



ZTM.TI.0520.3.1.2017



Zarząd Transportu Miejskiego

Poznań, dnia 24 maja 2017 roku

## **Podsumowanie konsultacji społecznych koncepcji projektowej**

dla zadania:

„Przebudowa torowisk w ul. Wierzbicice i 28 Czerwca 1956 r.”

**(Wildecka Bimba)**

Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu (ZTM), w związku z zakończonym procesem konsultacji społecznych uprzejmie informuje, iż wszystkie uwagi, sugestie oraz postulaty zgłoszone przez stronę społeczną zostały poddane szczegółowym analizom. W związku z powyższym, m.in. została przeanalizowana możliwość zmiany lokalizacji przystanków przy Rynku Wildeckim. Zebrane opinie dotyczyły zarówno zakresu czy też idei inwestycji, jak również szczegółowych rozwiązań technicznych przyjętych w projekcie.

Mieszkańcy w ramach przeprowadzonych konsultacji elektronicznych i spotkania konsultacyjnego udzielili łącznie 100 głosów (w tym 22 głosy przesłane elektronicznie oraz 78 głosów zebranych na spotkaniu konsultacyjnym, które odbyło się 27 kwietnia 2017 r.). W związku z tym, że postulaty mieszkańców w znacznej części dotyczyły zmiany lokalizacji przystanków w rejonie Rynku Wildeckiego, ZTM, w ramach dodatkowych badań terenowych zapytał o opinię 214 pasażerów korzystających z przedmiotowych przystanków (metodą wywiadu bezpośredniego). Zebrane opinie pozwoliły m.in. na wyszczególnienie wyników mieszkańców Wildy czy też osób często korzystających z komunikacji publicznej. Łączna liczba zebranych głosów podczas całego procesu konsultacji społecznych wynosi 314.

Zgłoszone wnioski w dużej mierze odnosiły się do kierunku zmian na obszarze dotyczącym inwestycji tj. promowania komunikacji zbiorowej oraz ruchu niezmotoryzowanego: pieszego i rowerowego, uprzywilejowania w organizacji ruchu komunikacji tramwajowej, dostosowania infrastruktury przystankowej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej mobilności, poprawa bezpieczeństwa pieszych, a także ograniczenie emisji hałasu i wibracji.

Mieszkańcy sugerowali, aby zakres inwestycji został rozszerzony do ul. Hetmańskiej lub Kosińskiego, jednakże ze względu na brak wystarczającej ilości środków finansowych w Budżecie Miasta Poznania na kompleksową przebudowę całej trasy z uwzględnieniem infrastruktury podziemnej, obszar przebudowy został ograniczony do ul. Kilińskiego / Krzyżowa. Należy nadmienić, że na odcinku ul. 28 Czerwca 1956 r. od skrzyżowania ul. Kilińskiego i Krzyżowej do ul. Hetmańskiej w roku 2018 r. planowany jest remont

infrastruktury zlokalizowanej na powierzchni ziemi (bez ingerencji w infrastrukturę podziemną), wraz z budową przystanków wiedeńskich w istniejących lokalizacjach.

Wiele osób wyraziło obawy o spójność zadania „Przebudowa torowisk w ciągu ul. Wierzbicice i 28 Czerwca 1956 r.” z koncepcją uspokojenia ruchu proponowaną przez Radę Osiedla Wilda. Należy zauważyć, że projekt przebudowy torowisk uwzględnia m.in. przyjęte w koncepcji wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Przemysłowej, jak również nie wyklucza spójności zadań na kolejnych etapach uspokajania ruchu w tej dzielnicy. Pojawiły się głosy dotyczące zaproponowanych w koncepcji zasad prowadzenia ruchu rowerowego na ul. Wierzbicice. Warto zauważyć, że proponowane w projekcie rozwiązanie (faktura jezdni o odmiennym kolorze) nie jest wydzielonym pasem rowerowym lecz optycznym (dodatkowym) zawężeniem jezdni w celu uprzywilejowania cyklistów, ponieważ wprowadzone zostanie ograniczenie  $V=30$  km/h. Ze względu na ograniczoną przestrzeń wynikającą z szerokości ulicy i istniejących budynków, nie jest możliwe zastosowanie wyodrębnionej drogi rowerowej, przy jednoczesnym zachowaniu przepisowej szerokości chodnika. W koncepcji zaproponowano stojaki rowerowe wzdłuż ul. Wierzbicice, a także parking Bike&Ride na Rynku Wildeckim, co jest zgodne z oczekiwaniami przedstawionymi przez mieszkańców. W związku z przeniesieniem stacji Poznańskiego Roweru Miejskiego zawnioskowano o zaprojektowanie przejazdu rowerowego umożliwiającego bezpieczny przejazd z ul. Górna Wilda do przeniesionej stacji. Możliwość wprowadzenia tego rozwiązania zostanie przeanalizowana na dalszym etapie prac projektowych.

