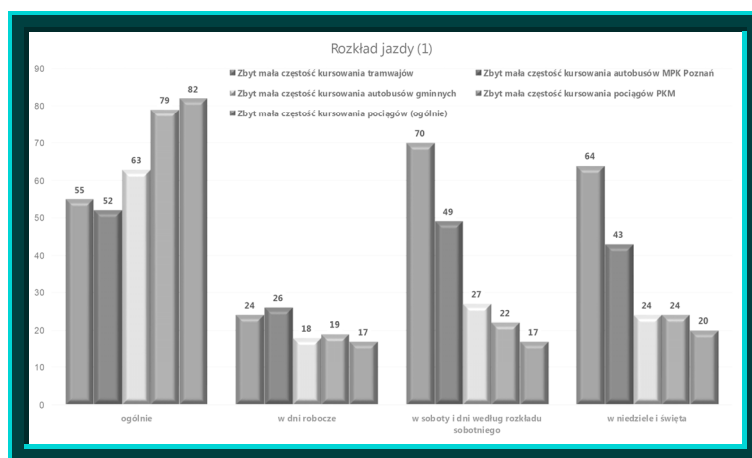


Inwestycje dla Poznania



Wyniki i omówienie ankiety pod hasłem #MakeZbiorkomGreatAgain

Listopad 2019

Prezentujemy wyniki naszej ankiety zorganizowanej pod wpływem inspiracji hasłem **#MakeZbiorkomGreatAgain**.

Spytaliśmy Czytelników o ich spostrzeżenia: co przeszkadza, by komunikacja zbiorowa w Poznaniu była czymś wspaniałym?

Czy możemy dotrzymać kroku większym lub mniejszym wysiłkiem takim „potęgą” w zakresie komunikacji zbiorowej, jak wiele miast poza naszymi granicami?

Co nam przeszkadza, by obecny stan komunikacji zbiorowej w Poznaniu i naszej aglomeracji uznać za dobry?

Dlaczego nadal (zbyt) chętnie wybieramy samochód, choć dojazd komunikacją zbiorową jest możliwy i często sprawniejszy?

Nasza ankieta właściwie nie zadawała pytań, raczej sugerowała gotowe odpowiedzi. Ma to dużo zalet, gdyż respondent po przeczytaniu i zrozumieniu propozycji odpowiedzi podświadomie i szybko zgadza się z nią lub nie; jeżeli zgadza się – klika ją i sprawa załatwiona. Propozycje odpowiedzi pochodziły z naszych własnych doświadczeń, czyli z własnych podróży „zbiorkomem” oraz z udziału w dyskusjach na forach internetowych. Ponieważ jednak zdajemy sobie sprawę, że zauważalnych problemów w transporcie publicznym jest więcej, niż przyszło nam do głowy, umożliwiliśmy także dodanie własnych uwag poza listą sugerowanych odpowiedzi.

Przyznajemy się, że wśród pytań rozsialiśmy trochę „pułapek”. Chcieliśmy bowiem wysondować także na ile Publiczność zdaje sobie sprawę z poprawności i szkodliwości niektórych rozwiązań transportowych. Ponadto chcieliśmy się zorientować na temat stanu **niewiedzy** o pewnych rozwiązaniach, które już istnieją, a jednak w dyskusjach internetowych spotyka się czasem postulat „wprowadźcie to wreszcie!”. Do takich pytań należały:

- „nie ma aplikacji z rozkładami jazdy” – w rzeczywistości jest ich wiele,
- „brak aplikacji do kupowania biletów na smartfon” – a też jest ich wiele,
- „zbyt mała liczba przystanków autobusowych z zatokami” – jest raczej odwrotnie... obecnie uznaje się zatoki za element szkodliwy dla płynności komunikacji autobusowej.

Kategorie problemów ujętych w ankiecie

Problemy podzieliliśmy na kilka kategorii:

- układ rozkładów jazdy – częstotliwość kursów i wzajemne skomunikowanie przy przesiadkach,
- bilety i opłaty za przejazd, układ taryfy i stref taryfowych,
- PEKA jako odrębne „zjawisko” w poznańskiej komunikacji publicznej,
- przebieg podróży, przeszkody i spóźnienia,

- przystanki komunikacji publicznej – wygoda, estetyka, rozmieszczenie i dostęp,
- „propaganda” skłaniająca do korzystania z transportu zbiorowego zamiast z własnego samochodu,
- trasy linii komunikacyjnych w Poznaniu aglomeracji,
- połączenia kolejowe (głównie Poznańska Kolej Aglomeracyjna) w całości transportu zbiorowego w Poznaniu i aglomeracji,
- używanie samochodów zamiast transportu zbiorowego – ta sekcja stanowi próbę oceny dodatkowych przyczyn, dla których wybiera się własny samochód, a nie transport zbiorowy.

Część propozycji odpowiedzi miała charakter sondowania „gustów”. Nie wartościujemy, czy odpowiedzi są słuszne czy nie i czy nie są powielaniem niesensownych stereotypów. Niektóre mogą być uznane za prowokujące, są to jednak opinie pochodzące z dyskusji internetowych. Chcieliśmy zobaczyć, na ile kształtują one (zapewne fałszywie) opinie respondentów na temat przyczyn tego, że transport zbiorowy nie jest „great”.p

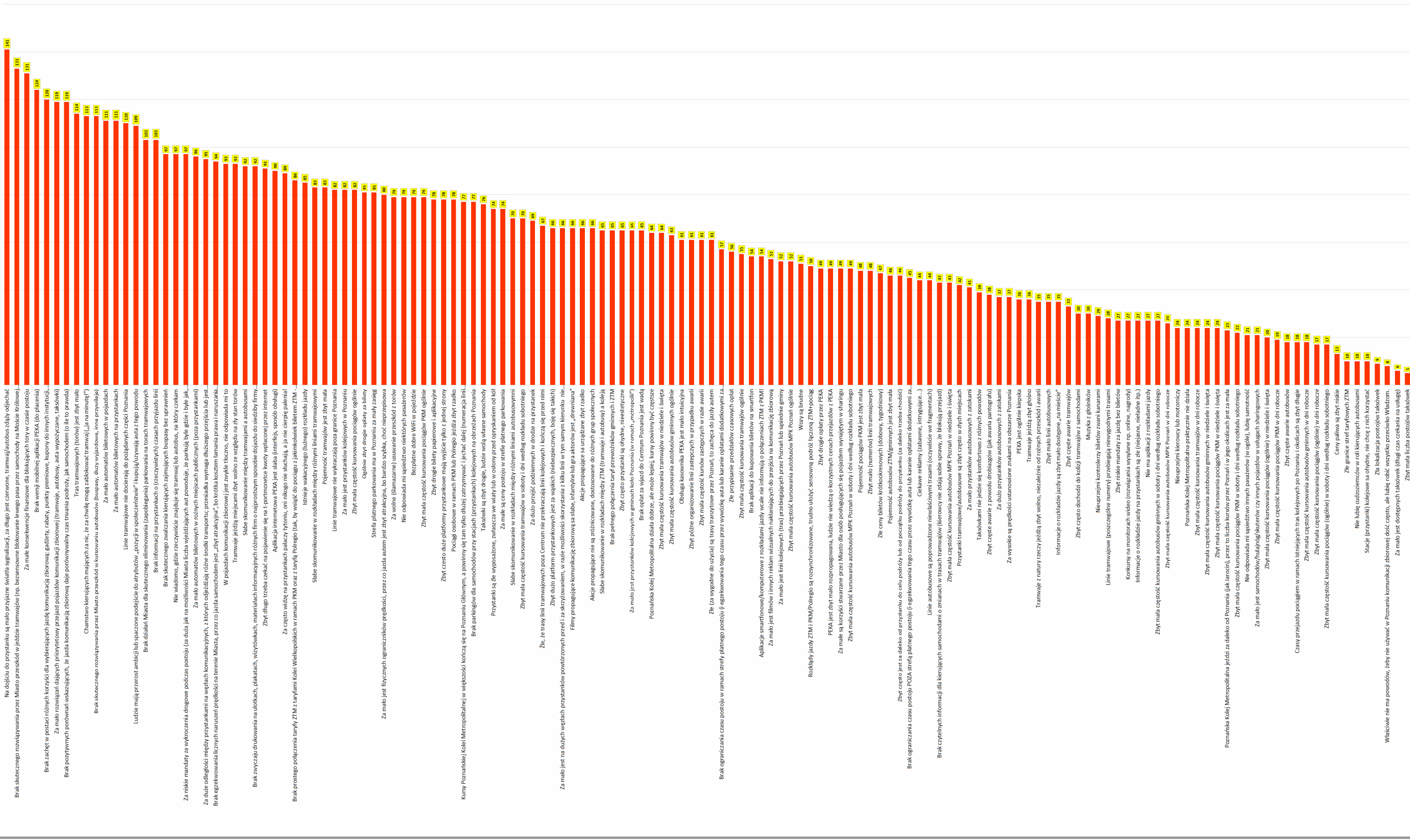
Propozycja odpowiedzi „Właściwie nie ma powodów, żeby nie używać w Poznaniu komunikacji zbiorowej dość często, ale lubię robić wszystko przeciwko Władzom” jest nie tyle prowokacyjna, co jej rolą jest ustalenie odsetka respondentów, którzy wypełniali ankietę może na zasadzie żartu (?) i ich odpowiedzi nie powinny być brane poważnie. Na szczęście pośród 205 odpowiedzi takich stwierdzeń znalazło się tylko 8.

Zestawienie odpowiedzi

Oto wszystkie odpowiedzi „zamknięte” w postaci graficznej. Odpowiedzi „otwarte”, czyli swobodne wypowiedzi uczestników wprowadzane na końcu ankiety omówimy także pośród innych. Część wypowiedzi swobodnych właściwie należałoby doliczyć do odpowiedzi zamkniętych, gdyż z jakichś powodów powtarzały opisowo treści podpowiadane przez nas w którejś propozycji odpowiedzi standardowej. Ponieważ jednak nie jest to ścisła ankieta GUS, a liczba tych swobodnych odpowiedzi zastępujących kliknięcia wskazanych problemów nie jest wielka, nie doliczaliśmy ich w niżej opisanych zestawieniach. Rankingu problemów i tak one nie zmieniają.



Zestawienie wszystkich odpowiedzi



Zestawienie wszystkich odpowiedzi w kolejności od najliczniejszych.

Omówienie wyników

Układ ankiety był taki, że odpowiedzi nie były od siebie w żaden sposób uzależnione. Mogą być więc oceniane niekoniecznie w związku z kategorią problemu, w którym się pojawiły na ekranie.

Najpierw więc zestawienie pierwszej dziesiątki odpowiedzi według liczności oddanych głosów:

Miejsce	Problem	Liczba głosów
1	Na dojeździe do przystanku są mało przyjazne światła sygnalizacji, za długo jest czerwone, tramwaj/autobus zdąży odjechać	141
2	Brak skutecznego rozwiązywania przez Miasto przeszkód w jeździe tramwajów (np. bezsensowne blokowanie lewego pasa przez samochody na Moście Królowej Jadwigi)	133
3	Za małe konsekwencje finansowe dla blokujących tory w czasie postoju	131
4	Brak wersji mobilnej aplikacji PEKA (do płacenia)	124
5	Brak zachęt w postaci różnych korzyści dla wybierających jazdę komunikacją zbiorową: gadżety, rabaty, punkty premiowe, kupony do innych instytucji, przedłużenia ważności biletów,	120
6	Za mało rozwiązań dających priorytetowy przejazd pojazdom komunikacji zbiorowej (tramwaje, autobusy, auta wypożyczone, taksówki)	119
7	Brak pozytywnych porównań wskazujących, że jazda komunikacją zbiorową daje porównywalny czas trwania podróży, jak samochodem (o ile to prawda)	119
8	Tras tramwajowych (torów) jest zbyt mało	114
9	Brak skutecznego rozwiązywania przez Miasto przeszkód w kursowaniu autobusów (buspasy, śluzы wyjazdowe, inne przywileje)	113
10	Za mało automatów biletowych w pojazdach	111
11	Za mało automatów biletowych na przystankach	111

Pewnym zaskoczeniem jest pierwsze miejsce. Respondenci nie uważają za **największą** przeszkodę w korzystaniu z komunikacji publicznej takich cech, jak zbyt rzadkie kursy, słabe skomunikowanie linii czy zbyt drogie bilety, lecz właśnie **denerwujące zjawisko uciekania wozu „przed nosem” z powodu nieprzyjaźnie (dla pieszych/pasażerów) ułożonego cyklu świateł na drodze dojeźdia do przystanku**.

W tej opinii jest jednak drugie dno: skoro uciekający tramwaj jest tak przykrym przeżyciem, to może jednak częstość kursów jest za mała? Lecz jawne poruszenie problemów z częstością jazdy pojawia się dopiero na 29 miejscu i dotyczy okresu wakacyjnego; w odniesieniu do reszty czasu respondenci lokują słabą częstość jazdy tramwajów dopiero na 46 miejscu (!) i to w odniesieniu do sobotniego rozkładu jazdy (na sobotnie autobusy jednakże już nie narzekają).

Naszych respondentów bardzo „boli” blokowanie tramwajów przez złe parkujące samochody. To zagadnienie znalazło się na drugim i trzecim miejscu. Przynajmniej, że to stanowisko mocno nas (pozytywnie) zaskoczyło. Tak częste stawianie problemu blokowania jazdy tramwajem przez niefrasobliwych lub niedouczone kierowców oznaczać może bowiem:

ogólnie z tramwajami, ich rozkładem jazdy, układem linii nie jest źle, ale gdyby tak często nie napotykać głupiej blokady jazdy, to w ogóle byłoby super!

Jeżeli jesteśmy skłonni przyjąć taki obraz, pozostałe 139 problemów wskazuje tylko na potrzebę większych lub mniejszych korekt niezłego stanu rzeczy. Proponujemy jednakże nie wpadać w zachwyt, skoro co najmniej połowa z 205 respondentów wskazuje na inne istotne kłopoty poznańskiej komunikacji zbiorowej.

Na czwartym miejscu (czyli zaraz za parkowaniem na torach; 124 głosy oddane przez 60,5% respondentów) znalazł się

problem braku mobilnej wersji PEKA służącej do opłacania biletów.

Tymczasem za bilet można już od jakiegoś czasu zapłacić za pomocą aplikacji bankowej (!), a aplikacja „natywna” systemu PEKA nadal tego nie umożliwia, co więcej – taka aplikacja w wersji mobilnej w ogóle nie istnieje, choćby pod postacią zwykłej witryny internetowej o responsywnym układzie treści (czyli dostosowująca się do ekranu urządzenia mobilnego jak smartfon).

Jest to jedno z bardziej niezrozumiałych dziwactw biurokratycznych – bo czymże innym wytłumaczyć, że całkiem sprytny system PEKA po kilku latach od powstania staje się archaizmem pod względem sposobu i wygody używania? Nie wspominając już, że przecież PEKA nie jest jedynie elektronicznym biletem na tramwaj, lecz kartą mającą u swego zarania ambitny program pomagania Mieszkańcom w różnych sprawach życiowych. Na razie oprócz płacenia za przejazd można nią płacić za parking i na tym koniec.

Kolejne zaskoczenie (znów pozytywne): **respondenci uważają za istotne różnego rodzaju działania marketingowo-perswazyjne**: na piątym miejscu ze 120 kliknięciami (58% głosujących) znalazł się problem

Brak zachęt w postaci różnych korzyści dla wybierających jazdę komunikacją zbiorową: gadżety, rabaty, punkty premiowe, kupony do innych instytucji, przedłużenia ważności biletów itp.

Oznacza to chyba, że **publiczność czuje wielki potencjał komunikacji zbiorowej i wskazuje na konieczność marketingowego czy edukacyjnego przemożenia naszych przyzwyczajeń do samochodu**. Szczególnie tej cechy, którą wskazało aż 109 respondentów (ponad połowa): „Ludzie mają przerost ambicji lub spaczony podejście do atrybutów «pozycji w społeczeństwie» i kupują/używają auta z tego powodu”.

Do tej samej klasy należy problem z 7 miejsca (119 głosów, 58%):

Brak pozytywnych porównań wskazujących, że jazda komunikacją zbiorową daje porównywalny czas trwania podróży, jak samochodem (o ile to prawda)

Chodzi o to, że elementem działań marketingowych wobec publiczności powinny być przykładowe a realistyczne wyliczenia czasu jazdy od punktu A do punktu B z porównaniem ich czasu oraz kosztów. W znacznej liczbie przypadków takie przykłady wskazałyby na rzecz zapewne przez wielu nieuświadomianą: naprawdę tramwajem szybciej lub taniej (zwłaszcza w połączeniu z propagowaniem taryfowych zalet PEKA).

