

Protokół nr 56/14
z posiedzenia Komisji Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego
Rady Miasta Poznania
w dniu 2 kwietnia 2014 roku
miejsce posiedzenia: sala Błękitna UMP

W obecności quorum **Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski** otworzył posiedzenie Komisji Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego RMP.

Do protokołu załączono:

- Listę obecności radnych oraz zaproszonych gości (załącznik nr 1).
- Porządek obrad (załącznik nr 2)

Ad. 1. Bezpieczeństwo w ruchu drogowym w zakresie pieszych i ruchu rowerowego.

Zastępca Komendanta Miejskiej Policji w Poznaniu - mł. insp. Maciej Nestoruk zapowiedział, iż jeśli chodzi o zdarzenia drogowe, to jest ich coraz mniej. Pokazują to statystyki osób rannych, wypadków, kolizji. Składa się na to cały szereg przedsięwzięć podejmowanych wraz z innymi służbami.

Temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym w zakresie pieszych i ruchu rowerowego przedstawił **naczelnik sekcji ruchu drogowego Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu – mł. insp. Józef Klimczewski** (załącznik nr 3).

Komendant Straży Miejskiej Miasta Poznania – Wojciech Ratman przedstawił działania realizowane przez SMMP w ruchu drogowym w zakresie pieszych i ruchu rowerowego. Podkreślił, iż SMMP współpracuje nieustannie z Policją w zakresie poprawy bezpieczeństwa również w tym zakresie. Straż Miejska podejmuje działania: prewencyjne, profilaktyczne i represyjne. W 2013 roku SMMP wystąpiła w 190 przypadkach z wnioskami o zmianę organizacji w „drogówce” oraz przeprowadziła szereg „pogadank” i prelekcji dot. bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów w ruchu drogowym. Straż Miejska prowadzi również działania represyjne wobec rowerzystów nie stosujących się do przepisów ruchu drogowego. Obserwuje się tendencję spadkową jeśli chodzi o ilość zdarzeń rowerzysta/pieszy.

Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski podkreślił, iż Komisja stara się wskazywać na problemy, które można rozwiązać działaniami systemowymi, bądź doraźnymi, jeśli nie ma innych możliwości. Należą do nich: działania prewencyjne realizowane przez Policję, czy Straż Miejską; zmiana organizacji ruchu realizowana przez zarządcę drogi; poprawa infrastruktury; informacja i edukacja. Z przedstawionych prezentacji wynika, że główny nacisk powinien być położony na informację i edukację oraz działania prewencyjne. Z czego wynikają tak dobre statystyki? Czy nie jest tak, że część zdarzeń nie jest zgłaszanych?

Naczelnik sekcji ruchu drogowego Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu – mł. insp. Józef Klimczewski wyjaśnił, iż analizując rok 2013 zwrócił się do Pana Komendanta Nestoruka o rozszerzenie zespołu zajmującego się edukacją i profilaktyką o policjanta prewencji i policjanta

ruchu drogowego. Wniosek został rozparzony pozytywnie. Zespół rozpocznie swą działalność w dniu 1 maja. Rowerzyści muszą być edukowani.

