

Protokół nr 37/17
z posiedzenia
Komisji Rewitalizacji
Rady Miasta Poznania
w dniu 30 marca 2017 roku
miejsce posiedzenia: pokój radnych nr 9UMP

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)

Ad. 1. Rekomendacje Komisji do projektu planu miejscowego „Wolne Tory”.

Prezentację przedstawiła **dyrektor MPU – Elżbieta Janus** (załącznik nr. 3).

Przewodnicząca KRt – Małgorzata Woźniak poruszyła kwestię zabudowy mieszkaniowej.

Pan Sławomir Cichocki – Rada Osiedla Stare Miasto zapytał, dlaczego linia tramwajowa nie może przebiegać pod ziemią? Po co dzielić nowo powstałą dzielnicę?

Dyrektor MPU – Elżbieta Janus odpowiedziała, iż koszty poprowadzenia linii tramwajowej pod ziemią są bardzo wysokie.

Pan Lech Mergel – Prawo do Miasta zapytał, czy plan obejmuje dolną Głogowską?

Dyrektor MPU – Elżbieta Janus wyjaśniła, iż podjęta została uchwała o przystąpieniu do sporządzenia m.p.z.p. do ul. Kolejowej.

Głos z sali – mieszkaniec poruszył kwestię tunelu pomiędzy Wildą, a Łazarzem. W pierwotnych układach komunikacyjnych nie było tego tunelu (tylko łącznik dla pieszych i rowerów). Wydaje się, że taki tunel nie jest potrzebny

Dyrektor MPU – Elżbieta Janus stwierdziła, iż przejazd tunelem jest tutaj pożądanym (np. transport).

Radna Halina Owsiana dodała, że takie też były wskazówki, aby połączyć obie dzielnice.

Pan Marek Skrzypczak – mieszkaniec zapytał, czy planowany jest jakikolwiek parking wielopoziomowy, a jeśli tak, to w jakim rejonie?

Dyrektor MPU – Elżbieta Janus wyjaśniła, iż na tym etapie analizowania koncepcji nie ma jeszcze rozwiązań dotyczących poszczególnych kwartałów.

Radny Wojciech Kręglewski stwierdził, że zadawane pytania wyprzedzają to, co powinno dopiero nastąpić. Wszystkie szczegóły dot. zarówno rozwiązań komunikacyjnych, jak i polityki parkingowej na tym obszarze, zostaną zdefiniowane na etapie prac nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dlaczego ten plan ma zostać wywołany? Otóż w tej chwili jest ogromna presja inwestycyjna na te obszary (póki co medialna). I nie można „zepsuć” tego obszaru. Wszystkie rzeczy, które na tym obszarze powstaną, muszą być przemyślane. Stąd rekomendacje zaproponowane np. przez Komisję Polityki Przestrzennej RMP, które zmierzają do tego, aby niezwłocznie rozpocząć prace planistyczne.

Głos z sali – mieszkaniec podkreślił, iż prace konkursowe nie widzą tak ważnego obiektu w mieście, jak Dworzec Kolejowy. Wszystkie nagrodzone prace są zwrócone tyłem do tego obiektu. Tymczasem to w tym kierunku powinien kierowany być układ ulic i przejść.

Dyrektor MPU – Elżbieta Janus poinformowała o zbieraniu wniosków do miejscowego planu (ogłoszenie powinno się ukazać w prasie w dniu 7 kwietnia). W dniu 5 kwietnia odbędą się pierwsze konsultacje na Wildzie.

Przewodnicząca KRt – Małgorzata Woźniak zapowiedziała, iż chciałby, aby Komisja podjęła stanowisko w przedmiotowym temacie. Proponuje uzupełnienie treści stanowiska przyjętego przez Komisję Polityki Przestrzennej o dwa dodatkowe punkty.

Radny Wojciech Kręglewski odczytał treść stanowiska KPP z dnia 29 marca 2017r.

Przewodnicząca KRt – Małgorzata Woźniak zaproponowała uzupełnienie stanowiska o punkty:

1. Utworzenia parkingów wielopoziomowych (normatyw parkingowy).
2. Połączenie dwóch dzielnic: Wildy i Łazarza.

Głosowanie: w/s przyjęcia stanowiska Komisji Rewitalizacji RMP ws. rekomendacji do projektu planu miejscowego dla Wolnych Torów (załącznik nr 4).

„za” – 7 „przeciw” – 0 „wstrzym.się” – 1

W wyniku głosowania Komisja przyjęła Stanowisko.