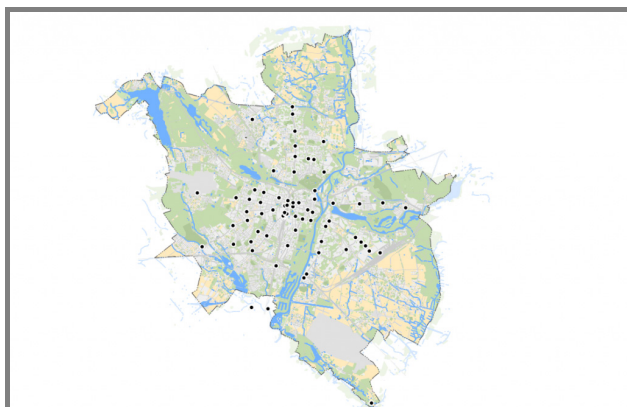
Na szóstym miejscu respondenci ulokowali brak rozwiązań dających priorytetowy przejazd pojazdów komunikacji zbiorowej (119 wskazań, nadal ponad połowa respondentów!).

Problemy, które znalazły się na kolejnych miejscach (do 21), należą do dwóch przenikających się kategorii: organizacji ruchu drogowego wraz z sankcjami za łamanie przepisów (tych, które sprzyjają płynnej komunikacji zbiorowej) oraz niewygód przy korzystaniu z komunikacji zbiorowej (informacja pasażerska, biletomaty). 96 głosów (47% respondentów) podkreśla przy tym brak biletomatów w miejscach publicznych **poza przystankami**. Chodzi o to, że biletomaty powinny istnieć także w miejscach, w których znajdują się potencjalni pasażerowie, a nie dopiero na przystankach. Takim przykładem jest poznański Dworzec Główny: istnieje tam pojedynczy biletomat, co przy tej okazji należy wytknąć jako wadę: tam powinno stać więcej tych maszyn. Nie wskażemy tu pozostałych miejsc, lecz sygnalizujemy, że publiczność zgłasza ten problem.

Wcześniej już respondenci na równi uznali za istotny **brak wystarczającej liczby tych urządzeń w pojazdach i na przystankach (po 11 głosów, czyli w wypowiedziach 54% respondentów)**. Porównanie mapy przystanków i biletomatów na nich wypada mizernie (mapki SIP m. Poznania/Geopoz).



Schemat rozmieszczenia przystanków komunikacji publicznej organizowanej przez ZTM



Schemat rozmieszczenia biletomatów na przystankach

Istotne jest także, że padło 114 głosów (56%) o **zbyt małej liczbie tras tramwajowych w Poznaniu**. Rzeczywiście, przeglądanie miejskich programów wieloletnich nie pokazuje w tej dziedzinie szczególnych osiągnięć. Po latach dopiero budowa tramwaju naramowickiego jest inwestycją tramwajową godną zainteresowania. Kilkanaście lat Miasto w tej dziedzinie przepało.

Zobaczmy teraz tabelę z pozostałymi problemami

Miejsce	Problem	Liczba głosów
12	Brak działań Miasta dla skutecznego eliminowania (zapobiegania) parkowania na torach tramwajowych	103
13	Brak informacji na przystankach o (rzeczywistych) czasach przyjazdu linii	103
14	Brak skutecznego zwalczania kierujących zajmujących buspasy bez uprawnień	97
15	Nie wiadomo, gdzie rzeczywiście znajduje się tramwaj lub autobus, na który czekam	97
16	Za niskie mandaty za wykroczenia drogowe podczas postoju (za duża jak na możliwości Miasta liczba wjeżdżających aut powoduje, że parkują byle gdzie i byle jak, naruszając bardzo często wiele przepisów o postoju)	97
17	Za mało automatów biletowych w różnych miejscach publicznych (poza przystankami)	96
18	Za duże odległości między przystankami na węzłach komunikacyjnych, z których odjeżdżają różne środki transportu; przesiadka wymaga dłuższego przejścia lub jest utrudniona przez zamknięty przejazd kolejowy	95
19	Brak egzekwowania licznych naruszeń prędkości na terenie Miasta, przez co jazda samochodem jest „zbyt atrakcyjna”, bo krótka kosztem łamania prawa i naruszania bezpieczeństwa	94
20	W pojazdach komunikacji zbiorowej jest zwykle tłoczno, nie odpowiada mi to	93
21	Tramwaje jeżdżą miejscami zbyt wolno ze względu na zły stan torów	93
22	Słabe skomunikowanie między tramwajami a autobusami	92
23	Brak zwyczaju drukowania na ulotkach, plakatach, wizytówkach, materiałach informacyjnych różnych firm o najprostszym sposobie dojazdu do siedziby firmy komunikacją zbiorową („Dojazd: T 9, 7; A 175; przystanek Narutowicza”...)	92
24	Zbyt długo trzeba czekać na pojawienie się na t-portmonetce kwoty wpłaconej przez internet	91
25	Aplikacja internetowa PEKA jest słaba (interfejs, sposób obsługi)	90
26	Brak prostego połączenia taryfy ZTM z taryfami Kolei Wielkopolskich w ramach PKM oraz z taryfą Polregio (tak by wsiąść do pociągu z jakimkolwiek biletem ZTM – papierowym lub na PEKA, i legalnie jechać)	86
27	Istnieje wakacyjnego (luźnego) rozkładu jazdy	85
28	Słabe skomunikowanie w rozkładach między różnymi liniami tramwajowymi	83
29	Pojemność tramwajów jest zbyt mała	83
30	Linie tramwajowe nie wykraczają poza granice Poznania	82
31	Za mało jest przystanków kolejowych w Poznaniu	82
32	Zbyt mała częstość kursowania pociągów ogólnie	82
33	Ogólnie zbyt drogie opłaty za bilety	81
34	Strefa płatnego parkowania ma w Poznaniu za mały zasięg	81
35	Za mało jest fizycznych ograniczników prędkości, przez co jazda autem jest zbyt atrakcyjna, bo bardzo szybka, choć nieprzepisowa	80
36	Za wolne (ślamazarne) usuwanie przeszkód z torów	79
37	Zbyt mała częstość kursowania pociągów PKM ogólnie	79
38	Zbyt drogie bilety papierowe i aplikacyjne	78
39	Zbyt często duże platformy przystankowe mają wyjście tylko z jednej strony	78
40	Pociągi osobowe w ramach PKM lub Polregio jeżdżą zbyt rzadko	78
41	Kursy Poznańskiej Kolei Metropolitalnej w większości kończą się na Poznaniu Głównym, a powinny się tam tylko dłużej zatrzymywać i jechać dalej (numeracja linii PKM jest właśnie tak zbudowana, że trasy są z Poznaniem Głównym pośrodku, a nie na końcu linii)	77
42	Brak parkingów dla samochodów przy stacjach (przystankach) kolejowych na obrzeżach Poznania	77

Miejsce	Problem	Liczba głosów
43	Przystanki są źle wyposażone, zwłaszcza we wiaty lub w osłony przed opryskaniem od kół	74
44	Za małe są ceny postoju w strefie płatnego parkowania	74
45	Słabe skomunikowanie w rozkładach między różnymi liniami autobusowymi	70
46	Zbyt mała częstość kursowania tramwajów w soboty i dni według rozkładu sobotniego	70
47	Za dużo przejść podziemnych w drodze na przystanek	69
48	Źle, że trasy linii tramwajowych poza Centrum nie przekraczają linii kolejowych i kończą się przed nimi	67
49	Zbyt dużo platform przystankowych jest za wąskich (niebezpiecznych, boję się takich)	66
50	Za mało jest na dużych węzłach przystanków powtórzonych przed i za skrzyżowaniem, w razie możliwości skorzystania z kilku linii w tym samym kierunku nie wiadomo, na który przystanek iść	66
51	Filmy propagujące komunikację zbiorową są słabe, infantylne lub gra aktorów jest „drewniana”	66
52	Akcje propagujące są urządzone zbyt rzadko	66
53	Akcje propagujące nie są zróżnicowane, dostosowane do różnych grup społecznych	66
54	Słabe skomunikowanie w rozkładach między ZTM (tramwaje i autobusy) a koleją	65
55	Brak pełnego połączenia taryf przewoźników gminnych i ZTM	65
56	Zbyt często przystanki są ohydne, nieestetyczne	65
57	Za mało jest przystanków kolejowych w gminach koło Poznania (w ramach „metropolii”)	65
58	Brak opłat za wjazd do Centrum Poznania jest wadą	65
59	Poznańska Kolej Metropolitalna działa dobrze, ale może lepiej, kursy powinny być częstsze	64
60	Zbyt mała częstość kursowania tramwajów w niedziele i święta	64
61	Zbyt mała częstość kursowania autobusów gminnych ogólnie	63
62	Obsługa kasownika PEKA jest mało intuicyjna	61
63	Zbyt późne organizowanie linii zastępczych w przypadku awarii	61
64	Zbyt mała częstość kursów zastępczych w razie awarii	61
65	Brak ograniczania czasu postoju w ramach strefy płatnego postoju (i egzekwowania tego czasu przez wywózkę auta lub karanie opłatami dodatkowymi za przeciągnięcie czasu)	57
66	Źłe przypisanie przedziałów czasowych opłat	56
67	Zbyt mała częstość kursowania tramwajów ogólnie	55
68	Brak aplikacji do kupowania biletów na smartfon	54
69	Aplikacje smartfonowe/komputerowe z rozkładami jazdy wcale nie informują o połączeniach ZTM z PKM!	54
70	Za mało jest filmów i innych reklam wizualnych nakłaniających do przejścia na komunikację zbiorową	53
71	Za mało jest linii kolejowych (tras) przebiegających przez Poznań lub sąsiednie gminy	52
72	Zbyt mała częstość kursowania autobusów MPK Poznań ogólnie	52
73	Wozy są brudne	51
74	Rozkłady jazdy ZTM i PKM/Polregio są rozszynchronizowane, trudno ułożyć sensowną podróż łączoną ZTM+pociąg	50
75	Zbyt drogie opłaty przez PEKA	49
76	PEKA jest zbyt mało rozpropagowana, ludzie nie wiedzą o korzystnych cenach przejazdów z PEKA	49
77	Za mało są korzyści stwarzane przez Miasto dla osób posługujących się pojazdem wynajętym w sharingu	49

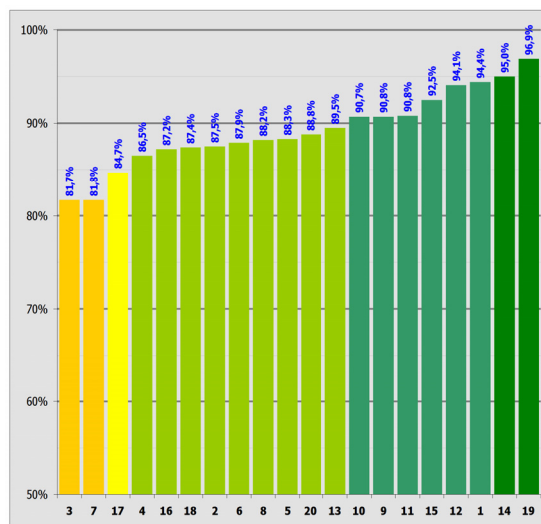


Miejsce	Problem	Liczba głosów
78	Zbyt mała częstość kursowania autobusów MPK Poznań w soboty i dni według rozkładu sobotniego	49
79	Pojemność pociągów PKM jest zbyt mała	48
80	Zbyt mało (numerów) linii tramwajowych	48
81	Złe ceny biletów krótkookresowych (dobowy, tygodniowy)	47
82	Pojemność autobusów ZTM/gminnych jest zbyt mała	46
83	Zbyt często jest za daleko od przystanku do celu podróży lub od początku podróży do przystanku (za daleko trzeba chodzić)	46
84	Brak ograniczania czasu postoju POZA strefą płatnego postoju (i egzekwowania tego czasu przez wywózkę auta lub karanie opłatami dodatkowymi za przeciągnięcie czasu)	45
85	Linie autobusowe są poprowadzone niewłaściwymi trasami (oczywiście we fragmentach)	44
86	Brak czytelnych informacji dla kierujących samochodami o zmianach w trasach tramwajów (kierowcy nie zdają sobie sprawy, że blokują przejazd)	43
87	Zbyt mała częstość kursowania autobusów MPK Poznań w niedziele i święta	43
88	Przystanki tramwajowe/autobusowe są zbyt często w złych miejscach	42
89	Za mało przystanków autobusowych z zatokami	41
90	Taksówkami nie jedzie się komfortowo z różnych powodów	39
91	Zbyt częste awarie z powodu drobiazgów (jak awaria pantografu)	38
92	Za dużo przystanków autobusowych z zatokami	37
93	Za wysokie są prędkości ustanowione znakami na obszarze Poznania	37
94	PEKA jest ogólnie kiepska	36
95	Tramwaje jeżdżą zbyt głośno	36
96	Zbyt mało linii autobusowych	35
97	Informacje o rozkładzie jazdy są zbyt mało dostępne „na mieście”	35
98	Zbyt częste awarie tramwajów	33
99	Zbyt często dochodzi do kolizji tramwajów z samochodami	30
100	Nieuprzejmi kontrolerzy biletów zwani kanarami	29
101	Linie tramwajowe (poszczególne numery) przebiegają niewygodnymi trasami	28
102	Zbyt niskie mandaty za jazdę bez biletów	27
103	Informacje o rozkładzie jazdy na przystankach są złe (niejasne, nieładne itp.)	27
104	Nie ma aplikacji z rozkładami jazdy	27
105	Zbyt mała częstość kursowania autobusów gminnych w soboty i dni według rozkładu sobotniego	27
106	Zbyt mała częstość kursowania autobusów MPK Poznań w dni robocze	26
107	Nieuprzejmi kierowcy lub motorniczy	24
108	Poznańska Kolej Metropolitalna praktycznie nie działa	24
109	Zbyt mała częstość kursowania tramwajów w dni robocze	24
110	Zbyt mała częstość kursowania autobusów gminnych w niedziele i święta	24
111	Zbyt mała częstość kursowania pociągów PKM w niedziele i święta	24
112	Poznańska Kolej Metropolitalna jeździ za daleko od Poznania (jak Jarocin), przez to liczba kursów przez Poznań i w jego okolicach jest za mała	23
113	Zbyt mała częstość kursowania pociągów PKM w soboty i dni według rozkładu sobotniego	22
114	Za mało jest samochodów/hulajnóg/skuterów czy innych pojazdów w usługach sharingowych	21

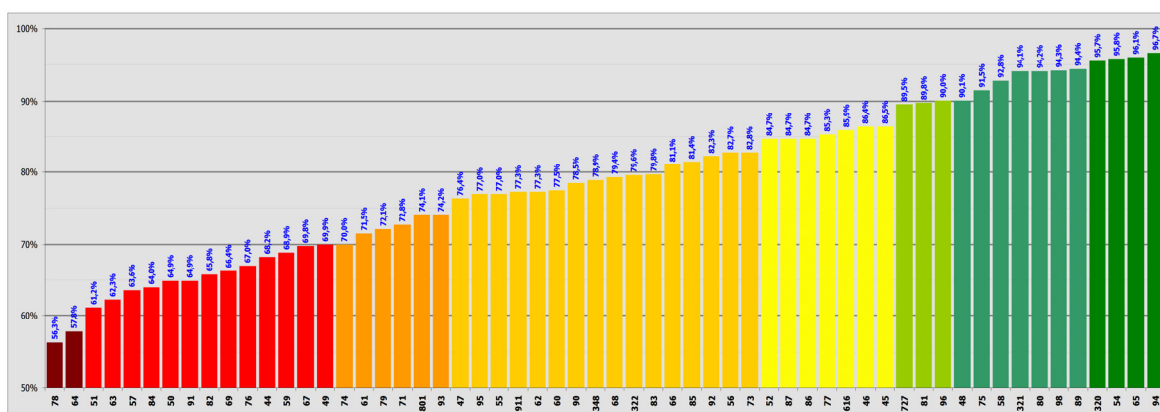
Miejsce	Problem	Liczba głosów
115	Zbyt mała częstość kursowania pociągów (ogólnie) w niedziele i święta	20
116	Zbyt mała częstość kursowania pociągów PKM w dni robocze	19
117	Zbyt częste awarie autobusów	18
118	Czasy przejazdu pociągiem w ramach istniejących tras kolejowych po Poznaniu i okolicach są zbyt długie	18
119	Zbyt mała częstość kursowania autobusów gminnych w dni robocze	18
120	Zbyt mała częstość kursowania pociągów (ogólnie) w dni robocze	17
121	Zbyt mała częstość kursowania pociągów (ogólnie) w soboty i dni według rozkładu sobotniego	17
122	Złe granice stref taryfowych ZTM	10
123	Stacje (przystanki) kolejowe są ohydne, nie chcą z nich korzystać	10
124	Zła lokalizacja postojów taksówek	9
125	Za mało jest dostępnych taksówek (długi czas czekania na usługę)	6
126	Zbyt mała liczba postojów taksówek	5

O problemie słabego skomunikowania między liniami wspominają respondenci kilkakrotnie: 92 głosy (45%) wskazuje na słabe skomunikowanie między liniami tramwajowymi i autobusowymi, a 83 głosy (40%) sądzi to samo o skomunikowaniu w ramach sieci tramwajowej. Nie wiemy jednak, czy te odczucia to wada rozkładów jazdy czy ich wykonania, czyli rzeczywistych sytuacji.

