

Zastępca Prezydenta  
Miasta Poznania

Znak sprawy: Or-II.0003.1.166.2016  
Lotus: 180516-2463

Pan  
Michał Boruckowski  
Radny Miasta Poznania

Poznań, 18 maja 2016 r.

Szanowny Panie Radny,

odpowiadając na otrzymaną za pośrednictwem Przewodniczącego Rady Miasta pismem z dnia 15 kwietnia 2016 r. i przekazaną mi przez Prezydenta Miasta do rozpatrzenia interpelację Pana Radnego w sprawie implementacji rozwiązań poznanych podczas wyjazdu studyjnego do Kopenhagi i Hanoweru, uprzejmie informuję:

**Pyt.1. „Utrzymanie kanalizacji deszczowej w stanie należytej funkcjonalności, która będzie zdolna absorbować np. duże ilości wody przy nagłych oberwaniach chmur”.**

Specjaliści hydrologicy prowadzący obserwacje w zakresie zagospodarowania wód opadowych wskazują, że najskuteczniejszym sposobem na rozwiązanie problemu absorbowania dużych ilości wody deszczowej jest wdrażanie rozwiązań zatrzymujących wody opadowe, choćby tylko czasowo i w części, na terenie nieruchomości użytkowników kanalizacji, tj., przed wprowadzeniem ścieków deszczowych do miejskiej kanalizacji deszczowej. Wymagania takie stawiane są już od kilku lat wszystkim inwestorom wnoszącym o przyłączenie nowo powstających obiektów budowlanych do miejskiej kanalizacji deszczowej. Inwestorzy zobowiązani są do montowania co najmniej ograniczników przepływu na przyłączach, a często także zbiorników retencyjnych na terenie swoich nieruchomości, gwarantujących częściowe, bądź nawet pełne przetrzymywanie wody z opadu nawalnego. Powiększenie zdolności absorpcyjnych miejskiej kanalizacji deszczowej jest przedsięwzięciem bardzo kosztownym, gdyż wiąże się z budową zbiorników retencyjnych na środkowych odcinkach przebiegu kolektorów. Równie kosztownym rozwiązaniem jest budowa bajpasów dla dolnych odcinków kolektorów. W związku z powyższym podejmowane przez Miasto działania są wielokierunkowe, w tym także proekologiczne, których celem jest np. propagowanie takich rozwiązań jak skrzynki rozsączające, czy zasilanie stawów podczyszczaną wodą pobieraną z kolektorów deszczowych.

**Pyt.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)”.**

Miasto Poznań przykłada dużą wagę do rozwoju systemu kanalizacyjnego na terenie Poznania. Jako beneficjent środków unijnych z Funduszu Spójności (dawniej ISPA) zrealizowano Projekt pn. „Oczyszczanie ścieków i dostawa wody dla miasta Poznania”, w ramach którego zmodernizowano Centralną Oczyszczalnię Ścieków w Koziegłowach. Obiekty te spełniają wymagania europejskiej dyrektywy 91/271/EWG, a ich wydajność pozwala na przejęcie całego ładunku zanieczyszczeń z aglomeracji Poznań. Aquanet S.A. wybudował i nadal buduje wiele kilometrów sieci kanalizacyjnej doprowadzającej ścieki do oczyszczalni. Jakość oczyszczanych ścieków odpowiada normom oraz wymaganiom wobec ścieków komunalnych odprowadzanych z oczyszczalni do obszarów wrażliwych, podlegających eutrofizacji.

Obecnie na terenie aglomeracji Poznań procent skanalizowania wynosi 98,03%, a więc zostały osiągnięte wytyczne zawarte w ww. dyrektywie, a dotyczące poziomu skanalizowania dla aglomeracji. Pomimo tego Spółka Aquanet S.A. nadal prowadzi prace związane z podłączaniem posesji do systemu kanalizacji sanitarnej. Ostatni, mając na uwadze ochronę jeziora Kierskiego Spółka ujęła w planach rozwoju budowę sieci kanalizacyjnej w rejonie Kiekrza.

**Pyt.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)”.**

Wprowadzanie zasad dojścia do przystanku komunikacji publicznej zostało ujęte w uchwalonym "Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014-2025" (strona 90 i 92 Planu transportowego stanowiącego Załącznik do Uchwały Rady Miasta Poznania nr LXIV/1010/VI/2014 z dnia 18 marca 2014 r.)

W standardach dostępu do sieci publicznego transportu zbiorowego wyznaczono następujące zasady:

- zaleca się, aby graniczny czas dojścia (liczony w linii napowietrznej przy prędkości pieszego równej 1,2 m/s) z przystanku publicznego transportu zbiorowego do dużych generatorów ruchu (szpitale, urzędy, uczelnie, centra handlowe, duże zakłady pracy itp.- jako duże generatory ruchu definiuje się również obszary mieszkaniowe o gęstości zaludnienia przekraczającej 200 mieszkańców/ha i na których zamieszkuje minimum 1000 osób) nie przekraczać:
  - 15 min (1080 m) do przystanków obsługiwanych przez co najmniej jedną linię główną lub:
  - 10 min (720 m) do dowolnego przystanku publicznego transportu zbiorowego.

Należy uwzględnić, że każde miasto ma swoją specyfikę, w skład której wchodzi m.in. odmienne położenie, struktura przestrzenna, obszar, gęstość zaludnienia, układ komunikacyjny. W związku z powyższym trudno wprowadzić we wszystkich miastach tzw. zasadę pięciu minut, czyli zasadę zapewnienia najbliższego przystanku w odległości nie większej niż 5 minut pieszego dojścia.



Hanower i Kopenhaga mają podobną do Poznania liczbę ludności, jednak są od Poznania mniejsze w granicach administracyjnych – szczególnie Kopenhaga, która jest obszarem aż trzykrotnie mniejszym. Stąd znacznie większa gęstość zaludnienia miasta Kopenhagi – 5876 osób na km<sup>2</sup> w porównaniu z Poznaniem - 2082 osób na km<sup>2</sup>. Zasada 5 minut jest spełniona na obszarze śródmieścia Poznania (gdzie gęstość zaludnienia jest podobna jak w Kopenhadze) i na terenach osiedlowych. W tych rejonach piesze dojście do najbliższego przystanku kształtuje się na poziomie około 400 m. Poza śródmieściem – na obszarach o zabudowie ekstensywnej i terenach o większym udziale terenów zielonych oraz rolniczych (np. Marcelin, Strzeszyn, Szczepankowo, Morasko) dojście do przystanków wynosi często do około 1000 m, tj. 12 minut.

**Pyt.4. „Zobowiązanie inwestorów, w szczególności deweloperów, do planowania i budowy, parkingów samochodowych i rowerowych, tras rowerowych oraz dojeżdż i przystanków komunikacji publicznej, w związku ze stawianym budynkiem czy kompleksem budynków”.**

Zgodnie z art. 4 Prawa budowlanego (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 290) *„Każdy ma prawo zabudowy nieruchomości gruntowej, jeżeli wykaze prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane, pod warunkiem zgodności zamierzenia budowlanego z przepisami”*. Dalszy art. 33 ust. 1 Prawa budowlanego wskazuje, że obiekt budowlany winien być projektowany i budowany tak, aby mógł samodzielnie funkcjonować zgodnie ze swoim przeznaczeniem.

Dodatkowo art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych stanowi, iż *„Budowa lub przebudowa dróg publicznych spowodowana inwestycją niedrogową należy do inwestora tego przedsięwzięcia”*. Z tego przepisu wynika obowiązek Inwestora do uczestniczenia w wymaganym zakresie, w realizacji inwestycji drogowej, przy czym udział ten konkretyzuje się w umowie zawartej z zarządcą drogi. Na tej podstawie prawnej, organ administracji architektoniczno-budowlanej i nadzoru budowlanego może egzekwować projektowanie i budowę obiektów wraz z koniecznymi dla obsługi zamierzenia parkingami i innej infrastruktury na terenie inwestycji, oraz budowę i przebudowę dróg publicznych w koniecznym zakresie.

Przepisy ustaw nie dają jednak podstawy do zobowiązania deweloperów do budowy tras rowerowych oraz dojeżdż i przystanków komunikacji publicznej poza powyższym zakresem.

Jednocześnie informuję, że orzecznictwo sądów administracyjnych wskazuje, iż obowiązujące przepisy prawa nie zawierają podstaw do określania i wyliczania wymaganej ilości miejsc parkingowych dla powstającej zabudowy. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Poznaniu w wyroku z dnia 16 kwietnia 2015 r. sygn. akt IV S.A./Po 1340/14 stwierdził, iż: *“ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie precyzuje sposobu określania ilości miejsc parkingowych dla nowych inwestycji i nie ma w obowiązującym systemie prawnym żadnego przepisu szczególnego, który nakazywałby wskazanie określonej liczby miejsc parkingowych w zależności od planowanego sposobu zagospodarowania terenu”*.



**Pyt.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”.**

Odnosząc się do propozycji wspierania działań na rzecz wdrażania systemu wypożyczalni pojazdów - car sharing w Poznaniu informuję, że zgodnie z zapisami Polityki Transportowej (przyjętej uchwałą Rady Miasta z dnia 18 listopada 1999 r.), celem Miasta jest kształtowanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców, oddziaływanie na wybór środka lokomocji, w tym zmniejszenie udziału samochodu osobowego w podróżach, promowanie transportu zbiorowego oraz ruchu niezmotoryzowanego: pieszego i rowerowego, a także ograniczanie zanieczyszczenia środowiska przez transport. Mając powyższe na uwadze, Miasto Poznań od wielu lat wspiera działania w zakresie popularyzacji ekologicznych środków transportu, jednak tylko w granicach obowiązującego w tym zakresie prawa i własnych możliwości finansowych. Na terenie miasta intensywnie rozwija się system Poznańskiego Roweru Miejskiego, który powstał w kwietniu 2012 r. jako drugi system rowerowy w Polsce. Obecnie skupia on już 37 stacji i 443 rowery, a kolejne 24 stacje i około 400 nowych rowerów zostanie uruchomionych od 1 czerwca br. Przedstawiona przez Pana Radnego problematyka wypożyczalni samochodów na krótki okres ( w tym także samochodów elektronicznych) była analizowana w dniu 04.09.2015 w Wydziale Transportu i Zieleni. Ustalono wówczas, że na razie Miasto Poznań będzie przyglądało się podjętym przez Wrocław pracom nad uruchomieniem i zarządzaniem miejską wypożyczalnią samochodów elektrycznych. Kwestią otwartą pozostaje zagadnienie rozwiązań technicznych, jak również optymalizacji kosztów proponowanego przez Pana Radnego rozwiązania. Ze swojej strony pozostaję otwarty na wszelkie informacje, dotyczące rozwoju przedmiotowego systemu, celem ewentualnego uwzględnienia możliwości jego wdrożenia w Mieście Poznaniu.