Ad. 3. Strefa Tempo 30.

Dyskusja

Radny Jan Sulanowski zwrócił uwagę, iż z tytułu likwidacji miejsc postojowych (148 miejsc) dochody Miasta spadną o 650.000zł/rok.

Radna Katarzyna Kretkowska zauważyła, iż przedstawiona propozycja wiąże się z wieloma perturbacjami. Wiaże się to np. z likwidacją 160 miejsc parkingowych w sektorze strefy. Po interwencji w ZDM okazało się, że ZDM dopiero liczy miejsca w tym sektorze strefy. Finalnie okazało się, że jest tam obecnie około 750 miejsc postojowych. Jednocześnie w tym sektorze wydano 995 identyfikatorów. A zatem po likwidacji miejsc „pokrycie” dla osób z wydanymi identyfikatorami zostanie zaspokojone w 2/3. Dla 1/3 wydanych identyfikatorów po prostu nie będą istniały miejsca postojowe. Mowa tutaj wyłącznie o mieszkańcach (bez osób przyjezdnych,

prowadzących firmy itp). Odwieczną bolączką jest to, że mieszkańcy wyprowadzają się ze Starego Miasta i że nie wprowadza się mechanizmów zachęcających ich do pozostania. Wprowadzane są wręcz mechanizmy wyprowadzające ludzi ze Starego Miasta. I na tak na przestrzeni tylko ostatnich 3 lat z terenu ścisłej Starówki wyprowadziło się 2.700 osób. Nie można wprowadzać kolejnego mechanizmu, który zachęci mieszkańców do wyprowadzenia się. To jest nie do przyjęcia.

Przewodnicząca KRt – Małgorzata Woźniak zapytała, jaką alternatywę planuje ZDM?

Przedstawiciel ZDM wyjaśnił, iż dla 130 pojazdów jest przygotowany parking na Chwaliszewie. Ponadto, w trakcie konsultacji z Miejskim Inżynierem Ruchu, opracowano miejsca, które można jeszcze „uratować”. Na dzień dzisiejszy brakuje dokładnie 130 miejsc.

Radny Andrzej Rataj podkreślił, iż zaskoczeniem dla wszystkich jest zapewne to, że ZDM nie wie ile ma miejsc postojowych w strefie. To jest skandal. To są konkretne pieniądze. To jest bulwersujące. To nie jest godne Miasta, z którego chcemy być dumni. Mieszkańcy Starego Miasta starają się od wielu lat o to, aby teren starego koryta Warty został zrewaloryzowany. Udało się to w południowej części koryta Warty. Podobne postulaty Rada Osiedla zgłasza w odniesieniu do północnej części koryta Warty, aby był to teren zielony (dokumenty miejskie dot. strategii). Rada Osiedla nie chce tutaj założeń tymczasowych. Rada Osiedla Stare Miasto czeka na jakąś alternatywę. Rada Osiedla opiniowała przedmiotowe przedsięwzięcie 2 lata temu i już wtedy zwróciła się do władz Miasta z prośbą o przeprowadzenie spotkania informacyjnego. Następnie w czerwcu 2016 roku Rada Osiedla podjęła uchwałę, aby przeprowadzić konsultacje. Niestety przez kolejne miesiące konsultacje nie odbyły się. W związku z tymi zaniechaniami sytuacja na dzień dzisiejszy jest na tyle problematyczna, że duża grupa osób jest przeciwna Strefie Tempo 30. I tutaj powstał poważny problem dot. przedsięwzięcia. Rada Osiedla apelowała, aby realizacja idei Tempo 30 była wprowadzana w sposób harmonijny, ewolucyjny i zrównoważony (na podobieństwo np. ulicy Taczaka). To jest element, który należy negocjować, dyskutować, to jest żywa tkanka w Mieście. W dniu 15 lipca 2016r. podczas spotkania z ZDM poproszono o wskazanie bilansu likwidowania miejsc postojowych. Odpowiedź wpłynęła w dniu 7 marca 2017r. Mieszkańcy tego Miasta nie chcą być tak traktowani. Piękne założenia Strefy Tempo 30 jak zieleń, architektura, realizowane są połowicznie. Stare Miasto chce nawet Strefy Tempo 20. Może nawet Strefy Tempo 10 na uliczkach z brukiem. To jest żaden problem. Rada Osiedla oczekuje wyciszzonej strefy, niestety idzie to w drugą stronę. Co z etapami IV i V Strefy Tempo 30? Realizujemy Śródmieście w Poznaniu. O dumie i pięknie danego Miasta nie świadczą osiedla peryferyjne, ale to, gdzie jest jego istota, serce – Stare Miasto.

