

Poznań, dnia 3 września 2021 roku

OZNACZENIE PODMIOTU WNOSZĄCEGO:

**Mieszkańcy Miasta Poznania
w szczególności Starołęki Małej,
Starołęki Wielkiej, Minikowa i Głuszyny**
wg wykazu stanowiącego
załączniki nr 1 i nr 2 do petycji

OZNACZENIE ADRESATA PETYCJI:

**Szanowny Pan
Jacek Jaśkowiak
Prezydent Miasta Poznania**
Plac Kolegiacki 17
61-841 Poznań

WSKAZANIE PRZEDMIOTU PETYCJI:

Na podstawie ustawy o petycjach z dnia 11 lipca 2014 roku (Dz.U.2018.870 tj. akt obowiązujący, wersja od 10 maja 2018 r.) my mieszkańcy Miasta Poznania wg wykazu w załącznikach nr 1 i nr 2, prosimy o budowę tunelu pod torami kolejowymi w ciągu ulicy Starołęckiej w Poznaniu. Postulujemy o wpisanie środków na opracowanie koncepcji projektowej budowy tunelu na Starołęce do budżetu Miasta Poznania na 2022 rok i na budowę dróg dojazdowych do bezkolizyjnego przejazdu przez tory kolejowe w ciągu ulicy Starołęckiej do Wieloletniej Prognozy Finansowej.

UZASADNIENIE:

Budowa tunelu pod linią kolejową w ciągu ulicy Starołęckiej to bardzo ważna inwestycja dla Poznania, Osiedla Starołęka-Minikowo, Osiedla Głuszyna i gminy Mosina. Za torami w południowo-wschodniej części Poznania mieszka ponad 13 tys. osób na powierzchni 27,91 km². Żeby dostać się do centrum miasta, muszą pokonać oni przejazd linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań Główny na Starołęce lub przejechać wiaduktem w ciągu ulicy Gołężyckiej. Po wybudowaniu tunelu pod torami kolejowymi w ciągu ulicy Starołęckiej zlikwidowany zostanie kolizyjny dotąd przejazd przez tory kolejowe, bardzo dokuczliwy zarówno dla kierowców, rowerzystów i pieszych oraz dla kolei. Pod torami będzie przebiegał tunel, zapewniając bezpieczny przejazd samochodom i rowerom oraz przejście pieszym.

Dzisiaj przejazd kolejowy w ciągu ul. Starołęckiej jest źródłem wielu utrudnień. Rogatki są zamykane na długo i średnio co kilka minut, ponieważ przebiega tędy linia kolejowa nr 272 Kluczbork – Poznań Główny. Po niej poruszają się m.in. pociągi

dalekobieżne i Poznańskiej Kolei Metropolitalnej. Przejazd kolejowy na Starołęce oddziela dwa duże węzły komunikacyjne: tramwajowy i autobusowy. Często jest on blokowany przez kilkanaście minut, ludzie spieszą się do pracy, szkoły, przesiadając się pomiędzy środkami publicznego transportu, przechodzą przez przejazd. Stwarza to zagrożenie dla ich zdrowia i życia. Niejednokrotnie karetki pogotowia, pojazdy straży pożarnej i radiowozy muszą stać przed zamkniętym przejazdem kolejowym. Dodatkowo właśnie ulicą Starołęcką można dojechać do Starołęki Wielkiej, Osiedla Głuszyna, gminy Mosina i 31. Bazy Lotnictwa Taktycznego Poznań-Krzesiny. Bezkolizyjny przejazd przez tory kolejowe w ciągu ulicy Starołęckiej jest potrzebny, ponieważ w ciągu doby przez przejazd przejeżdża około 10 tys. pojazdów, kursuje ponad 100 pociągów, a kilkadziesiąt zatrzymuje się na stacji Poznań Starołęka.

Rady Osiedla Starołęka-Minikowo i Osiedla Głuszyna uważają za bezwzględnie konieczne zapewnienie bezkolizyjnego skomunikowania południowej części prawobrzeżnego Poznania z pozostałymi jego obszarami po przebudowie wiaduktu w ciągu ulicy Gołężyckiej i planowanej budowie brakującego odcinka ulicy Ożarowskiej. Przez wiadukt w ciągu ulicy Gołężyckiej nie będą mogły jeździć samochody ciężarowe o dużym tonażu i autobusy przegubowe z uwagi na jego nośność i szerokość. Obecnie na ulicach Starołęckiej, Romana Maya, Książęcej i św. Antoniego tworzą się kilometrowe korki nie tylko w czasie szczytów komunikacyjnych. Spaliny z samochodów stojących w korkach znacząco pogarszają jakość powietrza na Starołęce. Dlatego konieczna jest budowa tunelu w ciągu ulicy Starołęckiej.

