

# Konsultacje społeczne Spójnej Polityki Parkingowej

dla Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Poznańskiej  
raport z pierwszego etapu konsultacji społecznych

**ZAŁĄCZNIK NR 1**

**„Komentarze do lokalizacji”**

## WYNIKI ANKIETY INTERNETOWEJ

Komentarze, uwagi i wnioski do poszczególnych lokalizacji

1. Uzyskaliśmy 1733 ankiety internetowe.
2. Łącznie uzyskano 928 komentarzy, uwag i wniosków w formie wpisów otwartych.
3. Z przedstawionych do oceny 82 lokalizacji:
  - a. skomentowano 69 lokalizacji (84%),
  - b. bez komentarza pozostawiono 13 lokalizacji (16%) – najczęściej bardzo
  - c. liczba uzyskanych komentarzy, uwag i wniosków do lokalizacji: 849, tj. średnio 12 komentarzy dla jednej skomentowanej lokalizacji.
4. Zgłoszono propozycje 41 nowych lokalizacji
5. Zgłoszono 35 innego typu komentarzy ( w tym na temat logo 8, zadaszeń, inne tematy 22)

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
1.	<b>Biskupice</b>	Pobiedziska	poznański	stacja kolejowa	do 50
Uwagi: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Parking powinien zostać umieszczony jak najbliżej stacji kolejowej (po wschodniej stronie ulicy Dworcowej).</li> <li>2. Gęsta zabudowa, brak wystarczającego miejsca na P&amp;R. który należy umieścić po stronie Jerzykowa obok sieci handlowej oraz restauracji - jest to jedyna i najbliższa wolna przestrzeń w odległości od Dworca Kolejowego;</li> <li>3. Brak zadaszeń nad peronami</li> <li>4. Lokalizowanie P&amp;R w pobliżu stacji kolejowych oddalonych od Poznania o ok. 30 - 50km nie ma sensu przy takiej cenie biletu BTK na te strefy. Po dojechaniu na dworzec Główny i tak prawdopodobnie trzeba będzie się przesiąść, a to nie sprzyja pasażerom. Wygodniej będzie im posiedzieć w samochodzie, ale dojechać np. do pętli tramwajowej. Uwaga ta dotyczy wszystkich P&amp;R w podobnych lokalizacjach.</li> <li>5. Parking powinien być znacznie większy ze szczególnym uwzględnieniem parkingu rowerowego/motorowerowego;</li> <li>6. Jak najbliżej stacji, konkretna lokalizacja zależeć będzie od możliwości pozyskania gruntu.</li> </ol>					

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
2.	<b>Bogucin</b>	<b>Swarzędz</b>	poznański	planowana stacja kolejowa	do 50
Uwagi: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. W zaznaczonym miejscu brak stacji kolejowej – jest tylko przystanek.</li> <li>2. Przy pętli autobusowej duże pole które można by wykorzystać na te potrzeby.</li> <li>3. Znacznie taniej i równie dobrze byłoby parking Park &amp; Ride umiejscowić na boku lotniska Kobylnica, gdzie jest wielki pusty plac przy hangarach i kilka kroków od stacji Ligowiec. Tworzyć od nowa przystanek kolejowy tylko po to by zyskać parking to wyrzucanie pieniędzy.</li> </ol>					

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
3.	<b>Bojanowo Stare</b>	<b>Śmigiel</b>	kościański	stacja kolejowa	do 50
Uwagi: brak					

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
4.	<b>Bolechowo</b>	<b>Czerwonak</b>	poznański	stacja kolejowa	50 -150
Uwagi: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Należy powiązać rozproszonymi drogami rowerowymi potencjalnego ruchu do wielu miejsc pracy w okolicy co pozwoliłoby pracodawcom sensowniej gospodarować swoimi działkami i przeznaczyć je na miejsca parkingowe.</li> <li>2. Lokalizacja jest dobra, ale przy obecnej częstotliwości pociągów bardzo trudno będzie spełniać wymóg szybkiej komunikacji w obrębie aglomeracji.</li> <li>3. Parking powinien dawać możliwość przesiadki również na komunikację autobusową</li> </ol>					

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
5.	Buk	Buk	pozański	stacja kolejowa	50 -150
Uwagi: <ol style="list-style-type: none"> <li>Należy powiązać z rozprawieniem drogami rowerowymi potencjalnego ruchu do wielu miejsc pracy w okolicy co pozwoliłoby pracodawcom sensowniej gospodarować swoimi działkami i przeznaczyć je na miejsca parkingowe.</li> <li>Więcej miejsc parkingowych!!!</li> <li>Za daleko od miasta. Pan Prezydent w kampanii wyborczej mawiał o wzorcach zachodnich. Proszę zobaczyć gdzie są P&amp;R w Berlinie, Monachium, Wiedniu, Budapeszcie, itd.-w granicach miasta lub na obrzeżach przy końcowych stacjach metra lub innej szybkiej komunikacji miejskiej.</li> <li>„Lokalizacja przy peronach jest świetna.</li> <li>Najlepsze miejsce na parking jest wzdłuż peronów.</li> </ol>					

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
6.	Czempień	Czempień	kościański	stacja kolejowa	do 50
Uwagi: <ol style="list-style-type: none"> <li>„Stojak na rowery proponuję umieścić przy budynku dworca, pozwoli to na odciążenie miejsc parkingowych dla samochodów”.</li> <li>„Zbyt mała ilość miejsc - minimum powinno być 100”</li> <li>„Minimum 150samochodów! W tej chwili mamy około 60 miejsc i jest to niewystarczające w godzinach szczytu!!!!”</li> <li>Przy aktualnym parkingu przed dworcem jest dość spory obszar zniszczonych krzaków, który jak najbardziej nadaje się do remontu oraz zagospodarowania na parking”</li> <li>Lokalizacja jest bardzo korzystna ze względów logistycznych.</li> <li>Usunięcie zieleni/trawników w pobliżu parkingu.</li> <li>Warto zainwestować w zieleni dającą naturalny cień dla samochodów i odgraniczającą przestrzeń parkingu od pozostałych elementów urbanistycznych.</li> <li>Parking przy dworcu PKP jest dobrym rozwiązaniem.</li> <li>„Nie ma tak jak jest tylko większy, 50 miejsc to stanowczo za mało, sporo miejsc zajmowanych jest przez pracowników i rodziców którzy przyjeżdżają do pobliskiej szkoły podstawowej”</li> <li>„Brak bezpośredniego dojazdu najkrótszą trasą na perony PKP od strony ul. Krańcowej i ul. Spółdzielców!!!!”</li> <li>Parking dla samochodów od strony ul. Krańcowej jest najodpowiedniejszym miejscem, jest tam wystarczająco dużo przestrzeni do zagospodarowania na taki cel i odciąży to parking przy ul. Kolejowej”</li> <li>50 miejsc to zbyt mało, według mnie obecny parking ma około 50 miejsc i jest problem z parkowaniem. Optymalnie to około 100 miejsc parkingowych.</li> <li>Wzdłuż ulicy Kolejowej za ulicą Kuczmerowicza w kierunku Wspólnej obecnie przy modernizacji trasy E59 przesunięto około 200 metrów perony w stronę Kościana. Co do planowania to zwracam się z prośbą, aby pociągi jadące z jednego kierunku wjeżdżały na perony gdzie odjeżdżają pociągi w inne kierunki a nie tak, że pociągi z Leszna wjeżdżają na peron 4, a po 4minutach mamy odjazd dalej w kierunku Wrześni z peronu 3. Brak czasu na przesiadkę.</li> </ol>					

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
7.	Czerwonak	Czerwonak	pozański	stacja kolejowa	powyżej 150
Uwagi: <ol style="list-style-type: none"> <li>Powinien powstać również parking dla pojazdów o masie całkowitej powyżej 16 ton w każdej gminie</li> <li>Należy powiązać z rozprawieniem drogami rowerowymi potencjalnego ruchu do wielu miejsc pracy w okolicy, co pozwoliło by pracodawcom sensowniej gospodarować swoimi działkami, niż przeznaczając je na miejsca parkingowe.</li> <li>Tam już jest duży parking dla samochodów.</li> <li>„Same zalety, jednakże koniecznością jest zwiększenie częstotliwości kursowania szynobusów. Zwykły autobus w godzinach porannych jedzie na Śródka około godziną i nie jest przez to atrakcyjny dla posiadaczy samochodów.</li> <li>„Wpływ budowy, a w późniejszym czasie samego parkingu na teren wokół Warty. Obok znajduje się obszar rekreacji. Należy dostosować projekt tak, aby nie szkodził rekreacji –pas zieleni, ogrodzenie żywopłotem, odprowadzanie wody z parkingu do kanalizacji a nie do rzeki”.</li> <li>„Tuż obok dworca PKP po drugiej stronie ulicy funkcjonuje parking na ok.50 samochodów który również można zaadaptować jako część P&amp;R”.</li> <li>„Ważne jest zwiększenie ilości kursów szynobusów, aby idea P&amp;R była atrakcyjna –aby ludzie mogli się w nie przesiąść (szynobusy mogłyby kursować wahadłowo między Poznaniem a Bolechowem jeden, a następne na dalszej trasie)”;</li> <li>„W miejscu istniejącego parkingu przy dworcu wprowadzono bardzo dobre rozwiązanie w postaci zadaszonej wiaty rowerowej. Jednocześnie zastosowano słabe rozwiązanie zabezpieczenia roweru przed kradzieżą, pozwalające przypiąć tylko koło. Należy rozważyć możliwość zainstalowania solidnych stojaków rowerowych w konstrukcji odwróconej litery U, która pozwala przypiąć koła i ramy”.</li> <li>„Lokalizacja jest dobra, ale przy obecnej częstotliwości pociągów nie bardzo spełnia założenia szybkiej komunikacji w obrębie aglomeracji”</li> </ol>					

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
8.	Czerwonak - Osiedle	Czerwonak	poznański	stacja kolejowa	50 - 150
Uwagi: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. „Super, że będzie. Zaraz za przystankiem kolejowym jest teren idealnie dopasowany do przeznaczenia pod park&amp;ride”.</li> <li>2. „Należy powiązać z rozprowadzeniem drogami rowerowymi potencjalnego ruchu do wielu miejsc pracy w okolicy, co pozwoliło by pracodawcom sensowniej gospodarować swoimi działkami, niż przeznaczając je na miejsca parkingowe”</li> <li>3. „Brak wad. Dostępny jest spory teren w bezpośredniej okolicy przystanku kolejowego. Koniecznie rozważyć wiatę na rowery. W bezpośredniej okolicy jest spore osiedle mieszkaniowe oraz intensywnie rozwijana rozbudowa indywidualna”.</li> <li>4. „Wadą może być bardzo ruchliwa trasa. Wystarczy jednak rozbudować istniejącą już sygnalizację świetlną”</li> <li>5. „Przy samym przystanku jest spory plac. Podczas wizji lokalnej będzie widoczny nawet teren utwardzony. Lepiej jest jednak zaplanować wjazd na parking od ul. Stromej”.</li> <li>6. „Lokalizacja jest dobra, ale przy obecnej częstotliwości pociągów nie bardzo spełnia założenia szybkiej komunikacji w obrębie aglomeracji”</li> </ol>					

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
9.	Dopiewo	Dopiewo	poznański	stacja kolejowa	powyżej 150
Uwagi: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. „Należy powiązać z rozprowadzeniem drogami rowerowymi potencjalnego ruchu do wielu miejsc pracy w okolicy, co pozwoliło by pracodawcom sensowniej gospodarować swoimi działkami, niż przeznaczając je na miejsca parkingowe”</li> <li>2. Więcej ludzi mieszka w Dąbrówce i Pałędziu niż w Dopiewie; Dąbrówka – blisko centrum Aurora;</li> </ol>					

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
10.	Gać - Osiedle	Murowana Goślina	poznański	planowana stacja kolejowa	do 50
Uwagi: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. „Lokalizacja jest dobra, ale przy obecnej częstotliwości pociągów nie bardzo spełnia założenia szybkiej komunikacji w obrębie aglomeracji”</li> </ol>					

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
11.	Gądk	Kórnik	poznański	stacja kolejowa	do 50
Uwagi:					
<ol style="list-style-type: none"> <li>Parking będzie celowy jak zostaną uruchomione szynobusy przynajmniej z częstotliwością dojazdu do Poznania co godziną. Lokalizacja jak najbliższej dworca. Niezbędny jest mini- parking przy S-11 lub dojazdowej drodze z Borówca do S-11 przy rondzie i przystanku autobusowym. Obecnie samochody prywatne odbierające pasażerów z przystanku autobusowego parkują na rondzie</li> <li>Parking należy zlokalizować jak najbliższej stacji – przystanku szynobusu.</li> <li>Lokalizacja nie do końca trafiona, mieszkańcy Borówca korzystają bardziej z komunikacji autobusowej, a nie z kolejowej. Umieszczenie tego parkingu w tym miejscu przy braku chodnika od strony Katowickiej stworzy zagrożenie na drodze (ulicy Dworcowej).</li> <li>Zjazd z Katowickiej na Borówiec – pierwsze rondo”</li> <li>Dobre miejsce ale konieczność uzupełnienia o drogę rowerową pozwalającą na dojazd od strony Gądek/Robakowa oraz Borówca.”</li> <li>Wadą jest odległość do przystanków autobusowych- przy węźle Borówiec przy S-11 oraz brak chodnika prowadzącego do tych przystanków. Obecna organizacja ruchu utrudnia dojazd do stacji PKP – osoby jadące od strony wsi Borówiec muszą objechać pod wiaduktem S-11, nawrócić na rondzie i cofnąć się do stacji. Proponuję 2 parkingi -pierwszy na tyłach stacji (w tym miejsca dla niepełnosprawnych – łącznie 15 – 20 miejsc) oraz teren po przeciwległej stronie torów i trasy S-11 (przy lesie, na wschód od stacji PKP –na ok. 30miejsc). Jakies przejście przez tory kolejowe? Dla wsiadających i wysiadających;</li> <li>„Możliwość parkowania dotyczy nie tylko dworca ale też przystanku autobusu, odbierający pasażerów z autobusu nie mają gdzie zaparkować to codzienny widok”</li> <li>„Dworzec PKP nie posiada sensowej poczekalni oraz brak kasy biletowej.</li> <li>Teren dawnego terminala kontenerowego (przy dobrym oznakowaniu dojazdu) lub okolice budynku stacyjnego (mało miejsca).</li> <li>Powinien być powiązany z przejściem na stronę północną. Po obu stronach powinny znajdować się parkingi rowerowe i z dworca gmina powinna rozprrowadzić drogami rowerowymi potencjalny ruch do wielu miejsc pracy w okolicy, co pozwoliłoby pracodawcom sensowniej gospodarować swoimi działkami, niż przeznaczając je na miejsca parkingowe.</li> <li>Najbliższej dworca PKP i stworzyć przystanek autobusowy</li> <li>kiepski dojazd do stacji</li> <li>"Przy przystanku autobusowym na trasie katowickiej –na wysokości kładki dla pieszych”.</li> <li>„Parking powinien zawierać dużo miejsca dla rowerów”</li> <li>Absolutnie ważne miejsce dla P&amp;R, jednak wymaga to wprowadzenia na tej trasie kolei wielkopolskiej. Obecnie jest to chyba jedyna trasa na której nie kursuje Kolej Wielkopolska. Z obszaru Borówca, Kórnik i Kamionek istnieje ogromne zapotrzebowanie na tego typu inicjatywę.</li> <li>„Parking na tym miejscu byłby nieużytkowany z powodu bardzo oddalonego przystanku autobusowego, natomiast liczba pociągów jest bardzo mała (większość z nich się nie zatrzymuje”.</li> <li>Ogólnie to jest bardzo dobra lokalizacja, tylko tutaj niezbędna jest ochrona/monitoring. Jak tego nie będzie to moim zdaniem trudno będzie znaleźć chętnych którzy zostawią tutaj swoje auto na całodzienny pobyt w Poznaniu. To aż zaprasza złodziei. Myślę, że jak tego nie będzie to popularność tego rozwiązania będzie bardzo ograniczona.”</li> <li>Pomysł, pierwszorzędny. Mając na uwadze rozbudowujące się Robakowo i Dachową obawiam się, że ilość miejsc parkingowych okaże się zbyt mała.</li> </ol>					

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
12.	Gołańcz	Gołańcz	wągrowiecki	stacja kolejowa	do 50
Uwagi:					
jest błąd w nazwie miasta - powinna być Gołańcz					

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
14.	Gutowo WLKP	Września	wrześniński	stacja kolejowa	do 50
Uwagi:					
1. Zła lokalizacja, w miejscu oderwanym od rzeczywistości - w połowie drogi do Poznania, bez sensu					

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
16.	Kicin	Czerwonak	poznański	szkoła	do 50
<p>Uwagi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Za słabe skomunikowanie z miastem. Czas jazdy i komfort przesiadek niższy w każdym wypadku od jazdy samochodem. Linia 320 musiałaby jeździć bliżej centrum. Przy przystanku kolejowym Poznań Karolin (mamy autobus, ale i pociąg)</li> <li>2. Zwiększony ruch w okolicach szkoły rodzi zwiększone niebezpieczeństwo wypadków - wjazd na parking szkoły kuriozalnie usytuowany jest na zakręcie, na przejściu dla pieszych, pomiędzy przystankami autobusowymi. Wzgórza na którym stoi zabytkowy kościół osiada, w tej okolicy ruch musi być znacznie ograniczony. W rozminowanym po 70 latach lesie :-))</li> </ol>					

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
17.	Kleszczewo	Kleszczewo	poznański	przystanek autobusowy	do 50
<p>Uwagi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jako, że jestem mieszkańcem tej gminy, to uważam, że akurat w Kleszczewie jest wystarczająca ilość parkingów dla osób, które dojeżdżają by skorzystać z komunikacji( dwa całkiem spore parkingi przy Urzędzie Gminy, blisko położone przystanku autobusowego). Stanowczo lepszym rozwiązaniem utworzenia nowej lokalizacji parkingu to miejscowość Tulce.</li> <li>2. w Kleszczewie oprócz Urzędu Gminy i szkoły nie ma nic. i zamieszkuje bardzo mało ludzi. Większą wioską jest Gowarzewo (4 km) oraz Tulce (8 km). Te dwie wsie cały czas się rozbudowują i zasiedlają. Nikt nie będzie się cofał do Kleszczewa, żeby skorzystać z parkingu.</li> <li>3. Mieszkańcy Kleszczewa są właśnie osobami wjeżdżającymi do centrum Poznania samochodami. Z Kleszczewa dojazd autobusem jest fatalny, nikt nie zostawi samochodu tak daleko od Poznania mogąc dojechać np. do M1.</li> <li>4. W tej miejscowości znajdują się wolne parkingi z których nikt nie korzysta, ponieważ dojazd do miasta Poznania jest niezadowolający z powodu przepełnionych, spóźniających się i rzadko jeżdżących autobusów komunikacji gminnej.</li> </ol>					

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
18.	Komorniki - Szreniawa	Komorniki	poznański	stacja kolejowa	50 -150
<p>Uwagi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lokalizacja OK</li> <li>2. Gmina albo powiat mogłyby zadbać o drogi rowerowe prowadzące do Komornik oraz wzdłuż ruchliwej i niebezpiecznej szosy w stronę Chomeć.</li> <li>3. "Skrzyżowanie ulicy Dworcowej z Poznańska (DK5) winno być wyposażone w sygnalizację świetlną. Już dzisiaj jest tutaj problem ze skrętem w lewo w każdym kierunku.</li> <li>4. Aby ta lokalizacja miała sens to częstotliwość kursowanie pociągów winna być dużo większa niż dzisiaj, co 20-30min) oraz dodatkowo autobus np. linia 703 winna również tutaj mieć przystanek. "</li> <li>5. Należy zbudować przystanek kolejowy PKP Komorniki na tyłach żwirowni, na końcu ulicy Sadowej i tam zbudować parking Park&amp; Ride. Należy rozwinąć siatkę połączeń w ramach kolei metropolitalnej.</li> <li>6. Konieczne jest utwardzenie polnej drogi dojazdowej od strony ul. Jeziornej (wzdłuż torów)!</li> <li>7. Mało miejsc</li> </ol>					

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
19.	Komorniki	Komorniki	poznański	pętla autobusowa	50 -150

Uwagi:

1. Lokalizacja OK
2. Za mało planowanych miejsc. powinno być ponad 150
3. Kursuje tutaj dzisiaj tylko jedna linia autobusowa 703. Jest to najszybsze połączenie z Poznaniem, ale tylko do Górczyna, tutaj autobusy winny dojeżdżać bardziej w centrum Poznania. Częstotliwość winna być dużo większa szczególnie w godz. szczytu porannego (6.00 - 9.00) i popołudniowego (15.00 - 18.00) np. 15 - 20 min. W ramach tej częstotliwości można by wprowadzić kolejną linię autobusów ą dojeżdżającą bardziej do centrum Poznania, a nie tylko do Górczyna i kolejna przesiadka.
4. Całe Komorniki a nie tylko wybrany fragment, średnio dla około 300aut Górczyn lub zajezdnia na Głogowskiej (tu i tu parking podziemny)
5. Tak, korki póki co, zaczynają się czasami kilka kilometrów wcześniej Jest szansa, że po wybudowaniu kolejnego odcinka trasy S5 (omijając ą Stęszew i Komorniki) zaproponowana lokalizacja sprawdzi się w 100%.
6. W planowanej lokalizacji dostępne s ą tylko 3 linie autobusowe (701, 702, 703). Dodatkowo parking wydaje się być planowany na obrzeżach Komornik w bardzo bliskim sąsiedztwie stacji kolejowej Szreniawa. Czas dojazdu pociągiem ze stacji Szreniawa do Centrum (Poznań Główny) 20 min, autobusem z pętli Komorniki do Centrum (przesiadka na Górczyn) to około 40 min. Aby system P& R był faktyczną zachętą dla kierowców musi dawać duże możliwości przesiadki i szybki czas dojazdu do miasta. Dlatego proponuje wydłużyć linie autobusowe do Stacji w Szreniawie i w tej lokalizacji stworzyć parking P&R. Proponuje wydłużyć linie autobusowe do Stacji w Szreniawie i w tej lokalizacji stworzyć parking P&R.
7. Minimum 250 miejsc.
8. Należałoby zwiększyć częstotliwość kursowania komunikacji publicznej z tego miejsca.
9. Mało miejsc
10. Moim zdaniem minusem tej lokalizacji s ą kolosalne korki na wjeździe do Poznania. Absurdem jest to, że nie pociągnięto linii tramwajowej do CH Auchan, Leroy Merlin, co zapewniło by idealne połączenie do centrum. Absolutny brak wizji i długoterminowego myślenia.



	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
20.	Koninko	Kórnik	poznański	planowana stacja kolejowa	do 50

Uwagi:

1. Jak najbliższej planowanej stacji
2. "Mało miejsc dla mieszkańców Koninko, Kamionki, część Borówca, Daszewice"
3. Parking powinien być przed torami (jadąc od strony Koninka do Poznania), po prawej stronie. W przypadku zamkniętego przejazdu (częste przejazdy pociągów towarowych) nie trzeba czekać, tylko można zaparkować i udać się na peron. Wszyscy zawsze śpieszą się bardziej rano, dlatego nie powinno się lokalizować parkingów od strony Poznania. Poza tym, według mnie bardzo ważne: ponieważ w godzinach porannych ruch jest bardzo duży, więc aby go gwałtownie nie tamować (co może się nawet skończyć wypadkami), zjazd na parking powinien być poprzedzony dodatkowym, dobudowanym pasem ruchu, o długości chociażby kilkudziesięciu metrów. Na tym parkingu bardzo przydatne będą miejsca dla rowerów, oczywiście pod warunkiem, że będą to miejsca w jakikolwiek sposób strzeżone (w innym przypadku można zostawić rower i przy drzewie...)
4. "Należy rozważyć położenie także przystanku autobusowego (który aktualnie zlokalizowany jest na ul. Telewizyjnej) względem tego parkingów, tak aby zapewnić dodatkowo możliwość komunikacji z autobusem (linia 511 i 512). Nie Na południu od torów kolejowych i na lewo od ulicy Telewizyjna. A więc w tak zwanym klinie skierowanym na południowy - wschód. Lokalizacja ta jest właściwa z punktu ewentualnego przebudowania skrzyżowania ulic Radiowa z Lazurówką (droga na Szczytniki, Kamionki) obejmująca powstanie ronda i wytyczenie nowej drogi w kierunku S11.
5. Ilość miejsc parkingowych - zważywszy na planowany zasięg oddziaływania stacji kolejowej - 5 miejscowości, obecnie około 5 000 mieszkańców z wyraźną tendencją wzrostową, właściwą liczbą miejsc parkingowych winno być 50-150. Nie bezpośrednio przy ul. Telewizyjnej - od strony zabudowań wsi.
6. Aktualnie brak tam stacji kolejowej. Terenu jest od groma, więc trudno coś tu wskazać.
7. Należy powiązać z rozprowadzeniem drogami rowerowymi potencjalnego ruchu do wielu miejsc pracy w okolicy, co pozwoliłoby pracodawcom sensowniej gospodarować swoimi działkami, niż przeznaczając je na miejsca parkingowe.
8. Parking powinien być po stronie miejscowości Koninko/Szczytniki, żeby nie trzeba przejeżdżać przez przejazd. Parking / stacja kolejowa będą funkcjonowały prawidłowo w przypadku doprowadzenia chodnika w kierunku Szczytnik d kolejowy w celu zaparkowania
9. Przy drodze dojazdowej oraz przy samej stacji
10. Odbicie od ulicy Telewizyjnej w stronę przeciwną od ul. Drukarskiej.
11. Jak najbliższej planowanej stacji kolejowej, w pobliżu drogi dojazdowej z Kamionek, Borówca.
12. Przybudowie parkingi zadaszyć jednocześnie perony
13. Parking jest niezbędny i stacja! Nie Przy przejeździe kolejowym.
14. Brakuje ścieżki rowerowej z Kamionek, Szczytnik i Borówca Za mało miejsc parkingowych jak na tak duże miejscowości jak Kamionki, Borówiec, Szczytniki 4 minuty od torów, żeby przejazd nie był blokowany
15. Za mało przewidzianych miejsc parkingowych!!! Jeśli to rozwiązanie ma być popularne to musi być bardziej dostępne. W Koninku będą przecież wsiadać także mieszkańcy Szczytnik, Borówca i Kamionek, których w sumie mieszka tu kilka tysięcy. Proponuję zrobić pomiar ruchu na przejeździe kolorowym (czyli tam, gdzie planowana jest stacja P&R), żeby mieć podstawę do stwierdzenia, jakie będzie zapotrzebowanie. W rzeczce Kopl i Michałowce mieszkają podobno rzadkie gatunki ptaków. Przy skrzyżowaniu linii kolejowej z ul. Drukarską, po stronie budynku po Rzeczpospolitej. Po pierwsze ze względu na bliskość dwóch rzeczek, po drugie budynek po „Rz” można byłoby zaadaptować na centrum przesiadkowe/informacyjne.
16. Za mało miejsc parkingowych – ( 4 razy)
17. Przy przejeździe kolejowym
18. Zaraz przy planowanej stacji
19. Przy planowanej stacji, to dobra lokalizacja
20. Same zalety. Okolice drukarni Abedik przed mostem nad trasą katowicką
21. Same zalety! może nawet 50 miejsc to za mało
22. BARDZO DOBRA LOKALIZACJA - zwłaszcza, że w okolicy znajduje się sporo magazynów zatrudniających tysiące osób.