Radny Wojciech Kręglewski zaproponował poszerzenie dyskusji o sposób przeprowadzania konsultacji społecznych. Ta kwestia dotyczy wielu aspektów Miasta (ostatnia sprawa: zmiany na Jeźcach). Czy ostatnie wydarzenia dążą do tego, aby porzucić postulat akceptacji społecznej? Czy to ma być tak, że zakłada się, że społeczeństwo jest nieświadome, a więc zmiany wprowadzać będzie „światła” część społeczeństwa? Nie. To doprowadzi do braku akceptacji ze strony tych, dla których Miasto tak naprawdę pracuje. Należy zastanowić się nad sposobem komunikacji ze społeczeństwem tak, aby można było przeprowadzać zmiany. Należy zastanowić się nad sposobem przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami w taki sposób, aby były one skuteczne.

Radny Jan Sulanowski stwierdził, iż sformułowanie: strefa uspokojonego ruchu to pewien kamuflaż, zabawa słowna. W praktyce okazało się bowiem, że tkwią tutaj dwie kwestie tj. uspokojenie ruchu oraz to, co budzi największy opór, czyli likwidacja miejsc parkingowych. W tym ostatnim przypadku Miasto nie daje mieszkańcom nic w zamian. Perspektywa likwidacji 160 miejsc postojowych, czyli 30% miejsc postojowych, to dla Śródmieścia armagedon (zarówno

dla mieszkańców, jak i osób przyjezdnych). Co najważniejsze, analizą nie objęto całego Starego Miasta. Jakie byłyby koszty wybudowania średnio kubaturowego parkingu? Może lepiej najpierw wybudować taki parking, a dopiero potem myśleć o likwidacji miejsc postojowych?

Radny Marek Sternalski zauważył, iż zapewne wszystkie osoby obecne na sali są za wprowadzeniem Strefy Tempo 30. Chodzi jednak o styl jej wprowadzenia. Już pierwszy etap pokazał ile powstało niepotrzebnych konfliktów. Dzisiaj wiele osób jest już zadowolonych z przyjętych rozwiązań (choć nadal pozostają zastrzeżenia). Teraz, w trakcie II etapu, nie bierze się zupełnie pod uwagę tego, co działo się rok wcześniej. Po pierwsze – brak kompleksowości działań. Po drugie – brak współpracy pomiędzy różnymi Wydziałami odpowiadającymi za kształtowanie przestrzeni miejskiej na danym terenie. Jeżeli dzisiaj przedstawiciel ZDM nie wie, ile jest miejsc parkingowych, ponieważ zajmuje się tym inny dział ZDM, to pokazuje to, że nawet w ramach ZDM nie ma rozmowy pomiędzy wydziałami. Strefa Tempo 30 to zadanie obejmujące wiele jednostek m.in. ZDM, Zarząd Zieleni Miejskiej itd. Ponadto, do dnia dzisiejszego nie przeprowadzono w tej sprawie żadnych konsultacji z jednostkami służby zdrowia. Taka sytuacja trwa już od roku, prośby są daremne. W innych miastach takie kwestie to podstawa. Czy ktoś rozmawiał ze szkołami? Czy ktoś rozmawiał z instytucjami kultury, kościołami? To są naprawdę dobre idee i rozwiązania, które można popsuć i zbudować przeciwko sobie front. Dobrym przykładem mogą być Kraków, Gdańsk itp. U nas przedsiębiorcy mają pełne przekonanie, że wprowadzenie Strefy ograniczy ich przychody. Czy ktokolwiek mówił o tym, że toczą się prace, aby obok WCO powstał duży, wielopoziomowy parking (we współpracy z Urzędem Marszałkowskim)? Mieszkańcy o tym nie wiedzą, nie mają takiej informacji. Jak wygląda koordynacja we wprowadzaniu tej Strefy? Miasta, które nie będą miały takich rozwiązań zostaną w tyle, a turyści będą je omijali.

Radna Katarzyna Kretkowska poinformowała, iż w tym samym czasie jedna jednostka Miasta informowała mieszkańców Poznania, że na Chwaliszewie będzie parking, a druga, że zielen. To świadczy o braku komunikacji pomiędzy Wydziałami i jednostkami UMP. Mieszkańcom Starego Miasta należy przedłożyć alternatywę. Póki co wszystko „stoi na głowie”.

