

Protokół nr 26/16
z posiedzenia
Komisji Rewitalizacji
Rady Miasta Poznania
w dniu 15 września 2016 roku
miejsce: sala Malinowa UMP

W obecności quorum **Przewodnicząca KRt – Małgorzata Woźniak** otworzyła posiedzenie Komisji Rewitalizacji RMP.

Do protokołu załączono:

- 1) Porządek obrad (załącznik nr 1)
- 2) Listę obecności radnych oraz gości (załącznik nr 2)

Przewodnicząca KR – Małgorzata Woźniak zaproponowała uzupełnienie porządku obrad o opiniowanie projektów uchwał: projekt uchwały (PU 637/16) w/s zmian w wieloletniej prognozie finansowej Miasta Poznania i projekt uchwały (PU 638/16) w/s zmian w budżecie Miasta Poznania na rok 2016.

Nikt z **Państwa radnych** nie wyraził sprzeciwu wobec powyższej propozycji.

Ad. 1a. Opiniowanie projektu uchwały (PU 637/16) w/s zmian w wieloletniej prognozie finansowej Miasta Poznania.

Projektu uchwały przedstawił **dyrektor Wydziału Budżetu i Analiz UMP – Piotr Husejko**.

Głosowanie: w/s pozytywnego zaopiniowania projektu uchwały (PU 637/16) w/s zmian w wieloletniej prognozie finansowej Miasta Poznania.

„za” – 5 „przeciw” – 0 „wstrzym.się” – 0

W wyniku głosowania Komisja Rewitalizacji pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały.

Ad. 1b. Opiniowanie projektu uchwały (PU 638/16) w/s zmian w budżecie Miasta Poznania na rok 2016.

Projektu uchwały przedstawił **dyrektor Wydziału Budżetu i Analiz UMP – Piotr Husejko**.

Głosowanie: w/s pozytywnego zaopiniowania projektu uchwały (PU 638/16) w/s zmian w wieloletniej prognozie finansowej Miasta Poznania.

„za” – 5 „przeciw” – 0 „wstrzym.się” – 0

W wyniku głosowania Komisja Rewitalizacji pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały.

Ad 2. Strefa Tempo 30 w śródmieściu.

Ad 3. Miejsca parkingowe w śródmieściu.

Ad 4. Stan realizacji ścieżek rowerowych w ścisłym centrum Poznania – plany, koncepcje rozwiązań, stan bieżący.

Informację nt. funkcjonowania i usytuowania Strefy Tempo 30 oraz miejsc parkingowych w Śródmieściu przedstawił **Pan Tadeusz Nawalaniec - zastępca dyrektora ds. inżynierii ruchu ZDM**.

Zastępca Prezydenta Miasta – Maciej Wudarski dodał, iż zostało również uporządkowane skrzyżowanie ulic Fredry i Kościuszki, na którym obowiązywały stare rozwiązania rowerowe. Skrzyżowanie funkcjonuje dobrze, jest na nim bezpiecznie.

Przewodnicząca KRt – Małgorzata Woźniak zapytała, czy przedsiębiorcy funkcjonujący w centrum Miasta zostali poinformowani o tych zmianach. Czy była jakaś akcja informacyjna?

Pan Tadeusz Nawalaniec - zastępca dyrektora ds. inżynierii ruchu ZDM poinformował, iż akcja ruszyła w dniu dzisiejszym (informacja na stronie internetowej Miasta i ZDM). Od dnia jutrzejszego powinna pojawić się w innych mediach. Koperty dla przedsiębiorców będą do końca miesiąca września bezpłatne, natomiast od dnia 1 października obowiązywały będą opłaty (identyfikatory; zegary; max. czas parkowania 15 minut). Ma to wymusić rotację. Będą to weryfikować kontrolerzy SPP. Wezwania do zapłaty wystawiane będą albo za brak identyfikatora albo za przekroczenie czasu.

Przewodnicząca KRt – Małgorzata Woźniak zapytała, co w przypadku, jeśli taka koperta będzie zajęta i dostawca pozostawi pojazd na innym miejscu parkingowym w strefie?

Pan Tadeusz Nawalaniec - zastępca dyrektora ds. inżynierii ruchu ZDM poinformował, iż musi wówczas uiścić opłatę zgodną z SPP (na ogólnych zasadach).

