



dr Andrzej Rataj
Radny Miasta Poznania

Poznań, dnia 10 maja 2020 roku

Numer: 16 / 2020

**Szanowny Pan
Jacek Jaśkowiak
Prezydent Miasta Poznania**

INTERPELACJA

w sprawie:	planowanej lokalizacji północnego odcinka pierwszej ramy komunikacyjnej i odpowiedniej rezerwy terenu na ten cel
------------	---

Na podstawie art. 23 ust. 1 i art. 24 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 roku, poz. 713 ze zmianami) i § 13 ust. 1 uchwały numer LXXX/1202/V/2010 Rady Miasta Poznania z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie Statutu Miasta Poznania (Dz. Urz. Woj. Wlkp. z 2011 roku Nr 11, poz. 303 ze zmianami) uprzejmie proszę o odpowiedź na niniejszą interpelację.

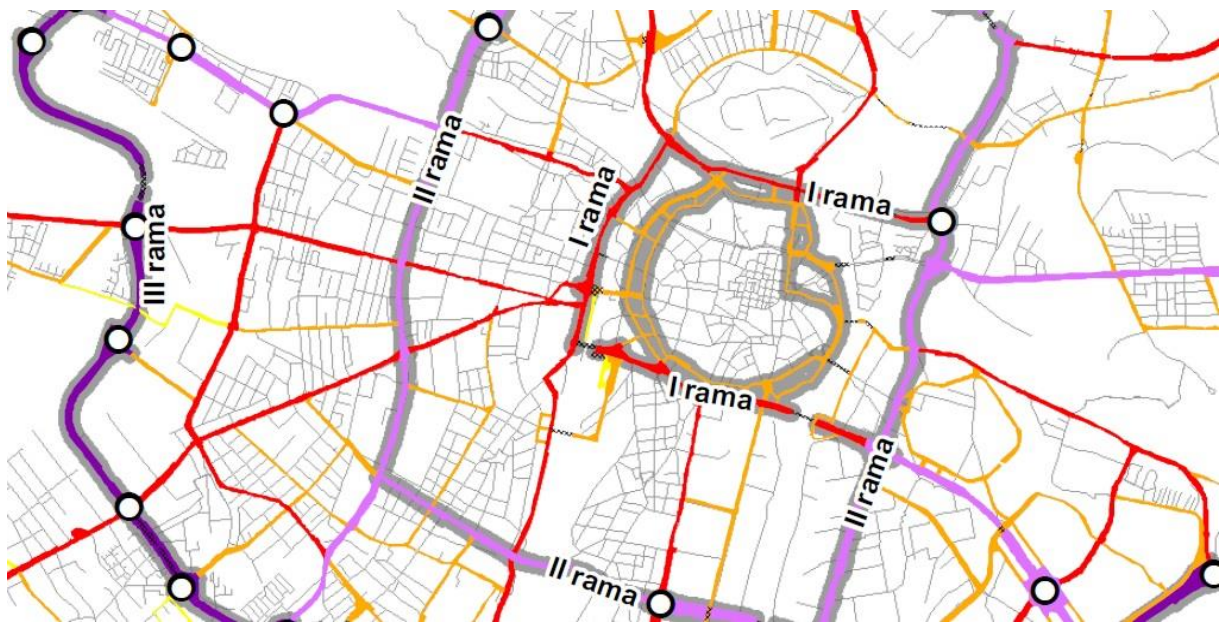
Stan faktyczny

Pierwsza rama komunikacyjna to trasa obwodowa (obwodnica) wokół osiedla Stare Miasto - częściowo jednojezdniowa i częściowo dwujezdniowa oraz częściowo jednopasmowa, częściowo dwupasmowa i częściowo trypasmowa. Droga ta jest kluczowa dla ruchu pojazdów w Poznaniu. Na trasę tę składają się drogi na odcinku południowym i odcinku zachodnim, o przebiegu przez ulicę Królowej Jadwigi, ulicę Stanisława Matyi, Most Dworcowy, ulicę Franklina Roosevelta i ulicę Kazimierza Pułaskiego. Na odcinku wschodnim trasa pierwszej ramy pokrywa się z trasą drugiej ramy komunikacyjnej.

Dotychczas brak jest jednakże północnego odcinka pierwszej ramy komunikacyjnej. Odcinek ten jest planowany od wielu lat, co zostało zaznaczone w miejskich dokumentach

planistycznych, w tym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania z 2008 roku, a także Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania z 2014 roku. Ponadto potrzebę tej inwestycji zaznaczono również w „Zintegrowanym Programie Odnowy i Rozwoju Śródmieścia Poznania na lata 2014-2030”, przyjętym przez Radę Miasta Poznania w 2013 roku, jako efekt wielkiej debaty o odnowie i rozwoju Śródmieścia Poznania z lat 2011-2013. Od wielu lat postulaty dotyczące tej inwestycji zgłaszane są również przez Radę Osiedla Stare Miasto i przeze mnie.