I choć wszyscy wiemy, że najbardziej spóźniają się autobusy (a respondenci trafnie oceniają, dlaczego tak jest),



Punktualność linii tramwajowych (2015)



Punktualność linii autobusowych (2015)

to mimo wszystko tylko 70 głosów (34%) wspomina o **wadach skomunikowania między liniami autobusowymi**. A jedynie 65 głosów (32%) wspomniało słabe skomunikowanie linii ZTM z liniami kolejowymi. Być może naprawdę w poznańskiej komunikacji kolejowej nie to jest problemem. Respondenci jednak poświęcają kolei (używanej w ramach metropolii) o wiele mniej uwagi, niż kolej na to zasługuje. Oznacza to zapewne, że jest przed nami mnóstwo roboty zmierzającej do udostępnienia kolei „zwykłym poznanianom”. O niespełnionej na razie roli kolei aglomeracyjnej przez Poznańską Kolej Metropolitalną pisaliśmy już trzykrotnie, z zaniepokojeniem śledząc jej degradację zamiast spodziewanego rozwoju.

Wspomnijmy, że respondenci wyrazili się w sprawach kolejowych w kilku miejscach ankiety:

- na 26 miejscu (86 głosów, 42% respondentów) znalazł się **brak prostego połączenia taryfy ZTM z taryfami przewoźników kolejowych w ramach PKM** (w pewnym zakresie takie połączenie istnieje, lecz tylko dla posiadaczy biletów okresowych); nie jest to tylko poznańska bolączka, jazda pociągiem Kolei Mazowieckich w ramach aglomeracji warszawskiej też taryfowo nie jest prosta. Ale szczytem marzeń jest przecież użycie zwykłego biletu ZTM w dowolnej postaci na całym obszarze ograniczonym wybranymi przystankami, zgodnymi ze strefami taryfowymi ZTM,
- na 37 i 40 miejscu (79/78 głosów, ok. 38% respondentów) opisano **zbyt rzadkie kursy kolei w ramach Poznania** – kto przeczyta nasze artykuły o PKM zauważy, że zgadzamy się w dużej mierze z taką oceną; ciekawostką jest jednak fakt, iż w pierwszym dziale ankiety dotyczącym rozkładów jazdy nie wymieniano takiej wady. Być może wady dotyczące częstości jazdy tramwajów i autobusów „przysłoniły” respondentom sprawy kolei, natomiast zapytanie o problemy w dziale dedykowanym kolei potrafili się już wypowiedzieć z większym zastanowieniem.
- podobna liczba respondentów **podkreśliła brak parkingów przy przystankach kolejowych na obrzeżach Poznania** (może nie do końca jest ta ocena słuszna)
- i ta sama liczba respondentów uznała za wadę, iż **Poznańska Kolej Metropolitalna w większości przypadków nie prowadzi kursów „na**

przestrzał” przez Poznań, lecz kończy je na Poznaniu Głównym. Tak prowadzone linie nie mogą zasłużyć nawet na nazwę namiastki kolei miejskiej, bo nie da się jednym kursem pojechać z Krzesin do Strzeszyna. Rzut oka na aplikację rozkładową pokaże jaka mozolna to jazda z wykorzystaniem autobusów i tramwajów, a rzut oka na mapę wskaże jak szybka mogłaby być taka podróż pociągiem PKM. Także o tym wspominaliśmy w czerwcowym artykule o PKM.

- 65 głosów (32%) oddano na problem **zbyt małej liczby przystanków kolejowych w gminach podpoznańskich,**
- tylko 54 respondentów (26%) jest zdania, że aplikacje rozkładu jazdy nie wskazują w ogóle połączeń ZTM-PKM (czy ogólnie połączeń z kursami pociągów), skoro jednak to wskazują, uważają to (słusznie) za wadę systemową.

Na różnych pozycjach listy rankingowej, zwykle w miarę wysokich, znajdują się opinie na temat ruchu samochodów.

Inne wady systemu

Pośród wad, które wprowadziła część respondentów zauważyła, jednak w liczbie o wiele mniejszej niż wady z pierwszej dziesiątki, wspomnimy tu:

- wady systemu PEKA: słabość interfejsu, długi czas oczekiwania na możliwość użycia środków wpłaconych przez Internet (to rzeczywiście skandal, nie ma innej tak opóźniającej aplikacji czy systemu przelewania małych sum we współczesnym Internecie; stwarza to chyba problem prawny, bo w rzeczywistości ZTM dysponuje moimi środkami, tylko uniemożliwia mi skorzystanie z nich podczas jazdy i naraża na mandat)
- nieprzekraczanie przez linie tramwajowe granic Miasta, co oznacza, że już mamy za sobą obraz ukształtowany ponadstuletnią tradycją, że bimba jest dobrem tylko miasta Poznania,
- podobna uwaga dotyczy nieprzekraczania „magicznego” kręgu linii kolejowych (Starołęka, Dębica – ulegnie zmianie, Górczyn, PST...)
- zbyt drogie bilety, szczególnie papierowe (i ich cenowe odpowiedniki w aplikacjach)
- brak pełnego połączenia taryf ZTM i niektórych przewoźników gminnych



Czego respondenci nie uznali za znaczące wady transportu zbiorowego?

Oczywiście w tym omówieniu uznanie problemu za znaczący lub nieznaczący wykonaliśmy arbitralnie.

Poza problemem numer 1 (czerwone światła powodujące ucieczkę pojazdu z przystanku), na który padło 141 głosów (68% ogółu respondentów) oraz poza brakiem biletomatów, nasi czytelnicy raczej nie narzekali na przystanki. Liczba głosów na wady przystanków i dojścia do nich była bliska 1/3 ogółu respondentów. A tylko 22% uznało, że od przystanku do celu podróży (lub początku podróży) jest za daleko. To znakomicie świadczy o potencjale poznańskiej sieci komunikacji zbiorowej.

Jeszcze mniej osób narzekało na sposób organizowania kursów zastępczych w przypadku awarii na sieci tramwajowej czy w ogóle na przyczyny tych awarii (my podpowiadaliśmy nawet uciążliwości spowodowane łamaniem się pantografów, które w tym roku nazbyt często występowały).

Zastanawiające jest, że publiczność nie jest poruszona dużą (naszym zdaniem o wiele **za** dużą) liczbą kolizji samochodów z tramwajami, które przecież są przyczyną zrujnowania rozkładów jazdy na długie godziny. Nie wyrażono dezaprobaty tego stanu rzeczy w naszej ankiecie, a przecież w codziennych rozmowach taki wypadek jest burzliwie komentowany. A może tylko w mediach? Mało też osób żaliło się na awarie tramwajów niespowodowane przez wypadki.

Jak wspomniano, nie ma większych uwag do częstości kursowania tramwajów w dni robocze. Mało osób żaliło się na awarie autobusów – rzeczywiście, wady trakcji autobusowej nie leżą akurat w awariach pojazdów, raczej w spóźnieniach przez blokowanie przejazdu.

Tylko 27 osób wyraziło pogląd, że **nie istnieją aplikacje z rozkładami jazdy...** To dobrze, że niewielu, bo oznacza to, że te aplikacje (które jak najbardziej istnieją) są znane i używane. Za wyjątkiem podawania połączeń z pociągami, których – jako się rzekło – te aplikacje raczej nie podają i respondenci im to wytknęli.

Nie żalono się na niewłaściwe prowadzenie tras tramwajowych, trochę respondentów zaznaczyło niewłaściwe trasowanie linii autobusowych.

Czytelnicy słabo odnosili się do spraw związanych z taksówkami. Te zagadnienia też trochę były z naszej strony prowokacją, gdyż czujemy, że publiczność nie postrzega taksówek jako systemu komunikacji zbiorowej. O taksówkach i ich wadach można by pisać sporo, ale to nie jest temat tej ankiety.

Nie podnoszono w sposób istotny zagadnienia być może nietrafnie wyznaczonych granic stref taryfowych ZTM (tylko 10 głosów). Widać te granice są trafione.

Wyczuliśmy także dość małe zainteresowanie sprawami kolei (zwłaszcza podsuwaliśmy respondentom hasło PKM) jako elementu transportu zbiorowego w ramach aglomeracji. Właściwie nie zaskoczyło nas to – uważamy, że w dziedzinie rozpropagowania i poprawy jakości działania PKM jest dużo do zrobienia. Oprócz zagęszczenia kursów, pojawienia się nowych relacji (stopniowo się to dzieje) potrzebny jest także po prostu przemyślany marketing. Być może niedługo opracujemy jakiś artykuł w tej sprawie.

Ostatnią sprawą, jaką tu zasygnalizujemy, jest mała liczba głosów dotycząca ograniczania ruchu samochodów (a w zamian korzystania z transportu zbiorowego). Ocenialiśmy, że osoby, do których kierowaliśmy ankietę, nie zdają sobie sprawy z konieczności stosowania dodatkowych ograniczeń w tym zakresie – i to oczekiwanie nam się potwierdziło. Nie można się dziwić, że publiczność nie zna sposobów „ogarniania” nadmiernego ruchu samochodów, skoro sposoby te w Poznaniu (właściwie poza Jaworzniem to w całej Polsce) nie są stosowane. Przedstawiliśmy w bloku „samochodowym” cały katalog różnych sposobów ograniczania tego nadmiernego ruchu lub powodów, dla których nie ogranicza się on samoczynnie. Dostaliśmy nawet kilka reprimend od respondentów, którzy czytając nasze pytania „samochodowe” poczuli się zagrożeni – skoro piszą, to pewnie zaraz wprowadzą! Jeden z respondentów nawet obdarzył autora ankiety za zestaw problemów epitetem „komunista”.

Może to dobrze, że takie głosy się pojawiły, gdyż warto wiedzieć, jaki jest stopień nieświadomienia sobie „katastrofy samochodowej”, jaka dotknęła nie tylko nasze Miasto. Wiedzieć – znaczy umieć pokonać...

Opinie natury różnej

Oto głosy, które padły w sprawach różnych. Wyodrębniliśmy je, bo trudno je do końca poważnie zaliczyć do katalogu podpowiedzi sposobów naprawy. Na ceny paliwa też Miasto Poznań nie ma żadnego wpływu...

Chamstwo kierujących mających za nic, że za chwilę mogą zablokować tramwaj („ja na minutę!”)	113
Ludzie mają przerost ambicji lub spaczony podejście do atrybutów „pozycji w społeczeństwie” i kupują/używają auta z tego powodu	109
Za często widzę na przystankach palaczy tytoniu, oni nikogo nie słuchają, a ja nie cierpię palenia!	89
Nie odpowiada mi sąsiedztwo niektórych pasażerów	79
Taksówki są zbyt drogie, ludzie wolą własne samochody	76
Złe (za wygodne do użycia) są trasy tranzytowe przez Poznań, to zachęca do jazdy autem	61
Tramwaje z natury rzeczy jeżdżą zbyt wolno, niezależnie od różnych przeszkód i awarii	35
Nie odpowiada mi sąsiedztwo innych pasażerów (w ogóle), lubię samotność	21
Ceny paliwa są zbyt niskie	13
Nie lubię cudzoziemców w roli kierujących autobusami	10
Właściwie nie ma powodów, żeby nie używać w Poznaniu komunikacji zbiorowej dość często, ale lubię robić wszystko przeciwko Władzom.	8

Teraz kolej na bardziej szczegółowe omówienia rezultatów.

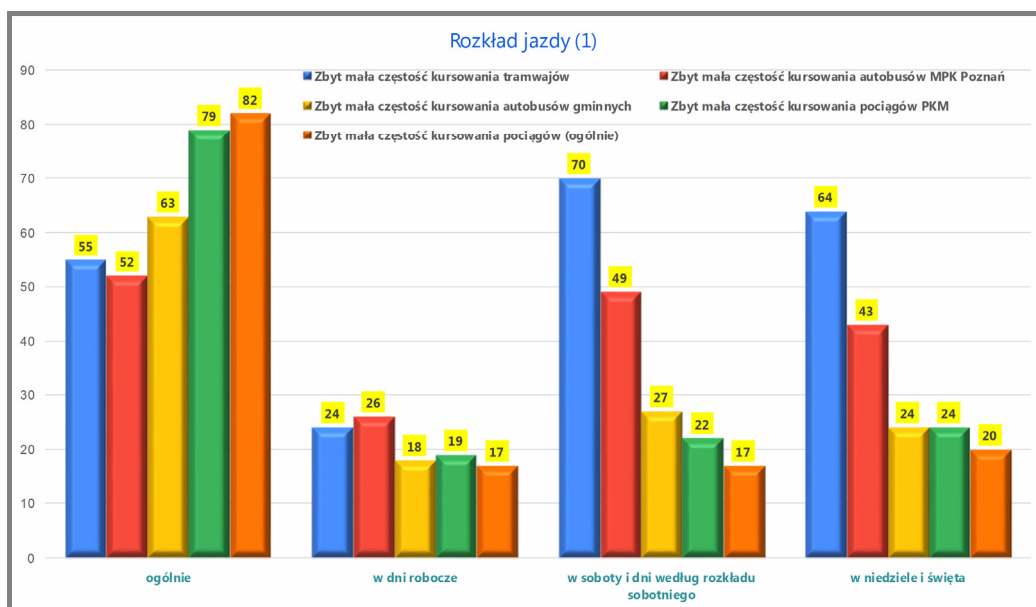
Zajmiemy się z osobna każdym blokiem tematycznym problemów, jakie ankietę zaproponowała respondentom. Odniesiemy się też do „wypowiedzi swobodnych”, jakie liczni uczestnicy ankiety zamieścili po dotarciu do ostatniej sekcji. Ponadto zacytujemy kilka opinii natury ogólnej, które wydały na się ciekawe lub znamienne.

Wszystkie wypowiedzi „swobodne” zacytujemy w postaci zgodnej z zasadami pisowni polskiej.

Przypomnijmy, że ankieta proponowała około 150 problemów, które sami wytypowaliśmy na podstawie własnych doświadczeń i obserwacji dyskusji internetowych. Uczestnik ankiety mógł zaznaczyć odpowiedź, jeśli się z nią zgadzał, lub pominąć w przeciwnym wypadku. Proponowane problemy były podzielone na bloki tematyczne, ale nie były od siebie wzajemnie w żaden sposób uzależnione. Ponadto uczestnik ankiety mógł się swobodnie wypowiedzieć na tematy dowolne oraz w bloku dotyczącym postulowanych „uatrakcyjniień” przejazdu komunikacją zbiorową.

Blok tematyczny „rozkłady jazdy”

Były to pierwsze dwie sekcje ankiety. W pierwszej proponowaliśmy odpowiedzi o zbyt małych częstościach kursów odrębnie dla różnych rodzajów oraz dla różnych dni. Oto graficzne zestawienie wyników:



Wynika z tego, iż:

- zbyta mała częstość kursów JEST problemem;
- pasażerowie uważają za zbyt rzadkie przede wszystkim kursy sobotnio-niedzielne;
- duży nacisk kładziony jest na zbyt rzadkie kursy linii tramwajowych oraz autobusowych w te dni, ale raczej prowadzonych przez poznańskie MPK – to znaczy na obszarze Poznania;
- w kategorii uwag ogólnych pierwsze miejsce zajęły zbyt rzadkie kursy pociągów (w kontekście całej ankiety „kolej” i „pociągi” należy głównie utożsamiać z hasłem Poznańska Kolej Metropolitalna) – uwagi na temat kolei wyraźnie górują liczbowo nad uwagami na temat innych środków komunikacji, choć respondenci nie wyróżniają szczególnie żadnego rodzaju dni tygodnia; ergo:

ogólnie kursy kolei są w odczuciu pasażerów zbyt rzadkie, by kolej stanowiła atrakcję w codziennych dojazdach.

