

Uchwała Nr XXIII/269/III /99

Rady Miasta Poznania

z dnia 18 listopada 1999 r.

w sprawie przyjęcia i wdrażania polityki transportowej Poznania

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990r o samorządzie gminnym (Dz. U. z 1996 r. Nr 13 poz. 74 z późniejszymi zmianami), Rada Miasta Poznania uchwała co następuje:

§ 1.

Przyjmuje się „Politykę transportową Poznania” w brzmieniu określonym w załączniku do uchwały. Podkreśla się fundamentalną rolę transportu dla prawidłowego rozwoju i sprawnego funkcjonowania Miasta oraz pełnienia przez Poznań roli metropolii.

§ 2.

Zobowiązuje się Zarząd Miasta do:

- 1) przygotowania w terminie do 31.12.2000 r. programu realizacyjnego Polityki transportowej, w tym uszczegółowionej polityki parkingowej wraz z inwestycyjnymi programami wieloletnimi w zakresie:
 - a) transportu zbiorowego, w tym – budowy, modernizacji i odnowy torowisk tramwajowych oraz odnowy taboru komunikacji miejskiej,
 - b) budowy i modernizacji dróg i ulic wraz z systemem sterowania ruchem drogowym i pojazdami transportu zbiorowego,
 - c) systemu dróg rowerowych;
- 2) przygotowania w terminie do 30.06.2000 r. projektów uchwał Rady Miasta Poznania w sprawie struktury zarządzania systemem transportu Poznania wraz z zasadami współdziałania Urzędu Miasta (jego jednostek organizacyjnych) z poszczególnymi miejskimi jednostkami organizacyjnymi według zasad przyjętych w Polityce transportowej oraz zgodnie z obowiązującym Regulaminem Organizacyjnym Urzędu Miasta;
- 3) skierowania przygotowanych propozycji uchwał i rozwiązań do zaopiniowania przez Kluby Radnych;
- 4) składania dorocznie informacji o stanie realizacji Polityki transportowej w ramach debaty nad uchwalaniem budżetu i sprawozdania z wykonania budżetu;
- 5) przeprowadzania - każdorazowo przed podjęciem decyzji dotyczącej ważnych zadań w zakresie organizacji, eksploatacji lub inwestycji w dziedzinie transportu lub z zakresu wpływającego na generowanie potrzeb transportowych - badania zgodności tych zadań z przyjętą Polityką transportową;
- 6) prowadzenia kampanii informacji publicznej o założeniach i celach Polityki transportowej, jej uwarunkowaniach ekologicznych i społecznych oraz związkach z zagospodarowaniem przestrzennym i ochroną dziedzictwa kulturowego.

§ 3.

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Miasta Poznania.

§ 4.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Polityka Transportowa Poznania

1. Cele polityki transportowej.

1.1. Celem generalnym polityki transportowej Miasta jest osiągnięcie zrównoważonego systemu transportowego pod kątem gospodarczym, przestrzennym, ekologicznym i społecznym, w ramach politycznie uzgodnionych priorytetów i instrumentów wdrażania.

Celem głównym jest stworzenie optymalnego systemu transportowego w skali aglomeracji poznańskiej (Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego) z uwzględnieniem rozwoju powiązań regionalnych sprzyjających zachowaniu funkcji Poznania jako centrum regionu oraz rozwój powiązań krajowych i międzynarodowych dla zapewnienia należytego wzrostu gospodarczego, naukowego i kulturalnego aglomeracji poznańskiej.

1.2. Cele polityki mają następujące implikacje:

- (a) polityczne: uzyskanie consensusu sił politycznych i środowisk obywatelskich dla wprowadzenia mechanizmów równoważenia popytu na transport z możliwościami ich zaspokojenia w świetle celu generalnego, możliwego do prowadzenia długofalowej polityki miasta;
- (b) gospodarcze: obsługa różnych form działalności gospodarczej – udostępnianie miejsc, wpływanie na formy działalności niekonfliktowe z celem generalnym; ponadto - pobudzenie działalności gospodarczej w różnych gałęziach transportu;
- (c) przestrzenne: minimalizowanie konfliktów między urządzeniami transportowymi, ruchem a przestrzenią, dążenie do podnoszenia walorów tej przestrzeni;
- (d) ekologiczne: nie przekraczanie dopuszczalnych norm oddziaływań negatywnych transportu na otoczenie, dążenie do racjonalizacji potrzeb transportowych mieszkańców, szczególnie indywidualnymi pojazdami spalinowymi;
- (e) społeczne: wyrównywanie szans na rynku pracy oraz w dostępie do nauki i usług;
- (f) finansowe i budżetowe: formułowanie realistycznych planów i programów (możliwych do sfinansowania), równocześnie – przez sterowanie dostępnością transportową - pobudzanie ruchu budowlanego i aktywności podmiotów gospodarczych i kapitałowych.

1.3. Cele szczegółowe polityki.

Cele szczegółowe o charakterze transportowym:

- Zwiększenie efektywności systemu komunikacyjnego, w szczególności jego transportu zbiorowego.
- Przeciwdziałanie zjawiskom i skutkom rosnącego zatłoczenia motoryzacyjnego, dążenie do poprawy standardów podróży (obniżenie czasu i poprawa warunków podróży, w tym płynności przepływu ruchu).

- Zapewnienie możliwości dojazdu (dotarcia), w tym określenie warunków dostępności za pomocą samochodu osobowego.
- Utrzymanie i rekonstrukcja infrastruktury transportowej.
- Kształtowanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców; oddziaływanie na wybór środka lokomocji, w tym zmniejszanie udziału samochodu osobowego w podróżach; zwiększenie napełnienia samochodu, promowanie komunikacji zbiorowej oraz ruchu niezmotoryzowanego: pieszego, rowerowego.
- Poprawa dostępności do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN).
- Zwiększenie efektywności zarządzania systemem transportowym z racjonalizacją kosztów inwestycyjnych i eksploatacyjnych.
- Łagodzenie nierównomierności obsługi transportowej poszczególnych obszarów miasta.
- Zapewnienie dostępności do systemu transportowego osobom niepełnosprawnym.
- Pobudzenie aktywności podmiotów gospodarczych działających w sferze transportu zbiorowego.

