

Michał Boruckowski
Radny Miasta Poznania

URZĄD MIASTA POZNANIA BIURO RADY MIASTA SEKRETARIAT 01		
WPLYNEŁO DNIA	15 KWI. 2016	WPLYNEŁO DNIA
L. dz. _____	zał. _____	
znak spr. _____		

Poznań, dnia 15.04.2015r.

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

INTERPELACJA NR MBO/2015/IV/4

w sprawie implementacji rozwiązań zapoznanych podczas wyjazdu studyjnego do Kopenhagi i Hanoweru

Panie Prezydencie,

lud Poznania domaga się zmian.

Stan faktyczny:

W dniach 10-14.04.2016r. miał miejsce wyjazd studyjny 14 radnych Miasta Poznania (w tym mojej osoby) oraz poznańskich urzędników do Kopenhagi i Hanoweru (miasto partnerskie Poznania). Wyjazd miał na celu zapoznanie się z zagadnieniami tzw. zielonego transportu, ze szczególnym naciskiem na transport rowerowy, z polityką mieszkaniową oraz funkcjonowaniem ogrodu zoologicznego.

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):

- 1) utrzymanie kanalizacji deszczowej w stanie należytej funkcjonalności, która będzie zdolna absorbować np. duże ilości wody przy nagłych oberwaniach chmur;
- 2) opracowanie systemu kanalizacji, by zbiorniki wody były czyste (np. dzięki modernizacji systemu ścieków, Kopenhaga oczyściła port, i aktualnie, mieszkańcy mogą się w nim z powrotem kąpać);
- 3) analiza stanu aktualnego i wprowadzenie zasady 5 minut – by w ciągu 5 minut każdy mieszkaniec mógł dojść piechotą do przystanku transportu publicznego (albo tramwaju albo autobusu albo pociągu);
- 4) zobowiązanie inwestorów, w szczególności deweloperów, do planowania i budowy, parkingów samochodowych i rowerowych, tras rowerowych oraz dojazdów i przystanków komunikacji publicznej, w związku ze stawianym budynkiem czy kompleksem budynków;
- 5) tworzenie wypożyczalni samochodów na krótki termin (np. 3 h na zrobienie zakupów) z umiarkowanymi cenami, dzięki czemu mieszkańcy nie będą potrzebowali mieć własnego samochodu, by poruszać się po mieście;
- 6) wprowadzenie zasady, że samochody elektryczne mogą w strefach parkowania i na parkingach buforowych parkować za darmo;
- 7) w przypadku istnienia miejskich obciążeń finansowych związanych z samochodami, obniżanie lub likwidowanie takich obciążeń wobec samochodów elektrycznych;