Bez podziału na rodzaje dni tygodnia z wykresu wynika, iż po narzekaniach na częstotliwość kursów kolei respondenci narzekają na częstotliwość kursów autobusów gminnych; narzekania na częstotliwość kursów w Poznaniu są w tym rankingu najmniej liczne.

Nasz komentarz:

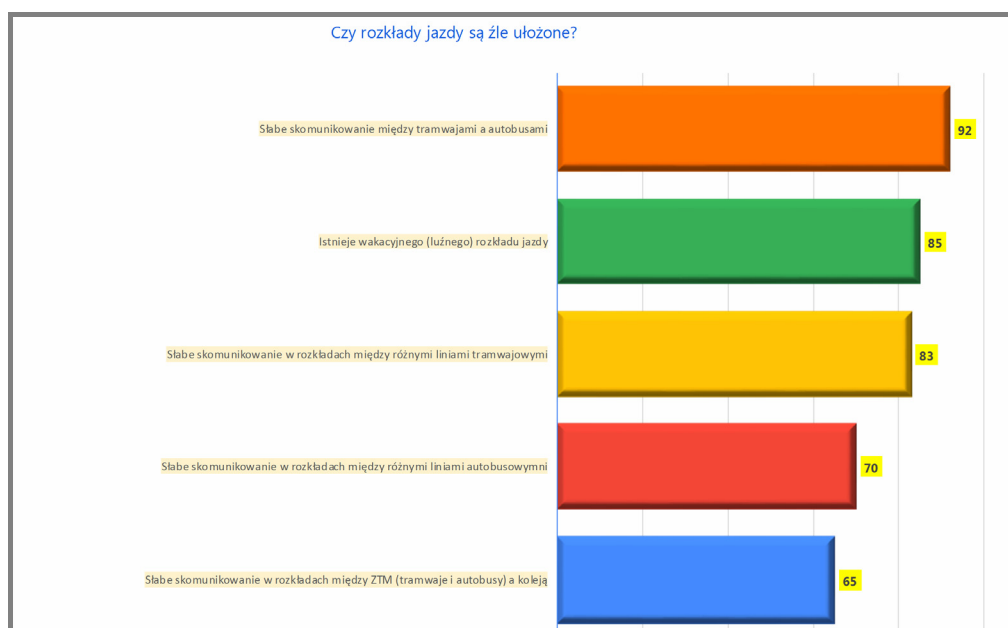
Zgadza się, iż kursy sobotnie są zbyt rzadkie. W dużej mierze dotyczy to też niedziel i świąt. Jest naprawdę nieznośne, gdy w te dni widzi się wzdłuż głównych ulic (Hetmańska, Królowej Jadwigi, Wyszyńskiego i inne) korki aut przejeżdżających tłumnie Wartę, a tory tramwajowe przez długi czas pozostają puste!



Niedzielny rozkład (sezon wcześniejszy) na przystanku tramwajowym – najbliższy kurs „dziesiątki” za 13 minut (fot. Pieszy Miejski Poznań)

Jest to sytuacja wybitnie niekorzystna dla propagowania komunikacji zbiorowej, gdyż istotna część mieszkańców aglomeracji przejeżdża wówczas w celach zakupowych, a widząc mizerną częstotliwość kursowania tramwajów w takie dni, oczywiście wybiera samochód. I tak spirala się nakręca, miast odkręcać.

Poza uwagami na temat częstotliwości kursów proponowaliśmy też wypowiedzi na temat innych wad natury rozkładowej. W odpowiedzi uzyskaliśmy następującą listę:



Odpowiedzi na temat rozkładu jazdy: skomunikowania i letni rozkład z ograniczoną liczbą kursów

Jeżeli więc przyjąć, że głosy wskazujące na złe skomunikowanie między środkami są liczne (naszym zdaniem tak, biorąc pod uwagę, że ogólnie liczba respondentów wyniosła 205), **przeważają uwagi o niewygodnym skomunikowaniu tramwajów z autobusami.**

Uwagę zwracają też dość liczne głosy na temat tzw. letniego rozkładu jazdy ZTM. Uwagi te oznaczają, że pasażerowie (41%, 85 głosów) nie życzą sobie istnienia takiego „rozluźnionego” rozkładu, gdyż nie sprzyja on używaniu komunikacji zbiorowej. Takie głosy odnajdujemy także w „wypowiedziach swobodnych”;

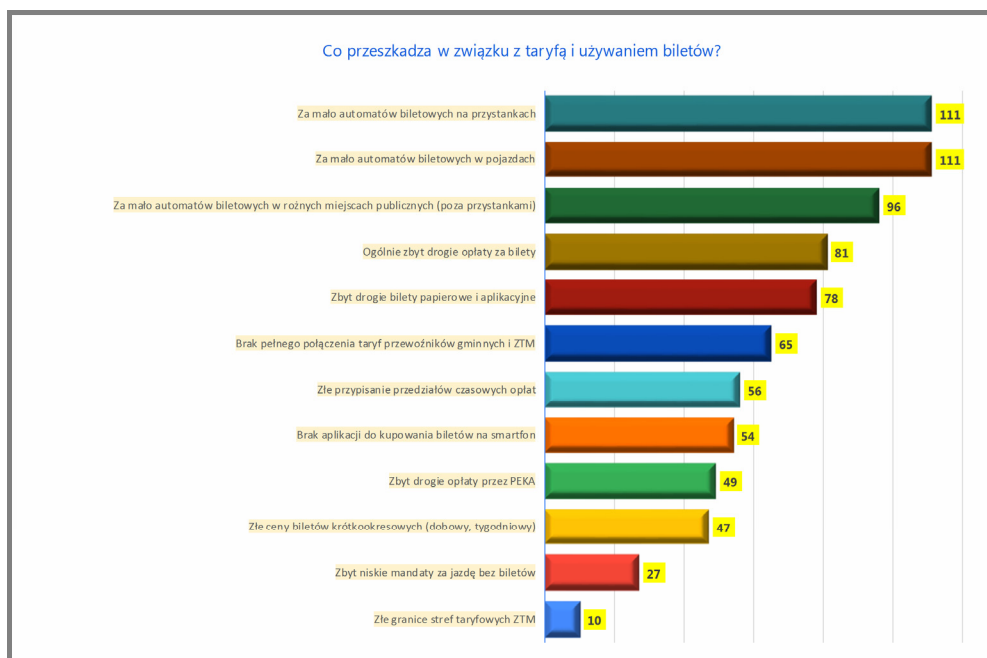
- *tramwaje i autobusy na wspólnych ciągach komunikacyjnych kursują stadami (vide: 6, 12 i 18 na Królowej Jadwigi czy 2, 5 i 13 na Świętym Marcinie), nie jeżdżą naprzemiennie*
- *tramwaj nr 16 jest zawsze przepełniony, powinien być dodatkowy tramwaj na tej linii, tak jak kiedyś jeździł nr 20*
- *jeszcze głośniejsze jest całkowite zawieszanie linii numer 3 (która i tak jest beznadziejna, bo jeździ tylko w dni robocze 3 razy w ciągu godziny)*
- *„Częstotliwość, głupcze!”. Mieszkam na Wilczaku. „Trójka” trzy razy na godzinę, od poniedziałku do piątku, do 18, to bardzo słaby komunikacyjny żart.*
- *Połączenia kolejowe do miast ościennych są tak ułożone, że nie ma możliwości dojechać do pracy. Pociąg w Swarzędzu jest o 7.58, więc nie ma możliwości być punktualnie na 8.00 w pracy. To samo dotyczy powrotu; jeśli ktoś pracuje do 16, to najbliższy pociąg jest o 17.56. Kiedyś było fajne połączenie o 7.05 do Swarzędza i o 16.30 do Poznania, które skusiłoby mnie do dojeżdżania kolejną do pracy i z powrotem*
- *zbyt często wypadają poszczególne odjazdy. Przy rozkładzie autobus co 20 min, wypadnięcie jednego z nich powoduje, że autobus jedzie co 40 min*
- *autobusy na Strzeszyn, Morasko i Różany Potok jeżdżą zbyt rzadko. Dwa autobusy na godzinę a czasem jeden, to dramat*
- *idiotyczny pomysł letniego rozkładu jazdy*
- *linia 19 powinna jeździć cały dzień i w dni wolne (oraz jako linia nocna – nocą ludzie też korzystają z dworca)*
- *za mało nocnych linii tramwajowych, nie wszystkie nocne linie autobusowe dojeżdżają na Kaponierę*
- *słabe nocne połączenia z gminą Tarnowo Podgórne*
- *częstsze kursy w centrum miasta, bo tramwaje w godzinach szczytu są przeładowane*

Blok tematyczny „Bilety i opłaty”

W tej kategorii zwyciężyło krytykowanie zbyt małej liczby biletomatów! Po równo głosów (ponad połowy respondentów!) otrzymała mała liczba automatów na przystankach i w pojazdach, niewiele mniej brak wystarczającej liczby biletomatów poza przystankami. W tym ostatnim przypadku „brak wystarczającej liczby” to celowy eufemizm, gdyż takich automatów poza miejscami związanymi z przystankami nie ma prawie w ogóle. Jako przykład takiego miejsca podaliśmy hol dworca głównego od strony kładki mostowej (między właściwym holem dworcowym, wejściem na piętro

parkingu i wejściem do Avenidy za pomocą „znakomitych” drzwi obrotowych). Tam automat jest, ale tylko jeden i obserwuje się kolejki do niego. To przykład miejsca, które wprawdzie wprost nie jest związane z obsługą podróżnych „zbiorkom”, lecz oczywiście obsługuje licznych „podróżnych za chwilę”. Podróżni wysiadający z pociągu bardzo chętnie zaopatrują się tu w bilety, bo mają je od razu „z głowy”, bez obawy, czy zastaną automat na przystanku lub w pojeździe, czy zapłacą kartą, czy w ogóle najbliższy automat będzie działał i czy nie będzie przepuszczał monet.

Jest to okazja do dyskusji o znalezieniu dodatkowych takich miejsc w Poznaniu.



Odpowiedzi na temat zniechęcania przez układ taryfy i wnoszenie opłat

Następnie respondenci skrytykowali (ok. 40%) zbyt wysokie ich zdaniem opłaty za jazdę.

Nasz komentarz

Wyrażone w tak wysokim procencie zdanie na ten temat oznacza, że obecna taryfa jednak może stanowić barierę w używaniu komunikacji zbiorowej. Nie chcemy tu wypowiadać się na temat budżetu Miasta, wielkości dopłat – jeżeli jednak mimo istnienia korzystnej taryfy na PEKA, mimo istnienia ulgi metropolitalnej respondenci uważają tak licznie, iż przejazdy są zbyt drogie, warto w dyskusji położyć na drugą szalę argumentację na temat „co tracimy zniechęcając do zbiorkomu tych, którzy taryfę uważają za zbyt drogą”. To znaczy tych, którzy wbrew wielu racjonalnym argumentom jednak wybierają samochód.

*Przykład koordynatora tej akcji ankietowej IdP: od miejsca zamieszkania do miejsca pracy jestem w stanie dojechać komunikacją zbiorową: 1 autobus plus dwa tramwaje. W żaden sposób nie mogę tego uznać za uciążliwość mimo dwóch przesiadek. Wyjątkiem jest **czas trwania** tej podróży. Trwa ona (moim zdaniem niepotrzebnie) tak długo, iż pełna opłata powinna wynieść 7 zł, co daje 14 złotych na dzień. Tak, oczywiście, używam PEKA z ulgą metropolitalną, co daje dziennie około 7,50 zł. Gdyby jednak o „trochę” zwiększyć częstość jazdy tej linii autobusowej, która rozpoczyna moją podróż do pracy, opłata biletowa wyniosłaby 5 zł, 10 zł dziennie, czyli o 29% mniej. Wniosek: dopóki w ramach wszelkich usprawnień komunikacji zbiorowej w Poznaniu nie dokonamy poprawy częstości kursów, jakości przesiadania i paru innych jeszcze elementów, opłata za podróż w ramach nie bardzo wielkiego Miasta jest zbyt droga. Dotyczy to oczywiście tych pasażerów, którzy z jakiegoś powodu nie mają PEKA*

lub ulgi. Biorąc pod uwagę liczbę gości mieszkających w Poznaniu i aglomeracji, jest takich pasażerów dużo. Plus oczywiście wszyscy okazjonalni przybysze koleją, których też nie jest mało.

W tym kontekście respondenci w wypowiedziach swobodnych krytycznie wyrażali się o biletach 10-minutowych za 3 zł. Rzeczywiście, biorąc pod uwagę wielkość Poznania (ale także zapewne jazdę po innych częściach aglomeracji) właściwsze byłoby określenie tej ceny za **kwadrans** jazdy.

27% respondentów zaznaczyło problem złych przedziałów czasowych taryfy biletowej.

- *bilety czasowe są bez sensu wymyślone, bo w 10 min czasami dam radę przejechać dwa przystanki (jak jest korek); lepsze byłyby na ilość przystanków*
- *ceny biletów są nieproporcjonalnie wysokie do jakości świadczonych usług i ciągle wzrastają.*
- *wycofanie biletu na 1 przejazd to błąd!*
- *Biletomaty są często nieczynne, częsty brak możliwości zapłaty kartą, czasem nie przyjmują monet, wypływając je w nieskończoność, a nawet połykają banknoty o wysokich nominatach.*
- *Błędem jest niemożność zakupu biletu w pojeździe poprzez płatność kartą.*

Istotną liczbę głosów negatywnych (32% respondentów zaznaczyło) otrzymał fakt niepełnego zjednoczenia taryf ZTM i niektórych przewoźników gminnych.

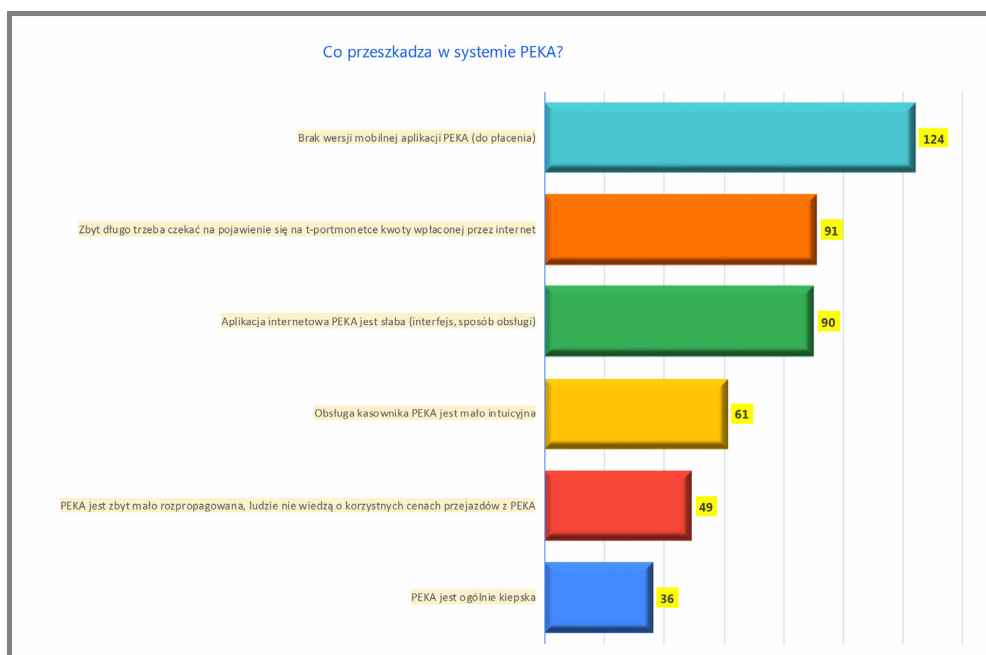
Aż 54 osoby zaznaczyły problem rzekomego braku aplikacji do kupowania biletów. Być może część z tak odpowiadających miała na myśli kupowanie biletów w systemie PEKA, co jest odrębnym problemem. **Na szczęście braku aplikacji do kupowania biletów nie możemy potwierdzić**, bo jest ich kilka. Tyle że cennik biletów kupowanych przez te aplikacje jest identyczny z cennikiem biletów tradycyjnych.