██████████ – **Prawo do Miasta** poparł pomysł przeprowadzenia w mieście akcji edukacyjnej. Zaproponował włączenie w nią jak największej ilości środowisk. Akcja musi dot. również kierowców. Tym samym nawiązał do kwestii statystyk. Wyraził zdziwienie wobec wysuniętych wniosków. Podkreślił, iż w Poznaniu na drogach z ograniczeniem prędkości kierowcy bardzo często udzielają pierwszeństwa pieszym i przepuszczają ich, natomiast na głównych ciągach komunikacyjnych np. droga dwupasmowa, w ogóle do takich sytuacji nie dochodzi. Z drugiej strony dochodzi do ciągłego łamania przepisów o ruchu drogowym na przejściach dla pieszych. Przechodzenie na czerwony światło to około 30%-50% ogólnej ilości w stosunku do osób oczekujących na to przejście. Zastanawiająca jest więc tutaj w sumie nieznacząca ilość zachodzących zdarzeń. Należy zastanowić się nad przyczyną. Wydaje się, że głównym powodem jest to, że czasami np. przejście przez skrzyżowanie potrafi trwać kilku minut. Absolutnie niedopuszczalne jest to, aby zdrowa osoba nie była w stanie przejść drogi dwupasmowej z np. torowiskiem lub pasem zieleni, na jeden raz. To jest zadanie dla służb miejskich. Jeśli chodzi o kwestię bezpieczeństwa infrastruktury rowerowej drogowej, to wszystkim wiadomo jak fatalny jest stan nawierzchni wielu ulic w Poznaniu. Wyrwa głębokości 10cm przez którą samochód przejeżdża bez większego problemu, dla rowerzysty może oznaczać śmierć na miejscu. Dlatego też rowerzyści bardzo często jeżdżą chodnikami ze względu na własne bezpieczeństwo. Nagminną kwestią jest także stosowanie krawężników przy zjazdach z ulicy na drogę rowerową. Bywają miejsca, gdzie krawężnik ma ok. 10 cm. Dlaczego tak jest? Dlaczego ta infrastruktura jest nadal tworzona w taki sposób? Kolejną bardzo ważną kwestią jest kwestia rozdzielania ruchu pieszego i rowerowego. Tutaj zawsze powinno mieć miejsce rozdzielanie tych funkcji np. krawężnikiem lub innym kolorem. To jest wyraźny sygnał dla pieszego. Piesi b. często nie mają świadomości, że wchodzi na drogę rowerową. Dlaczego na drogach rowerowych bardzo często nie jest równo położony asfalt? To również wpływa na bezpieczeństwo. Kończąc swoją wypowiedź Pan ██████████ podkreślił, iż opowiada się za tym, aby na drogach, na których miesza się ruch rowerowy i pieszy, nie stosować dotychczasowego oznakowania (tabliczka z pieszymi plus tabliczka z rowerzystą). Należy wyznaczyć drogę pieszą z dopuszczeniem ruchu rowerowego i oznaczyć ją żółtą tabliczką ostrzegawczą, iż pieszy ma bezwzględne pierwszeństwo. Takie rozwiązanie będzie pełniło funkcję informacyjną oraz edukacyjną. Ponadto taka regulacja umożliwi rowerzyście jazdę chodnikiem, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa pieszych, jeśli obawia się on jechać drogą (np. zła infrastruktura). Czy Policja, Rada Miasta mogłyby się zastanowić nad taką normą?

Naczelnik sekcji ruchu drogowego Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu – mł. insp. Józef Klimczewski stwierdził, iż stosowane oznakowanie jest zgodne z obowiązującymi przepisami.

██████████ – **Zarząd Dróg Miejskich** odnosząc się do zgłoszonych uwag dot. stosowania krawężników 10-cio centymetrowych na skrzyżowaniu drogi i drogi rowerowej stwierdzi, iż rzeczywiście jest to nieprawidłowe. Podkreślił tym samym, iż oczywiście zarządcy drogi również by chcieli, aby zawsze droga rowerowa była oddzielona od chodnika. Często jednak pojawia się problem polegający na tym, iż albo zostanie dopuszczona możliwość ruchu rowerowego albo ze względu na parametry ulicy, pozostanie tylko chodnik. Wydaje się, że gdy ruch pieszych oraz pojazdów jest niewielki – można dopuścić do takich rozwiązań tym bardziej, że dopuszcza to ustawodawca. W przypadku gdy jest możliwe, droga rowerowa jest zawsze oddzielana od chodnika. Wspólny chodnik pieszo-rowerowy zrealizowany został w miejscach, gdzie nie można było zrealizować oddzielnie chodnika i drogi rowerowej. Często wydaje się, że jest na to jeszcze miejsce, ale tak naprawdę jest to teren prywatny albo poza pasem drogowym.