Cele cząstkowe o charakterze poza transportowym:

- Poprzez zapewnienie dostępności celów podróży - umożliwienie mieszkańcom partycypowania w różnych formach aktywności, wyrównywanie szans w działaniu na rynku pracy i nauki.
- Rozszerzenie zasięgu oddziaływania rynku miejskiego.
- Umożliwienie dotarcia pomocy.
- Usprawnienie pracy służb komunalnych.
- Stymulowanie rozwoju gospodarczego i przestrzennego miasta.
- Stymulowanie rozwoju turystyki.
- Zwiększanie dochodów z przestrzeni transportowej.
- Ochrona wartości naturalnych i kulturowych.
- Współtworzenie ładu przestrzennego, oszczędność terenów miejskich.
- Ułatwienie integracji z Miastem obszarów metropolitalnych.
- Redukcja oddziaływań hałasu, emisji spalin, niedogodności funkcjonalnych z tytułu zatłoczenia, efektu bariery oraz rozcięcia więzi sąsiedzkich.
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu w celu ochrony zdrowia i życia mieszkańców.
- Stworzenie warunków dla partycypacji społecznej w kształtowaniu polityki komunikacyjnej i rozwiązań systemu transportowego.
- Wzmacnianie znaczenia miasta w skali krajowej, regionalnej, a także międzynarodowej.
- Dostosowywanie systemu transportowego do wymogów integracji i warunków współpracy gospodarczej w Europie.
- Ochrona interesów narodowych, w tym w sferze obronności.

Cele w ramach poszczególnych podsystemów gałęziowych.

Cele rozbudowy i modernizacji sieci drogowo-ulicznej:

- ułatwienie rozrządu ruchu zewnętrznego;
- uwolnienie obszarów zabudowy mieszkaniowej od ruchu tranzytowego, zwłaszcza ruchu ciężkiego oraz od przewozu ładunków niebezpiecznych;
- zapewnienie dostępności terenów rozwojowych oraz warunków dla obsługi komunikacją zbiorową;
- zapewnienie dostępności stacji i przystanków kolejowych, dworców autobusowych, terminali towarowych, ew. przystani wodnych oraz parkingów strategicznych, głównie przesiadkowych;
- realizacja powiązań międzygminnych i międzydzielnicowych poza obszarem śródmiejskim Poznania;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu;
- stworzenie warunków dla uspokojenia ruchu w śródmieściu oraz w innych obszarach konfliktowych;
- tworzenie znośnych warunków dla ruchu samochodów osobowych.

Cele rozwoju miejskiej komunikacji zbiorowej:

- poprawa standardu usług tej komunikacji (w tym istotne przyspieszenie jej ruchu), aby uczynić ją konkurencyjną w stosunku do komunikacji indywidualnej i aby mogła pełnić funkcje socjalne dla mieszkańców oraz substytucyjne wobec samochodu w strefach z ograniczeniami ruchu;
- zagwarantowanie transportowi publicznemu atrakcyjności ekonomicznej i użytkowej;
- obniżka jednostkowych kosztów eksploatacji komunikacji zbiorowej;
- przeciwstawienie się masowemu użytkowaniu samochodu i wzrost udziału komunikacji zbiorowej w podróży.

Cele rozwoju komunikacji kolejowej:

- rozwój szybkich powiązań krajowych (powiązanie ze stolicą i z centrami regionalnymi) oraz europejskich (głównie z Berlinem, Pragą, Moskwą), w myśl umów AGC i AGTC; w ruchu pasażerskim uzyskanie w wyniku modernizacji 160 km/godz., a w dalszej przyszłości – 300 km/godz., ewentualnie w nowym korytarzu;
- lepsze dostosowanie układu kolejowego do obsługi miasta i strefy podmiejskiej;
- stworzenie warunków dla kombinowanego (multi-modalnego) transportu towarów;
- eliminacja ciężkiego ruchu towarowego oraz przewozów masowych ładunków niebezpiecznych przez tereny intensywnego zagospodarowania miejskiego, a zwłaszcza zwartej zabudowy mieszkaniowej.

Cele rozwoju ciągów i stref dla **ruchu pieszego** są następujące:

- stworzenie dogodnych, krótkich powiązań komunikacyjnych dla pieszych;
- zapewnienie dobrej dostępności przystanków i dworców komunikacji zbiorowej;
- eliminacja (na ciągach o intensywnym ruchu pieszym) uciążliwości funkcjonalnych pochodzących od ruchu samochodowego;
- poprawa bezpieczeństwa pieszych;
- stworzenie warunków dla rozwoju funkcji centrum, w tym warunków dla wypoczynku. Ruch pieszy jako najbardziej pierwotny i naturalny sposób przemieszczania się ma duże znaczenie dla żywotności miasta.

Cele rozwoju **dróg rowerowych**:

- zapewnienie każdemu chętnemu do korzystania z roweru warunków poruszania się bezpiecznie w dogodnych warunkach środowiskowych;
- uczynienie z roweru silnie konkurencyjnego środka lokomocji, szczególnie w stosunku do samochodu osobowego.