	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
21.	Kostrzyn - Stacja PKP	Kostrzyn	poznański	stacja kolejowa	50 - 150

Uwagi:

- "Za mało połączeń kolejowych! Brakuje połączeń z Poznania przed południem i co najmniej dwóch pociągów nocnych, żeby ludzie kończący pracę o 23 mogli wrócić do domu."
- Ulokowanie parkingu po obydwu stronach torów tzn. przy ul. Warszawskiej oraz ul. Miłosza. Brakuje również parkingów dla skuterów i motocykli z infrastrukturą, czyli miejsc do pozostawienia np. kasku
- Tak, parkingi przy dworcu już istnieją po co kolejny. Nie lepiej wybudować nowe tereny zieleni. Najlepiej parkingi Park&Ride umieścić na granicy Poznania. Parkingi typu Park&Ride już istnieją - ludzie dojeżdżają do dworców PKP, PKS samochodami. Parkują je na już istniejących parkingach i przesiadają się do środka komunikacji publicznej.
- Należy powiązać z rozprawdzeniem drogami rowerowymi potencjalnego ruchu do wielu miejsc pracy w okolicy, co pozwoliłoby pracodawcom sensowniej gospodarować swoimi działkami, niż przeznaczając je na miejsca parkingowe.
- Wadą jest zbyt mała proponowana liczba miejsc parkingowych, która nie zaspokoi i nie uwzględni rozwoju komunikacji, obecnych jak i przyszłych klientów parkingów. Parkingi powinny znajdować się od strony dworca PKP ilości powyżej 60 miejsc jak również od strony ulicy Miłosza, Żeromskiego w ilości około 40-50 miejsc
- Widzimy zagrożenia:
  - ulice będą częściej eksploatowane choć nie ukrywamy że w wybranych godzinach
  - hałas dla mieszkańców obok parkingów podwoi się, należy pamiętać że kolej wydaje również określony hałas,
  - infrastruktura powinna być dopasowana do parkingu i utrudnień z tym związanych
  - wykonane powinny być w pierwszej kolejności ekrany akustyczne wygłuszające uciążliwość kolei i samochodów tam parkujących
  - drzewa przy parkingach powinny pozostać obecne i powinno zostać dołożone nowe drzewostany, po obu stronach parkingów obszarów sąsiadujących: ul. Warszawska, Czesława Miłosz jeśli chodzi o PKP
- Mały parking od strony ulicy Miłosza, Żeromskiego + pełna infrastruktura, oświetlenie wykonanie dojazdu czyli wykonanie ulicy w kosce, monitoring, zadaszenia proponowane P/W,
- Podobnie od strony dworca ul. Warszawskiej.
- Kolejnym niedocenianym pomysłem i zapomnianą sprawą są przystanki PKS Jeden główny przy bibliotece Kostrzyńskiej i drugi na wysokości Ul. Warszawskiej przy Biedronce.
- Nie znamy czy były wykonane jakiegokolwiek badania tego „parkometru”, ale według mojej wiedzy część pracowników dojeżdżających do pracy w kierunku Poznania, Wrześni, Środy itp. miejscowości rozsiewa swoje pojazdy po pobocznych uliczkach parkingu na mieście zaciskając pętle niewydajności rynku miejskiego doprowadzając go do niedrożnego chaotycznego monstrum.
- Proponuje więc: przy renowacji odnowieniu ulicy Wrzesińskiej na wysokości PKS PRZY BIEDRONCE wykonać na nieogorach z prawej strony spory parking dla samochodów osobowych. Proponuje wykonanie zatoczki autobusowej w tym miejscu w celu integracji
- Mała ilość obecnych miejsc parkingowych.
- Bocznica kolejowa obok dworca to dobry teren na parking P&R

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
22.	Koziegłowy - Osiedle Leśne	Czerwonak	poznański	planowana stacja kolejowa	do 50

Uwagi:

- Parking powinien być jak najbliższe planowanego przystanku kolejowego.
- Droga wyjazdowa z tego obszaru jest jednopasmowa w związku z czym, w niektórych godzinach autobusy mają tam spore opóźnienie spowodowane korkami.
- Koziegłowy ze swoją liczbą mieszkańców były kiedyś najludniejszą wsią w Polsce. Mało jest zatem tu miejsc parkingowych.
- A tutaj po co ??????????
- Stacja jest niepotrzebna. Lepiej zrobić większy parking przy stacji Karolin.

	miescowosc	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
23.	Koziegłowy - Karolin	Czerwonak	poznański	stacja kolejowa	50 -150
Uwagi: <ol style="list-style-type: none"> <li>Należy powiązać z rozproszaniem drogami rowerowymi potencjalnego ruchu do wielu miejsc pracy w okolicy, co pozwoliłoby pracodawcom sensowniej gospodarować swoimi działkami, niż przeznaczając je na miejsca parkingowe.</li> <li>Bardzo zakorkowany jest dojazd do tej stacji. Nie widzę potrzeby dużego parkingu w tej lokalizacji. Po tej samej stronie co peron. Parking po drugiej stronie ulicy spowoduje zwiększony ruch pieszych przez drogę.</li> <li>Przy stacji na zielonych wolnych miejscach.</li> </ol>					

	miescowosc	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
24.	Kościan	Kościan	kościański	stacja kolejowa	50 -150
Uwagi: <ol style="list-style-type: none"> <li>Ze względu na przejazd kolejowy i szlabany parking powinien znajdować się po obydwu stronach torów. Wiadukt/tunel - o jego budowie mówi się od bardzo wielu lat, bez efektów - wzdłuż ul. Torowej i Dworcowej - w kierunku dawnej Cukrowni i ewentualnie tereny po dawnej WWT.</li> <li>Teren byłych ogrodów działkowych, między ulicą Dworcową i ulicą Młyńską, przy torach kolejowych.</li> <li>Po tej samej stronie torów co dworzec kolejowy.</li> <li>Parking najlepiej umieścić po lewej stronie dworca kolejowego.</li> <li>Jeżeli parking miałby być po stronie wschodniej dworca (okolice ul. Łąkowej, Bukowej, Wierzbowej potrzebna jest kładka aby szybko i sprawnie przejść przez tory z uwagi na daleko usytuowane przejście na ul. Młyńskiej.</li> <li>50 miejsc to zbyt mało dla ilości samochodów parkujących na pobliskich ulicach między ul. Młyńską a Dworcową - zaniedbany teren ogródków (tył szkoły muzycznej).</li> <li>Lokalizacja - ul. Dworcowa za dworcem PKP</li> <li>Proponuję P&amp;R przy ulicy Dworcowej,</li> <li>Mam wrażenie że Kościan potrzebuje więcej miejsc niż 150, bardzo dużo osób z tego miasta dojeżdża do zakładów pracy i szkół w Poznaniu</li> <li>Lokalizacja Kościan - parking segmentowy (tzn., że nie wszystkie miejsca są skupione na jednej parceli), umożliwiający jednakową dostępność niezależnie od kierunku przyjazdu zmotoryzowanych i rowerzystów. Segment I tuż przy dworcu kolejowym przy kolejowej wieży ciśnień ok. 100 miejsc parkingowych, a segment II ul. Towarowa około 30 miejsc parkingowych - klienci nadjeżdżający z kierunku południowego., segment III ul. Dworcowa, ul. Kurpińskiego 30 miejsc parkingowych (parking przyuliczny) - dla nadjeżdżających z kierunku północnego.</li> </ol>					

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
25.	Kórnik - Rynek	Kórnik	poznański	dworzec autobusowy	50 -150

Uwagi:

- Tam nie ma dworca autobusowego, a Rynek jest świeżo po remoncie, należy zastanowić się na zrobieniu z prawdziwego zdarzenia dworca autobusowego w innej lokalizacji właśnie łącznie z P&R. Może parking przy zamku w Kórniku, a dworce (pętla autobusowe) powinny być z dwóch stron Kórnika, dla autobusów z kierunku Poznania właśnie przy zamku, a z drugiej strony przy Straży Miejskiej (tutaj jest miejsce)
- Są tam bardzo wąskie uliczki i nawet mieszkańcom trudno zaparkować bliskość terenów zielonych, promenady i jeziora to nie jest dobre miejsce na parking przy wjeździe do Kórnika, w okolicach gazowni.
- Potrzeba również stworzyć parking na Kórnik PKP. Odciążą to parking miejski, część mieszkańców gminy wybierze kolej.
- Ul. Rynek w Kórniku czyli rynek w Bninie jest obecnie przepełniony samochodami. Lokalizacja tu P&R mija się z celem, gdyż nie ma tu miejsca na dodatkowe miejsca parkingowe. Teren obecnego targowiska w Kórniku na ul. Wojska Polskiego.
- Nie widzę wolnego miejsca na parking. Już w tej chwili brakuje tam miejsc parkingowych i brak lokalizacji na parking. Proponuję przy stacji PKP w Kórniku.
- W proponowanej lokalizacji brakuje miejsca na wybudowanie parkingu, na chwilę obecną ulice przyległe do Rynku są stale zastawione samochodami. Ruch w tym miejscu generują szkoła, przedszkole, ratusz (sesje rady miejskiej i komisji) Umiejscowienie miejsc parkingowych w tym obszarze jest niedorzeczne. Lepszym wyjściem jest zorganizowanie parkingu P&R na ul. Śremskiej w pobliżu bloków SKR - pomoże to mieszkańcom dojeżdżającym zostawić auto i przesiąść się do autobusów bez konieczności zwiększania ruchu w centrum.
- Zgodnie z polityką gminy, Wyrażaną w publicznych deklaracjach, Rynek w Kórniku/Bninie oraz pl. Niepodległości w Kórniku nie powinny służyć jako parking typu buforowego czy P&R. Już obecnie trudno tam zaparkować. Dokładanie funkcji P&R mija się z celem. Należy znaleźć dla niego inną lokalizację - np. w okolicach. ul. Jeziornej w Kórniku-Bninie w miejscu istniejącego parkingu przy kościele oraz w okolicach. ul. Woźniaka w Kórniku - przy istniejących punktach handlowych. To pozwoli wyprowadzić część pojazdów blokujących obecnie miejsca parkingowe w centrum Kórnika poza jego granice.
- Bardzo mała liczba miejsc parkingowych. Ulica Kościelna.
- Rynek w Bninie? Tam już nie można wcisnąć szpilki. Idiotyczny pomysł.
- Kórnik koło starej gazowni.
- Nie ma potrzeby za daleko Poznania żeby jechać autobusem.
- Wprowadzenie ruchu na rynek miasteczka i uczynienie z niego wielkiego parkingu, to zły pomysł. Rynek w Kórniku powinien pełnić inne funkcje.
- Nie widzę zagrożeń dla środowiska naturalnego.
- Widzę zagrożenia dla zrównoważonego rozwoju miejscowości..
- Najlepsza lokalizacja moim zdaniem to teren przy stacji kolejowej Kórnik. Jednocześnie należałoby przekonfigurować komunikację autobusową Gminy, tak aby większy nacisk położyć na dowóz do stacji kolejowej. Wówczas w Kórniku nabrałaby sensu idea kolei aglomeracyjnej. Stacja kolejowa Kórnik nabrałaby także znaczenia dla obsługi ruchu z kierunku Śremu.
- Rynek jest po rewitalizacji i dlaczego to marnować. Widzę same zagrożenia, należy wyprowadzić ruch poza miasto.
- Parking przy wjeździe do Kórnika w sąsiedztwie gazowni, dodatkowo parking przy stacji kolejowej.
- Parking w tym miejscu to nie jest najlepszy pomysł. Zabudowa Rynku z samochodami w tle, to nie jest widok, o który nam chodzi, nieprawdaż? Znajdą się z pewnością tacy, którzy będą wiedzieć lepiej ode mnie, może warto wybudować nowy przystanek w innej lokalizacji i tam (nieopodal) umiejscowić P+R troszkę ruchu jeszcze nikomu nie zaszkodziło.
- Już teraz rynek w Kórniku jest zapchany może lepsza lokalizacja to wyjazd z miasta przy tzw. centrum handlowym - dużo miejsca i są przystanki w pobliżu tereny przy wjeździe z miasta.
- Dojazd z Kórnika do Poznania autobusem nie jest sensowną alternatywą dla dojazdu samochodem ze względu na czas dojazdu, tłok w autobusach. Gdyby do Kórnika dojeżdżał jakiś szynobus, a parking byłby przy stacji - wtedy ta lokalizacja miałaby sens. Kórnik jest niewielkim miasteczkiem o dużych walorach turystycznych. Parking może zeszpecić to miejsce, ponadto na wskazanym obszarze jest ciasna zabudowa, wąskie ulice. Zbudowanie tu parkingu może spowodować zwiększenie ruchu, spaliny itp. Po drugiej stronie trasy S11 na polach w kierunku na Dzieńmierowo.
- Lepsza lokalizacja to stacja PKP Kórnik lub Gądkki.
- Kórnik - Rynek - na rynku w centrach miast nie powinno się budować parkingów P&R
- Gmina Kórnik, 1. Szczodrzykowo 2. Kórnik 1. Stacja PKP Kórnik ul. Kolejowa - przy nowym peronie PKP 2. Kórnik ul. Poznańska (za gazownią) 1. Stacja PKP, do której większość osób dojeżdża 2. Dogodny dojazd autem z sąsiednich miejscowości dla osób dojeżdżających autobusem do Poznania 1. 20-25 2. do 50, w przyszłości może być konieczność rozbudowy do 100 1. Stacja PKP Kórnik ul. Kolejowa - przy nowym peronie PKP 2. Kórnik ul. Poznańska (za gazownią)
- Kórnik dworzec PKP idealna alternatywa dla podróżujących do Poznania komunikacją publiczną, ze względu na bardziej komfortową podróż oraz o wiele krótszy czas podróży, 27 minut do centrum miasta. Jest tu również duży plac, który zapewni wiele miejsc parkingowych (duży asfaltowy, oświetlony, nic tylko odgradzić i wyznaczyć miejsca), jak i budynek jako idealne miejsce schronienia dla podróżujących. 50 lokalizacja znajduje się w odległości około 4km od Kórnika. Jazda samochodem zajmuje około 4 minut samochodem.
- Parkingi w miejscowościach bez kolei (np. Kórnik) z obecną częstotliwością komunikacji zbiorowej są bez sensu, szybciej dotrze się do Poznania autem, nawet tracąc czas na szukanie miejsca postojowego, a przy 2 osobach na pewno jest też taniej.

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
26.	Kobylnica	Swarzędz	poznański	stacja kolejowa	do 50
<p>Uwagi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Należy powiązać z rozproszaniem drogami rowerowymi potencjalnego ruchu do wielu miejsc pracy w okolicy - także w Janikowie - co pozwoliłoby pracodawcom sensowniej gospodarować swoimi działkami, niż przeznaczając je na miejsca parkingowe.</li> <li>2. Bardzo potrzebny w tej lokalizacji ! brak od strony ulicy Poznańskiej, blisko przystanków autobusowych, zintegrowanie ze sobą całej infrastruktury jest konieczne, wybudowanie chodników, przebudowanie przystanków i peronów.</li> <li>3. Utwardzona droga brukiem bardzo uciążliwe nie na tyłach lub nawet zamiast opustoszałego budynku kolei.</li> <li>4. Lokalizacja parkingu gdzieś pomiędzy dworcem PKP a przystankami autobusowymi wydaje się najbardziej optymalną.</li> <li>5. Dobra lokalizacja zaraz przy stacji kolejowej (tam, gdzie obecnie się parkuje, ale powoli zaczyna brakować miejsc).</li> <li>6. Brak zadaszeń nad peronami</li> <li>7. Kobylnica - super</li> </ol>					

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
27.	Luboń	Luboń	poznański	stacja kolejowa	50 -150

Uwagi:

- Luboń - PKP to dobry pomysł, ale częstotliwość odjazdów/przyjazdów do Poznania jest za rzadka. Obecnie nie jestem w stanie przyjechać pociągiem z pracy w takim czasie aby jeszcze zdążyć na 17.00 odebrać dziecko z przedszkola. Wciąż pomimo tego że mi rano pociąg pasuje, to nie korzystam z niego i pcham się do centrum w okolice Łazarza.
- Lokalizacja w tym miejscu wymaga starannego zaplanowania ze względu na bliskość zabudowy. Dojazd gminny do stacji w Luboniu powinien być raczej starannie obsługiwany autobusami i to wieloma liniami równocześnie.
- Zlikwidować pas zieleni i zamienić na bezpłatny parking wzdłuż ul. Dworcowej
- W Luboniu parkingi P&R powinny znajdować się również na drogach wylotowych z miasta, w okolicach ul. Żabikowskiej oraz w okolicach skrzyżowania Poniańskiego, Sikorskiego, Unijna
- Jako mieszkaniec poznańskiej dzielnicy Dębiec raz w tygodniu jeżdżę pociągiem na trasie Poznań Dębiec - Mosina, a więc przejeżdżam również pociągiem przez Luboń. Pragnę nadmienić, że wymiana pasażerska na tej stacji jest niewielka. Moim zdaniem przyczyną tego stanu rzeczy jest:
  - niewielka odległość Lubonia od Poznania
  - gęsta siatka linii autobusowych, często kursujących do Poznania.
  - gęsta sieć linii autobusowych o wysokiej częstotliwości kursowania (w godzinach szczytu co 15-20 minut) powoduje nieatrakcyjność kolei. Nawet zakładając częstotliwość kursowania pociągów co 15-20 minut kolej będzie prawdopodobnie nieatrakcyjna dla mieszkańców Lubonia.
  - sugeruję więc sprawdzenie opinii mieszkańców, czy w ogóle chcieliby korzystać ze stacji, aby niepotrzebnie nie wydawać pieniędzy na zbyt duży parking typu P&R. Sugerowałbym raczej wybudowanie najpierw parkingi Bike&Ride dla rowerów (znacznie tańszego i zajmującego mniej miejsca) i sprawdzenie, czy ktoś z niego korzysta.
- Lokalizacja - po wschodniej stronie Armii Poznań z możliwością a bezkolizyjnego przejścia na dworzec kolejowy (kładka lub tunel)
- "Problem możliwości lokalizacji obiektu od zachodniej strony torów, skąd przybywałaby większa grupa użytkowników. Należy dopilnować maksymalnego możliwego zachowania drzewostanu wzdłuż ulicy Dworcowej, w bezpośrednim sąsiedztwie torów. Jeśli jest to możliwe ze względu na własności, zlokalizowanie parkingi dla aut na terenie działki przylegającej od wschodu do ul. Armii Poznań przy skrzyżowaniu z ul. 3 maja. Konieczne uwzględnienie estetyki i skali założenia w kontekście urbanistycznym, wykorzystanie parkingi jako buforu estetyczno-akustycznego dla sąsiedztwa.
- Parking dla rowerów można (przynajmniej częściowo) przewidzieć w bezpośrednim sąsiedztwie budynku dworca, ze względu na potrzebę dostępności od strony zachodniej. "
- Niewielka intensywność kursowania pociągów do Poznania.
- Wielopoziomowy parking tuż przy budynku dworca kolejowego od strony ulicy dworcowej albo/ oraz jednopiętrowy parking od strony ul. Armii Poznań [konieczność wyznaczenia dojścia pieszego z parkingi na perony kolejowe]. Umożliwi to korzystanie z parkingi zarówno mieszkańców zachodniej części Lubonia jak i wschodniej (dolnego Lubonia) wraz z obsługą ogromnego osiedla mieszkaniowego powstającego na terenie byłych zakładów ziemniaczanych.
- Brak zadaszeń nad peronami.
- Niska częstotliwość odjazdów pociągów do Poznania Główny. Żeby to działało podróżny powinien móc pojechać minimum co 20-15 minut w jedną stronę. Poza tym postój aut nie powinien utrudniać podróżnym korzystanie z przystanku autobusowego.
- Przygotować miejsca parkingowe wzdłuż drogi po stronie torów lub wręcz tak zmodyfikować pas drogowy, aby auta mogły parkować przy torach (wówczas zabezpieczyć dodatkowo siatką to miejsce, aby ktoś nie wskoczył pod pociąg.
- Za małą ilość miejsc parkingowych. Mogą chcieć tam parkować nie tylko mieszkańcy Lubonia, ale też Puszczykowa, Mosiny i miejscowości obok.
- Mała liczba pociągów w tej relacji stawia sens inwestycji pod znakiem zapytania. Pociąg w każdą stronę uczyni miejsce interesującym.
- Luboń-PKP to dobry pomysł, ale częstotliwość odjazdów/przyjazdów do Poznania jest za rzadka. Obecnie nie jestem w stanie przyjechać pociągiem z pracy w takim czasie aby jeszcze zdążyć na 17.00 odebrać dziecko z przedszkola. Wciąż pomimo tego że mi rano pociąg pasuje, to nie korzystam z niego i pcham się do centrum w okolice Łazarza.

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
28.	Luboń - Lasek	Luboń	poznański	planowana stacja kolejowa	do 50

Uwagi:

1. Stacja kolejowa może być przydatna, jednak dworzec główny w Luboniu jest raptem 2km dalej i jeżeli ktoś zechce zaparkować ojechać będzie mógł to zrobić tam. P&R w tej lokalizacji jest nieuzasadnione.
2. Kilka miejsc P&R przy nowej pętli autobusowej w Łęczycy. Miejsce na pawilon z małą gastronomią też by się przydało. Przy długim czekaniu na autobus do Puszczykowa lub Mosiny klienci łatwo skuszą się na paróweczkę lub małą czarną kawę.
3. Tutaj powinien powstać większy P+R niż przy stacji Luboń nastawiony na obsługę mieszkańców południowego Lubonia i Łęczycy.
4. Uwagi wpisane przy stacji Luboń w pewnej mierze odnoszą się do planowanej stacji Luboń Lasek - być może najpierw dobrze byłoby zapytać mieszkańców Lubonia i pobliskiej Łęczycy, czy taki parking jest potrzebny. Chociaż myślę, że parking do 50 samochodów byłby adekwatny w tym miejscu. Natomiast jak już wspominałem przy stacji Luboń parking na 50 - 150 w centrum Lubonia jest zdecydowanie zbyt duży, sądzę, że on jest po prostu zbędny.
5. P&R zintegrowany ze stacją kolejową.
6. Brak wad lokalizacji. Może w okolicy zatoczki autobusowej?
7. Za mało miejsc parkingowych, min. 150, bo będą tu przyjeżdżać ludzie z Wir, Łęczycy, Lasku nie od Krętej winna być ulica wzdłuż linii kolejowej po str. zachodniej do istniejącej wyżej ulicy wzdłuż torów.

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
30.	Mosina	Mosina	poznański	stacja kolejowa	50 - 150

Uwagi:

1. Z obu stron torów kolejowych aby nie trzeba było stać na przejeździe kolejowym.
2. Uważam, że zlokalizowanie parkingu w tym obszarze byłoby dobrym rozwiązaniem, na dzień dzisiejszy nie widzę wad. Wkrótce rozpocznie się także remont peronów, dworca, i torów na stacji Mosina, idealnie byłoby gdyby powstał tam parking P&R, gdyż obecny parking przy dworcu nie jest wystarczający, z powodu braku wystarczającej liczby miejsc, osoby dojeżdżające na dworzec zmuszone są parkować na placu przy stacji należącym do kolei, gdzie de facto parkować nie wolno.
3. Kolizja ze strefą płatnego parkowania. Bezpośrednio przy dworcu PKP (dodatkowy parking na potrzeby rozładunku) lub przy ul. Dworcowej. Ewentualnie po drugiej stronie torów, w okolicy ZUK - przy zapewnieniu przejazdu. Parking nie może powstać kosztem likwidacji terenów zielonych. W okolicy dworca jest kilka opcji na dobrą i efektywną lokalizację parkingu P&R np. przy ul. Kolejowej. Parking P&R pasuje w lokalizacji obecnego parkingu przy ul. Kolejowej tuż przy dworcu. Parking powinien pomieścić większą ilość pojazdów a teraz jest z tym problem. Dobrze by było aby parking był kilku kondygnacyjny do wysokości dworca kolejowego. W projekcie należy uwzględnić opcję Kiss&Ride, która też powinna być zawarta. Podczas budowy parkingu proszę pamiętać o zapewnieniu tymczasowego parkingu w innym miejscu jeżeli parking powstanie tuż przy dworcu. zejścia/kładki do dworca.
4. Jest niewiele terenów wolnych, nadających się na parking w tym obszarze. nie W pasie od budynku dworca do placu przeładunkowego przy ul. Kolejowej. Na tym obszarze znajdują się stare niewykorzystywane budynki PKP oraz ogródki pracownicze PKP.
5. Nie ma wad, tylko o wiele za mało miejsc parkingowych dobra lokalizacja przy linii kolejowej sprawia, że może być bardzo wielu korzystających z P&R więc musi być dużo miejsc parkingowych, to m.in. stanowi o atrakcji tego systemu w Mosinie byłoby miejsce na obszarach strefy obecnie wyznaczonej pod działalność gosp. po tej stronie gdzie jest stora Esso. winno być przejście podziemne do peronów nie widzę po stronie południowej linii, tam jest dużo miejsca po str. północnej też jest ok, tylko tam jest mało miejsca.
6. Mosina - za mały.



	miescowosc	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
31.	Murowana Goślina	Murowana Goślina	poznański	stacja kolejowa	50 - 150
Uwagi: <ol style="list-style-type: none"> <li>Najlepszym miejscem jest parking między ośrodkiem zdrowia a ulicą szkolną. A także między ulicą Zagłoby a dworcem.</li> <li>Zdecydowanie parking powinien umożliwiać zaparkowanie powyżej 150 samochodów.</li> <li>Lokalizacja jest dobra, ale przy obecnej częstotliwości pociągów nie bardzo spełnia założenia szybkiej komunikacji w obrębie aglomeracji</li> </ol>					

	miescowosc	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
34.	Owińska	Czerwonak	poznański	stacja kolejowa	50 -150
Uwagi: <ol style="list-style-type: none"> <li>Lokalizacja jest dobra, ale przy obecnej częstotliwości pociągów nie bardzo spełnia założenia szybkiej komunikacji w obrębie aglomeracji</li> </ol>					

	miescowosc	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
35.	Paczkowo	Swarzędz	poznański	stacja kolejowa	do 50
Uwagi: <ol style="list-style-type: none"> <li>Od 20 lat w tej lokalizacji brakuje miejsca na pozostawienie auta. Ustawione niedawno stojaki na rowery są bez zadaszenia!</li> <li>Wzdłuż torów naprzeciwko dworca</li> <li>Należy powiązać z rozprowadzeniem drogami rowerowymi potencjalnego ruchu do wielu miejsc pracy w okolicy, co pozwoliłoby pracodawcom sensowniej gospodarować swoimi działkami, niż przeznaczając je na miejsca parkingowe.</li> </ol>					

	miescowosc	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
36.	Pałędzie	Dopiewo	poznański	stacja kolejowa	50 -150
Uwagi: <ol style="list-style-type: none"> <li>Parking można umieścić po obu stronach torów - istnieje wtedy konieczność dobudowania kawałka tunelu, ale korzystanie z P&amp;R umożliwiłoby parkowanie dla mieszkańców z jednej strony Pałędzia, Gołusek, Dopiewca czy Konarzewa a z drugiej strony Dąbrówki czy Zakrzewa bez oczekiwania na przejeździe kolejowym.</li> <li>Brak Wad. Należy umieścić w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego oraz zapewnić dojazd autobusu gminnego 718 i 719 na dworzec organizując centrum przesiadkowe( parking P&amp;R +pociąg + autobus). Myślę, że liczba miejsc 150 może być w tym miejscu nie wystarczająca.</li> <li>Pałędzie; ponad 150 miejsc powinien zawierać parking ze względu na planowaną gwałtowną rozbudowę osiedli mieszkaniowych w pobliskich wioskach.</li> </ol>					

	miescowosc	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
37.	Pobiedziska	Pobiedziska	poznański	stacja kolejowa	powyżej 150
Uwagi: <ol style="list-style-type: none"> <li>Dobry pomysł . Zapewni to zadaszenie peronów oraz nie zabierze miejsca wokół dworca</li> </ol>					



	miescowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
39.	Poznań - Dębiec	Poznań	poznański	pętla tramwajowa	powyżej 150