Wskazano jeszcze dwie wady systemu opłat: niewłaściwe ceny biletów krótkookresowych oraz mimo wszystko za wysokie opłaty za pośrednictwem PEKA. Tu jednak chyba nie tkwi istota problemu. To znaczy być może opłaty ogólnie są zbyt wysokie jak na nasze kieszenie i na rolę taryfy w zachęcaniu do komunikacji zbiorowej, jednak zniżka ekonomiczna, jaką daje PEKA (szczególnie mieszkańcom metropolii), jest w porównaniu z taryfą czasową wyraźna i nie musi budzić kontrowersji.

Mało kto uznaje mapę stref taryfowych ZTM za błędną. To dobrze o niej świadczy.

Blok tematyczny „system PEKA”

Zgłaszane tu problemy pozostawały w związku z poprzednim blokiem dotyczącym taryf i wnoszenia opłat.



Wcale nas nie zdziwiło, że 60% respondentów uznaje za wielką wadę poznańskiej komunikacji publicznej brak mobilnej aplikacji PEKA – takiej, za pomocą której można zapłacić jak plastikową kartą PEKA. Obecnie mnóstwo smartfonów obsługuje NFC, ludzie przyzwyczajają się do płacenia tą techniką w terminalach sklepowych. A PEKA tego nie obsługuje.

Druga wada na liście (44% respondentów) to

zaskakująco długi czas między naładowaniem konta PEKA pewną kwotą za pomocą (zupełnie dobrze działającej) płatności internetowej, po czym ze środków tych nie da się natychmiast skorzystać.

Rzeczywiście, ten stan rzeczy zakrawa na skandal! Z jednej strony Klient ZTM uzyskuje potwierdzenia wpłaty środków i ich istnienia na koncie PEKA, a zatem odnosi wrażenia, że nie ma przeszkód, by nimi dysponował podczas przejazdu. Wchodzi do pojazdu, wkłada kartę do kieszonki doładowań i... czerwone pole braku możliwości przeprowadzenia transakcji. Tylko dlatego, że tramwaj jeszcze nie zdążył się o wpłacie „dowiedzieć”, bo nie był na pętli. To nie jest akceptowalne chyba także z powodu prawa cywilnego?

Podobną liczbę głosów zdobyła

„słabość” strony internetowej PEKA, która istnieje tylko w wersji przystosowanej do komputerów.

Jej obsługa w telefonie to katorga, gdyż otwiera się po prostu miniaturowa wersja strony, którą dopiero po powiększeniu szczypaniem i przesuwaniu po ekraniku można jakoś przeczytać. Brak responsywnej wersji mobile coraz bardziej świadczy o pewnej archaiczności systemu. Od początku jego istnienia ta strona nie zmieniła się o jotę.

24% uczestników ankiety podziela zdanie, że

system PEKA jest za mało rozpropagowany.

Obserwacja niektórych dyskusji w internecie też by na to wskazywała. Kto się nie zainteresował PEKĄ z jakiegoś powodu, nie musi wiedzieć, że w ZTM istnieją TRZY równoległe sposoby obliczania ceny przejazdu: czasowy, jednoprzejazdowy i właśnie przystankowy z PEKA. I że ten ostatni zwykle jest bardzo korzystny, szczególnie z ulgą metropolitalną.

Nasz komentarz

A może należy o wiele bardziej rozpowszechnić PEKA? Może tej karty nie należy „wyrabiać” w wielodniowym zbiurokratyzowanym procesie, tylko po prostu nabyć w automacie i odpowiednio „naładować” w nim według spodziewanych potrzeb? W ten sposób *gros* podróży zaczęłoby być liczonych na przystanki, a nie na czas. Zapoznanie się z wypowiedziami swobodnymi pokazuje, że znaczna część pasażerów korzysta z opłat biletowych. Zapewne ZTM to potwierdzi na podstawie własnych danych. Czy rozpowszechnienie PEKA na wzór londyńskiej Oyster card/Travelcard spowodowałoby załamanie finansowe poznańskiej komunikacji publicznej? Ale czy dziesiątki tysięcy samochodów niepotrzebnie jadących po Poznaniu (Swarzędzu, Luboniu...) nie są czymś gorszym?

Mamy też czasem wrażenie, że pewna liczba użytkowników kart PEKA nie do końca wie, jak jej używać. owszem, istnieją karty na okaziciela, których przyłożenie trzeba poprzedzać wybraniem rodzaju przejazdu na kasowniku. Jednak czasem widać pasażerów, którzy choć jada w pojedynkę, przykładają imienną kartę do kasownika, na którym wcześniej wybierają +N. Zatem płacą podwójnie, nie zdając sobie z tego sprawy. Może jednak jest to zjawisko marginalne?

Innym elementem chyba zbyt mało uświadamianym jest możliwość „odbijania” karty PEKA przed wyjściem z pojazdu już od momentu, w którym na wyświetlaczu pojawia się nazwa przystanku wysiadania. Zbyt duży odsetek pasażerów robi to dopiero po zatrzymaniu się pojazdu na przystanku. Nic dziwnego, że powstają sytuacje opisane w jednej z wypowiedzi swobodnych:

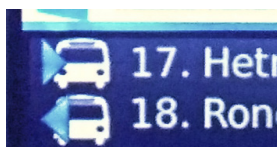
t-portmonetka czasem nie chce się odbić przy wyjściu i tym samym okrada nas z pieniędzy. System do „odbijania PEKI” nie nadąża za pasażerami, którzy przy wyjściu, jeden po drugim, chcą „odbić PEKĘ”.

Problem leży w tym, że kasownik od pewnego momentu (mniej więcej zsynchronizowanego z chwilą głosowej zapowiedzi kolejnego przystanku) prezentuje taki obraz na kasowniku:





Nie jest łatwo zauważyć, a jeszcze chyba trudniej wymagać od wszystkich pasażerów zrozumienia znaczenia tego fragmentu w górnej części obrazka:



który ma oznaczać, że dla pasażerów wchodzących (tzn. tych, którzy już wsiadli i jadą) nadal ważny jest przystanek nr 17, a dla tych, którzy chcą wysiąść JUŻ jest ważny przystanek nr 18 i nie muszą czekać z „odbiciem PEKI” do samego przystanku. **Grafika na ekranie kasownika naprawdę wymaga przerobienia i wyeksponowania tego elementu z przystankami.**

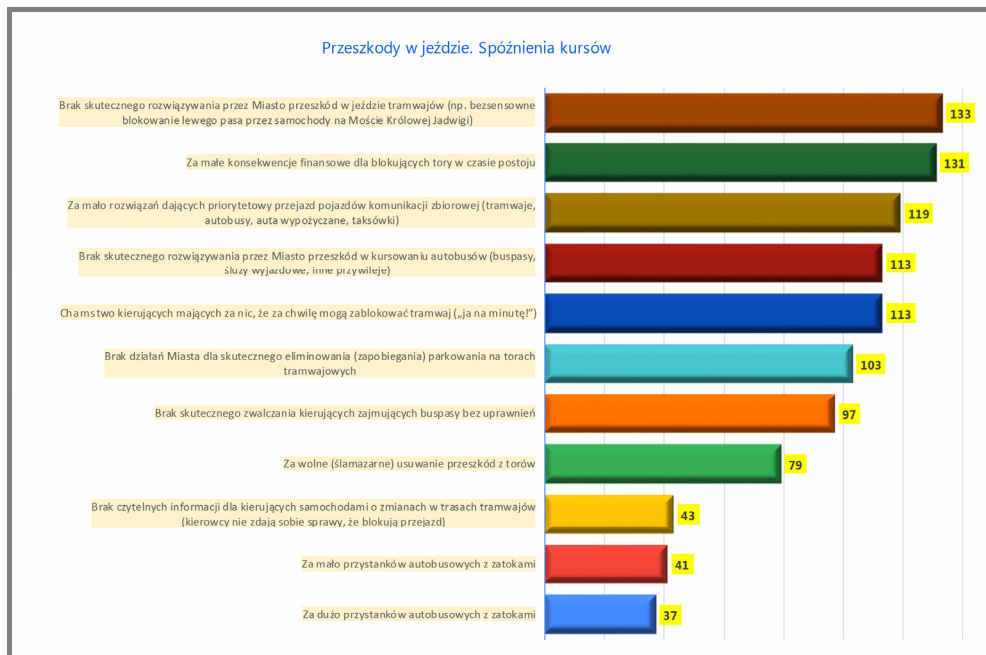
O potrzebie pogłębienia edukacji na temat systemu PEKA świadczy też taki wpis, na szczęście odosobniony; można go zakwalifikować do grupy *curiosa*, gdyż świadczy o braku elementarnych informacji u autora:

nie używam komunikacji bo uważam że PEKA to bezsensowna i zbędnie przedrażająca obsługa opcja. Dlaczego nie można płacić kartą zbliżeniową jak np we Wrocławiu? Żaden turysta czy kibic nie ogarnie naszego systemu płatności i jedzie po prostu bez biletu – nonsens. PEKA to wstyd Poznania

Autor tego głosu uznaje system dający kilkudziesięcioprocentowe ulgi za droższy (!), bezkrytycznie przyrównuje do systemu wrocławskiego, w którym nie ma rozliczania przystankowego (karta płatnicza powinna w Poznaniu służyć jako bilet, ale tylko wówczas, gdy cena przejazdu jest z góry znana; przy korzystnym rozliczaniu przystankowym cena nie jest znana z góry i ustala się dopiero przed wysiadaniem) – i tak dalej.

Trzydziestu sześciu respondentów nie zawracało sobie głowy specyfikowaniem wad systemu PEKA i uznało go za ogólnie kiepski.

Blok tematyczny „Przeszkody w jeździe. Spóźnienia kursów”



Odpowiedzi na temat przeszkód w jeździe transportem zbiorowym i spóźnień

Nie jest niczym dziwnym, że na czołowych miejscach (dużo ponad połowa głosujących) znalazł się problem blokowania przez samochody torowisk tramwajowych. Z premedytacją „wpleliśmy” w naszą odpowiedź także blokowanie torowisk podczas jazdy. W ten sposób zagadnienie stało się uniwersalne: dotyczy zarówno coraz częstszych (lub coraz częściej nagłaśnianych) przypadków wadliwego postoju samochodów z naruszeniem skrajni (internauci w takich przypadkach nie zostawiają na sprawcach suchej nitki), jak i wjeżdżania bez potrzeby w obręb torów podczas jazdy. Jeden z respondentów słusznie zwrócił nam uwagę, że nie tylko Most Królowej Jadwigi jest takim miejscem, występują też problemy z blokowaniem tramwajów na Górnej Wildzie, zapewne także na Głogowskiej, która od dawna powinna być pozbawiona konfliktu między tramwajami a lewym pasem dla samochodów. O problemie Głogowskiej i jej wymiarach całkowicie sprzecznych z przepisami pisaliśmy już dość dawno temu, raz i drugi, nie zmieniło się nic.

Wielu respondentów zauważa problem buspasów: ich braku lub nielegalnego używania przez pojazdy nieuprawnione, co powoduje opóźnienia.

Jeszcze więcej z nich wybrało odpowiedź o zbyt mało działających priorytetach dla komunikacji zbiorowej.

W sprawie blokowania tramwajów przez źle parkujących respondenci zgodzili się z тезami, iż Miasto sobie z problemem nie radzi.

Nasz komentarz:

Obserwacje takich zdarzeń prowadzą do wniosku, że podobnie jak w innych sprawach w naszym kraju także tu stawiana jest obrona sprawcy zbyt wysoko ponad interesami poszkodowanych. Można przy tym odnieść wrażenie, że „ślamazarne” postępowanie jest uczestnikom tych działań na rękę. Za

dużo w tych działaniach zwłoki, długie rozważanie problemu przez dyspozytorów MPK, szukanie sprawcy przez Straż Miejską w okolicznych sklepach — to nie jest to, czego oczekuje publiczność.

Nic nie poradzimy na to, że odczucia celowego zwleknięcia nie możemy się pozbyć. Tak to jednak wygląda.

Państwo prawa nie może polegać na przesadnym uwypukleniu „troski” o nienaruszenie dóbr jednego człowieka kosztem dóbr dziesiątków innych. A kto tak działa, nie można się dziwić, że powstaje wrażenie „róbmy długo pod pozorem spełniania wymagań prawa, a może nie trzeba będzie odholowania?”.

W każdym razie w ramach problemu blokowania torów uczestnicy ankiety ustanowili następującą kolejność opinii:

- brak dotkliwych (i dobrze nagłaśnianych!) konsekwencji dla sprawców blokady podczas postoju
- brak odpowiednich działań zapobiegawczych ze strony Miasta (cokolwiek miałyby to znaczyć; pewną próbą jest ustawienie kilku tablic ostrzegawczych na ten temat, jednak blokowanie występuje często w miejscach, gdzie ich nie ustawiono)

Nasz komentarz:

Ponad połowa uczestników wyraziła zdanie, że przyczyna blokowania torów jest chamstwo kierujących; pod tym pojęciem mogą kryć się też inne negatywne cechy człowieka: egoizm, samolubstwo, pogarda... nie wnikajmy w to. Na pewno jest to brak pomyślenia, zapewne **wspierany też czymś najgorszym: poczuciem bezkarności**. Tylko 43 respondentów (21%) e zgadza się z „podsuniętym” przez nas argumentem, iż czasami kierowcy robią to nie z chamstwa, lecz przyjęli parkując błędną tezę, że nadal (lub w ogóle) nie kursują tędy tramwaje. Podsuwając tę odpowiedź oczywiście nie uznajemy, że to kierujących usprawiedliwia — w większości przypadków, jeżeli nie we wszystkich, taki postój przecież narusza ogólne zasady kodeksu drogowego i musi być potępiony.

Ostatnie dwa pytania z rankingu wyrażają dwa dokładnie przeciwne poglądy i oczywiście było to zamierzone. Chcieliśmy bowiem wysondować stan wiedzy publiczności na temat zatok autobusowych i ich roli we współczesnym (polskim) mieście. Polskość podkreślamy, gdyż w wielu krajach „zachodu”, które podobne do naszych problemy mają za sobą, nie występuje taka liczba samochodów równocześnie poruszających się ulicami, jak w Polsce. Druga cecha to mentalność Polaków; w tym przypadku najistotniejsze będzie polskie dążenie do używania samochodu ponad stan — z przesadnym dążeniem do szybkiej podróży kosztem bezpieczeństwa i spolegliwości.

Zauważmy, że liczba osób uznających zatoki autobusowe na przystankach za zaletę lub za wadę jest dość wyrównana. Zagadnienie chyba nie jest popularne, gdyż łącznie wypowiedziało się na te pytania tylko 78 respondentów (38%). Widać, że rola zatok nie jest w społeczeństwie dobrze znana. Wyjaśnijmy więc tutaj, że w większości przypadków zatoka autobusowa na przystanku autobusowym jest tylko pozornie rzeczą dobrą. Na pewno wydaje się taką dla kierujących samochodami: autobus umyka im w bok i przestaje być przeszkodą. Jednak z punktu widzenia użytkowników transportu zbiorowego zatoka wnosi opóźnienie w wyjeździe z niej (sam fakt wyjazdu po łuku, niezależnie od częstego naruszania przez kierujących samochodami kodeksowego obowiązku ułatwienia autobusowi wyjazdu po włączeniu sygnalizacji zamiaru). Ponadto autobus stojący przy krawężniku podczas wymiany pasażerów trwającej około 30 s korzystnie spowalnia

ruch samochodów, zwiększając bezpieczeństwo pieszych. No tak, ale wspomniana polska mentalność kierujących natychmiast niweczy tę zaletę, gdyż kierujący podejmują masowo próbę omijania autobusu po lewym pasie, bo przecież nie będą stali pół minuty, skoro kupili auto...

A co respondenci podkreślali w wypowiedziach „swobodnych”?

