



ZASTĘPCA PREZYDENTA
MIASTA POZNANIA

Poznań, 30 marca 2022 r.

Znak sprawy: Or-V.152.1.106.2022
Nr rej.: 18032202996

Zawiadomienie o sposobie rozpatrzenia petycji

Szanowna Pani,

odpowiadając na petycję z 7 stycznia br. (data wpływu do Urzędu Miasta Poznania 22 lutego br.), postulującą zmianę decyzji i przeprowadzenie rewitalizacji ul. Franciszka Ratajczaka z wyłączeniem budowy linii tramwajowej, informuję, że petycja nie może zostać uwzględniona.

Uzasadnienie

Przedsięwzięcie rewitalizacyjne prowadzone pod nazwą „Projekt Centrum” (dalej zwany Inwestycja) realizuje przede wszystkim szeroko rozumiane aspekty interesu społecznego. Budowa trasy tramwajowej w ul. Ratajczaka ma głównie na celu:

- 1) usprawnienie transportu publicznego w centralnej części Miasta poprzez skrócenie czasu przejazdu oraz zwiększenie komfortu podróżowania dzięki wymianie infrastruktury torowej i wprowadzeniu udogodnień dla podróżujących,
- 2) uzupełnienie sieci połączeń rowerowych,
- 3) zwiększenie poziomu bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu drogowego poprzez wprowadzenie zmian w organizacji ruchu,
- 4) ograniczenie ilości zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu powstającego przez ruch pojazdów,

- 5) uporządkowanie przestrzeni publicznej: miejsc parkingowych, ogródków gastronomicznych, miejsc do odpoczynku i relaksu.

W związku z powyższymi założeniami, w projekcie dąży się do maksymalizacji szerokości chodników, w szczególności w miejscach, gdzie występuje skupienie lokali handlowych i usługowych. Na ulicy Św. Marcin i Ratajczaka przewidziano ciąg miejsc postojowych przed lokalami. Gdy zaistnieje taka potrzeba, będą one mogły być wynajęte z przeznaczeniem na stworzenie tam ogródków lub miejsc dla dostaw. W nawierzchni chodnika zapewniono szereg punktów z możliwością przyłączenia wody i energii elektrycznej, co stworzy odpowiednią infrastrukturę techniczną na potrzeby działania ogródków. Dodatkowo, wprowadzono zasadę, że wszystkie elementy małej architektury stawiane na bulwarze muszą być demontowalne i mobilne, tak by można było w łatwy i szybki sposób uporządkować przestrzeń lub przygotować ulicę na specjalne wydarzenia. Z tego też powodu zrezygnowano w części z wprowadzenia trwałych rabat z zielenią gruntową, a w zamian zaproponowano układy siedzisk i donic z zielenią niską. Taka przestrzeń ulicy będzie przyjazna dla przechodniów, będzie zachęcać do spędzania w niej czasu wolnego, przerw w czasie pracy, spacerów itd.

Procesowi projektowemu towarzyszyły konsultacje społeczne przygotowane zgodnie z Zarządzeniem Prezydenta Miasta Poznania nr 64/2020/P z dnia 30 stycznia 2020 r. w sprawie przeprowadzenia na terenie miasta Poznania konsultacji społecznych dotyczących budowy trasy tramwajowej wraz z uspokojeniem ruchu samochodowego w ulicy Ratajczaka w ramach inwestycji pn. Program Centrum – etap II. Konsultacje odbyły się w terminie 14-28 lutego 2020 r., a 19 lutego 2020 r. odbyło się spotkanie z mieszkańcami w Szkole Podstawowej nr 75 im. Powstańców Wielkopolskich w Poznaniu.

Należy podkreślić, że od początku Inwestycji czynny jest punkt informacyjny przy ul. Św. Marcin 57, gdzie mieszkańcy mogą uzyskać wszelkie informacje dotyczące prowadzonego projektu, zgłosić swoje uwagi i potrzeby. Do dyspozycji mieszkańców pozostaje także nr telefonu: 785 512 224 oraz strona www.programcentrum.pl.

