dopisać iż problemem jest brak komunikacji z gminami ościennymi tj. Kórnik, Stęszew, Komorniki (brak linii autobusowych oraz kolei).	TAK	Przy opisie głównych problemów transportowych na obszarze Gminy Mosina dopisano: „brak komunikacji z gminami ościennymi tj. Kórnik, Stęszew, Komorniki (brak linii autobusowych oraz kolei).”.
11	Gmina Mosina	Gmina Mosina	Str. 91 zapis dotyczący braku linii autobusowych w m. Baranówko, Sowinki, Sowiniec - aktualnie funkcjonuje linia 693	TAK	Wykreślono problem transportowy na obszarze Gminy Mosina: „brak połączenia autobusowego z Mosiną z sołectw położonych w południowo – wschodniej części Gminy Mosina – takich jak np. Baranówko, Sowinki, Krajkowo”.
12	Gmina Mosina	Gmina Mosina	Str. 104 "PKS Poznań obsługuje przede wszystkim gminy, które nie posiadają własnego transportu publicznego" - Gmina Mosina posiada.	TAK	Przereformowano fragment tekstu: „PKS Poznań obsługuje przede wszystkim gminy, które nie posiadają własnej komunikacji autobusowej – Buk i Stęszew. Ponadto PKS Poznań obsługuje

LP.	IMIĘ I NAZWISKO / NAZWA PODMIOTU	GINA	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU DO PROJEKTU PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO POZNANIA NA LATA 2016-2025	UWZGLĘDNIONA (TAK/NIE)	UZASADNIENIE
					pasażerów z gmin: Dopiewo, Luboń, Komorniki, Kórnik, Mosina, Puszczykowo, Tarnowo Podgórne, Suchy Las, Oborniki, Szamotuły, Śrem, a nawet Poznań.
13	Gmina Mosina	Gmina Mosina	str. 118 "przystanki osobowe" - Gmina Mosina - stacja kolejowa Mosina, przystanki osobowe: drużyna Poznańska i Iłowiec - proszę o uzupełnienie.	TAK	Dopisano przystanki kolejowe osobowe – Drużyna Poznańska, Iłowiec.
14	Gmina Mosina	Gmina Mosina	Str. 141 szlaki komunikacyjne - brak drogi DW nr 431 - w dalszej części dokumentu są zawarte informacje nt. prac inwestycyjnych na tej drodze.	TAK	Do wykazu najważniejszych szlaków wojewódzkich dopisano: „DW 431 biegnąca przez obszar Gminy Mosina i Kórnik”.
15	Gmina Mosina	Gmina Mosina	Str. 146 "integracja z linią autobusową Stęszew - Mosina, Mosina-Kórnik" - aktualnie takie linie nie istnieją.	TAK	Usunięto zapis w dokumencie.
16	Gmina Mosina	Gmina Mosina	Str. 146 węzły przesiadkowe - pominięto Mosinę, przystanki: pominięto Iłowiec, str. 147 warto również mieć w opisie planowanych do budowy węzłów, mieć na uwadze Gminy, które planują starać się o dofinansowania na budowę nowych węzłów przesiadkowych w ramach WRPO dla ZIT MOF Poznania, w tym Gmina Mosina.	TAK	Uzupełniono pominięty przystanek – Iłowiec. Dopisano, że w dalszej perspektywie czasowej planowana jest również budowa kolejnych węzłów przesiadkowych w gminach, które planują budowę nowych węzłów przesiadkowych w ramach dofinansowania ze środków WRPO dla ZIT MOF Poznania.
17	Paweł Radzewicz	Miasto i Gmina Swarzędz	Efektom zorganizowanego spotkania dot. konsultacji społecznych w Swarzędzu (19.10.2017 r.) jest zwiększenie zakresu inwestycyjnego, który warunkuje zrównoważony rozwój mobilności na terenie Gminy Swarzędz. Stąd też, prosimy o uwzględnienie w PZMM dwóch dodatkowych inwestycji (karty w załączeniu).	NIE	Na obecnym etapie zakończono już procedurę strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Gromadzenie inwestycji do zapisania w Planie zakończyło się 9.09.2016 r. Istnieje możliwość dodania w przyszłości inwestycji, jednakże na podstawie przyjętych w PZMM procedur wdrażania, monitorowania, ewaluacji i aktualizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.
18	Karolina Miarka	Gmina Kleszczewo	Aktualizacja danych dla zadań Gminy Kleszczewo do PMM : 1. Budowa i modernizacja dróg: modernizacja drogi Komorniki – Gowarzewo, beneficjent: Gmina Kleszczewo – 2 500 000 2. Budowa i modernizacja dróg: budowa drogi osiedlowej – 12 km, beneficjent: Gmina Kleszczewo – 42 400 000 3. Budowa węzła przesiadkowego służącego obsłudze zbiorowego transportu publicznego wraz z wyposażeniem, beneficjent: Gmina Kleszczewo: 1 000 000	TAK	Zaktualizowano dane w harmonogramie, zgodnie ze wskazaniami w zgłoszonej uwadze – zaktualizowano koszty dla inwestycji oraz beneficjentów.