- *Bezsensowne rozwiązania utrudniające przesiadanie się na głównych ciągach komunikacyjnych (dobrym przykładem Dworzec Główny, gdzie 168 jedzie z placu pod starym dworcem, a 151 spod galerii)*
- *tłumy ludzi na trasie PST w godzinach szczytu,*
- *tramwaj nr 16 jest zawsze przepełniony, powinien być dodatkowy tramwaj na tej linii, tak jak kiedyś jeździł nr 20;*
- *brak parkingów (Starołęka) – pętla od kilkunastu lat nie zmieniła się. Niewygodne jest korzystanie tam z autobusów, a samochody stoją na przejeździe. Należy przebudować bardzo pilnie to miejsce*

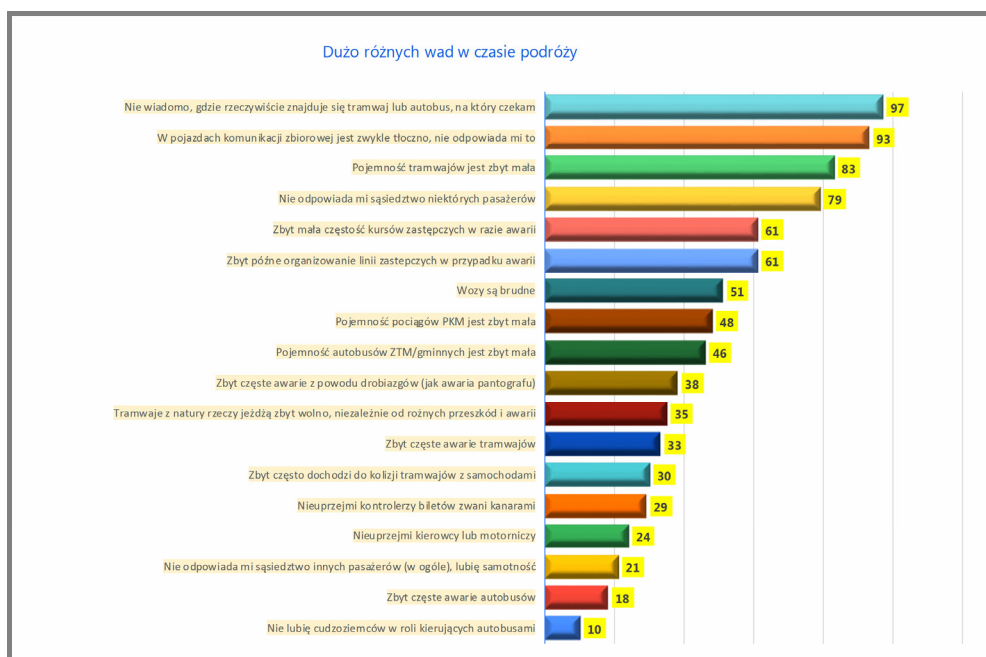
Blok tematyczny „Przebieg podróży”

Zaproponowaliśmy respondentom różne wady podróżowania pojazdami komunikacji zbiorowej. Odważyliśmy się także poruszyć sprawy trudne, bo ludzkich odczuć względem innych ludzi.

Trochę zaskakujące, że na pierwszym miejscu w tej grupie tematycznej 97 respondentów (aż 47%) za wadę uznało brak informacji o tym, gdzie rzeczywiście znajduje się tramwaj/autobus, na który czekamy. Ciąg dalszy tego głodu wiedzy to oczywiście „czy pojazd w ogóle przyjedzie, czy wypadł?”.

Nasz komentarz:

Jest dość oczywiste, że pojawienie się kilka lat temu tablic informacji pasażerskiej (w ramach projektu ITS) na przystankach wywołało chęć, by za ich pomocą pasażer był informowany „o wszystkim”. To znaczy zarówno o rozkładzie jazdy, jak i (lub przede wszystkim) o tym, kiedy pojazd naprawdę się zjawi na przystanku. Przez dziesięciolecia pasażer nawet nie mógł marzyć o uzyskaniu takiej informacji. Za to dziś, gdy tak wiele informacji uzyskujemy za pomocą mikrokomputera trzymanego w kieszeni lub torebce, chęć otrzymania prawdziwych wiadomości o kursie nie dziwi. Postęp techniki spowodował powszechne wrażenie, że przesyłanie dowolnych wiadomości jest bardzo łatwe, istnieje system GPS – zatem w czym problem? No właśnie...



Blok tematyczny „przebieg podróży”

Słupki dotyczące trzech kolejnych odpowiedzi należą do jednej grupy: niewygodna z powodu liczby pasażerów. Okazuje się, że Pasażerowie mają uczucie tłoku (coż, mało kto z Nich pamięta **prawdziwy tłok** w tramwajach i autobusach, jaki zaczął znikać dopiero jakieś 30 lat temu...). Skoro mają, widocznie naprawdę jest zbyt tłoczno, a pojemność pojazdów lub częstość kursów są zbyt małe.

Zaznaczenie przez 79 respondentów (38,5%) odpowiedzi o tym, że nie odpowiada im sąsiedztwo niektórych konkretnych pasażerów pozostawmy bez komentarza. Tak będzie lepiej. Zaraportowaliśmy to i wystarczy.

Ex æquo na kolejnych pozycjach znalazły się uwagi na temat reagowania (przez MPK) w przypadku awarii. Rzeczywiście, czas reakcji bywa zbyt długi. Ponadto organizowanie kursów awaryjnych to obecnie prawdopodobnie zawsze zdjęcie autobusu z regularnej linii. To nie jest rozwiązanie optymalne i powinno ulec zmianie co do zasady.

Dwadzieścia pięć procent respondentów zaznaczyło odpowiedź „wozy są brudne”. Gdyby przyjąć, że taki odsetek pasażerów poznańskiej komunikacji rzeczywiście tak uważa — nie jest najlepiej... Szczególnie złe wrażenie robią brudne (lub starte od wieloletniego używania, wygląda jak silnie zabrudzone) siedzenia w tramwaju. Minęła już (chyba jednak „niestety”) epoka siedzeń bez tkaniny, jedyne wozy z łatwą do umycia powierzchnią siedzeń to 105N i ich siedziska z laminatu. Nie piękne, ale łatwe do utrzymania czystości. A przecież... obejrzyjmy te dwie fotografie:



Nowoczesny zuryski Bombardier Flexity z zewnątrz...



... i wewnątrz (fotografie: Bombardier via <https://www.transport-publiczny.pl>)

W sprawie zbyt małej pojemności pociągów PKM (tak sformułowaliśmy podpowiedź) wypowiedziało się 48 respondentów (23%). Można by jednak przypuszczać z wypowiedzi swobodnych, że problem jest na niektórych liniach niebagatelny. I cóż – nie będziemy tu apelować do Metropolii Poznań, ten stan rzeczy jest znany zarówno Marszałkowi, jak Kolejom Wielkopolskim, ZTM i pewnie wielu innym instytucjom, a odpowiedzią będzie „brak taboru” i opóźnienia w jego dostawie. No ale chyba nie tylko: pisaliśmy już kilkakrotnie o degradacji rozkładu jazdy PKM z kolejnymi korektami. Wynika z tego, że na niektórych „liniach PKM” takt jest naprawdę słaby, jakoś to zapewne przekłada się na tłok.

Prawie tyle samo głosów padło na zbyt małą pojemność autobusów przewoźników gminnych. Oczywiście w przypadku autobusów to bardziej winą zbyt rzadkich kursów niż rzeczywistej pojemności, autobusy na tych liniach do szczególnie małych nie należą. Pośrednio dotknęliśmy tego problemu w jednym z artykułów z serii „PKP a sprawa poznańska”: przez dość rzadkie kursy linii podmiejskich w połączeniu z nieznośnie długim zamykaniem przejazdu kolejowego w ulicy Opolskiej wielu pasażerów o wiele później otwiera drzwi domów niżby chciało.

Grupa problemów awarii ma swoją kontynuację: respondenci oddali od 18 do 38 głosów (9...18%) na kolejne nasze propozycje odpowiedzi na ten temat. Drobne awarie tramwajów lub autobusów albo kolizje z samochodami nie są zatem oceniane jako istotna przyczyna małej atrakcyjności transportu zbiorowego.

Uczestnicy mieli też takie uwagi:

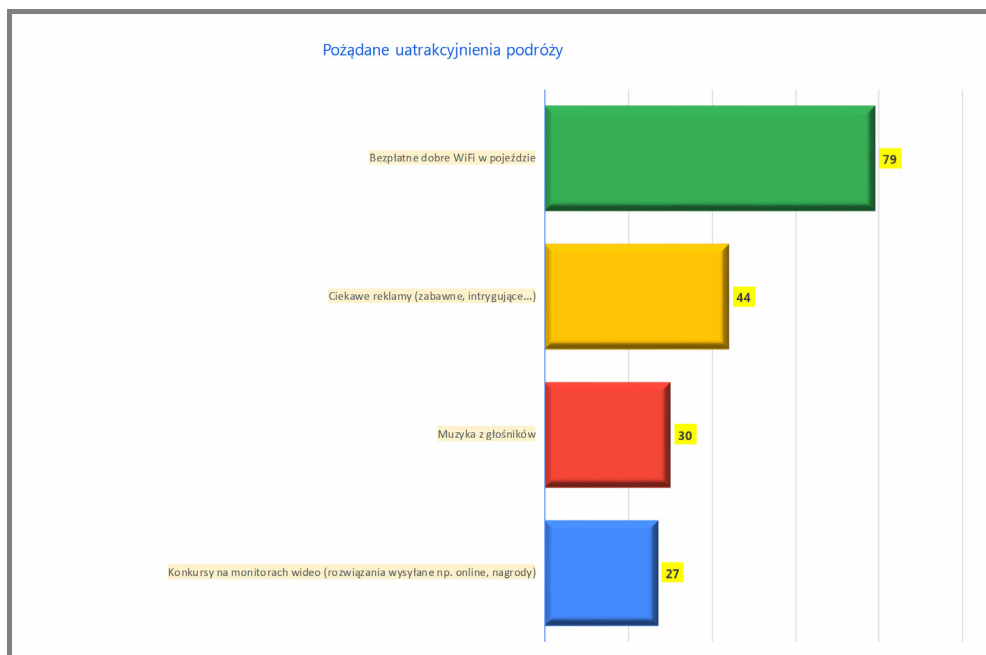
- *pojazdy bardzo często są przepełnione w godzinach szczytu, przez co nie można wsiąść.*

- [...] drugą kwestią jest zbyt mała pojemność pojazdów. Na trasie PST czy na 6 w godzinach szczytu nie da się już wcisnąć szpilki, więc gdzie mieliby się podziać kolejni pasażerowie?
- ciężko też przesiadać się na tak nieprzyjaznym węźle jak Garbary/Małe Garbary/Estkowskiego (i paru innych). Ogólnie nie jest źle, ale miasto nie wysiła się, żeby było lepiej – wtedy ludzie siłą rzeczy skorzystają ze zbiorkomu
- bardzo często jest nieodpowiednia temperatura w tramwajach i autobusach, szczególnie jak się na dworze robi gorąco, chociaż w nowych tramwajach jest klimatyzacja, to nie jest ona zawsze włączona...
- kursy autobusowe często wypadają, np. linia 160. W godzinach powrotu z pracy muszę czekać 20 minut na kolejny autobus, bo wcześniejszy nie przyjechał
- zbyt często wypadają poszczególne odjazdy. Przy rozkładzie autobus co 20 min, wypadnięcie jednego z nich powoduje, że autobus jedzie co 40 min
- Do tej pory nie rozwiązano problemu przejazdu kolejowego na ulicy Opolskiej, chociaż już chyba ponad rok temu czytałem o powołaniu zespołu który miał się tym zająć. Rogatki nadal zamykają się 5 min przed pociągami, co jest bardzo uciążliwe przy przesiadkach z autobusów na tramwaj i odwrotnie.
- Są linie, które notorycznie się spóźniają, np. 151 lub 178.
- Linia 185 jeździ za rzadko – 2 razy na godzinę i to przejeżdżając przez tak wiele licznie zaludnionych dzielnic

Pożądane uatrakcyjnienia podróży

Podsunęliśmy respondentom kilka przykładowych propozycji. W tym bloku odpowiedzi zamieściliśmy także rubrykę wypowiedzi swobodnych, z czego respondenci korzystali.

Cztery propozycje wymyślone przez nas nie wymagają szczegółowego omówienia; ranking był następujący.



Odpowiedzi na „predefiniowane” propozycje uatrakcyjniień pożądaných przez pasażerów w podróży

Dlatego tym razem skupimy się na ciekawych propozycjach „uatrakcyjnienia podróży” zgłoszonych w formie wypowiedzi dowolnych. Zaczniemy jednak **od faktu zanegowania w kilku wystąpieniach potrzeby jakichkolwiek uatrakcyjniień, ma być cisza!** OK, wcale nie skrytykujemy tego podejścia... Ale oto przykłady propozycji wartych rozważenia:

- *info o gwarze poznańskiej (*
- *promocja lokalnych fundacji dobroczynnych, wydarzeń kulturalnych w mieście*
- *ciekawostki o mieście*
- *zielone/pełne roślinności pod sufitem tramwaje (jak pociąg na Śląsku w trakcie ONZ w Katowicach)*

Blok tematyczny „Przystanki”

Zaproponowaliśmy rozważenie 14 problemów związanych z przystankami jako takimi oraz z dojściem do nich. Przez „przystanek” rozumiemy także postoje taksówek lub przyjazd taksówki w zamówione miejsce po pasażera.

Bardzo dużo głosów (nawet zaskakująco dużo) zdobyła odpowiedź

Na dojściu do przystanku są mało przyjazne światła sygnalizacji, za długo jest czerwone, tramwaj/autobus zdąży odjechać

Ktoś mógłby powiedzieć, że ludzie zrobili się za wygodni, bo odkąd istnieją światła na przejściach dla pieszych, ten problem występował i będzie występował. Rzeczywiście, jednak uważamy, że znaczna część respondentów miała na myśli coś innego.

Nasz komentarz:

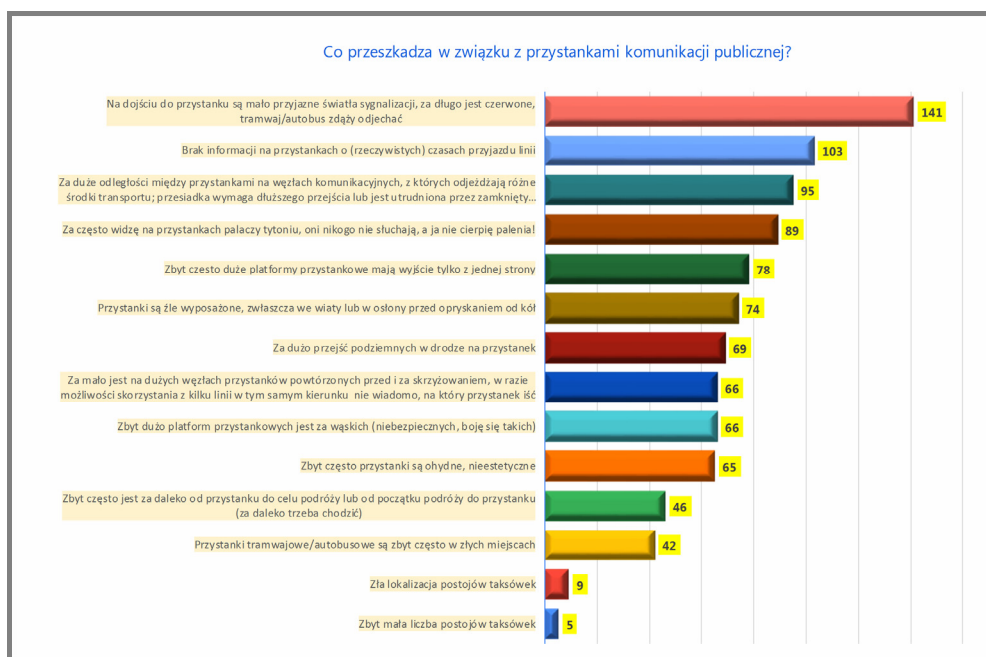
W poznańskiej sieci tramwajowej istnieje kilka ważnych węzłów przesiadkowych położonych na rozległych skrzyżowaniach (rondach, jak Starołęka czy Rataje; pominijmy tu Kaponierę, bo tam problemy z dojściem na przystanki lub między nimi są innej natury niż czerwone światła). Dojście na właściwy przystanek lub przechodzenie między nimi bywa naprawdę gehenną. Kilkukrotnie ilustrował ten problem profil FB Pieszy Miejski Poznań. Przesiadka między przystankami w ramach Ronda Starołęka na filmie tego profilu trwała 7 minut (oczywiście z powodu nieprzyjaznych światła), a przecież akurat tam istnieją przystanki zbiorcze za skrzyżowaniem i część takich wędrówek szczęśliwie pasażerom odpada. Ten sam profil poruszał kiedyś pokrewny problem na węźle Most Teatralny (najbardziej obciążony liczbą linii tramwajowych węzeł komunikacyjny): czasami tramwaj skręcający od Fredry w kierunku Winogrody/Piatkowo wjeżdża na przystanek, choć jego platforma jest za krótka; w ten sposób koniec wozu totalnie blokuje przejście pieszym przechodzącym przez przejście na linii wschód-zachód. Część z nich klnąc czeka, część, o zgrozo, omija tramwaj za nim, zupełnie nie widząc, czy od strony prawej nie nadjeżdża tramwaj z przeciwnego kierunku. Trochę w tym horroru i dużo adrenaliny.