Radny Tomasz Wierzbicki podkreślił, iż najważniejszy jest cel, czyli piesi i uwolnienie chodników od parkujących samochodów. Nie da się tego zrobić bez ograniczenia miejsc parkingowych. Alternatywą jest parking na Chwaliszewie. Niedawno otwarty został również parking Za Bramką oraz planowany jest parking pod Kaponierą.

Radny Marek Sternalski zapytał, czy ZDM rozpoczął prace nad przygotowaniem mapy dostępnych parkingów? Czy jest przygotowana i kiedy dostępna będzie aplikacja?

Przewodnicząca KRt – Małgorzata Woźniak zapytała, kto jest w tej chwili odpowiedzialny w ZDM za Strefę Tempo 30? Jaki jest podział ról w ZDM? Co z konsultacjami? Pomimo prośb radnych nie odbyły się żadne. Radni są zażenowani taką formą pracy. Są oburzeni. Interweniują mieszkańcy.

Dyrektor ZDM – Katarzyna Bolimowska odnosząc się do kwestii konsultacji wyjaśniła, iż obowiązuje dzisiaj jedna uchwała RMP oraz dwa Zarządzenia Prezydenta (jedno wykonawcze do uchwały, drugie związane z projektami przebudowy). W definicjach zadań do konsultacji – przedmiotowe zadanie (w prostej definicji) się nie mieści. W związku z tym zaproponowano pewnego rodzaju dialog. Tematy te były omawiane, w dużych zakresach, w roku 2016, cztery razy na posiedzeniach Komisji Rewitalizacji. ZDM rozumiejąc potrzebę uregulowania tego dialogu zaproponował w Gabinetzie Prezydenta wypracowanie zarządzenia, które obligować będzie jednostki do podjęcia dialogu (jednoznaczne terminy i działania w obszarze dialogu).

Radny Marek Sternal zapytał, czy prawdą jest, że ze względu na sposób przygotowania tych działań, biuro Prezydenta nie chciało zorganizować konsultacji (tzn. brak możliwości w takim czasie i w taki sposób przeprowadzenia konsultacji - zgodnie z uchwałą RMP)? Biuro po prostu nie chciało przeprowadzać konsultacji w takiej formie.

Dyrektor ZDM – Katarzyna Bolimowska odpowiedziała, że uchwała wskazuje, że wymagane jest: 1) podjęcie uchwały Rady Miasta o potrzebie konsultacji 2) Zarządzenie Prezydenta. Pan Prezydent stwierdził, że konsultacja w rozumieniu dialogu jest wystarczająca. Jeżeli chodzi o etap II to „konsultacje” rozpoczęto w trybie uchwały. Te „konsultacje” już się zaczęły i powinny zakończyć się za 3 tygodnie. Jeżeli chodzi o ul. Rybaki, to będzie ona oczywiście rewitalizowana. Tutaj jest już pozytywna opinia Rady Osiedla, ale tutaj również nastąpi likwidacja miejsc postojowych. W związku z tym ZDM zbada możliwość prawną, a następnie akceptację społeczną pomysłu dedykowania tych miejsc postojowych na drodze publicznej. To jest koncepcja, która ewaluje. Likwidacja miejsc postojowych „rzucona na wokandę” przy pierwszym dialogu wywołała dyskusję. Spowodowało to wzmożone poszukiwania. Jeżeli chodzi o służbę zdrowia to przedstawiciel był obecny na „konsultacjach”.

Radny Marek Sternal stwierdził, że rozmowa z jedną osobą o niczym nie świadczy. Placówki zdrowia mają bardzo specyficzne potrzeby. Potrzebne jest oddzielne z nimi spotkanie. Z jednostkami, placówki nie prowadzono żadnych konsultacji. Prosi o to od jesieni. Z jakimi placówkami służby zdrowia przeprowadzono konsultacje przed przedstawieniem początkowego projektu?

Przewodnicząca KRt – Małgorzata Woźniak poprosiła Panią dyrektora Katarzynę Bolimowską o udzielenie szczegółowych wyjaśnień i odpowiedzi na piśmie.

