

Zastępca Prezydenta
Miasta Poznania

Znak sprawy: Or-II.0003.1.368.2015
Lotus: 130815-1416

Pan
Michał Boruczkowski
Radny Miasta Poznania

Poznań, 13 sierpnia 2015 r.

Szanowny Panie Radny,

odpowiadając na interpelację Pana Radnego w sprawie implementacji rozwiązań zapoznanych podczas wyjazdu studyjnego do Berlina, Lipska i Drezna, uprzejmie informuję, co następuje:

Ad. 1) Miejski Konserwator Zabytków zauważyła, że z konserwatorskiego punktu widzenia bardzo ciekawe i przynoszące wymierne efekty były systemowe rozwiązania związane z monitorowaniem, kontrolą i egzekucją właściwego stanu zachowania zabytkowych kamienic pochodzących z przełomu XIX/XX w. w dzielnicy Charlottenburg w Berlinie. Kwestia ta wymaga jednak dalszego rozpoznania, szczególnie w zakresie wdrożenia tych rozwiązań w ramach naszego systemu prawnego.

Ad. 2) Ustawienie wszelkich znaków drogowych, w tym zakresu parkowania na chodniku, o którym mowa w interpelacji, wymaga zatwierdzenia projektu tymczasowej organizacji ruchu przez Miejskiego Inżyniera Ruchu. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. z 2003 r. nr 177. poz. 1729) jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej 7 dni przed jej wprowadzeniem.

Jeżeli w związku z przeprowadzaną przeprowadzką planowane jest zajęcie chodnika lub innego elementu znajdującego się w pasie drogowym (jezdnia, pobocze, zieleń, miejsca postojowe strefy płatnego parkowania), to zgodnie z art. 40 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych

(Dz. U. z 2015 r. poz. 460 tj.) istnieje obowiązek wystąpienia do zarządcy drogi, w celu uzyskania zgody na jego zajęcie.

Ad. 3) Na rzece Warcie w Poznaniu utworzona została tymczasowa przystań jachtowa zlokalizowana w pobliżu ul. Estkowskiego (obiekt będzie funkcjonował do końca września br.), a także zwodowane zostały pomosty przy plażach miejskich na Szelągu, przy Chwaliszewie oraz przy Os. Piastowskim. Infrastruktura ta pozwala bezpiecznie przybijać do brzegu.

Ponadto, w tymczasowej przystani jachtowej istnieje możliwość wypożyczenia kajaków lub łodzi motorowych kabinowych, a przy Chwaliszewie funkcjonuje wypożyczalnia małych jednostek o napędzie motorowym. Aktywności te realizowane są przez podmioty prywatne w porozumieniu z Wydziałem Gospodarki Nieruchomościami UMP oraz Biurem Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta UMP, a także z Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej.

Wprowadzenie na rzece Warcie kolejnej atrakcji w postaci "łódek z wiosłami (...), które można wypożyczyć na kilka dni (np. weekend) i podróżować w dół lub górę rzeki" byłoby o tyle skomplikowane, iż stosunkowo silny prąd rzeki uniemożliwia swobodną żeglugę w górę rzeki. Licznie organizowane spływy kajakowe dowodzą, że popyt na takie aktywności jest zaspokajany przez działające na terenie Poznania i m.in. Puszczykowa oraz Obornik podmioty organizujące spływy kajakowe. Spływy kajakowe najczęściej obejmują trasę z prądem rzeki, kończą się w określonej lokalizacji, a kajaki odbierane są przez obsługę spływów i transportowane samochodami do miejsca ich przechowywania.

Ad. 4) Na podstawie Rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej z dnia 31 sierpnia 2010 r. w sprawie rodzajów innych form wychowania przedszkolnego, warunków tworzenia i organizowania tych form oraz sposobu ich działania, a także na podstawie art. 90 ustawy o systemie oświaty, Miasto Poznań przekazuje dotację na dzieci uczęszczające do tzw. punktów przedszkolnych. Obecnie jest to 10 niepublicznych placówek, do których uczęszcza 159 dzieci. W zakresie wychowania przedszkolnego, oprócz punktów przedszkolnych, w ramach delegacji ustawowej, Miasto Poznań przekazuje dotację na niepubliczne przedszkola i oddziały przedszkolne oraz przedszkola i oddziały przedszkolne publiczne, ale prowadzone przez inny niż jednostka samorządu terytorialnego organ.