LP.	IMIĘ I NAZWISKO / NAZWA PODMIOTU	GMINA	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU DO PROJEKTU PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO POZNANIA NA LATA 2016-2025	UWZGLĘDNIONA (TAK/NIE)	UZASADNIENIE
			4. Modernizacja i rozbudowa zaplecza technicznego Zakładu Komunalnego w Kleszczewie do obsługi i konserwacji taboru Gminy Kleszczewo + zakup autobusów, beneficjent: Gmina Kleszczewo, Zakład Komunalny w Kleszczewie: 18 000 000 5. Budowa centrum przesiadkowego służącego obsłudze zbiorowego transportu publicznego, beneficjent: Gmina Kleszczewo – 1 000 000 6. Rozbudowa ścieżek rowerowych, beneficjent: Gmina Kleszczewo – 26 155 000 7. Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy, beneficjent: Gmina Kleszczewo – 200 000		
19	Dariusz Hałas	Gmina Stęszew	Strona 210, pozycja 160 – „Zakup autobusu do przewozu dzieci szkolnych”, dodać uwagę „Autobusu niskoemisyjnego”	TAK	W nazwie zadania ST_09 w harmonogramie dopisano „niskoemisyjnego”.
20	Dariusz Hałas	Gmina Stęszew	Załączam poprawione karty projektu – wdały się dwa błędy w nazwach miejscowości	TAK	Uaktualniono karty projektu – wprowadzono do załącznika nr 1 karty przesłane jako załącznik do uwagi. Poprawiono nazwę zadania ST_02 w harmonogramie rzeczowo-finansowym, zgodnie z kartą projektu.
21	Dariusz Hałas	Gmina Stęszew	pozycja ST_06 została wpisana do PGN	TAK	Uaktualniono dane - wprowadzono do załącznika nr 1 kartę dla zadania ST_06 przesłaną jako załącznik do uwagi.
22	Piotr Wiśniewski (Dyrektor Biura Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta)	Miasto Poznań	Str. 234 projektu Planu Jest zapis: „Przedsięwzięcie Budowa Wartostrady pieszo-rowerowej uzyskało także finansowanie ze środków Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF) Poznania.” Proponujemy zapis: Przedsięwzięcie Budowa Wartostrady pieszo-rowerowej planowane jest do dofinansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Działania 3.3 Wspieranie strategii niskoemisyjnych w tym mobilność miejska, Poddziałanie 3.3.3. Wspieranie strategii niskoemisyjnych w tym mobilność miejska w ramach ZIT dla MOF Poznań w ramach WRPO 2014-2020.	TAK	Zmieniono wskazany zapis na zaproponowany.
23	Piotr Wiśniewski (Dyrektor Biura)	Miasto Poznań	Karty projektu: Dla PO_24 tj. projektu „Budowa Wartostrady pieszo-rowerowej”	TAK	W karcie projektu dla zadania PO_24 usunięto opis etapów realizacji projektu. Pozostawiono zapis:

LP.	IMIĘ I NAZWISKO / NAZWA PODMIOTU	GMINA	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU DO PROJEKTU PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO POZNANIA NA LATA 2016-2025	UWZGLĘDNIONA (TAK/NIE)	UZASADNIENIE
	Koordinacji Projektów i Rewitalizacji Miasta)		wskazano szczegółowo etapy realizacji projektu: • Etap I - Odcinek na lewym brzegu Warty od Mostu Przemysła I do Mostu Królowej Jadwigi – 1,90 km (odcinek projektowany), • Etap II - Odcinek na lewym brzegu Warty od Mostu Królowej Jadwigi do Mostu Bolesława Chrobrego (1,10 km) wraz z bulwarem spacerowym: ○ <i>Ścieżka pieszo-rowerowa:</i> ✓ Odcinek częściowo istniejący – od Mostu Królowej Jadwigi do ul. Czartoria (1,10 km), ○ <i>Bulwar spacerowy:</i> ✓ Odcinek projektowany od terenu za Mostem Królowej Jadwigi do cypla nad Wartą. • Etap III - odcinek na lewym brzegu Warty od ul. Szelągowskiej do wjazdu na Most Lecha – 1,75 km (odcinek istniejący, wartość bazowa wskaźnika produktu), • Etap IIIA – budowa najazdów ścieżki pieszo-rowerowej na Most Lecha od lewego i prawego brzegu Warty, • Etap IV – odcinek na prawym brzegu Warty od zjazdu z Mostu Lecha do ujścia rzeki Cybiny do Jeziora Maltańskiego – 2,35 km (odcinek istniejący), • Etap IVA – odcinek na prawym brzegu Warty od ul. Św. Wincentego od ul. Wyszyńskiego – 0,47 km (odcinek projektowany), • Etap IVB – odcinek na prawym brzegu Warty - zjazd z Wartostrady od ujścia Cybiny do Małty – 0,3 km (odcinek projektowany), • Etap V – odcinek na prawym brzegu Warty od ujścia Cybiny do Jeziora Maltańskiego do terenu za Mostem Królowej Jadwigi – 1,75 km (odcinek projektowany), • Etap VI Odcinek na prawym brzegu Warty od Mostu Królowej Jadwigi Mostu Przemysła I – 1,70 km (odcinek projektowany). W naszej opinii dane te są zbyt szczegółowe. Proponujemy usunięcie powyższego podziału na etapy i pozostawienie w treści w treści informacji, że projekt realizowany będzie po obu stronach		„Projekt realizowany będzie po obu brzegach rzeki Warty od Mostu Przemysła I na południu do Mostu Lecha na północy”.

LP.	IMIĘ I NAZWISKO / NAZWA PODMIOTU	GMINA	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU DO PROJEKTU PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO POZNANIA NA LATA 2016-2025	UWZGLĘDNIONA (TAK/NIE)	UZASADNIENIE
			rzeki od Mostu Przemysła I na południu do Mostu Lecha na północy.		
24	Urząd Miasta Poznania / Wydział Transportu i Zieleni	Miasto Poznań	Prosimy o uzupełnienie części rekomendacji dotyczących wymiany na tabor niskoemisyjny o wskazanie również pojazdów elektrycznych	TAK	W rekomendacji o nazwie: „Kontynuacja realizacji inwestycji infrastrukturalnych w zakresie transportu zbiorowego” dopisano, że rekomenduje się zakup niskoemisyjnego i niskopodłogowego taboru autobusowego spełniających najwyższe normy euro (5,6), w tym autobusów elektrycznych. Ponadto w rekomendacjach nt. promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów zawarta jest rekomendacja: „Przy zakupie oraz modernizacji taboru do świadczenia usług w publicznym transporcie zbiorowym, przewoźnicy powinni wybierać pojazdy spełniające najnowsze normy spalin Euro, hybrydowe lub elektryczne, których infrastruktura jest dostosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się.”.
25	Tomasz Grześkowiak		6. Wizja stanu docelowego 7. Priorytety i cele realizacji Planu 8. Planowane działania 9. Scenariusze rozwoju Brak wizji rozbudowy linii tramwajowych do granic miasta z budową tam integralnych parkingów P&R, zamiast tego przedstawiono jedynie propozycje drobnych modyfikacji linii w centrum Poznania i wydania ogromnych środków na zakup nowego taboru, gdy stary jeszcze dobrze służy. Brak koncepcji na budowy mostów drogowych i tramwajowych, brak połączenia Starołęka-Dębiec. Brak koncepcji budowy tramwaju do Smochowic i parkingu P&R Zróbcie darmowe MPK dla dzieci! Brak wizji budowy tramwajowej linii okrężnej po śladzie mniej więcej trzeciej ramy komunikacyjnej. Brak koncepcji budowy i przenoszenia urzędów, sądów i szpitali w punkty dobrze skomunikowane (przy 3-ramie i przystanku tramwajowym), w ten sposób nie usuwamy celów podróży z centrum miasta. Brak terenów pod budownictwo jednorodzinne w Poznaniu. Brak wspólnego biletu aglomeracyjnego Pociągi podmiejskie muszą jeździć co max 30min i nie mogą być przeładowane.	NIE	W opracowaniu zostały zawarte aktualnie planowane przez beneficjentów inwestycje. Ponadto w rozdziale Rekomendacje dla działań wspierających zwiększenie mobilności na terenie Metropolii Poznań zawarto rekomendowane zadania do wdrożenia w przyszłości.
26	Małgorzata Kaptur		Str. 91 Nie uważam za problem transportowy brak połączenia autobusowego z Mosiną sołectwa Pecna, gdyż w centrum tej wsi	TAK	Skorygowano analizowany fragment tekstu.

