

Poznań, dnia 23.07.2015r.

Michał Boruczkowski
Radny Miasta Poznania

URZĄD MIASTA POZNAŃ BIURO RADY MIASTA SEKRETARIAT 02		
WPLYNEŁO DNIA	2015 -07- 23	WPLYNEŁO DNIA
L. dz. _____	zał. _____	
znak spr. _____		

Sz. P.
Jacek Jaśkowiak
Prezydent Miasta Poznania
za pośrednictwem: Przewodniczącego
Rady Miasta Poznania

INTERPELACJA NR MBO/2015/VII/5

w sprawie implementacji rozwiązań zapoznanych podczas wyjazdu studyjnego do Berlina, Lipska i Drezna

Panie Prezydencie,

lud Poznania domaga się zmian.

Stan faktyczny:

W dniach 20-22.05.2015r. miał miejsce wyjazd studyjny 14 radnych Miasta Poznania (w tym mojej osoby) oraz poznańskich urzędników do Berlina, Lipska i Drezna. Wyjazd miał na celu zapoznanie się z zagadnieniami rewitalizacji, zagospodarowaniem terenów nadbrzeżnych, transportu miejskiego (rozwój komunikacji, parkingi Park&Ride) oraz sposobem wdrażania oddolnych inicjatyw mieszkańców.

Pomimo, chwilami kontestującej postawy p. wiceprezydenta Mariusza Wiśniewskiego, próbującego utrudniać zadawanie przez radnych pytań i zdobywanie wiedzy, radnym miejskim udało się zebrać pomysły, które należałoby rozważyć, celem wprowadzenia w Poznaniu.

W związku z powyższym, proszę o odpowiedź na poniższe pytanie:

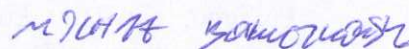
Czy w Poznaniu jest już wprowadzane, któreś z poniższych rozwiązań (jeśli tak, to proszę o wskazanie stadium i sposobu realizacji oraz jednostki realizującej) albo czy mogłoby one zostać wprowadzone działaniem władz miejskich (jeśli tak, to proszę o wskazanie koniecznych działań [np. uchwalenie/wydanie bądź zmiana określonych aktów prawnych, przeprowadzenie analiz], szacowanych kosztów oraz jednostki realizującej):

(na podstawie doświadczeń Berlina)

- 1) zobowiązanie właściciela kamienicy na wezwanie konserwatora, który bierze pod uwagę kwestie zarówno bezpieczeństwa, jak i estetyczne, do remontu elewacji kamienicy. W przypadku nie podporządkowania się wezwaniu, nakładanie kar, których wysokość jest kilkukrotnie wyższa od wartości remontu;
 - 2) umożliwienie gospodarzom domu, w przypadku trwającej przeprowadzki, wystawiania znaku zabraniającego parkowanie na pewnym fragmencie chodnika/ulicy przez 48h;
 - 3) istnienie przystani miejskich na rzece wraz z „psimi budami” – łódkami z wiosłami, które są zabudowane kabinami dla dwóch osób i które można wypożyczać na kilka dni (np. weekend) i podróżować w dół lub w górę rzeki;
 - 4) wprowadzenie finansowania instytucji „dziennej mamy” i „dziennego taty” (Tagsmutter/Tagsvater) – osoby, która w dni robocze w godzinach pracy wychowuje swoje dziecko i dodatkowo trójkę cudzych dzieci w wieku przedszkolnym, za co dostaje od miasta miesięcznie określone wynagrodzenie, które jest nieco niższe niż koszt utrzymania 3 dzieci w przedszkolu publicznym;
 - 5) utworzenie lokalnych komitetów społecznych rozporządzających kluczami do boisk do gry;
- (na podstawie doświadczeń Lipska)

- 6) w ramach rewitalizacji stawianie obiektów małej architektury z elementów usuwanych w ramach przekształceń dzielnicy (np. w dzielnicy przemysłowej, gdzie biegły tor kolejowy, tworzenie elementów ławek do siedzenia z usuwanych szyn torów kolejowych) – jest to działanie, które łączy przekształcanie przestrzeni z kultywowaniem pamięci i kreowaniem tożsamości dzielnicy;
- 7) kursowanie busów dzielnicowych (np. w Poznaniu: ratajolino, winogradolino, piątkolino) – linii, która porusza się tylko wewnątrz jednej dzielnicy (np. dookoła), i często jest współfinansowana przez centra handlowe do których też dojeżdża;
- 8) istnienie stałego funduszu rewitalizacyjnego, na który składają się środki finansowe w proporcji: 1/3 miasto, 1/3 województwo, 1/3 państwo;
(na podstawie doświadczeń Drezna)
- 9) wprowadzenie dynamicznego systemu kierowania kierowców na odpowiednie parkingi Park&Ride;
- 10) istnienie systemu elektronicznych tablic informacyjnych na każdym przystanku, które wskazują kiedy rzeczywiście przyjedzie autobus lub tramwaj (tabor miejski jest wyposażony w system GPS skorelowany z centralną bazą danych);
- 11) celem promocji komunikacji publicznej, zawieszenie elektronicznych tablic informujących o czasach odjazdów autobusów i tramwajów z pobliskiego przystanku w budynkach administracji, infrastruktury społecznej (biblioteki, uczelnie) i centrach handlowych;
- 12) istnienie tramwajów towarowych, które przewożą przez Miasto towary;
- 13) stopniowe przechodzenie transportu publicznego z autobusów na tramwaje (uwalnianie pasów drogowych).

Proszę o odpowiedzi precyzyjne i konkretne. Proszę, by odpowiedzi były uszeregowane w punktach odnoszących się do przedstawionych pomysłów.



Michał Boruczkowski