**Pyt.6. „Wprowadzenie zasady, że samochody elektryczne mogą w strefach parkowania i na parkingach buforowych parkować za darmo”.**

**Pyt.7. „W przypadku istnienia miejskich obciążeń finansowych związanych z samochodami, obniżanie lub likwidowanie takich obciążeń wobec samochodów elektrycznych”.**

Miasto Poznań od wielu lat wspiera działania w zakresie popularyzacji ekologicznych środków transportu. Potwierdzeniem tego może być zakup nowoczesnych autobusów do obsługi pasażerów komunikacji miejskiej, spełniających normę EEV (poziom emisji cząstek stałych o 1/3 niższy niż określony limit normy Euro 5), wymiana taboru tramwajowego, a także powiązane z tym systemowe rozwiązania przeciwhałasowe i zmniejszające natężenie ruchu jak np. pierwszeństwo dla pojazdów komunikacji zbiorowej, ciche nawierzchnie jezdni, systemy tłumiące hałas generowany przez torowisko tramwajowe. W ramach podejmowanych działań w ww. zakresie, Miasto Poznań zamierza również czynnie wspierać promocję rozwiązań ekologicznych, w tym m.in. poprzez stosowanie ulg dla pojazdów z napędem hybrydowym i elektrycznym w Strefie Płatnego Parkowania. Kwestia ta została uwzględniona w przygotowywanym obecnie projekcie uchwały Rady Miasta Poznania zmieniającej uchwałę Nr XXXIV/269/IV/2003 z dnia 2 grudnia 2003 r. w sprawie ustalenia w Poznaniu strefy płatnego parkowania, stawek opłat za parkowanie



pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wysokości opłat dodatkowych oraz sposobu ich pobierania. Projekt ten w najbliższym czasie zostanie skierowany do Biura Rady Miasta, w celu dalszego procedowania.

**Pyt.8. „Stworzenie w Poznaniu równomiernej siatki punktów doładowania energią samochodów elektrycznych”.**

Do zadań własnych gminy nie należy zabezpieczanie sposobu zasilania pojazdów, gdyż analogicznie do funkcjonowania stacji benzynowych – jest to działalność komercyjna. Obecnie w Poznaniu funkcjonuje jedna komercyjna stacja ładowania pojazdów elektrycznych przy ul. Szwedzkiej 10 (okolice IKEA), której operatorem jest sieć GALACTICO. Z danych podanych przez markę Tesla Motors wynika, że w Poznaniu jako w jednym z pięciu miast w Polsce powstanie do końca 2016 r. stacja do ładowania pojazdów elektrycznych na Autostradzie A-2.

**Pyt.9. „Zorganizowanie akcji społecznej promującej wspólne między sąsiadami dojazdy samochodem do pracy w centrum”.**

Wspólne dojazdy samochodem do pracy to idea funkcjonująca pod nazwą „car pooling” i pozostaje ona poza zakresem działań samorządu. W zakresie transportu, Miasto promuje korzystanie z komunikacji miejskiej.

**Pyt.10. „Wprowadzenie zasady, że jeśli przy stacji kolejowej kupi się bilet na pociąg, to na jego podstawie pozostawiony samochód parkuje się za darmo”.**

Zgodnie z obowiązującą polityką Parkingową Miasta Poznania uznaje się potrzebę wprowadzenia systemu Parkuj i Jedź jako układu tanich lub bezpłatnych parkingów zlokalizowanych w pobliżu peryferyjnych przystanków sprawnego transportu publicznego. Zasada ta powinna obowiązywać w systemie tego typu parkingów w całym Obszarze Metropolitalnym Miasta Poznania.

**Pyt.11. „Ogłaszanie przetargów na poszczególne linie (trasy) autobusowe wśród lokalnych przewoźników, celem obniżania kosztów komunikacji publicznej”.**

Warunki konkurencyjne, tj. rozstrzygnięcie przetargu na obsługę komunikacyjną danej linii, a tym samym wyłonienie, spośród proponowanych przez oferentów, najkorzystniejszej stawki jednostkowej netto wżkm/pockm, nie gwarantuje, że uzyskana stawka będzie niższa, niż obowiązująca u aktualnego operatora. Przy udzielaniu zamówienia publicznego (w przypadku przetargu na każdą linię komunikacyjną) na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, nie zawsze decydującym kryterium przy wyborze najkorzystniejszej oferty musi być cena. Równie ważnym czynnikiem, określanym przez zamawiającego w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, jest dysponowanie przez oferenta szeroko rozumianym potencjałem organizacyjno-technicznym (zaplecze techniczne, liczba i rodzaj środków transportu, itp.), gwarantującym świadczenie usług przewozowych przy spełnieniu określonych standardów i na odpowiednim poziomie jakościowym.



Aktualnie obowiązująca umowa o świadczenie usług publicznych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, nr NZ/17/2009 z dnia 30.10.2009 r., zawarta z Operatorem – MPK Poznań Sp. z o.o., w trybie art. 67 ust. 1 pkt. 1 a) w związku z art. 142 ust. 2 ustawy Prawo zamówień publicznych (tryb z wolnej ręki), zakładała wybór jedynie takiego oferenta, który był w stanie, ze względu na szeroki zakres usług (przewozy autobusowe i tramwajowe), zapewnić ww. potencjał organizacyjno-techniczny. Zawiadomienie o wszczęciu postępowania o udzielenie zamówienia, wraz z uzasadnieniem zastosowania trybu z wolnej ręki (ze względu na określone kryteria techniczno-technologiczne), przekazane zostało zgodnie z zapisami ustawy pzp, do Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych. Przedmiotowa umowa wieloletnia zawarta została z okresem obowiązywania do 30.10.2024 r.

Umowa ta jest komplementarnie związana z umową wsparcia z dnia 28.09.2011 r. zawartą pomiędzy Miastem Poznań, MPK Poznań Sp. z o.o., a Europejskim Bankiem Inwestycyjnym (EBI). Dzięki umowie wsparcia, możliwe jest finansowanie przez EBI procesu odnowy taboru MPK Poznań Sp. z o.o., co z kolei umożliwia realizację przez miasto Poznań zadania własnego w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego, określonego w art. 7 ust. 1 pkt 4) ustawy z dnia 8.03.1990 r. o samorządzie gminnym, na poziomie jakości i standardów przewozów godnym Miasta o ambicjach metropolitarnych. Obecny model organizacji i realizacji publicznego transportu zbiorowego (komunikacji miejskiej) – jako zadania własnego miasta Poznania - powiązany jest systemowo, za pomocą porozumień międzygminnych, z obszarem aglomeracyjnym – gminami sąsiadującymi z miastem Poznań. Model ten jest oparty na zastosowaniu rozwiązań funkcjonalnych Rozporządzenia (WE) 1370/2007 oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem tzw. kryteriów Tekal i Altmark.

MPK Poznań Sp. z o.o., jako Operator – Strona ww. Umowy, jest jednocześnie podmiotem wewnętrznym miasta Poznania w myśl przepisów Rozporządzenia (WE) 1370/2007, i jako taki podmiot realizuje w sposób ciągły proces restrukturyzacji (organizacyjnej, technicznej i finansowej), którego miarą wypadkową w stawce jednostkowej netto pockm i wzkm, odpowiednio w komunikacji tramwajowej i komunikacji autobusowej, jest skala optymalizacji kosztów, przy wzroście zakresu obowiązków funkcjonalnych związanych z prowadzonymi inwestycjami, odnową taboru i realizacją publicznego transportu zbiorowego na terenie miasta Poznania.

**Pyt.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”.**

Zastosowanie takiego rozwiązania wymagałoby zmian systemu i znacznych nakładów. Na obecnym etapie brak zasadności wdrażania tego rozwiązania.

**Pyt.13. „W przypadku nawiania śniegu, w pierwszej kolejności odśnieżanie dróg rowerowych, a następnie samochodowych”.**

W załączeniu przekazuję wykaz odśnieżanych ścieżek w sezonie zimowym 2015/2016 oraz wytyczne dotyczące zasad odśnieżania chodników i ścieżek rowerowych obowiązujące w sezonie 2015/2016, w których wskazana jest również kolejność ich odśnieżania.



**Pyt.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 równolegle do kierunku ruchu, droga samochodowa)”.**

Przedstawione przez Pana Radnego rozwiązanie jest planowane do testowego wprowadzenia na fragmencie ul. Ratajczaka oraz ul. Św. Marcin, w ramach powiększenia strefy ruchu uspokojonego. W warunkach polskich przedmiotowe rozwiązanie wymaga jednak stosowania separatorów, aby uniemożliwić parkowanie na tak ukształtowanym ciągu rowerowym. Pas taki będzie też wymagał osobnego odśnieżania, co generuje dodatkowe koszty.

**Pyt.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”.**

Stosowanie sygnalizacji świetlnej oraz znaku informacyjnego „Przejazd dla rowerzystów” są standardowymi narzędziami organizacji ruchu, stosowanymi także w Poznaniu. Stosowanie automatycznej detekcji rowerów przed dojazdem do skrzyżowaniem z sygnalizacją jest obecnie w Polsce wymogiem prawa krajowego, wprowadzonym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Najczęściej detekcja następuje poprzez czujnik znajdujący się pod drogą rowerową (pętla indukcyjna), rzadziej stosowana jest wideodetekcja (kamery przed wjazdem na przejazd rowerowy).

**Pyt.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”.**

Tzw. „śluzka rowerowa” jest zaplanowana w szeregu projektów drogowych znajdujących się obecnie na etapie projektowania. Przedmiotowe rozwiązanie zostało już wprowadzone (we wrześniu 2015 r.) na ul. Pułaskiego. Obecnie Zarząd Dróg Miejskich posiada projekt uwzględniający stworzenie śluz rowerowych w obrębie skrzyżowania ulic Jarochońskiego i Palacza i jest na etapie pozyskiwania środków finansowych na realizację tego zadania.

**Pyt.17. „Dokonanie obliczeń, ile Miasto zaoszczędzi na każdy jeden przejechany kilometr rowerem zamiast samochodem (według 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).**

Dokonanie obliczeń, o których wspomina Pan Radny jest przewidywane w toku prac nad Programem Rowerowym 2016-2025.

**Pyt.18. „Propagowanie jazdy na rowerze jako sposobu na walkę z otyłością (w Kopenhadze w zasadzie wśród jeżdżących na rowerach nie widzi się osób otyłych).**

Przygotowanie kampanii promocyjnej adresowanej do różnorodnych grup docelowych znalazło się w Poaudytowym Planie Działania BYPAD, z terminem wdrożenia czerwiec 2016-czerwiec 2018.

Ponadto, akcje promujące korzystanie m.in. z rowerów są organizowane w czasie „Dnia bez samochodu” i „Tygodnia zrównoważonego transportu”. Aspekt zdrowotny jazdy na rowerze jest uwzględniany w promocji tej formy przemieszczania się mieszkańców.