LP.	IMIĘ I NAZWISKO / NAZWA PODMIOTU	GMINA	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU DO PROJEKTU PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO POZNANIA NA LATA 2016-2025	UWZGLĘDNIONA (TAK/NIE)	UZASADNIENIE
			znajduje się stacja kolejowa Iłowiec na trasie Poznań - Wrocław. Połączenie kolejowe jest szybsze niż autobusowe. W moim przekonaniu jest wystarczające.		
27	Wojciech Makowski	Miasto Poznań	s. 125 "odseparowanie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu samochodowego"- jest to źle postawiony cel. Separacja jest zawsze właściwa tylko na drogach klasy G i wyższej (na Z w zależności od natężenia i struktury rodzajowej ruchu). Na drogach niższych klas separacja może pogarszać warunki ruchu rowerowego, wydłużając czas przejazdu przez skrzyżowania. Na obszarach Metropolii znajdziemy wiele przykładów dróg dla rowerów, które pogarszają warunki jazdy rowerem w stosunku do jazdy w ruchu ogólnym. Szerzej o tym w standardach rowerowych Poznania (zarządzenie PMP nr 931/2015/P) - dokument tak sformułowany jest z nimi sprzeczny. Należy zastąpić to: "zapewnienie możliwości bezpiecznej jazdy rowerem w każdej relacji, trasą, która nie będzie wydłużona w stosunku do dojazdu samochodowego, a tam, gdzie to możliwe - będzie krótsza niż samochodem"	TAK	Skorygowano analizowany fragment tekstu.
28	Wojciech Makowski	Miasto Poznań	s. 134 "W latach 1988 - 2010 liczba podróżujących rowerem wzrosła co najmniej czterokrotnie." Dane całkowicie niewiarygodne, po upadku komunizmu wraz ze wzrostem motoryzacji na obszarach wiejskich poważnie spadł. Jeszcze w 5 lat temu prof. Burniewicz zbierając dane do wskaźników ilościowych Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 konstatował, że wzrosty w dużych miastach nie równoważą spadków "na prowincji".	NIE	W dokumencie podano źródło danych – Strategię Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej, 2011.
29	Wojciech Makowski	Miasto Poznań	Całe ustępy o potencjale turystycznym roweru sprawiają, że ma się poważne wątpliwości, jaką strategię czytamy - mobilności (codziennej!) czy turystyki. Tematyka Eurovelo nie ma związku z tematem opracowania. "Szlaki Eurovelo nie są budowane od podstaw - tzn. w jego ramach nie buduje się ścieżek rowerowych. Zazwyczaj wytycza się je po istniejących ścieżkach lub po lokalnych - często szutrowych - drogach" - nie jest to prawda, szlaki Eurovelo mają swoje wymagania jakościowe, a nawierzchnia szutrowa wg nich powinna być raczej wyjątkiem niż regułą. Jeżeli nie ma istniejących dróg odpowiedniej jakości, szlaki Eurovelo są jednak budowane, co czyni również część polskich samorządów w obecnej perspektywie unijnej - np. Trójmiasto czy Małopolska.	TAK	W opracowaniu wspomina się o potencjale turystycznym roweru. Transport niezmotoryzowany jest opisany znacznie szerzej i nie dotyczy jedynie aspektu turystycznego. Przeredagowano fragment: „Szlaki Eurovelo często nie są budowane od podstaw - tzn. oprócz budowania ścieżek rowerowych wytycza się je także po istniejących trasach”.

LP.	IMIĘ I NAZWISKO / NAZWA PODMIOTU	GINA	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU DO PROJEKTU PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO POZNANIA NA LATA 2016-2025	UWZGLĘDNIONA (TAK/NIE)	UZASADNIENIE
30	Wojciech Makowski	Miasto Poznań	s. 135 "Od 2012 roku mieszkańcy Poznania oraz turyści mogą bez ograniczeń korzystać z rowerów miejskich. Jednoślady stały się nieodłącznym elementem miejskiego pejzażu. System wypożyczalni tworzy obecnie 37 stacji rowerowych (dysponujących ponad 440 pojazdami) ²²² , które znajdują się w dogodnych punktach na terenie całego miasta: na rondach, skrzyżowaniach, przy dworcu kolejowym Poznań Główny, na terenie kampusu uniwersyteckiego, jak również na ważniejszych ulicach. Rowery miejskie są dostępne zazwyczaj od marca do listopada. W kolejnych latach planowana jest dalsza rozbudowa systemu rowerów publicznych na obszarze stolicy Wielkopolski." Proszę o usunięcie tego fragmentu. Rower publiczny jest niszowym środkiem transportu, liczba użytkowników w ciągu sezonu jest niższa niż liczba pasażerów transportu zbiorowego w ciągu doby. Nie sposób udowodnić, że utrzymywanie tego systemu będzie miało znaczący wpływ na rozwój transportu rowerowego w metropolii. Dane o liczbie stacji i rowerów są nieaktualne.	TAK	Przeredagowano fragment, w którym wskazano, że rower publiczny nie jest jednak dominującym środkiem transportu. Dane odnośnie stacji wypożyczania rowerów i ilości pojazdów są zaczerpnięte bezpośrednio ze strony www.nexbike.pl .
31	Wojciech Makowski	Miasto Poznań	s. 136 - mapa rowerowa centrum Poznania jest nieaktualna, atrakcje turystyczne nie dotyczą tematyki opracowania.	TAK	Usunięto mapę oraz wskazano link do wersji elektronicznej aktualnej mapy tras rowerowych.
32	Wojciech Makowski	Miasto Poznań	s. 137 Kórnicki Pierścień Rowerowy jest trasą turystyczną, nie dotyczy tematyki dokumentu, proszę o wykreślenie	NIE	Opis Kórnickiego Pierścienia Rowerowego stanowi dodatkowy opis w opracowaniu, pomimo, iż jest to atrakcja turystyczna to wpisuje się w tematykę dokumentu.
33	Wojciech Makowski	Miasto Poznań	s. 138 "Dobrze rozbudowana sieć rowerowa znajduje się jedynie w mieście Poznań oraz w gminie Luboń" - proszę o wykreślenie, w obu samorządach brak jest podstawowego szkieletu tras rowerowych.	TAK	Wskazane zdanie zmieniono na „Stosunkowo dobrze rozbudowana sieć rowerowa znajduje się jedynie w Poznaniu i Luboniu. Jednak nawet w tych miastach identyfikowane są braki w zakresie podstawowego szkieletu tras rowerowych.”
34	Wojciech Makowski	Miasto Poznań	"W gminie Śrem planuje się również budowę systemu rowerów publicznych, których stacje będą lokalizowane w pobliżu budynków użyteczności publicznej oraz na dużych osiedlach mieszkaniowych. System umożliwi szybkie przemieszczanie się po mieście bez konieczności posiadania własnego roweru" - Proszę o wykreślenie, brak własnego roweru nie jest podstawową barierą rozwoju transportu rowerowego. Są nimi: brak systemu tras rowerowych oraz (w mniejszym zakresie) brak miejsca bezpiecznego	NIE	Prawdą jest, iż podstawową barierą rozwoju transportu rowerowego jest brak systemu tras rowerowych oraz (w mniejszym zakresie) brak miejsca bezpiecznego przechowywania roweru, natomiast plany inwestycyjne Gminy Śrem nie są sprzeczne z rozwojem transportu rowerowego.