Budowa trasy tramwajowej w ul. Ratajczaka to nie tylko ułożenie torowiska, wymiana nawierzchni chodników oraz jezdni. To także kompleksowa przebudowa i wymiana infrastruktury technicznej podziemnej oraz naziemnej, wprowadzenie szpalerów drzew oraz pól z zielenią niską, wyznaczenie miejsc dla odpoczynku oraz funkcjonowania małej gastronomii.

Poniżej przedstawiam szczegółowe wyjaśnienia w nawiązaniu do przedstawionych w petycji uwag.

Ad.1

Obecna sytuacja komunikacyjna w centrum Miasta jest utrudniona ze względu na brak bezpośredniego połączenia na osi południe – północ.

Wyniki prognoz ruchu przeprowadzone w związku z planowaną inwestycją, opracowane przy pomocy „symulacyjnego modelu transportowego” dla aglomeracji poznańskiej, wykazały, że projektowana trasa tramwajowa przyczyni się do wzrostu roli i znaczenia transportu tramwajowego w Poznaniu. Fakt jej przebiegu przez ściśle centrum miasta będzie miało miastotwórczy charakter, zachęcając mieszkańców do rezygnacji z transportu indywidualnego. Wpłynie to na poprawę bezpieczeństwa i ograniczy zwiększanie liczby samochodów w ścisłym centrum, co zgodne jest z polityką zrównoważonego rozwoju miasta i ukierunkowane jest na działania proekologiczne na rzecz czystego transportu.

Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że w dużej części istniejąca infrastruktura drogowa w śródmieściu nie jest dostosowana dla osób z niepełnosprawnościami (przystanki tramwajowe, oznaczenia liniowe pozwalające na bezpieczne poruszanie się w przestrzeni publicznej), a rozwiązania projektowe dotyczące budowy trasy tramwajowej zakładają likwidację barier architektonicznych i wprowadzenie udogodnień w tym zakresie.

W ramach realizowanej inwestycji posadzone zostaną 42 drzewa. Pojawia się także sadzone w gruncie krzewy i byliny, co wpłynie pozytywnie na jakość życia mieszkańców okolicy i poprawę estetyki tej przestrzeni.

Warto podkreślić, że komplementarność działań inwestycyjnych prowadzonych w centrum zagwarantuje podniesienie poziomu funkcjonalno – przestrzennego śródmieścia Poznania.

Ad.2

Wskazane w petycji szacunki w zakresie odległości i czasu dojścia z ul. Ratajczaka do najbliższych przystanków tramwajowych są dalece nieprecyzyjne. Określona odległość 5 minut spaceru dotyczy wyłącznie nowowytbudowanego przystanku przy ul. Św. Marcin. Pozostałe odległości są zdecydowanie dłuższe.

Trasa tramwajowa w ul. Ratajczaka nie jest pomysłem ostatnich lat, a konieczność połączenia ulicy Św. Marcin z południową częścią miasta przewidziane było od lat 60-tych. Idea takiego połączenia znalazła się w miejskich dokumentach planistycznych już w 1994 r., gdzie intencją jej wprowadzenia

było skrócenie czasu podróżowania komunikacją publiczną przez centrum miasta i zwiększenie dostępności tramwajów dla mieszkańców.

Ad.3

Trasa tramwajowa w ul. Ratajczaka zlokalizowana jest w strefie ścisłego śródmieścia, a Inwestycja objęta jest ochroną konserwatorską. Projektowanie jej odbywało się w ścisłych uzgodnieniach z Biurem Miejskiego Konserwatora Zabytków.

Nowa sieć trakcyjna montowana będzie na słupach trakcyjnych lub trakcyjno – oświetleniowych, co uchroni obiekty sąsiadujące z Inwestycją od ingerencji w ściany budynków. Rozwiązanie techniczne polegające na połączeniu słupów oświetleniowych z trakcyjnymi i wybór prostych form pozwoli natomiast na zachowanie neutralności elementów infrastruktury tej przestrzeni.