Radny Marek Sternalcki stwierdził, że Strefa Tempo 30 to bardzo popularne rozwiązanie w wielu miejscach Europy. Problem w Poznaniu polega na tym, że rozmowy, konsultacje z mieszkańcami odbywają się w momencie, gdy zmiany już się dokonały. Z tego co wiadomo konsultacje przeprowadzono tylko z radami osiedli i nie dotyczyły one przedsiębiorców, instytucji zlokalizowanych w strefie, mieszkańcami itp. Wprowadzono zatem zmiany nie znając oczekiwań mieszkańców co do funkcjonowania przestrzeni miejskiej. I tak np. na jakiej podstawie Miasto ustaliło miejsca dostawcze nie znając potrzeb przedsiębiorców? Czy Miasto wie ilu przedsiębiorców jest na danym terenie oraz ile samochodów dostawczych przyjeżdża jednego dnia, o których godzinach itp.? To jest sprawa kluczowa. Te kwestie z przedsiębiorcami nie zostały w ogóle skonsultowane. Czy zostały przeprowadzone jakiekolwiek konsultacje z organizacjami zrzeszającymi osoby niepełnosprawne? W innych miejscach Europy wprowadza się rozwiązania pozwalające tym osobom korzystać bezpiecznie z infrastruktury miejskiej. W jaki sposób w Poznaniu wprowadzono te rozwiązania? Czy konsultowano z rodzicami dzieci kwestię ścieżek rowerowych w linii pl. Wolności -> ul. Zwierzyniecka? Wydaje się, że ze względu na bezpieczeństwo rodzin z dziećmi – ścieżki rowerowe można było zorganizować tutaj lepiej. Należy pamiętać, że wiele problemów powstaje w wyniku braku konsultacji ze środowiskami. Strefa Tempo 30 ma być poszerzana. Ważne, aby te same błędy nie były popełniane w innych miejscach. W przypadku np. przedsiębiorców – tydzień lub dwa chaosu to konkretne straty. Dobrym przykładem realizacji była realizacja ulica Taczaka.

Przewodnicząca KRt – Małgorzata Woźniak zapytała, czy dyrektorom jednostek oświatowych np. szkół została przekazana informacja, którą mogliby dalej przekazać rodzicom, o możliwościach poruszania się na rowerach? Realizacja Strefy Tempo 30 wygenerowała negatywny obraz i jest niestety negatywnie odbierana przez mieszkańców. Apel, aby nie popełniać tych samych błędów w przyszłości.

Radny Wojciech Kręglewski przypomniał, że w przypadku realizacji ul. Taczaka, konsultacje trwały bardzo długo, co pozwoliło na ujawnienie się wszystkich konfliktów interesów, które były eliminowane w trakcie drugiego etapu. Efekt jest teraz widoczny. To był „poligon”, który pozwolił „przećwiczyć” metody konsultacji społecznych. Trudno wyobrazić sobie sytuację, w której przeprowadzane są konsultacje z pominięciem przedsiębiorców korzystających z adresów przy ulicy, na której mają następować zmiany. Do tych przedsiębiorców bardzo łatwo przecież dotrzeć z np. ankietą. Czy były robione badania ruchu związane z ruchem rowerowym? Czy nie jest tak, że wprowadzone rozwiązania zostały wprowadzone na zasadzie antycypacji sytuacji, która może nastąpić, ale nie musi? Czy natężenie ruchu rowerowego na ciągach ulicznych było w jakiś sposób badane? Jeżeli tak, to jak wyglądał przepływ? W przypadku realizacji kolejnych projektów konsultacje powinny być szerokie i dotyczyć wszystkich emisariuszy rozwiązania. Wtedy dopiero będzie można pomyśleć o rozwiązaniu maksymalnie akceptowalnym. Oferta w centrum powinna być przede wszystkim kierowana do przedsiębiorców – co zrobić, aby ich tu zatrzymać? Nie można utrudniać ludziom z zewnątrz obszaru centrum dotarcia do nich (notariusze, adwokaci itp.).

Radna Halina Owsiana zapytała, czy były prowadzone konsultacje z sekcjami rowerzystów? Gro rowerzystów krytykuje wprowadzone rozwiązania i jest to zastanawiające. Negatywnych opinii jest wiele.

Radny Tomasz Wierzbicki podkreślił, iż koperty dla dostawców to rzecz nowa. Trudno zatem już teraz określić ile powinno ich być. To jest bardzo dobre rozwiązanie. Z placu Wolności można teraz spokojnie przejechać rowerem do ul. Zwierzynieckiej – do tej pory nie było takiej możliwości.