LP.	IMIĘ I NAZWISKO / NAZWA PODMIOTU	GINA	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU DO PROJEKTU PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO POZNANIA NA LATA 2016-2025	UWZGLĘDNIONA (TAK/NIE)	UZASADNIENIE
			przechowywania roweru.		
35	Wojciech Makowski	Miasto Poznań	s. 197 - "Priorytet II: Zwiększenie udziału transportu niezmotoryzowanego" - cele przypisane do tego priorytetu nie są SMART. Proponuję wpisanie "Dwukrotne zwiększenie udziału transportu rowerowego i utrzymanie udziału transportu pieszego" jako cel.	TAK	Wprowadzono korektę zgodnie z uwagą.
36	Wojciech Makowski	Miasto Poznań	198 "2.2 Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej poprzez budowę parkingów rowerowych oraz rozwój systemów roweru miejskiego - o Wprowadzenie publicznego transportu rowerowego - o Budowa stacji roweru miejskiego - o Uruchomienie wypożyczalni rowerów " Proszę o usunięcie wszystkich działań dotyczących roweru miejskiego/publicznego transportu rowerowego, a pozostawienie wyłącznie rozwoju możliwości bezpiecznego przechowywania rowerów, w szczególności na każdym przystanku kolejowym i na każdym przystanku transportu zbiorowego na obszarach słabozurbanizowanym.	NIE	Główni interesariusze PZMM przewidują realizację działań (w tym rozwój roweru miejskiego) mających na celu wspieranie zrównoważonej mobilności, a tym samym działań dotyczących transportu niezmotoryzowanego.
37	Wojciech Makowski	Miasto Poznań	s. 201 "rozbudowy systemów roweru miejskiego" - usunąć	NIE	Główni interesariusze PZMM przewidują realizację działań (w tym rozwój roweru miejskiego) mających na celu wspieranie zrównoważonej mobilności, a tym samym działań dotyczących transportu niezmotoryzowanego.
38	Wojciech Makowski	Miasto Poznań	s. 233 - w konsekwencji usunięcia roweru publicznego we fragmentach powyżej należy usunąć odniesienia dotyczące roweru publicznego również z tych fragmentów dokumentu, koncentrując się na infrastrukturze i przechowywaniu rowerów. Zaznaczam, że rower publiczny osiąga znaczące poziomy wypożyczeń tylko na terenach o różnorodnym wykorzystaniu terenu, które trudno znaleźć poza centralnym obszarem stolicy metropolii. Na obszarach monofunkcyjnych występują powtarzające się każdego dnia braki rowerów na stacjach przy miejscach zamieszkania i stacje przepełnione przy atraktorach ruchu. Konieczność korygowania tych trendów przez operatora systemu może prowadzić do wysokich kosztów utrzymania systemu - wyższych niż gdyby osoby korzystające z rowerów przewozić publicznym transportem	NIE	Główni interesariusze PZMM przewidują realizację działań (w tym rozwój roweru miejskiego) mających na celu wspieranie zrównoważonej mobilności, a tym samym działań dotyczących transportu niezmotoryzowanego.