Uwagi:

1. Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów oraz tramwajów.
2. Na Dębcu jest wystarczająco mało miejsca na parkingi tego typu. Wg. mnie lepszym rozwiązaniem byłoby przesunięcie pętli tramwajowej na międzytorze na wysokości stacji Poznań Dębiec i zrezygnowanie z parkingu w tej lokalizacji. Osoby dojeżdżające spod Poznania i tak będą korzystać raczej z parkingów P&R w pobliżu stacji w Luboniu, Puszczykowie, Puszczykówku czy Mosinie. Na terenie samego Dębca komunikacja autobusowa dowożąca pasażerów do tego węzła działa wystarczająco sprawnie. Wzmógłony ruch samochodów na i tak już niewydolnym rejonie Dębca może zdegradować to środowisko. Pod budowę parkingu trzeba by zlikwidować i tak nieliczną już zielenią na międzytorzu, bo nie ma innego miejsca na tego typu obiekt.
3. Nie należy tworzyć zbyt kapitałochłonnego parkingu w tym miejscu, a zamiast tego od razu inwestować w przedłużenie torowiska na Dębinę i ew. na Świerczewo. P+R w tym miejscu powinien mieć charakter lokalny, osiedlowy. W przeciwnym razie silnie wzbudzi ruch w środku dzielnicy mieszkalnej. 150 miejsc wydaje się dużą pojemnością z tego względu.
4. Brak miejsca na Dębcu na tego typu parking.
5. R&R całkowicie zbędny - zabierze tylko miejsce niezbędne do przedłużenia linii tramwajowej - P&R powinien powstać na klinie Dębieckim w okolicy planowanego przystanku kolejowego Poznań - Świerczewo - tam integracja kolei, tramwaju, autobusów (nowa pętla) i komunikacji indywidualnej (samochody, rowery) - P&R zbędny.
6. Poznań-Dębiec, przy pętli tramwajowej.
7. Mała pętla autobusowa.
8. Niezwykle ważne, w mojej ocenie jest to by parking był blisko trzech różnych punktów - pętli tramwajowej, pętli autobusowej i stacji kolejowej. Trudno wskazać miejsce - nie wiem jak będzie do końca wyglądać układ dróg po zbudowaniu wiaduktu, ale trzeba rozważyć te trzy miejsca i fakt budowy wiaduktu.
9. Koło pętli tramwajowej.
10. Dla kogo miałyby być parking Park&Ride i gdzie miałyby on powstać? Powinno się przede wszystkim pomyśleć o kompleksowej przebudowie węzła tramwajowo-autobusowo-kolejowego, np. przesunięciu stacji kolejowej Poznań-Dębiec bliżej pętli tramwajowej albo chociaż zbudowanie godziwego chodnika łączącego stację kolejową z pętlą tramwajową. W ten sposób przesiadający się pasażerowie nie musieliby nadrabiać drogi chodząc dookoła ani też ryzykować życiem chodząc w nielegalnym miejscu (wzdłuż torów kolejowych).
11. Działki pomiędzy ul. 28 czerwca 1956r a torami kolejowymi północ-południe oraz wschód-zachód (trójkątny obszar po drugiej stronie ulicy od pętli tramwajowej).
12. Przy węźle autostradowym Poznań Dębina
13. Wadą jest ograniczony wybór środka komunikacji - tramwaje na 28-czerwca często grzęzną w korkach. W tej chwili mnóstwo mieszkańców podpoznańskich gmin zostawia swoje samochody w okolicy przystanku autobusowego os. Dębina. Okoliczne tereny są wręcz zastawione ich samochodami gdyż jest w tym miejscu bardzo dogodna sieć komunikacyjna umożliwiająca na dojazd do ścisłego centrum nawet w 12 minut. Według mnie właśnie okolice stacji benzynowej Shell są najlepszym miejscem na tego typu parking - w okolicy planowanego dworca autobusowo-tramwajowego.
14. Daleko do sieci tramwajowej z pociągu
15. Wadą jest budowa tunelu w pobliżu pętli. Dodatkowo przy starym stadionie Lecha powstał już parking. Poza tym pomysł dobry. "
16. Mało miejsca w okolicy. Nie wiem jak to wpłynie na ruch po przebudowie.
17. Bardzo złe warunki dojścia pieszego dla mieszkańców okolic ulic Drużynowej, Maszynowej Tarczowej (okolic Panoramy) ze względu na słabo oświetloną ul. Jałowcową i mało użytkowane, zaniedbane, zaśmiecone ogródki działkowe. Po zmroku - strach iść. Nie, ponieważ jest to teraz mocno zabudowane. Dlatego warto zwrócić uwagę na projekt zieleni przy tworzeniu parkingu. Między ul. Jałowcową a Opolską - choć tam może być za mało miejsca. Więc na terenie ogródków działkowych - które są meliniarnią okolicy.
18. Dębiec jest stosunkowo głęboko w mieście, nie na jego obrzeżu. Jest to też miejsce z gęstą zabudową i infrastrukturą a - pętla tramwajowa, autobusowa, przejazd kolejowy, stacja kolejowa. Ponad 150 miejsc to dużo, chyba, że będzie to parking wielopoziomowy.
19. Za daleko od pętli Dębiec, za małe przystanki, za mała ilość miejsc parkingowych. Przesunąć bardziej w kierunku stacji kolejowej Poznań -0 Dębiec i pętli autobusowej Poznań Dębiec.
20. Zagrożeniem ekologicznym jest możliwe wycięcie starodrzewu.
21. W miejscu blaszanych garaży przy ulicy św. Szczepana za pętlą tramwajową. Dodatkowo nowa kładka nad torami towarowymi prowadząca wprost na pętlę.
22. O ile możliwe winno być dużo powyżej 150 miejsc parkingowych, to jest pętla tramwajowa
23. Najlepiej przed torami towarowymi.
24. Problem z konkretną lokalizacją - nie ma tam większego pustego placu.
25. Zlokalizowany zbyt głęboko w mieście. Należy rozważyć rezygnację z lokalizacji lub jej zmniejszenie przy założeniu, że realizowane są parkingi w Mosinie i Luboniu.

26. Kiepsko rozwinięta komunikacja miejska która( autobusy) stoją w korkach w godzinach szczytu jak inne auta Przy pętli tramwajowej na Dębca.
27. Wadą węzła dębieckiego są niezliczone kolizje z przejazdami kolejowymi (niestety budowany tunel na Czechosłowackiej nie poprawi sprawy), dlatego lokalizacja parkingu nie może tej komunikacji dodatkowo utrudniać. We skazanym obrębie należy zwrócić uwagę na niedostatek zieleni - dlatego bardzo ważne jest zaprojektowanie zielonego parkingu stanowiącego izolację akustyczną, ekologiczną i estetyczną od gęstej zabudowy Dębca domami jednorodzinnymi. 1. Parking należy zlokalizować w takim miejscu, aby dojeżdżający z Lubonia nie musieli przejeżdżać przez przejazdy kolejowe, ponieważ non stop tworzą się na nich korki. Dodatkowo, zakładając uruchomienie kolei aglomeracyjnej zwiększy częstotliwość przejazdów pociągów, więc automatycznie korki będą większe. Parking należy lokalizować w obrębie nie pętli tramwajowej a dworca kolejowego Dębiec, jednak (!) z poszanowaniem przestrzeni publicznej wokół kościoła.2. Jeśli budowę tego parkingu można odłożyć, to sensowne jest jego zaprojektowanie razem z projektem III ramy - wtedy najlepsze byłoby sąsiedztwo zjazdu z tej trasy, w rejonie starego stadionu "
28. Parking Park&Ride miał wg wieloletnich planów być zlokalizowany przy pętli na trasie przedłużonej do os. Dębina. W obecnym miejscu nie ma odpowiedniego terenu na taki parking. Trasa na Dębiec (póki nie przebudowane zostaną odcinki torowiska na ul.28 Czerwca 56) jest też teraz zbyt wolna i mało atrakcyjna jako dojazd do centrum.
29. Poznań - Dębiec, w okolicach pętli tramwajowej - liczba miejsc: 50 (prawdopodobnie brak miejsca na więcej) i w okolicy stacji PKP Poznań Dębiec ( 50-100 miejsc). Ważne aby korzystać z kolei aglomeracyjnej w przyszłość. Jest to bardzo istotny węzeł komunikacyjny .
30. Jestem bardzo ciekaw lokalizacji pętla Dębiec o pojemności ponad 150 pojazdów i czasem dojazdu do 4 minut? Gdzie to ma być?

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
40.	Poznań - Franowo	Poznań	poznański	pętla tramwajowa	powyżej 150

Uwagi:

1. W bezpośrednim sąsiedztwie przystanków pomiędzy M1 a Ikea
2. Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów oraz tramwajów.
3. Jeśli własność gruntów na to pozwoli, to na wprost wyjazdu z ulicy Szwedzkiej wzdłuż torów tramwajowych, między IKEA, a M1.
4. Najlepszym miejscem będzie parking przy stacji ul. Szwedzka od strony Praktykera po drugiej stronie torów tramwajowych
5. Lokalizacja jest nie potrzebna ze względu na obfitość zarówno miejsc parkingowych jak i punktów usługowych w pobliżu istniejącego przystanku tramwajowego.
6. Za centrum handlowym M1, tak aby zapewnić możliwy najszybsze dojeżdżenie do pętli tramwajowej
7. Czas jazdy do pętli np. z okolic Krzywoustego + przesiadka (pętla tylko na 3 linie) jest zdecydowanie za mało opłacalny i wygodny niż np. jazda do Ronda Rataje i przesiadka w tych okolicach. Wiem, że nie ma tam dużo miejsca, ale dużo bardziej w okolicach dworca Rataje przydałby się Park & Ride (nawet trochę droższy, bo na dobrą sprawę byłby do parking Park & Go - czyli parkuj i idź )
8. Parking niepotrzebny, ze względu na bardzo dużą ilość miejsc parkingowych przy centrach handlowych (M1, Franowo, IKEA).
9. Parking bezużyteczny bez poprowadzenia drogi przez tory kolejowe od strony Szczepankowa lub budowy ulicy Folwarcznej łączącej wiadukt Franowo z ul. Kobyłepole (wzdłuż torów).
10. Parking. Rozbudowy wymagać będzie dojazd do Franowa od strony Katowickiej. Większość przyjezdnych będzie skręcać w lewo koło giełdy. Może to spowodować (jak i teraz to się dzieje) duże korki. Nie Tam gdzie się wciśnie 1000 samochodów.
11. Naturalnym parkingiem Park & Ride jest plac przed CH M1, przy przystanku Szwedzka. Plac jest na tyle duży, że nigdy nie brakuje miejsc i jest bliższy z punktu widzenia dojazdu z sąsiednich miejscowości i jednocześnie tramwaj ma już bliżej do miasta.
12. Komunikacja tramwajowa nie łączy niektórych obszarów Poznania bynajmniej w bezpośrednim połączeniu lub linii tramwajowe zawierają zbyt wiele przystanków. Brak ciągłości połączenie podobnie jak linia nr 16 na wysokości mostu Fredry. Przejazd autem z Franowa do ul. Dąbrowskiego na wysokości ul. Polnej ok. godz. 7 rano zajmuje autem ok.15 min. - tramwajem 45 z przesiadką :( nie Należy wykorzystać mało eksploatowaną część parkingu przy CH M1 w okolicach stacji Neste i Norauto gdzie jest infrastruktura i bardzo dużo miejsc parkingowych (monitoring, oświetlenie itp.)
13. Lokalizacja przeszło kilometr od ul. Krzywoustego, co zmniejsza szansę na trafienie kierowcy na P&R. Środowisko wysoko przekształcone, zagrożenie niewielkie. Miejsce proponowane przez Państwa jest wg mnie jednym z lepszych, na jakie można wpaść. Trudno pogodzić lokalizację blisko pętli Franowo i blisko ul. Krzywoustego.
14. Nie ma potrzeby budowy miejskiego parkingu - istnieją obszernie tereny parkingowe pobliskiego centrum handlowego, które nie są w pełni wykorzystywane.
15. Uważam, że lokalizacja parkingu P&R przy pętli Franowo jest nieodpowiednia. W pobliżu jest bardzo duży parking przy centrum handlowym M1 - położony bardzo blisko linii tramwajowej. Ponadto pętla Franowo leży w sporej odległości od drogi wjazdowej do Poznania (Krzywoustego). Lepiej zadbać o to, aby w nowo budowanym centrum handlowym Poznania (lub w pobliżu) był również duży bezpłatny naziemny parking (LPG) z łatwą przesiadką do tramwaju. W pobliżu Ronda Rataje.

16. Powinno być zlokalizowane przy pętli Franowo za mało miejsc parkingowych zwróćcie uwagę ile aut parkuje wokół Netrum handlowych w weekendy np. nie prze pętli i zajezdni tramwajowej na Franowie, ale żeby się nie przebijając uliczkami centrum handlowego.
17. Jest tam sporo innych miejsc parkingowych. Lepiej zorganizować parking bliżej centrum.
18. Na razie lokalizacja chybiona - brak rozsądnego dojazdu.
19. Lepiej nieoficjalnie stanąć przed M1/ koło IKEI
20. Obecnie bardziej przydatny jest P&R w rejonie Ikei (szybki dojazd z trasy katowickiej)
21. Zbyt długi czas dojazdu komunikacją do centrum.
22. "Lokalizacja bez sensu - funkcję parkingu Park & Ride pełni parking przy CH M1. Dopiero w przypadku przeprowadzenia tramwaju nad torami albo wybudowania kładki pieszo-rowerowej nad torami zasadnym mogłoby być zapewnienie parkingu rowerowego wraz z monitoringiem i innymi zabezpieczeniami (np. parking jako boks otwierany przy pomocy karty PEKA). W przypadku przeprowadzenia tramwaju wiaduktem nad torami: można rozważyć budowę parkingu P&R oraz P&B i P&K na ul. Kobylepole. Jak wcześniej: parking de facto istnieje przy CH M1. Dopiero po przeprowadzeniu tramwaju nad torami można rozważać budowę parkingu np. przy ulicy Kobylepole."
23. W przypadku dojazdu od strony Swarzędza, Kobylepole konieczność objazdu wokół Kompanii Piwowarskiej. Brakuje przejazdu od strony torów, który by odciążyły wiecznik zakorkowana ul. Dymka, która z Browarna jest wąskim gardłem Nowego Miasta Wyłącznie przy samym przystanku.
24. M1 /Ikea /Park Franowo - po co wydawać pieniądze na parking, który już istnieje??
25. Franowo to bardzo dobra lokalizacja. Należy rozważyć przeniesienie parkingu bliżej Trasy Katowickiej. nie należy rozważyć porozumienie z właścicielami istniejących parkingów sieci handlowych w celu minimalizacji przestrzeni poświęconej na miejsca parkingowe.
26. Nie widzę sensu stawiania parkingu w miejscu gdzie SA same parkingi Przede wszystkim pieniądze przeznaczyłbym na rozwój komunikacji tramwajowej dojeżdżającej na pętle.
27. Za daleko. Parking tego typu powinien być bliżej osiedla. Mieszkańcom nie będzie się opłacało nakładać drogi żeby zawrócić do pętli jeśli mieszkają bliżej.
28. Jeden z ważniejszych P&R w tej części miasta – już działa☺
29. Pobliskie liczne bezpłatne parkingi przy centrum Franowo i M1 nie są prawie nigdy pełne w 100% nie ma więc potrzeby budowania dodatkowego parkingu w tym miejscu, tym bardziej jeśli byłby płatny.
30. Bliżej kolejnego przystanku między M1 a CH Franowo.
31. Koszty. W tym miejscu jest bardzo dużo bezpłatnych miejsc parkingowych udostępnianych przez centra handlowe (M1, Ikea itd.. Budowa za miejskie pieniądze parkingu w tym miejscu to jak noszenie drzewa do lasu.
32. Dojeżdżam trasą Katowicką (S5) i pętla na Franowie jest mi za daleko. Co z parkingiem na Rondzie Rataje. Buduje się tam Centrum Handlowe to może znalazłoby się 150 miejsc gdzieś kątem obok blisko Ronda.
33. Parking pętla Franowo - mało funkcjonalny, zbyt wydłużony dojazd (zwłaszcza z kierunku Swarzędza).
34. Dużo lepszą lokalizacją byłaby koło przystanku na Szwedzkiej. Dokładna lokalizacja to obszar (trójkąt) ograniczony przez ulice Franowo i linie tramwajową (za marketem Smyk). Powody:
  - a. wiele osób już teraz korzysta z parkingu przy M1 (co jest źródłem potencjalnego konfliktu)
  - b. potencjalnie bardzo łatwy dojazd z trasy S11 (ulicą Franowo, w tej chwili odcinek bezpośrednio za marketem Jula jest ograniczony zakazem ale gdyby go usunąć to dojazd byłby możliwy w łatwy sposób nieograniczony światłami i skrzyżowaniami) .
35. W związku z planowaną rozbiórką wiaduktu na trasie katowickiej w pierwszej kolejności powinien powstać parking na Franowie, przy pętli tramwajowej.

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
41.	Poznań - Górczyn	Poznań	poznański	pętla tramwajowa	powyżej 150

Uwagi:

1. Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów oraz tramwajów.
2. Maksymalnie blisko torów kolejowych i pętli tramwajowej.
3. Inwestycja powinna być niskonakładowa, gdyż pętla ta nadaje się do przeniesienia w nieodległej przyszłości, a obszar wokół pętli do przekształceń strukturalnych związanych z potencjałem dla budownictwa biurowego. Środek dzielnicy mieszkalnej. Trudno mi sobie wyobrazić mało uciążliwą lokalizację, a ze średnio uciążliwych to tylko ulica Węglowa oraz sama końcówka Czechosłowackiej, co jednak wzmogłoby silnie ruch na tej mimo wszystko ulicy mieszkalnej.
4. Mało miejsca na P&R, ale w tym miejscu MUSI powstać. Musi być lepsza korelacja czasowa komunikacji podmiejskiej z miejską. Dzisiaj np. 702 i 703 odjeżdżają i przyjeżdżają prawie o tych samych godzinach. Moim zdaniem najkorzystniej byłoby zbudować platformę nad pętlą autobusową i tramwajową i PKP, na której byłby P&R. Wtedy P&R blisko przystanków, a przy okazji przystanki komunikacji były zadaszony. Zejścia z P&R bezpośrednio na przystanki. Połączyć pętlę autobusową i tramwajową z PKP P - ń Górczyn. Większa częstotliwość szynobusów z powoduje, że mieszkańcy Plewisk, Dąbrówki, Dopiewa będą chętniej korzystać.
5. Pomędzy dworcem autobusowym a torami kolejowymi - pod wiaduktem.
6. Z tyłu za pętlą tramwajową, koło peronu Poznań – Górczyn.
7. Wykorzystując teren starego dworca PKP (obecnie przystanek Polski - BUS) i dalej wzdłuż torów.
8. Na pewno idealnym miejscem jest plac pomiędzy pętlą a dworcem kolejowym.
9. Należy zwrócić uwagę na dostępność dojazdu z każdej strony - parking należałoby umieścić tak, aby można było na niego wjechać nie przejeżdżając przez Most Górczyński.
10. Uważam, że to doskonała lokalizacja, biorąc pod uwagę bliskość dworca PKP, pętli MPK, przystanku Polskiego Busa oraz bliskości centrum. W pobliżu skrzyżowania ulic Zgoda i Węglowej.
11. Czy nie da się dokładniej określić ilości miejsc parkingowych powyżej 150 oznacza 155 czy może kilka tysięcy miejsc? Co robi różnicę przy zgłaszaniu jakichkolwiek uwag gdyż mały parking na 150 miejsc generuje zupełnie inny ruch, zanieczyszczenia itp. niż porządny parking na kilka tysięcy aut.
12. NIE dla wycięcie starodrzewu - iść bardziej w kierunku ul. Węglowej.
13. Koło stacji kolejowej. Można by wtedy reaktywować dworzec Górczyn do celów usługowych.
14. 150 miejsc to za mało. Jest to z głównych wjazdów z podpoznańskich sypialni w Komornikach i Plewiskach.
15. Winno być dużo powyżej 150 miejsc parkingowych.
16. Pod wiaduktem /w rejonie starego budynku dworca.
17. Najlepiej przed torami kolejowymi, pod wiaduktem, w rejonie starego budynku dworca.
18. Tory kolejowe i istniejące przejście podziemne stanowi ą znaczącą barierę przestrzenną w dostępie. Należy zaprojektować zarówno parking jak i organizację dojazdu do pętli z dużym naciskiem na komfort przemieszczania się (zadaszenie, przyjazność przestrzeni) - nieprzyjazny transfer może skutecznie zniechęcić potencjalnych użytkowników.
19. Zlokalizowanie wielopoziomowego parkingu nad dworcem autobusowym i pętlą tramwajową. Wjazd na parking od strony stacji benzynowej.
20. Zatoka przy dawnym dworcu kolejowym na ul. Zgoda
21. Dojazd do samego Dworca na Górczynie jest utrudniony przez mało przepustowe skrzyżowanie ul. Zgoda - Albańska, bliską lokalizację dworca autobusowego, gdzie jak przyjadą autobusy wszystkich przewoźników to nie ma miejsc i robi się bałagan. Sam wyjazd z proponowanej lokalizacji także jest utrudniony przez źle synchronizowane światła na ul. Głogowskiej. Tam gdzie znajdzie się na to miejsce, w okolicach ul Węglowej i wiaduktu Górczyńskiego
22. Ten parking jest niezbędny.
23. Bzdura. Górczyn jest już w obszarze korków. Taki parking powinien powstać w okolicy CH Auchan.
24. Klin pomiędzy wschodnią nitką wiaduktu Kosynierów torami a osiedlem/Andrzejewskiego, należałoby wtedy zadbać o płynność dojazdu do Głogowskiej lub do Hetmańskiej albo Panoramy w drugą stronę – sygnalizację, szersze ulice (dwa pasy) itp. aby nie powstawały korki.
25. Należałoby stworzyć możliwość łatwego i szybkiego wjazdu na parking, bez konieczności pokonywania kilku sygnalizacji po zjeździe z wiaduktu, na skrzyżowaniu ze Ściegiennego. Powinien być to jeden z największych parkingów P&R w Poznaniu, ze względu na dużą ilość mieszkańców powiatu wjeżdżających od strony Komorników. Nie. Jest to teren przylegający do torów kolejowych, więc dość znacznie już przekształcony. Teren przemysłowy w klinie torów i ul. Węglowej lub teren pomiędzy torami, ul. Andrzejewskiego i wiaduktem.
26. Poznań - Górczyn tu po min 250 miejsc

	miescowosc	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
42.	Poznań - Grunwald (Bułgarska)	Poznań	poznański	Inea Stadion	50 - 150

Uwagi:

1. Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów oraz tramwajów.
2. Bardzo dobry pomysł, niewykorzystany teren na 300 miejsc parkingowych.
3. Nie wiadomo komu miałby służyć parking tego typu w tej lokalizacji. Nie ma tu ani stacji kolejowej, ani pętli tramwajowo-autobusowej. P&R powinny powstawać na obrzeżach aglomeracji, a nie w mieście.
4. Lokalizacja koło stadionu jest OK..
5. Parking będzie znajdował się zbyt daleko węzła komunikacyjnego oraz zbyt blisko stadionu.
6. Tak, obecny jest już parking w tym miejscu. W czasie meczy, parking stoi pusty i jest zamknięty a kibice parkują gdzie się da. Proszę o otwarcie obecnego już parkingu przy stadionie. Tu na tym terenie to nie ale może umieścić parking Park&Ride przy ulicy Kopanina przy torach kolejowych.
7. Korzystanie z parkingu w trakcie imprez na Inea Stadionie - dodatkowy generator ruchu może utrudnić komunikację przed widowiskiem i po nim.
8. Wzdłuż Bułgarskiej na odcinku Rumuńska/Grunwaldzka - RADA OSIEDLA GRUNWALD POŁUDNIE
9. "Parking nie powinien znajdować się zbyt blisko stadionu (przy ul. Ptasiej) - za duże natężenie ruchu w bliskim sąsiedztwie stadionu. brak zagrożeń dla środowiska Parking Park&Ride najlepiej umieścić na wysokości skrzyżowania ulicy Bułgarskiej z Marszałkowską na terenie, gdzie obecnie nic nie ma i są chaszcze. Jest tam już przygotowana sygnalizacja świetlna, którą można by wykorzystać do obsługi ruchu na parkingu. Bliskość stadionu pozwala użyć także tego parkingu w przypadku dużych imprez plenerowych/sportowych na stadionie miejskim. Możliwa także lokalizacja na Ul. Wałbrzyskiej (okolice Marcelińskiej, Ptasiej i Strzegomskiej) w okolicy lasku marcelińskiego, lub na Ul. Marcelińskiej na wysokości osiedla MarceLin "
10. Jeżeli powstaną parkingi na Junikowie i ul. Budziszyskiej to komu ma służyć ten w okolicy stadionu miejskiego? Niepotrzebnie będzie zachęcał do jazdy w kierunku centrum poza tym parkingi miały powstawać w okolicach pętli tram lub autobusowych lub dworców kolejowych a w tamtej lokalizacji chyba nie ma nic takiego. Te parkingi miały zniechęcać do wjazdu do miasta a lokalizacja tego wręcz do tego zachęca.
11. Za daleko od Grunwaldzkiej, małe przystanki . Przesunąć bardziej w pobliżu skrzyżowania Jugosłowiańskiej Bułgarskiej i Grunwaldzkiej.
12. "Parking typu P+R powinien być zlokalizowany jak najbliżej granic miasta i jednocześnie być połączony z sieci ą komunikacji miejskiej. Wg mnie lepszym wystarczającym rozwiązaniem byłby P+R na Junikowie. Domyślam się, że miasto przy okazji inwestycji P+R chce rozwiązać problem z brakiem miejsc wokół stadionu i stąd pomysł takiej lokalizacji.
13. Za głęboko w strukturze miasta - a przecież sensem parkingów P&R ma być wyprowadzanie ruchu samochodowego z miasta. Należy je budować na obrzeżach. Pętla Junikowo oraz tereny bliżej drogi 92 lepiej spełniłyby swoją rolę.
14. Za daleko do przystanku tramwajowego. trudny dojazd od strony granic miasta (przejazd kolejowy).
15. Obok stadionu już istnieją miejsca parkingowe. Poza tym dla kogo miałby on być? Przecież to już jest Poznań a nie jego obrzeża.
16. Przejście dla pieszych z jednej strony skrzyżowania na przeciwną zajmuje za dużo czasu. Dojście z parkingu na przystanek tramwajowy nie powinien zajmować więcej niż 2 minuty.
17. Znajduje się niepotrzebnie blisko centrum miasta. Należy rozważyć rezygnację z lokalizacji lub jej przeniesienie w okolice ul. Bukowskiej. Aktualna lokalizacja zachęca do pomijania parkingów na Junikowie, a nie stanowi zachęty dla mieszkańców wjeżdżających do miasta ul. Bukowską.
18. Należało by poprawić funkcjonowanie sygnalizacji świetlnej z priorytetem dla pieszych aby jak najszybciej można było dostać się na drugą stronę ulicy i zdążyć na tramwaj, dzisiaj trwa to od 3 do nawet 5 minut. Nie Dobrym wyborem byłoby umiejscowienie tego parkingu jak najbliżej stadionu Inea, gdzie duża część kibiców mogłaby zostawiać swoje samochody podczas trwania meczu, co odciążyło by pobliskie ulice.
19. Należy przemyśleć połączenie środkowego pasa z lewoskrętem na nitce północnej ul. Grunwaldzkiej, a kosztem lewoskrętu poszerzyć przystanek tramwajowy, który już dzisiaj jest zdecydowanie za wąski i niekomfortowy.
20. więcej miejsc parkingowych jak najbliżej ul. Grunwaldzkiej (przystanek tramwajowy).



