Poznań, dnia 3 marca 2015 roku

Adam Pawlik
Radny Miasta Poznania

Pan
Grzegorz Ganowicz
Przewodniczący Rady Miasta Poznania

INTERPELACJA

W związku ze zbliżającym się terminem ogłoszenia: Konkursu na opracowanie: projektu urbanistycznego zagospodarowania terenów „Wolnych Torów" w Poznaniu oraz w świetle dotychczas zebranego materiału w tej sprawie, pozwoli Pan że podzielę się kilkoma ważnymi aspektami, które dotychczas w polityce miejskiej spotykały się z dużym niezrozumieniem.

Zagospodarowanie Wolnych Torów to jeden z priorytetów dla przyszłości miasta Poznania, to propozycja zaprojektowania ogromnego terenu położonego w centralnej części naszego miasta. Dlatego tak ważne jest aby to co zostanie nam zaproponowane przez uczestników konkursu spełniało nie tylko oczekiwania dotychczasowych w większości prywatnych właścicieli nieruchomości a przede wszystkim widziało dalekosiężny interes miasta Poznania i jego mieszkańców. Biorąc powyższe pod uwagę uważam że w wytycznych konkursowych należy **jednoznacznie** wskazać na poniższe aspekty:

1. Projektowany układ publicznego transportu zbiorowego powinien widzieć obszar szerszy niż jedynie obszar opracowania i uwzględniać obsługę transportową terenu położonego na południe od ul. Hetmańskiej sięgający dalej w kierunku Dębca i ewentualnie Lubonia oraz Górczyna. Obsługę taką może zapewnić wydłużenie linii Poznańskiego Szybkiego Tramwaju z peronu VII Dworca Zachodniego (plan sytuacyjny w załączeniu). Zachowanie standardu PST jako połączenia bezkolizyjnego pozwoliło by na szybkie przemieszczanie się pasażerów na osi północ-południe. Rozwiązanie takie sprawdziło się doskonale w przypadku obsługi osiedli Piątkowskich i pokazuje że publiczny transport zbiorowy gdy jest szybki i sprawny może liczyć na ogromne potoki pasażerskie co w znaczący sposób może zmienić długofalowe zachowania transportowe mieszkańców Poznania. Niepokojący jest fakt,

że „Koncepcja obsługi transportowej wolnych torów" opracowana przez Zarząd Dróg Miejskich tego aspektu nie uwzględnia a wręcz sugeruje, że jest on rozwiązaniem najgorszym. Natomiast forsowane przez ZDM rozwiązanie podnosi jedynie wartość nieruchomości prywatnych co niekoniecznie uwzględnia interes naszego miasta,

2. Należy wydłużyć istniejący tunel na dworcu PKP Poznań Główny poza halę galerii handlowej w kierunku ul. Przemysłowej i istniejącego tunelu pod ul. Stanisława Matyi (plan sytuacyjny w załączeniu). Taka propozycja rozwiązuje problemy komunikacyjne na całym terenie dworca Poznań Główny i przystanku PST przy Dworcu zachodnim a także łączy Wildę z Międzynarodowymi Targami Poznańskimi.

W związku z powyższym wnoszę o wstrzymanie prac nad ogłoszeniem Konkursu... i o przeprowadzenie szerokiej dyskusji publicznej na temat dwóch zaproponowanych powyżej propozycji. Dyskusja powinna odbyć się z udziałem ekspertów reprezentujących branżę transportową, urbanistyczną a także z opinią publiczną miasta Poznania.

PROPOZYCJA WYDŁUŻENIA POZNAŃSKIEGO SZYBKIEGO TRAMWAJU W KIERUNKU POŁUDNIOWYM

WARIANT 1

- terminal KDP- POZNAŃ GÓRCZYN
- przedłużenie PST wzdłuż projektowanej ulicy Dolna Głogowska (do ul. Hetmańskiej) i wzdłuż dawnej linii torów kolejowych

WARIANT 2

- terminal KDP- POZNAŃ POŁUDNIOWY
- przedłużenie PST wzdłuż projektowanych ulic Dolna Głogowska i Nowa Opolska