LP.	IMIĘ I NAZWISKO / NAZWA PODMIOTU	GINA	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU DO PROJEKTU PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO POZNANIA NA LATA 2016-2025	UWZGLĘDNIONA (TAK/NIE)	UZASADNIENIE
			zbiorowym (a w niektórych przypadkach tańsza byłaby nawet taksówka).		
39	Wojciech Makowski	Miasto Poznań	s. 258 Wskaźnik "Długość dróg dla rowerów" jest niedostateczny. Bardziej miarodajny jest "% sieci drogowej dostosowany do ruchu rowerowego", przy "dostosowaniu" rozumianym jako "wyposażony w drogi dla rowerów, pasy rowerowe lub o prędkości typowej nie większej niż 30 km/h". Należy również badać udział roweru w obsłudze przemieszczeń, a nie liczbę osób korzystającej z drogi rowerowej.	NIE	Wskazane wskaźniki są wskaźnikami obowiązującymi – długość dróg dla rowerów: WPRO 2014-2020; – liczba osób korzystających z drogi rowerowej: ZIT dla MOF Poznań.
40	Wojciech Makowski	Miasto Poznań	s. 259 "Liczba gmin na terenie, których zostaną wybudowane drogi dla szt. rowerów" - wskaźnik niezasadny, wybudowanie drogi rowerowej nie musi mieć jakiegokolwiek pozytywnego znaczenia dla mobilności. "Powierzchnia wdrożonych stref ograniczonego ruchu: - należy zamienić na "uspokojonego ruchu"	TAK	„Liczba gmin na terenie, których zostaną wybudowane drogi dla szt. rowerów” – wskaźnik jest wskaźnikiem obowiązującym (ZIT dla MOF Poznań). „Powierzchnia wdrożonych stref ograniczonego ruchu” - zmieniono na: powierzchnia wdrożonych stref uspokozonego ruchu.
41	Wojciech Makowski	Miasto Poznań	Ocena ogólna dokumentu: dokument nie jest planem zrównoważonej mobilności w rozumieniu dokumentów KE, na które się powołuje. Nie przedstawia najbardziej efektywnych kosztowo sposobów dojścia do konkretnych, mierzalnych wskaźników dotyczących obniżenia wskaźników udziału transportu samochodowego w podróżach osób, a drogowych w dostawach towarów. Nie pokazuje, w jaki sposób obniży wykluczenie z transportu (ze względu na miejsce zamieszkania, wiek czy status ekonomiczny). Wyciąga szereg nieuprawnionych wniosków, np. z tego, że jest wysoki wskaźnik motoryzacji wnioskuję, że trzeba budować parkingi, zamiast wskazać, jak go zmniejszyć. W zakresie transportu rowerowego obecnie dokument jest sfokusowany na rowerze publicznym i turystyce. Obydwa te tematy należy całkowicie wyeliminować z dokument. Wiodącymi tematami powinno być: rozwój transportu rowerowego jako środka powiększania zasięgu przystanków transportu zbiorowego oraz eliminacja barier przestrzennych dla ruchu rowerowego (w znaczeniu uzupełniania wszystkich tras drogowych, gdzie ruch wspólnie z samochodami nie jest wygodny ani bezpieczny o infrastrukturę rowerową - ale także zapewnienie, że realizowane inwestycje drogowe nie będą tworzyć barier dla ruchu	CZĘŚCIOWO	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania na lata 2016-2025 (PZMM) został opracowany według Poradnika „Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”, Komisja Europejska. W PZMM przedstawiono wizję, priorytety, cele, scenariusze rozwoju oraz zestaw zaplanowanych do realizacji działań zgłoszonych przez interesariuszy Planu w ramach partycypacji społecznej. Dodatkowo PZMM zawiera przegląd rekomendowanych działań wspierających rozwój mobilności. Skoncentrowanie się wyłącznie na zadaniach obejmujących rozwój infrastruktury rowerowej nie czyniłoby Planu planem zrównoważonej mobilności miejskiej. Dokument także (na poziomie priorytetów i celów, scenariuszy rozwoju, projektów oraz rekomendacji) wskazuje na znaczenie transportu rowerowego w ramach codziennych dojazdów mieszkańców oraz podkreśla potrzebę budowania tras rowerowych i towarzyszącej infrastruktury rowerowej dla

LP.	IMIĘ I NAZWISKO / NAZWA PODMIOTU	GMINA	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU DO PROJEKTU PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO POZNANIA NA LATA 2016-2025	UWZGLĘDNIONA (TAK/NIE)	UZASADNIENIE
			rowerowego (np. poprzez przecięcie tras dla ruchu rowerowego czy obiekty umożliwiające co prawda bezkolizyjne pokonanie przeszkód, ale za cenę dużego wysiłku - np. wiadukty o nadmiernym nachyleniu).		indywidualnych użytkowników niekorzystających z systemu roweru miejskiego/publicznego. Mając na uwadze powyższe oraz rozumiejąc intencję zgłaszającego uwagę, zdecydowano się na dokonanie zmian w zakresie wstępu do opisu rekomendacji „Wspieranie ruchu rowerowego” w podrozdziale 8.2.
42	Wojciech Makowski	Miasto Poznań	Braki w dokumentacji: Należy w dokumentacji wpisać konieczność przyjęcia standardów jakościowych infrastruktury rowerowej dla całego obszaru aglomeracji. Należy również wpisać obowiązek ewaluacji wszystkich prowadzonych inwestycji (a więc również kolejowych, drogowych) pod kątem wpływu na warunki ruchu rowerowego.	TAK	W podrozdziale 8.2 dot. rekomendacji w zakresie sfery „Wspieranie ruchu rowerowego” pkt. „rozważenie zmian organizacyjnych – powołanie oficera rowerowego” wprowadzono zapis „Postulowane jest wdrożenie standardów jakościowych infrastruktury rowerowej dla całego obszaru Metropolii Poznań, dzięki czemu będzie możliwe kreowanie spójnej i w pełni funkcjonalnej infrastruktury dla wszystkich mieszkańców aglomeracji korzystających z rowerów.”.
43	Włodzimierz Nowak, Nasz Grunwald	Miasto Poznań	Kilka uwag bez uszeregowania cz I: 1. Wszystkie dokumenty planistyczne metropolii, aglomeracji i miasta opierają się o jeden scenariusz demograficzny. Jest to scenariusz prostej ekstrapolacji opartej o stan na moment wykonania oraz ówczesne preferencje. Prognoza taka ignoruje jakiegokolwiek skutki działań rewitalizacyjnych i prowadzenie jakiegokolwiek aktywnej polityki transportowej rozumianej jako zarządzanie zasobami, w tym pojemnością przeciążonej sieci drogowej i przeciążonej pojemności postojowej ulic. 2. Wyniki badania ruchu kolejowego wskazują wiodącą rolę ruchu aglomeracyjnego w podróży kolejowych o charakterze wewnątrz wojewódzkim. To także wskazuje na potrzebę rozdzielenia przez województwo polityki kolejowej i skierowania oferty do dwóch odrębnych segmentów podróży. Zważywszy liczbę podróży samochodami do Poznania z aglomeracji i z województwa, w aglomeracyjnym ruchu kolejowym tkwi największy potencjał dla zmniejszenia zatłoczenia ulic systemu metropolitalnego.	NIE	Uwaga nie dotyczy zapisów dokumentu PZMM dla MOF Poznań.
44	Włodzimierz Nowak, Nasz Grunwald	Miasto Poznań	Uwagi nieuszeregowane cz. II: 3. Nie można napisać, że Poznań prowadzi spójną politykę parkingową (PZMM s. 130), jeśli nie uznać, że polityka pasywna jest polityką. Postulaty parkingowe dla	TAK	Miasto Poznań posiada dokument Polityki Parkingowej Miasta Poznania, który został uchwalony przez Radę Miasta Poznania w czerwcu