	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
43.	Poznań - Grunwald (Budziszyńska)	Poznań	poznański	pętla tramwajowa	do 50
<p>Uwagi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów oraz tramwajów.</li> <li>2. Niedopuszczalne jest lokalizowanie parkingu kosztem pętli. Jeśli to nie jest zamierzone, a jest pomysł na miejsce, to dobrze byłoby uzyskać pojemność 100 miejsc, szczególnie z myślą o mieszkańcach Junikowa, którzy nie przyjadą rowerem.</li> <li>3. Za mało miejsc parkingowych zważywszy że jest tam US i Sąd na Kamiennogórskiej już teraz są problemy z zaparkowaniem auta bliżej Grunwaldzkiej i US.</li> <li>4. Nie ma sensu organizować kolejnego parkingu w odległości 1 km od innego tego typu na Junikowie. Warunek jest taki, że wszystkie linie tramwajowe kursujące po ul. Grunwaldzkiej muszą dojeżdżać do pętli Junikowo. Wariant drugi jest taki, że zamiast P+R przy pętli na Junikowie zlikwidować istniejącą pętlę Budziszyńska, a w jej miejscu zrobić P+R - pozostaje do rozważenia kwestia dojazdu do tego parkingu od strony Junikowa, bo aktualnie trzeba by zawracać przy ul. Jeleniogórskiej i oczywiście wydłużenia wszystkich linii tramwajowych do Junikowa.</li> <li>5. Bez sensu! Najlepsza lokalizacja to Poznań Junikowo.</li> <li>6. Należy zrezygnować z umieszczania parkingów wzdłuż jednej ulicy - parking „wewnętrzny” będzie niepotrzebną konkurencją dla „zewnętrznego”</li> <li>7. W tym miejscu parking jest zbędny, ponieważ po drodze będą dwa inne: cmentarz i przejazd kolejowy. Na pętlę Budziszyńska okoliczni mieszkańcy powinni docierać pieszo lub rowerem. Poza tym dwupasmowa Grunwaldzka raczej nie zachęca do parkowania w połowie swojego celu podróży, jakim jest centrum.</li> </ol>					

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
44.	Poznań - Junikowo	Poznań	poznański	pętla tramwajowa	powyżej 150
<p>Uwagi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów oraz tramwajów.</li> <li>2. Pętla tramwajowa jak i planowany P&amp;R w tym miejscu to totalne nieporozumienie, powinno to zostać przeniesione. Bliżej torów kolejowych, przenieść tak naprawdę całą pętlę w okolice torów kolejowych, lokalizacja P&amp;R jak i pętli w tym miejscu to nieporozumienie.</li> <li>3. Wadą jest to, że te miejsca będą płatne! Taki parking powstał kiedyś na os. Jana III Sobieskiego przy pętli PST i co? ludzie wjeżdżali na osiedle by tylko nie płacić. Te miejsca powinny być bezpłatne! Mnie np. zniechęci to i nie będę już zostawiał samochodu przy cmentarzu i będę jeździł samochodem pod samą pracę.</li> <li>4. Problem podstawowy to odbudowa pętli w tym miejscu. Tory tramwajowe trzeba jak najszybciej dociągnąć do stacji Poznań Junikowo, w związku z tym P+R powinien mieć niskonakładowy charakter. Przy przystanku Cmentarna. Na groby też można jechać tramwajem.</li> <li>5. Lepszym miejscem byłoby skrzyżowanie Wieruszowskiej z Grunwaldzką.</li> <li>6. NIE - koło pętli/ cmentarza.</li> <li>7. Trudność maksymalnego zachowania drzewostanu i równoczesnego efektywnego wykorzystania powierzchni. Teren przyległy do wjazdu obsługi cmentarza na północny zachód od pętli tramwajowej, wzdłuż potoku Skórzyna. Konieczność uwzględnienia drzewostanu i spójności estetycznej oraz połączeń pieszych z pętlą ZTM (które aktualnie są niekomfortowe od strony wjazdu obsługi cmentarza).</li> <li>8. Błąd planistyczny - przebudowa istniejącej pętli, zamiast przedłużenia trasy do dworca Poznań Junikowo powoduje brak możliwości pełnej integracji komunikacji miejskiej, kolejowej i indywidualnej.</li> <li>9. Problem ekologiczny to presja wywierana na dolinę Skórzynki.</li> <li>10. Przy cmentarzu - blisko pętli - błąd.</li> <li>11. Proponowany teren jest mocno zagęszczony, nie wiem gdzie chcecie wcisnąć P&amp;R. Puste tereny są wzdłuż Wieruszowskiej.</li> <li>12. Jak najbliżej pętli Junikowo. Za mało miejsc parkingowych przewidziano.</li> <li>13. Należy doprowadzić linię tramwajową do przystanku kolejowego Poznań Junikowo i tam zbudować P&amp;R.</li> <li>14. Przecież już jest parking obok cmentarza.</li> <li>15. "Wydłużyć linię tramwajową do stacji Poznań Junikowo. Wybudować wiadukt nad torami kolejowymi (Grunwaldzka). Przebudować skrzyżowanie Grunwaldzka - Malwowa na rondo, z bezkolizyjnym pasem przejazdu na wprost w ul. Grunwaldzkiej w kierunku centrum, oraz dodatkowymi pasami bezkolizyjnymi dla prawo skrętów. Wybudować kładkę pieszo - rowerową nad rondem lub tunel pieszo-rowerowy. Zmniejszyć ilość sygnalizacji świetlnej, a te, które zostaną, zsynchronizować, aby przejazd był płynny. Bezkolizyjny wjazd na parking (bez świateł, a w formie wiaduktu bądź podziemnego tunelu).</li> <li>16. Parking P+R jest w tym miejscu konieczny. Powinien on znajdować się w najbliższym sąsiedztwie pętli Junikowo lub przystanku Cmentarna (np. po północno-wschodniej stronie skrzyżowania Grunwaldzka/Cmentarna).</li> <li>17. Rozumiem że Park and Ride to będą parking wielopoziomowe, nie tylko kostka brukowa? Jeżeli nie, to nie ma sensu zajmowania kolejnych metrów kwadratowych ziemi. TYLKO wielopoziomowe parking uratują sytuację, samochodów będzie więcej niż mniej. Np. tak jak jest w Warszawie.</li> <li>18. Może warto w tej lokalizacji pogodzić parking P&amp;R razem z parkingiem na cmentarzu? Swego czasu dobrze sprawdzał się parking przy przystanku Cmentarna. Niestety obecnie jest w remoncie:((</li> <li>19. Zmniejszenie ilości miejsc dla samochodów i oddanie go dla stojaków rowerowych.</li> </ol>					

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
45.	Poznań - Junikowo	Poznań	poznański	stacja kolejowa	50 -150

Uwagi:

1. Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów oraz tramwajów.
2. Ze względu na pobliską zabudowę mieszkalną parking powinien być osłonięty zielenią, która powinna osłabić hałas związany z ruchem pojazdów. Między ulicą Szarotkową a Grunwaldzką.
3. Wszystko zależy od struktury własnościowej gruntów. Patrząc na strukturę zaludnienia, to pojemność parkingu powinna przekraczać 200 samochodów. Konieczne uspokojenie ruchu w Plewiskach i budowa infrastruktury rowerowej na ulicach Grunwaldzkiej i Fabianowskiej. Najlepiej znaleźć lokalizację po południowej stronie stacji, z bezpośrednim przejściem pod torami na perony oraz do przyszłej pętli tramwajowej.
4. Przy lokalizacji Poznań Junikowo należy uwzględnić przyszły wiadukt. Zachęcam do dużego Bike&Ride na dworcu głównym PKP, ze ścieżkami rowerowymi rozprowadzającymi po mieście. Czas na BIKE REVOLUTION! Odwagi, wszyscy na tym skorzystamy.
5. Pole między Netto, a starą pętlą Os. Kwiatowe. Po prawej stronie torów, od strony Poznania w miejscu pętli autobusowej.
6. Jak najbliższej stacji kolejowej.
7. Na Junikowie przede wszystkim potrzebna byłoby przesunięcie pętli tramwajowej bliżej stacji kolejowej. Ale teraz to już pewnie musztarda po obiedzie.
8. Tak, bardzo często zamykany przejazd na Grunwaldzkiej. Dojazd do parkingu P&R będzie utrudniony. Rozwiązaniem może być wiadukt. Lokalizacja jest odpowiednia, potrzeby wiadukt nad przejazdem kolejowym.
9. Błąd planistyczny - przebudowa istniejącej pętli, zamiast przedłużenia trasy do dworca Poznań Junikowo powoduje brak możliwości pełnej integracji komunikacji miejskiej, kolejowej i indywidualnej. Przy obecnej sieci komunikacyjnej winno się zaniechać tworzenia P&R w tym miejscu do czasu przedłużenia tramwaju z ul. Grunwaldzkiej.
10. Problem ekologiczny - presja wywierana na dolinę Skórzyński.
11. Brak skutecznej komunikacji miejskiej. Jeden dostępny autobus w tym miejscu kończy bieg na Junikowie, co oznacza kolejną przesiadkę.
12. Większy parking na Junikowie.
13. Przed przejazdem kolejowym od strony Plewisk, np. w miejscu obecnego komisum samochodowego, lub na polu za nim.
14. Jest pusty teren po prawej stronie przed torami jadąc w stronę Plewisk. Ten Parking powinien być zdecydowanie większy niż 50 miejsc, ze względu na bliskość stacji kolejowej. Należy dociągnąć tam linie tramwajową.
15. Za mało miejsc parkingowych zaplanowano.
16. Brak linii tramwajowej. Przy okazji planowanego wiaduktu, przepuścić nim również linię tramwajową.
17. Za względu na problem z często zamkniętym przejazdem parking powinien być usytuowany od strony Plewisk z możliwością dojazdu z ominięciem samochodów czekających na otwarcie przejazdu. Tylko takie rozwiązanie ma sens - z tego parkingu korzystać będą głównie mieszkańcy Plewisk dojeżdżający do pracy ze stacji PKP Junikowo. Ewentualnie można podzielić parking na 2 części po obu stronach przejazdu.
18. Minusem tej lokalizacji jest utrudnione połączenie z komunikacją miejską - do pętli Junikowo jest dość daleko, żeby szybko dojść, a autobusy kursują w stronę Junikowa rzadko (co ok. 40 min). Tutaj najbardziej przydałby się wiadukt nad torami.
19. Brak tramwaju - nieatrakcyjna lokalizacja - lepiej stanąć dalej w okolicy cementarza.
20. Brak dostępu do szybkiej komunikacji miejskiej. konieczność przesiadek, zakorkowana Grunwaldzka.
21. Znajduje się on daleko od pętli tramwajowej - należy rozważyć uruchomienie wahadłowego (autobus 10m) kursującego pomiędzy parkingiem na stacji, a pętlą Junikowo.
22. Wydłużyć linię tramwajów do stacji Poznań Junikowo.
23. Wybudować wiadukt nad torami kolejowymi (Grunwaldzka).
24. Przebudować skrzyżowanie Grunwaldzka-Malwowa na rondo, z bezkolizyjnym pasem przejazdu na wprost w ul. Grunwaldzkiej w kierunku centrum, oraz dodatkowymi pasami bezkolizyjnymi dla prawo skrętów.
25. Wybudować rondo na skrzyżowaniu ulic Grunwaldzka i Wołczyńska, z bezkolizyjnymi prawymi skrętami / jazdą na wprost ul. Grunwaldzką w kierunku centrum Plewisk.
26. Wybudować kładkę pieszo - rowerową nad rondami lub tunel pieszo-rowerowy, uwzględniający także dojście do peronów stacji Poznań Junikowo.
27. Zmniejszyć ilość sygnalizacji świetlanych, a te, które zostaną, zsynchronizować, aby przejazd był płynny.
28. Wykorzystać wolne tory przy stacji, jako jeden z końcowych przystanków kolei aglomeracyjnej.
29. Bezkolizyjny wjazd na parking (bez świateł, a w formie wiaduktu bądź podziemnego tunelu).
30. Wadą jest dość duża odległość od pętli tramwajowej, parking będzie służył wyłącznie dojazdowi do kolei - byłoby bardzo wskazane szybkie połączenie z pętlą Junikowską MPK Wzdłuż torów kolejowych - na pewno od strony Plewisk, ze względu na przejazd kolejowy. Wybudowanie od strony Poznania, póki nie będzie w tym miejscu wiaduktu, będzie niemądre, ponieważ kierowcy aut będą tkwili w kolejkę do przejazdu kolejowego po to, aby dostać się na parking
31. Konieczne przedłużenie tramwaju do stacji Poznań Junikowo.
32. Brak odpowiedniego skomunikowania z tramwajem. Lepiej zrobić P&R na pętli tramwajowej Junikowo.
33. Parking powinien znajdować się po południowej stronie torów kolejowych. Konieczne jest jednak umożliwienie łatwego dojazdu kierowcom jadącym od strony południowej, tak aby nie stali w korkach powodowanych częstymi zamknięciami przejazdu kolejowego.
34. NARESZCIE!!!! od Netto do ul. Grunwaldzkiej - to zdaje się być teren miejski.
35. Pomysł parkingu w tym miejscu jest bardzo dobry. Uważam, że niestety jeden nie wystarczy ze względu na częste zamykanie przejazdu kolejowego i potrzebny byłby po obu stronach torów. Z tego co zauważyłem, część osób jadących od Poznania lubi parkować w pobliżu, aby przesiąść się na pociąg (oba kierunki!). Parking przed torami, mógłby rozładować część korków od strony Plewisk (przydałby się wydzielony pas na Grunwaldzkiej) i dałby swobodny przepływ pieszych na autobus / tramwaj / pociąg. Ja sam wolałbym zostawić samochód przed torami po stronie Plewisk i szybciej pieszo przejść na drugą stronę niż stać w korku na przejazd i dalej na światłach.
36. Potrzeba wyznaczenia dużo miejsc dla rowerów.
37. Czy lokalizacja parkingu P&R nie będzie kolidować z planowanym mostem nad torem kolejowym? Jeśli budowa mostu nad torem kolejowym spowoduje konieczność wyburzenia/zmian w parkingu. Przy ul. Grunwaldzkiej/Szarotkowej.
38. Poznań - Junikowo P&R przy stacji kolejowej powinien się wiązać z inwestycją przedłużenia linii tramwajowej, tak żeby było wszystko w jednym (tramwaj, autobus, kolej). Zamiast budować wiadukt, wybudować parking na np. 500 pojazdów, kładkę nad torami i peronami na tramwaj. Liczba miejsc: dużo ponad 150, ok. 500. Grobelny zaprzęcał inwestycję, podczas przebudowy Grunwaldzkiej. - pętla tramwajowa przed torami kolejowymi, parking za. Dojście kładką nad torami, koniecznie z widokiem na wkurzających się kierowców czekających na otwarcie szlabanów.



	miescowosc	gmina	Powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
46.	Poznań - Kiekrz	Poznań	poznański	stacja kolejowa	do 50

Uwagi:

1. Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów.
2. Bezpośrednio przy dworcu PKP, teren PKP.
3. Przy stacji kolejowej lub w części ośrodka policyjnego przy ul. Chojnickiej
4. Planując można zacząć od 50, ale rozważać trzeba lokalizację z możliwością łatwej rozbudowy.
5. Najlepiej umieścić parking przy stacji kolejowej, jest niedaleko do przystanku autobusowego i stacji kolejowej.
6. To jest teren dworca i musi pozostać bezpłatny nawet dla tych którzy jadą w innym kierunku niż do Poznania. Przerabianie istniejących parkingów na płatne spowoduje społeczne protesty.
7. Korzyść: teren wokół dworca zostałby zadbane, a śmieci wywiezione. Wzdłuż torowiska mieści się droga dojazdowa od strony Pawłowic, obok niewykorzystany pas zieleni z rowem, w którym obecnie zalegają śmieci! (p.s. jakie służby mogłyby zająć się ich utylizacją?) Parking mógłby być wybudowany właśnie na tym miejscu, równoległe do drogi. Jest on niezbędny, gdyż z każdym miesiącem coraz więcej osób z Kiekrza i okolic dojeżdża do centrum miasta pociągami. Część zostawia samochody rano i wraca po nie wieczorem, część jest podwożona i odbierana ze stacji, zatem przydatne są dwa typy parkingów: Park & Ride oraz Kiss&Ride. Przy czym myślę, że należy zadbać o rozwój języka polskiego i używać polskiego nazewnictwa.
8. Lokalizacja jest ok. Być może zbyt mała liczba miejsc parkingowych.
9. Ten parking powinien być większy niż 50 miejsc.
10. Zlokalizować parking obok ośrodka policji.
11. Brak regularnych połączeń kolejowych do centrum Poznania.
12. Jeśli nie będzie szybkiego i często kursującego pociągu nie ma sensu nie skrócić to podróży bo korki w mieście zaczynają się na Dąbrowskiego przy WZ – motach
13. Jak najbliżej dworca PKP.
14. Gdzie Wy tam chcecie znaleźć 50 miejsc parkingowych?

	miescowosc	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
47.	Poznań - Krzesiny	Poznań	poznański	stacja kolejowa	do 50

Uwagi:

1. Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów.
2. Fatalny dojazd spoza Krzesin. Przy samym wejściu na peron stacyjny. Jest tam dużo terenu.
3. Tu parking wydaje się zbyteczny. Dojazd do stacji z trasy S11 to kilka dodatkowych kilometrów do nadłożenia. Lepiej zwiększyć parking na Franowie gdzie jest łatwy dostęp do MPK i jest to przy samym wjeździe do Poznania
4. Brak regularnych połączeń kolejowych do centrum (minimum co 10 minut).
5. Może istnieć konieczność połączenia parkingu z istniejącym systemem drogowym w taki sposób, aby nie następowała dyfuzja ruchu na lokalne uliczki (przy odpowiednio dużym popycie na parking).
6. Trudny dojazd do stacji, brak dróg w satysfakcjonującej kierowców jakości nie nigdzie.

	miescowosc	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
48.	Poznań - Krzesiny	Poznań	poznański	węzeł Krzesiny (Splawie)	do 50

Uwagi:

1. Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów.
2. Mały potencjalny popyt bez uruchomienia bezpośredniej linii autobusowej na Rondo Rataje.
3. Bez sensu. Wszyscy skorzystają z parkingu zlokalizowanego na Franowie, który jest skomunikowany z siecią tramwajową. Powiększyć parking na Franowie.
4. Słaba lokalizacja - brak szybkiej trasy tramwajowej / autobusowej do centrum z tego miejsca. W pobliżu ronda Rataje
5. Brak regularnych połączeń do centrum (minimum co 10 minut)
6. W przypadku takiej lokalizacji parkingu konieczne byłoby wzmocnienie częstotliwości kursowania autobusów w tym obszarze.
7. Okolica jest terenem rolniczym - ryzyko związane z przedostawaniem się do gleby substancji szkodliwych (oleje silnikowe etc.).
8. Brak linii transportu zbiorowego odpowiedniej częstotliwości.
9. Za daleko do komunikacji miejskiej. Musi być możliwość korzystania również z tramwajów i dostępność wielu linii. Nikt nie będzie korzystał z parkingu, w pobliżu którego nie odjeżdża wiele linii autobusowych i tramwajowych. Parking Park & Ride w pobliżu byłej pętli na os. Lecha. Są tramwaje, są autobusy. Ludzie muszą mieć możliwość przesiadki.
10. To zły pomysł, bo tylko jedna rzadko kursująca linia jadąca stąd do centrum.

	miescowosc	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
49.	Poznań - Miłostowo	Poznań	poznański	pętla tramwajowa	powyżej 150

Uwagi:

- Należy rozwiązać problem parkingu przy cmentarzu. Ludzie będą parkować na parkingu typu Park&Ride i odwiedzać groby bliskich blokując jednocześnie miejsca dla osób dojeżdżających do pracy. Usytuowanie parkingu w tym miejscu wiąże się z koniecznością wycinki dużej liczby drzew. Należy rozważyć nasadzenia kompensacyjne w tym obszarze.
- Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów oraz tramwajów.
- Tereny zalesione, kolizja nieuchronna, ale to jest ważny parking. Zabrakło wśród propozycji lokalizacyjnych parkingu na Komandorii, po drugiej stronie od Św. Michała. Tam już jest parking, który łatwo i logicznie da się przekształcić w P+R.
- Nie ma słabych stron. Dobra lokalizacja ale należy obok wybudować pętlę autobusową oraz przewidzieć miejsce na przystanek linię tramwajową w kierunku Swarzędza/Antonika. Pętla autobusowa odciążałaby Śródkę i ulice Warszawską a skrócenie długości linii Swarzędzkiej i przerzucenie ludzi do tramwajów zmniejszyłoby emisję spalin. Reasumując - wybudowanie parkingu P&R pełniące również funkcję obsługi cmentarza (dobre przejście podziemne, pętli autobusowej oraz linii tramwajowej) byłoby elementem pozytywnie wpływającym na wygląd i funkcjonalność całego regionu. "Liczba proponowanych miejsc parkingowych jest zbyt mała.
- Parking powinien się znajdować po obu stronach ul. Warszawskiej, aby osoby jadące ze Swarzędza/Kostrzyna mogły wygodnie się przesiąść na tramwaj.
- Dobre miejsce, ale musi uwzględniać potrzeby świąteczne związane z cmentarzem - czyli odciążać ulicę w listopadzie oraz w niedziele kiedy jest dużo ludzi na cmentarzu
- Lokalizacja parkingu jak najbardziej adekwatna do ukształtowania terenu oraz powierzchni zalesionej. Pokusiłbym się jednak o zmianę układu komunikacyjnego. Rozumiem, że wjazd/wyjazd odbywałby się bezpośrednio z ul. Bożeny. Takie rozwiązanie niesamowicie obciąża układ komunikacyjny osiedla. W mojej ocenie należałoby przebudować układ skrzyżowań obsługujących stacje benzynowe po obydwóch stronach ul. Warszawskiej, w taki sposób by umożliwić przejazd do parkingu bezpośrednio z ul. Warszawskiej za aleją pieszą przy pętli tramwajowej. Można by wtedy zlikwidować przedłużenie ul. Wandy łączące ul. Warszawską z ul. Bożeny. Inaczej w godzinach szczytowych ul. Bożeny będzie całkowicie zakorkowana.
- Konieczność wycięcia obecnego drzewostanu. Przydałyby się 2, po obu stronach ul. Warszawskiej. W przypadku jednej lokalizacji, korzystniejsza byłaby ta dostępna od ul. Bożeny.
- Ze względu na duże zainteresowanie osób dojeżdżających ze Stupcy, Inowrocławia, Gniezna, Wrześni potrzebne będzie duża liczba miejsc parkingowych. Nie. Wykorzystać miejsce za stoiskami kwiatowymi przy cmentarzu (w kierunku ul. Wrzesińskiej) oraz zbudować nowe P&R pomiędzy stacją Orlen a Pętlą Miłostowo.
- Tam, gdzie obecnie się parkuje, zaraz przy zajezdni MPK
- Poprawić komunikację publiczną. Tramwaje jeżdżą zbyt rzadko i nieregularnie. brak Być może można skorzystać z terenu MPK - tam mają sporo miejsca, z którego za dnia chyba nie korzystają. Sam od czasu do czasu parkuję się przed nimi. Podobni jak teren przy przystanku Pusta wydaje się niezagospodarowany.
- Wydaje się niezbędna wycinka wielu drzew na północ od ulicy Warszawskiej - pomiędzy ulicami a torami w ten sposób parking nie będzie uciążliwy dla mieszkańców ulic Bożeny i okolic
- Za mała ilość miejsc parkingowych. Za małe przystanki – lokalizować P&R jak najbliżej nowo powstałych dużych przystanków
- Zbyt daleko od stacji kolejowej. Przedłużyć linię tramwajową w okolice stacji Poznań-Antoninek i tam duży parking.
- Ten parking jest niesłychanie ważny, ale trzeba dobrze zaplanować jego położenie w kontekście dojeżdżających od strony Swarzędza. Na chwilę obecną lewoskręt byłby skrajnie niewydolny. Trzeba uważać, żeby nie zniszczyć ostoi dla zwierząt. Między stacją benzynową a pętlą.
- Bardzo mi zależy na tej lokalizacji, bo za pół roku będę dojeżdżał ze Swarzędza do centrum Poznania do pracy i nie mam gdzie zostawić auta w mieście blisko pętli.
- Zbyt długi dojazd komunikacją do centrum.
- Najważniejsza lokalizacja obok Franowa dla Nowego Miasta i Swarzędza. Jednocześnie kluczowy parking w aspekcie korzystania z cmentarza Plac między pętlą a ul. Bożeny, ewentualnie w miejscu obecnego parkingu przy wejściu na cmentarz.
- W tym miejscu wraz z parkingiem powinna być możliwość zawracania.
- Przy pętli - niestety należałoby wyciąć część drzew. Może nowe nasadzenia w zamian?
- Trzeba uważać, aby parking nie służył osobom odwiedzającym cmentarz.
- W tej lokalizacji funkcjonuje dziki parking przy przejściu na pętlę od strony ul. Bożeny. Idealnie byłoby skrócić drogę dojazdu do niego, przebudowując odrobinę skręt w lewo dla jadących Warszawską od strony Swarzędza za stacją Orlenu. Zawsze to ze 3 min szybciej niż objeżdżanie trasą pod wiaduktem, ul. Mścibora i ul. Bożeny.
- Jedyną wadą tego miejsca jest to że jeśli parkowałyby tutaj osoby niepełnosprawne lub o ograniczonej sprawności to i tak będą miały problem ze skorzystaniem z komunikacji miejskiej, ponieważ przystanek na pętli Miłostowo nie jest w ogóle przystosowany do osób niepełnosprawnych.
- Nie ma wad. Należy unikać wycinki drzew z pasów zieleni, które znajdują się po obu stronach ulicy Warszawskiej jadąc od strony Swarzędza, przy przejściu podziemnym na wysokości Pętli Tramwajowej (po drugiej stronie ulicy), w miejscu dzikiego parkingu, który tam już istnieje.
- Poznań Poznań-Miłostowo - osoby ze Swarzędza (Nowa Wieś/Zalasewo) mogą dojeżdżać na pętlę Miłostowo i stamtąd dojeżdżać do Poznania. 50 - 100 w okolicach stacji benzynowej Orlen, dojsie do pętli ok. 4 minut
- Poznań okolice Miłostowa - idealne miejsce na przesiadkę dla dojeżdżających od wschodniej stronie Poznania. Liczba miejsc: 50 -100
- Poznań – Miłostowo. Osoby ze Swarzędza (Nowa Wieś/Zalasewo) mogą dojeżdżać na pętlę Miłostowo i stamtąd dojeżdżać do Poznania. Liczba miejsc: 50 -100 w okolicach stacji benzynowej Orlen, dojsie do pętli ok. 4 minut
- Poznań Miłostowo Sporo osób dojeżdża z tej strony Poznania, a nie ma żadnego parkingu przy pętli. Ludzie parkują w lasce.
- Miłostowo – super!