Radny Marek Sternalski stwierdził, że owszem, wcześniej nie było miejsc dla przedsiębiorców, ale były dwa pasy. Co np. w przypadku śmieciarki na ul. Ratajczaka? Czy było to uzgadniane z GOAP-em? Kluczem zmian w mieście jest to, aby wszystkim żyło się lepiej, a nie tylko rowerzystom.

Pan Kazimierz Andrzejewski – mieszkaniec/przedsiębiorca ul. Ratajczaka podkreślił, iż nie przeprowadzono z nim żadnych konsultacji. Strefę wykonano na „łapu capu”. I faktycznie śmieciarka, pogotowie – całkowicie blokują jedyny pas ruchu na ul. Ratajczaka. Na ul. Ratajczaka są 3 koperty dla przedsiębiorców. Zdarza się, że naraz przyjedzie 20-tu uprawnionych. Co wówczas? Mają jeździć wkoło? Czekać? Blokować pas ruchu? Tutaj nikt nie pomyślał o innych użytkownikach aniżeli rowerzyści.

Mieszkaniec ul. Ratajczaka dodał, iż ze Strefy Tempo 30 zrobiła się Strefa Tempo 3. W takim tempie jadą tutaj samochody od rana (sznur samochodów; wzrost poziomu spalin).

Gość z sali podkreśliła, iż ruch rowerowy jest sezonowy. Czy Miasto ma pomysł na to, jak będą te trasy funkcjonowały zimą? Czy okres zimowy został przewidziany na tego rodzaju organizację ruchu?

Zastępca Prezydenta Miasta – Maciej Wudarski poinformował, iż konsultacje prowadzone były na stronach ZDM oraz zostały bardzo szeroko przeprowadzone przez radę osiedla (również strona internetowa). Rada osiedla konsultowała kwestie z mieszkańcami. Wszystkie głosy (w tym z platform internetowych) zostały uwzględnione i wprowadzone. Nasuwa się zatem pytanie: co takiego się stało w tej przestrzeni ulicznej, w czym ona się aż tak bardzo zmieniła? Czym skutkuje wyłączenie sygnalizacji świetlnej? Otóż tym, że komunikacja publiczna jedzie szybciej, sprawniej. Rozwiązania, które były wzorcowe dla Strefy Tempo 30 znalazły się na ulicach Poznania już wcześniej np. Aleja Marcinkowskiego. Organizacje rowerowe były w wielu momentach zaangażowane w prace, zarówno w Strefę Tempo 30, jak i konsultacje dot. Kaponiery itp. Dzisiaj są uwagi - rowerzyści chcieliby daleko bardziej idących rozwiązań.

Miejski Inżynier Ruchu – Łukasz Dondajewski dodał, iż osoby niepełnosprawne wyraziły zrozumienie dla wyłączenia sygnalizacji świetlnej i prosiły o pojawienie się żółtych mat na skrzyżowaniach. Jeżeli chodzi o realizację kopert dla dostawców, to powstały one na podstawie obserwacji przed wprowadzeniem zmiany organizacji ruchu (ilość samochodów, czas postoju itp.). Rozmowy z dostawcami prowadzono na ul. Garbary. Jeżeli chodzi o zachowanie śmieciarek, to bardzo często wjeżdżają one po prostu w miejsca wolne i nie blokują ruchu. Jeżeli okaże się, że jest taka potrzeba – liczba kopert zostanie zwiększona. Te koperty powstają w miejscach ogólnodostępnych.

Zastępca Prezydenta Miasta – Maciej Wudarski zauważył, iż cała przestrzeń, która nie może zostać zagospodarowana na miejsca postojowe, została zagospodarowana w inny sposób np. stojaki na rowery, postój taxi, miejsca dla dostawców, koperty dla osób niepełnosprawnych itp. Projekt Strefy Tempo 30 na ul. Św. Marcin jest w zasadzie kopią rozwiązań powstałych przy okazji dyskusji odnośnie projektu Centrum 1.

Pan Kazimierz Andrzejewski – mieszkaniec/przedsiębiorca ul. Ratajczaka zapytał, czy prawdą jest, że w roku 2018 przez ul. Ratajczaka ma przebiegać linia tramwajowa? Jeżeli tak, to obecne wydatki są marnotrawstwem pieniędzy podatników.