**Pyt.19. „Wprowadzenie dużych bezpłatnych parkingów ze stojakami dla rowerów, w tym stawianych przy węzłach przesiadkowych (np. dworcach, skrzyżowaniach różnych środków transportu publicznego).**

Wprowadzenie bezpłatnych parkingów ze stojakami dla rowerów zostało uwzględnione w obowiązującej Polityce Parkingowej Miasta Poznania wraz ze standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania (Zarządzenie nr 931/2015/P w sprawie standardów technicznych infrastruktury rowerowej Miasta Poznania). Przykładem mogą być następujące parkingi rowerowe:

- os. Jana III Sobieskiego – pętla tramwajowa: 10 stojaków/20 miejsc parkingowych,
- os. Jana III Sobieskiego – dworzec autobusowy: 5 stojaków/10 miejsc parkingowych,
- Starołęka – pętla tramwajowa: 5 stojaków/10 miejsc parkingowych,
- Dębiec – pętla tramwajowa: 5 stojaków/10 miejsc parkingowych,
- Górczyn – pętla tramwajowa: 5 stojaków/10 miejsc parkingowych,
- Ogrody – pętla tramwajowa: 5 stojaków/10 miejsc parkingowych,
- Piątkowska – pętla autobusowa: 5 stojaków/10 miejsc parkingowych,
- Garbary – pętla autobusowa: 5 stojaków/10 miejsc parkingowych,
- Książęca – dworzec autobusowy: 5 stojaków/10 miejsc parkingowych,
- Junikowo – pętla tramwajowa 24 stojaki/48 miejsc parkingowych pod wiatą + 25 stojaków/50 miejsc parkingowych,
- ul. Cmentarna 48 stojaków/96 miejsc parkingowych,
- os. Lecha (przystanek tramwajowy) 14 stojaków/14 miejsc parkingowych,
- Poznań Główny - Dworzec PKS (od ul. Składowej) 24 stojaki/48 miejsc parkingowych,



- PST – Dworzec Zachodni 20 stojaków/40 miejsc parkingowych.

**Pyt.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.**

Straże gminne (miejskie) są samorządową umundurowaną formacją powoływaną do ochrony porządku publicznego na terenie gminy. Zgodnie z art. 11 ustawy z dnia 29.08.1997 r. o strażach gminnych (t.j. Dz.U. z 2013 r. poz. 1383 z późn. zm.) do zadań straży należy w szczególności:

1. ochrona spokoju i porządku w miejscach publicznych;
2. czuwanie nad porządkiem i kontrola ruchu drogowego – w zakresie określonym w przepisach o ruchu drogowym;
3. kontrola publicznego transportu zbiorowego – w zakresie określonym w art. 45 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
4. współdziałanie z właściwymi podmiotami w zakresie ratowania życia i zdrowia obywateli, pomocy w usuwaniu awarii technicznych i skutków klęsk żywiołowych oraz innych miejsc zagrożeń;
5. zabezpieczenie miejsca przestępstwa, katastrofy lub innego zdarzenia albo miejsc zagrożonych takim zdarzeniem przed dostępem osób postronnych lub zniszczeniem śladów i dowodów, do momentu przybycia właściwych służb, także ustalenie, w miarę możliwości, świadków zdarzenia;
6. ochrona obiektów komunalnych i urządzeń użyteczności publicznej;
7. współdziałanie z organizatorami i innymi służbami w ochronie porządku podczas zgromadzeń i imprez publicznych;
8. doprowadzanie osób nietrzeźwych do izby wytrzeźwień lub miejsca ich zamieszkania, jeżeli osoby te zachowaniem swoim dają powód do zgorzenia w miejscu publicznym, znajdują się w okolicznościach zagrażających ich życiu lub zdrowiu albo zagrażających życiu i zdrowiu innych osób;
9. informowanie społeczności lokalnej o stanie i rodzajach zagrożeń, a także inicjowanie i uczestnictwo w działaniach mających na celu zapobieganie popełnianiu przestępstw i wykroczeń oraz zjawiskom kryminogennym i współdziałanie w tym zakresie z organami państwowymi, samorządowymi i organizacjami społecznymi;



10. konwojowanie dokumentów, przedmiotów wartościowych lub wartości pieniężnych dla potrzeb gminy.

Przedstawiona propozycja Pana Radnego dotycząca wykonywania przez strażników miejskich napraw rowerów nie mieści się w zakresie zadań określonych przez ustawodawcę. Polecenie strażnikom wykonywania czynności takich jak naprawa rowerów i ustawianie krzywo zaparkowanych rowerów odbywałoby się kosztem wykonywania służby patrolowej mającej na celu ochronę porządku publicznego.

**Pyt. 21 „Wprowadzenie w jednostkach oświatowych, w czasie np. lekcji wychowawczych, kursów zasad ruchu rowerowego”.**

Kwestie opracowania tematów godzin z wychowawcą pozostają w kompetencjach poszczególnych nauczycieli oraz Rad Pedagogicznych funkcjonujących w szkołach. Niemniej jednak w gimnazjach oraz szkołach ponadgimnazjalnych realizowane są, zgodnie z obowiązującą podstawą programową, zajęcia z edukacji dla bezpieczeństwa. W szkołach podstawowych uczniowie mogą starać się o uzyskanie karty rowerowej, biorąc udział w zajęciach organizowanych na terenie szkoły lub w Ośrodkach Ruchu Drogowego.

**Pyt.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”.**

Współpraca z gminami ościennymi jest już prowadzona, zgodnie ze Strategią Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej „Metropolia Poznań 2020”, zakładającą wzrost udziału rowerzystów w ruchu do 10%. Przedstawiciele kilku z nich uczestniczyli w zorganizowanym przez Urząd Miasta Poznania szkoleniu z zakresu nowych standardów rowerowych, które odbyło się w grudniu 2015 r. Współpraca ta odbywa się w dużej mierze poprzez Stowarzyszenie Metropolia Poznań. Na zlecenie Stowarzyszenia i we współpracy z gminami członkowskimi powstało w roku 2014 opracowanie „Identyfikacja problemów funkcjonowania i wyzwań rozwoju ruchu rowerowego na terenie Metropolii Poznań”, wskazujące wstępnie kluczowe trasy rowerowe dla ruchu aglomeracyjnego. Bardziej szczegółowe wyznaczenie tras doprowadzających ruch z najbliższej położonych obszarów gmin ościennych do Poznania planowane jest w Programie Rowerowym 2016-2025. W zakresie planowania przebiegu tras ogólnokrajowych, ich przebieg na terenie Poznania jest ustalony.

**Pyt.23 „Organizowanie konsultacji rowerowych w różnych częściach miasta w postaci burz mózgów i zbieranie pomysłów do tworzenia polityki rowerowej”.**

Konsultacje „rowerowe” są planowane przy tworzeniu Programu Rowerowego 2016-2025.

**Pyt.24 „Przetłumaczenie kopenhaskiego podręcznika „Specyfikacji budowy dróg rowerowych” i przekazanie go samorządom pomocniczym”.**



W związku z zasadniczymi różnicami pomiędzy systemami prawnymi Polski i Danii w zakresie organizacji ruchu nie jest planowane tłumaczenie opracowań duńskich. Obowiązujące miejskie standardy rowerowe wraz z przywoływaną w nich literaturą polskojęzyczną są dostateczną podstawą rozwoju infrastruktury odpowiedniej jakości.

**Pyt.25. „Przeprowadzenie badań, na temat 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)”.**

Wiele badań wskazuje na wpływ jazdy na rowerze na poprawę koncentracji u dzieci. Miasto Poznań traktuje to jako fakt naukowo udowodniony i nie zamierza inspirować kolejnych badań, koncentrując się na działaniach na rzecz wzrostu ruchu rowerowego w dojazdach do szkół.

**Pyt.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%)”.**

W zakresie utworzenia przez władze centralne funduszu rowerowego informuję, iż Miasto Poznań oczekuje na przyjęcie przez Radę Ministrów sprawozdania Przewodniczącego Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pt. "Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2015 r.", w którym, według zapowiedzi medialnych, ma znaleźć się postulat utworzenia takiego funduszu. Po przedstawieniu tego pakietu propozycji działań Miasto Poznań prześle Ministerstwu Infrastruktury i Budownictwa swoje stanowisko w tej sprawie.

**Pyt.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”.**

Podobnie jak tworzenie stacji zasilania pojazdów elektrycznych zadanie to nie należy do zadań własnych gminy. Przedmiotowa inicjatywa warta jest wdrażania w ramach inicjatywy społecznej - integracji społecznej np. poprzez stowarzyszenia rowerowe w ramach rewitalizacji miasta Poznania. Pomysł zostanie uwzględniony przez ZTM podczas np. Tygodnia Zrównoważonego Transportu w dniu 22.09 (Dzień bez samochodu) jako jednorazowy event. Kwestią otwartą pozostaje zainteresowanie tym wydarzeniem producentów/sprzedawców rowerów. Realizacja tego zadania została zlecona do ZTM w ramach w/w akcji, natomiast jej efekty będą zależą od zainteresowania podmiotów.

**Pyt.28 „Tworzenie kompleksowych planów – sieci dróg rowerowych, a nie tylko doraźne budowanie odcinków dróg rowerowych”.**

Plan, o który wnioskuję Pan Radny zostanie przedstawiony Radzie Miasta do końca listopada 2016 r., zgodnie z ww. uchwałą Rady Miasta nr XXVII/398/VII/2016 z dnia 5 kwietnia br. w sprawie uchwalenia kierunków działania Prezydenta Miasta Poznania polegających na opracowaniu



aktualnego "Programu Drogowego Miasta Poznania na lata 2016-2025". Jego realizacja będzie zależna od przeznaczenia odpowiednich środków budżetowych przez Radę Miasta Poznania.

**Pyt.29 „Koordynacja ruchu rowerowego wobec ruchu kolei podmiejskiej”.**

Wydział Transportu i Zieleni, konsultując plany utworzenia Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, wielokrotnie zwracał uwagę na bardzo duży potencjał roweru w dojazdach do istniejących i planowanych przystanków kolejowych. Szersze opracowanie tras dojazdów rowerem do przystanków kolejowych znajdzie się w Programie Rowerowym 2016-2025.

**Pyt.30 „Tworzenie w kolejach miejskich i tramwajach wyodrębnionej przestrzeni dla rowerów”.**

Tworzenie wyodrębnionych przestrzeni dla rowerów w miejskich pojazdach komunikacji publicznej zostało już wdrożone. Istnieje możliwość przewożenia rowerów pod warunkiem właściwego przymocowania roweru w pojeździe. Kwestia stworzenia miejsc dla rowerów w pociągach pozostaje w gestii przewoźników kolejowych.