W kwestii zapewnienia miejsc dla dzieci w wieku 2,5-5 lat, zgodnie z ustawą o systemie oświaty, gmina od roku szkolnego 2015/2016 jest zobowiązana do zapewnienia miejsc w przedszkolach dla

dzieci 4-letnich. Od roku szkolnego 2017/2018 obowiązek ten obejmie również dzieci 3-letnie. Miasto Poznań zrealizuje ten obowiązek przy istniejącej i planowanej do rozbudowy sieci publicznych placówek wychowania przedszkolnego. Uzupełnieniem tej sieci jest w chwili obecnej 19 niepublicznych przedszkoli, które zapewniają bezpłatne nauczanie, wychowanie i opiekę w czasie ustalonym przez Miasto Poznań dla przedszkoli miejskich oraz które stosują zasady odpłatności obowiązujące w przedszkolach miejskich (1 zł za godzinę). Przedszkola te otrzymują od Miasta zwiększoną dotację na każde dziecko.

Na podstawie wyników rekrutacji na rok szkolny 2015/2016, Miasto dysponuje jeszcze wolnymi miejscami w przedszkolach. W Poznaniu nie występuje sytuacja braku ogromnej liczby miejsc w przedszkolach.

Ad. 5) Funkcjonujące w Poznaniu kompleksy sportowe wybudowane w latach 2009-2011 w ramach rządowego programu „Moje Boisko – Orlik 2012”, zwane popularnie Orlikami, które można porównać z tymi funkcjonującymi w Niemczech, są obiektami ogólnodostępnymi i korzystanie z nich jest bezpłatne. Mieszkańcy Poznania mogą aktywnie spędzać czas i rozwijać swoje pasje sportowe dokonując uprzednio zgłoszenia chęci skorzystania z obiektów animatorowi, odpowiadającemu za ich zarządzanie, dbającemu o porządek oraz bezpieczeństwo. Dodać należy, że są to obiekty posiadające pełne zaplecze socjalne, ogrodzone i można z nich korzystać także w godzinach wieczornych. W Poznaniu wybudowano 13 Orlików i są one wykorzystywane prawie w stu procentach.

W przypadku obiektów sportowych przy placówkach oświatowych, dyrektor placówki jest odpowiedzialny za porządek i bezpieczeństwo na terenie mu powierzonym, w związku z czym nie ma możliwości udostępnienia infrastruktury sportowej komitetom społecznym i przekazania tej odpowiedzialności na komitety.

Ad. 6) „Recykling” elementów historycznej infrastruktury i uzbrojenia technicznego na przekształcanych terenach należy do kanonu działań rewitalizacyjnych.

Przykładem realizacji tego rodzaju działań, w skali urbanistycznej, w Poznaniu jest:

- a) Stary Browar Poznaniu, gdzie wykorzystane są elementy wyposażenia produkcyjnego browaru,
- b) Most Biskupa Jordana łączący Ostrów Tumski ze Śródką, do odtworzenia którego wykorzystano przęsło Mostu Św. Rocha,

- c) Budynek Śluzy Tumskiej włączonej do założenia ICHOT wraz z transpozycją dawnego pruskiego mostu pomiędzy Ostrowem Tumskim i Śródka,
- d) „Cafe Bimba” przy ul. Zielonej.

Biorąc pod uwagę obecny etap rozwoju narzędzi rewitalizacyjnych w Polsce (dla porównania, pierwsza niemiecka ustawa rewitalizacyjna powstała w 1971 r.) ww. realizacji trzeba uznać za wyjątkowe. Wraz z rozwojem narzędzi rewitalizacyjnych, odpowiednie wykorzystanie elementów historycznej infrastruktury w realizacji małej architektury w Poznaniu niebawem stanie się faktem i coraz częstsza praktyką.

Należy dodać, że w ramach Miejskiego Programu Rewitalizacji dla Poznania są czynione próby stosowania także innych, importowanych narzędzi rewitalizacyjnych. Do nich należy „Zwischennutzung” (międzyużytkowanie) polegające na tymczasowym zagospodarowywaniu obszarów miejskich.

Warto dodać, że umieszczając elementy małej architektury Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu stosuje się wyłącznie do obowiązującego Katalogu Mebli Miejskich, opracowanego przez Wydział Urbanistyki i Architektury Urzędu Miasta Poznania. Odstępstwo od ww. Katalogu wymagałoby uzyskania akceptacji Koordynatora ds. estetyki wizerunku Miasta.