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
50.	Poznań - Os. Sobieskiego	Poznań	poznański	pętla tramwajowa	powyżej 150

Uwagi:

- Lokalizacja powinna gwarantować łatwe i bezpieczne dojście przystanków tramwajowych (oświetlenie po zmroku)
- Parking w rejonie pętli tramwajowej jest bardzo potrzebny, ale jego konkretna lokalizacja nie może powodować dodatkowych utrudnień w poruszaniu się (wjazd i wyjazd z osiedla) dla mieszkańców os. Sobieskiego. Obecnie wjazd na os. Sobieskiego przy pętli jest bardzo obciążony nie tylko przez osoby, które codziennie zostawiają swoje samochody pod blokami i idą na tramwaj/autobus (zwłaszcza pod blokiem nr 25), ale również przez osoby które dojeżdżają do szkoły Płajarów, Klubu Sportowego Sobieski, Bistro McTosiek. To powoduje duże utrudnienia w poruszaniu się dla mieszkańców tej części osiedla oraz oczywiście ogromne problemy ze znalezieniem miejsca parkingowego.
- Na terenie pętli tramwajowej. Lokalizacja parkingu nie powinna powodować dodatkowych utrudnień w poruszaniu się dla mieszkańców os. Sobieskiego i os. Batorego, dlatego wjazd na parking nie może oznaczać wjazdu na osiedle mieszkaniowe.
- Zaraz za przejazdem kolejowym naprzeciwko dworca, po drugiej stronie ulicy w stronę kampusu Morasko
- Parking przy TESCO lub za przejściem kolejowym dla pieszych.
- Żadnych wad - ten parking w tym miejscu jest niezbędnie konieczny - między pętlą tramwajów PST a blokami os. Sobieskiego - najlepsza lokalizacja. Był tam kiedyś ogólnodostępny parking, ale go niestety zamknięto.
- Nie ma żadnych zagrożeń ekologicznych.
- Lepiej byłoby umieścić parking wzdłuż Szeligińskiego przy przystanku Szymanowskiego, tam jest dużo wolnej przestrzeni do zagospodarowania.
- Ten parking powinien zostać jak najszybciej stworzony. Obecnie nie ma gdzie się zatrzymać, żeby wysadzić ludzabrac pasażera. Osoby przesiadające się na PST parkują pod blokami i marketem, co jest uciążliwe dla mieszkańców, marketu i klientów tam przyjeżdżających. Nie. W jak najbliższej odległości od dworca i przystanków tramwajowych, np. pod dworcem albo nad dworcem (parkingi piętrowe jeżeli jest taka możliwość konstrukcyjna).
- Lokalizacja na północ od linii kolejowej (co mało prawdopodobne) wiązałaby się z istotnymi trudnościami przy przesiadaniu do komunikacji zbiorowej. Presja wywierana na dolinę Strumienia Różanego Przekształcenie istniejącego parkingu na zachód od przystanku tramwajowego.
- Dobry pomysł - dostęp do PST.
- Trzeba natomiast mocno przemyśleć utworzenie nowej linii tramwajowej lub zwiększenie częstotliwości kursowania ok. 2 linii. Obecnie na trasie PST już jest bardzo tłoczno. Z nowymi pasażerami, obsługa wszystkich będzie niemożliwa.
- Blisko pętli tramwajowej - po drugiej stronie ulicy (przy os. Sobieskiego)
- Parking można by umieścić z linią kolejową tzn. w pobliżu budynków uniwersytetu. Już teraz często zostawiam tam samochód (dojeżdżam z Szamotuł) i przesiadam się na pestkę. Jest tam dużo przestrzeni, niestety uniwersytet nie buduje parkingów podziemnych a już teraz zdarza się brak miejsc parkingowych.
- Brak miejsca na tak duży parking? Umieszczenie parkingu za torami
- Bezpośrednie sąsiedztwo dworca autobusowego (teren przy torach kolejowych)
- Jako główne miejsce do parkowania dla całej północnej części aglomeracji musi mieć naprawdę bardzo wiele miejsc parkingowych na terenie istniejących parkingów na Jana III Sobieskiego + za torami kolejowymi dodatkowe miejsca.
- Za duże zagęszczenie bloków, za mało miejsc parkingowych, np. parking pod Tesco cały dzień jest pełen, uliczki osiedlowe cały dzień są pełne.
- NIE MA ŻADNYCH WAD. TA lokalizacja, jest ona tam bardzo, ale to bardzo potrzebna.
- NIE MA ŻADNYCH zagrożeń dla środowiska naturalnego w budowie parkingu, natomiast zagrożeniem jest ogromna masa samochodów dojeżdżających do miasta w wiecznych korkach - zwłaszcza w porach porannych i popołudniowych. Taki parking przy Dworcu MPK na os. Sobieskiego byłby dobrodziejstwem i dla pasażerów MPK i dla środowiska naturalnego. Jest tam bardzo potrzebny parking P&D - bardzo dużo mieszkańców tej gęsto zaludnionej części Poznania oraz równie mocno zaludnionych podpoznańskich gmin dojeżdżając do miasta do pracy, do szkół, do rozmaitych instytucji administracji, załatwiają najróżniejsze sprawy bliżej centrum miasta chętnie przesiadłoby się na komunikację miejską - tym bardziej, że Pestka to świetne rozwiązanie komunikacyjne, ale i autobusów wiele ludzi korzystałoby, tylko że dojeżdżając samochodem nie ma gdzie go zostawić. Nie ma się nawet gdzie zatrzymać, by kogoś wysadzić czy zaczekać na odebranie przyjeżdżającego MPK z miasta. **BARDZO POTRZEBNY BYŁBY TAM TEŻ PARKING DLA ROWERÓW.** Tam też jest najwięcej miejsca - tam gdzie teraz są bardzo rozległe parkingi osiedlowe - od strony os. Sobieskiego czyli na zachód od pętli tramwajów Pestki i dworca MPK.
- Parking nie może wpływać na ruch tramwajowy.
- Dobra lokalizacja koło Izoplana Transport
- Nie ma żadnych wad, należy wykorzystać istniejącą przestrzeń. Tutaj też ze względu na studentów i mieszkańców powinny powstać miejsca rowerowe.
- Dobrze by było aby ten parking był zbudowany w dwóch częściach rozdzielona torami kolejowymi. Tak aby osoby dojeżdżające z dolnej strony torów kolejowych nie generowały niepotrzebnego ruchu przez przejazd kolejowy w ulicy Umultowskiej. Nie Najlepiej w okolicach przejścia pieszego przez tory kolejowe po stronie uniwersytetu, między Strumieniem Różanym a ścieżką rowerową prowadzącą w kierunku Wydziału Nauk Politycznych.
- Lokalizacja po zewnętrznej stronie torów kolejowych wraz z zapewnieniem drogi dojazdowej dla mieszkańców Suchego Lasu oraz komfortowego przejścia przez tory.
- Lokalizacja bardzo dobra, znakomita wręcz, jednakże brak miejsca na wybudowanie dużego parkingu po stronie pętli. Parking powinien zostać usytuowany tuż za torami kolejowymi. Zanieczyszczenie powietrza, niszczenie zieleni, niepokojenie zwierząt, zaburzenie ekosystemu. Za torami kolejowymi.
- Na miejscu parkingu który został ogrodzony i był tam przez moment parking płatny należący do żony szefa straży miejskiej, który dość szybko zakończył działalność a teraz jest ogrodzony i praktycznie nikt z niego nie korzysta.
- Tam już nie ma miejsca na dodatkowe parkingi. Na tyłach osiedla Marysieńki.
- Na terenie dawnego parkingu, który obecnie jest ogrodzony i nie ma do niego dostępu.
- Parking powinien zostać umieszczony za dworcem autobusowym, po drugiej stronie torów kolejowych. Dojście do dworca autobusowego, a przede wszystkim pętli tramwajowej, powinno być proste i wygodne (np. poprzez kładkę).
- Nie może blokować ew. rozwoju sieci tramwajowej na północ
- Ze względu na ogólny brak działek w tym rejonie proponuję zajmując pas przy torach pomiędzy torami kolejowymi a Wydziałem Prawa począwszy od ul. Nad Różanym Potokiem. Wjazd mógłby odbywać się ul. Nad Różanym Potokiem.
- Ta lokalizacja jest konieczna. Jestem z Suchego Lasu. Korzystam z tej pętli i zawsze głupio mi parkować mieszkańcom Sobieskiego pod oknami. Nie Wg mnie: za torami i zrobić kładkę ponad linią kolejową do dworca/pętli. Ulicą Morasko jeżdżą codziennie tłumy z północnych gmin. Mogłoby skręcać przed torami w lewo na parking.
- Parking powinien znaleźć się po północnej stronie torów kolejowych - największym problemem dla mieszkańców północy są korki tworzące się przy przejazdach kolejowych. Parking po północnej stronie generuje dodatkowe koszty związane z budową drogi dojazdowej, ale co najważniejsze zdecydowanie powinien zmniejszyć strumień samochodów przekraczających wąskie gardła jakimi są przejazdy kolejowe.
- Wykorzystanie już istniejących miejsc parkingowych po zachodniej stronie pętli tramwajowej, w miejscu gdzie parę lat temu był dworzec autobusowy, obecny w tym miejscu parking strzeżony ma małe zapelnienie. Nie budować parkingu wewnątrz pętli, wjazd na parking może zaburzyć przepustowość samej pętli tramwajowej.
- Parking powinien być usytuowany za torami, z dojazdem zarówno od strony Dzięgielowej jak i Moraska! Dzięki temu setki samochodów rano nie będą musiały przejeżdżać przez przejazdy kolejowe, które teraz korkują i obie te ulice.
- Dobra byłaby lokalizacja przy Smoleńskiej.
- Os. Jana III Sobieskiego – super.

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
51.	Poznań - Starołęka	Poznań	poznański	pętla tramwajowa	powyżej 150

Uwagi:

- Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów oraz tramwajów.
- Ni widzę zagrożeń. Przy stacji kolejowej i miejsce gdzie niedawno stał stary młyn i jest obecnie naprawiany most nad Wartą.
- Proponuję dwie lokalizacje 1. Przy ul. Starołęckiej przed przejazdem kolejowym po prawej stronie jadąc od strony miasta na terenie po spalonym spichlerzu tuż za przychodnią lekarską; 2. przed dworcem kolejowym na Starołęce na tak zwanych wolnych torach wjeżdżając od ul. Starołęckiej cały duży plac prawie 500 m długości i 20 m szerokości na tyłach pętli tramwajowej droga wybrukowana.
- Za mało miejsc
- 50 miejsc dla tej lokalizacji to za mało
- Limit do 50 miejsc wydaje się za mały.
- Za mało miejsc parkingowych - moim zdaniem powinno być ich powyżej 150 (z uwagi na dużą ilość osób zamieszkujących podpoznańskie okolice- Czypury, Kamionki, Szczytniki) Nad zajezdnią tramwajową.
- Zbyt mała proponowana liczba miejsc parkingowych wobec zapotrzebowania. Problem z zachowaniem istniejącego drzewostanu, powinno się maksymalnie włączyć go w powstający parking. Pusta przestrzeń przyległa od północy do torów kolejowych bezpośrednio przy ul. Starołęckiej, ewentualnie trójkąt między ulicą a Księżęcą a torami bezpośrednio przy przejeździe ul. Starołęckiej przez tory kolejowe (zaleta - dostępność dla przyjezdnych z południa nawet przy zamkniętym szlabanie - niezależność od możliwości realizacji bezkolizyjnego przejazdu ul. Starołęckiej pod torami).
- Przy torach między Starołęcką a Wartą albo w przypadku budowy wiaduktu - na terenie zajezdni MPK
- Przy ulicy Fortecznej
- Przyszła budowa kładki nad torami. Nie, środowisko naturalne i tak w tym rejonie nie występuje. Pomiedzy torami a przychodnią jest duży plac do zagospodarowania. Dodatkowo tereny przy stacji kolejowej również mogą być przeznaczone na parking. Sprawa otwarta dotyczy budowy w przyszłości kładki nad torami kolejowymi.
- Brak wiaduktu nad torami stanowi największą wadę każdego rozwiązania. Dodatkowo wadę tę potęguje brak zjazdu z autostrady na Starołęce co uniemożliwia szybkie przemieszczanie się ze Starołęki na zachodnią stronę Poznania i korkowanie się ronda Starołęka i ulic Zamenhofska i Hetmańskiej. Na Starołęce już nic bardziej nie zaszkodzi środowisku. Powinny być zlokalizowane dwa parkingi, przy założeniu, że nie zostanie wybudowany wiadukt nad torami na Starołęce. Obowiązkowy większy przed torami (patrząc od strony autostrady w stronę miasta) i drugi mniejszy za torami, patrząc z tego samego kierunku. Obecnie rozbudowuję się Głuszyna i Czypury i dojazd ulicą Starołęcką w najbliższej przyszłości stanie się bardzo trudny. Moim zdaniem pojemności musiałyby być większe niż proponowana.
- Zdecydowanie powinno być więcej miejsc tylko pozytywne powinien być jeden wspólny dworzec autobusowo-tramwajowo-kolejowy.
- Przejazd kolejowy i zapewne tworzące się korki podczas opuszczonego szlabanu. Wydaje mi się, że liczba miejsc jest zbyt mała. Duża ilość osób zamiast dojeżdżać aż do ronda Starołęka chętnie zatrzymała by się przy pętli skracając czas dojazdu autem, oraz omijając korki w drodze powrotnej na ulicy Starołęckiej. Przy dworcu Starołęka lub po drugiej stronie ulicy. Wiąże się to jednak z trudnościami dla samochodów podczas wyjeżdżania z takiego parkingu, zwłaszcza przy zamkniętych przejeździe. Można też pomyśleć nad umieszczeniem parkingu na ulicy Fortecznej w miejscu gdzie są stare opuszczone fabryki (za zajezdnią). Czas dojścia do pętli byłby dłuższy jednak wyjazd z takiego parkingu łatwiejszy.
- Wadą jest brak planów budowy wiaduktu nad torami. Gdyby taki powstał to należałoby połączyć pętlę tramwajową z pętlą autobusową i parkingiem P&R.
- Bardzo dobra lokalizacja, ale miejsc powyżej 150 i to dużo więcej.
- Przy aktualnym braku wiaduktu nad torami kolejowymi, parking powinien znajdować się przed skrzyżowaniem Starołęcka/Księżęca, np. ulica Faszynowa.
- W pobliżu pętli autobusowej ewentualnie część przy przejeździe kolejowym, na miejscu starego młyna, dodatkowo na parkingu powinno znaleźć się co najmniej 100 miejsc parkingowych.
- "Na pewno parking w tym miejscu jest potrzebny - zdecydowanie bardziej niż na rondzie Starołęka. Przydałoby się tutaj dokonać pewnej integracji - tzn. zintegrować pętlę tramwajową z pętlą autobusową i do tego dostawić parking Parkuj i Jedź. W chwili obecnej, ze względu na przejście przez tory kolejowe, dojście z pętli autobusowej na tramwajową może trwać kilka minut.
- Może warto byłoby wrócić do koncepcji wiaduktu nad torami?
- Najlepiej gdyby powstał w tym miejscu wiadukt, ponieważ bardzo często na tej trasie kursują pociągi i w związku z tym przejazd przez tory kolejowe jest miejscem gdzie tworzą się korki. Z tego powodu lepiej gdyby parking był zlokalizowany przed przejazdem kolejowym jadąc w kierunku centrum Poznania.
- Parking powinien zostać wybudowany przed przejazdem kolejowym jadąc od południa, tak aby nie było potrzeby jadąc np. z Czypur/Głuszyny oczekiwania na zamkniętym przejeździe kolejowym. Nie ma żadnych zagrożeń. Jeśli parking będzie obsadzony chociażby małą zielenią, okolica (wybitnie uboga pod tym względem) zyska! 1. Przy ul. Starołęckiej, pomiędzy numerami 58 a 60 (pusta przestrzeń). 2. Jeśli powstałby wiadukt ul. Romana Maja do ul. Minikowo, parking mógłby powstać przy samym dworcu PKP już za torami tj. bliżej miasta.
- Powinno się łączyć z budową tunelu dla samochodów.
- W związku z pomyłką w opisach sugeruję je poprawić. Moją sugestią jest, aby parking był zintegrowany zarówno z komunikacją tramwajową, kolejową i autobusową, jaka w obecnej chwili jest dość odległa i mało przejrzysta dla turystów. Należy również jak najszybciej rozwiązać problem z utrudnieniami związanymi z ciągle zamkniętym przejazdem kolejowym w ciągu ulicy Starołęckiej i tworzących się tam korków i zatorów komunikacyjnych zarówno dla aut jak i komunikacji miejskiej/podmiejskiej. Wybudowanie parkingu przyniesie same korzyści dla środowiska, szczególnie jeśli będzie dobrze zintegrowane z transportem miejskim i wiele osób przesiądzie się z aut do tramwajów i pociągów. Najlepszą lokalizacją była by przebudowana pętla tramwajowa z pod lub nadziemnym parkingiem, pod warunkiem wybudowania wiaduktu nad linią kolejową przecinającą ulicę Starołęcką.
- "Bardzo dobry pomysł, 50 miejsc to jednak jak na to miejsce wydaje się mało.
- Problemem może być też niezrealizowana inwestycja miejska czyli brak bezkolizyjnego przejazdu kolejowego. To miejsce wymaga inwestycji i to jak najprędzej łącznie z 3 ramą komunikacyjną Poznania, co znacznie odciążyło by tę stronę Poznania. nie po stronie warty, może nawet kilkupiętrowy, przyszłościowo można by za tym parkingom zrobić przystanek pod tramwaj wodny oraz dokończyć Warto - stradę dla rowerów na Starołękę. Po realizacji byłaby to perełka komunikacyjna na skalę europejską: dworzec autobusowy, tramwajowy, kolejowy, rzeczny i rowerowy. Trzyma kciuki za realizację! PS może budując taki parking zrobić też lokale



na wynajem pod drobne usługi? miasto miałooby z tego przyszłościowo zysk.

27. Do 50 miejsc to raczej mało. Parking powinien być za przejazdem kolejowym patrząc od strony centrum (bliżej Czapur) - dojazd z obrzeży Poznania przez przejazd niepotrzebnie zwiększa korki.
28. Starołęka dworzec autobusowy
29. Za przejazdem kolejowym.
30. Na pewno między dworcem autobusowym, a zajezdnią tramwajową.
31. Projekt budowy parkingu podziemnego w zbiegu ulic Starołęcka i Książęca jest nieszczęśliwy z uwagi na koszty budowy, ograniczone miejsce i płytkie wody gruntowe. Jest to idealne miejsce na osiedlowe centrum handlowe. Nie W jednej z lokalizacji: 1. Nad zajezdnią tramwajową przy ul. Fortecznej; 2. Nad pętlą tramwajową Starołęka i dworcem kolejowym Poznań - Starołęka (zadaszone będą wszystkie perony); 3. Między Wartą a ulicą Starołęcką. Parking powinien mieć min. 100 miejsc.
32. Wad lokalizacji brak. Jedyna uwaga - a raczej prośba to zwiększenie miejsc parkingowych, jak widać samochody parkowane są już przed torami kolejowymi, przy dworcu Starołęka przed przychodnią NFZ przed torami, przed pawilonami Broda, Tosmak, ludzie zostawiają swoje samochody już teraz. Jeżeli powstanie taki parking na pewno zachęci to o wiele więcej osób do przesiadania się na tramwaj bądź autobus 65. dlatego obawiam się że liczba 50 miejsc parkingowych na Starołęce będzie zbyt mała.
33. Parking powinien być zlokalizowany po południowej stronie torów kolejowych, tak aby nie trzeba było czekać na otwarcie przejazdu kolejowego, co zajmuje nawet 10-15 minut, np. w miejscu obecnej pętli autobusowej, albo w okolicach biedronki. Liczba miejsc do 50 wydaje się zbyt mała, zważywszy na rozbudowujące się Czapury, Daszewice, Babki, skąd dojeżdżają kierowcy.
34. Za duża odległość dworca autobusowego, PKP oraz pętli tramwajowej, Brak zadaszeń nad torami/peronami kolejowymi przy dworcu PKP
35. Przed przejazdem kolejowym jad c w kierunku ronda Starołęki.
36. Przed przejazdem kolejowym wtedy zminimalizowało by tworzące się korki.
37. Szlaban kolejowy, wieczne korki, jak parking by miał powstać w tym rejonie to nie wyobrażam sobie porannego dojazdu do niego autem, powinno być rozwiązanie na zasadzie tunelu pod torami tak jak na Dębcu!
38. Uważam, iż w pobliżu pętli tramwajowej nie ma wystarczająco dużo miejsca. Lokalizacja parkingu Park&Ride po drugiej stronie przejazdu kolejowego niestety może stanowić dla kierowców zbyt dużą odległość do tramwaju.
39. Przed przejazdem kol. - inaczej zagrożenie oczekiwania przed zamkniętym przejazdem.
40. Czas dojazdu z tego miejsca komunikacją miejską do centrum jest dłuższy od czasu dojazdu samochodem nawet w godzinach szczytu.
41. Brak miejsca na lokalizację takiego parkingu biorąc pod uwagę liczbę mieszkańców którzy dojeżdżają z rejonu za torami kolejowymi.
42. Proponowana liczba miejsc parkingowych nie pokrywa nawet w nikłym procencie rzeczywistych potrzeb nie realne lokalizacje dla parkingu gwarantujące co najmniej porównywalny czas dojazdu komunikacją publiczną do przejazdu samochodem to Ronda Rataje i Starołęka, parkingi w te muszą mieć pojemność kilku tysięcy samochodów. Parking dla osiedli Starołęka Minikowo Marlewo i Głuszyna nie ma najmniejszego sensu bez budowy wiaduktu kolejowego na ulicy Starołęckiej oraz połączenia pętli tramwajowej i autobusowej, zwiększenia częstotliwości kursów autobusów 58 do którego często już na pętli Starołęka nie można wsiąść, zbudowania na Starołęce dworca z prawdziwego zdarzenia na pętli tramwajowej w godzinach szczytu pasażerowie nie mieszczą się na peronach. Konieczne jest wprowadzenie obowiązkowego postoju jednego autobusu 58 na pętli Sypniewo tak by zagwarantować kursowanie w sytuacjach gdy nie wyjeżdża autobus z pętli Starołęka-sytuacje gdy pasażerowie czekają na trasie tego autobusu ponad pół godziny bo jeden autobus nie wyjechał ze Starołęki s a nagminne i występują co najmniej raz dziennie "
43. Brak wad, jednakże powinna być większa ilość miejsc postojowych brak za przejazdem kolejowym w kierunku ronda Starołęki po lewej stronie oraz po prawej stronie przy dworcu PKP
44. Długi korek przy przejeździe kolejowym - konieczny wiadukt. Pod pętlą tramwajową i na terenach przy budynku starego dworca kolejowego, oraz drugi po przeciwnej stronie torów tramwajowych.
45. Dobra lokalizacja. Należy zlokalizować parking po południowej stronie torów i zapewnić bezpieczne i komfortowe przejście przez tory kolejowe.
46. Zdecydowanie lepsza jest lokalizacja przy rondzie Starołęka - tramwaje odjeżdżają stamtąd w czterech kierunkach.
47. Poprzednie władze miasta Poznania proponowały budowę podziemnego parkingu w trójkącie Starołęka -dworzec autobusowy MPK-Książęca. Moim zdaniem jest to lokalizacja niefortunna, ponieważ jest tam mało miejsca i są bardzo płytko położone wody gruntowe. Nie Proponuję wybudowanie parkingu park&ride na 150 samochodów przy pętli tramwajowej Starołęka w następujących miejscach:
  - a. nad zajezdnią tramwajową przy ul. Fortecznej (bardzo dobra lokalizacja jeżeli zostanie wybudowany wiadukt Romana Maya)
  - b. lub między Wartą a ulicą Starołęcką
  - c. lub nad pętlą tramwajową i dworcem kolejowym Poznań - Starołęka.Idea budowy zadaszonego parkingu byłaby idealna. Dworzec autobusowy Starołęka należałoby przenieść bliżej torów. Wszystko byłoby pod jednym dachem tak jak w Poznań City Center ale pasażer lub pieszy miałby krótszą drogę do samochodu, pociągu, tramwaju i autobusu. Na Starołęce powinno się udać stworzenie takiego połączenia z uwagi na położenie. Byłaby to najlepsza inwestycja. Zintegrowanego centrum przesiadkowego kosztowałoby więcej ale zintegrowana komunikacja miejska i podmiejska służyłaby wielu poznaniakom, turystom i mieszkańcom aglomeracji poznańskiej a w nowym obiekcie znalazłoby zatrudnienie okoliczni mieszkańcy.
48. Bardzo dobra lokalizacja nie najlepiej w okolicach ul. Książęcej żeby nie zmuszać kierowców do pokonywania często zamkniętego przejazdu kolejowego. Wtedy pomocna byłaby przynajmniej piesza kładka od strony ul. Książęcej w stronę pętli tramwajowej (jeśli nie ruszy budowa wiaduktu samochodowego)
49. W najbliższej okolicy dworca PKP Poznań Starołęka
50. Jeśli nie będzie wybudowanego wiaduktu nad przejazdem kolejowym to parking musi być zlokalizowany przed przejazdem kolejowym jadąc od strony południowej.
51. Poznań - Starołęka pętla tramwajowa.
52. Poznań - Starołęka pętla tramwajowa - 50 miejsc to trochę mało biorąc pod uwagę korki na ul Starołęckiej od przejazdu kolejowego do Ronda Starołęka oraz fakt że jest to trasa dla większości mieszkańców Daszewic, Czapur i innych pod poznańskich miejscowości.