Nie będziemy się jednak odważali na zgłaszanie „złotych” propozycji zaradzenia temu problemowi ze światłami. Trzeba tu wszak pogodzić trzy strumienie pojazdów, z których aż dwa dotyczą komunikacji zbiorowej (pojazdy i pasażerowie zmierzający na przystanek), przy tym oba są strumieniami sprzecznymi (prostopadłymi do siebie, czyli przecinającymi się). Nawet gdyby łatwo poświęcić interesy samochodów, konflikt topologiczny tkwi między uczestnikami transportu zbiorowego. I nie będzie łatwo go zmniejszyć. Ale podjąć takie działania trzeba.

A może częściowe rozwiązanie przyniesie zwiększenie liczby dojazdów na długich przystankach? Obecnie jest regułą (z bardzo rzadkimi wyjątkami), że przystanek jest opłotkowaną twierdzą, do której prowadzi **jedno** dojście. Ten układ jest jednak zaprzeczeniem idei zwiększania bezpieczeństwa, gdyż pewien znaczący procent pasażerów i tak wchodzi na platformę od tej drugiej strony, dwukrotnie narażając się na wypadek: raz gdy przechodzą przez jezdnię w niewyznaczonym miejscu (zwykle wbrew uldze przepisowej, gdyż do prawdziwego przejścia jest tam mniej niż 100 m i przejście jest z tego powodu nielegalne), ponadto wchodzi na tor tramwajowy, by ominąć płotek (przez co naruszają dodatkowe dwa przepisy). A wchodzić będą, czy nam się to podoba, czy nie. Może więc częściej powinni robić to legalnie i pod ochroną sygnalizacji? Jak to ma miejsce na przykład na przystanku Poznań Główny (zwany lekko ironicznie „mejn stejszn”...).

Problem przystanków z pojedynczymi dojazdami odnotowało 78 respondentów (38%). Gdyby jednak wyodrębnić wśród respondentów kategorię użytkowników wyłącznie tramwajów (bez autobusów), sądzimy że odsetek zwracających na to uwagę byłby większy.





Blok tematyczny „przystanki”.

Dość podobnej rangi jest problem, który odnajdujemy na 3. miejscu:

Za duże odległości między przystankami na węzłach komunikacyjnych, z których odjeżdżają różne środki transportu; przesiadka wymaga dłuższego przejścia lub jest utrudniona przez zamknięty przejazd kolejowy

Z kolei na 7. miejscu uczestnicy ulokowali

Za dużo przejść podziemnych w drodze na przystanek

a na 8. problem pojedynczych przystanków na dużych węzłach. Pojedynczych, to znaczy nie zbiorczych, lokalizowanych za skrzyżowaniem. Na przykład pasażer próbujący z Ronda Rataje podróżować w kierunku Starołęki musi ulokować się w pobliżu automatu biletowego i Caffè Bimba, uzbroić w dobry wzrok i w odpowiedniej chwili podjąć decyzję, czy udaje się na przystanek 12 na Krzywoustego, czy na przystanek 4, 7 i 13 na Jana Pawła II. Nie ma bowiem przystanku zbiorczego na Zamenhoffa. Tak, oczywiście, akurat tutaj czeka nas przebudowa. Ale takich miejsc jest więcej.

Na drugim miejscu znalazł się problem innego rodzaju: wynika z tego, że publiczność bardzo pożąda na przystankach informacji o rzeczywistym czasie przyjazdu pojazdu. A ponieważ de facto taka informacja istnieje, należy się mocno przyjrzeć powodowi, dla których aż 50% respondentów uznało, że jednak NIE ma jej.

Nasz komentarz

Tablice przystankowe ITS (których *nota bene* jest o wiele za mało jak na sieć komunikacyjną milionowej aglomeracji) podają informacje o czasie przyjazdu na dwa sposoby: za ile minut oraz o której godzinie. Algorytm ten nie jest jasny dla publiczności, można jednak przyjąć, że jeżeli podawane są odstępy minutowe, pojazd jest pod kontrolą systemu i czasy te są generalnie prawdziwe. Jeżeli jednak podawana jest godzina, to chyba z tego powodu, że system nie ma kontaktu

z pojazdem? Czy pojazd się uszkodził, czy tylko z jakiegoś technicznego powodu system go nie „widzi”, choć kurs utrzymuje się w rozkładzie?

A jeżeli rzeczywiście pojazd nie kursuje i z tego powodu system go nie śledzi, rzeczywiście wymagana jest korekta założeń wyświetlania. W takim przypadku tablica powinna pokazać napis oznaczający anulowanie kursu (lub co najmniej „kurs bez gwarancji”, co jednak wygląda nieco dziwnie).

Aż 89 respondentów (43%) nie zgadza się obecnemu stanowi nagminnego łamania elementarnych zasad porządkowych przez palaczy. Część z nich pali papierosy elektroniczne. Można się zastanawiać nad szkodliwością ich palenia dla osób postronnych, ale czas tego zastanawiania minął. Wydano zakaz i powinien być przestrzegany! Tymczasem można odnieść wrażenie, że ten zakaz jest powszechnie nieznan. Tylko część bowiem palaczy (obojętnie jakiego rodzaju papierosów) postępuje tak ze względów egoistycznych. A ten egoizm jest skutecznie utrwalany/podsycany brakiem jakiegokolwiek przeciwdziałania temu zjawisku. Wszyscy palacze przystankowi są bezkarni, a na zwróconą uwagę reagują albo agresją (pomińmy to teraz), albo uwagą o braku oznaczenia („dlaczego, przecież tu nie ma zakazu?”).

Nasz komentarz

Owszem, taki zakaz jest na każdym przystanku w postaci kiepskich estetycznie i zupełnie niewidocznych czarno-białych karteczek z kserokopiarki, które „toną” wśród podobnych (w tym kilku kolorowych, czyli przyciągających uwagę) karteczek wstawionych do gablotki rozkładowej w cieniu wiaty przystankowej. Tak nie wolno wyrażać ważnych zakazów! Tablice takie powinny być czytelne i widoczne na zewnątrz wiaty przystankowej.

Ponadto występuje problem interpretacyjny z pojęciem „zakaz palenia w obrębie przystanku”. A gdzie jest obręb przystanku? Odpowiedź, że na całej platformie niczego nie rozwiązuje. Platformy istnieją tylko na części przystanków, wiele z nich jest natomiast urządzonych po prostu w ciągu chodnika, nie mają żadnej czytelnej granicy. Odpowiedź o interpretacji „w granicach 15 m od znaku przystanku D-15/D-17” też często jest bezużyteczna, bo czy wolno wtedy palić za wiatą? Palacz (uparty) w Polsce zawsze znajdzie interpretację na swoją korzyść. Rozwiązaniem byłoby chyba tylko malowanie „obróbu przystanku” na chodniku, choćby nie liniami ciągłymi, lecz narożnikami. Tak wyznacza się strefy dla palaczy na kolei (choćby przed dworcem Poznań Główny). I choć to propozycja nieco kosmiczna, niniejszym ją przedstawiamy. No a prawdziwym rozwiązaniem problemu byłoby wychowanie osób naruszających regulaminowe zasady współżycia społecznego przez obciążanie portfela.

Według 74 respondentów (36%) przystanki są źle wyposażone we wiaty lub osłony dolne; źle wyposażone, to znaczy w ogóle zbyt dużo przystanków nie ma takich urządzeń.

Problem za wąskich przystanków zauważ 66 respondentów (32% – trzecia część!). Pozostałe 2/3 prawdopodobnie nie używają przystanku Rynek Łazarski lub innych, podobnie źle wykonanych i kwestionowanych przez Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego...

Tyle samo respondentów uważa, że przystanki (czyli zbyt duża ich liczba) są nieestetyczne. Dotyczy to zapewne także (powiedzmy) śmieci na przystankach. W mniej uczęszczanych dzielnicach te śmieci powstają nieomal każdego wieczora, gdyż przystanki z wiatami są czymś w rodzaju klubu dyskusyjnego... Widać, że MPK stara się uprzątać śmieci na czas, to jednak nie do końca wychodzi. Widok przystanku po takim spotkaniu dyskusyjnym jest rankiem niezbyt miły i coś o tym wiemy.

Niestety, estetyka przystanków i nieczystości w pojazdach są dość częstym argumentem w dyskusjach mającym świadczyć za wygodą używania samochodu zamiast tramwaju.

Dwie następne pozycje w rankingu zajęły odpowiedzi o lokalizacji przystanków. Od 20 do 22% respondentów uważa, że przystanki są w złych miejscach, to znaczy za daleko trzeba do nich dochodzić od miejsca docelowego czy początkowego. Pytanie: czy Rady Osiedli znają ten problem i zgłaszają go do ZTM? A może poprawa tego stanu rzeczy jest dość prosta? Może warto, by ZTM sam wystosował do Rad Osiedli zapytanie w tej sprawie? Wiadomo, że nie zawsze wszystko bez pytania przychodzi do głowy. Zgłasza, że Rady Osiedli relatywnie rzadko zbierają się na posiedzenia i składają się z ludzi zapracowanych.

Bardzo mało osób wypowiedziało się w sprawie postojów taksówek. Cóż to może znaczyć? Albo postoje taksówek są wspaniale rozłożone, albo mało potrzebne. Inna możliwość: niepostrzeżenie taksówek jako elementu transportu zbiorowego.

Być może nasi respondenci ze zdziwieniem odnajdowali nasze odpowiedzi i przechodzili nad nimi, nie zastanawiając się. Bo taksówki są chyba postrzegane jako specyficzny biznes, a nie element transportu zbiorowego. Specyficzny, bo wprowadzie znany od dziesiątków lat, ale też obciążony uprzedzeniami i mitami. Wiadomo, taryfiarze... A tymczasem taksówki są elementem transportu zbiorowego, choć drogim. W każdym razie użycie taksówki nie powoduje postoju pojazdu przez wiele godzin na miejscu parkingowym. A miejsca parkingowe są „dobrem rzadkim” i nic na to nie poradzimy. Przecież cała idea #MakeZbiorKomGreatAgain polega na przywróceniu rangi transportowi zbiorowemu ZAMIAST używania samochodów prywatnych do podróży miejskich. Taksówki mają w tym swoją dużą rolę.

W swobodnych wypowiedziach respondenci podkreślili:

- *uwzględam, że transport zbiorowy w Poznaniu, choć ogólnie oceniam jako przyzwoity, w wielu częściach miasta jest zwyczajnie niedostępny (daleko do przystanku, lub autobus jeździ rzadko). Tak jest na np. w dużych dzielnicach jak Strzeszyn czy Naramowice. W tym drugim przypadku nawet po wybudowaniu tramwaju znaczna część mieszkańców będzie mieć do niego daleko;*
- *w wielu miejscach, zwłaszcza poza centrum, przystanki lub dojście do nich jest kiepskie, czasem niebezpieczne, zwłaszcza wieczorem;*
- *sporo miejsc jest właściwie odciętych od komunikacji zbiorowej przez zbyt dużą odległość od przystanków, bądź słabe trasy linii autobusowych/tramwajowych;*
- *zła klasyfikacja przystanków na żądanie, np. Koźmińska, Okulickiego – n/ż, prawie zawsze ktoś wsiada i/lub wysiada; UAM Kampus i przystanki przy wydziałach Fizyki, Biologii, Historii – obowiązkowy postój, często bez otwarcia drzwi;*
- *w wielu miejscach brakuje wyniesionej jezdni przy przystankach wiedeńskich – udogodnienie dla wsiadających;*
- *zły stan nawierzchni przytorowych na przejściach dla pieszych (koleiny, nierówności);*
- *bardzo mało zielonych torowisk – cieszy oko ale też wpływa na lepsze gospodarowanie wodami opadowymi),*



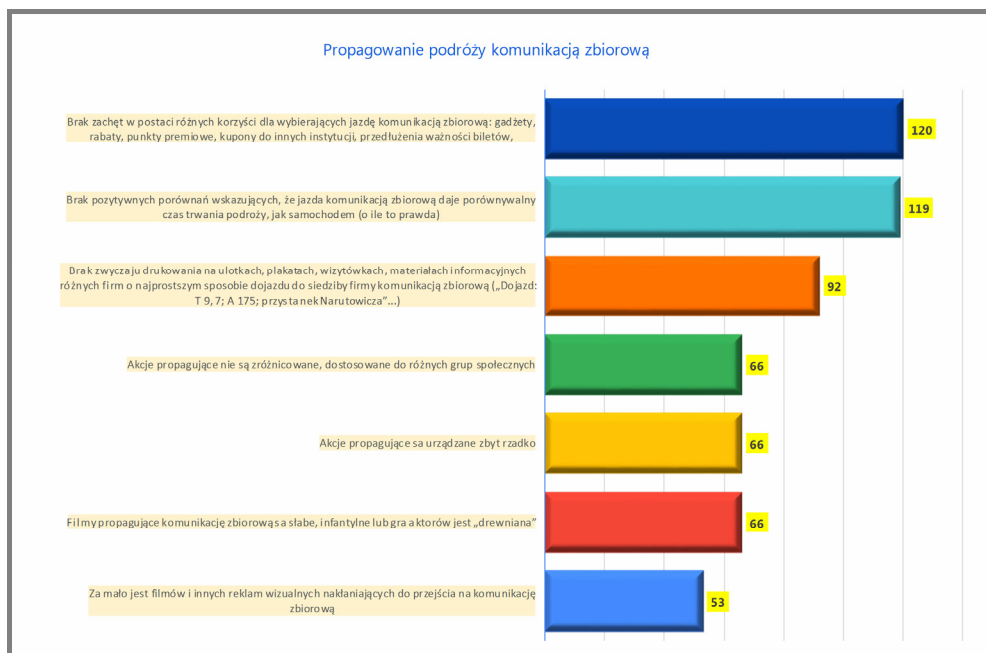
- *złe oznakowanie przystanków – przykład: Kórnicka – nie wiadomo, z którego przystanku Kórnickiej jedzie dany tramwaj, **ulepszyć można by to było chociażby numeracją przystanków**, bo obecne rozwiązanie wprowadza zamęt i dezinformację.*

Nasz komentarz

Bardzo zachęcamy do wprowadzenia sensownej numeracji przystanków, o którą wnosi ostatnia zacytowana uwaga respondenta. Chodzi nam o numerację podobną do warszawskiej, nawet w pełni ściągnięta z tamtej. **Warszawski system numeracji przystanków polega na prostej zasadzie: „Wilcza 01”. Poznańskie oznaczenia kodowe są kompletnie nieczytelne i mogą pełnić najwyżej rolę wewnętrzną na potrzeby ZTM lub MPK.** Kod przystanku WEG041 czy ROSR42 naprawdę nikomu nic nie powie i chyba nie dla szerokiej publiczności został wprowadzony przed laty ten system kodowania.

Blok tematyczny „Propagowanie podróży komunikacją zbiorową”

Zacznijmy od zestawienia graficznego rankingu oddanych „kliknięć”.



Zestawienie odpowiedzi w bloku tematycznym „Propagowanie podróży komunikacją zbiorową”

Wynika z tego, że publiczność domaga się aktywnej zachęty ze strony organizatora (?) do korzystania z komunikacji zbiorowej. Zachęty materialnej, podkreślmy. Dużo ponad połowa uczestników ankiety podpisała się pod naszą propozycją odpowiedzi, która brzmiała: do wykorzystywania komunikacji zbiorowej zachęcają gadzety, rabaty, punkty premiowe (na przykład mityczny program premiowy PEKA...), kupony do innych instytucji (specje od marketingu lepiej niż my podpowiedzą do jakich) czy promocje biletowe. <http://idp.org.pl/wp-content/uploads/2019/11/Propagowanie.png>

No i z pewnością **nie jest skuteczną promocją pozwalanie raz na rok na jazdę na dowód rejestracyjny z okazji dnia bez samochodu**. Nie do końca jest jasne (lub opisane przez socjologów), dlaczego to nie działa, ale jednak, przynajmniej, nie działa. Zatem musi działać coś

zupełnie innego, do tego nie w formie jednorazowych „akcji” niezapadających w pamięć, lecz działań stałych. Może takich, na jakie się „poluje” i zbiera jak kupony zniżkowe do fast-foodowych restauracji?