Ad. 7) Aktualnie nie funkcjonują w Poznaniu linie autobusowe obsługujące okoliczne osiedla, które byłyby finansowane w całości lub częściowo przez centra handlowe. W przeszłości natomiast istniały darmowe linie dowożące do centrów handlowych, jak np. „Ikea” czy „Hala Górecka” (obecna Galeria Handlowa „Panorama”), jednak ich trasy wybiegały znacznie poza najbliższe otoczenie (zapewniały dojazd do centrum miasta). Z kolei niektóre obecnie funkcjonujące linie autobusowe uznać można za linie o charakterze lokalnym (osiedlowym), gdzie autobusy poruszają się na krótkiej trasie zapewniając dojazd np. do dworców lub pętli tramwajowych. Taki charakter mają np. linie autobusowe nr 52, 54, 58, 65, 75, 81, 87, 89, 92 i 97.

Na liniach tego typu często rozkłady jazdy układane są z uwzględnieniem potrzeb mieszkańców, uczniów gimnazjów itd.

Ad. 8) Zgodnie z art. 29 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 885 ze zm.) państwowe fundusze celowe są formą organizacyjną sektora finansów publicznych tworzoną na podstawie odrębnych ustaw, których przychody pochodzą ze środków publicznych, a koszty są ponoszone na realizację wyodrębnionych zadań państwowych.

W obecnym stanie prawnym nie jest możliwe przeznaczenie środków miast na ten cel. W związku z tym, aby można było utworzyć fundusz z wykorzystaniem środków Miasta jako jednostki samorządu terytorialnego, należałoby wprowadzić do obrotu prawnego ustawę szczególną, bądź ustawę zmieniającą ustawę o finansach publicznych.

Ad. 9) W ramach projektu ITS Poznań zamontowanych zostało w obszarze wdrożenia 16 tablic parkingowych naprowadzających w dynamiczny sposób pojazdy na 4 parkingi buforowe. System można rozbudować o kolejne elementy w ramach rozszerzenia IST na pozostały obszar miasta.

Ad. 10) Obecnie w Poznaniu montowanych jest 86 tablic dynamicznej informacji pasażerskiej. Tablice montowane są w ramach powstającego systemu ITS w zachodniej części miasta. Jednostkami realizującymi projekt jest Zarząd Dróg Miejskich oraz Zarząd Transportu Miejskiego. Dane prezentowane na tablicach są informacją dynamiczną, to znaczy, że System Centralny na bieżąco analizuje realizację rozkładu jazdy danego pojazdu, następnie po odpowiednim obrobieniu danych wejściowych, prezentowana jest informacja o pozostałych minutach do przyjazdu pojazdu. W chwili obecnej oprócz 86 tablic zamówionych w ramach systemu ITS, ZTM posiada również tablice informacji pasażerskiej na trasie na Franowo (12 tablic) oraz na Dworcu Zachodnim (6 tablic).

Tablice umieszczone na przystankach trasy Franowo prezentują dynamiczną informację, zasilaną danymi z Wirtualnego Monitora – narzędzia, które zostało dostarczone wraz z systemem PEKA (www.peka.poznan.pl/vm). Tablice na Dworcu Zachodnim docelowo mają prezentować informację dynamiczną - na chwilę obecną trwają prace przystosowania ich do przejmowania danych z Wirtualnego Monitora. Planowane jest rozszerzenie Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej na pozostałą część miasta w postaci tablic informacji pasażerskiej.

Ad. 11) W najbliższym czasie nie jest planowany montaż tablic informacyjnych o czasach odjazdów autobusów i tramwajów z pobliskiego przystanku, w budynkach infrastruktury społecznej, ani w centrach handlowych.

Ad. 12) Obecnie nie jest planowane uruchamianie tramwajów towarowych.

Ad. 13) Jednym z priorytetów prowadzonej przez Miasto Poznań polityki transportowej jest modernizacja i budowa nowych torowisk tramwajowych wszędzie tam, gdzie są zapewnione warunki techniczne oraz jest to uzasadnione z punktu widzenia potoków pasażerskich (planowana trasa na Naramowice). Z uwagi na znaczne nakłady inwestycyjne, budowa tras tramwajowych jest uzasadniona w przypadku występowania znacznych potoków pasażerskich, ale może być też elementem rewitalizacji danej ulicy czy osiedla (planowana trasa w ul. Ratajczaka). Dąży się także do uniknięcia dublowania tras tramwajowych i autobusowych (np. w ostatnich latach zmieniono trasę linii autobusowej nr 63, by wyeliminować ją ze wspólnego odcinka z trasą tramwajową w ul. Wyszyńskiego).

Z wyrazami szacunku

ZASTĘPCA PREZYDENTA
MIASTA POZNAŃ

Maciej Wudarski

Do wiadomości:
Przewodniczący Rady Miasta Poznania