Budowa tunelu na Starołęce powinna zostać zrealizowana najpóźniej do 2027 roku. Postulujemy o zabezpieczenie środków na opracowanie koncepcji projektowej budowy tunelu na Starołęce w budżecie Miasta Poznania na 2022 rok i środków na budowę dróg dojazdowych do bezkolizyjnego przejazdu przez tory kolejowe w ciągu ulicy Starołęckiej w Wieloletniej Prognozie Finansowej, co jest warunkiem koniecznym podjęcia rozmów ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe SA w sprawie współudziału w realizacji inwestycji i zakwalifikowania jej do przedsięwzięć finansowanych z nowej perspektywy unijnej na lata 2021–2027. Nie ma obecnie żadnych przeszkód, żeby tunel na Starołęce został wybudowany do 2027 roku, ponieważ Pan Prezydent wsłuchując się w opinie mieszkańców stwierdził w maju 2021 roku, że współdziałając z PKP Polskie Linie Kolejowe SA, możemy zapewnić mieszkańcom bezkolizyjny przejazd na Starołęce już za kilka lat a prezes zarządu Ireneusz Merchel potwierdził w sierpniu 2021 roku, że PKP Polskie Linie Kolejowe SA są zainteresowane budową tunelu na Starołęce. Dodatkowym argumentem jest fakt, że Unia Europejska wspiera obecnie kolej m.in. w likwidacji kolizji kolejowo-drogowych. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zamówiła już wstępne studium dla Węzła Poznańskiego, w którym planuje kompleksową przebudowę układu torowego m.in. stacji Poznań Starołęka, w celu eliminacji występujących problemów ruchowych oraz dostosowania do zmienionego natężenia ruchu pociągów oraz liczby torów na szlaku wlotowym. Zarząd Dróg Miejskich zlecił wykonanie studium wykonalności dla bezkolizyjnego przejazdu przez tory kolejowe w ciągu ulicy Starołęckiej. Dwa warianty przewidują poprowadzenia drogi pod przejazdem kolejowym.

Nowa inwestycja na Starołęce wpisuje się w Strategię Rozwoju Miasta Poznania 2020+, która została przyjęta Uchwałą nr XLI/708/VII/2017 Rady Miasta Poznania w dniu 24 stycznia 2017 roku, dlatego jest zasadna. Zawarta w Strategii wizja Poznania stwierdza, że: *"Poznań w 2030 roku jest wielopokoleniową wspólnotą ludzi zamieszkujących zielone, przyjazne i **dobrze skomunikowane osiedla**. Jego*

mieszkańcy - przedsiębiorczy i zaangażowani społecznie, realizujący swoje marzenia i aspiracje - są zadowoleni z warunków życia, jakie stwarza im miasto, oraz dumni z tego, że jest ono rozpoznawane w kraju i za granicą dzięki swojemu dziedzictwu historycznemu, kulturowemu i akademickości oraz współczesnym, wyjątkowym osiągnięciom. Sprzyjający klimat biznesowy oraz polityka społecznej spójności umożliwiają wszystkim mieszkańcom pełne włączenie się w życie miasta".

Celem strategicznym jest: "Podniesienie jakości życia wszystkich mieszkańców i znaczenia Poznania na arenie międzynarodowej". Realizacji założeń Strategii służy 5 priorytetów strategicznych:

- Silna Metropolia,
- Nowoczesna przedsiębiorczość,
- Zielone i mobilne miasto,
- Przyjazne osiedla,
- Wspólnotowość i dialog społeczny.

Silna metropolia – tunel pod torami kolejowymi na Starołęce umożliwi bezkolizyjne połączenie z gminami na południu miasta, ruch będzie płynniejszy i stanie się alternatywą dla drogi na południe po przeciwnej stronie Warty. Będzie zachęcał mieszkańców okolicznych gmin, by odwiedzali Poznań i tu robili zakupy oraz spędzali czas, co wpłynie pozytywnie na rozwój lokalnej przedsiębiorczości i turystyki. Poznań będzie liderem w swojej metropolii utrwalając jej wizerunek jako zintegrowaną i dynamicznie rozwijającą się.

Nowoczesna przedsiębiorczość – dla kogoś, kto musi jeździć ulicą Starołęcką kilka razy dziennie np. ze względu na własną działalność gospodarczą, jest to bardzo uciążliwe, a tunel będzie sprzyjał rozwojowi przedsiębiorczości poprzez swobodę poruszania się. Naturalnie sprawi, że południowe osiedla Nowego Miasta dostaną zastrzyk energii by rozwijać się, ze szczególnym naciskiem na mieszkańców, dla których będzie to zachęta do otwarcia lokalnego biznesu. Wraz z powstaniem tunelu wzrośnie atrakcyjność inwestycyjna terenów zlokalizowanych w południowych osiedlach prawobrzeżnego Poznania.