Roboty budowlane będą prowadzone ze szczególną ostrożnością. Generalny Wykonawca robót budowlanych będzie zobowiązany do prowadzenia prac pod nadzorem archeologicznym i w razie wystąpienia jakiegokolwiek zagrożenia dla zabytków będą podejmowane czynności i decyzje, które zabezpieczą te budynki.

Przywołane argumenty poddane zostały analizie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska na potrzeby wydawanej decyzji DOOŚ-WDŚZIL.420.3.2021.KM.24 z dnia 16 listopada 2021r. i nie budziły wątpliwości ze strony organu.

Poddając ocenie jakość krajobrazu, z którym spotykamy się dzisiaj i zmiany, które zostaną wprowadzone w wyniku planowanych działań inwestycyjnych, jednoznacznie można stwierdzić, że projektowane rozwiązania będą miały charakter pozytywny a dla przestrzeni stały i długookresowy. Znikną gęsto zaparkowane samochody, ulica w części uzyska charakter deptaka, bitumiczna nawierzchnia zostanie zastąpiona naturalnym materiałem kamiennym.

Można wysnuć wniosek, że w wyniku planowanych prac, z czasem, odnawiane będą kamienice znajdujące się wzdłuż ul. Ratajczaka. Uznać należy, że planowane działania wpłyną na poprawę jakości przestrzeni w śródmieściu, czyli oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia będzie zdecydowanie pozytywne.

Budowa i eksploatacja planowanej trasy tramwajowej prowadzona będzie natomiast z zachowaniem norm i przepisów w zakresie technologii i bezpieczeństwa prowadzonych robót budowlanych.

Na przedmiotowym obszarze, w ramach zmian w organizacji ruchu planuje się wprowadzenie strefy zamieszkania, co skutkować będzie spowolnieniem ruchu pojazdów. W „strefie zamieszkania” pieszy może korzystać z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdami, a prędkość pojazdów ograniczona jest do 20 km/h. Sieć trakcyjna montowana będzie na słupach i nie będzie przymocowana do elewacji budynków, zatem potencjalne zerwanie trakcji nie będzie związane z oddziaływaniem na budynki. Zakładając małą prędkość ruchu pojazdów szynowych i kołowych dopuszczonych do ruchu na przedmiotowym terenie oraz technologię wykonania tzw. cichego torowiska, oddziaływanie na istniejącą zabudowę zarówno na etapie budowy i w trakcie eksploatacji linii tramwajowej nie wpłynie na pogorszenie stanu technicznego sąsiadujących z inwestycją obiektów budowlanych.

Ad. 4

Miasto, na etapie projektowania Inwestycji zleciło przeprowadzenie badań pomiarowych oraz analiz numerycznych wpływu drgań pochodzących od pojazdów komunikacji zbiorowej i samochodów na budynki zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie ciągu ulic Ratajczaka i Niezłomnych – na odcinku od ul. 27 Grudnia i Plac Wolności do ul. Stanisława Matyi w Poznaniu, w celu oceny prognozowanych wartości drgań przenoszonych na budynki i ludzi w nich przebywających.

„Prezentowane w ramach niniejszej ekspertyzy sprawozdania z badań pomiarowych wykazały, że zarejestrowane oddziaływania nie przekraczają wartości dopuszczalnych w żadnym z rozpatrywanych zakresów zarówno dla oddziaływań na ludzi jak i na budynki w oparciu o normy PN-B-02170:2016-12 oraz PN-B-02171:2017-06. Również nie wykazano przekroczeń dla badań wpływu drgań na budynki dla pomiarów nieakredytowanych w oparciu o normę DIN 4150-3. Zarówno oddziaływania na ludzi przebywających w budynkach pochodzące z badań drgań in situ oraz zarejestrowane w miejscach referencyjnych nie wykazały przekroczeń wartości granicznych.”

Ad. 5

Teren objęty Inwestycją zlokalizowany jest w strefie intensywnej zabudowy śródmiejskiej. Konieczne jest więc ograniczenie indywidualnego ruchu samochodowego i zachęcenie ludzi do korzystania z transportu publicznego. Takie rozwiązania stosowane są z sukcesem w większości europejskich miast.