**Pyt.31 „Wprowadzenie obowiązku umieszczania stelaży na rowery na taksówkach”.**

Przedsiębiorcy wykonujący działalność taksówkową muszą posiadać licencje na transport osób, którą otrzymują po spełnieniu warunków wynikających z ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2013 r. poz. 1414). Art. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. (t.j. Dz.U. z 2012 r. poz. 1137) definiuje taksówkę jako pojazd samochodowy, odpowiednio wyposażony i oznaczony, przeznaczony do przewozu osób w liczbie nie większej niż 9 łącznie z kierowcą oraz ich **bagażu podręcznego** za ustaloną na podstawie taksometru opłatą. Zakres oznaczenia i wyposażenia taksówki zawarty jest w rozdziale 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (t.j. Dz.U. z 2015 poz. 305). Wprowadzenie proponowanego obowiązku umieszczania na taksówce stelaży rowerowych nie mieści się w kompetencji organu licencyjnego. Biorąc pod uwagę powyższe zapisy, z których wynika, że taksówka to pojazd służący do przewozu osób i ich bagażu podręcznego, nie można przedsiębiorcom nakazać posiadania stelaży. Określenie bagażu podręcznego, które jest w prawie przewozowym i ma odzwierciedlenie w przepisach porządkowych – uchwała Nr LIV/811/VI/2013 Rady Miasta Poznania z dnia 9 lipca 2013 r. w sprawie przepisów porządkowych związanych z przewozem taksówkami na terenie miasta Poznania, nie obejmuje roweru.

**Pyt.32 „Budowanie dróg rowerowych pod wiaduktami, dzięki czemu zyskuje się ochronę przed deszczem”.**

W Kopenhadze opisywana przez Pana Radnego forma infrastruktury w postaci ścieżki rowerowej pod wiaduktem występuje na jednej tylko ulicy, pod kilkukilometrowym wiaduktem lekkiej kolei miejskiej. W Poznaniu nie występują wiadukty, pod którymi można by przeprowadzić dłuższą trasę rowerową. Wdrażanie tej praktyki nie jest więc możliwe.



**Pyt.33 „Przeprowadzanie akcji promocyjnych korzystania z roweru wśród:**

- a) posiadaczy samochodów, wskazując argument, iż: \*) tak jak samochodem, mogą się przemieścić z punktu A o 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) przedstawicieli 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);

Przygotowanie kampanii promocyjnej adresowanej do różnorodnych grup docelowych znalazło się w Poaudytowym Planie Działania BYPAD, z terminem wdrożenia czerwiec 2016-czerwiec 2018.

Ponadto Akcje promujące korzystanie m.in. z rowerów są organizowane w czasie „Dnia bez samochodu” i „Tygodnia zrównoważonego transportu”.

W lipcu 2015 r. system Poznańskiego Roweru Miejskiego powiększył się do 37 stacji i 443 rowerów, przeszedł ponadto rewolucję technologiczną. Z tej okazji, wspólnie z operatorem systemu, ZTM przygotował akcję informacyjną oraz weekendową promocję (60 min wypożyczenia za darmo). Przy stacjach wręczano ulotki promujące lokalizacje stacji wraz z podstawowymi informacjami na temat korzystania z PRM. Nakręcono także film instruktażowy

**Pyt.34 „Próbowanie różnych rozwiązań komunikacyjnych na okresy tymczasowe – kontrolowane eksperymenty”.**

Próbowanie różnych rozwiązań komunikacyjnych na okresy tymczasowe – kontrolowane eksperymenty miało swoje miejsce przed wprowadzeniem zmiany organizacji ruchu tzw. Strefy uspokojonego ruchu 30. Wyłączenie świateł na al. Marcinkowskiego/27 Grudnia, wraz z wyłączeniem jednego pasa ruchu dla samochodów poprzedzone było badaniami tj. okresem próbnym funkcjonowania tego rozwiązania. W chwili obecnej podobne próby trwają w okolicach Podgórznej, plac Wiosny Ludów, Szkolnej. Wyniki testu będą podstawą do podejmowania dalszych



decyzji, co do trwałego wprowadzenia rozwiązań. Obecnie w Poznaniu trwa wiele remontów oraz inwestycji drogowych i transportowych (w zakresie transportu publicznego), co wiąże się z częstymi zmianami w organizacji ruchu (zarówno drogowym, jak i linii transportu publicznego). W związku z powyższym wdrażanie rozwiązań testowych należy wprowadzać bardzo ostrożnie, tak, aby w efekcie końcowym jeszcze bardziej nie utrudniać mieszkańcom przemieszczania się, jednocześnie dbając o ich bezpieczeństwo.

**Pyt.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”.**

Spółka ZKZL nie planuje budowy osiedli socjalnych, a realizowana obecnie polityka mieszkaniowa zakłada rozproszenie lokali socjalnych i sytuowanie ich w budynkach komunalnych lub budynkach wspólnot mieszkaniowych z udziałem Miasta Poznania.

**Pyt. 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”.**

Tereny wokół bloków w większości przypadków stanowią własność Spółdzielni Mieszkaniowych, bądź wspólnot mieszkaniowych, zatem to one decydują o ich docelowym przeznaczeniu. Urząd Miasta Poznania nie ma możliwości ingerowania we własność prywatną.

**Pyt. 37 „Tworzenie planów i procedur zazieleniania dzielnic, np. poprzez wprowadzenie obowiązku zazieleniania podwórek”.**

Działania dotyczące tworzenia planów i procedur zazieleniania dzielnic są już podejmowane w ramach prac Rad Osiedli, grantów osiedlowych oraz Budżetu Obywatelskiego. Ponadto także w ramach Programu „Przyjazne Podwórko” Miasto współfinansuje nakłady ponoszone przez wspólnoty mieszkaniowe na stworzenie zorganizowanych zespołów zieleni, z trwałymi elementami małej architektury oraz nasadzeniami wieloletnimi.

**Pyt. 38 „Instalowanie baterii słonecznych na dachach, ocieplanie budynków, oraz inne działania optymalizujące energetycznie budynek”;**

Zadania jednostek sektora publicznego w zakresie efektywności energetycznej, w tym takie które nawiązują do optymalizowania budynków pod względem energetycznym określone zostały w art. 10 Ustawy o efektywności energetycznej z dnia 15 kwietnia 2011 r. Miasto Poznań realizuje wszystkie z wymienionych w ustawie środków poprawy efektywności energetycznej poprzez termomodernizację budynków, stosowanie urządzeń i technologii energooszczędnych, wykorzystanie odnawialnych źródeł energii oraz zmianę wzorców zachowań.

Poniżej przykłady działań związanych z poprawą efektywności energetycznej budynków miejskich zrealizowane w latach 2011-2015:



1. Poznański Ośrodek Specjalistycznych Usług Medycznych – sztandarowy przykład na kompleksowe podejście do zagadnienia termomodernizacji z wykorzystaniem najnowszych dostępnych technologii obejmujące swym zakresem:
  - system zarządzania energią wraz z osiągnięciem, utrzymaniem i zagwarantowaniem efektu energetycznego.
  - instalację wymiany energii z odnawialnych źródeł geotermalnych w ramach modernizacji instalacji wentylacji mechanicznej,
  - instalację wentylacji z rekuperacją i zasilaniem z węzła ciepłego oraz wymiennika gruntowego,
  - instalację ogniw hybrydowych (panele fotowoltaniczne wraz z kolektorami słonecznymi),
  - wymiennik gruntowy o wydajności cieplnej 244 kW,
  - węzeł ciepły trójfunkcyjny z zespołami wymienników płytowych oraz zasilaniem zasobników cwu, również z instalacji solarnej
  - ocieplenie budynku, wymianę okien, zabudowę podcieni i powiększenie powierzchni użytkowej, przebudowę podziemia, wymianę wind, patio z rozsuwanym dachem,
  - pełną wymianę oświetlenia na energooszczędne,
  - modernizację instalacji centralnego ogrzewania z podziałem na strefy i pełnym sterowaniem.
2. Termomodernizacja Wielospecjalistycznego Szpitala Miejskiego im. J. Strusia ul. Szwajcarska:
  - wymiana starej drewnianej stolarki okiennej na PCV (488szt.)
  - docieplenie ścian budynków (2 347,14 m<sup>2</sup>) i stropodachu (1 676,14m<sup>2</sup>)
  - montaż kolektorów słonecznych (196 szt.)
  - wymiana zużytych i wyeksploatowanych jarzeniowych źródeł światła na energooszczędne typu LED,
3. Szpital Miejski im. F. Raszei – sporządzenie dwóch audytów energetycznych, wymiana źródeł światła na energooszczędne, znaczna przebudowa instalacji c.o., wymiana instalacji grzejników z zastosowaniem zaworów i głowic termostatycznych.
4. Obiekty Zarządu Komunalnych Zasobów Lokalowych:
  - ul. Głuszyna - budowa budynku mieszkalnego wyposażonego w kolektory słoneczne
  - ul. Marysieńki - termomodernizacja istniejącego obiektu,



- ul. Bolka - budowa budynku mieszkalnego z wysokosprawnymi kotłowniami gazowymi
5. Obiekty podległe Zarządowi Transportu Miejskiego:
- siedziba ZTM, ul. Matejki 59 – systemy regulacji instalacji c.o. i c.w.u.
6. Obiekty podległe Zarządowi Dróg Miejskich:
- budynek przy ul. Gdyńskiej 46/50 - naprawa instalacji grzewczej, wymiana grzejników na bardziej wydajne (portiernia), modernizacja oświetlenia budynku, wymiana zwykłych źródeł światła (żarówek) na LED, naprawa okien w budynkach biurowych,
7. Palmiarnia Poznańska - uszczelnienie ok. 790 m<sup>2</sup> połączeń dachowych pawilonów, wymiana okien w budynku administracyjno-socjalnym, ocieplenie dachu budynku, wymiana 38 kompletów zaworów z głowicami termostatycznymi.
8. Obiekty podległe Wydziałowi Zdrowia i Spraw Społecznych:
- Żłobek nr 2 (żłobek „Stokrotka”) – wymiana 20 okien oraz modernizacja kotłowni,
  - Żłobek nr 3 – wymiana 30 okien w żłobku „Królowna Śnieżka”, podłączenie żłobka „Królowna Śnieżka” do miejskiej sieci ciepłowniczej, termomodernizacja żłobka „Jacek i Agatka”;
  - Zakład Opiekuńczo-Lecznicy i Rehabilitacji Medycznej – wymiana instalacji c.o. w istniejącym budynku oraz dobudowa nowego skrzydła wraz z kolektorami słonecznymi.
9. Obiekty podległe Wydziałowi Oświaty:
- kompleksowa termomodernizacja (ocieplenie ścian zewnętrznych oraz przegród poziomych, wymiana stolarki okiennej i drzwiowej zewnętrznej, wymiana grzejników żeliwnych na płytowe z termostatami, wymiana oświetlenia jarzeniowego na LEDowe, montaż paneli fotowoltaicznych na dachu budynku)
    - Zespół Szkół Mistrzostwa Sportowego (os. Tysiąclecia 43),
    - Zespół Szkolno- Przedszkolny nr 1 (Os. Łokietka 104).
  - modernizacja kotłowni wraz z wymianą kotła gazowego i /lub częściowa wymiana instalacji CO
    - Przedszkole nr 6, 22, 42, 43, 29, 45, 47, 58, 67, 69, 78, 98, 110, 112, 116, 117, 163, 124, 129, 163, 184, 188, 189,
    - Szkoła Podstawowa nr 3, 28, 29, 51, 53, 59, 61, 65, 82,