Jeżeli chodzi o kwestię sterowania sygnalizacją świetlną to zarządzający ruchem jest tutaj w bardzo trudnej sytuacji. Tutaj przepisy wyraźnie wskazują, iż długość cyklu nie może być dłuższa niż 120 sekund. Oznacza to, że w ciągu 120 sekund należy zapewnić możliwość skorzystania różnym rodzajom pojazdów (pojazdy, piesi, rowerzyści, komunikacja miejska) i uczestnikom z różnych kierunków. Wszystkie sygnalizacje na terenie miasta Poznania spełniają przewidziane przepisami warunki. Tutaj należy wyważyć wszystkie relacje pomiędzy uczestnikami ruchu. ZDM jest zobowiązany do tego, aby na skrzyżowaniach priorytet miała komunikacja zbiorowa.

Radna Lidia Dudziak stwierdziła, że czas oczekiwania na ulicy Głogowskiej jest dłuższy niż 120 sekund.

██████████ – **Zarząd Dróg Miejskich** odpowiedział, iż większość sygnalizacji na terenie miasta Poznania to sygnalizacja akomodacyjna. Sterownik musi mieć sygnał o oczekującym pieszym.

██████████ – **Stowarzyszenie Poznańska Masa Krytyczna** stwierdziła, iż nadszedł czas, aby odejść od znaku poziomego C-13/C-16, czyli łączenia ruchu pieszego z rowerowym. Wynika to z chęci minimalizacji kolizji na tle rowerzysty/pieszego. Ponadto wydaje się, że na drogach z ograniczoną prędkością do 50km/h nie ma potrzeby wydzielania drogiej rowerowej. Tutaj ruch może się odbywać się „w jezdni”. Natomiast w związku z tym, iż główną przyczyną wypadków w Polsce jest jednak nadmierna prędkość, należy dążyć do respektowania wyznaczonych ograniczeń. Jak służby widzą kwestię pomiarów prędkości na chociażby odcinkowych trasach? Jak wyglądałaby kwestia automatycznych pomiarów radarowych?

Naczelnik sekcji ruchu drogowego Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu – mł. insp. Józef Klimczewski stwierdził, że w dużych miastach głównym powodem zdarzeń drogowych jest nie ustąpienie pierwszeństwa, ale najcięższe skutki wiążą się z przekraczaniem prędkości. Jeżeli chodzi o kwestię odcinkowego pomiaru prędkości, to cała dokumentacja została już przygotowana i przekazana do Komendy Wojewódzkiej. Ponadto realizowany jest plan pomiaru prędkości wynikający z analizy stanu bezpieczeństwa.

Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski podkreślił, iż w kwestii regulowań prawnych dot. oznakowań, Rada Miasta nie ma takiej delegacji.

Radny Mariusz Wiśniewski zapytał, jaki jest powód, iż ulica Głogowska, Grunwaldzka itp. znalazły się na niechlubnych czołowych miejscach w przedstawionej prezentacji? Poruszył kwestię przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Małe Garbary/Estkowskiego/Garbary. To jest miejsce bardzo mało przyjazne dla pieszego (bardzo długi czas oczekiwania). Jaka jest skuteczność rozdawania broszur, informatorów? Być może lepszym rozwiązaniem byłoby nakręcenie krótkich filmików, scen o charakterze edukacyjnym? Filmie powinien pokazywać konkretne miejsce i być c pokazywany np. w Internecie, lokalnej TV. Należy położyć nacisk na edukację.

Naczelnik sekcji ruchu drogowego Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu – mł. insp. Józef Klimczewski udzielił wyjaśnień dot. pokazanej statystyki. Podkreślił, iż jedną z głównych przyczyn zdarzeń drogowych jest z pewnością infrastruktura.

██████████ – **Prawo do Miasta** odniósł się do priorytetów sygnalizacji świetlnej. Podkreślił, iż zdarzają się skrzyżowania, które przekracza się na 3 razy. Zachęca do przyjrzenia się

kwestii oznakowania C-13/C-16. W tych miejscach należy wskazywać na bezwzględne pierwszeństwo pieszych (znak C-16 z tabliczką: nie dotyczy rowerzystów).