Zapewnienie dostępu do nowoczesnej infrastruktury drogowej oraz zwiększenie udziału przejazdów miejskim transportem zbiorowym w stosunku do przejazdów indywidualnym transportem samochodowym spowoduje uspokojenie ruchu i tym samym zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

Jednym z założeń realizowanej Inwestycji jest podniesienie bezpieczeństwa poprzez zwiększenie udziału w ruchu pieszych i rowerzystów. Kolejnym jest uprzywilejowanie pieszych względem pojazdów i rowerzystów. W ramach tych działań, na przykład na ul. Św. Marcin oraz w ciągu al. Marcinkowskiego stworzona zostanie strefa Woonerf – tj. rodzaj ulicy w strefie zurbanizowanej, która jest przestrzenią publiczną, łączącą funkcje ulicy, deptaku, parkingu i miejsca spotkań mieszkańców. Konsekwencją tych działań jest wyeliminowanie z centrum miasta ruchu tranzytowego pojazdów i przekierowanie go na pierwszą lub drugą ramę komunikacyjną.

Ad. 6

Opracowując projekt budowy trasy tramwajowej podejmowano starania, by ograniczyć liczbę usuwanych drzew jedynie do tych, których posadzenie nie jest możliwe z obiektywnych przyczyn (obwód pnia, wrosnięcie systemu korzeniowego w istniejącą infrastrukturę, kondycja drzewa). Starano się także zaproponować posadzenie wielu nowych drzew, by zrekompensować niezbędne wycinki. Bilans drzew przedstawia się w projekcie następująco: posadzone zostaną 42 drzewa, 41 drzew zostanie zachowanych, 22 drzewa zostaną przesadzone, a usuniętych będzie 17 drzew.

W tym miejscu chciałbym podziękować za przesłaną petycję i cenny głos w dyskusji dotyczącej Poznania. Dziękuję również za pozytywne oceny w zakresie rozwiązań komunikacyjnych wprowadzanych w ramach realizowanego przedsięwzięcia rewitalizacyjnego prowadzonego pod nazwą „Projekt Centrum” w ramach którego w obszarze m. in. ulicy Ratajczaka planowane jest uspokojenie ruchu, nadanie priorytetu dla pieszych i rowerzystów.

Jednocześnie informuję, że Projekt Centrum będzie realizowany zgodnie z jego założeniami.

Z poważaniem

ZASTĘPCA PREZYDENTA
MIASTA POZNANIA

Mariusz Wiśniewski

Prezydent Miasta Poznania jako Administrator danych osobowych informuje, że Pani/Pana dane osobowe przetwarzane są w celu wypełnienia obowiązku prawnego, którym jest prowadzenie postępowań w trybie Kodeksu postępowania administracyjnego. Ma Pani / Pan prawo do żądania od Administratora: dostępu do swoich danych osobowych, sprostowania danych, które są nieprawidłowe, a w sytuacjach określonych prawem – ich usunięcia i ograniczenia przetwarzania. Ma Pani / Pan prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego, którym jest Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych. Wyznaczono inspektora ochrony danych, z którym można się kontaktować poprzez e-mail: iod@um.poznan.pl lub pisemnie na adres: plac Kolegiacki 17, 61-841 Poznań. Dane po zrealizowaniu celu, dla którego zostały zebrane, będą przetwarzane do celów archiwalnych i przechowywane przez okres niezbędny do zrealizowania przepisów dotyczących archiwizowania danych obowiązujących u Administratora. Podanie danych osobowych jest obowiązkowe w zakresie, w jakim przesłankę przetwarzania danych osobowych stanowi przepis prawa. W pozostałych przypadkach podanie danych osobowych ma charakter dobrowolny. Odbiorcami danych są strony, uczestnicy postępowania, jak również inne podmioty upoważnione do odbioru danych osobowych na podstawie przepisów prawa lub zawartych z Administratorem umów, w tym podmioty zajmujące się obsługą informatyczną Administratora. Dane osobowe nie będą przetwarzane w sposób opierający się wyłącznie na zautomatyzowanym przetwarzaniu, w tym profilowaniu.