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
52.	Poznań - Starołęka	Poznań	poznański	rondo Starołęka	do 50

Uwagi:

- Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów oraz tramwajów.
- Dobry pomysł, nie widzę zagrożeń. Prawa strona ulicy Starołęckiej do wysokości Ronda Starołęka lub analogicznie przeciwna strona wspomnianej ulicy. Inna wersja to obie wspomniane strony tej drogi/do Ronda Starołęka/lecz po 75 miejsc parkingowych. Wspomniane miejsce przy pętli tramwajowej jest natychmiast potrzebne i powinno mieścić co najmniej 80 lub 100 miejsc dla dojeżdżających z Rogalinka, Borówca, Czapury, Kamionek, MdM Piotrowo za Głuszyną i innych pobliskich w tej okolicy miejscowości. Nadmienię iż same Czapury mają obecnie 2 tysiące mieszkańców i rozrastają się co stanowi kolejny wskaźnik do dalszych tego typu potrzeby. Reasumując na tym terenie powinny już dawno powstać takie parkingi bo my po prostu na nie czekamy i doczekać się nie możemy!
- Lokalizacja przy Biedronce.
- Reorganizując układ ulic wokół dworca autobusowego możliwe jest wygospodarowanie miejsc na jego części z bliskim dojściem do pętli tramwajowej. To ważny parking i ważne jest zarzucenie utopijnych pomysłów na wielki węzeł drogowy przez tory kolejowe. W ulicy Starołęckiej potrzebne jest przecięcie torów kolejowych o szerokości jezdni 6 m i nic więcej oraz zbudowanie bez uwzględnienia III ramy. Gdy III ramę byśmy budowali, to taniej będzie wówczas zburzyć drogę przez tory, niż dzisiaj już uwzględniać.
- Nie wiem komu ma służyć parking przy rondzie Starołęka? W to miejsce trzeba dojechać zazwyczaj z trudem, a jak ktoś dojedzie do ronda Starołęka to zazwyczaj przejeżdża przez nie tranzytem. Rondo jest dostępne z czterech stron tramwajami. Zatem ktoś już wcześniej ma możliwość przesiąść się na tramwaj. Nie Parking byłby potrzebny znacznie bliżej lub nawet przy samym rondzie Unii Lubelskiej (Zegrze). Mógłby wtedy stanowić miejsce przesiadkowe dla osób jadących z terenów Minikowa, Głuszyny i Starołęki od strony Unii Lubelskiej i/lub Kurlandzkiej. Taki dojazd stanowi dosyć często alternatywę wobec drogi przez ulicę Starołęcką i jazdy przez wiecznie zamknięty przejazd kolejowy na Starołęce.
- Problemem jest przejazd kolejowy na ul. Starołęckiej. Często ulica w godzinach szczytu jest zakorkowana już od ronda Starołęka. Podczas godzin szczytu rondo może być zakorkowane ze względu na dużą ilość jednocześnie wyjeżdżających aut. Dobra lokalizacja P&R przy sklepie Biedronka. Jest tam duża ilość przestrzeni między ulicą a Hetmańską, a sklepem Biedronka. Wadą mojego pomysłu jest jednak konieczność zawrócenia na rondzie Starołęka lub konieczność jazdy ulicą Hetmańską w kierunku ronda Zegrze. Plusem jest jednak bliskość sklepu (brak konieczności podjazdu) oraz bliskość wszystkich przystanków tramwajowych.
- Dojazd od strony Starołęki będzie zajmował dużo czasu i obciążał i tak już zakorkowaną ul. Starołęcką
- Nie ma miejsca na tyle miejsc parkingowych choć potrzebne jest o wiele więcej i tak w miejscu o tak nasilonym ruchu samochodów środowisko jest tak zdegradowane, że dużo gorzej już nie będzie. Może lokalizacja w kwadracie między Zamenhofa a Hetmańską od strony Warty
- Jak najbliższe rondo (w zależności od własności terenów) przy ul. Starołęckiej, na przeciwko Biedronki, po drugiej stronie ulicy (przestrzeń między jezdnią a rzeką Wartą).
- Rozbudowa istniejącego parkingu przy Biedronce. To miejsce już jest intensywnie wykorzystywane w tym zakresie. Lokalizacja optymalna ze względu na dużą ilość linii tramwajowych w różnych kierunkach.
- Powinno być raczej Poznań - Starołęka rondo i Poznań Starołęka pętla tramwajowa - pętla tramwajowa, a nie na odwrót
- Moją sugestią jest, aby miejsc parkingowych przy rondzie Starołęka - najbliższym dużym miejscu przesiadkowym od strony Mosiny/Wiórka/Czapury/Daszewic/Borówca, tak aby było ponad 50, a może nawet 50-150 miejsc. Nie Jak najbliższe rondo, tak aby dojeżdżanie na tramwaj nie zabierało zbyt wiele czasu i nie sprawiało kłopotu
- Na najlepszym miejscu postawiono supermarket Biedronka.
- Najdłuższe korki generują się na starołęckiej przed rondem oraz przed przejazdem kolejowym. Więc dla kierowców z południa stanie najpierw 5-10 minut przed przejazdem, potem 5-10 minut przed rondem w korku aby dojechać do P&R na Rondzie Starołęka nie ma sensu. Ponadto obecnie istnieje otwarty parking przy Biedronce, który nie jest szczególnie zapelniony. Najbardziej logiczny jest parking w okolicach Starołęka/Książęca
- Na zielonym placu przy Zespole Szkół Samochodowych
- Lepszy dojazd do centrum! Niektóre tramwaje jadą na Teatralną ponad 40 minut - to ma się nijak do przejazdu samochodem... Okolice BP przy Zegrzu.
- Blisko ronda jest dużo terenów zielonych od strony Warty przy Hetmańskiej, stanowiących dobre miejsce na zagospodarowanie przestrzeni pod parkingi (teren powinien być odpowiednio osłonięty).
- Jeśli powstanie parking na pętli tramwajowej na Starołęce to po co kolejny kilkaset metrów dalej? Chyba dla tych bardziej leniwych.
- Za mała ilość miejsc parkingowych - okoliczne ulice są zastawione o każdej porze dnia.
- Uważam, że lokalizacja ta ma bardzo dużo zalet. Sama do tej pory niestety nielegalnie korzystam z parkingu jednego z marketu mieszczącego się na rondzie. Uważam, że najlepszą lokalizacją byłyby okolice supermarketu Biedronka. Zdecydowaną większość dojeżdżających stanowią kierowcy jadący z południa (Głuszyna, Czapury, Kamionki itd.). Lokalizacja ta być może udrożniłaby Rondo Starołęka.
- Dobra lokalizacja to północno-zachodni róg ronda = sprawny dostęp do wszystkich linii.
- Notorycznie korkuje się tam kierunek Zachód-Wschód, nie można tam normalnie przejechać samochodem (szczególnie późnym popołudniem). Dlatego z budową tego parkingu powinna być tu poprawiona przepustowość tego kierunku. Wzrost hałasu na os. Armii Krajowej Od strony Stomilu przy rondzie i drugi przy Biedronce.
- Lokalizacja jest niepotrzebna, pod warunkiem powstania parkingu przy pętli Starołęka.
- Lepiej umieścić parking przy pętli Starołęka-mniej zabudowań mieszkaniowych a trasa tramwajowa na tym odcinku jest dość szybka.

	miescowosc	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
53.	Poznań - Strzeszyn	Poznań	poznański	stacja kolejowa	do 50

Uwagi:

1. Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów.
2. Za mało planowanych miejsc parkingowych, powinno być co najmniej 150.
3. Jak najbliższej stacji, a jednocześnie pętli autobusu 68 oraz przystanku 60. Uważam jednak że powinno tam być więcej niż 50 miejsc.
4. Nazwa lokalizacji wymaga modyfikacji - to przecież bardziej pętla komunikacji miejskiej autobusu 68 . Mało kto zrozumie sens tego miejsca między stacją kolejową a Zakopiańską
5. Lokalizacja jest dobra, ale zarówno na Podolanach jak i rozrastającym się Strzeszynie, powinno być przewidziane bardzo dużo miejsc dla rowerów. Ten środek transportu będzie na pewno popularny dla P&R Strzeszyn i P&R Podolany
6. Za mała ilość miejsc
7. Brak regularnych połączeń kolejowych do centrum (minimum co 10 minut)
8. Uważam, że 50 to mało miejsce. Poza tym lokalizacja jest bardzo potrzebna. Południowo zachodni róg skrzyżowania torów z Biskupińską Tylko czy możliwe, by pociągi jeździły częściej???
9. Nikt nie zostawi tutaj samochodu. Zdecydowanie za daleko do punktów przesiadkowych, zwłaszcza do tramwaju. Przesiadanie się na komunikację autobusową nie ma większego sensu. Zagrożenie dla lasów i kompleksów leśnych Rusalki i Strzeszyńska.
10. Najbliższej stacji i przy Biskupińskiej, bo tam nie ma domów. Na pewno nie przy Zakopiańskiej.
11. Wadą może być lokalizacja parkingu wyłącznie po stronie Podolan (obecnie znajduje się tam plac pełniący rolę parkingu przesiadkowego). Parking powinien znajdować się po obu stronach przejazdu kolejowego - również od strony Strzeszyna
12. Proponuję lokalizację: Zakopiańska/Biskupińska - przy pętli, lub stacji PKP.

	miescowosc	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
54.	Poznań - Podolany	Poznań	poznański	stacja kolejowa	do 50

Uwagi:

1. Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów.
2. Tam nikt nie będzie zostawiał samochodów oprócz mieszkańców - to nie będzie Park&Ride
3. Bez sensu brak głównego węzła przesiadkowego, słabe połączenia, brak tramwaju.
4. Nikt nie zostawi tutaj samochodu. Zdecydowanie za daleko do punktów przesiadkowych, zwłaszcza do tramwaju. Przesiadanie się na komunikację autobusową nie ma większego sensu. Poza tym, brakuje tutaj miejsca na duży parking.
5. Brak odpowiedniej możliwości przesiadki na autobus. Lepszą lokalizacją jest stacja Poznań-Strzeszyn.
6. Tutaj powinien być mały przystanek kolejowy, ale bez parkingu, bo jest to środek osiedla. Dojście na pieszo dla okolicznych mieszkańców. W tej okolicy są małe osiedlowe uliczki, nieprzystosowane do dużego ruchu samochodowego, bez chodników - piesi chodzą po ulicy. Najlepiej nigdzie, tylko wreszcie urządzić ten przystanek kolejowy. Ewentualnie jakiś mały parking na 10-15 miejsc po stronie Strzeszyna, bo jest tam pas dzikich chaszczy, bez domów. I z tego kierunku pewnie będzie więcej chętnych do dojechania.
7. Przy stacji kolejowej jest tylko jedna linia autobusowa. Osobiście nie przesiadłabym się w tym miejscu na pociąg lub na autobus. Pociągi na tej linii bardzo często wypadają lub mają spore opóźnienia. Autobus i tak stoi w korku na ulicy Strzeszyńskiej. Wygodniej dla mnie byłoby dojechać samochodem do ulicy Piątkowskiej i tam przesiąść się na tramwaj. Jak najbliższej końcowego przystanku linii 68 - jest on blisko stacji.



	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
55.	Poznań - Ogrody / Brama Zachodnia	Poznań	poznański	pętla tramwajowa	powyżej150

Uwagi:

1. Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów oraz tramwajów.
2. NIE dla Bramy Zachodniej w formie centrum handlowego jak to proponowane! nie ma w najbliższych latach raczej możliwości powstania Bramy Zachodniej a na pewno nie w formie kolejnego CH, ale jeśli powstanie węzeł przesiadkowy to powinien być w tym miejscu.
3. Cały układ wymaga przeprojektowania i zmiany MPZP wg poniższego: wjazd zarówno od Dąbrowskiego, jak i od Polskiej ; rezygnacja z pętli tramwajowej, zamiast tego przystanek końcowy wzdłuż Dąbrowskiego w celu przedłużenia torowiska w stronę Smochowic. Dodatkową lokalizacją na przyszły duży P+R jest teren przy ulicach Łobzenickiej - Lotnicznej dokąd należy prowadzić torowisko i być może lokalizować pętlę.
4. Za duża odległość od pętli tramwajowej.
5. Nadal daleko stąd do pętli tramwajowej.
6. W pobliżu pętli tramwajowej na Ogrodach wzdłuż Ogrodu Botanicznego, przy ul. Botanicznej
7. Teraz uważajcie bo to będzie najbardziej wartościowa wypowiedź jak ą musicie przeczytać. Należy: wybudować we wskazanym miejscu pętlę tramwajową i autobusową; przebudować ul Dąbrowskiego od ul. Polskiej do ul. Szpitalnej z budową torowiska tramwajowego pośrodku; wybudować parking podziemny we wskazanym miejscu z przebudową węzła i możliwości ą łatwego zjazdu na ten parking ze wszystkich kierunków jazdy; po uruchomieniu pętli i torowiska, należy przebudować obecną pętlę na Ogrodach wraz z budową pod pętlą parkingu podziemnego i przebudować Dąbrowskiego od ul. Szpitalnej do Żeromskiego; zlikwidować dodatkowe torowisko do skrzyżowania w ul. Przybyszewskiego z którego korzysta tylko tramwaj nr 7; wprowadzić w tym miejscu IST, aby tramwaje mogły sprawnie przejeżdżać to skrzyżowanie; wybudować przystanki podwójne na Żeromskiego i zintegrować je z autobusami; zostawić możliwość wybudowania w przyszłości torowiska na ul. Polskiej (w perspektywie 15 lat możliwe, że będzie zasadne to zasadne);
8. Daleko do przystanku autobusowego, chyba że kiedyś zostanie tu wybudowane przedłużenie Pętli Ogrody, ale to plany na kilkanaście lat do przodu Zagrożenia są takie, że jest tam las obok fortu VII i może to być zagrożenie dla roślinności, ludzie spacerują itp.
9. Lokalizacja idealna brak Na terenie obecnej myjni ręcznej.
10. Zbyt daleko do pętli tramwajowej, chyba, że pętla z Ogrodów zostanie przesunięta w stronę ulicy Polskiej. Warto też pomyśleć aby na tego typu parkingach można było nie tylko zostawiać auto ale też i przesiąść się na rower (swoją prywatny). Tzn. aby można było zmieniać środek transportu nie tylko auto - komunikacja miejsca ale również auto - rower. Osobiście tak funkcjonuje na terenie wielkopolski korzystając z uprzejmości znajomej, u której zostawiam auto i przesiadam się na rower trzymany u niej w garażu. Uważam, że wiele osób chętnie by tak robiło jeśli mieliby gwarancję, że rower pozostawiony na takim parkingu przez noc nie zniknie. Ta lokalizacja będzie idealna jeśli przeciągnie się pętlę tramwajową w stronę ul. Polskiej.
11. Uważam, że to jeden z najbardziej priorytetowych projektów: w okolicy brakuje dużego parkingu, trzeba także wziąć pod uwagę nowo wybudowany fragment ZOP, dochodzący do DK92, którym porusza się duża część przyjezdnych do Poznania - wszyscy oni jadąc dwupasmową ul. Dąbrowskiego dojeżdżają ą do wąskiego gardła właśnie w rejonie Ogrodów.
12. "Za daleko od pętli Ogrody Nie ul. Kościelna niedaleko R. Jeżyckiego.
13. Dobra lokalizacja ul. Poznańska w pobliżu Roosevelta lub ul. Solna/ Garbary - może to nie całkiem ten obszar, ale w jego zastępstwie inne lokalizacje.
14. Za daleko od pętli Ogrody chyba że ma powstać nowa pętla.
15. Za mała ilość miejsc parkingowych
16. Wycięcie drzew bliżej pętli ogrody to możliwe zagrożenia ekologiczne, chyba że w planach jest nowa pętla właśnie w tamtej okolicy o czym się kiedyś mówiło żeby pętlę przedłużyć do skrzyżowania wojska polskiego z Wawrzyńca, etc.
17. Zbyt blisko gęstej zabudowy. Przedłużyć linię tramwajową w okolice dawnych WZMOTów lub jeszcze dalej.
18. Brak bezpośredniego połączenia tramwajowego z tą lokalizacją oraz kłopotliwy dojazd w godzinach szczytu (korki). Węzeł Lutycka / Dąbrowskiego przy założeniu, że doprowadzona zostałaby tutaj linia tramwajowa.
19. Bardzo dobra lokalizacja Nie widzę Za obecną myjnią samochodową.
20. Brak dostępu do komunikacji tramwajowej. Autobusy w korkach.
21. Bardzo dobra propozycja. Nie Pusty teren przy skrzyżowaniu Polska/ Św. Wawrzyńca - tam gdzie myjnia samochodowa. Ten parking powinien być duży ze względu na duży potok pojazdów ze strony gminy Tarnowo Podgórne oraz okolic Kiekrza / Rokietnicy.
22. Całe skrzyżowanie Dąbrowskiego/Polska/Wawrzyńca jest już niewydolne - konieczna jest PILNA przebudowa. Jest to jedno z najważniejszych miejsc w Poznaniu do zorganizowania P&R, ale trzeba tam zbudować też pętlę tramwajową. Można wtedy przenieść też tam dworzec autobusów podmiejskich z Ogrodów, nie będą się przez 10 minut przeciskać Nowin ą. Nie. Na terenach po starej zajezdni autobusowej.
23. Punkt jest niezły, tylko zbyt oddalony od linii tramwajowej.
24. Długi odcinek do pokonania pieszo do pętli tramwajowej. Nie jeśli jego budowa nie będzie ingerować w tereny ogrodu botanicznego ,rusaiki. Na placu przy ulicy polskiej i Św. Wawrzyńca. Powinien być przy parkingu postawiony dodatkowy przystanek dla autobusów dojeżdżających na ogrody przez Św. Wawrzyńca, albo puścić nitkę tramwajową wzdłuż Dąbrowskiego małego tramwaju umożliwiającego szybkie dostanie się do pętli użytkownikom parkingu i mieszkańcom osiedli Lotników itp.
25. Same wady, dojazd autobusem na ogrody 10 minut dojście piechota 10 minut w tym tempie byłbym już autem na Rynku Jeżyckim ... ta lokalizacja tylko jeśli pętla na ogrodach zostanie przeniesiona obok P&R inaczej będzie stał parking pusty. nie Plac waryńskiego przy pętli tramwajowej, parking podziemny lub w podanej lokalizacji ale przeniesienie pętli koło parkingu. Aby ludzie korzystali z P&R trzeba myśleć jak kierowca, nie porzuci samochodu jeśli nie ma szans na dużo szybsze dostanie się na miejsce. Czyli liczy się bliskość węzła przesiadkowego, bliskość zostawienia auta.
26. "Wada jest taka, że nie jeździ tu tramwaj - trzeba by go przedłużyć. Do obecnej pętli trochę daleko. Poza tym taki parking jest tu bardzo potrzebny. Blisko tramwaju, ale nie pod czymś oknem "
27. Zbyt daleko od pętli tramwajowej.
28. Tramwaj powinien być przedłużony do tego miejsca.

29. Parking powinien znajdować się po południowo-zachodniej stronie skrzyżowania Polska/Dąbrowskiego. Aby spełniał on swoje zadanie, trasa tramwajowa powinna zostać wydłużona do tego miejsca z obecnej pętli Ogrody. Takie rozwiązanie byłoby ogromną zachętą do korzystania z komunikacji miejskiej dla osób dojeżdżających z zachodnich terenów Poznania oraz aglomeracji poznańskiej.
30. Zbyt duża odległość od pętli tramwajowej, pętla powinna zostać w końcu przeniesiona w okolice skrzyżowania Dąbrowskiego/Polska (były już takie plany) Parking P&R powinien się znajdować na terenie Placu Ludwika Waryńskiego - na tę chwilę można ten teren nazwać nieużytkiem. Ale wtedy należałoby poszerzyć jezdnię na ul. Dąbrowskiego od strony ul. Polskiej do samego placu (2 pasy w stronę centrum).
31. Brak połączenia z pętlą Ogrody.
32. Tak - dostęp do tramwaju ok 800m (zbyt daleki chyba że pętla zostanie przeniesiona na ul. Polską bądź dalej - zgodnie z zasadami logiki - aż do Portu Ławica z przystankiem na skrzyżowaniu Polska/ Dąbrowskiego czyli przy planowanym parkingu) Nie Jak wyżej - lokalizacja jest trafna przy spełnieniu powyższego warunku. Zarówno stan obecnej infrastruktury jak i pętli tramwajowej w tym rejonie jest obecnie fatalny a wzrost ilości mieszkańców uzasadnia pilne przeniesienie lokalizacji pętli co najmniej na skrzyżowanie Polska / Dąbrowskiego (albo do Portu Ławica).
33. Poznań Ogrody Dla mieszkańców gminy TP 150
34. Poznań-Ogrody , na terenie przy ul. Dąbrowskiego, niedaleko pętli od Ogrodów ciągną się trzy mocno zakorkowane ulice: Dąbrowskiego, Niestachowska i Bukowska, w które kierowcy nie musieliby już wjeżdżać. Gdyby nie korkowali Dąbrowskiego, tramwaj mógłby tam swobodnie przejeżdżać. Liczba miejsc: 150 , ale może być problem ze znalezieniem dobrego terenu.
35. Na miejscu obecnego parkingu przy pętli, powiększając go, a może dobudowując jedną kondygnację.
36. Brak wad – niech wreszcie powstanie!

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
56.	Poznań - Piątkowo	Poznań	poznański	pętla tramwajowa	50 - 150

Uwagi:

1. Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów oraz tramwajów.
2. Wzdłuż ulicy Lechickiej, od ul. Piątkowskiej do ul. Druzbickiego
3. Za mała ilość miejsc parkingowych - zwróćcie uwagę ile aut dzień w dzień parkuje w galeriach Pestka Plaza, etc
4. Jak najbliższej szybkiego tramwaju - nowe dojścia do peronów od strony parkingu.
5. Czy miejsc wystarczy? Czy nie będzie z tej lokalizacji korzystać duża grupa dojeżdżających Obornicką, Lutycką? Ze względu na zachęcającą trasę wzdłuż ulicy Niestachowskiej powinno znaleźć się dużo miejsc parkingowych dla rowerów.
6. Lokalizacja jest bardzo dobra, wręcz idealna, ale nie bardzo widzę tutaj miejsce na duży parking.
7. Potrzeba przebudowania pętli i stworzenie dogodnych przesiadek typu drzwi - drzwi z autobusami.

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
57.	Poznań - Lechicka	Poznań	poznański	przystanek PST	powyżej 150

Uwagi:

1. Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów oraz tramwajów.
2. Zbyt blisko centrum - jak już ktoś dojechał samochodem do Lechickiej to raczej nie przesiądzie się na tramwaj. Lepszy parking na pętli Sobieskiego.
3. Parking skomplikuje układ drogowy w tym rejonie.
4. Zbyt duży parking.
5. Teren wymaga raczej wykształcenia przestrzeni publicznej.
6. Parking w tym miejscu zablokuje rozbudowę Mieszka I. Przecież tyle nowych bloków powstało na Batorego i na Śmiałego, a na tym odcinku ciągle tylko jeden pas w każdą stronę. Buduje się dojazdówki do Poznania żeby było wygodniej, a mieszkańcom Poznania nie musi być wygodnie? Pora też coś zbudować dla mieszkańców Piątkowa. Okolice fortu lub ogródki działkowe lub w pobliżu garaży.
7. Wykorzystanie wolnej przestrzeni i przetworzenie komunikacji między ul. Lechicką, Żegockiego i terenami Poznań Plaza. Ewentualnie przestrzeń na południe od ul. Lechickiej, w pustej przestrzeni przy osiedlu i wiadukcie - w odpowiedniej formie buforującej estetycznie trasę od zamieszkania.
8. Mała ilość miejsc.
9. Konieczne:
  - a. więcej miejsc - w Plazie jest deficyt miejsc parkingowych
  - b. wygodne dojście na perony - np. pod wiaduktem
  - c. budowa skrzyżowania w pobliżu przystanku - możliwość zawrócenia oraz wjazdu/wyjazdu z obu kierunków Lechickiej. Po północnej stronie Lechickiej, na zachód od torów Pestki.
  - d. z przejściem pieszym pod wiaduktami Lechickiej.
10. Świetny pomysł.
11. Lokalizacja jest bardzo dobra, wręcz idealna, ale nie bardzo widzę tutaj miejsce na duży parking.
12. W takim miejscu, żeby można było dojechać z różnych stron (np. z obu kierunków Lechickiej)
13. Czy wszyscy mieszkańcy muszą dojeżdżać do PST? Może trzeba zachęcić ich do skorzystania z parkingów bliżej ich miejsca zamieszkania a nie wszystkich wpychać do zatłoczonych tramwajów na PST! nie potrzebny, jak ktoś będzie chciał to zaparkuje w Plazie.
14. Siewna / Żegockiego /Lechicka.

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
58.	Poznań - Naramowice	Poznań	poznański	przystanek planowanej linii tramwajowej	powyżej 150

Uwagi:

1. Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów oraz tramwajów.
2. Należy zrezygnować z budowy ulicy Nowonaramowickiej jako drogi przelotowej, a zbudować na niej pasy uspokojonego ruchu i torowisko tramwajowe, pozostawiając jednocześnie ulicę Naramowicką w charakterze przelotowym zgodnie z zasadą prowadzenia tras transportu publicznego przez środek kwartałów mieszkalnych i tras samochodowych dookoła kwartałów.
3. W rejonie planowanej pętli tramwajowej przy torach kolejowych
4. Na każdym takim parkingu - zwłaszcza, gdzie nie ma tramwaju - powinna być możliwość pozostawienia swojego roweru na noc (bezpiecznie) lub wypożyczenia. Np. wypożyczalnia rowerowa taka jak była na pętli Sobieskiego z możliwością pozostawienia prywatnego roweru lub nawet motocykla.
5. W okolicy skrzyżowania na ul. Dziegielewo (sporo osób tu się rozjeżdża na Piątkowo - Naramowice). Ewentualnie przejazd kolejowy na Naramowickiej.
6. Przy braku wariantu linii tramwajowej na Naramowice, jak i braku lokalizacji pętli końcowej (przy ul. Rubież lub przy Błażeja) opiniowanie samego P&R jest bezcelowe ze względu na istotne różnice w możliwości obsłużenia transportu indywidualnego. Większe możliwości daje pętla w pobliżu Błażeja. Rezerwat Żurawiniec Propozycja Stowarzyszenia Inwestycje dla Poznania - pętla tramwajowa Bożydara.
7. Za mała ilość miejsc
8. Jak najbliższy przystanek - duży przystanek.
9. Poprowadzenie linii tramwajowej jest obecnie w dalekiej perspektywie (niestety:( ), dlatego proponowane by było umieszczenie tymczasowego parkingu na terenie Winograd.
10. Do Naramowic nie ma praktycznie żadnego dojazdu. Przede wszystkim należy doprowadzić linię tramwajową do samego Umultowa, a parking zrobić przy nowej pętli tramwajowej.

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
59.	Poznań – Klin Dębicki	Poznań	poznański	planowany węzeł przesiadkowy	powyżej 150

Uwagi:

1. Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów.
2. Brak dobrego dojazdu przez komunikację miejską.
3. Parking powinien znaleźć się bliżej linii kolejowej i umożliwić integrację z kolejną!!! Parking powinien znaleźć na wolnym polu (za Lidlem) - tam też pętla tramwajowa. Umożliwi to pełną integrację w/w środków transportu.
4. Koło osiedla Dębina
5. Na parkingu powinna być możliwość parkowania samochodów przez mieszkańców pobliskich osiedli i ulic np. po godz. 18,00 do 7,00
6. Idealnym rozwiązaniem byłaby budowa parkingu wraz z węzłem przesiadkowym jako jednego budynku/obiektu. Podczas projektowania należy wziąć pod uwagę ogromne potrzeby występujące w tym miejscu, nawet obecnie.
7. Bliskie sąsiedztwo Stawów
8. Mała ilość miejsc
9. Istnieje zagrożenie wycięcia drzew przy budowie
10. Należy w trybie pilnym przyspieszyć pracę nad choćby koncepcją trasy tramwajowej w to miejsce, bo bez niej P&R nie ma tu sensu. Nikt nie przesiądzie się z samochodu na autobus 76/603 nawet jeśli te też kursują szybką Drogą Dembińską bo samochodem dojechać można równie szybko a wygodnie.
11. Plac po dawnym parkingu przy stacji Shell.
12. Poznań Klin Dembiecki min 250 miejsc.
13. Poznań Klin Dembiecki tu powinno być min 250 miejsc.

	Miejscowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
60.	Poznań – Wola	Poznań	poznański	stacja kolejowa	do 50

Uwagi:

1. Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów.
2. Bezpośrednio przy stacji kolejowej.
3. Konieczne należałoby utwardzić parking.
4. "Lokalizacja super, ale w sąsiedztwie np. na terenie po jednostce wojskowej albo na terenie miejskim przy Margonińskiej (chyba zakład lasów państwowych - duży plac) powinna być pętla tramwajowa. Przesuwanie jej tylko o ok 2km z ogrodów na al. Polską jest nieracjonalne, tym bardziej, że spod planowanej lokalizacji na Margonińską jest tor kolejowy, a zatem łatwe do pozyskania miejsce na sieć tramwajową. Al. Polska jest już zbyt blisko centrum aby tam zlokalizować pętle i zajezdnie dla autobusów z zachodnich rejonów aglomeracji. Nie ma tam też w pobliżu stacji kolejowej.
5. Jest różnie uformowany teren. Dużo budynków mieszkalnych w okolicy i Hipodrom WOLA. Trzeba konkretnej lokalizacji, bo przy stacji nie ma wielkiej przestrzeni na usytuowanie takiego parkingu.
6. Daleko jest do przystanku autobusowego i czas przekracza 4 minuty na dojście. Jedynie można się przesiąść na pociąg, ale każdy pociąg się nie zatrzymuje na stacji WOLA.
7. Najlepiej umieścić miejsca przy dawnej rozładowni przy stacji kolejowej WOLA (ul. Sytkowska)
8. Tylko czym z Woli dojechać do miasta? To miejsce jest na uboczu dla ludzi przemierzających się samochodami z podpoznańskich sypialni np. z kierunku Tarnowa Podgórnego jadących Dąbrowskiego. Z moich spostrzeżeń, to największa ilość potencjalnych użytkowników parkingu. Optymalne miejsce przesiadkowe było już dawno wynalezione tylko ugrzęzło w przepastnych szufladach - to była zajezdnia autobusów Dąbrowskiego/Polska, tam gdzie jest bunkier i myjnia samochodowa. Punktem zasadniczym jest pętla tramwajowa na Ogrodach. To miejsce przesiadki tysięcy osób i potencjalne dla kolejnej rzeszy samochodziarzy z konieczności (no taką mamy kijową komunikację publiczną). Podsumowując: proponuję parking na Ogrodach (podziemny lub w budynku), albo przedłużenie pętli do w/w starej zajezdni i tam wybudować parking (plac jest).
9. Brak regularnych połączeń kolejowych do centrum (minimum co 10 minut).
10. Brak komunikacji miejskiej w pobliżu. Nikt tutaj nie będzie się przesiadał z samochodu.
11. Bez częstego połączenia z dworcem P&R jest bez sensu.
12. Wadą jest brak wiaduktu/tunelu na przejeździe kolejowym = wieczny korek, zwłaszcza że generowany dodatkowo przez skrzyżowanie z Sytkowską tuż przy przejeździe.
13. Częste korki przed przejazdem kolejowym na Woli + idealne rozwiązanie: utwardzenie nawierzchni na ul. Sytkowskiej od ul. Chodzieżskiej (w chwili obecnej przez większość roku ul. Sytkowska jest nieprzejezdna) - ułatwi to dojazd mieszkańców os. Smochowice na parking P&R. Konieczne trzeba też zwiększyć ilość miejsc parkingowych 150 (bardzo dużo mieszkańców os. Smochowice dojeżdża autem do centrum - do pracy, na uczelnię itp. i chętnie dojeżdżałoby pociągiem, gdyby mieli możliwość zostawiania bezpiecznie auta na Woli) + należy wykonać chociaż małe zadanie dla oczekujących na pociąg pasażerów + utwardzić samo dojście na perony + monitoring/ochrona pozostawianych samochodów jak najbliżej dworca
14. Przy stacji kolejowej.

	miejscowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
61.	Poznań - Wschód	Poznań	poznański	stacja kolejowa	powyżej 150

Uwagi:

1. Brak stacji roweru miejskiego jako transportu komplementarnego do autobusów.
2. Zbyt duży parking. To jest włączanie ruchu w zabudowę mieszkaniową. Parking ten powinien mieć charakter lokalny dla mieszkańców, czyli znacznie mniejszą pojemność dostosowaną do zabudowy Główniej i Warszawskiej.
3. Należy powiązać jego powstawanie z rozprawdzeniem drogami rowerowymi potencjalnego ruchu do wielu miejsc pracy w okolicy.
4. Opracowana dokumentacja wykonawcza na EURO-2012 i tramwaj z Zawad do Poznań Wschód pokazuje, co należy w tej lokalizacji zrobić.
5. Parking będzie dobrze funkcjonował w przypadku doprowadzenia pętli tramwajowej, względnie poprowadzenia linii autobusowej wzdłuż ul. Krańcowej
6. Powinien być dostępny wraz z podziemnym przejściem od ul. Krańcowej
7. Zgodnie z planami budowa trasy tramwajowej Poznań Wschód nadaje by sens takiemu parkingowi – obecnie to bez sensu.
8. Za mała ilość miejsc
9. Jak najbliżej dworca a jednocześnie przystanków.
10. Brak atrakcyjnej oferty komunikacji miejskiej (brak tramwajów).
11. Ważne jest w perspektywie obsługi podróżnych aby zrealizować przedłużenie linii tramwajowej z Zawad przez Poznań Wschód z pętlą przy ulicy Gnieźnieńskiej.
12. Proponuję rozważyć następujące lokalizacje:
  - a. przy ulicy Wschodniej bezpośrednio przy dworcu PKP
  - b. przy ulicy Krańcowej po wschodniej stronie (na północny wschód od dworca PKP), co pozwoli zbliżyć parking do przystanków autobusowych
  - c. pomiędzy ulicami Krańcowa i Wiejska, obok sklepu Krecik, co pozwoli zbliżyć parking do przystanków autobusowych
13. Obszar ten byłby bardziej atrakcyjny dla parkingu Park&Ride gdyby doprowadzić tutaj bezpośrednio połączenie tramwajowe. Wtedy o wiele łatwiej można by dotrzeć do centrum, a nie podjechać kolejną 2 przystanki i dopiero się przesiąść na komunikację miejską.
14. Lokalizacja: albo bezpośrednio na przeciwko dworca kolejowego, albo po wschodniej stronie ulicy Krańcowej (na północny - wschód od dworca), gdzie aktualnie są baraki do wyburzenia, co pozwoli na dojście w tym samym czasie do budynku dworca, jak i do przystanku autobusowego.
15. Ważna jest realizacja przedłużenia linii tramwajowej z Zawad do Gnieźnieńskiej, aby w pełni wykorzystać potencjał komunikacyjny obszaru Poznań Wschód.
16. Przede wszystkim nie ma tutaj, przynajmniej obecnie żadnej możliwości przesiadki na transport publiczny, głównie chodzi tu o tramwaje!

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
64.	Puszczykowo	Puszczykowo	poznański	stacja kolejowa	do 50

Uwagi:

1. Liczba miejsc parkingowych min 100 !!!
2. Oznakowanie powinno mieć charakter wyłącznie lokalny by nie generować ruchu spoza miejscowości.
3. To jest bardzo dobra lokalizacja tego typu parkingu, przy wjeździe do miasta, blisko stacji kolejowej, tras spacerowych, rowerowych, przy punkcie informacyjnym eko-informacja
4. Parking z pewnością a nie będzie się ładnie komponował z zabytkowym dworcem. Budowa parkingu w tej okolicy będzie wymagać dobrze zaprojektowanej i zaplanowanej małej architektury.
5. Z jednej strony są to tereny podmokłe. Po zalaniu betonem dotychczasowych terenów zalewowych w okolicach przejazdu kolejowego na Łęczycy, może pojawić się problem stojącej wody.
6. Dworzec kolejowy jest otoczony lasem. Jakikolwiek parking by nie był, wymagać to będzie wycinki drzew – a to nie jest ekologiczne.
7. Zbyt duży zakres zaproponowano
8. Zagrożenie ekologiczne - zbytnio wcina się drzewa w obszar zielonym od strony wschodniej torów wzdłuż torów i zabudowań PKP od strony zachodniej.
9. Parking dla rowerów monitorowany z możliwością zamknięcia roweru w kontenerze, dla turystów weekendowych.
10. Lokalizacja idealna - koło nastawni i punktu Eko - Info
11. By nie niszczyć krajobrazu Wielkopolskiego Parku Narodowego należy pamiętać, by nie stosować modernistycznego stylu architektonicznego. Ponadto obok jest budynek dworca wpisany do rejestru zabytków. Nadmiar prostych geometrycznych kształtów mógłby bardzo zaszkodzić tamtemu miejscu. Proszę zadbać o wysoki styl architektoniczny z tradycyjnymi zdobieniami, a wszelkie elementy typu ścianki, płoty itp. zazielenić przez np. obsadzenie bluszczem.
12. Za daleko od Poznania. Ja bym pojechał do Lubonia i tam się przesiadł, aby w 10 minut dojechać do Poznania. Podróż z Poznania do Puszczykowa jest za długa.

	Miejscowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
65.	Puszczykówko	Puszczykowo	poznański	stacja kolejowa	do 50

Uwagi:

1. Oznakowanie powinno mieć charakter wyłącznie lokalny by nie generować ruchu spoza miejscowości.
2. Przy ulicy Stanisława Moniuszki - za pawilonami handlowymi znajdującymi się przy ulicy Dworcowej
3. Na terenie między ul. Dworcową i Moniuszki
4. Tereny wzdłuż stacji/torów od stron zachodniej, parking przy kościele z przejściem bezpośrednio na perony.
5. Brak miejsca na takie inwestycje. NIE MA MIEJSC NA TAKIE INWESTYCJE
6. Parking dla rowerów monitorowany z możliwością zamknięcia roweru w kontenerze, dla turystów weekendowych.
7. Położenie idealne.
8. Ilość samochodów znacznie większa niż 50.
9. Parkują na wszystkich ulicach.
10. Przy ulicy Moniuszki (wole tereny pod parking) lub na ulicy Dworcowej od strony lodziarni Kostusiaka.
11. By nie niszczyć krajobrazu należy pamiętać, by nie stosować modernistycznego stylu architektonicznego. Ponadto obok jest budynek dworca wpisany do rejestru zabytków oraz kościół. Ogólnie tamta okolica to historyczne miejsce w Puszczykówku i trakt spacerowy. Nadmiar prostych geometrycznych kształtów mógłby bardzo zaszkodzić tamtemu miejscu. Proszę zadbać o wysoki styl architektoniczny z tradycyjnymi zdobieniami, a wszelkie elementy typu ścianki, płoty itp. zazielenić przez np. obsadzenie bluszczem. Jak najbliżej dworca - kierowcy to bardzo leniwe osoby, więc jeśli nie będą mieć parkingu tuż przy dworcu, nie zechcą dostatecznie dużo i często podchodzić. Przy torach po drugiej stronie od dworca, za ciągiem budynków, gdzie są 2 salony fryzjerskie, jest puste miejsce - w zasadzie jedyne pasujące.
12. Nie ma wad, tylko o wiele za mało miejsc parkingowych
13. Dobra lokalizacja przy linii kolejowej sprawia, że może być bardzo wielu korzystających z P&R więc musi być dużo miejsc parkingowych, to m.in. stanowi o atrakcji tego systemu będą tu dojeżdżać osoby z Puszczykówka, Niwki i Mosina/Czarnokurz, chyba że powstanie nowy przystanek między stacją Puszczykówko i Mosina - Dworzec
14. Przy ul. St. Moniuszki i Wiązowej



	Miejscowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
66.	Rokietnica	Rokietnica	poznański	stacja kolejowa	powyżej 150

Uwagi:

- Duża odległość parkingu od największych osiedli mieszkaniowych Rokietnicy (os. Kalinowe, Parkowe, Zmysłowo). Lokalizacja parkingu bliżej ROS/Kościola pozwoliłaby większości mieszkańców całkowicie zrezygnować z przejazdu samochodem. Okolice nowej hali sportowej.
- Dobra lokalizacja - stacja kolejowa
- Dostrzegalna potrzeba większej ilości miejsc parkingowych niż ta planowana (50);
- 50 miejsc to zbyt mało - teraz często przy stacji stoi więcej samochodów
- W tym samym miejscu na co najmniej 150 miejsc
- Przy Dino i przy budynkach stacji na terenie obecnego parkingu
- Świetne miejsce
- Lokalizacja idealna.
- Jak najbliższej stacji kolejowej
- Duże skrzyżowanie - Obornickiej z ul. Pocztową
- Widzę korzyści jeśli zostaną wprowadzone tereny zielone w pobliżu skrzyżowania
- W Rokietnicy działa już tego typu parking i nie ma sensu wprowadzania innego, obciążonego opłatami dla podróżujących.
- Lokalizacja jest OK, ale proponowana liczba miejsc parkingowych do 50 to chyba pomyłka. Minimum 150
- Zdecydowanie za mała ilość miejsc. Już teraz tam jest parking na tyle aut
- 50 miejsc to bardzo mało na tak spory obszar i ilość ludzi mieszkających w Rokietnicy.
- Ten parking powinien być większy niż 50 miejsc
- Parking powinien być rozszerzony na co najmniej 100-200 miejsc
- Miejscowa organizacja ruchu w obecnym kształcie wymaga poprawy potrzebne jest rondo na zbiegu ulic Szamotulskiej, Obornickiej i Pocztowa, aby poprawić bezpieczeństwo. Ważne jest też aby poprawić bezpieczeństwo rowerzystów w tym rejonie. Dużo ludzi już na dzień dzisiejszy zostawia swoje rowery pod dworcem.
- Lokalizacja: plac w bezpośrednim przed budynkiem dworca.
- Teren zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie Dworca Kolejowego (torów) od strony dawnej bazy GS.
- Taki parking praktycznie już tam istnieje. Można rozważyć propozycję lokalizacji parkingu przy zbiegu ulic Słupskiej, Chojnickiej i Psarskie (dobrym rozwiązaniem byłaby budowa ronda w tym miejscu), jednak odległość do stacji kolejowej jest dość duża i powstałby pewnie problem w wykupieniu gruntów pod taka inwestycję.
- W Rokietnicy istnieje już taki parking, przy stacji kolejowej jest w pełni darmowy i dostępny dla wszystkich. Sporo ludzi zostawia tam auta i podróżuje dalej pociągiem lub autobusem, ale są też tacy co zostawiają tam auto i załatwiają sprawy np. w gminie, na poczcie czy robią zakupy. Tak więc nie widzę sensu budowania drugiego parkingu, zwłaszcza, że wg. założeń mógłby być płatny. Mam również nadzieję, że nie ma pomysłu zamiany istniejącego parkingu na parking P&R, za który nagle trzeba by było płacić albo byłby ograniczony dostęp do niego, np. darmowy tylko dla osób korzystających z komunikacji miejskiej (co z ludźmi którzy chcieli by tam zaparkować i iść np. na pocztę, mają płacić?).
- Zdecydowanie potrzebny jest większy parking. Należy też powiązać z rozprawdzeniem drogami rowerowymi potencjalnego ruchu do wielu miejsc pracy w okolicy.
- "Za mało miejsc. 50 samochodów to stoi już dziś codziennie na placu, mimo znikomej ilości i słabej jakości pociągów. Uważam, że 200 miejsc to absolutne minimum, w bliskiej przyszłości może to również być za mało. Placu jest dość wokół torów, tylko trzeba zrobić przejście nad torami. Poza tym zero trudności.
- Placu wokół dworca jest dość. To dobre miejsce.
- W takich parkingach ważne jest aby były one bezpłatne po zakupie biletu na pociąg lub autobus.
- Więcej miejsc. Na chwilę obecną potrafi tam parkować ok 50 samochodów - jak będzie system to może być ich więcej.
- Już teraz jest ciężko rano zaparkować przy Stacji kolejowej. Rozumie, że plac zostanie powiększony, a rynekcek doinwestowany.
- Już obecnie brakuje tam miejsc parkingowych, brak też wiaty dla rowerów, o co wielokrotnie apelowałem u wójta gminy Rokietnica. Brakuje jakiegokolwiek wiaty dla podróżnych, a autobusy i pociągi jeżdżą tam bardzo rzadko! Potrzebne jest tam miejsce/poczekalnia, gdzie będzie można usiąść niezależnie od pogody i nawet godzinę bezpiecznie poczekać na autobus lub pociąg. Błoto, kałuże, syf i brud na obecnym parkingu! Wiecznie zakorkowane i niedoświetlone skrzyżowanie w pobliżu. Należy przeznaczyć na P&R tereny również po drugiej stronie torów, przy Dino
- Kolejne parkingi należy umieścić w Szamotulach i Pamiątkowie - koniecznie!
- Dobra lokalizacja. Wzdłuż ulicy Dworcowej, natomiast ilość do 50 miejsc jest moim zdaniem niewystarczająca (na chwilę obecną parkuje w tym terenie dużo więcej samochodów osób, które przesiadają się tam na pociąg).
- Obecny stan parkingu: zniszczona nawierzchnia na której tworzą się głębokie kałuże; brak zadaszzonej, oświetlonej, wiaty z monitoringiem dla rowerów; brak przeszkłonej i oświetlonej poczekalni dla podróżnych z dogodnym dojściem do autobusu i pociągu; brak czytelnej tablicy z rozkładami połączeń; zbyt niska częstotliwość połączeń kolejowych z Poznaniem i innymi stacjami poza P. Głównym; nie ma gdzie się schować podczas deszczu, śniegu i wiatru; ogólny bałagan (śmieci) i brak uporządkowanej zieleni; nierozgraniczone liniami miejsca parkingowe powodujące chaos wśród parkujących samochodów – to powody aby nowy parking powstał;
- Ilość zostawianych tu samochodów gwałtownie wzrosła w ostatnich 3-4 latach powodując okresowy brak miejsc i konieczność zostawiania samochodów na parkingu przy Biedronce lub Dino, za 2-3 lata będzie tu permanentny brak miejsc! Skrzyżowanie ul Szamotulskiej i Pocztowej (przy dojeździe do parkingu) jest w kresu przepustowości, jest słabo oświetlone i przez to bardzo niebezpieczne dla pieszych. Parking powinien być koniecznie rozszerzony o tereny po drugiej stronie torów kolejowych. Tam też było by miejsce na nieuczciwe dla nikogo zbudowanie parkingu wielokondygnacyjnego w przyszłości.
- Utwardzenie CAŁEJ ul. Wierzbowej w Rokietnicy znacznie polepszyło by dojazd mieszkańcom Kierza i Starzyn do tego parkingu.
- Tu też nie będzie tyle miejsc parkingowych w chwili obecnej większość dojeżdża do Rokietnicy i przesiadają się na pociąg i nie ma tam miejsc parkingowych.
- Ilość miejsc 150
- Konieczna częstsza komunikacja na terenie gminy Rokietnica kursująca na dworzec, by mieszkańcy np. Napachania mogli korzystać bez problemów z dworca.
- Rokietnica przy cmentarzu można tam zbudować przystanek kolejowy 100 - trzeba odrolnić sąsiednie działki.
- Rokietnica - Dworzec PKP, 150 miejsc parkingowych, dla mieszkańców gminy płatne z możliwością długoterminowego wynajmu miejsca.

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
67.	Rosnówko	Komorniki	poznański	stacja kolejowa	do 50

Uwagi:  
1. Jak najbliższej przystanku kolejowego.

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
69.	Skoki	Skoki	wągrowiecki	stacja kolejowa	powyżej 150

Uwagi:  
1. Lokalizacja jest dobra, ale przy obecnej częstotliwości pociągów nie bardzo spełnia założenia szybkiej komunikacji w obrębie aglomeracji

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
70.	Skórzewo	Dopiewo	poznański	dworzec autobusowy	powyżej 150

Uwagi:  
1. Lokalizacja - przed rozwidleniem dróg, przed gimnazjum.  
2. Lokalizacja - słabo skomunikowana z centrum miasta.  
3. Parking zlokalizowany w tym miejscu w Skórzewie nie będzie cieszył się powodzeniem z uwagi na bardzo rzadkie kursowanie autobusów ZTM 718/719, praktycznie tylko co 2 godziny i dojazd zaledwie do pętli Ogrody po 21 minutach oraz brak alternatywnego środka transportu w postaci PKP w tym miejscu. Lokalizacja parkingu w tej okolicy wiązałaby się najprawdopodobniej z likwidacją pól uprawnych. Znacznie lepszym rozwiązaniem od proponowanego będzie lokalizacja parkingu w oddalonym o 5 minut jazdy samochodem Pałędziu przy stacji kolejowej PKP. Pociągi relacji Zbąszynek - Pałędzie - Poznań jeżdżą znacznie częściej, przynajmniej co godzinę i docierają do stacji Poznań Główny po 12 minutach. Parking w tej lokalizacji umożliwi również podróżowanie autobusami ZTM 718/719. Oprócz mieszkańców Skórzewa z tego parkingu mogliby korzystać mieszkańcy Dąbrówki oddalonej o 1 km oraz samego Pałędzia.

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
73.	Swarzędz	Swarzędz	poznański	stacja kolejowa	50 -150

Uwagi:  
1. Lokalizacja: między ul. Sienkiewicza a torami kolejowymi  
2. Warto pomyśleć o wybudowaniu przystanku kolejowego Swarzędz Wschód!  
3. Jeśli nie jest planowana stacja Swarzędz Jasin, to potrzebny jest znacznie większy parking w tym miejscu. Należy powiązać jego powstanie z rozprawdzeniem drogami rowerowymi potencjalnego ruchu do wielu miejsc pracy w okolicy, co pozwoliłoby pracodawcom sensowniej gospodarować swoimi działkami, niż przeznaczając je na miejsca parkingowe.  
4. Parking powinien być wielopoziomowy, preferowany podziemny i połączony z tunelem pod torami kolejowymi dla maksymalnej jego integralności z dworcem PKP i zachęcenia mieszkańców do korzystania z tej infrastruktury.  
5. Powyżej 150 miejsc powinno być obok straży pożarnej, puste tereny.  
6. W tej chwili jest już dostępny nowo - wybudowany parking P&R ... ale te najbliższe miejsca są zarezerwowane dla służ (Staż Miejska, Straż Pożarna).  
7. Parking po obu stronach torów (również stronie południowej - skomunikowany transportem autobusowym).  
8. Parking potrzebny jest po obu stronach linii kolejowej możliwie jak najbliższej dojeżdża do peronów  
9. W przypadku Swarzędza konieczne byłoby de facto dwa parkingi, po obu stronach torów (bardzo długi objazd względem dworca): zarówno od strony Rynku, jak i od strony Nowej Wsi. Jednak w obu przypadkach zabudowa jest dość gęsta. Zwracam uwagę, że parking pod US nie jest zadowalającym rozwiązaniem.  
10. Dużo miejsca do wykorzystania jest też po południowej stronie torów, w rejonie ulic: Łąkowa-Konopnicka, tak by z P&R mogli korzystać też mieszkańcy południowej części Swarzędza, a nie tylko tej położonej po północnej stronie torów.  
11. tej lokalizacji powinny być dwa parkingi - z obu stron torów kolejowych. Przebiecie się rano w godzinach korków z jednej strony na drugą trwa bardzo długo.  
12. Miejsca min. 150



	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
74.	Suchy Las - Park Naukowo - Technologiczny	Suchy Las	poznański	planowana stacja kolejowa	do 50

Uwagi:

1. W pobliżu planowanej stacji kolejowej przy osiedlu Grzybowym
2. Trudno sobie wyobrazić tak małe zapotrzebowanie w tak ludnej gminie.
3. JEST JUŻ PARKING W ZŁOTNIKACH 1000 m, wyrzucone pieniądze
4. Wady: hałas, natężenie ruchu.
5. Chyba brakuje przystanku w Suchym Lesie w okolicach ul. Sucholeskiej
6. Dlaczego na przestrzeni 1 km są przewidziane dwa przystanki kolejowe. Wydaje się to nielogiczne. Do Złotnik przystanku, który istnieje, a nie jest planowany jest 1 km. To tak jak do Tramwaju trzeba dojść. Wystarczy droga. Inwestycja, która wydaje się mieć tylko jednego zainteresowanego - prywatnego przedsiębiorcę. Pytanie czy Państwo na to stać. Zbyt duże natężenie ruchu w tym rejonie. Dwa Parkingi koło siebie. Hałas. Złotniki - 1000 m.
7. Jak najbliższe skrzyżowania z ul. Złotnicką.
8. Znając zainteresowanie mieszkańców, myślę że może być wskazane więcej niż 50 miejsc.
9. Lokalizacja OK. chociaż z tego wynika, że dostęp dla parkujących, będzie głównie do połączeń PKP.
10. Za mała liczba miejsc parkingowych, biorąc od uwagę liczbę mieszkańców gminy.
11. Wady: zatłoczone ulice, fatalny stan dróg. Już w tej chwili natężenie ruchu jest zbyt duże. To sypialnia Poznania a nie centrum biznesowe i komunikacyjne.
12. Można zbudować przed domem Wójta - nie ma potrzeby. Wystarczy w Złotnikach przy Pawłowickiej. Chyba nie jesteśmy tak bogaci aby co kawałek budować parkingi bez sensu.
13. Co z Suchym Lasem? Złotniki mają już stację kolejową.
14. Miejsce może i logistycznie OK., ale nie sądzę aby P&R w tym miejscu wpłynął w znaczący sposób na zmniejszenie liczby samochodów. Liczba osób, która w szybki sposób dostanie się pociągiem do pracy jest niewielka, może 10% ogółu - nie każdy pracuje w pobliżu Dworca Głównego. Dostęp do komunikacji tramwajowej na pewno by pomógł. Alternatywa w postaci komunikacji pociągiem może niestety być niewystarczająca w porównaniu z transportem samochodowym. Brak dostępu do innych form transportu (tramwaj, autobus). Większość mieszkańców SL ma dostęp do dworca we własnej miejscowości. Dojeżdżanie dodatkowo samochodem do SL i wsiadanie tutaj do pociągu mija się z celem. Większość wsiądzie do pociągu w miejscu zamieszkania. Najlepsza propozycja to chyba Morasko.
15. Zdecydowanie za mało miejsc parkingowych
16. Zbyt mało miejsc. Tam powinno być min. 100
17. Same zalety.
18. Trochę za daleko od Os. Grzybowego . Bardziej na południe od ulicy Złotnickiej. Praktycznie na tyłach Os. Grzybowego
19. Suchy Las zwiększyć maksymalnie

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
75.	Tarnowo Podgórne Centrum	Tarnowo Podgórne	poznański	dworzec autobusowy	powyżej 150

Uwagi:

1. Dojazd komunikacją publiczną z Tarnowa Podgórne jest godny pożałowania (przede wszystkim częstotliwość kursów oraz czas dojazdu), zatem takie parkingi w tej gminie nie spełni a swojej roli.
2. Czy istotnie ruch autobusowy pozwala liczyć na taki popyt? Bez tramwaju/kolei na Ławicę wzdłuż głównych miejsc pracy Tarnowa, Sadów i Wysogotowa trudno liczyć na dobry rozwój transportu publicznego w tej części aglomeracji.
3. Trochę daleko do przystanku
4. Dobry dojazd do Poznania ograniczy korzystanie z niego- powinien być bliżej Poznania.
5. Brak regularnych połączeń kolejowych do centrum (minimum co 10 minut).
6. Bez sensu stawiać parking gdyż dojazd z Tarnowa komunikacja miejska jest tak drogi, że wszyscy i tak dojeżdżają do Woli bądź Ogrodów Bez sensowny pusty zabrukowany plac powstanie
7. BEZ SENSU, z Tarnowa Podgórne autobusem na ogrody jedzie się 30 minut autem 16 .... nie bez sensu
8. Parking musi być nie daleko przystanku autobusowego a niestety nie widzę żeby były tam miejsca parkingowe.
9. Idea jest bardzo dobra ale chyba zaczyna brakować miejsc na utworzenie takich parkingów.
10. Aktualna długość dojazdu autobusem do Poznania - Ogrody, minimum 40 minut, oraz konieczność przesiadki na Ogródach w przypadku podróży w kierunku Centrum Poznania + 20 minut. Za długo trwa dojazd komunikację miejską. Aktualnie dojeżdżam samochodem z Tarnowa Pod. do Poznania (okolice rynku Jeżyckiego) około 30 minut. Dla mnie kluczowe kwestie to czas dojazdu (50% wagi), komfort podróży (30% wagi) i koszt (30% wagi).
11. Parking powinien być zlokalizowany poza centrum Tarnowa Podgórne. Już teraz w godzinach popołudniowych trudno przejechać główną ulicą wioski.