Cele rozwoju **transportu towarów** (w układzie wielogałęziowym):

- stworzenie systemu logistycznego oferującego kompleksowe świadczenie usług, obejmujących nie tylko przewóz zasadniczy ale także: operacje za- i wyładunkowe, dowozowe i odwozowe, magazynowania i składowania a ew. także usługi towarzyszące jak: sortowanie i uszlachetnianie towarów, dystrybucja, usługi kontrolne, sanitarne oraz dokumentacyjne;
- zorganizowanie transportu kombinowanego, który w aglomeracji Poznania powinien objąć przewozy kolej /droga i ew. droga /żegluga rzeczna;
- oferowanie usług ekspresowych "od drzwi do drzwi" w gwarantowanym terminie, wyspecjalizowanym taborem, dostosowanym do charakteru ładunku;
- poprawa jakości przewozów towarowych, także w celu zmniejszenia obciążenia dróg ciężkim taborem samochodowym, zwłaszcza obszarów śródmiejskich.

2. Kierunki i zasady rozwoju systemu transportowego (instrumentarium polityki).

2.1. Kierunki ogólne.

- 2.1.1. Jako fundament racjonalnego rozwoju transportu w Poznaniu przyjmuje się opcję zrównoważoną. Odrzuca się opcję polityki wyłącznie pro-samochodowej, która generowałaby ogromne koszty dla gminy i uczestników ruchu oraz potęgowałaby konflikty społeczne i zagrożenia dla środowiska naturalnego i kulturowego.
- 2.1.2. Ważnym instrumentem wdrażania polityki jest uzyskanie konsensusu politycznego i społecznego dla prowadzonych działań oraz współpraca pomiędzy różnymi jednostkami administracji publicznej i z sektorem prywatnym. Stały rozwój technik public relations jest czynnikiem uzyskania poparcia publicznego dla prowadzonych działań.
- 2.1.3. Finansowanie rozwoju i eksploatacji transportu jest jednym z priorytetów Miasta i budżet Miasta przewiduje stosowne środki na ten cel. Niemniej podejmowane będą energiczne działania dla pozyskania środków centralnych oraz samorządowych: Województwa Wielkopolskiego, Ziemię Powiatu Poznańskiego oraz gmin ościennych na przedsięwzięcia wspólne, a także dla

- pozyskania środków pomocowych, w tym w ramach programu integracji z Unią Europejską. Poszczególne przedsięwzięcia będą wspierane przez pozyskanie kredytów z banków międzynarodowych instytucji finansowych (EBOR, EBI) i ew. banków komercyjnych, a także w ramach partnerstwa publiczno – prywatnego. Przewiduje się działania dla komercjalizacji otoczenia przestrzeni transportowej.
- 2.1.4. W działaniach o charakterze urbanistycznym utrzymać należy wysoką zwartość Miasta, szczególnie w korytarzach dobrej obsługi transportem zbiorowym i przeciwstawiać się procesom dekoncentracji. Polityka lokalizacyjna w zakresie nowego programu urbanistycznego winna brać pod uwagę dostępność komunikacją zbiorową oraz samochodem w obszarach zatłoczenia motoryzacyjnego. Stymulować należy wzrost intensywności użytkowania terenu w strefie istniejących i projektowanych przystanków kolejowych.
 - 2.1.5. Strefowanie dostępności samochodem różnych obszarów Miasta jest podstawową zasadą zarządzania ruchem, przy czym niska dostępność zakładana jest w strefach wysokiej koncentracji podróży oraz w innych strefach konfliktowych.
 - 2.1.6. Dla zrealizowania celów polityki transportowej oraz ukształtowania prawidłowej struktury systemu transportowego będzie dążyć się do zwiększenia (w stosunku do stanu istniejącego) udziału ruchu pieszego i rowerowego w podróżach, co najmniej utrzymania obecnego udziału komunikacji zbiorowej oraz oddziaływania na zmniejszenie udziału samochodu osobowego w podróżach osób, zwłaszcza w obszarze śródmiejskim. Celem wyznaczenia właściwej roli samochodu w mieście oraz skali jego ograniczeń w ruchu i parkowaniu, wyznaczone zostaną strefy obszarowo - korytarzowe tej polityki. Wskaźnik motoryzacji będzie odgrywać malejącą rolę w wymiarowaniu elementów układu drogowego.
 - 2.1.7. Poprawy wymaga utrzymanie infrastruktury transportowej i jej stopniowa modernizacja dla niedopuszczenia do dekapitalizacji (w tym nawierzchni ulic oraz torowisk komunikacji miejskiej). Priorytetem jest wykorzystanie stanu istniejącego z uruchomieniem rezerw tkwiących w obecnym układzie, m.in. poprzez małe modernizacje, w tym skrzyżowań, poprawę oznakowania i sterowania ruchem.
 - 2.1.8. Podstawą prawidłowych decyzji eksploatacyjnych i rozwojowych jest monitorowanie zachowań komunikacyjnych oraz rynku transportowego. W tym celu należy wykonywać cykliczne kompleksowe badania ruchu i podróży, najlepiej obejmujące również gminy powiatu Poznańskiego Ziemińskiego.
 - 2.1.9. Celem jak najlepszego wykorzystania istniejącego potencjału, rekomenduje się małe modernizacje, usprawnianie organizacji ruchu i sterowania oraz - zwłaszcza w warunkach deficytu przestrzeni transportowej - preferowanie jej wykorzystania przez bardziej wydajne środki lokomocji: transport zbiorowy, rower oraz ruch pieszy.
 - 2.1.10. Dążyć należy do poprawy integracji systemu transportowego, obejmującego środki lokomocji o różnym zasięgu obsługi, usprawnianie węzłów przesiadkowych, tworzenia jednolitego systemu taryfowego (jeden bilet na całą podróż, ważny na każdy publiczny środek lokomocji, tj. u wszystkich przewoźników).
 - 2.1.11. Wprowadzane priorytety dla ruchu niezmotoryzowanego i komunikacji zbiorowej, kosztem ruchu i postoju pojazdów samochodowych, nie muszą być

rekompensowane poprawą standardów dla tych pojazdów w innym miejscu (np. budową nowej ulicy w pobliżu).