LP.	IMIĘ I NAZWISKO / NAZWA PODMIOTU	GMINA	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU DO PROJEKTU PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO POZNANIA NA LATA 2016-2025	UWZGLĘDNIONA (TAK/NIE)	UZASADNIENIE
			polityki z Polityki Transportowej z 1999 roku są martwe. 4. Ze względu na ograniczoną pojemność sieci drogowej i cel bardziej zrównoważonej polityki transportowej, nie należy powiększać pojemności parkingowej w całym obszarze gęsto zurbanizowanym (wewnątrz II ramy+Piątkowo+Rataje+pierścień od II ramy po Dmowskiego-tory kolejowe E-20-Jawornicka-Grunwaldzka-Bułgarska-Polska-Wawrzyńca do II ramy), a należy wprowadzić strefy parkingowe w tym obszarze albo w obszarze wewnątrz II ramy i korytarzach sieci tramwajowej.		2008 r. Ponadto w opracowaniu zawarto informacje pochodzące ze Spójnej Polityki Parkingowej dla Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Poznańskiej Uwarunkowania z 2015 r. W rozdziale Rekomendacje dla działań wspierających zwiększenie mobilności na terenie Metropolii Poznań dopisano postulowane działanie: „Dodatkowo postuluje się rozwój parkingów P&R oraz węzłów przesiadkowych w szczególności przy stacjach i przystankach komunikacji szynowej na zewnątrz II ramy komunikacyjnej Poznania. Podobną rekomendację zawarto w części rekomendacji „Optymalna polityka parkingowa”. W rekomendacji, w części „Optymalna polityka parkingowa” zmieniono zdanie: „Jedną z rekomendacji uwzględnionej w dokumencie jest powstawanie parkingów P&R, K&R oraz B&R przy wszystkich stacjach i przystankach kolejowych oraz przy pętlach tramwajowych i węzłach przesiadkowych na obszarze Metropolii Poznań.” na: „Jedną z rekomendacji uwzględnionej w dokumencie jest powstawanie parkingów P&R, K&R oraz B&R przy wszystkich stacjach i przystankach kolejowych oraz przy pętlach tramwajowych i węzłach przesiadkowych na zewnątrz II ramy komunikacyjnej Poznania oraz na terenie pozostałych samorządów Metropolii Poznań”.
45	Włodzimierz Nowak, Nasz Grunwald	Miasto Poznań	Uwagi cz. III 5. Należy zaproponować mechanizm kontrybucji finansowej gmin w inwestycjach mających na celu dociągnięcie do nich korytarzy sieci tramwajowej. Budżety gmin powiatu poznańskiego przeznaczone na transport ogółem są porównywalnie proporcjonalne do liczby mieszkańców. Dysproporcja funduszy gminnych na sieć drogową przyczynia się do zatłoczenia motoryzacyjnego całego obszaru metropolitalnego. Gminy dysponując istotnymi środkami publicznymi również winny włączyć się w realizację sieci transportu szynowego zważywszy potrzeby transportowe ich mieszkańców na terenie miasta	NIE	W opracowaniu zostały zawarte aktualnie planowane przez beneficjentów inwestycje. Ponadto w rozdziale Rekomendacje dla działań wspierających zwiększenie mobilności na terenie Metropolii Poznań zawarto rekomendowane zadania do wdrożenia w przyszłości.

LP.	IMIĘ I NAZWISKO / NAZWA PODMIOTU	GMINA	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU DO PROJEKTU PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO POZNANIA NA LATA 2016-2025	UWZGLĘDNIONA (TAK/NIE)	UZASADNIENIE
			Poznania oraz potrzebę zmniejszenia zatłoczenia ulic miasta Poznania, na którego terenie ruch mieszkańców gmin stanowi bardzo dużą część.		
46	Włodzimierz Nowak, Nasz Grunwald	Miasto Poznań	Uwagi cz. IV 6. Należy zaniechać instalowania ITS obszarowo. Zamiast tego wprowadzić go dla korytarzy transportu publicznego na wydzielonych pasach i transportu szynowego oraz wprowadzić obszarowe sterowanie ruchem z celem: - pełnego priorytetu transportu publicznego (zatrzymanie tylko przez inny pojazd transportu publicznego oraz dla wymiany pasażerskiej) i prymatu sterowania do I ramy nad obwodowym, - zrównoważenia gęstości ruchu na obszarach pierścieniowych miasta, - bramkowania ruchu w obszarach zagęszczenia do poziomu utrzymywania płynności ruchu im bliżej wnętrza miasta wg gradacji bramkowania i. I rama i wewnątrz, ii. II rama i wewnątrz, iii. pozostałe obszary gęstozurbanizowane czyli Piątkowo-Naramowice, Rataje, Górczyn-Grunwald-Ogrody, iv. zewnętrzne sygnalizacje obszaru miejskiego, - prymatu samochodowego ruchu obwodowego nad promienistym. 7. Objąć Strefami 30 wszystkie obszary mieszkalne poza ulicami głównymi oraz otoczenia placówek edukacyjnych i ochrony zdrowia poza nimi.	TAK	W dokumencie PZMM przedstawiono rekomendacje dla działań wspierających zwiększenie mobilności na terenie Metropolii. Wśród rekomendacji zawarte są rekomendowane działania m.in. dla priorytetyzacji transportu zbiorowego w ruchu drogowym, rozszerzenia strefy Tempo 30, upowszechnienie Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) głównie na terenie większych miast Metropolii oraz na drogach dojazdowych do sieci TENT, gdzie faktycznie odgrywałyby znaczącą rolę w organizacji transportu. Wprowadzono dodatkową rekomendację dla części „Rozwój intermodalności” o nazwie: „Budowa obszarowego systemu kierowania ruchem”.
47	Włodzimierz Nowak, Nasz Grunwald	Miasto Poznań	Uwagi cz. V 8. materiał analityczny z badania PlanTAP traktuje pasażerów transportu publicznego jako odrębną rasę predestynowaną do tego środka podróży, a całkiem lekceważy cel Planu, jakim jest nakłonienie kierowców samochodów do zmiany sposobów poruszania się. Z tego względu bogaty materiał analityczny tylko w umiarkowanym stopniu jest w stanie dać odpowiedź na problemy wyrażoną sensowną politykę transportową. 9. Wizja stanu docelowego (p. 6 s. 194-195) nie może zmaterializować się polityka kształtowania oferty transportu publicznego. Od 30 lat dominującym poglądem jest, że do dokonania jakichkolwiek skutecznych i trwałych zmian w postawach transportowych nie wystarczą narzędzia pull, lecz niezbędne są także narzędzia push w polityce transportowej.	NIE	Uwaga cz. V 8. „materiał analityczny z badania PlanTAP (...)” – uwaga nie dotyczy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania na lata 2016-2025. Uwaga cz. V 9. - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania na lata 2016-2025 został opracowany według Poradnika „Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”, Komisja Europejska. W PZMM przedstawiono wizje, priorytety, cele, scenariusze rozwoju oraz zestaw zaplanowanych do realizacji działań zgłoszonych przez interesariuszy Planu w ramach partycypacji społecznej. Dodatkowo PZMM zawiera przegląd rekomendowanych działań wspierających rozwój mobilności.