- Gimnazjum nr 11, 33, 50,
  - Zespół Szkół z Klasami Integracyjnymi i Specjalnymi nr 1,
  - I, III, IV i V Liceum Ogólnokształcące,
  - Liceum Ogólnokształcące Marii Magdaleny,
  - Zespół Szkół Gimnazjalno-Zawodowych nr 42,
  - Zespół Szkół Handlowych,
  - Zespół Szkół Gimnazjalno-Licealnych,
  - Zespół Szkół nr 2,
  - Poznańska Szkoła Chóralna.
- ocieplenie ścian zewnętrznych budynku i/lub dachu
- Przedszkole nr 3, 14, 29, 30, 35, 68, 71, 78, 81, 140,
  - Szkoła Podstawowa nr 15, 20, 34, 46, 48, 15, 34, 75, 90,
  - Gimnazjum nr 2, 15, 22,
  - Zespół Szkół Odzieżowych.
- częściowa wymiana stolarki okiennej i/lub drzwiowej
- Przedszkole nr 3, 6, 10, 20, 21, 24, 37, 42, 48, 53, 69, 75, 96, 100, 110, 112, 113, 116, 119, 121, 160, 171, 187, 189,
  - Szkoła Podstawowa nr 3, 13, 15, 17, 18, 19, 20, 25, 26, 34, 36, 40, 42, 62, 63, 64, 65, 70, 77, 80, 83, 89, 90,
  - Gimnazjum nr 1, 9, 12, 15, 42, 55, 61, 63, 68,
  - Liceum Ogólnokształcące przy ZSMS,
  - I, II, III i XIV Liceum Ogólnokształcące,
  - Zespoły Szkół: nr 5, z Oddziałami Integracyjnymi nr 2, nr 4 z Oddziałami Sportowymi, Mistrzostwa Sportowego nr 2, Gimnazjalno – Zawodowych i Gimnazjalno-Zawodowych nr 42, Specjalnych nr 101, Zawodowych nr 6, Budowlano-Drzewnych, Gastronomicznych, Ekonomicznych, Budowlanych



nr 1, Elektrycznych nr 1, Licealno – Technicznych, Mechanicznych, Geodezyjno – Drogowych,

- Zespół Szkół i Placówek Oświatowych.
- podłączenie placówki do miejskiej sieci ciepłej
  - Szkoła Podstawowa nr 5,
  - V, VII, XII Liceum Ogólnokształcące,
  - Zespół Szkół z Oddziałami Integracyjnymi nr 3 – w 2016 r.,
  - XXV Liceum Ogólnokształcące – w 2016 r.

#### 10. Obiekty Urzędu Miasta Poznania:

- Umowa z PROMAR Sp. z o.o., której przedmiotem jest m.in.:
  - pełne monitorowanie pracy urządzeń kontrolno-pomiarowych i sterujących w zakresie energii ciepłej w budynkach Urzędu Miasta Poznania (ul. Matejki 50, ul. Gronowa 22 oraz ul. Libelta 16/20),
  - eksploatacja obejmująca całodobową optymalizację i regulację parametrów pracy urządzeń automatyki.
- Umowa z Veolia Energia Poznań S.A, której przedmiotem jest realizacja usługi zarządzania energią w węźle cieplnym zlokalizowanym przy ul. Słowackiego 22.
- Wymiana i modernizacja instalacji ogrzewania w budynkach Urzędu Miasta:
  - doposażenie kotłowni w monitoring czujników temperatury, poziomu wody w kotłach oraz doposażenie w czujnik zalania i jego monitoring w pomieszczeniach kotłowni i węzłów ciepłych w niektórych budynkach Urzędu Miasta Poznania,
  - montaż blokad na zaworach termoregulacyjnych – ciągi komunikacyjne, pl. Kolegiacki 17.
- wymiana oświetlenia na LEDowe - sukcesywnie budynki przy pl. Kolegiackim 17, Gronowa 22 ab, Słowackiego 22, Matejki 50,
- wymiana oświetlenia na korytarzach na sterowane zegarem czasowym, po godz. 17 włączenie oświetlenie powoduje czujnik ruchu – pl. Kolegiacki (I piętro),
- sukcesywny montaż lamp sterowanych czujnikiem ruchu w toaletach – pl. Kolegiacki 17 (parter, I piętro),
- częściowa wymiana okien (14 szt.) w budynku przy ul. Słowackiego 22,
- budynki Urzędu ul. Libelta 16/20 i ul. 3 Maja 46 – instalacja urządzeń do kompensacji mocy biernej.



11. Obecnie w trakcie realizacji:

Projekt pn "Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej w Poznaniu", wspierany ze środków EOG 2009-2014. Projekt obejmuje swym zakresem termomodernizację (ocieplenie) ścian budynków, wymianę grzejników i montaż termostatów, wymianę stolarki okiennej i drzwiowej, wymianę oświetlenia wbudowanego na energooszczędne typu LED, montaż perlatorów na wylewkach wody, montaż instalacji fotowoltaicznej (od 5kW do 15kW) na 5 placówkach oświatowych:

- Szkoła Podstawowa nr 23 im. Gen. Józefa Bema,
- Zespół Szkolno - Przedszkolny nr 1,
- Zespół Szkół Mistrzostwa Sportowego,
- Centrum Edukacji Ustawicznej i Zawodowej,
- Zespół Szkół z Oddziałami integracyjnymi i Specjalnymi nr 2.

W 2015 r. Miasto Poznań otrzymało **wyróżnienie w konkursie ECO - MIASTO 2015** za politykę w zakresie efektywności energetycznej w kategorii miast z liczbą mieszkańców powyżej 100 000. Konkurs ECO-MIASTO ma na celu nagrodzenie polskich miast, które mogą pochwalić się dużym zaangażowaniem w zakresie zrównoważonego rozwoju. Organizatorem konkursu jest Ambasada Francji w Polsce, która od lat wspiera samorządy lokalne na drodze ekologicznego rozwoju. W 2015 roku miasta rywalizowały w czterech konkurencjach: mobilność zrównoważona, efektywność energetyczna, gospodarka odpadami, gospodarka wodna.

**Pyt. 39 „Następujące rozwiązania w zakresie funkcjonowania ogrodu zoologicznego:**

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

W Nowym Zoo istnieje podział na strefy kontynentów i strefy klimatyczne – obszary np. Afryki, Ameryki czy Azji, jak również ciągi tematyczne woliery z gatunkami poszczególnych grup systematycznych (np. ssaki drapieżne). W miarę możliwości finansowych Ogród Zoologiczny będzie czynił starania, aby przygotowywać oazy tematyczne, atrakcyjne wizualnie, ułatwiające realizację zadań z obszaru edukacji przyrodniczej.

**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 toalety z wystrojem tylko z tej części świata;**

W obszarze „Afryka” w Nowym Zoo przy słoniarni funkcjonuje tzw. wioska afrykańska z restauracją. Ogród Zoologiczny podejmuje też działania w celu pozyskania kolejnych dzierżawców, którzy stworzyliby ofertę gastronomiczną wpisującą się w strefy klimatyczne.



Zwiększenie liczby toalet oraz zmiana ich wystroju uzależniona jest od możliwości finansowych, jest to bowiem jedna z wielu potrzeb Ogródu.

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

Ogród Zoologiczny podjął działania dotyczące stroju personelu zoo, uatrakcyjniającego ofertę eventową - w załączeniu zdjęcia Zaklinacza Krokodyli, czy Szeryfa Starego Zoo (z imprez: westernowe zoo oraz pokazowe karmienie kajmanów).

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

Stosowane są tzw. wybiegi mieszane – np. w Starym Zoo liczne gatunki ptaków utrzymywane są razem (ibisy, kaczki, gęsi), a na wybiegu Ameryki Południowej (nandu i alpaki, czy też tapiry, nandu i kapibary); planowe są dalsze przedsięwzięcia tego typu.

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

Wodospad w Starym Zoo w pawilonie zwierząt zmiennocieplnych już funkcjonuje; brak środków finansowych uniemożliwia powstanie kolejnych.

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

Rewitalizacja stawów Starego Zoo zakłada użytkowanie ich przez publiczność i wprowadzenie łódek; tworzenie rzeczek na terenie Nowego Zoo jest limitowane właściwościami terenu oraz środkami.

- g) wprowadzenie możliwości dla osób fizycznych i prawnych finansowej „adopcji” zwierzęcia – przejęcia kosztów jego utrzymania;**

Od wielu lat Ogród Zoologiczny umożliwia osobom fizycznym i firmom adopcję zwierząt. Uzyskane środki przekazywane są do budżetu Miasta. W 2015 r. przychód z tytułu adopcji wyniósł 33 629,84 zł netto.

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

W Ogródku Zoologicznym funkcjonują bilety roczne: dla jednej osoby koszt 50 zł, dla trzech osób koszt 70 zł.

- 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;**

Większość terenów w zoo w okresie zimowym jest nadal użytkowana przez zwierzęta, które dla dobrego zdrowia są hartowane i wypuszczane na wybiegi. Teren stawów ze względu na zachowanie linii brzegowej i trzcinowisk nie może zostać zamieniony w lodowisko, poza tym rzadko zamarza, co nie gwarantuje bezpieczeństwa potencjalnym użytkownikom. Ogród Zoologiczny stara się udostępniać np. obszar groty w Starym Zoo oraz obszary forteczne.

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

Wprowadzanie psów na teren zoo nie jest możliwe ze względu na przepisy polskiego prawa dot. funkcjonowania ogrodów zoologicznych (rozporządzenia ministerialne oraz PIW). Poza tym oprócz kwestii sanitarnych, istotne jest, że wprowadzane na teren ogrodu zwierzęta powodowałyby stres dla zwierząt znajdujących się w zoo. Wybiegi nie są zabezpieczone np. szymbami, które redukowałyby kontakt zapachowy, a kultura utrzymania zwierząt w Polsce oraz ich ułożenia bywa również problemem, co z kolei wiąże się z zapewnieniem bezpieczeństwa zarówno zwierzętom, jak i publiczności.