- 2.1.12. Eliminacja barier w dostępności niepełnosprawnych jest istotnym zadaniem na każdym etapie planowania i bieżącego zarządzania transportem. Przewiduje się rozwój udogodnień takich jak: tabor niskopodłogowy, specjalne miejsca w pojazdach, obniżone krawężniki, pochylnie i windy, itp.

2.2. Układ drogowy, zarządzanie i sterowanie ruchem.

- 2.2.1. Rozbudowa układu powinna być selektywna i dokonywać się z dużą ostrożnością oraz generalnie następować od zewnątrz układu miejskiego, z preferencją dla elementów obwodowych nad promienistymi. Należy jak najlepiej wykorzystać efekt budowy autostradowego obejścia Poznania.
- 2.2.2. Celem zapewnienia integracji Poznania z gminami powiatu ziemskiego należy przeanalizować celowość budowy oraz przebieg i klasy dróg obwodnicy zewnętrznej Poznania. W tym celu należy doprowadzić do porozumienia wszystkich zainteresowanych jednostek samorządowych oraz rządowej administracji drogowej.
- 2.2.3. Poszerzanie ulic promienistych, w tym doprowadzających ruch z autostrady powinno kończyć się generalnie na II ramie (w przypadku istnienia elementów III ramy – na tej ramie).
- 2.2.4. Modernizacje ulic w śródmieściu, w tym poprzez zmiany organizacji ruchu i ulepszenie sygnalizacji świetlnej powinny mieć na celu nie tyle poprawę przepustowości wlotów, co poprawę dostępności obsługi przyległego obszaru oraz poprawę warunków funkcjonowania komunikacji zbiorowej i ruchu niezmotoryzowanego.
- 2.2.5. Organizacja ruchu w śródmieściu powinna doprowadzić do uspokojenia ruchu na tym obszarze, tworzenia ciągów i stref ruchu uspokojonego oraz pieszego, poprawę warunków ruchu pojazdów komunikacji zbiorowej oraz warunków dla przebywania pieszych. Duże znaczenie dla poprawy płynności ruchu i warunków środowiskowych w śródmieściu oraz poprawy dostępności komunikacją autobusową będzie mieć zlokalizowanie na jego obrzeżu służ dostępności. Niezbędne jest energiczne egzekwowanie zasad organizacji ruchu, nie tylko dla poprawy płynności ale także dla poprawy bezpieczeństwa ruchu. Wspieraniem systemów sterowania jest poprawa informacji dla kierowców i pasażerów, w tym szerokie wykorzystanie telematyki.
- 2.2.6. Należy intensywnie rozwijać efektywne systemy sterowania ruchem ulicznym, a także systemy dyspozytorskie komunikacji zbiorowej, przy zapewnieniu dla niego oraz dla pieszych i rowerzystów priorytetów w ruchu.

2.3. Układ parkingowy.

- 2.3.1. Przyjęcie restrykcyjnej polityki parkingowej będzie wpływać na poprawę warunków ruchu na sieci ulic (a przynajmniej powstrzymać tempo pogarszania się warunków ruchu w mieście). Istota ograniczeń (doprecyzowanych w uszczegółowionej polityce parkingowej) polegać powinna na dostosowaniu popytu do podaży w ruchu samochodów osobowych. Będzie się przy tym brać pod uwagę komplementarną (uzupełniającą) i substytucyjną (zamienną) rolę komunikacji zbiorowej względem indywidualnej oraz zróżnicowaną efektywność stosowania obu sposobów podróżowania w różnych strefach miasta. Im lepiej jest rozwinięta na danym obszarze (ściślej w korytarzu obsługi) komunikacja zbiorowa, im większe jest zatłoczenie ruchem pojazdów i większa jest intensywność

użytkowania terenu, tym ostrzej będzie limitowana dopuszczalna liczba miejsc postojowych. Uwzględnić należy także strefy ograniczonego postoju i opłat oraz wprowadzać w sytuacjach tego wymagających limity dla liczby miejsc parkingowych (skorelowanie chłonności parkingowej z przepustowością sieci ulic). Ograniczenia te nie będą obejmować postoju samochodów mieszkańców oraz parkingów przesiadkowych.

- 2.3.2. Istotne znaczenie w procesie integracji systemu i obniżenia liczbyjazd samochodowych do śródmieścia będzie miało urządzenie parkingów przesiadkowych w sąsiedztwie sprawnych tras komunikacji zbiorowych. Lokalizacje te powinny być jednoznacznie wyznaczone w planach miejscowych, z preferencją bardziej zewnętrzną, przy czym etapowo parkingi te mogłyby znajdować się bliżej śródmieścia. Należy uruchomić instrumenty chroniące te lokalizacje przed przejściem na inne cele, w tym transportowe (np. na stacje benzynowe).
- 2.3.3. Strefy parkowania płatnego – tworzone w miarę ujawnionych potrzeb – będą istotnym elementem utrzymującym w równowadze popyt i podaż miejsc postojowych dla samochodów.
- 2.3.4. Wybudowanie parkingu wielopoziomowego w centrum powinno wiązać się generalnie z likwidacją parkowania na sąsiednich ulicach, a zwłaszcza chodnikach, dla utrzymania określonego w polityce parkingowej bilansu publicznych miejsc parkingowych.