LP.	IMIĘ I NAZWISKO / NAZWA PODMIOTU	GMINA	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU DO PROJEKTU PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO POZNANIA NA LATA 2016-2025	UWZGLĘDNIONA (TAK/NIE)	UZASADNIENIE
48	Włodzimierz Nowak, Nasz Grunwald	Miasto Poznań	Uwagi cz. VI 10. Priorytety Prio I - brakuje pełnego priorytetu w ruchu transportu publicznego, który zapewni optymalizację prędkości i zmniejszenie awaryjności oraz pewności przewozowej. - brakuje postulatu silnego rozwoju sieci tramwajowej dla nadgonienia zaległości w rozwoju wobec rozwoju obszarów mieszkalnych miasta, Prio II - brakuje (wyżej postulowanego) rozszerzenia stref parkingowych. Prio III - należy zahamować systemową poprawę sieci drogowej za wyjątkiem likwidacji wąskich gardeł na układzie II ramy dla zwiększenia konkurencyjności oferty transportu publicznego i maksymalizacji efektywności alokacji środków. Prio IV - ograniczony rozwój ITS względem niskiej efektywności w obszarowym sterowaniu ruchem. Efektywność osiągnięto głównie kosztem sprawności ruchu pieszego co należy ocenić jednoznacznie negatywnie!	NIE	Poprzez realizację priorytetu I Wzrost konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego i celów dla priorytetu I, tj.: 1.1 Wprowadzenie nowych ekologicznych środków transportu publicznego wraz z infrastrukturą towarzyszącą 1.2 Zwiększenie dostępności i jakości świadczenia usług, w tym optymalizacja połączeń autobusowych, kolejowych i tramwajowych 1.3 Stworzenie systemu zachęt dla społeczeństwa do wybierania jako środka transportu komunikacji zbiorowej 1.4 Rozwój systemu transportu kolejowego poprzez działania modernizacyjne oraz rozwój Poznańskiej Kolei Metropolitalnej Zostaną osiągnięte również aspekty dotyczące optymalizacji prędkości, zmniejszenia awaryjności oraz pewności przewozowej. „Brakuje postulatu silnego rozwoju sieci tramwajowej dla nadgonienia zaległości w rozwoju wobec rozwoju obszarów mieszkalnych miasta” – PZMM jest Planem zrównoważonym, a więc bierze pod uwagę wszystkie elementy transportu, w tym również rozwój transportu publicznego, do którego zalicza się rozwój transportu szynowego (w tym przypadku tramwajowego). Cele 1.1, 1.2, 1.3 obejmują również rozwój transportu tramwajowego. „Prio II - brakuje (wyżej postulowanego) rozszerzenia stref parkingowych.” - priorytet II dotyczy transportu niezmotoryzowanego i nie obejmuje polityki parkingowej. „Prio III - należy zahamować systemową poprawę sieci drogowej za wyjątkiem likwidacji wąskich gardeł na układzie II ramy dla zwiększenia konkurencyjności oferty transportu publicznego i maksymalizacji efektywności alokacji środków.” - PZMM jest Planem zrównoważonym, a więc

LP.	IMIĘ I NAZWISKO / NAZWA PODMIOTU	GMINA	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU DO PROJEKTU PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO POZNANIA NA LATA 2016-2025	UWZGLĘDNIONA (TAK/NIE)	UZASADNIENIE
					powinien obejmować poprawę i rozwój mobilności we wszystkich typach transportu. Jednocześnie rozwój transportu publicznego jest priorytetem I. „Prio IV - ograniczony rozwój ITS względem niskiej efektywności w obszarowym sterowaniu ruchem. Efektywność osiągnięto głównie kosztem sprawności ruchu pieszego co należy ocenić jednoznacznie negatywnie!” – brak związku z priorytetem IV: Priorytet IV: Poprawa i rozwój systemu integracji transportowej 4.1 - Zwiększenie intermodalności poprzez integrację środków transportu 4.2 - Sprawne zarządzanie transportem i upłynnienie ruchu poprzez budowę Inteligentnych Systemów Transportowych 4.3 - Poprawa dostępności systemu transportowego dla każdej grupy użytkowników, w tym dla osób o ograniczonej mobilności
49	Włodzimierz Nowak, Nasz Grunwald	Miasto Poznań	Uwagi cz. VII 11. 3.1 NIE należy w obszarze miasta Poznania budować dodatkowych pasów ruchu, ani przebudowywać skrzyżowań poza ściśle uzasadnionymi przypadkami w postaci upłynnienia ruchu na II ramie lub uspokojenia ruchu. 3.2 Nie należy w obszarze miasta Poznania budować przejść bezkolizyjnych. 3.3 Nie należy w obszarze gęsto zurbanizowanym (wewnątrz II ramy+Piątkowo+Rataje+Ogrody+Górczyn+Grunwald) budować nowych miejsc parkingowych poza inwestycjami mieszkaniowymi na potrzeby mieszkańców budynku. Zgodnie z Polityką Parkingową każda liczba miejsc kubaturowych ogólnodostępnych (płatnych bądź bezpłatnych) powinna być kompensowana likwidacją odpowiedniej liczby miejsc w bezpośrednim otoczeniu. Zasadę tę należy rozciągnąć na cały powyżej wymieniony obszar. 4.2 Zaniechanie instalacji ITS dla ruchu ogólnego, na rzecz transportu publicznego w wydzielonych korytarzach oraz sterowania strefowego omówionego wcześniej.	TAK	„. 3.1 NIE należy w obszarze miasta Poznania budować dodatkowych pasów ruchu, ani przebudowywać skrzyżowań poza ściśle uzasadnionymi przypadkami w postaci upłynnienia ruchu na II ramie lub uspokojenia ruchu.” – planowane inwestycje są uzasadnione i prowadzą do upłynnienia lub uspokojenia ruchu. „3.2 Nie należy w obszarze miasta Poznania budować przejść bezkolizyjnych.” – w rozdziale rekomendacji w części „Promowanie efektywnego ruchu pieszego oraz optymalizowanie dostępności przestrzeni na obszarze Metropolii Poznań” dopisano: „W obrębie tras podporządkowanych ruchowi pieszemu należy zmierzać do zapewnienia pieszym możliwości pokonywania skrzyżowań i pasów na poziomie ruchu pieszego likwidując w miarę możliwości przejścia podziemne i nadziemne stwarzające bariery architektoniczne (w tym dla osób z niepełnosprawnościami