- 8) stworzenie w Poznaniu równomiernej siatki punktów doładowania energią samochodów elektrycznych;
- 9) zorganizowanie akcji społecznej promującej wspólne między sąsiadami dojazdy samochodem do pracy w centrum;
- 10) wprowadzenie zasady, że jeśli przy stacji kolejowej kupi się bilet na pociąg, to na jego podstawie pozostawiony samochód parkuje się za darmo;
- 11) ogłaszanie przetargów na poszczególne linie (trasy) autobusowe wśród lokalnych przewoźników, celem obniżania kosztów komunikacji publicznej;
- 12) wprowadzenie parkingów zmianowych, na których w godzinach 7:30-17:30 mogą parkować tylko rowery, a między 17:30-7:30 mogą parkować tylko samochody;
- 13) w przypadku nawiania śniegu, w pierwszej kolejności odśnieżanie dróg rowerowych, a następnie samochodowych;
- 14) oddzielanie ścieżek rowerowych od dróg samochodowych pasem parkingowym dla samochodów (kolejność od zewnętrznej strony: chodnik dla pieszych, droga rowerowa, parking samochodowy na którym auta parkują równoległe do kierunku ruchu, droga samochodowa);
- 15) tworzenie przy krzyżowaniu się szlaków samochodowych z rowerowymi sygnalizacji świetlnej między drogą rowerową a samochodową (uruchamianą w sytuacji nadjeżdżania roweru poprzez czujniki umieszczone pod drogą rowerową) oraz znaków drogowych wskazujących na możliwość potrącenia rowerzystów;
- 16) przy skrzyżowaniu ze światłami wyznaczenie dla rowerzystów miejsca o 2 metry bliższego skrzyżowaniu niż samochodom, dzięki czemu samochody stojące na światłach, mogą widzieć przed sobą, że na przejazd oczekują też rowerzyści;
- 17) dokonanie obliczeń, ile Miasto zaoszczędzi za każdy jeden przejechany kilometr rowerem zamiast samochodem (wg kopenhaskich obliczeń urzędowych, miasto oszczędza 0,40 euro za 1 km, ze względu np. na mniejsze zużycie powierzchni dróg czy lepsze zdrowie uczestników ruchu – oszczędności na służbie zdrowia);
- 18) propagowanie jazdy na rowerze jako sposobu na walkę z otyłością (w Kopenhadze w zasadzie wśród jeżdżących na rowerach nie widzi się osób otyłych);
- 19) wprowadzenie dużych bezpłatnych parkingów ze stojakami dla rowerów, w tym stawianych przy węzłach przesiadkowych (np. dworcach, skrzyżowaniach różnych środków transportu publicznego);
- 20) przeszkolenie strażników miejskich, by umieli naprawiać rowery, oraz wyznaczenie im też zadań polegających na ustawianiu rowerów (np. przewróconych czy krzywo zaparkowanych) oraz wykonywanie przez nich bezpłatnie prostych napraw rowerów w trakcie patroli, z pozostawieniem po naprawie krótkiej papierowej informacji o dokonanej naprawie;
- 21) wprowadzenie w jednostkach oświatowych, w czasie np. lekcji wychowawczych, kursów zasad ruchu rowerowego;
- 22) rozpoczęcie/rozwijanie współpracy z innymi jednostkami samorządu terytorialnego celem tworzenia międzygminnych dróg rowerowych oraz współpraca z władzami centralnymi w sprawie wytyczania krajowych szlaków rowerowych;
- 23) organizowanie konsultacji rowerowych w różnych częściach miasta w postaci burz mózgow i zbieranie pomysłów do tworzenia polityki rowerowej;
- 24) przetłumaczenie kopenhaskiego podręcznika „Specyfikacja budowy dróg rowerowych” i przekazanie go samorządom pomocniczym;
- 25) przeprowadzenie badań, nt. wpływu jazdy na rowerze dzieci do szkoły na koncentrację w trakcie lekcji (wg badań duńskich, dzieci, które podróżują do szkoły rowerem w czasie lekcji lepiej się koncentrują);
- 26) zainicjowanie stworzenia przez władze centralne funduszu rowerowego, poprzez który Państwo dokładałoby pieniądze jednostkom samorządu terytorialnego do budowy dróg rowerowych według jednakowego klucza (w Danii fundusz państwowy pokrywa 40% wartości inwestycji, a JST 60%);
- 27) stworzenie we współpracy z dealerami rowerów wypożyczalni rowerów, dzięki której mieszkańiec, zanim kupi swój własny rower, mógłby wypróbować różne typy rowerów, celem

wyboru takiego, który mu najbardziej odpowiada,

28) tworzenie kompleksowych planów – sieci dróg rowerowych, a nie tylko doraźne budowanie odcinków dróg rowerowych;

29) koordynacja ruchu rowerowego wobec ruchu kolei podmiejskiej;

30) tworzenie w kolejach miejskich i tramwajach wyodrębnionej przestrzeni dla rowerów;

31) wprowadzenie obowiązku umieszczania stelaży na rowerowy na taksówkach;

32) budowanie dróg rowerowych pod wiaduktami, dzięki czemu zyskuje się ochronę przed deszczem;

33) przeprowadzanie akcji promocyjnych korzystania z roweru wśród:

a) posiadaczy samochodów, wskazując argumenty, iż: *) tak jak samochodem, mogą się przemieścić z punktu A do B, **) wciąż zachowują wolność poruszania się, ***) dobry rower może być oznaką wysokiego statusu społecznego;

b) sportowców (w tym wśród klubów sportowych), wskazując, że jazda na rowerze jest też formą uprawiania sportu, a zatem formą aktywności im pokrewną;