2.4. Układ rowerowy.

- 2.4.1. Stosunkowo niewielkie odległości podróży oraz płaskość powierzchni miasta, ekologiczne korzyści, istnienie dobrze zorganizowanych grup rowerzystów, relatywnie niskie koszty budowy oraz wymogi bezpieczeństwa rowerzystów i płynności ruchu samochodowego, powinny otwierać przed ruchem rowerowym w Poznaniu szeroką perspektywę rozwoju.
- 2.4.2. Proces budowy (lub wyznaczania) dalszych dróg rowerowych powinien ulec znaczącemu przyspieszeniu, zapewniając sukcesywną realizację całości układu w okresie 15 lat. Rozwój sieci powinien obejmować zarówno ciągi biegnące wzdłuż ulic komunikacyjnych, jak i ciągi ekologiczne, prowadzone ulicami o ruchu uspokojonym, parkami, wzdłuż cieków wodnych, itp. Dopełnieniem sieci powinny być ciągi turystyczne. Przebieg tras rowerowych – zwłaszcza o znaczeniu ogólnomiejskim powinien być ustalany w planach miejscowych. W każdym przypadku modernizacji lub budowy ulicy należy rozważyć zasadność budowy ścieżki rowerowej.

2.5. Układ komunikacji zbiorowej.

- 2.5.1. Zasadniczy kierunek rozwoju komunikacji miejskiej Poznania powinien się opierać na modernizowanej komunikacji tramwajowej i rozbudowie jej sieci, w tym z ewentualnym wykorzystaniem przez dwusystemowy tabor tramwajowy sieci kolejowej na niektórych relacjach. Rola autobusu będzie generalnie uzupełniająca, lecz w niektórych strefach intensywnie użytkowanych a pozbawionych komunikacji tramwajowej – autobus będzie pełnił rolę środka podstawowego.
- 2.5.2. Decydującą rolę w programie rozwoju komunikacji tramwajowej Poznania powinna odegrać rekonstrukcja istniejącej sieci (w tym w nowych korytarzach w obrębie śródmieścia) w celu eliminacji jej obecnych mankamentów. Działania te charakteryzują się bardzo wysoką efektywnością, dając korzyści

w oszczędności w liczbie taboru, kosztach eksploatacyjnych i czasie jazdy pasażerów.

- 2.5.3. Dotychczasowy program rekonstrukcji i rozwoju sieci komunikacji tramwajowej, przewidziany w planie ogólnym, powinien być poszerzony, zapewniając obsługę obszarów intensywnie zainwestowanych, poprawę niezawodności sieci oraz w celu eliminowania dublowania się obsługi przez komunikację autobusową. Przyrost sieci powinien być rzędu 20 km, nie licząc torowisk kolejowych ewentualnie wykorzystywanych przez ruch tramwajowy. Średnie tempo przyrostu sieci powinno być nie mniejsze niż 1,5 km rocznie. Istotnym elementem zrekonstruowanej sieci powinno być utworzenie pełnej obwodnicy i wewnętrznego krzyża sieci tramwajowej w centrum, co powinno być kierunkowym priorytetem inwestycyjnym.
 - 2.5.4. Istotne znaczenie w usprawnianiu komunikacji zbiorowej ma rozwój systemów sterowania ruchem, które charakteryzują się bardzo wysoką efektywnością (stosunek korzyści do kosztów). Systemy te powinny obejmować całość ruchu miejskiego oraz ruch pojazdów komunikacji zbiorowej (sterowanie dyspozytorskie). Poprzez priorytety w ruchu (szczególnie na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną) powinno nastąpić istotne przyspieszenie ruchu tej komunikacji. Sterowanie dyspozytorskie powinno wspomagać te efekty przez poprawę punktualności i regularności kursowania, eliminację stanów przepełnienia pojazdów pasażerami, szybkie usuwanie skutków wypadków i awarii.
 - 2.5.5. Poprawa standardów w komunikacji zbiorowej dotyczy skrócenia czasu podróży (2 min. w ciągu najbliższych 5 lat, 4 minuty - w ciągu okresu 15 lat) oraz zmniejszenia napełnień w godzinach szczytu z 5 os/m² do 4 os/m².
 - 2.5.6. Należy przygotowywać rozbudowę sieci komunikacji zbiorowej z wykorzystaniem kolei, w tym dla ruchu tramwaju dwusystemowego na wybranych kierunkach.
 - 2.5.7. Polityka taborowa powinna mieć na celu jako główne zadanie odnowę i utrzymanie taboru w dobrym stanie, poprawę sprawności pojazdów i ich parametrów ekologicznych oraz obniżenie kosztów zakupów i długofalowe obniżenie kosztów eksploatacyjnych.
 - 2.5.8. Nie zachodzi potrzeba budowy nowych zajezdni autobusowych. Istnieje uzasadnienie dla relokacji zaplecza dla tramwajów (zajezdnie, stacje napraw) oraz - w miarę rozwoju sieci - budowa nowej zajezdni, ze specjalizacją dla tramwajów niskopodłogowych.
 - 2.5.9. Należy przygotowywać możliwości stopniowej demonopolizacji rynku usług komunikacji zbiorowej celem m.in. obniżki kosztów jej funkcjonowania i poprawy jakości usług. Służyć temu mogą działania w ramach przekształceń własnościowych i organizacyjnych MPK oraz działania organizatorskie w jednostce zajmującej się gospodarką miejską.
- 2.6. Zwiększenie udziału **kolei** w obsłudze miasta (głównie o zasięgu powiązań zewnętrznych), warunkowane jest wprowadzaniem wahadłowego równoodstępowego ruchu pociągów na średnicach kolejowych, zwiększenie intensywności użytkowania terenu w sąsiedztwie przystanków (zwłaszcza nowych), bezpośrednie powiązania z komunikacją miejską. Konieczna jest poprawa wizerunku kolei i jej otoczenia oraz unowocześnienie systemów sterowania i zabezpieczenia ruchu pociągów, co mogłoby ograniczyć skalę bardzo kosztownej rozbudowy układów torowych. W sąsiedztwie przystanków kolejowych powinny być lokalizowane parkingi przesiadkowe. Plany zagospodarowania winny przewidywać rozwój szybkich połączeń kolejowych, szczególnie o kierunku wschód-zachód.