Zastępca Prezydenta Miasta – Maciej Wudarski zauważył, iż wydaje się, że realizacja tramwaju w ul. Ratajczaka będzie możliwa najwcześniej w latach 2019/2020.

Miejski Inżynier Ruchu – Łukasz Dondajewski dodał, iż całość wdrażanego projektu Strefa Tempo 30 (wraz z wykonawstwem) to koszt 870.000zł.

Pan Kazimierz Andrzejewski – mieszkaniec/przedsiębiorca ul. Ratajczaka stwierdził, że jeśli chodzi o gospodarność to jest to spora suma. Jaki jest sens wykonywania tych prac? Nie można było poczekać 3 lata?

Przedstawiciel Biura Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta dodał, iż realizacja tramwaju w ul. Ratajczaka przewidziana jest do 2022 roku. Będzie to również ograniczenie dla ruchu samochodowego.

Pan Kazimierz Andrzejewski – mieszkaniec/przedsiębiorca ul. Ratajczaka stwierdził, że mieszkańcy nie oczekują od Miasta doświadczeń, ale realnych projektów dostosowanych do ich potrzeb.

Zastępca Prezydenta Miasta – Maciej Wudarski zauważył, iż na świecie wdrażane są rozwiązania próbne (olbrzymia różnica w kosztach).

Pan Kazimierz Andrzejewski – mieszkaniec/przedsiębiorca ul. Ratajczaka zapytał, skąd taki upór przy jednym pasie na ul. Ratajczaka, skoro mieszkańcy, przedsiębiorcy starają się wyjaśnić, że niewystarczające były nawet dwa pasy? Gdzie jest logika? To jest łącznik pomiędzy Winogradami, a Wildą. To jest ulica przelotowa. Jakie jest sens robienia tego?

Miejski Inżynier Ruchu – Łukasz Dondajewski stwierdził, że Strefa Tempo 30 jest demonizowana. Problem istniał, ale tylko przez kilka dni. Z obserwacji wynika, że na ul. Ratajczaka nie utrzymuje się korek (poza chwilowymi problemami np. nieprawidłowe parkowanie). Na płynność ruchu wpływa bardzo dobrze wyłączenie sygnalizacji. Suma sumarum ruch jest płynniejszy. Jeżeli chodzi o osoby niepełnosprawne, to elementy, który miały się znaleźć – zostały wdrożone. W Strefie Tempo 30 nie ma „twardych” inwestycji. Sytuacja jest cały czas pod obserwacją.

Pan Kazimierz Andrzejewski – mieszkaniec/przedsiębiorca ul. Ratajczaka odnosząc się do kwestii kopert na ul. Ratajczaka podkreślił, iż zdarza się, że w tym samym momencie przyjeżdża wiele samochodów dostawczych. Co mają wówczas zrobić? Jak mają istnieć przedsiębiorcy? Hurtownicy już teraz buntują się na organizację ruchu na ul. Ratajczaka. Przedsiębiorcy nie mogą sobie pozwolić na to, aby jeździć do hurtowni osobiście. Jeden pas na ul. Ratajczaka to pomysł urągający wszelkim zasadom myślenia o Mieście.

Radny Wojciech Kręglewski podkreślił, iż trzeba znaleźć rozwiązanie, które pomoże funkcjonować przedsiębiorcom w tym miejscu. Gdyby od początku szukano rozwiązania optymalnego i gdyby przeprowadzono konsultacje z mieszkańcami, przedsiębiorcami i użytkownikami sklepów wzdłuż ul. Ratajczaka, to można by dopracować pewne rozwiązania jednocześnie dając czas przedsiębiorcom do tego żeby się w jakiś sposób zorganizowali.

Radna Halina Owsiana zauważyła, że w przytaczanej jako przykład Kopenhadze, nie ma tak skomplikowanych ścieżek rowerowych, jak u nas w śródmieściu. Teraz całe śródmieście Poznania jest dla rowerów. Rozwiązania są bardzo skomplikowane i wprowadzane na siłę.

Radny Marek Sternalski stwierdził, że nie chciałby, aby odebrano, że Strefa Tempo 30 jest zła. To jest bardzo dobra idea i należy ją wprowadzać w mieście. Tak funkcjonują miasta europejskie. Problem tkwi w szczegółowych rozwiązaniach, które nie są konsultowane. Zamieszczenie informacji na stronie internetowej ZDM – to nie konsultacje. Podobnie, jeśli konsultacja dotyczy jednego środowiska. Czy do wszystkich organizacji osób niepełnosprawnych została wysłana informacja o zmianach? Czy organizacje miały możliwość wniesienia uwag do rozwiązań? Czy zmiany skonsultowano ze szkołami? Czy mieszkańcy, kierowcy dowiedzieli się, miesiąc przed wprowadzeniem zmian, jak będą funkcjonowały?