c) przedstawiciele środowisk prawicowych, wskazując, iż dojeżdżanie do pracy czy na zajęcia rowerem jest zgodne z prawicowym paradygmatem światopoglądowym, postulującym wprowadzenie takich rozwiązań, które będą społeczeństwo i naród czyniły silnymi, poprzez wyrabianie wśród ludzi tężyzny fizycznej oraz odporności na zmiany pogody;

d) kierownictw korporacji i zakładów pracy, które promują wśród pracowników wysiłek fizyczny (np. poprzez kupowanie karnetów oferujących dostęp do różnej infrastruktury sportowej), wskazując, iż mogłyby pracownikom rekompensować wydatki związane z dojeżdżaniem do pracy na rowerze;

e) oferowanie pracownikom Urzędu Miasta oraz miejskich jednostek organizacyjnych korzyści związanych z dojeżdżaniem do pracy rowerem (np. system ubezpieczeń rowerów, których składki członkowskie pokrywa Miasto);

34) próbowanie różnych rozwiązań komunikacyjnych na okresy tymczasowe – kontrolowane eksperymenty;

35) w ramach polityki mieszkaniowej, instalowanie lokali socjalnych pomiędzy mieszkaniami osób normalnie usytuowanych, celem integracji i przepływu pozytywnych przykładów do osób korzystających z lokali socjalnych;

36) promowanie tworzenia ogródków przy balkonach znajdujących się na parterze, w tym zapewnienie posiadania ogródka na wyłączność i swobody urządzenia ogródka (z poszanowaniem rosnących drzew) pod warunkiem dbania o zielen na terenie ogródka;

37) tworzenie planów i procedur zazieleniania dzielnic, np. poprzez wprowadzenie obowiązku zazieleniania podwórek;

38) instalowanie baterii słonecznych na dachach, ocieplanie budynków, oraz inne działania optymalizujące energetycznie budynki;

39) następujące rozwiązania w zakresie funkcjonowania ogrodu zoologicznego:

a) dzielenie obszaru zoo na kontynenty i sfery tematyczne, i gromadzenie tam zwierząt z danego obszaru tematycznego;

b) w obrębie stref tematycznych, wprowadzenie osobnych barów z potrawami tylko z tej części świata oraz sklepików z pamiątkami (np. magnesy, maskotki) ze zwierzętami tylko z tej części świata oraz toalet z wystrojem tylko z tej części świata;

c) ubieranie personelu zoo z którym mają kontakt zwiedzający w stroje łowców przygód (np. skórzane spodnie, kurtki, kapelusze, na wzór Indiany Jones'a);

d) trzymanie razem zwierząt, które mogą być trzymane razem (które np. siebie nie zjadają), celem zapewnienia zwierzętom wzajemnego towarzystwa;

e) tworzenie wodospadów, które poprzez naturalny szum wody, zagłuszają ruch miejski (np. jeżdżące tramwaje);

f) tworzenie rzeczek wijących się między wybiegami zwierząt wzdłuż których mogą przepływać na łódkach zwiedzający;

g) wprowadzenie możliwości dla osób fizycznych i prawnych finansowej „adopcji” zwierzęcia –

przejęcia kosztów jego utrzymywania;

h) tworzenie korzystnej oferty biletowej, ze szczególnym naciskiem na bilet roczny, który jest droższy niż dwa wejścia do zoo, lecz już tańszy niż trzy;

i) wykorzystywanie zimą otwartych terenów nieużywanych (ze względu na to, że niektóre zwierzęta muszą być schowane do wewnątrz budynków) na przestrzeń rekreacji, np. poprzez wylanie wody i utworzenie lodowiska, połączone z doraźną wypożyczalnią łyżew;

j) wprowadzenie zasady, że do zoo można wprowadzać psy (z odpowiednimi obostrzeniami);

k) łączenie funkcji ogrodu zoologicznego z parkiem tematycznym – budowa ciekawej dla zwiedzających scenografii połączonej z rozmieszczonymi informacjami, niekoniecznie służącej zwierzętom (np. w hanowerskim zoo tzw. „Yukon Bay”, na której były przedstawione czasy gorączki złota w połączeniu z ekspozycją zwierząt północnych, takich jak pingwiny, morsy, wilki, niedźwiedzie polarne, etc.);

l) wynajmowanie, po godzinach otwarcia zoo dla zwiedzających, wewnątrz budynków na imprezy okolicznościowe (np. dla firm).

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

Michał Boruckowski