



Poznań wprowadza zmiany w zarządzaniu komunikacją i transportem publicznym w Poznaniu. Struktury miejskich jednostek zostaną uproszczone i uporządkowane, a proces podejmowania decyzji - usprawniony. Powstanie też kompleksowa "Polityka mobilności", dotycząca poruszania się po Poznaniu.

Miasto dostosuje struktury do nowych zadań i celów

- Transport publiczny to jeden ze strategicznych obszarów rozwoju miasta - podkreśla Mariusz Wiśniewski, zastępca prezydenta Poznania. - Dlatego zarządzanie nim musi być skoordynowane, przemyślane i konsekwentne. Każdy mieszkaniec miasta musi mieć jasność, kto i za co odpowiada. Temu właśnie mają służyć zmiany, które wejdą w życie od kwietnia. Naszym strategicznym celem jest zwiększenie udziału podróży transportem publicznym wśród poznaniaków. Nie ma innej alternatywy - jeśli chcemy żyć w mieście bez korków, w mieście czystym, zielonym, bez hałasu, przyjaznym dla pieszych. Musimy inwestować w autobusy i buspasy, tramwaje i zielone torowiska. Nie będziemy nikogo na siłę przesadzać z samochodu w tramwaj. To ma być wybór każdego poznaniaka. Chciałbym też, abyśmy uświadomili sobie, że także z punktu widzenia kierowców każdy nowy przystanek tramwajowy, każda nowa linia autobusowa czy kilometr drogi rowerowej to zysk. To bowiem szansa, że dzięki temu więcej mieszkańców skorzysta z alternatywnych sposobów transportu, a co za tym idzie - mniej ludzi wyjedzie na ulice samochodami, co zmniejszy korki. W ubiegłym roku zbadano natężenie ruchu w Poznaniu. Okazało się, że w czasie wakacji, gdy wszystkim łatwiej i płynniej jeździ się po mieście, natężenie ruchu samochodowego spada o niecałe 9 procent. To pokazuje, o co toczy się gra.

Zarząd Transportu Miejskiego

- Chcemy dostosować struktury do nowych zadań i celów - mówi Jan Gosiewski, dyrektor ZTM. - Dlatego podkreślamy znaczenie trzech najważniejszych obszarów,

którymi się zajmujemy. Są nimi: rozwój transportu publicznego, rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej i utrzymywanie jej w odpowiednim stanie oraz dbanie o relacje z klientami.

Działy merytoryczne nie będą zajmowały się sprawami, które nie są związane wprost z zakresem ich działania, a odpowiednie zadania trafią do działów, pełniących rolę obsługi administracyjnej jednostki.

Z istniejących dotychczas pięciu zastępców pozostanie czterech: ds. publicznego transportu zbiorowego, ds. infrastruktury transportowej, ds. sprzedaży i obsługi klientów oraz ds. ekonomicznych.

Kluczowymi zadaniami pionu Publicznego Transportu Zbiorowego będą: rozwój systemu informacji pasażerskiej, przygotowanie planu skomunikowania dzielnic peryferyjnych oraz integracja z gminami.

Z kolei pion Infrastruktury Transportowej ma się zająć m.in.: koncepcjami tras tramwajowych do dworca Poznań Wschód oraz na Marcelin, konsultacjami społecznymi trasy na Klin Dębiecki i II etapu trasy na Naramowice, a także aktualnymi i zaplanowanymi już inwestycjami, jak I etap trasy na Naramowice, modernizacji GTR, przebudową torowiska na Wierzbędicach i 28 Czerwca 1956r.

Dział zajmujący się sprzedażą biletów opracuje kierunki rozwoju sieci dystrybucji biletów z uwzględnieniem nowych możliwości technologicznych (np. płatności bezdotykowych).

Zarząd Dróg Miejskich

- Zdecydowaliśmy o przeprowadzeniu odpowiednich zmian, by nasza struktura była przyjaźniejsza dla mieszkańców miasta - wyjaśnia Krzysztof Olejniczak, dyrektor ZDM. - Aby uprościć strukturę, podzielimy obowiązki związane z przygotowaniem, realizacją i obsługą terenowo-prawną inwestycji. Każdy z etapów danego zadania ma odbywać się w ramach jednego wydziału. Takie scalenie działań przyspieszy cały proces inwestycyjny, skróci proces podejmowania decyzji oraz poprawi komunikację.