Przewodnicząca KRt – Małgorzata Woźniak stwierdziła, że w tej chwili Strefa Tempo 30 jest kreowana przez prasę jako zło konieczne. Mieszkańcy się bulwersują. Tego należy unikać.

Radny Wojciech Kręglewski podkreślił, iż Strefę Tempo 30 trzeba wprowadzać w ścisłej konsultacji. O tym, że Strefa ma kształt taki, a nie inny – zdecydowało jedno środowisko.

Przewodnicząca KRt – Małgorzata Woźniak dodała, iż Komisja Rewitalizacji również została wykluczona z konsultacji.

Miejski Inżynier Ruchu – Łukasz Dondajewski podkreślił, że konsultacje z radą osiedla trwały latami. To jest cały czas ten sam projekt konsultowany i zmieniany. Jeżeli chodzi

o opiniowanie założeń dla kopert, to jako przykładową wybrano ul. Garbary. I jeżeli mają powstać kolejne koperty, to w przypadku dużej ilości wniosków, one powstaną.

Radna Halina Owsianna zauważyła, że cały czas priorytetem na ulicach Strefy Tempo 30 są rowerzyści. I oczywiście, jest za ruchem rowerowym, tylko czy musi się on odbywać na wszystkich ulicach dwukierunkowo?

Miejski Inżynier Ruchu – Łukasz Dondajewski podkreślił, że obszar ten jest już zabudowany i trzeba się „wcisnąć” w miasto. W tym przypadku nie ma idealnych rozwiązań.

Oficer Rowerowy – Pan Wojciech Makowski zauważył, iż trwa opracowywanie programu rowerowego 2016-2025. Kontrapasy były od dawna oczekiwane przez środowisko rowerowe. Większość zmian dot. wszystkich użytkowników.

Pani Bogumiła Rosińska – Rada Osiedla Sołacz poruszyła kwestię służby rowerowej na ul. Puławskiego, gdzie rowerzyści nadal jeżdżą po chodniku. Na wstępie należy zatem właśnie ich uświadamiać. To jest cały czas etap testów. Wydaje się, że na etapie testów powinny być wprowadzane tańsze rozwiązania. Mają się uczyć piesi, mają się uczyć zmotoryzowani, powinni się również uczyć rowerzyści.

Pani Danuta Kańska – Rada Osiedla Sołacz nawiązała do kwestii al. Wielkopolskiej. Czy prawdą jest, że będzie tutaj wyznaczany pas dla rowerzystów?

Miejski Inżynier Ruchu – Łukasz Dondajewski odpowiedział, że tak (na jezdni).

Pani Danuta Kańska – Rada Osiedla Sołacz stwierdziła, że jest to absurdalny pomysł. Aleja Wielkopolska to ulica o ciągłym ruchu. Nie ma na niej wydzielonych dwóch pasów. Jeżeli wyodrębniony zostanie jeszcze pas do rowerów, to będzie on się do zwężał aż do momentu, kiedy możliwy jest tylko jeden pas ruchu dla samochodów. Droga rowerowa jest już poprowadzona w alei kasztanowej (pośrodku). Tymczasem środkowa al. Wielkopolska jest aleją wpisaną do rejestru zabytków.

Przewodnicząca KRt – Małgorzata Woźniak zaapelowała, aby w toku dalszych prac przeprowadzane były konsultacje. Komisja również chce brać w nich udział.

Ad. 4. Sprawy wniesione. Wolne głosy i wnioski.

Przewodnicząca KR – Małgorzata Woźniak poruszyła kwestię pisma Pani Jadwigi Bojarskiej dot. skutków rewitalizacji obszaru położonego nad Wartą, w rejonie Osiedla Piastowskiego (vide korespondencja KRt: RM-I.0010.12.13.2016). Ustalono udzielenie odpowiedzi w tej kwestii. Następnie zamknęła posiedzenie Komisji Rewitalizacji.

**Przewodnicząca Komisji Rewitalizacji
Rady Miasta Poznania**

Małgorzata Woźniak

Sporządziła:
Magdalena Szumilas BRM
w dniu 28 września 2016r.