**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. „Jukon Bay”, na której były przedstawione czasy gorączki złota w połączeniu z ekspozycją zwierząt północnych, takich jak pingwiny, morsy, wilki, niedźwiedzie polarne, etc.);**

Ogród Zoologiczny wprowadza wiele dodatkowych wystaw tematycznych i atrakcji np.: wystawa i multimedialny pokaz „Płonące lasy Indonezji” w Starym Zoo, westernowe miasteczko z pokazem obsługi lasso, wystawa „Kurnik” w pawilonie zwierząt zmiennocieplnych.

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

Ogród Zoologiczny podnajmuje na imprezy Salę Kominkową oraz teren fortu. Dodatkowo realizowane są imprezy urodzinowe czy tematyczne dla dzieci. Od maja wprowadzone będą imprezy dodatkowe – takie jak „Noce w Zoo”.

Z wyrazami szacunku  
ZASTĘPCA PREZYDENTA  
MIASTA KALISZANIA  
Matej Wudarski

Do wiadomości:  
Przewodniczący Rady Miasta





## ODŚNIEŻANIE ŚCIEŻEK ROWEROWYCH W SEZONIE 2015/2016

### STARE MIASTO CENTRUM:

1. 27 Grudnia od Ratajczaka do Gwarnej (str. lewa)
2. Plac Wolności od Al. Marcinkowskiego do Ratajczaka (str. lewa)
3. Armii Poznań odc. Szelągowska – Pułaskiego całość obustronnie
4. Ewangelicka wzdłuż Wartostrady
5. Fredry odc. Kościuszki – Al. Niepodległości (str. lewa) oraz Wieniawskiego – Roosevelta (str. prawa)
6. Kazimierza Wielkiego od Garbary do Mostowej (str. prawa)
7. Krakowska ścieżka rowerowa przy Strzeleckiej (str. lewa)
8. Małe Garbary odc. Wroniecka - Św. Wojciech (str. prawa)
9. Mostowa od Mostu Św. Rocha do Kazimierza Wielkiego całość obustronnie oraz od Za Groblą do Grobli (str. lewa)
10. Przepadek całość

### STARE MIASTO PÓLNOC:

1. Księcia Mieszka I od Armii Poznań do Szeligowskiego (str. prawa)
2. Lechicka od Naramowickiej do Mostu Lecha (str. lewa za ekranami akustycznymi)
3. Naramowicka odc. Wilczak – Serbska (str. prawa) oraz od Serbskiej do końca odcinka za przejazdem PKP (obustronnie)
4. Serbska odc. Lechicka – Rondo Solidarności
5. Szelągowska odc. Słowiańska – Garbary (str. lewa)
6. Stróżyńskiego
7. Szeligowskiego obustronnie od pętli PST do przejazdu kolejowego
8. Winogrady całość obustronnie

### NOWE MIASTO PÓLNOC:

1. Bałtycka od Mostu Lecha do ul. Prymasa Hłonda – obustronnie, w tym ścieżka rowerowa
2. abpa Dymka od ul. Szwajcarskiej do ul. Pivnej (po stronie lasu)
3. Gdyńska od ul. Bałtyckiej do przejazdu PKP – w tym ścieżka rowerowa (strona lewa)
4. Grodzieńska od ul. Krańcowej do ul. Termalnej – chodnik i ścieżka rowerowa
5. Prymasa Hłonda całość obustronnie, w tym ścieżka rowerowa
6. Jana Pawła II – całość chodników obustronnie bez przystanków MPK łącznie ze ścieżką rowerową
7. Katowicka od ul. abpa Baraniaka do ul. Miłczańskiej
8. Kórnicka całość chodnika obustronnie łącznie z Mostem Św. Rocha i ścieżką rowerową oraz chodnik ze ścieżką rowerową od ul. Jana Pawła II do os. Lecha
9. Krańcowa od ul. Warszawskiej do ul. Wileńskiej (strona prawa)
10. Podwale od ul. Hłonda do Ronda Śródka obustronnie
11. Surzałkowska od ul. Sarniej do wjazdu do lasu
12. Szwajcarska od ul. Dymka do łącznika z Kurlandzką (strona prawa)
13. Trocka obustronnie
14. Termalna od ul. Trockiej do ul. Warszawskiej

### NOWE MIASTO POŁUDNIE:

1. Gospodarska od ul. Szczepankowa do ul. Spławie (strona prawa)
2. Hetmańska ciąg pieszo-rowerowy
3. Inflancka od wjazdu z os. Stare Żegrze (przy parkingu strzeżonym) do ul. Piłsudskiego obustronnie
4. Książęca od ul. Starołęckiej do ul. Św. Antoniego całość obustronnie
5. Kurlandzka od ul. Zodiakowej do łącznika przy ul. Szwajcarskiej (strona lewa)
6. Piłsudskiego od ul. Zamenhofska do ul. Żegrze obustronnie z wyłączeniem chodnika przy nr 100-102
7. Starołęcka od Ronda Starołęka do ul. Romana Maya (strona prawa) oraz od Fortu I do ul. Czernichowskiej – ciąg pieszo-rowerowy (z wyjątkiem miejsc przylegających do posesji)
8. Szczepankowo całość obustronnie
9. Tarnowska od Szkoły Podstawowej do ul. Ostrowskiej (strona prawa wzdłuż pól)
10. Żegrze całość obustronnie

### GRUNWALD:

1. Rondo Krzysztofa Skubiszewskiego;
2. Bukowska od Polskiej do granicy miasta;
3. Bułgarska (po stronie Stadionu);
4. Brzechwy obustronnie ze ścieżką rowerową bez przystanków MPK;
5. Dmowskiego odc. Daleka – Krauthofera obustronnie;
6. Głogowska;



- wzdłuż skarpy wiaduktu Górczyńskiego przy stacji benzynowej;
- od Bosej do wiaduktu Ostatnia – ścieżka rowerowa;
- Wiadukt Kosynierów Górczyńskich;
- od wiaduktu Kosynierów Górczyńskich do Ostatniej;
- od wiaduktu Skórnickiego do przystanku MPK Gostyńska – droga rowerowa;
- 7. Grunwaldzka – kierunek od Bukowskiej do przejazdu PKP Junikowo:
  - chodnik wzdłuż Placu Nowakowskiego;
  - odc. Bułgarska - Malwowa – str. prawa, wraz ze ścieżką rowerową;
  - odc. Rondo Skubiszewskiego-Żmigrodzka str. lewa;
- 8. Hetmańska od wiaduktu kolejowego do Dmowskiego, obustronnie;
- 9. Kolorowa – bez chodników po stronie King Cross Marcelin;
- 10. Leśnych Skrzatów odc. Bukowska – Brzechwy, w tym ścieżka rowerowa;
- 11. Marcelińska odc. Bułgarska - Strzegomska;
- 12. Klinkierowa – obustronnie;
- 13. Ostatnia;
- 14. Perzycka od Ławicy do przejścia;
- 15. Przybyszewskiego - ścieżka rowerowa w pasie rozdziału odc. Rondo Nowaka-Jeziorańskiego-Marcelińska;
- 16. Ptasia - strona południowa;
- 17. Reymonta wzdłuż Parku Manitusa;
- 18. Strzegomska;
- 19. Szarotkowa;
- 20. Wałbrzyska;
- 21. Węgorka;
- 22. Zgorzelecka – bez chodników po stronie King Cross Marcelin;
- 23. Złotowska od Bukowskiej do Owczej, w tym ścieżka rowerowa (bez chodników przylegających do posesji);
- 24. Wiadukt Ks. Skórnickiego

#### JEZYCE:

- 1. Biskupińska – od Strzeszyńskiej do Krajeneckiej
- 2. Bukowska – od Szylinga do Polskiej
- 3. Chodzieska – od Sianowskiej do Czarnkowskiej
- 4. Dąbrowskiego
  - od Przybyszewskiego do Polskiej (str. prawa);
  - od Polskiej do Przelotu (str. lewa)
- 5. Literacka – od Koszalińskiej do Puszkina (w tym chodniki wewnątrz ronda)
- 6. Niestachowska
- 7. Polska – od Dąbrowskiego do Bukowskiej
- 8. Przybyszewskiego – od Bukowskiej do Szamarzewskiego (ścieżka rowerowa w pasie rozdziału)
- 9. Strzeszyńska:
  - od Iwoniczkiej do Kosowskiej (str. lewa)
  - od Szarych Szeregów do Sucholeskiej (str. prawa)
- 10. Al. Solidarności - od Piątkowskiej do Dojazd
- 11. Sucholeska
- 12. Szamarzewskiego – od Szamotulskiej do Kassjusza (obustronnie);
- 13. Św. Leonarda – od Piątkowskiej do Winiarskiej (str. prawa);
- 14. Wańkowicza od Żołnierzy Wyklętych do Boya Żeleńskiego
- 15. Witos
- 16. Wojska Polskiego – od Wołyńskiej do Dojazd (str. prawa)
- 17. Zeromskiego
- 18. Żołnierzy Wyklętych od Wańkowicza do Koszalińskiej (str. lewa)

#### WILDA

- 1. Bohaterów Westerplatte
- 2. Dolna Wilda – od Hetmańskiej do Piastowskiej (str. prawa);
- 3. Droga Dębińska – od Królowej Jadwigi do wiaduktu Hetmańska
- 4. Hetmańska – od wiaduktu „Traugutta” do Mostu Przemysła I
- 5. Leszczyńska – od Ostatniej do Leszczyńskiej (str. prawa)
- 6. Matyi
- 7. Św. Szczepana - od Łozowej do starej Czechosłowackiej (str. lewa)
- 8. o. Żelazka
- 9. Księża Jakuba Wujka od Przemysłowej do Al. Księcia Przemysła II (str. prawa)