██████████ – **Zarząd Dróg Miejskich** odpowiedział, iż skrzyżowanie ulic Estkowskiego/Garbary/Male Garbary lub Głogowska/Hetmańska są określane jako krytyczne (potoki pojazdów+komunikacja miejska). I oczywiście można ustawić priorytet dla pieszych, ale odbije się to na pozostałych użytkownikach. Wydaje się, że tam sygnalizacja działa teraz optymalnie. Wydaje się, że tylko około 30% pieszych przechodzi przez cały przekrój dwujezdniowy z torowiskiem tramwajowym. Większość z nich podąża jednak na przystanek. Dlatego dzielenie ma sens, ponieważ w tym czasie korzystają pozostali użytkownicy.

Naczelnik sekcji ruchu drogowego Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu – mł. insp. Józef Klimczewski poinformował, iż w kwestii bezpieczeństwa złożony został wniosek odnośnie ronda Śródka. To jest najbardziej niebezpieczne miejsce w Poznaniu.

██████████ – **Stowarzyszenie Poznańska Masa Krytyczna** zwróciła uwagę na południowe przejście z Mostu Teatralnego – bardzo długi czas oczekiwania i bardzo krótki czas przejścia. Ponadto zwróciła uwagę na ilość zdarzeń dot. nieudzielenia pierwszeństwa będących po stronie innych uczestników ruchu aniżeli rowerzyści. Podkreśliła także, iż olbrzymią zmianę w zakresie bezpieczeństwa przyniosłyby patrole rowerowe Policji.

Zastępca Komendanta Miejskiego Policji w Poznaniu - mł. insp. Maciej Nestoruk stwierdził, że w ostatnich latach stało się jasne, że same broszury do nikogo nie przemówią. Potrzebny jest interaktywny sposób przekazu. Pozostaje jednak jak zwykle kwestia finansów. Jeżeli chodzi o kwestię patroli rowerowych, to poruszają się one w miejscach, gdzie mogą radiowozy np. Malta, Strzeszynek. I oczywiście dobrze by było gdyby było ich więcej, ale znowu wiąże się to z ograniczeniami finansowymi. I faktycznie są miejsca, w których kierowcy nie ustępują przejazdu rowerzystom na np. skrzyżowaniach, ale jest też tak, że niekiedy rowerzyści jeżdżą bardzo szybko. W takich miejscach bardzo często wystawiane są patrole.

██████████ – **Prawo do Miasta** poparł pomysł zwiększenia ilości patroli rowerowych.

Radny Ryszard Grobelny zapytał, jakie dokumenty powinien posiadać rowerzysta? Czy musi mieć przy sobie dowód osobisty?

Naczelnik sekcji ruchu drogowego Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu – mł. insp. Józef Klimczewski odpowiedział, iż obecne przepisy nie wskazują na to, iż rowerzysta, który skończył 18-cie lat musi mieć przy sobie dowód. Według nowej ustawy ulegnie to zmianie.

Ad. 2. Rozpatrzenie wniosku i odwołanie ławnika.

Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski przedstawił materiały dot. przedmiotowej sprawy (vide korespondencja KBiPP sprawa RM-IV.0010.7.116.2013; RM-IV.0010.7.18.2014).

Głos zabrał **Pan ██████████**. Wyjaśnił na wstępie, iż Prezes Sądu Rejonowego wystosowała wniosek o odwołanie go z funkcji ławnika w związku z pismem dyrektora ZTM B.Bajońskiego. W związku z powyższym on sam zwrócił się do Sądu z prośbą o przedstawienie konkretnych zarzutów. Z otrzymanej odpowiedzi wynikało, iż wpłynęły zarzuty z prokuratury dot. zdarzenia z cudzoziemcem w autobusie linii nr 91 w dniu 24 kwietnia 2014r. Cudzoziemiec