Pan Sławomir Cichocki – Rada Osiedla Stare Miasto stwierdził, iż zadziwia go to, że Miasto ciągle nie wie w jaki sposób przeprowadzić właściwe konsultacje. W jaki sposób rozmawiać z mieszkańcami, przedsiębiorcami? Po prostu - osobiście (konkretny adres + rozmowa). W jaki sposób rozmawiać ze szpitalami? Po prostu – zaprosić dyrektora szpitala i z nim rozmawiać. W czym problem? Dlaczego pomijana jest podstawowa grupa, z którą powinny być przeprowadzone konsultacje, czyli właściciele nieruchomości? Miasto rozmawia z ich najemcami, czyli osobami, których kolejnego dnia może już pod danym adresem nie być. Jak zatem uzgadniać z nimi warunki na następne lata, skoro ich może zaraz nie być? To jest zupełnie niezrozumiałe. Właściciele nieruchomości mogliby, powinni być sprzymierzeńcami we wprowadzanych zmianach, ponieważ to właśnie oni zapytaliby swoich lokatorów i powiadomili Miasto o konkretnych potrzebach. W ten sposób pozostałaby mniejsza grupa do dyskusji. W związku z tym zupełnie niezrozumiałe jest pomijanie tej grupy. Pan radny T. Wierzbicki powiedział, że celem jest usunięcie parkujących samochodów z chodników. I owszem, jest to piękny cel, ale żeby dopłynąć do celu – trzeba ludziom dać łódkę albo nauczyć ich pływać. Cel nie może uświadczać środków. Osiągnięcie nawet pięknego i szczytnego celu musi zostać dokładnie opracowane. Niezrozumiała jest zatem argumentacja, że skoro jest cel, to jest wszystko dobrze.

Pani Julia Wacke - mieszkanka Starego Miasta stwierdziła z przykrością, że w Poznaniu nie ma czegoś takiego, jak partycypacja społeczna obywateli w życiu publicznym. W Poznaniu nawet, jeżeli obywatele chcą coś zrobić, podpowiedzieć Miastu, to nie jest to brane pod uwagę. Odbyły się spotkania z mieszkańcami nazwane: podsumowaniem konsultacji, czyli coś, co powinno być robione zgodnie z prawem i coś, czego charakter powinien być zdefiniowany przez samą nazwę. Tymczasem teraz okazuje się, że to nie były konsultacje. Zgodnie z uchwałą określającą tryb i zasady przeprowadzania konsultacji – konsultacje przeprowadza się w celu włączenia mieszkańców w proces zarządzania Miastem, poznania opinii mieszkańców w danej sprawie,

maksymalizacji efektów i trafności procesów decyzyjnych, pozyskanie społecznego zrozumienia i akceptacji dla projektowanych rozwiązań i budowania społeczeństwa obywatelskiego. Niestety mieszkańcy Poznania, przedsiębiorcy, ruch turystyczny, właściciele kamienic, hotelarze, restauratorzy – nie znajdują tego. Miasto nie bierze tych grup w ogóle pod uwagę. Z drugiej strony Miasto oferuje parking na Chwaliszewie. Tymczasem ma tam być park. Tym samym prognoza finansowa Miasta mówi w tym miejscu o zieleni, gdzie na rok 2017 przewidziano ponad 1mln zł. To jest jakiś absurd. Dodatkowo ZDM cały czas nie potrafi udzielić odpowiedzi nt. ilości miejsc parkingowych i mieszkańców. Jeżeli miejsca parkingowe mają zostać usunięte z ulicy, to w pierwszej kolejności należy coś ludziom dać. Może warto zapytać o rozwiązania Kopenhagi? Jeżeli natomiast chodzi o parking Za Bramką, to jest z nim taki problem, że nazywa się parkingiem Za Bramką, a znajduje się na ul. Wszystkich Świętych i osoba, która nie jest z Poznania – na pewno tam nie trafi. Ponadto część miejsc na tym parkingu jest przeznaczona dla urzędników miejskich, a część dla mieszkańców 3 ulic. Pozostaje „wolnych” około 50-ciu miejsc. Ten parking został wybudowany w celu rekompensaty utraconych miejsc na pl. Kolegiackim. I to by się wtedy zbilansowało. Mieszkańcy w tej chwili nie wiedzą nic nt. tego, gdzie będą mogli zaparkować samochody. W Poznaniu jest taki paradoks – mówi się o spowolnieniu ruchu i mieszkańcy chcą uspokojenia ruchu w centrum Miasta, ale przecież na mniejszych uliczkach wokół Starego Rynku jest już max. prędkość 30km/h. Są też uliczki ze strefą zamieszkania (20km/h). Co ma być zatem wprowadzane teraz za ponad 1 milion złotych? Teraz, na etapie drugim, ma np. zostać zlikwidowana strefa zamieszkania (20km/h), a wprowadzona ma być Strefa Tempo 30. Paradoksalnie zatem prędkość ma zostać zwiększona. Takie informacje podane są na stronie ZDM. I teoretycznie są organizowane konsultacje, ale mieszkańcy nic nie wiedzą, a ich postulatów nie bierze się w ogóle pod uwagę. Stary Rynek to serce Miasta i nie można tutaj dzielić ludzi na mieszkańców, przedsiębiorców itp. Nie, tutaj wszyscy funkcjonują razem i chcą ożywienia Starego Rynku, ale w normalny, racjonalny sposób. To wszystko należy zrobić po kolei, a nie od tyłu. W innych krajach najpierw buduje się parkingi, a potem likwiduje się ruch na ulicach.