- 2.7. Dla usprawnienia i podniesienia efektywności obsługi w zakresie **transportu ładunków** podstawowe znaczenie mają lokalizacje centrów logistycznych na terenie Poznania lub w jego pobliżu. Miasto winno wspierać działalność inwestorów w tym względzie. Ponadto w ramach systemu przesiadkowych parkingów strategicznych należy uwzględnić potrzeby parkingów dla samochodów ciężarowych w strefie buforowej miasta. Należy ograniczyć parkowanie samochodów ciężarowych na terenach osiedli mieszkaniowych.
- 2.8. Powinny zapaść szybkie decyzje w kwestii trwałości **lokalizacji lotniska pasażerskiego** na Ławicy (posiadającego bardzo duże rezerwy w zdolności przepustowej pasa startowego), wobec rozważanej alternatywy przeniesienia lotniska cywilnego na Krzesiny. Rozbudowy wymagają przede wszystkim urządzenia obsługi pasażerów. Dla rozwoju biznesu duże znaczenie będzie mieć wyznaczenie lokalizacji na obszarze miasta kilku heliportów. Dla odegrania aktywnej roli w realizacji tych przedsięwzięć Miasto rozważy poważne zaangażowanie kapitałowe w spółce zarządzającej portem lotniczym.
- 2.9. Rola **komunikacji wodnej** w obsłudze Poznania zależy od decyzji ponadlokalnych, co do przyszłego znaczenia tego transportu w Polsce i koniecznych kosztownych inwestycji infrastrukturalnych. Należy rozpatrzyć celowość zorganizowania obsługi pasażerskiej tramwajem wodnym wzdłuż Warty.
- 2.10. Konieczna jest **koordynacja polityki transportowej z polityką przestrzenną**, mająca przede wszystkim na celu zmniejszenie transportochłonności układu miejskiego. Decyzje co do lokalizacji i rodzaju intensywności użytkowania terenów muszą wspierać wysiłek podejmowany dla usprawnienia systemu transportowego. Powinno się intensyfikować użytkowanie terenów w sąsiedztwie istniejących i projektowanych przystanków kolejowych.
- 2.11. Celem **uspołecznienia i upublicznienia decyzji** dotyczących rozwoju i eksploatacji systemu transportowego Poznania należy wprowadzić odpowiednie formy wyrażania opinii oraz ochrony interesów użytkowników systemu, np. Forum Komunikacyjne.
- 2.12. **Realizacja inwestycji** wymaga precyzyjnego zarządzania we wszystkich fazach – od przygotowania inwestycji (w tym pozyskania gruntów) - przez wyłanianie realizatorów, do końcowych odbiorów i przekazania do eksploatacji. Wskazana jest komercjalizacja procesu przygotowania i realizacji inwestycji transportowych (np. w systemie „pod klucz”). Przy wyborze rozwiązania spośród rozważanych wariantów bezwzględnie należy posługiwać się wynikiem rachunku efektywności ekonomicznej.
- 3. Przesądzenia finansowe i budżetowe – założenia do wieloletnich programów inwestycyjnych.**

3.1. Funkcje programu wieloletniego.

Przewidziane ustawą o finansach publicznych wieloletnie programy inwestycyjne staną się w Poznaniu zasadą formułowania finansowych instrumentów realizacji polityki Miasta. W dziedzinie transportu programy te oparte będą na zasadach stałego dopływu środków na wydatki bieżące oraz w trybie indywidualnych decyzji na zadania o charakterze rozwojowym (modernizacje i inwestycje). Program wieloletni będzie aktualizowany dorocznie w ramach procedur budżetowych, na podstawie monitoringu realizacji poprzednich lat oraz aktualizowanych potrzeb i możliwości w latach nadchodzących. Niemniej program wieloletni może być

podstawą do zawierania przez Miasto wieloletnich kontraktów realizacyjnych dla najważniejszych przedsięwzięć rozwojowych.

3.2. Dyspozycje dla poszczególnych gałęzi transportu.

3.2.1. Transport zbiorowy, w tym - tory tramwajowe z siecią zasilania i taborom komunikacji miejskiej.

Zakłada się bilansowanie wpływów sektora transportu zbiorowego z świadczenia usług przewozowych oraz wsparcia gminy i ew. innych organów administracji w stosunku do kosztów świadczenia usług. Zakłada się poprawę parametrów ekonomicznych przez: wzmocnienie instytucjonalne (oddzielenie zarządzania od wykonywania usług), komercjalizację relacji między gminą a przewoźnikami (w tym MPK), inwestycje w nowy tabor, racjonalizację zatrudnienia w MPK, kontynuowanie budowy systemu sterowania ruchem pojazdów ze śledzeniem ich położenia.

3.2.2. Sieć drogowa i system sterowania ruchem ulicznym i pojazdami komunikacji miejskiej.

Podstawą wpływów gałęzi drogowej jest drogowa część subwencji ogólnej na rzecz gminy i powiatu grodzkiego, wsparta przez budżet Miasta oraz dochody z majątku drogowego (opłaty na zajęcie pasa drogowego, dzierżawa gruntów w pasie drogowym, opłaty parkingowe). Wydatki drogowe podzielone będą na bieżące (w tym – utrzymanie zimowe), remonty o charakterze odtworzeniowym, remonty o charakterze modernizacji lub rozbudowy oraz inwestycje w nowe drogi. System sterowania może być także załącznikiem dla przyszłego wprowadzenia opłat za wjazd do najbardziej zatłoczonej części centrum miasta. Poprawie ulec ma gospodarka nieruchomościami w pasach drogowych. Nowe uregulowania prawne dają możliwość szerokiego stosowania komercyjnych metod gospodarki nieruchomościami (dzierżawa, najem) na cele nie związane z ruchem drogowym. Może to przynieść dodatkowe środki dla potrzeb drogownictwa, których wielkość powinna być uwidoczniiona w wieloletnim programie inwestycyjnym jako jedno ze źródeł finansowania drogownictwa.