SCHEMAT RELACJI KDP

WARSZAWA- ŁÓDŹ- POZNAŃ- BERLIN

projektowana linia KDP

projektowany terminal KDP

trasa PST- istniejąca

trasa PST- projektowana

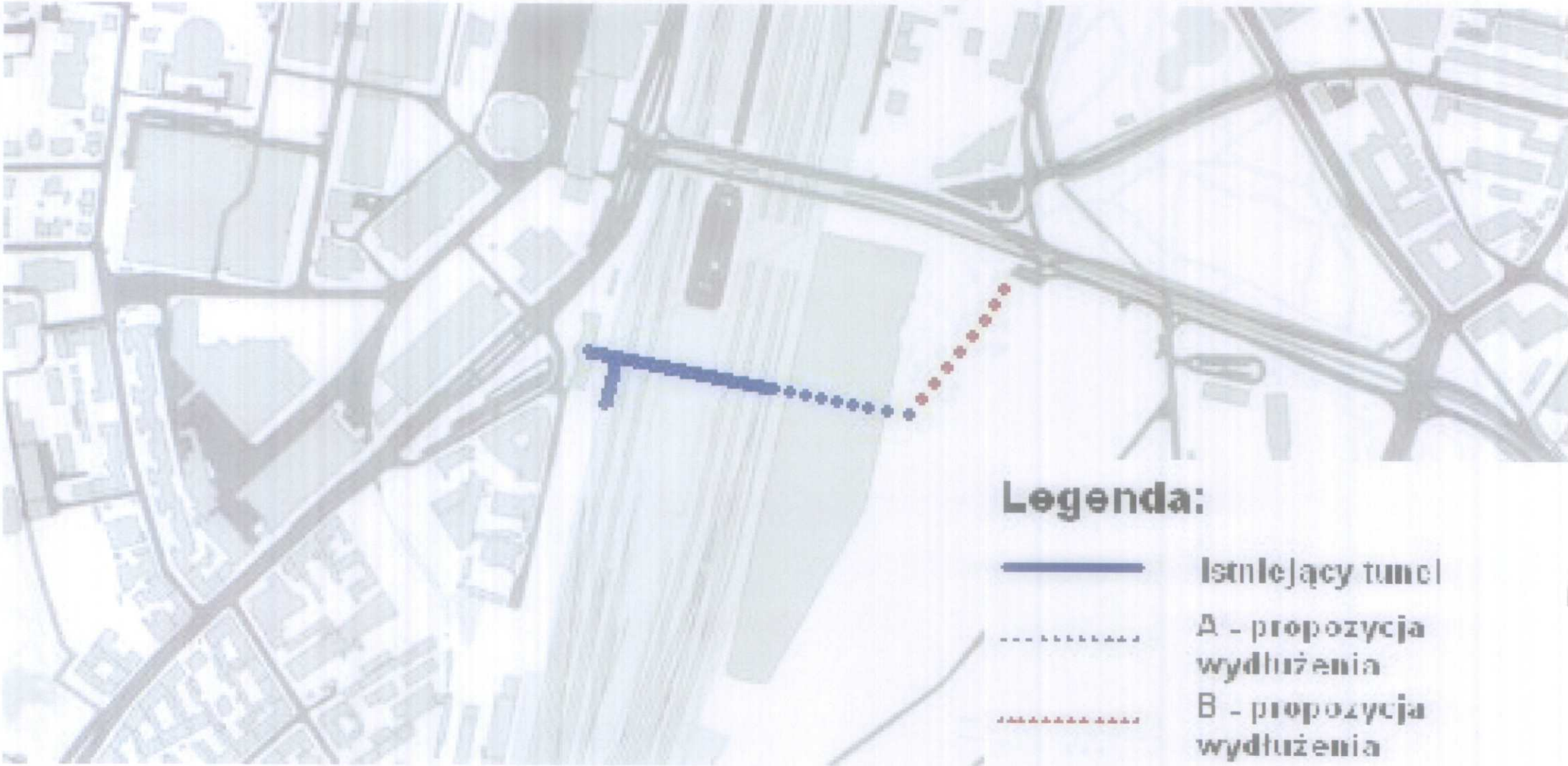
tereny zainwestowania miejskiego

potencjalne tereny przekształceń funkcjonalnych

strefa intensywnej aktywizacji (500m od przystanku PST)

postulowane powiązania stref zachodniej i wschodniej

0 1 2km


Legenda:
Istniejący tunel
A - propozycja wydłużenia
B - propozycja wydłużenia