Pani Paulina Ratkowska – przewodnik turystyczny zauważyła, że mówi się cały czas o uspakajaniu ruchu. Dla obsługi ruchu turystycznego nie ma nic lepszego. Piękne, proste chodniki, uspokojony ruch, to spełnienie marzeń wszystkich przewodników. Aby jednak do tego Miasta chciał ktoś przyjechać – musi funkcjonować podstawowa infrastruktura, którą jest parking turystyczny. Na ten moment parkingi takie funkcjonują na ulicach: Dominikańskiej, Stawnej oraz al. Marcinkowskiego, przy czym dobry dojazd jest tylko na al. Marcinkowskiego. W Poznaniu maniakalnie usuwane są miejsca parkingowe. W związku z tym kierowcy parkują często w miejscach niedozwolonych ze świadomością mandatu. I bardzo często pojazdy pozostawione są tak, że autobusy turystyczne nie są w stanie dojechać do swoich miejsc parkingowych. Od 6 lat przewodnicy proszą Miasto, aby w efektywny sposób uniemożliwić ludziom parkowanie na skrócie z ul. Wronieckiej na ul. Maształerską. Dobry parking turystyczny, to parking położony 300m od głównych atrakcji turystycznych. 300 metrów dla grupy 40-tu osób to przynajmniej 5 minut marszu. Osoby w grupach są różne w tym małe dzieci, osoby starsze 60+, osoby z balkonikami, wózkami inwalidzkimi, osoby niewidome i niewidzące. Dlatego świadomie planując ruch turystyczny w Mieście nie można nie brać tego pod uwagę. Musi funkcjonować przynajmniej jeden parking w odległości 300 metrów i „po płaskim” (al. Marcinkowskiego są „pod górkę”). Czy Miasto chce, aby grupy turystyczne nie widziały Starego Rynku, Poznańskiej Fary? To jest stawianie tematu do góry nogami. Swego czasu przewodnicy turystyczni wraz z przedstawicielami ZDM zrobili „objazdówkę” po centrum Miasta, po zmianach. Wskazali wówczas konkretne rzeczy do zmiany, niekiedy drobne (np. przesunięcie słupka). Tymczasem teraz ZDM zaprasza na spotkanie, podczas którego chce tłumaczyć, czym jest Strefa Tempo 30. To przecież wszyscy wiedzą. Chodzi o to, aby autokary turystyczne mogły po tej strefie się poruszać i aby w pobliżu atrakcji turystycznych można pozostawić autokary w sposób sensowny.

Pan Tomasz Genow – Rada Osiedla Wilda stwierdził, że celem jest posiadanie spokojnego, pięknego Śródmieścia, a nie usunięcie samochodów z chodników. Zmniejszenie liczby miejsc parkingowych jest środkiem do osiągnięcia tego celu. Wprowadzanie zmian – jest oczywiście ewolucyjne i robione etapami na Starym Mieście. Koszmar partycypacji – każda decyzja „wałkowana” jest poprzez konsultacji, aż w końcu nie pozostaje z niej nic i w Mieście nadal nic się nie dzieje.

Pan Jeremi Rychlewski - SITK RP podkreślił, iż w centrum Miasta nie da się zapewnić wszystkim chętnym miejsc parkingowych. Chyba, że zostanie wybudowanych dużo i bardzo drogie parkingów wielopoziomowych. Mieszkańców w centrum jest coraz mniej. Uporządkować należy kwestię wydawania identyfikatorów. Aby porządnie projektować – potrzeba wytycznych.