Po tym, jak stanowisko dyrektora objął Krzysztof Olejniczak, w ZDM nie zostało obsadzone jedno stanowisko zastępcy. Po reorganizacji nie będzie już także zastępcy dyrektora ds. ekonomicznych. Główny księgowy będzie podlegać bezpośrednio dyrektorowi ZDM.

Podobnie jak w ZTM, w ZDM będzie czterech zastępców: ds. inwestycji, ds. utrzymania, ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ds. przestrzeni publicznej. Ten ostatni pion wyodrębniono w ramach przeprowadzonej reorganizacji struktur ZDM. Zastępca dyrektora odpowiedzialnego za przestrzeń publiczną będzie nadal pełnił również funkcję pełnomocnika prezydenta ds. estetyki. To wskazuje na położenie szczególnego nacisku na kształtowanie przestrzeni w obrębie pasa drogowego i zieleni przyulicznej, włączając w to organizację spotkań z mieszkańcami i konsultacje społeczne.

W ramach reorganizacji ZDM przesunięto do Miejskiego Inżyniera Ruchu część zadań związanych z przygotowaniem projektów organizacji ruchu w ramach dróg gminnych i powiatowych. Zakres zarządzania drogami wewnętrznymi pozostanie nadal w strukturach ZDM.

To duże ułatwienie dla mieszkańców miasta. Od tej pory każdy, kto będzie miał uwagi dotyczące np. oznakowania ulicy czy przesunięcia przejścia dla pieszych,

będzie mógł zgłosić je do MIR. ZDM będzie je opiniował i realizował.

Miejski Inżynier Ruchu

Zmiany znajdą również u Miejskiego Inżyniera Ruchu. Od początku roku działa on w ramach Biura Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta.

MIR korzysta z narzędzia "System Wspierający Zarządzanie Ruchem", które do końca 2019 roku będzie posiadało pełną inwentaryzację całego miasta. Przejmie on zadania z ZDM, dotyczące projektów organizacji ruchu na drogach publicznych (poza organizacjami ruchu dotyczącymi sygnalizacji świetlnych). Znacząco przyspieszy to wykonanie projektów, a ograniczenie zleceń zewnętrznych spowoduje znaczne oszczędności. Nastąpi jednoznaczny podział ról przy rozpatrywaniu wniosków podmiotów zewnętrznych dotyczących zmian organizacji ruchu na drogach publicznych.

Powołany zostanie zespół ds. opiniowania projektów organizacji ruchu wraz z ZDM, ZTM, MPK, SMMP. Projektant będzie składał dokumentację do MIR i Policji (w przypadku dróg wojewódzkich i krajowych). MIR będzie zatwierdzać projekty na podstawie opinii. Uprości i skróci to procedury - dotychczas projektant składał do ZDM i ZTM osobne wnioski, a dopiero po ich uzyskaniu kierował je do MIR. Ważne projekty przygotowane przez MIR będą konsultowane z radami osiedli i innymi podmiotami.

Polityka Mobilności

Poza strukturalnymi i personalnymi zmianami bardzo ważna będzie rewizja w zakresie dokumentów strategicznych i polityk transportowych. Do jesieni tego roku ma zostać zaktualizowany model ruchu Miasta Poznania. Ruszy też proces stworzenia kompleksowej "Polityki Mobilności", nad którym prace mają zakończyć się w 2020 roku.

- Chcemy uruchomić proces związany z tworzeniem jednej, spójnej polityki w zakresie mobilności i transportu - podkreśla Grzegorz Kamiński, dyrektor Biura Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta UMP. - Wspólnie wytworzyć jedną strategię, która będzie obejmowała wszystkie związane z transportem zagadnienia. Uchylona ma zostać obowiązująca od 2008 roku polityka parkingowa i wprowadzone zarządzenie w zakresie standardów wskaźników parkingowych. Zmieniona również będzie polityka transportowa obowiązująca od 1999 roku.

Powstanie zintegrowana "Polityka mobilności" - dokument obejmujący wszystkie dziedziny w obszarze transportu i komunikacji, m.in. politykę transportową, parkingową, program rowerowy, program drogowy, plan zrównoważonego transportu publicznego oraz zagadnienia w zakresie elektromobilności.

Źródło: UM Poznań