Mieszkańcy wielokrotnie podkreślali, że w związku z planowaną inwestycją likwidacji ulegnie spora liczba miejsc parkingowych. Należy podkreślić, że w stanie obecnie istniejącym spora część miejsc parkingowych jest użytkowana nielegalnie. Przeprowadzenie robót budowlanych wymaga dostosowania miejsc parkingowych do obowiązujących przepisów (m.in. konieczność odsunięcia od przejść dla pieszych na odległość 10 m). W ramach rekompensaty mieszkańcy zaproponowali, aby w okolicy ul. Dolina Wilda zrealizować budowę parkingu wielopoziomowego, jednakże to zadanie znajduje się poza zakresem rzeczowym przedmiotowej inwestycji. Dodatkowo zwrócono uwagę na brak miejsc postojowych przeznaczonych dla samochodów obsługujących dostawy. Możliwość ich wprowadzenia zostanie przeanalizowana na dalszym etapie prac projektowych. W celu ograniczenia możliwości parkowania samochodów na miejscach nielegalnie użytkowanych, zaproponowano wprowadzenie elementów separujących. Uwaga zostanie przeanalizowana na dalszym etapie prac projektowych, jednakże dopuszcza się podniesienie krawężników w celu uniemożliwienia wjazdu bez konieczności montażu słupków.

Jednym z wniosków dotyczących przebudowy było wprowadzenie większej ilości zieleni w tym m.in. wysokich drzew. Należy zauważyć, że ze względu na ograniczoną przestrzeń oraz nagromadzenie dużej ilości infrastruktury podziemnej wprowadzenie zieleni na obszarze opracowania jest niezwykle trudne, niemniej jednak w miarę możliwości zostanie uwzględnione na dalszym etapie prac projektowych.

Należy wspomnieć, że wydzielone torowisko tramwajowe w ciągu ul. Wierzbicice zostało zaprojektowane w formie zielonego torowiska (zastosowana zostanie trawa z systemem nawadniającym), co również przyczyni się do wzrostu powierzchni biologicznie czynnej w tym rejonie miasta.

Otrzymane głosy udzielone przez mieszkańców odnosiły się również do projektowania przejść dla pieszych na każdym wlocie skrzyżowania oraz w miarę możliwości wynoszenia ich celem uspokojenia ruchu i zwiększenia bezpieczeństwa pieszych. Zadaniem ZTM jest to słuszna uwaga i możliwość jej wprowadzenia zostanie przeanalizowane w dalszym etapie prac projektowych. Dodatkowo mieszkańcy prosili, aby nie wprowadzać sygnalizacji świetlnych w zakresie projektu, jednakże nie planuje się takiego rozwiązania, w związku z czym postulat mieszkańców został spełniony na etapie dokumentacji koncepcyjnej.

Kolejnym wnioskiem dotyczącym projektu była poprawa akustyki i ograniczenie poziomu hałasu (m.in. zastąpienie kostki brukowej asfaltem). Poprawa klimatu akustycznego jest jednym z głównych założeń projektu, stąd dzięki zastosowaniu odpowiednich technologii postulat zostanie spełniony na etapie realizacji projektu.

Mieszkańcy zaproponowali, aby przystanki ze względów bezpieczeństwa zostały zaprojektowane w innej formie niż przystanki wiedeńskie (np. tak jak na ul. Winogrady – anty-zatoka). Rozwiązanie było analizowane na etapie opracowania koncepcji, jednakże ze względu na dużą ilość dojazdów do posesji i konieczności utrzymania wjazdów do bram poszczególnych kamienic, jest to trudne do wprowadzenia. Dodatkowo w związku z koniecznością zachowania szczególnej ostrożności oraz ograniczoną widocznością spowodowaną wiatą przystankową zasugerowano zmianę lokalizacji wiaty lub całego przystanku „Św. Czesława” w kierunku centrum.