Przedstawicielka wspólnoty mieszkaniowej z ul. Słowackiego poruszyła kwestię zmiany sytuacji na ul. Słowackiego (umniejszenie ilości miejsc parkingowych 60-70 miejsc). To jest dla Miasta strata w wysokości 300.000zł/rok. Ulica Słowackiego działa, jak każda zamieszkała ulica śródmiejska, w ten oto sposób, że mieszkańcy rano wyjeżdżają ze strefy, a w ich miejsce wjeżdżają osoby tutaj pracujące, klienci szpitala itp. Ponadto, należy podkreślić, iż mieszkańcy ul. Słowackiego nic nie wiedzieli o zmianach (likwidacja miejsc parkingowych, dwustronny ruch rowerowy, jednostronny ruch samochodowy). Teraz na ul. Słowackiego jest po prostu niebezpiecznie (np. otwieranie drzwi podczas wysiadania z samochodu, rowery jeżdżące po chodniku). Jest tak wąsko, że samo zatrzymanie taksówki powoduje zator. Parkingi wielopoziomowe, najprostsze, otwarte – to najłatwiejszy pieniądz do odzyskania.

Pan Marian Skrzypczak – mieszkaniec pl. Bernardyński stwierdził, że oczywiście można się tu spierać na temat miejsc parkingowych. Są dwie sprzeczne intencje, których pogodzić się nie da. I tak jak w Poznaniu istnieje opracowanie nt. polityki rowerowej, tak nie ma opracowania nt. polityki parkingowej. Odnosi się wrażenie, że Miasto od wielu lat nie buduje parkingów (poza pl. Wolności i Za Bramką) i nie dba o to, by odciążyć ulice. Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy centrum również nie chcą mieć zajętych chodników i „przeciskać się” pomiędzy samochodami. Wokół Starego Rynku połowa samochodów zaparkowanych jest nielegalnie, ale nie dlatego, że kierowcy tak chcą, tylko dlatego, że po kilkukrotnym okrążeniu Rynku parkują nielegalnie, ponieważ po prostu nie mają gdzie zaparkować. W związku z tym powinno się zacząć, tak jak robią to miasta europejskie, od zapewnienia parkingów, a dopiero potem stosować ograniczenia. Stosowane obecnie ograniczenia nie zmuszą ludzi do tego, aby przesiedli się na rowery, czy komunikację. Można ich zmusić tylko do tego, aby nie odwiedzali centrum albo żeby się z niego wyprowadzili. To jest skutek nagłego wprowadzania ograniczeń, bez zagwarantowania żadnej alternatywy. W tej chwili jest tak, że nawet jeżeli mieszkańcy przesiadają się na rowery i komunikację miejską w trakcie tygodnia, to i tak są zazwyczaj posiadaczami przynajmniej jednego samochodu. Ten samochód i tak trzeba gdzieś postawić. I wygląda to teraz tak, że jeśli przyjeżdża ktoś np. spoza Miasta, to i tak większość miejsc jest zajętych przez mieszkańców, których samochody pozostawiane są w jednym miejscu czasami tygodniami. I to właśnie dla tych samochodów potrzebne są parkingi. Dobrym przykładem jest tutaj ponownie Kopenhaga. Oni nadal budują nowe parkingi w centrum, pomimo, że samochodów jest tam o 3 razy mniej niż w Poznaniu. Tam już teraz jest więcej miejsc parkingowych niż samochodów. Większość tych parkingów to parkingi automatyczne. Tam trzeba przestawiać auta na te parkingi, ponieważ nie można na dłużej pozostawiać samochodów na ulicach. Tam jest trzy razy mniej samochodów niż w Poznaniu, a miejsc parkingowych jest ponad dwa razy więcej niż w Poznaniu. Kopenhaga dochodziła do tego przez 46 lat. O parkingach mówi się cały czas, że są brzydkie, że są drogie, a tak naprawdę można je realizować w taki sposób żeby wcale nie były brzydkie (np. ciekawa elewacja). W Poznaniu obecnie 4,2% użytkowników drogi to rowerzyści. Nie można teraz