	miejsowość	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
76.	Wągrowiec	Wągrowiec	wągrowiecki	stacja kolejowa	powyżej 150

Uwagi:

1. Strasznie daleko od miasta Poznań, nikt z przyjezdnych nie będzie tego używał tylko mieszkańcy Wągrowca.
2. Wągrowiec – OK.
3. Brakuje lokalizacji Park & Ride w Rogoźnie i Obornikach - powiat obornicki został zupełnie pominięty (co dziwne, z uwagi na ważne przebiegające tędy szlaki komunikacyjne), gdy tymczasem występują inne, dalsze lokalizacje.
4. Bez sensu - za daleko

	miescowosc	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
77.	Wągrowiec Osada	Wągrowiec	wągrowiecki	planowana stacja kolejowa	do 50

Uwagi:  
1. Bez sensu - za daleko

	miescowosc	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
78.	Wągrowiec Południe	Wągrowiec	wągrowiecki	planowana stacja kolejowa	do 50

Uwagi:  
1. Nie widzę powodów budowania stacji kolejowej w tym miejscu. Dojazd do dworca w Wągrowcu jest łatwy i szybki. Lepiej zainwestować w powiększenie parkingu na dworcu w Wągrowcu  
2. Ta lokalizacja jest bezsensowna  
3. Bez sensu - za daleko

	miescowosc	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
79.	Września	Września	wrzesiński	stacja kolejowa	powyżej 150

Uwagi:  
1. Dostęp do P+R trzeba zapewnić tak od północy, jak i od południa.  
2. Należy powiązać z rozproszaniem drogami rowerowymi potencjalnego ruchu do wielu miejsc pracy w okolicy.

	miescowosc	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
80.	Wiry	Komorniki	poznański	stacja kolejowa	do 50

Uwagi:  
1. Za mało miejsc  
2. Brak regularnych połączeń kolejowych do centrum (minimum co 10 minut)  
3. Mała liczba pociągów w tej relacji stawia sens inwestycji pod znakiem zapytania. Pociąg co 1h w każdą stronę uczyni miejsce interesującym.  
4. Lokalizacja - okolice boiska Orlik - rozbudowa istniejącego parkingu, synergia miejsc.  
5. Na dzień dzisiejszy to mała liczba połączeń PKP ze stacją Poznań główny, brak synchronizacji pociągu z autobusem, sama idea parkingu bardzo na plus,  
6. Już w tej chwili nie ma gdzie zaparkować chcąc odebrać kogoś lub zostawić samochód od strony ul. Dworcowej

	miescowosc	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
81.	Wiry - Kościół	Komorniki	poznański	przystanek autobusowy	do 50

Uwagi:  
1. Na dzień dzisiejszy tylko 1 linia autobusowa jeżdżąca co godzinę max 45 min, słaba częstotliwość autobusów, brak szybkiego połączenia z Górczynom  
2. Lokalizacja - praktycznie w całym Wirach, okolice kościoła, przy przystanku autobusowym w stronę Lubonia, przysunąć bliżej siebie przystanki w obu kierunkach względem parkingu

	miescowosc	gmina	powiat	lokalizacja	liczba miejsc parkingowych
82.	Złotniki	Suchy Las	poznański	stacja kolejowa	do 50

Uwagi:  
1. Ten parking przy najbardziej na północ wysuniętym przystanku kolei metropolitalnej z pewnością musi być pojemniejszy.  
2. Zaniedbany teren wzdłuż peronu stacji jest idealnym, by umieścić tam parking. Z pewnością możliwość pozostawienia samochodu w przyjemnym i bezpiecznym otoczeniu zachęciłaby mieszkańców do korzystania z transportu kolejowego. W chwili obecnej niestety niewiele osób z niego korzysta.  
3. Same zalety.  
4. „Parking Park & Ride w Złotnikach nie jest atrakcyjny dla mieszkańców gminy Suchy Las, a mieszkańcy Powiatu Obornickiego dla których ta lokalizacja mogłaby być atrakcyjna nie zostali objęci badaniami.  
5. Z uwagi na wniosek gminy Suchy Las autorzy proponują dodać parking w Złotnikach do listy parkingów jako parking mały.”

### Inne proponowane lokalizacje:

1. Dąbrówka - stacja kolejowa. Coraz więcej pracujących osób tu mieszka
2. Borówiec (gmina Kórnik), mały parking, który rozwiąże odbiór przyjezdnych do Borówca z przystanku autobusowego w Borówcu przy S-11. Obecnie samochody oczekujące na pasażerów z autobusów z Poznania parkują na rondzie /niezgodnie z przepisami. Jak najbliżej przystanku przyszłego szynobusu.
3. Głuchowo.
4. Gniezno - dworzec PKP Park and Ride powinno zachęcać nie tylko do korzystania z komunikacji w Poznaniu, ale przesiadki z pociągów na komunikację miejską w Poznaniu i Gnieźnie, czyli jeden bilet na autobus w Gnieźnie, pociąg i np. tramwaj/ autobus w Poznaniu. Znacznie ograniczyłoby to ilość osób dojeżdżających samochodem do Poznania, a tym samym korki w Poznaniu. Ok. 100 miejsc . Lokalizacja: teren na prawo od dworca PKP - obecnie zwykły parking,
5. Murowana Goślina - Zielone Wzgórza okolice stacji kolejowej. Dla części mieszkańców Murowanej Gośliny dużo łatwiej jest dotrzeć do stacji Zielone Wzgórza niż do stacji mieszczącej się przy ulicy Kolejowej. Ok. 50 miejsc . lokalizacja koniec ulicy Śliwkowej, przed przejazdem kolejowym.; Murowana Goślina, os. Zielone Wzgórza przystanek kolejowy Zielone Wzgórza osiedle to zamieszkuje blisko 40 % wszystkich mieszkańców gminy. Potrzebna liczba 50-150 , dość stromy podjazd brak przy samym przystanku kolejowym , ale jest tam odpowiednio dużo miejsca
6. Lednogóra przy dworcu PKP jeżdżę na trasie Poznań - Gniezno pociągiem i widzę na tej stacji mnóstwo zaparkowanych na dziko samochodów i mnóstwo przypiętych rowerów , liczba miejsc 50
- 7.
8. Oborniki Wielkopolskie - stacja kolejowa . Mały dworzec duża miejscowość, liczba miejsc ok. 100. Może na terenie byłej rzeźni lub wzdłuż torów.; Oborniki w okolicach stacji kolejowej Oborniki Wlkp. Miasto Oborniki znajdują się tylko 30 minut jazdy pociągiem od stacji Poznań Główny. Wielu mieszkańców gminy codziennie dojeżdża do pracy do Poznania.
  - a. wzdłuż torów kolejowych, przy ul. Młyńskiej Liczba ok. 50
  - b. Oborniki teren po byłym dworcu PKS oraz PKP Oborniki wielkopolskie. Liczba miejsc 150
- 9.
10. Pecna (Mosina ) okolice stacji PKP już teraz stoi tam wiele aut osób dojeżdżających z okolicznych miejscowości do pociągu na trasie Poznań \_ Wrocław, przydałoby się cywilizowane miejsce do bezpiecznego zaparkowania auta; 20 miejsc tuż przy stacji PKP po drugiej stronie drogi Pecna.
11. PECNA LUB DRUŻYNA (gmina Mosina) zaplanować dodatkową lokalizację przystanków kolei aglomeracyjnej z parkingami P&R między Mosiną a Czempiniem - PECNA LUB DRUŻYNA - będzie to obszar intensywnej urbanizacji, jeśli zacznie funkcjonować kolej aglomeracyjna będzie to obszar bardzo intensywnej urbanizacji, jeśli zacznie funkcjonować kolej aglomeracyjna. Liczba miejsc pow. 150
- 12.
13. Pałędzie stacja kolejowa. Coraz więcej pracujących osób tu mieszka.
14. Pamiątkowo - koniecznie!
15. Poznań - Antoninek przy stacji kolejowej często brakuje tam miejsc, ciężko zaparkować, jeżeli chce się zostawić auto i dalej jechać pociągiem do Poznania. Lokalizacja przy stacji kolejowej. Liczba miejsc do 50.
16. Poznań - Bukowska/King Cross - lokalizacja jest wygodna dla jadących od strony ul. Bukowskiej. Liczba miejsc: 50
17. Poznań - Dolna Wilda - Hetmańska (potrzebne przystanki tramwajowe przesiadkowe) - lub Droga Dembińska - Hetmańska"
18. Poznań Głuszyna, pętla Autobusowa 50 miejsc
19. Poznań - Garbary. Stworzenie parkingu park & ride przy dworcu kolejowym Poznań Garbary kosztem zmniejszenia dworca autobusowego, póki nie zostanie wybudowany tramwaj w ul. Garbary. Obecnie jest za mało miejsc dla osób które chciałyby skorzystać z pociągów. Stworzenie dodatkowych darmowych miejsc zachęciłoby pracowników okolicznych firm do zatrzymania się na tym parkingu i nie wjeżdżać do SPP.
20. Poznań - Jana II Sobieskiego. dobra byłaby lokalizacja przy Smoleńskiej.
21. Poznań Komandoria między Świętojańską, a Świętego Michała, przy przystanku tramwajowym Gotowe miejsca na 80 samochodów
22. Poznań ul. Kórnicka, Rocha, Serafitek, Piotrowo, poblizu Politechniki Poznańskiej . Brak miejsc parkingowych dostępnych dla osób dojeżdżających na Politechnikę Poznańską lub w okolice Mały. M.in. studenci często korzystają z komunikacji miejskiej i samochodów, a w poblizu uczelni nie ma gdzie zaparkować auta. Liczba miejsc powyżej 100, a le problemem może być mało dostępnego miejsca – może w sąsiedztwie rzeki Warty, albo na terenie Politechniki Poznańskiej lub przy ul. Kórnickiej.
23. Poznań – Ławica, z uwagi na lokalizację lotniska Ławica zasadnym wydaje się budowa parkingu w bliskiej odległości od lotniska, tym bardziej również iż od strony Buku, z gmin ościennych dojeżdża bardzo dużo osób.
24. Poznań - Morasko
25. Poznań - Os. Lecha: proponuję parking w okolicach dawnej pętli tramwajowej na Os. Lecha
26. Poznań - Rondo Rataje (okolice),
  - a. brakuje mi parkingu w okolicy Ronda Rataje, gdyż parkując np. na Franowie do centrum jest tylko jedna linia tramwajowa (obojętnie czy w stronę Podgórną czy Królowej Jadwigi). Natomiast z Kórnickiej lub Ronda Rataje mamy 3 linie. Wiem, że można się przesiadać, ale to powoduje kolejną stratę czasu i mniejszy sens.
  - b. obecnie dojeżdżający parkują na okolicznych osiedlach (Piastowskie, Jagiellońskie) , co powoduje, że prawdziwi mieszkańcy tych osiedli nie mogą znaleźć miejsca pod blokiem. Rekomendowana pojemność 150 samochodów.
  - c. zakończenie trasy katowickiej węzeł komunikacyjny Rondo Rataje (tramwaje i dworzec autobusowy). Liczba miejsc: 300
  - d. chcemy, aby autobusy linii kórnickiej powróciły na Rondo Rataje, to właśnie z Ronda Rataje, a nie z Franowa jeździmy dalej, zostawiając samochody na okolicznych osiedlach 100 mało miejsca wycinka drzew, blisko bloki mieszkalne po stronie osiedla Jagiellońskiego. Mieszkaniec. Borówiec gm. Kórnik"

27. Poznań - okolice Ronda Śródka,
  - a. dla mieszkańców Swarzędza i okolic; 200 miejsc
  - b. bardzo wielu ludzi z okolic Poznania tam by mogło zostawić samochód i jechać do centrum tramwajem.  
Lokalizacja: koło Maltanki lub za mostem w stronę ul. Bałtyckiej 150
  - c. brakuje mi parkingu w okolicy Ronda Śródka, gdyż parkując tam mam y różne połączenia. Wiem, że można się przesiadać, ale to powoduje kolejną stratę czasu i mniejszy sens.
28. Poznań - ul. Sw. Michała przy Świętojańskiej. Aktualnie jest tam parking, na którym często parkują pojazdy ciężarowe. Warto zagospodarować to miejsce na potrzeby P&R. Bliskość linii przystanku tramwajowego (1 minuta drogi), wstrzymanie pojazdów przed rondem Śródka, na którym często dochodzi do zatorów. Liczba miejsc: do 50
29. Poznań – Sypniewo - pętla autobusowa. Sypniewo autobus 58 obsługuje mieszkańców Szczytniki i Koninka, którzy zostawiają tam samochody i przesiadają się w autobus. Liczba miejsc: 20.
30. Poznań - Słowiańska - więcej takich parkingów powinno być przy trasie PST.
31. Poznań - Solidarności - więcej takich parkingów powinno być przy trasie PST.
32. Poznań - Wilczak/Słowiańska, zatrzymywałyby ruch z Naramowic w kierunku centrum i dawała możliwość przesiadki na tramwaj i autobus. Liczba miejsc: 50
33. Poznań - Wolne tory. Brakuje P&R dla centrum miasta. Parking na min 400 miejsc niezbędny.
34. Poznań tzw. Wolne tory - aktualnie ciężko określić miejsce, ale musi być dobrze skomunikowane. Odciążenie centrum, nawet gdyby był płatny - dużo osób by korzystało, możliwość likwidacji części miejsc w centrum. Rekomendowana liczba miejsc: powyżej 150, bowiem w tym miejscu powstanie najprawdopodobniej gęsta zabudowa i w związku z tym każdy inny parking będzie przepełniony. Warto jednak zaznaczyć - jest to jedno z najlepszych miejsc na parking Park & Ride
35. Poznań okolice pętli tramwajowej na Ogrodach. Pętla o wielu liniach tramwajowych, bardzo uczęszczana, a nie ma gdzie zostawić samochodu. Z pętli tej korzysta bardzo duża ilość pasażerów a nie ma gdzie zostawić swoich aut. Rekomendowana liczba miejsc: 50-100, chociaż nie wiem jakie są możliwości
36. Poznań okolice skrzyżowania ulic 29 czerwca 1956 i Hetmańskiej istotny węzeł komunikacyjny prowadzący do centrum miasta dla kierowców jadących z Rataj i Dębca odciążenie pobliskich ulic obciążonych dużą ilością samochodów pozostawianych przez kierowców udających się do centrum; Możliwa lokalizacja wzdłuż ulicy Hetmańskiej na jej odcinku od Rolnej do 28 czerwca 1956, względnie na terenach należących do HCP; rekomendowana liczba miejsc 100
37. Rogoźno Wlkp. okolica obecnego dworca PKP (prawie nie używana bocznica) codzienny dojazd do Poznania kilkudziesięciu mieszkańców. Lokalizacja jak najbliżej dworca ponieważ i tak tam teraz wszyscy parkują
38. Szamotuły przy dworcu PKP, teren PKP kilkadziesiąt samochodów z rejestracjami PSZ wjeżdża codziennie do Poznania. Aktualnie przy dworcu jest ok 15-20 miejsc parkingowych, rekomendowana liczba 100;
39. Szamotuły - okolice dworca. Brak jakiegokolwiek miejsca parkingowego, mieszkańcy parkują samowolnie na terenie, który nie jest parkingiem. Minimum 50 miejsc. Szamotuły na terenach przemysłowych w okolicach dworca PKP wiele osób (mieszkańców powiatu) dojeżdża do pracy i na studia w Poznaniu pociągiem, parking przy dworcu zapełnia się już o godz. 7 rano. Potem zostaje parkowanie pod sklepami skąd kierowcy są przeganiani
40. Środa Wielkopolska - stacja PKP bardzo dużo ludzi dojeżdża z tych okolic do pracy do Poznania. Lokalizacje: ul. Dworcowa (przy samym dworcu) lub dawna rampa przeładunkowa Obecnie parkuje tam już wiele osób (w dzień ok. 50-100 samochodów). Parkingi muszą być po obu stronach torów kolejowych gdyż obecny tam przejazd bywa długo zamknięty uniemożliwiając dojazd na parking.
41. Tulce (gmina Kleszczewo), ul. Sportowa. Przystanek autobusowy przy Kościele. W tej okolicy sporo osób zostawia swoje samochody i przesiada się do autobusu, jednak jest to parking przy kościele, który np. wiosną zamienia się w duże błoto. Ok. 20 miejsc. Najlepsze miejsce zajmuje parking przykościelny, a z proboszczem ciężko by się dogadać.
42. Gmina Środa Wielkopolska: na mniejszych stacjach ok. 50-75, w miastach ok. 150
  - a. Krzykosy,
  - b. Nowe Miasto nad Wartą
  - c. Jarocin
  - d. przystanki kolejowe wzdłuż linii kolejowej relacji Poznań - Kluczbork
43. Swarzędz - Gruszczyn, przy ulicy Mechowskiej, obok stacji Esso + budowa przystanku kolejowego zamiast mało uczęszczanego przystanku Ligowiec. Wadą jest brak jakiegokolwiek komunikacji dla mieszkańców nowopowstałych osiedli w Gruszczynie. Liczba miejsc e ok. 50
44. Szczodrzykowo (gmina Kórnik), mały parking



## Logo

1. Logo jest bez sensu!!!
2. Logo nie powinno zawierać obcojęzycznej nazwy, ani jej skrótowca.
3. Skandaliczne projekty logotypów - literactwo ma błędy projektowania porównywalne z błędami ortograficznymi! Projektant nie ma żadnej wiedzy na temat literactwa. Nieczytelne z jadącego pojazdu.
4. Po co proponujecie nazwę „Parkuj i jedź” skoro logotypy są tylko na Park and Ride?
5. Logotypy są do bani: powinny być proste i dla każdego czytelne. Zróbcie połączenie znaku P&R, P&B i symbol pociągu/tramwaju/autobusu w zależności czym można podjechać z tego parkingu.
6. Brak propozycji logotypu dla nazwy „Parkuj i jedź”.
7. Odnośnie logo nowych parkingów - jeśli już koniecznie musi być, to niech nawiązuje stylistyką do logotypu miasta Poznania, by było estetyczne, a nie na siłę uduchowione, by zachowany był nasz poznański ordnung:”).
8. Propozycje logo są beznadziejne

## Zadania:

1. projekt wiat (w stosunku do każdej lokalizacji) zasadniczo mógłby być, ale należy zadbać, by nie był zbyt modernistyczny (zwłaszcza żadnego plastiku na dach) oraz wymaga dostosowania - słupy i dach pokryć czymś, po czym mógłby piąć się bluszcz i obsadzić go nim. Obok dawnej kasy biletowej (Otworzyć ją! - Przecież tam i tak cały czas siedzi dróżnik, który dawniej sprzedawał bilety. Wznowienie nie generowałoby żadnych dodatkowych kosztów.) i tak już jest parking. Trzeba tylko naprawić ogrodzenie, które już się rozpadło.
2. dostosowanie do zabytkowych budynków. By nie niszczyć krajobrazu Wielkopolskiego Parku Narodowego należy pamiętać, by nie stosować modernistycznego stylu architektonicznego. Ponadto obok jest budynek dworca wpisany do rejestru zabytków. Nadmiar prostych geometrycznych kształtów mógłby bardzo zaszkodzić tamtemu miejscu. Proszę zadbać o wysoki styl architektoniczny z tradycyjnymi zdobieniami, a wszelkie elementy typu ścianki, płyty itp. zazielenić przez np. obsadzenie bluszczem.
3. Zadania w kształcie drzewek, z rurą spustową pośrodku są okrutnie brzydkie!!!! Drodzy Państwo - zieleń, zieleń i jeszcze raz zieleń. Proponuję lekturę książek Jana Gehla. Cały świat wykorzystuje zaproponowane przez autora rozwiązania, a w Polsce wymyślono wiaty w kształcie drzew. Trochę powagi....
4. Wizualizacja zadania jest w sumie estetyczna ale z uwagi na niepraktyczność tego rozwiązania i nie rozmieszczenie zadania na całej długości chodnika zaznaczyłem średni ą ocenę.
5. zadania tylko wiaty rowerowych oraz ew. dojścia, jeśli prowadzą wprost w krótkim odcinkiem na perony kolei albo tramwaju

## Inne uwagi:

1. P&R ma sens jeżeli jest zapewniona odpowiednia częstotliwość komunikacji zbiorowej. Podróżni z miejscowości ościennych (Komorniki, Puszczykowo, Mosina, Rokietnica itp.), jeśli by chcieli to by już korzystali z komunikacji podmiejskiej, a nie robią tego (długi czas dojazdu do miasta, wymuszenie przesiadek do innych środków komunikacji, które nie są ze sobą zintegrowane oraz rzadka częstotliwość kursowania (1-2 kursy na godzinę lub rzadziej))
2. Brakuje propozycji parkingów rowerowych przy przystankach pośrednich linii tramwajowych (żeby przejąć osoby które na piechotę mają za daleko, a na dojazd autobusem za blisko.
3. Rozumiem że Park and Ride to będą parking wielopoziomowe, nie tylko kostka brukowa? Jeżeli nie to nie ma sensu zajmowania kolejnych m kw ziemi. TYLKO wielopoziomowe parking uratują sytuację, samochodów będzie więcej niż mniej. Np. tak jak jest w Warszawie.
4. Parkingi Park & Ride powinny być budowane jako parkingi poziome, lub podziemne, tak aby zajmować jak najmniej miejsca, a mieć jak największą pojemność.
5. Uważam, że parkingi zaplanowane poza Poznaniem mają mniej sensu niż te planowane w mieście. Sama pochodzę z Tarnowa Podgórnego i jestem pewna, że nie skorzystam z takiego parkingu w mojej miejscowości, gdyż dojeżdżam samochodem do Poznania, po to by oszczędzić czas, podróż trwa czasem 40 minut. Uważam, że należy przeznaczyć więcej miejsc na obrzeżach Poznania niż w gminach ościennych.
6. Aby idea P&R się sprawdziła musi dawać możliwości szybkiego dojazdu do centrum miasta o każdej porze dnia, co z tego że zrobimy parkingi przy dworcach PKP gdy pociągi jadą z nich co godzinę lub jeszcze rzadziej. Jaka jest idea budowania parkingu na 150 miejsc np. Poznań - Wschód czy Komorniki w sytuacji gdy codziennie z poszczególnych kierunków do miasta próbuje wjechać tysiące samochodów.
7. Koniecznie Parking musi być bezpłatny dla tych którzy posiadają opłaconą komunikację miejską, a osoby płaćące za parking powinny mieć zniżkę na komunikację. W przeciwnym wypadku rozwiązanie nie spełni swego podstawowego zadania i tak zbyt wiele osób będzie wbić się do miasta by uniknąć dodatkowych opłat.
8. Swego czasu „parkingi buforowe” miały spełniać funkcję „Parkuj i jedź” - niestety są zlokalizowane tak, że jest to niemożliwe, to raz, a dwa - koszty parkowania powodują, że bardziej opłaca się jednak wjechać samochodem do centrum miasta. Taka jest moja najważniejsza uwaga, by nowe parkingi były bezpłatne dla użytkowników komunikacji miejskiej, która sama w sobie już ma drogie bilety!!
9. Uważam, że przynajmniej w początkowym okresie funkcjonowania (ok 2-3 lat) parkingi powinny być całkowicie bezpłatne. Pozostawienie pojazdu (auto/motocykl/skuter/rower itp.) na parkingu powinno być nagradzane darmowym przejazdem komunikacją publiczną (np. na 15 min, jeden przejazd, itp.). W przeciwnym wypadku funkcja edukacyjna będzie w znacznym stopniu upośledzona.
10. System P&R aglomeracji poznańskiej koniecznie powinien być sprzężony z kartą PEKA co umożliwiłoby jednocześnie weryfikację czy kierowca faktycznie danego dnia korzystał z transportu publicznego. Ponadto cena byłaby możliwość sprawdzania dostępności oraz rezerwacji miejsc on-line.
11. Bardzo istotna będzie rozbudowa połączeń komunikacji publicznej z tych parkingów. Chętnie korzystałbym z parkingu w Kobylnicy lub Bogucinie pod warunkiem, że będą częste i dogodne połączenia bezpośrednio z Poznaniem (np. do pętli na Franowie, Ronda Rataje czy Ronda Śródka). Na chwilę obecną połączeń z tych lokalizacji jest zbyt mało
12. Świetna inicjatywa - mądra i potrzebna.
13. Parkingi mają szczególny sens na obrzeżach Poznania. W miastach oddalonych o kilkadziesiąt km. od Poznania raczej nie przyniosą one istotnych korzyści.
14. OGÓLNADO WSZYSTKICH - niska kapitałochłonność.

15. Nie chodzi o parking typu P&R a raczej wiele miejsc typu KISS & RIDE w okolicach centrów handlowych dworców czy atrakcji turystycznych itp. popularnych miejsc choćby spotkań randkowych, tak by można było podjechać na kilka minut wziąć /wysadzić pasażera (dlatego w nazwie czas na buziaka, chodzi o 1 - 5 min) i jechać dalej w swoim docelowym kierunku.
16. Parkingi Park & Ride powinny być w maksymalny sposób otoczone roślinnością.
17. W gminach aglomeracji poznańskiej warto by przeprowadzić akcję informacyjną i wskazać konkretne porównanie: ile czasu trwa dojazd do kilku wybranych punktów miasta samochodem, a ile w przypadku park&ride i komunikacją miejską. Ile kosztuje w takich kilku wybranych przypadkach dojazd autem (średnie spalanie, średnia cena benzyny i ropy) a ile kosztuje przejazd z kartą PEKA. Tylko konkretne oszczędności finansowe lub czasowe skutecznie skłonią do korzystania z park&ride.
18. Należy też zwrócić uwagę na parkingi, których lokalizacja będzie przy osiedlach - bardzo często są tam trudności z parkowaniem i może się okazać, że zamiast samochodów osób dojeżdżających na parking będą samochody osób mieszkających obok.
19. Największe parkingi powinny być zlokalizowane na rogatkach miasta.
20. Wszystkie lokalizacje poza Poznaniem, niekiedy oddalone o kilkadziesiąt kilometrów są bezsensowne. Ideą P&R jest pozostawienie samochodu na obrzeżach miasta i dojechanie do śródmieścia komunikacją miejską. Dla kogo miałyby być P&R w Wągrowcu, Wrześni czy Kościanie
21. W Holandii parkingi P&R są płatne tylko w dużych miejscowościach, tj. powyżej 50 tys. mieszkańców. Mniejsze miasta mają darmowe parkingi.
22. Wielkość planowanych parkingów i miejsc pokazuje, że nikt nie przeprowadził rzetelnej analizy. W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na parkingi bezpośrednio przy stacjach kolejowych oddalonych od innych środków transportu z dogodnymi połączeniami z Poznaniem (głównymi punktami przesiadkowymi). Tam parkingi powinny powstać w pierwszej kolejności i największe. Następne lokalizacje priorytetowe, to miejsca z szybkimi połączeniami do centrum miasta, najlepiej szynowym (np. blisko PST, mało kolizyjne trasy tramwajowe). Dopiero w następnej kolejności należy rozważać kolejne lokalizacje.