Zielone i mobilne miasto – zintegrowany węzeł transportowy Starołęka z nowym tunelem umożliwi łatwiejszy dostęp do terenów rekreacyjnych w południowym klinie zieleni miasta m.in. mieszkańcom śródmieścia i Rataj, możliwość szybkiego przemieszczania się środkami transportu publicznego, rowerami i pieszo. Zmniejszy się emisja spalin na Starołęce ze względu na brak samochodów stojących w korkach z odpalonymi silnikami. Będzie większa szansa na zostawienie samochodu na parkingu typu Park&Ride, ponieważ kierowcy nie będą już myśleć, że „skoro przejechałem przejazd kolejowy to najtrudniejszą przeszkodę mam za sobą i mogę jechać dalej samochodem”. Jeśli ułatwi się dojazd do parkingu P&R kierowcy chętniej będą się przesiadać do komunikacji publicznej lub na Poznański Rower Miejski, wiedząc, że jadąc dalej samochodem będą mieli trudność w poruszaniu się przez Wilkę, śródmieście, czy rondo Rataje.

Przyjazne osiedla – mieszkańcy południowej części Nowego Miasta uwięzieni są pomiędzy przecinającymi osiedla szlakami komunikacyjnymi tj. torami kolejowymi i autostradą A2, które sprawiają, że mają tylko kilka możliwości poruszania się, aby dotrzeć do centrum miasta i wrócić. Do tego dochodzi kolejna duża bariera przestrzenna, którą jest 31. Baza Lotnictwa Taktycznego Poznań-Krzesiny. Dzięki budowie tunelu na Starołęce miasto zyska pewny i bezpieczny szlak komunikacyjny

w tym miejscu. Z punktu widzenia socjologicznego mieszkańcy zza torów kolejowych będą włączeni w życie publiczne i przestrzeń publiczną śródmieścia. Zmieni się nastawienie z bycia peryferiami na pełnoprawnych mieszkańców miasta Poznania. Szczególnie ułatwi to zarządzanie Osiedlem Starołęka-Minikowo które leży po obu stronach linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań Główny.

Wspólnotowość i dialog społeczny – zbudowanie zintegrowanego węzła transportowego Starołęka z nowym tunelem będzie miało ogromny aspekt socjologiczny, wpłynie on pozytywnie na postrzeganie mieszkańców osiedli położonych za torami kolejowymi już nie jako „tych z końca świata”, a jako pełnoprawnych Poznaniaków. Także wśród mieszkańców zajdą istotne zmiany, usunięcie przeszkody jaką są szlabany i przejazd kolejowy sprawi, że zwiększy się aktywność kulturalna i rekreacyjna na tym obszarze poprzez przepływ ludzi do śródmieścia i ze śródmieścia. Wzrośnie gotowość do podjęcia działań na rzecz miasta. Samo miasto będzie postrzegane jako inkluzywne, likwidujące bariery i stwarzające możliwości. Wzrośnie zadowolenie z życia. Poprawie ulegnie ocena funkcjonowania komunikacji publicznej. Reasumując, takie rozwiązanie komunikacyjne sprzyja budowie kapitału społecznego południowo-wschodnich osiedli Poznania.

Z poważaniem

Załączniki:

Nr 1 - Listy z 4 234 podpisami mieszkańców Miasta Poznania wnoszącymi petycję skierowaną do Prezydenta Miasta Poznania i mieszkańców powiatu poznańskiego pracujących, uczących się lub płacących podatki w Poznaniu, którzy popierają petycję w sprawie budowy tunelu pod torami kolejowymi w ciągu ulicy Starołęckiej w Poznaniu – 375 list.

Nr 2 – 1 297 podpisy online pod petycją petycję skierowaną do Prezydenta Miasta Poznania w sprawie budowy tunelu pod torami kolejowymi w ciągu ulicy Starołęckiej w Poznaniu – 178 stron

https://www.petycjeonline.com/tak_dla_budowy_tunelu_pod_torami_kolejowymi_w_ciagu_ulicy_staroleckiej_w_poznaniu

Nr 3 – Pisma od sołtysów i rad sołeckich wsi Daszewice, Czapury i Wiórek popierające petycję wystosowaną przez mieszkańców Miasta Poznania w sprawie budowy tunelu pod torami kolejowymi w ciągu ulicy Starołęckiej w Poznaniu – 2 strony.

Nr 4 - Studium wykonalności dla bezkolizyjnego przejazdu przez tory kolejowe w ciągu ul. Starołęckiej.

4.1 Wersja ze skrzyżowaniem z ul. Forteczną.

4.2 Wersja z rondem przy skrzyżowaniu z ul. Forteczną.