wszystkiego „stawiać na głowie” dla tych 4,2% i usunąć samochody z centrum. W skutek takiego postępowania za kilka lat Miasto będzie puste. Jeżeli będą tutaj mogli wjechać tylko rowerzyści, to nie utrzyma się żadna firma i nikt nie będzie chciał tutaj mieszkać. Polityka Miasta powinna zachęcać ludzi do odwiedzania centrum. Wiele osób rezygnuje z odwiedzania, dojazdu centrum ze względu na np. korki. Tracą na tym przedsiębiorcy prowadzący działalność w centrum. Konieczna jest chronologia działań – najpierw parkingi, potem likwidacja miejsc. Jeżeli chodzi o rzekome konsultacje dot. buspasów na ul. Garbary i ul. Mostowej, której odbyły się 23 marca, to w dniu 22 marca podczas podsumowania „pseudokonsultacji” przedstawiono chronologię dalszych działań i temu tematowi nie była wówczas przyporządkowana żadna data. Zostało wówczas powiedziane, że data konsultacji nie została określona. Tymczasem na drugi dzień odbyło się w ZDM spotkanie z różnymi instytucjami m.in. przedsiębiorcami. Z jakimi przedsiębiorcami odbyły się te konsultacje, skoro przedsiębiorcy z np. ul. Garbary nic o nich nie wiedzieli? Na stronach fb zamieszczone zostały konkretne mapki tego przedsięwzięcia, więc w dniu 22 marca z pewnością znana była data, czyli 23 marca. To świadczy o bardzo niedobrej polityce informacyjnej.

Przewodnicząca KRt – Małgorzata Woźniak poprosiła Panią dyrektor Katarzynę Bolimowską o udzielenie wyjaśnień względem poruszonego przez przedmówcę tematu (kwestia dat i braku informacji) w formie pisemnej.

Radny Marek Sternalski podkreślił, iż nie usłyszał dzisiaj żadnego głosu, który byłby przeciwny wprowadzeniu Strefy Tempo 30. Czego oczekują mieszkańcy: chcą chodzić po szerokich chodnikach; chcą by po centrum jeździło mniej samochodów; chcą ułatwień dla turystów; chcą żeby w centrum Miasta było miło i przyjemnie. Problem polega na komunikacji z osobami zainteresowanymi tematem i na tym, że osoby wykonujące te działania omijają w dyskusji osoby, które mogłyby się stać sojusznikami. To jest podstawowy błąd, który należy naprawić. Wydaje się, że brakuje klasycznych spotkań branżowych np. osobne spotkania z przedsiębiorcami, przedstawicielami szpitali itp. Zmian nie można wprowadzać na siłę.

Pan Andrzej Tyczyński – przedstawiciel wspólnot mieszkaniowych ul. Woźna, Ślusarska, Wodna nawiązał do kwestii samochodów parkujących na podwórku. Starał się o ich usunięcie od 5 lat. Co z tymi pojazdami w momencie wprowadzenia strefy? Wszyscy lokatorzy są temu przeciwni, nie chcą pół godziny jeździć i szukać miejsca do zaparkowania.

Pan Andrzej Janowski – mieszkaniec Łazarza podkreślił, iż pomimo dużych problemów z parkowaniem na Łazarzu, nie ma ani jednego mieszkańca, który chciałby, aby auta powróciły na podwórko. Wydaje się, że podobnie będzie na ul. Słowackiego. Wsluchując się w trwającą dyskusję zadziwia go brak użycia słowa: pieszy. Mówi się o miejscach parkingowych, o Strefie Tempo 30 itp. Strefy Tempo 30 nie da się zrobić bez zmniejszenia ilości miejsc parkingowych. Nie da się przywrócić pieszym chodników bez usunięcia samochodów z chodników i „skasowania” miejsc parkingowych. Podczas przedstawiania bilansów miejsc parkingowych powinny być podawane bilanse metrów kwadratowych chodników (odzyskanych).

Radny Tomasz Wierzbicki zgłosił wniosek formalny o przedłużenie czasu trwania posiedzenia Komisji o 1h.

Głosowanie: w/s przedłużenia czasu trwania Komisji Rewitalizacji RMP

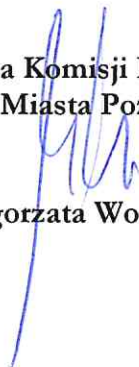
„za” – 1 „przeciw” – 4 „wstrzym.się” – 1

W wyniku głosowania nie przedłużono czasu trwania posiedzenia Komisji.

Przewodnicząca KRt – Małgorzata Woźniak podziękowała zebranych za udział w obradach, a następnie zamknęła posiedzenie Komisji Rewitalizacji.

**Przewodnicząca Komisji Rewitalizacji
Rady Miasta Poznania**

Małgorzata Woźniak



Sporządziła:
Magdalena Szumilas BRM
w dniu 13 kwietnia 2017r.