4. Model procesu zarządzania, zmiany organizacyjne.

Stalego usprawniania wymaga zarządzanie strategiczne, finansowe, marketing, a także zarządzanie zasobami ludzkimi w transporcie.

Podstawowe postulaty o charakterze organizacyjnym to: wzmocnienie funkcji strategicznego zarządzania miastem z uwzględnieniem problematyki transportowej jako priorytetowej oraz ustanowienie jednostki Urzędu Miasta do zarządzania transportem zbiorowym i drogownictwem o odpowiednich kompetencjach decyzyjnych. Główną przesłanką takich zmian jest postulat oddzielenia funkcji decyzyjnych od wykonawczych.

Do podstawowych zadań wspomnianej jednostki strategicznej należałoby:

- formułowanie celów dla sektora transportowego, zmierzających do realizacji polityki zrównoważonego rozwoju,
- koordynacja wszystkich zadań miejskich dotyczących transportu,
- opracowywanie wytycznych do programowania i planowania w tym zakresie, zgodnych ze strategią finansową Miasta,
- kierunkowanie i opracowywanie wieloletnich programów inwestycyjnych jako pochodnych strategii rozwojowych poszczególnych gałęzi transportu,

- prowadzenie kompleksowego nadzoru nad sprawnym funkcjonowaniem jednostek operacyjnych realizujących zadania transportowe,
- prowadzenie polityki inwestycyjnej wraz z opracowaniem wieloletnich planów inwestycyjnych,
- dostosowanie struktury organizacyjnej jednostek, angażowanych dotąd w transportowym procesie inwestycyjnym, do:
 - wzmocnienia nadzoru nad przebiegiem poszczególnych zadań i osiągnięciem założonych wcześniej parametrów,
 - powierzania pilotowania szczególnie złożonych zadań wyspecjalizowanym podmiotom, przy równoczesnym przeniesieniu na nie części ryzyka za terminowy przebieg danego przedsięwzięcia.

5. Kryteria oceny pilności inwestycji komunikacyjnych

Wpływ na rekomendację inwestycji jako pilnych (w sensie priorytetów ich realizacji) powinny mieć następujące kryteria:

- są zgodne z zasadami i ogólnymi priorytetami polityki transportowej,
- angażują możliwie niewielkie środki i osiągają wysoką efektywność ekonomiczną,
- dopełniają niedokończone zamierzenia inwestycyjne,
- dają efekt możliwie na dużym obszarze miasta i dla jak największej liczby mieszkańców,
- wpływają na poprawę stanu środowiska,
- pozwalają osiągnąć wsparcie społeczne dla ich realizacji,
- powstrzymują proces dekapitalizacji majątku transportowego,
- poprawiają stopień integralności systemu,
- umożliwiają osiągnięcie stanu równoważenia układu,
- nie dopuszczają do nieprawidłowego kierunku rozwoju układu,
- łagodzą stopień nierównomierności w dostępie do infrastruktury,
- dają się przygotować i uzgodnić administracyjnie, politycznie i społecznie.

6. Wdrażanie polityki.

Wyróżnia się **cztery podstawowe grupy zadań** w ramach wdrażania Polityki transportowej:

- I.** Zdefiniowanie struktur organizacyjnych (instytucji) do realizacji polityki.
- II.** Opracowanie i uchwalenie niezbędnych aktów prawnych i decyzji wykonawczych (studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, regulaminy organizacyjne i statuty, akty przekształceń jednostek gminnych).
- III.** Stopniowe wdrażania postanowień Polityki we wszystkich jednostkach, działalność public relations.
- IV.** Zawieranie porozumień z partnerami zewnętrznymi, w tym – Powiatem Ziemskim Poznańskim, Samorządem Województwa, kolejami, portem lotniczym, zarządem dróg wodnych i innymi podmiotami.

Uzasadnienie

do Uchwały Nr XXIII/269/99 Rady Miasta Poznania z dnia 18 listopada 1999 r.
w sprawie przyjęcia i wdrażania polityki transportowej Poznania.