XII. Sprzątanie chodników i ścieżek rowerowych oraz placów miejskich (zwanych dalej łącznie „chodnikami”)

1. Zadanie sprzątania chodników obejmuje działania mające na celu utrzymanie ich w czystości przez cały czas trwania umowy, niezależnie od warunków pogodowych i intensywności zabrudzenia. Wykonawca musi zebrać i wywieźć wszelkie zanieczyszczenia uprzątnięte z chodników przez właścicieli nieruchomości przyległych do drogi publicznej. Zadanie usuwania zanieczyszczeń obejmuje wszystkie chodniki i place w Rejonie, których obowiązek utrzymania w czystości – zgodnie z cytowanymi w SIWZ regulacjami ustawowymi – należy do gminy Miasto Poznań, tj. Zamawiającego. Są to wszystkie chodniki, które nie przylegają bezpośrednio do granicy nieruchomości sąsiadującej z pasem drogowym (w tym chodniki i schody na mostach i wiaduktach), chyba, że kwalifikują się do wcześniej wymienionych wyjątków. Są to również chodniki położone bezpośrednio przy nieruchomości stanowiącej własność Miasta Poznania bądź Skarbu Państwa.
2. Przybliżona powierzchnia chodników objętych stałym utrzymaniem czystościowym i zimowym wynosi:
  - dla Rejonu I – Stare Miasto-Centrum - 84 tys. m<sup>2</sup>;
  - dla Rejonu II – Stare Miasto-Północ - 104 tys. m<sup>2</sup>;
  - dla Rejonu III – Nowe Miasto-Północ - 92 tys. m<sup>2</sup>;
  - dla Rejonu IV – Nowe Miasto-Południe - 96 tys. m<sup>2</sup>;
  - dla Rejonu V – Grunwald - 116 tys. m<sup>2</sup>;
  - dla Rejonu VI – Jeżyce - 146 tys. m<sup>2</sup>;
  - dla Rejonu VII – Wilda - 95 tys. m<sup>2</sup>.
3. Dla zadania polegającego na oczyszczaniu chodników dokonano podziału, uwzględniającego rangę poszczególnych odcinków, wynikającą z intensywności ruchu pieszego, na następujące grupy:
  - chodniki w obrębie skrzyżowań, chodniki oraz place miejskie, wymienione w Załączniku Nr 2 do umowy – oczyszczane w trybie planowym dwa razy w tygodniu (wg uzgodnionego z Zamawiającym harmonogramu sprzątania), a także równolegle w trybie interwencyjnym każdorazowo w ciągu 4 godzin od momentu wezwania ze strony Zamawiającego. Wykonawca nie powinien założyć w ww. harmonogramie sprzątania, że planowe oczyszczanie przypadnie w niedzielę bądź święta. Przybliżona powierzchnia chodników objętych cyklicznym oczyszczaniem została podana w Załączniku Nr 2 do umowy. Dla oszacowania minimalnej wydajności zamiatarek chodnikowych należy przyjąć, że konieczne jest zamiatanie mechaniczne 45 tys. m<sup>2</sup>/dobę w każdym Rejonie.
  - chodniki przejść podziemnych oraz dojść do nich oraz chodniki na kładkach – dla których obowiązuje osobny standard opisany w rozdz. XIV;
  - chodniki, ścieżki rowerowe oraz place znajdujące się w Rejonie I – Stare Miasto-Centrum na „obszarze Starówki” – dla których obowiązuje osobny standard opisany w rozdz. XVI;
  - pozostałe chodniki znajdujące się w pasach drogowych ulic miasta Poznania wyszczególnionych w Załączniku Nr 6 do SIWZ – oczyszczane fakultatywnie, uruchamiane każdorazowo na podstawie przesłanej faxem dyspozycji dookreślającej (doraźnej), zawierającej jednoznaczne wyszczególnienie odcinków chodników, których dyspozycja dotyczy oraz terminu wykonania prac, uwzględniającego minimalną wydajność 10 tys. m<sup>2</sup> w ciągu 12 godzin na każdym Rejonie.

Zamawiający zobowiązuje się, że w sytuacji, gdy stopień zapiaszczenia odcinka chodnika będzie wskazywał na konieczność zastosowania odkopywania nawierzchni, to jest w sytuacji, gdy nawierzchnię wskazaną do oczyszczenia przykrywać będzie co najmniej dwucentymetrowa warstwa błota lub ubitego piasku zmieszanych i innego rodzaju zanieczyszczeniami, Zamawiający nie będzie żądał od Wykonawcy realizacji prac w ramach interwencyjnego usunięcia zanieczyszczeń z chodników (wg ceny M3). Takie zadanie objęte zostanie innym zamówieniem publicznym pn.: „odkopywanie nawierzchni”.
4. Standard oczyszczania dla wszystkich chodników jest jednolity i zakłada:
  - mechaniczno-ręczne zamiatanie (przy zastosowaniu maszyn samobieżnych bądź ciągnionych przez pojazdy samochodowe, odkurzaczy przemysłowych, ręcznie prowadzonych zamiatarek lub mioteł) całej powierzchni chodnika, ponadto oczyszczenia powierzchni nieutwardzonej na szerokości od granicy posesji aż do krawężnika (krawędzi) jezdni z zanieczyszczeń naturalnych (typu błoto, piasek, kamienie, gałęzie, liście, zwierzęce odchody, wyrastające chwasty i trawa) oraz bytowych (typu opakowania, papier, resztki pokarmów, elementy pojazdów oraz inne zanieczyszczenia wynikające z ruchu pieszego i kołowego), w taki sposób, aby krawędź chodnika była odsłonięta a krawężnik wyraźnie odcięty od pobocza;
  - oczyszczenie mis wokół drzew;
  - oczyszczenie obszarów przy słupach oświetleniowych, sygnalizacyjnych, oznakowania pionowego oraz barierach.
  - że oczyszczanie powinno się odbywać obowiązkowo ze zraszaniem powierzchni zamiatanej (również w przypadku sprzątania ręcznego wymagane jest zraszanie powierzchni zamiatanej); zastosowany



- wariant technologiczny oraz ilość wody zużytej do zraszania musi gwarantować, że podczas zabiegu zamiatania nie będzie następowało wzniesanie pyłów;
- usuwanie zwierzęcych odchodów przy wykorzystaniu specjalistycznego urządzenia zasysającego;
  - bieżące pozbywanie się zebranych zanieczyszczeń;
  - zebranie i wywóz wszelkiego rodzaju zanieczyszczeń uprzątniętych z chodników przez właścicieli nieruchomości przyległych do drogi publicznej, w ciągu 24 godzin od przesłania dyspozycji dookreślającej (nie dotyczy dni wolnych od pracy, w tym niedzieli i świąt);
5. Dla grupy chodników oczyszczanych cyklicznie zachodzą ponadto wymogi:
- prowadzenia stałego monitoringu Rejonu w celu niezwłocznego usuwania zabrudzeń;
  - rozpoznania niezbędnej częstotliwości sprzątnięcia i dostosowanie jej do bieżących potrzeb uwzględniających, np. czasowe nasilenie ruchu pieszego, jak również warunki pogodowe, np. silny wiatr czy intensywny opad deszczu;
  - uwzględnienia nasilenia zabrudzeń spowodowanych m.in. imprezami kulturalnymi i handlowymi, wystawami targowymi, wzmożonym ruchem turystycznym, uroczystościami kościelnymi i państwowymi. Po ich zakończeniu zanieczyszczenia powinny zostać usunięte w ciągu 4 godzin;
  - prowadzenia prac porządkowych w trybie interwencyjnym (nie planowym) również w dni wolne od pracy, w tym w niedziele i święta, zwłaszcza w sytuacji nasilenia zabrudzenia spowodowanego: imprezami kulturalnymi i handlowymi, wystawami targowymi, wzmożonym ruchem turystycznym, uroczystościami kościelnymi i państwowymi.

Dla oszacowania kosztów należy przyjąć, że w okresie trwania umowy w Rejonie I – Stare Miasto-Centrum oraz w Rejonie V – Grunwald odbędzie się maksymalnie pięć imprez o charakterze masowym do 5 tys. osób oraz maksymalnie dwie imprezy o charakterze masowym od 5 tys. do 30 tys. osób, natomiast w pozostałych Rejonach (II, III, IV, VI, VII) odbędą się maksymalnie dwie imprezy o charakterze masowym do 5 tys. osób oraz maksymalnie jedna od 5 tys. do 30 tys. osób – w każdym Rejonie z osobna. Zamawiający zobowiązuje się do powiadamiania Wykonawcy drogą faksową lub elektroniczną z co najmniej 24-godzinnym wyprzedzeniem o planowanych w pasach drogowych miasta Poznania uroczystościach i imprezach o charakterze masowym. Jeżeli zdarzy się, że w okresie trwania umowy będzie więcej uroczystości i imprez o charakterze masowym, niż ilości wskazane w SIWZ dla oszacowania kosztów przez Wykonawcę, to prace związane z sprzątnięciem chodników i placów po uroczystościach i imprezach masowych przekraczających ilość podaną w SIWZ zostaną objęte odrębnym zamówieniem publicznym. Jeżeli Zamawiający nie powiadomi Wykonawcy o uroczystości bądź imprezie masowej z ww. wyprzedzeniem, nie będzie miał prawa nalożenia kary za opóźnienia bądź zaniedbania w zapewnianiu czystości w trakcie i po zakończeniu imprezy.

### XIII. Odśnieżanie chodników i ścieżek rowerowych oraz placów miejskich (zwanych dalej łącznie „chodnikami”)

1. Dla zadania polegającego na odśnieżaniu i likwidowaniu śliskości zimowej chodników dokonano podziału, uwzględniającego rangę poszczególnych odcinków, wynikającą z intensywności ruchu pieszego, na następujące grupy:
- chodniki w obrębie skrzyżowań objęte planowym zimowym utrzymaniem – do których zakwalifikowane zostały chodniki wymienione w Załączniku Nr 2 do umowy, znajdujące się w obrębie skrzyżowań węzłów komunikacji publicznej i stanowiące wydzielone na jezdniach oznakowaniem poziomym przejścia dla pieszych, odcinki chodników łączące poszczególne „zebry” przejść dla pieszych, przejścia przez pasy rozdziału i torowiska tramwajowe, dojścia do przystanków komunikacji publicznej, całe powierzchnie wysepek rozjazdowych, po których odbywa się ruch pieszych, strefy przykrawężnikowej chodnika oraz jezdni, a także dojścia do chodników odśnieżanych przez właścicieli przyległych nieruchomości – dla których obowiązuje czasokres do **1,5 godziny na pierwsze odgarnięcie pokrywy śnieżnej** oraz posypanie, licząc od chwili wystąpienia zjawiska, a także do **1,5 godziny na pełne odśnieżenie**, łącznie z usunięciem śniegu i błota pośniegowego w miejscu dojścia do oznakowanego przejścia z obszaru przy krawężniku oraz całkowitą likwidację śliskości zimowej, licząc od chwili ustania opadu;
  - chodniki, ścieżki rowerowe oraz place miejskie objęte planowym zimowym utrzymaniem – do których zakwalifikowane zostały chodniki wymienione w Załączniku Nr 2 do umowy – dla których obowiązuje czasokres do **3 godzin na pierwsze odgarnięcie pokrywy śnieżnej** oraz posypanie, licząc od chwili wystąpienia zjawiska, a także do **3 godzin na pełne odśnieżenie** oraz całkowitą likwidację śliskości zimowej, licząc od chwili ustania opadu;
  - chodniki przejść podziemnych oraz dojść do nich oraz chodniki na kładkach – dla których obowiązuje osobny standard opisany w rozdz. XIV;



- chodniki, ścieżki rowerowe oraz place znajdujące się na „obszarze Starówki” – dla których obowiązuje osobny standard opisany w rozdz. XVI;
- pozostałe chodniki znajdujące się w pasach drogowych ulic miasta Poznania wyszczególnionych w Załączniku Nr 6 do SIWZ, których odśnieżanie będzie odbywać się każdorazowo na podstawie przesłanej faxem dyspozycji dookreślającej (doraźnej), zawierającej jednoznaczne wyszczególnienie odcinków chodników, których dyspozycja dotyczy – dla których obowiązuje czasokres do 6 godzin **na pierwsze odgarnięcie pokrywy śnieżnej** oraz posypanie, licząc od momentu otrzymania powyższej dyspozycji.