W związku z potrzebą skrócenia czasu podróży do Śródmieścia zasugerowano realizację trasy tramwajowej w ciągu ul. Ratajczaka, która byłaby przedłużeniem trasy w ciągu ul. Wierzbicice. Budowa tej trasy przewidziana jest w ramach inwestycji „Projekt Centrum-etap II”, która zakłada rewitalizację obszaru ścisłego centrum miasta i powinna zostać zrealizowana w podobnej perspektywie czasowej jak inwestycja, której dotyczyła konsultacja społeczna, pod warunkiem otrzymania dofinansowania z funduszy Unii Europejskiej.

Jedną z najważniejszych kwestii poruszonych podczas przeprowadzonych konsultacji społecznych była lokalizacja przystanków w rejonie Rynku Wildeckiego. Wielu mieszkańców sugerowało, aby przebudować istniejące platformy na przystanki wiedeńskie zamiast przeniesienia ich w bezpośrednie sąsiedztwo Rynku Wildeckiego. W związku z faktem, iż zmiana lokalizacji zaproponowana przez Radę Osiedla Wilda została również pozytywnie odebrana przez mieszkańców, nad tym problemem pochyłono się ze szczególną uwagą. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców oraz dbając o ich komfort, przeanalizowano zarówno zmianę lokalizacji peronu przystanku w rejonie Rynku Wildeckiego, jak również możliwość poszerzenia platformy przystankowej w wariantcie zgodnym z propozycją Rady Osiedla Wilda

(w jej najważszym miejscu przy ul. 28 Czerwca 1956 r. nr 113a – 115). Pomimo faktu, iż większość głosów udzielonych w ramach konsultacji społecznych poparła zmianę lokalizacji przedmiotowych przystanków, ZTM w celu weryfikacji ich poprawności przeprowadził badania terenowe wśród osób korzystających z komunikacji miejskiej w tym rejonie. Dodatkowe badania odbywały się dniami 11-12 oraz 15 maja 2017 r. Pracownicy ZTM zapytali o zdanie łącznie 214 pasażerów komunikacji miejskiej, którzy korzystali z istniejących przystanków.

Wyniki całości przeprowadzonych badań (dotyczących rekomendacji mieszkańców co do lokalizacji przystanku) prezentują się następująco:

- 68,69% (147 ankietowanych) – przystanek bezpośrednio przy Rynku Wildeckim, 2 platformy przystankowe, zgodnie z propozycją Rady Osiedla Wilda;
- 8,88% (19 ankietowanych) – przystanki za każdym zjazdem ze skrzyżowania ul. Wierzbicice / Górna Wilda, 3 platformy przystankowe;
- 22,43% (48 ankietowanych) – przystanki w stanie istniejącym, 4 platformy przystankowe;

Ponadto wyniki badań zostały przeanalizowane uwzględniając opinie osób najczęściej korzystających z komunikacji miejskiej tj. przez 4-7 dni w tygodniu (168 osób spośród 214 objętych badaniem). Wyniki dotyczące rekomendacji mieszkańców co do lokalizacji przystanku przedstawiają się następująco:

- 67,86% (114 ankietowanych) – przystanek bezpośrednio przy Rynku Wildeckim, 2 platformy przystankowe, zgodnie z propozycją Rady Osiedla Wilda;
- 8,33% (14 ankietowanych) – przystanki za każdym zjazdem ze skrzyżowania ul. Wierzbicice / Górna Wilda, 3 platformy przystankowe;
- 23,81% (40 ankietowanych) – przystanki w stanie istniejącym, 4 platformy przystankowe;

Załączniki graficzne (wykresy) do przeprowadzonych dodatkowych analiz znajdują się w raporcie z konsultacji społecznych, który stanowi załącznik do niniejszego dokumentu.

Dzięki korekcie położenia torów tramwajowych (przy użyciu największych możliwych łuków poziomych) najważniejsze miejsce przystanku w kier. centrum zostało poszerzone i zostanie to uwzględnione na dalszym etapie prac projektowych. W związku z powyższym rekomenduje się zlokalizowanie przystanków bezpośrednio w rejonie Rynku Wildeckiego, zgodnie z propozycją Rady Osiedla Wilda.

#### Załączniki:

1. Raport z konsultacji społecznych;

Z-CIA DYREKTORA  
ds. Publicznego Transportu Zbiorowego  
i Inwestycji  
Henryk Spychalski