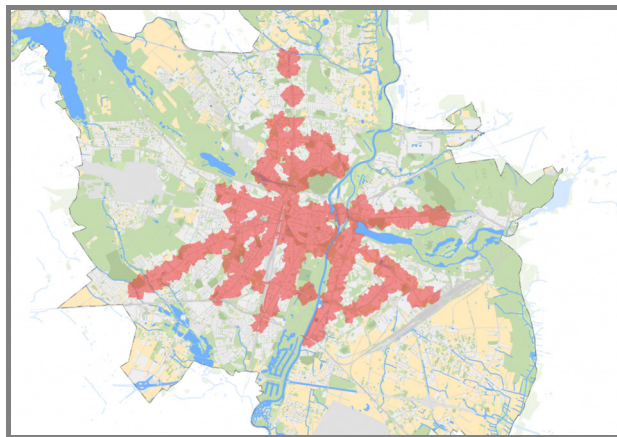
Praktycznie ex æquo odnotowaliśmy głosy popierające tezę:

Brak pozytywnych porównań wskazujących, że jazda komunikacją zbiorową daje porównywalny czas trwania podróży, jak samochodem (o ile to prawda)

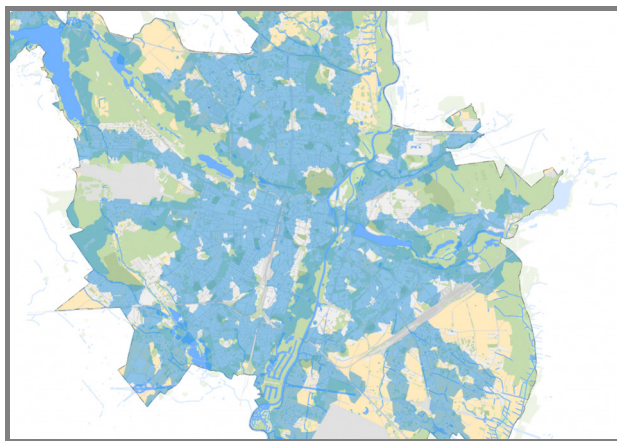
Zastrzeżenie „o ile to prawda” oznacza, że niestety nie we wszystkich przypadkach tak jest. Ale to do pewnego stopnia oczywiste, nigdy nie będzie tak (zwłaszcza biorąc pod uwagę całą aglomerację), że da się zapewnić sprawny transport zbiorowy z każdego zakątka.

Internet jest jednak pełen dyskusji, w których przeciwnicy „zbiorkom” (czy raczej wielcy miłośnicy samochodów) od razu „wiedzą”, że samochodem szybciej i wygodniej. O wygodzie podróżowania komunikacją publiczną już było. Jeżeli chodzi o czas podróży liczony od punktu A do punktu B też jest jeszcze sporo do zrobienia. Nawet w ramach Poznania bywa tak, że wyjście o 10 minut wcześniej zapewnia dojazd do celu o ponad pół godziny wcześniej. Innymi słowy: wyjście wcześniej powoduje, że czas podróży z pracy do domu nie przeciąga się ponad 50 minut, a jest to liczba w okolicach pewnej bariery psychologicznej. Wyjście z domu o te 10 minut później powoduje, że czas podróży wynosi grubo ponad godzinę, a to już jest nie do zaakceptowania. (Opisano tu własne doświadczenia autora niniejszego tekstu).

Mało też znana i uświadamiana jest sytuacja przedstawiona na mapie systemu informacji przestrzennej Geopoz: strefy dojazdu nie dłuższego niż 500 m do przystanku tramwajowego lub autobusowego:



Mapa (SIP Geopoz) stref dojazdu do 500 m od przystanków tramwajowych



Mapa (SIP Geopoz) stref dojścia do 500 m od przystanków autobusowych (fragment)

Dlatego naszym zdaniem (i zdaniem tych 92 popierających respondentów)

warto przygotować materiały informacyjne (aż chce się użyć słowa propagandowe), w których będą podawane informacje o czasach podróży od punktu do punktu na jakichś istotnych dla mieszkańców trasach.

Na przykład do Teatru Wielkiego, Areny, Sali Ziemi, Auli UAM wielu innych miejsc kultury. Jak wiadomo z obserwacji, uczestnikom odbywających się tam wydarzeń kulturalnych nie przychodzi do głowy inny transport jak samochodowy, nie wchodzi w grę postój na płatnym parkingu. Zapewne część z tych „nieprzychodzeń do głowy” znikłaby pod wpływem agresywnej akcji informacyjnej. Pewnym analogiem takiej akcji jest seria plakacików na przystankach „Z cmentarza do Katedry? Zadzwoń, pomożemy”.

Na trzecim miejscu odnajdujemy zgodę 45% respondentów, iż ważna jest taka teza:

Brak zwyczaju drukowania na ulotkach, plakatach, wizytówkach, materiałach informacyjnych różnych firm o najprostszym sposobie dojazdu do siedziby firmy komunikacją zbiorową („Dojazd: T 9, 7; A 175; przystanek Narutowicza”...)

Ten „zwyczaj” i jego brak dotyczy właścicieli lokali, sklepów i instytucji, organizatorów imprez i wszystkich tych, którzy zapraszają do siebie publiczność, nie podając im na afiszach, ulotkach, biletach czy zaproszeniach informacji o wygodnym sposobie dojazdu transportem publicznym. Przykład takiego informowania zawarliśmy w pytaniu.

Nasz komentarz

Jednak tego rodzaju „zwyczaj” musi być jakoś zastymulowany przez Miasto. Sam się nie pojawi. Poza odczuciem, że tak właśnie jest, mamy jako dowód liczne wypowiedzi internetowe – „Centrum Poznania umrze przez uspokajanie ruchu!”. Dla mieszkańców jest oczywiste, że „do miasta” podjeżdża się dziś własnym samochodem, następnie pomstuje na brak miejsc postojowych pod docelową instytucją, na konieczność opłacania postoju, na włodarzy Miasta, ich politykę i przekonania. Pojawienie się na drukach czytelnych informacji zachęcających do jazdy komunikacją publiczną i podających niewielką odległość od przystanku byłoby znaczącym środkiem poprawy stanu rzeczy. Tak przynajmniej wierzymy.

I jeszcze jedno; byłoby nam miło, gdyby tego rodzaju informacje były w pewien sposób standaryzowane przez Miasto i by posługiwano się w nich tymi tradycyjnymi znakami przystanków...



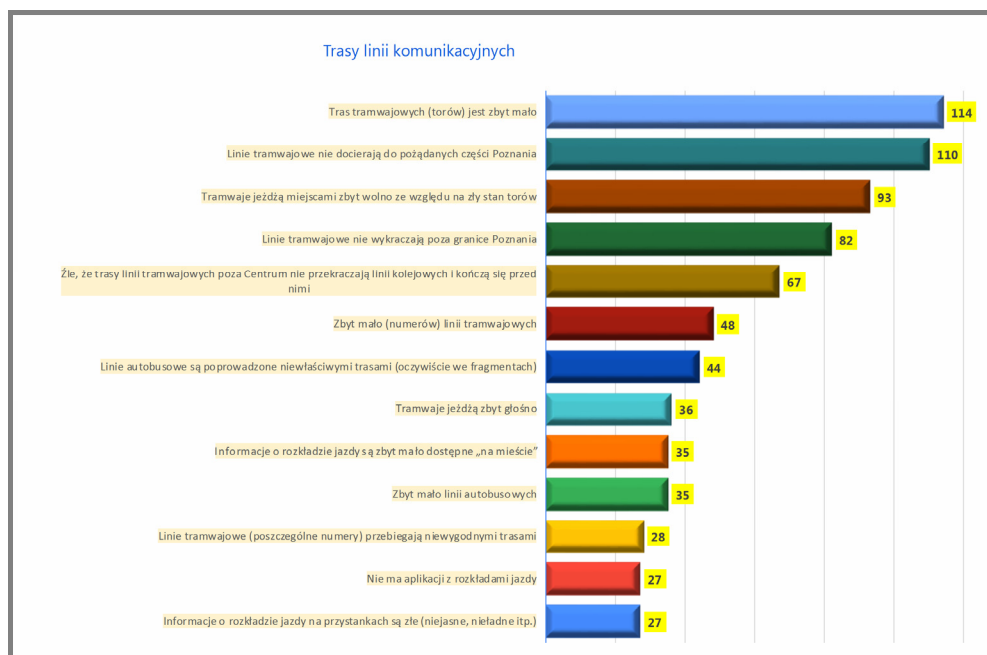
Czymże jest miasto bez nawiązywania do tradycji?

Ostatnie cztery pozycje listy odpowiedzi podsumujemy jednym zdaniem:

obecnie prowadzone akcje prorogujące komunikację zbiorową są daleko niewystarczające: bez polotu, nietrafione, po prostu nieco „do kitu”.

Blok tematyczny „Trasy linii komunikacyjnych”

Zaproponowaliśmy 13 „predefiniowanych” problemów związanych z układem linii komunikacyjnych (tramwajowych i autobusowych). Oto ranking ważności tych wad.



Zestawienie odpowiedzi w bloku tematycznym „Trasy linii komunikacyjnych”

Cieszy nas dostrzeżenie przez publiczność głównych problemów poznańskiej sieci komunikacyjnej:

- tras tramwajowych jest zbyt mało (w rozumieniu układu torów w mieście, a nie liczby numerowanych linii)
- linie tramwajowe nie docierają do pożądaných części Poznania (tu znów przyda się spojrzenie na wcześniej zamieszczoną mapkę obszarów 500 m od przystanków – tym razem jednak spojrzenie krytyczne, bowiem z jednej strony jest to stan o wiele lepszy od powszechnie uświadamianego, z drugiej o wiele (!) za słaby, by nie

potrzebna była szybka poprawa i nawiązanie wreszcie do dawno uchwalonego planu 1,5 km nowych tras rocznie

- trasy linii tramwajowych poza Centrum nie przekraczają linii kolejowych i kończą się przed nimi (dotyczy w uciążliwy sposób kilku obszarów Miasta i przygranicznych gmin – Dębiec, Junikowo, Starołęka, a istotnym stopniu tereny UAM na północ od os. Sobieskiego; oczywiście kłopot ten dotyczy też innych obszarów, na przykład Strzeszyna)
- linie tramwajowe nie wykraczają poza granice Poznania.

Zgadzamy się z tym. Dodatkowo respondenci dość licznie wskazali na zły stan torów jako (ich zdaniem) jedną z przyczyn wolnej jazdy tramwajów. My wprawdzie uważamy, że przyczyn spowolnień tramwajów jest o wiele więcej i istnieją o wiele bardziej istotne od stanu torów, ale odnotowujemy to spostrzeżenie 93 uczestników ankiety.

Mała liczba respondentów wyraziła potrzebę zwiększenia liczby linii (numerów) tramwajowych. To chyba jakiś odruch, bo trudno sobie wyobrazić istotną rolę większej liczby numerów linii. Można raczej się zastanawiać, czy nie jest ich za dużo (rewolucja trasowa w latach 90 zostawiła Poznań z 13 liniami tramwajowymi, w czasach PRL było ich 24 i komunikacja nie funkcjonowała dobrze, obecnie jest tych linii 18).

Drobna część uwag dotyczyła dostępności informacji o kursach. Część respondentów wyraziła opinię, iż nie istnieją aplikacje rozkładowe – oznacza to, że trzeba trochę jeszcze popracować nad informacjami. Oczywiście aplikacji takich jest kilka.

Okazuje się, że nie ma wielu uwag na temat tras linii autobusowych. Tylko niewielka część uczestników uważa, że należy zwiększyć liczbę linii autobusowych. Podobnie niewielka część uważa, że linie autobusowe są prowadzone niewłaściwymi trasami. Jednak ankieta została zakończona przed zmianami tras linii 166 i 155 po oddaniu do użytku ulicy Folwarcznej... gdyby ankieta trwała, sami byśmy zachęcali do zaznaczenia tej odpowiedzi wszystkich znajomych, widząc propozycję tras tych dwóch linii, naszym zdaniem złą.

Blok tematyczny „Funkcjonowanie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej i Polregio”

Będzie to ostatni omówiony blok tematyczny.

Pominiemy blok „Używanie samochodów dla dojazdu do pracy lub szkoły”, gdyż miał on zupełnie inny charakter, miał za zadanie wysondowanie opinii uczestników na temat powodów, dla których wybiera się akurat samochód i nasze propozycje odpowiedzi nie miały istotnego związku ze wskazywaniem wad komunikacji zbiorowej. Raczej dotyczyły mentalności ludzi wybierających samochód. Wyniki z tego bloku tematycznego znajdują się na zestawieniu zbiorczym opublikowanym w pierwszej części naszego serialu omówień.

Uderza stosunkowo mała liczba odpowiedzi udzielonych w ramach tego bloku.

Wizją poznańskiej PKM jako kolei typu S-Bahn oraz niezadowolającym naszym zdaniem stanem jej rozwoju w drugim roku istnienia zajmowaliśmy się niedawno trzykrotnie w ramach naszego portalu idp.org.pl; została nawet złożona w tej sprawie interpelacja Radnego Pawła Sowy. W pierwszym spośród tych trzech artykułów wskazaliśmy między innymi, iż zbyt mało kursów pociągów na „liniach PKM” rzeczywiście wykonuje jazdy na **całych liniach o tym samym numerze**; większość po prostu kończy bieg na stacji Poznań Główny i nie jedzie po swojej linii dalej. Napisaliśmy w naszym pierwszym artykule:

To tak, jakby linia tramwajowa 13 kursowała niektórymi kursami stale do Gwarnej od strony Starołęki, a część trzynastek do Al. Marcinkowskiego od strony Junikowa...

Podpowiedzieliśmy też taką odpowiedź w ankiecie, potwierdziło nasze zdanie 77 uczestników (38%).

Ponieważ zagadnienie włączenia kolei do świadomości użytkowników komunikacji zbiorowej nie zyskało bardzo dużego zainteresowania respondentów, nie będziemy omawiali tego bloku dla każdej z odpowiedzi z osobna. Zbierzmy tu podstawowe (naszym zdaniem) poruszane problemy – przeszkody do integracji:

- brak prostego używania biletu ZTM w ramach PKM (wizja pełnego S-Bahn...)
- zbyt mała korelacja między kursami ZTM a PKM
- zbyt mała liczba przystanków kolejowych w ramach Poznania (powrót do problemu zbyt małej roli PKM jako kolei miejskiej); w sprawie zbyt małej liczby takich przystanków w gminach sytuacja jest postrzegana jako o wiele mniej groźna
- aplikacje nie informują o kursach PKM – nie uwzględniają ich podczas planowania podróży (!).

Zakończenie

Własnymi amatorskimi metodami spróbowaliśmy wykonać rzecz naszym zdaniem ważną: uzyskać możliwie dużo głosów na temat tych cech poznańskiej komunikacji publicznej, które stanowią o jej zbyt małym powodzeniu wśród mieszkańców. Zbyt małym jak na możliwości transportu (zwłaszcza szynowego) i jak na potrzeby Miasta wyposażonego w dwakroć więcej samochodów niż metropolie europejskie... Oraz jak na aglomerację, w której z takich czy innych powodów ogromna część mieszkańców Miasta wyprowadziła się do sąsiednich gmin, nie przestając korzystać w pełni z tego Miasta (codziennie samochodami wjeżdża, a następnie te samochody parkuje, rzesza dziesiątków tysięcy osób z miejsc pozbawionych wystarczająco sprawnej komunikacji szynowej).

Nie przypisujemy sobie roli urzędu statystycznego.

Odpowiedzi, które zawarto w ankiecie, podsunęliśmy respondentom kierując się własnymi doświadczeniami – podróżami lub obserwacją dyskusji internetowych lub lekturą rozmaitych publikacji. Czasami także doświadczeniami członków rodziny. Uważamy, że ten zestaw głosów wraz z ich omówieniem, a czasem rozszerzeniem o nasz komentarz, powinien stanowić przydatny

materiał dla osób i instytucji odpowiedzialnych za publiczny transport zbiorowy w Poznaniu i aglomeracji poznańskiej. Dlatego wszystkie cztery części naszej publikacji opracujemy w postaci jednego dokumentu i prześlemy między innymi do ZTM, do Stowarzyszenia Metropolia Poznań oraz do Prezydenta Poznania.

Na koniec apel:

Let's Make "Zbiorkom" Great Again!

*koordynator tematu:
Jacek Jarzina, Inwestycje dla Poznania*