Brakujący odcinek obwodnicy Starego Miasta - pierwszej ramy komunikacyjnej - miałby przebiegać w rejonie alei Armii Poznań i torów kolejowych, następnie nową przeprawą mostową przez Wartę, po czym przez Ostrów Tumski w rejonie ulicy Świętego Wincentego, a następnie nową przeprawą mostową przez Cybinę i dalej ulicą Świętego Wincentego aż do skrzyżowania z ulicami: Prymasa Augusta Hłonda, Podwale i Zawady (por. poniższy fragment mapy). Termin budowy tego odcinka nie jest bliżej określony.



Fragm. mapy [w:] Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Poznania z 2014 roku, tom II: Kierunki zagospodarowania przestrzennego Miasta Poznania, strona 156, rysunek II.6.4: Podstawowy układ drogowy

Obecnie ruch tranzytowy pojazdów przez śródmieście na linii wschód - zachód odbywa się przez ulice: Solną, Wolnicę, Małe Garbary, Ewarysta Estkowskiego, a następnie przez Most Bolesława Chrobrego i Most Mieszka I oraz przez ulicę Prymasa Stefana Wyszyńskiego. Realne odciążenie i zmiana charakteru tego ciągu komunikacyjnego możliwe są jedynie dzięki budowie brakującej alternatywnej trasy. Dzięki temu rozwiązaniu możliwa będzie

naprawa błędów sprzed lat, co doprowadziło do zaburzenia ładu przestrzennego i rozerwania historycznych struktur urbanistycznych Starego Miasta, Ostrowa Tumskiego i Śródki. Dzięki temu rozwiązaniu możliwe będzie ponowne połączenie ze sobą rejonu Starego Rynku, Wzgórza Świętego Wojciecha, Ostrowa Tumskiego oraz Śródki, co stworzy atrakcyjną przestrzeń dla mieszkańców i turystów. Jest to zatem niezbędne dla realnej rewitalizacji tej części Poznania, a także rozwoju komunikacji publicznej, rowerowej i przestrzeni pieszych. Inwestycja ta pozwoliłaby również na zyskowne dla Miasta zagospodarowanie uwolnionych miejskich terenów w ciągu obecnej trasy tranzytowej przecinającej Stare Miasto.

Zamierzenie jest to istotne również ze względu na wielkie plany zabudowy północnej części Ostrowa Tumskiego, gdzie ma powstać duże osiedle mieszkaniowe, liczące - według szacunków - nawet około tysiąca mieszkań. Do tego osiedla, na którym znajdować się będą również obiekty użyteczności publicznej, niezbędny będzie odpowiedni nowy dojazd, gdyż obecny układ drogowy nie będzie w stanie zapewnić sprawnej obsługi komunikacyjnej.

Faktem jest, że inwestycja ta kosztować będzie setki milionów złotych, co przy obecnych warunkach finansowych nie jest możliwe do zrealizowania w najbliższych latach. Niemniej jednak należy liczyć, że nadal istnieją odpowiednie rezerwy terenowe, a pojawiająca się w tej okolicy zabudowa nie doprowadzi do rezygnacji z tej ważnej inwestycji. Północna część pierwszej ramy komunikacyjnej powinna być jedną z istotnych miejskich inwestycji, których realizacja doprowadzi do pełnej odnowy i rozwoju serca Poznania.

Pytania

Zwracam się zatem z prośbą o odpowiedź na następujące pytania:

- 1) jaka jest planowana lokalizacja północnego odcinka pierwszej ramy komunikacyjnej (proszę o załączenie odpowiedniej dokładnej i wyraźnej mapy ze wskazaniem poszczególnych działek oraz numerów i powierzchni tych działek),
- 2) kto jest właścicielem albo użytkownikiem wieczystym poszczególnych nieruchomości, na których jest planowana lokalizacja północnego odcinka pierwszej ramy komunikacyjnej (proszę o zaznaczenie tego na mapie wymienionej powyżej),
- 3) czy na poszczególnych nieruchomościach, na których jest planowana lokalizacja północnego odcinka pierwszej ramy komunikacyjnej, znajdują się jakiegokolwiek budynki,

budowle lub urządzenia budowlane (jeśli tak, to proszę o zaznaczenie tego na mapie wymienionej powyżej),

- 4) czy jest zapewniona odpowiednia rezerwa terenu na cel planowanej lokalizacji północnego odcinka pierwszej ramy komunikacyjnej.

(-) Andrzej Rataj