LP.	IMIĘ I NAZWISKO / NAZWA PODMIOTU	GMINA	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU DO PROJEKTU PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO POZNANIA NA LATA 2016-2025	UWZGLĘDNIONA (TAK/NIE)	UZASADNIENIE
					i seniorów)". „3.3 Nie należy w obszarze gęsto zurbanizowanym (wewnątrz II ramy+Piątkowo+Rataje+Ogrody+Górczyn+Grunwald) budować nowych miejsc parkingowych poza inwestycjami mieszkaniowymi na potrzeby mieszkańców budynku. (...)” – na terenie miasta Poznania planowane są parkingi typu P&R, K&R oraz P&B. PZMM nie wprowadza zmian do dokumentów Polityki Parkingowej Miasta Poznania czy też Spójnej Polityki Parkingowej dla Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Poznańskiej Uwarunkowania z 2015 r. Ponadto postulowane rekomendacje zawarte w dokumencie związane są również z uspokojeniem ruchu, rozwojem strefy tempo 30 oraz budową kontrapasów. Siłą rzeczy wymuszają one zmniejszenie liczby miejsc parkingowych wew. II ramy komunikacyjnej.
50	Włodzimierz Nowak, Nasz Grunwald	Miasto Poznań	Uwagi cz. VIII Podsumowując, w planowanych działaniach brakuje zasady naczelnej - nowoczesny transport to nie inwestycje, to nie nowoczesne technologie, a nowoczesna organizacja. Bardzo uprzejmie proszę o przesłanie mi skopiowanych moich wpisów z 8 tutejszych formularzy, gdyż spiesząc się z terminem nie kopiowałem ich, a chciałbym zachować moje uwagi. Proszę o przesłanie na adres: klak@gmx.ch Pozdrawiam WN	TAK	Przesłano treści zgłoszonych uwag na wskazany adres e-mail.

Tabela 3 Analiza uwag i wniosków zgłoszonych podczas konsultacji społecznych dla projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania na lata 2016-2025

LP.	IMIĘ I NAZWISKO / NAZWA PODMIOTU	GMINA	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU DO PROJEKTU PROGNOZY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO POZNANIA NA LATA 2016-2025	UWZGLĘDNIONA (TAK/NIE)	UZASADNIENIE
1	Gmina Mosina	Gmina Mosina	Uwagi analogicznie jak w PZMM.	TAK	Wprowadzono korekty do prognozy, analogiczne jak w opracowaniu PZMM.
2	Małgorzata Kaptur		str. 87-88 4.4.5 Gospodarka odpadami Należałoby dodać, że gminy: Dopiewo, Komorniki, Puszczykowo, Stęszew należą do Związek	TAK	Dopisano w Prognozie: „Gminy: Dopiewo, Komorniki, Puszczykowo oraz Stęszew należą do

LP.	IMIĘ I NAZWISKO / NAZWA PODMIOTU	GMINA	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU DO PROJEKTU PROGNOZY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO POZNANIA NA LATA 2016-2025	UWZGLĘDNI NA (TAK/NIE)	UZASADNIENIE
			Międzygminny Centrum Zagospodarowania Odpadów „Selekt” w Czempiniu, a gminy: Luboń, Mosina, Tarnowo Podgórne, Rokietnica, Kórnik, Suchy Las prowadzą gospodarkę odpadami samodzielnie. str. 88 4.4.6 Gleby W 2 zdaniu jest błąd. Jest: Rozwój budownictwa mieszkaniowego pochłania areal. Powinno być: areal, lub większość areal.		Związku Międzygminnego Centrum Zagospodarowania Odpadów „Selekt” w Czempiniu, natomiast gminy: Luboń, Mosina, Tarnowo Podgórne, Rokietnica, Kórnik i Suchy Las prowadzą gospodarkę odpadami samodzielnie.”. Wprowadzono również korektę w zdaniu: „Rozwój budownictwa mieszkaniowego, infrastruktury technicznej, usług pochłania większość areal, który jeszcze niedawno był przeznaczany pod produkcję rolną.”

Podsumowanie i wnioski

Zgłoszone w ramach konsultacji społecznych opinie i uwagi w głównej mierze dotyczyły zmian w zakresie projektów zgłoszonych przez samorządy, zmian w zakresie rekomendacji związanych z organizacją ruchu na obszarze Poznania i całej Metropolii, a także kwestii związanych z ruchem rowerowym oraz rekomendacji dla działań wspierających ruch rowerowy. Pozostałe uwagi dotyczyły korekt w opisach diagnostycznych Gmin.

W ramach konsultacji społecznych zgłoszono 50 uwag do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania na lata 2016-2025 (PZMM) oraz 2 uwagi do Prognozy Oddziaływania na Środowisko projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania na lata 2016-2025 dla 23 samorządów Metropolii Poznań, które przedstawiono w tabelach w rozdziale „Analiza uwag i wniosków zgłoszonych podczas konsultacji społecznych”. Uwagi zgłaszane były pisemnie na spotkaniach konsultacyjnych, a także drogą elektroniczną (poprzez formularz online umieszczony na stronie internetowej mobilnosc.metropoliapoznan.pl oraz maila mobilnosc@atmoterm.pl), jak również pisemnie przy wykorzystaniu poczty tradycyjnej.

Wśród wniosków zgłoszonych do projektu dokumentów:

- uwzględniono 37 uwag, co stanowi 71% całości,
- nie uwzględniono 15 uwag (część uwag miało charakter opinii), co stanowi 29% całości.

Ponadto w trakcie 22 spotkań konsultacyjnych padło dużo pytań oraz uwag o charakterze opinii na temat PZMM. Z racji ich natury (brak wpływu na treść dokumentu) nie zostały one zaprezentowane w wspomnianych tabelach.