Dla tej grupy chodników obowiązuje realizacja z minimalną wydajnością 10 tys. m<sup>2</sup>/ 12 godzin dla każdego Rejonu i obejmuje tylko taki zakres prac, gdy grubość pokrywy śnieżnej wymagającej odgarnięcia z chodników nie przekracza 50 cm.

Podział chodników ww. grupy odśnieżania obejmuje zarówno chodniki objęte działaniami planowymi realizowanymi wg określonego standardu (technologii) rozliczane na podstawie miesięcznych cen zryczałtowanych, jak chodniki, na których działania mają charakter doraźny i rozliczane są na podstawie cen jednostkowych w oparciu o dyspozycje dookreślające. Dlatego w pierwszym przypadku czasokres realizacji usługi liczony jest od chwili wystąpienia zjawiska, a w drugim przypadku – od momentu przesłania dyspozycji dookreślającej.

2. Zadanie odśnieżania, usuwania z nich błota, śniegu i lodu oraz bieżące likwidowanie śliskości zimowej na wszystkich chodnikach musi być realizowane według jednolitego standardu i zakłada, że:

- śnieg musi być odgarniany w kierunku krawężnika jezdni i pozostawiony na części przykrawężnikowej chodnika bądź na trawniku przy krawężniku jezdni (obowiązuje zakaz zgarniania śniegu i innych zanieczyszczeń z chodnika na jezdnie oraz składowania i przyzmowania śniegu w odległości 2 metry od pni drzew, w obrębie mis drzew oraz skupin krzewów, na wpustach studzienek kanalizacyjnych, pod słupami znaków drogowych, oświetleniowych, koszy ulicznych oraz stanowiących zapory umożliwiające parkowanie, a także na miejscach przeznaczonych na postój pojazdów osób niepełnosprawnych), a następnie musi być przyzmowany w sposób umożliwiający swobodny ruch pieszych po chodniku (rowerzystów po ścieżce rowerowej) oraz wyjazd z bram i posesji. Odśnieżana musi być powierzchnia położonych w ciągu chodnika zjazdów z drogi publicznej, na szerokości przecinających ich chodników, niezależnie od rodzaju nawierzchni tych zjazdów. Na placach można tworzyć enklawy dla przyzmowania śniegu poza głównymi kierunkami ruchu pieszego;
- powierzchnie ścieżek rowerowych muszą być odśnieżane w maksymalnym możliwym zakresie. W przypadku ciągów pieszorowerowych o szerokości większej od szerokości plugu w pierwszej kolejności należy odśnieżyć i posypać część przeznaczoną dla ruchu pieszych, a następnie pozostałą część ciągu. Obowiązuje zakaz zgarniania i składowania śniegu na obszarze ścieżki rowerowej (wymóg ten dotyczy również ścieżek rowerowych wydzielonych z jezdni). Wyjątkiem jest sytuacja, gdy ścieżka rowerowa wydzielona z chodnika położona jest bezpośrednio przy jego krawędzi i graniczy z jezdnią. W takim przypadku śnieg musi być zgarniany i przyzmowany po części na ścieżce rowerowej oraz po części przy krawędzi jezdni – z zastrzeżeniem, że zachowana musi pozostać swoboda ruchu rowerowego;
- natychmiast po odgarnięciu śniegu cała powierzchnia chodników musi być posypana piaskiem (bez kamieni) o uziarnieniu od 0,1 mm do 1,0 mm, w takiej ilości, ażeby wyeliminować śliskość pośniegową. Odgarnianie śniegu i posypywanie piaskiem musi być sukcesywnie ponawiane aż do ustania opadu z częstotliwością taką, ażeby nie tworzyła się śliskość pośniegową – po ustaniu opadu Wykonawca musi niezwłocznie przystąpić do ostatecznego usunięcia i przyzmowania pokrywy śnieżnej oraz posypania skuteczną ilością piasku;
- w przypadku powstania gołoledzi bądź utworzenia się lodowicy w wyniku opadu marnującego deszczu, Wykonawca musi niezwłocznie przystąpić do likwidowania śliskości poprzez posypanie piaskiem i niezbędną dopuszczalną dawką środków chemicznych;
- w przypadku ciągłych opadów śniegu czynności odgarniania śniegu i posypywania muszą być ponawiane z częstotliwością uniemożliwiającą tworzenia się śliskości pośniegowej, aż do ustania opadu (nie dotyczy chodników odśnieżanych na podstawie dyspozycji dookreślających zakładających wyłącznie jednokrotne odśnieżenie i posypanie);
- w przypadku bardzo obfitych opadów śniegu Zamawiający dopuszcza składowanie odgarniętego śniegu na poboczu chodników w sposób nie utrudniający ruchu pieszych, wykluczając możliwość stosowania wytapiania środkami chemicznymi jako metody utylizacji nadmiaru śniegu;
- uprzątnięcie błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń powinno być wykonywane w maksymalnym zakresie mechanicznie;
- do pracy na chodnikach można zastosować wyłącznie maszyny (pojazdy), których ciężar całkowity nie przekracza 4,0 Mg. Zamawiający dopuszcza zastosowanie pojazdów o rejestracyjnym ciężarze



całkowitym do 4,8 Mg, jako spełniającym ww. wymóg pod warunkiem, że Wykonawca zadeklaruje, iż będzie wykorzystywał ładowność pojazdu tylko w granicach do 4,0 Mg ciężaru całkowitego;

- do pracy na chodnikach można zastosować maszyny wyposażone w pługi o rozmiarze dostosowanych do szerokości chodników, w taki sposób, by nie powodować zniszczeń oraz by pługowany śnieg nie był odgarniany w krzewy;
- w przypadku uszkodzenia chodników, oznakowania pionowego, słupków, elementów małej architektury, krawężników, oporników oraz terenów zieleni w wyniku mechanicznego odśnieżania, Wykonawca zobowiązany jest do naprawienia zniszczeń na własny koszt bądź uregulowania należności wynikających z faktury za usunięcie przedmiotowych zniszczeń;
- gdy nie będzie możliwości utworzenia równomiernych pryzm na całej długości ulicy, na wniosek Wykonawcy Zamawiający wskaże miejsce na drodze, stosowne do utworzenia pryzmy śniegu.

W sytuacji braku możliwości składowania i przyzbowania śniegu zgodnie z powyższymi wytycznymi, zgłoszenie przez Wykonawcę tego problemu faksem, wraz ze wskazaniem odcinka ulicy, spowoduje indywidualne rozpatrzenie sprawy przez Zamawiającego i wyklucza sankcje karne.

3. Dla oszacowania wydajności należy przyjąć, że maksymalna dopuszczalna szybkość przemieszczania się maszyny (pojazdu) po chodniku wynosi 10 km/h, a maksymalna szerokość pługowania (w jednym przejściu) 1,6 m. Dla potrzeb oszacowania niezbędnej minimalnej wydajności zespołu maszyn odśnieżających (odgarniających pokrywę śnieżną z powierzchni chodnika) oraz maszyn posypujących chodnik piaskiem – należy przyjąć, że w ciągu trzech godzin konieczne jest wykonanie zadania na powierzchni do 110 tys. m<sup>2</sup> chodników w Rejonach I-V oraz VII (150 tys. m<sup>2</sup> chodników w Rejonie VI). Wydajność ta musi być podana w metrach kwadratowych nawierzchni na godzinę pracy maszyn.

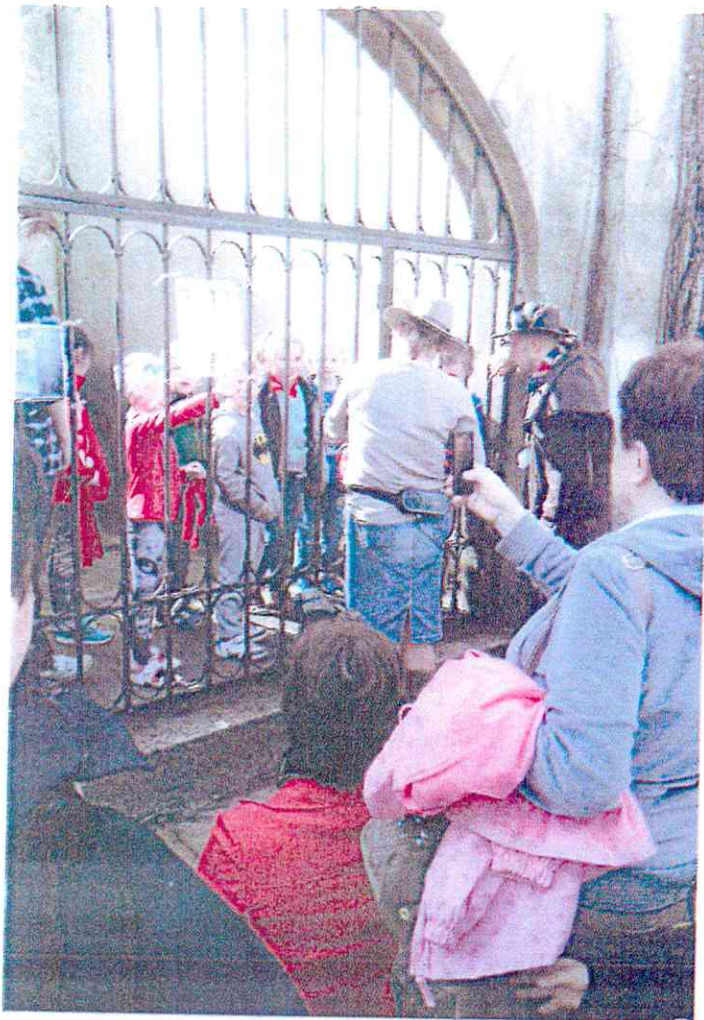












# WESTERN SHOW

SOBOTA, 16 KWIETNIA,  
NA WYBIEGU ZEBU W STARYM ZOO

występuje: Szeryf Zbyszek

10.30 pokaz umiejętności kowbojskich  
11.00, 12.00, 13.00 gry i zabawy dla dzieci

★ konkurs "kowbojska podkowa", łapanie byka na lasso i in.  
UWAGA! na zajęcia dla dzieci obowiązują zapisy:  
[ddstarezoo@zoo.poznan.pl](mailto:ddstarezoo@zoo.poznan.pl), 618 733 975