- Celem podjęcia uchwały o polityce transportowej Poznania jest nadanie działalności Miasta w dziedzinie transportu i pokrewnych charakteru zarządzania systemowego, opartego na uzgodnionych politycznie celach oraz zorganizowanej i sterowanej odpowiednimi narzędziami działalności planistycznej, organizatorskiej i rozwojowej.
- Dla rozwoju i funkcjonowania Miasta transport stanowi najważniejszy system infrastrukturalny, gospodarczy i organizacyjny. Wiąże się bezpośrednio z wieloma dziedzinami działalności samorządu miejskiego, takimi jak: planowanie przestrzenne i gospodarcze, ochrona środowiska, lokalizacja działalności publicznej Miasta, a równocześnie istotnie wpływa na prowadzenie działalności gospodarczej.
- Kluczową rolę w zarządzaniu rozwojem i eksploatacją transportu miejskiego ma polityka transportowa, która stanowi drogowskaz dla wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za jej realizację. Bez takiej polityki nie jest możliwe świadome, trafne i skuteczne konstruowanie programu i planów rozwoju systemu transportowego Miasta, sporządzanie szczegółowych projektów, racjonalna budowa i eksploatacja systemu oraz zarządzanie funkcjonowaniem transportu.
- Polityka transportowa określająca hierarchię potrzeb i priorytety działań jest wyrazem woli politycznej rządzących i probierzem zgodności ich systemu wartości z systemem wartości rządzonych. Mieszkańcy mogą – poprzez porównanie deklaracji polityków z swoimi wyobrażeniami i oczekiwaniami, a przede wszystkim poprzez ocenę urzeczywistnienia tego co głoszą - odpowiednio kierować i weryfikować swoje preferencje wyborcze. Równocześnie uchwalona polityka transportowa – zwłaszcza przyjęta przy consensusie głównych ugrupowań politycznych – zapewnia konieczną stabilność działań, nawet przy zmianach ekip rządzących i chroni ją przed koniunkturalizmem. Jest to niezbędny warunek realizacji przedsięwzięć rozwojowych, których cechą jest wysoki koszt i trwałość po realizacji.
- Polityka transportowa zawęży szerokie pole możliwych rozwiązań oraz dostarczy kryteriów dla ich oceny. Bez takiego zawężenia np. zamawiający projekt jak i projektant stają przed trudnym zadaniem selekcji i wyboru niekiedy skrajnie różnych możliwych rozwiązań. Wybór kierunku szczegółowych poszukiwań projektowych może się różnić z realizacją oczekiwanego celu nadrzędnego.
- Jednym z elementów wiarygodności samorządów przy ubieganiu się w bankach (zwłaszcza zagranicznych) o kredyty preferencyjne dla realizacji zamierzeń inwestycyjnych z zakresu transportu jest posiadanie przez Miasto uchwalonej polityki transportowej. W ogólności dotyczy to uzyskania certyfikatu wiarygodności finansowej („*ratingu*”) w oczach instytucji finansowych. Od polityki transportowej oczekuje się z jednej strony stymulacji procesów rynkowych, przyczyniającej się do poprawy usług i obniżenia kosztów, a z drugiej – kontrolę procesów rynkowych, wszędzie tam gdzie instrumenty czysto rynkowe nie zapewniają osiągnięcia założonych celów.

- Permanentnym, operacyjnym celem polityki transportowej jest przede wszystkim przeciwstawianie się niekorzystnym tendencjom w ruchu miejskim, głównie nasilającym się zjawiskom zatłoczenia motoryzacyjnego i wzrostu zagrożenia wypadkowego. Istotnym powodem pilności opracowania polityki jest przeciwdziałanie degradacji systemu komunikacji zbiorowej. Zapisane w polityce deklaracje poparcia dla transportu zbiorowego stają się pomocnym argumentem przy ubieganiu się o priorytety w ruchu oraz dotacje na rozwój i eksploatację tego transportu.
- Brak polityki jest także polityką, z tym że skrajnie pasywną. Między innymi może to oznaczać poddawanie się żywiołowości zachodzących procesów i rezygnacja ze sterowania rozwojem i eksploatacją systemu transportu. Takie podejście doprowadza do zapaści systemu i powoduje dotkliwe straty społeczne – a realizowane w dłuższym okresie czasu wymaga potem ogromnego wysiłku (mentalnego i finansowego) aby temu wszystkiemu przeciwdziałać. Żłudne jest kierowanie się doraźnym interesem oraz wiarą, że już w obecnych uwarunkowaniach zasady wolnego rynku rozwiążą wszystkie problemy transportowe, w tym także miejskiej komunikacji zbiorowej.
- Polityka transportowa wskazuje między innymi jak przełamywać bariery rozwojowe systemu, głównie o charakterze finansowym, technicznym, fizjograficznym i społecznym. W szczególności polityka rozstrzyga kwestie wielu dylematów decyzyjnych związanych z eksploatacją i rozwojem komunikacji zbiorowej. Ważnym operacyjnym celem polityki komunikacyjnej jest przeciwstawianie się niekorzystnym tendencjom w ruchu miejskim, jak zagrożenia dla uczestników ruchu, łamanie zasad ruchu i parkowania, brak możliwości poruszania się pojazdów komunikacji miejskiej i ruchu rowerowego oraz utrudnień i zagrożeń w ruchu pieszym.
- Z formalnego punktu widzenia polityka transportowa ma charakter określenia przez Radę Miasta założeń programu gospodarczego oraz udzielenia wskazówek dla Zarządu Miasta. Realizacja polityki wchodzi natomiast w szereg regulacji prawnych – najważniejsze z nich to:
 - ⇒ ustawy regulujące zagadnienia budowlane: o zagospodarowaniu przestrzennym, prawo budowlane, ustawa o drogach publicznych,
 - ⇒ ustawy dotyczące spraw finansowych: o finansach publicznych, o finansowaniu dróg publicznych, o obligacjach,
 - ⇒ ustawy gospodarcze: o finansach publicznych, prawo handlowe, cywilne, o działalności gospodarczej.
- Wśród poza-transportowych dziedzin zarządzania Miasta największe powiązania polityki transportowej istnieją dla planowania przestrzennego i jego egzekucji poprzez prawo budowlane oraz zarządzanie finansami publicznymi. Dlatego polityka wyznacza pewne pola działania wspólne dla tych dziedzin. Podjęcie uchwały o polityce transportowej zbiega się z uchwaleniem Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i oba te dokumenty są ze sobą skorelowane.
- Podjęto w uchwale zagadnienia organizacji zarządzania transportem na tle zarządzania Miastem jako całością. W tej sferze podstawowe są – obok prawnych – kwestie skuteczności zarządzania i wprowadzania do praktyki mechanizmów pro-efektywnościowych, zmierzających do sprawnego osiągnięcia celów, przejrzystości

procesów podejmowania decyzji, racjonalizacji kosztów i ograniczania ryzyka Miasta w prowadzonej działalności.

- Przedłożony projekt jest rozwinięciem i uaktualnieniem wersji projektu uchwały i materiałów uzupełniających, przygotowanych w Urzędzie Miejskim w roku 1996. W szczególności wykorzystane zostały studia analityczne oraz część założeń co do rozwiązań przestrzennych. Rozwinięto zagadnienia instrumentów rozwoju (w tym – finansowania oraz organizacji zarządzania).