ten jechał bez biletu. Tym samym Pani Prezes informowała, iż wpłynęło pismo od dyrektora ZTM z zarzutami m.in. możliwości dojścia do pobicia pasażera; braku stosowania się kontrolera do obowiązujących przepisów itd. W ocenie Pana dyrektora B.Bajońskiego naruszone zostało prawo pracy. Zdaniem Pana dyrektora Bajońskiego cudzoziemiec w Poznaniu może jeździć bezpłatnie. Jak podkreślił dalej Pan [REDAKTOWANE], on sam starał się tylko wyegzekwować należność dla miasta. Następnie przytoczył fragmenty pism skierowanych przez Pana dyrektora B.Bajońskiego do prokuratury i sądu oraz podkreślił, iż pismo skierowane do PIP zostało odręcznie poprawione na stronach nr 1 i 4. Dokumenty przedkładane do różnych instytucji, pomimo tej samej numeracji i daty, różniły się między sobą. Następnie Pan [REDAKTOWANE] przedstawił nagranie z monitoringu miejskiego, który zarejestrował zdarzenie. Opisał zaistniałą sytuację oraz zachowanie swoje i pasażera. Zwrócił uwagę na manipulację nagraniem. Pasażer przyznał się przed Policją do duszenia go, natomiast nie widać tego na nagraniu. Podkreślił, iż zgodnie z prawem przewozowym – pasażer ma obowiązek okazać dokument. Jeżeli tego nie uczyni, kontroler ma obowiązek i prawo ująć pasażera do czasu przyjazdu Policji. Reasumując Pan [REDAKTOWANE] podkreślił, iż posiada zeznania pasażera, który przyznał się do „szarpania” z nim i duszenia oraz do tego, że nie doszło do pobicia. On sam natomiast stanął w obronie kontrolerki i chciał wyegzekwować pieniądze dla miasta. Tym samym podkreślił, iż jako ławnik stara się zawsze postępować zgodnie z prawem i o to walczył również w zakładzie pracy za co został zwolniony.

- do protokołu załączono poradę prawną Kancelarii Radców Prawnych Klatka i Partnerzy dot. uprawnień przewoźników lub organizatorów publicznego transportu zbiorowego albo osób przez nich upoważnionych w zakresie kontroli dokumentów przewozu osób i bagażu (załącznik nr 4).

Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski zarządził przegłosowanie przedłużenia czasu trwania posiedzenia.

Głosowanie: w/s przedłużenia czasu trwania posiedzenia Komisji do czasu wyczerpania punktów porządku obrad.

„za” – 7 „przeciw” – 0 „wstrzym.się” – 0

W wyniku głosowania KBiPP przedłużyła czas trwania posiedzenia.

Radna Lidia Dudziak stwierdziła, że wszystko to dowód na to, w jaki sposób postępuje Pan dyrektor Bajoński. Takie postępowanie jest niesprawiedliwe.

Radny Juliusz Kubel zapytał, czy kiedykolwiek zostały sformułowane zarzuty co do pracy Pana [REDAKTOWANE] jako ławnika?

Pan [REDAKTOWANE] odpowiedział, że nie.

Radny Maciej Przybylak stwierdził, iż wydaje mu się, że wszystko to jest efektem reperkusji pewnego konfliktu toczącego się w ZTM pomiędzy Panem [REDAKTOWANE], a dyrektorem jednostki. Zapytał, czy wobec zainteresowanego toczą się jeszcze jakieś inne postępowania?

Pan [REDAKTOWANE] odpowiedział, że nie, a przynajmniej nic mu o tym nie wiadomo.

Głosowanie: w/s wniosku Prezesa Sądu Rejonowego Poznań-Grunwald i Jeżyce w Poznaniu dot. odwołania z funkcji ławnika sądowego p. [REDAKTOWANE].

„za” – 1 „przeciw” – 5 „wstrzym.się” – 1

Komisja nie poparła wniosku dot. odwołania z funkcji ławnika sądowego.

Ad. 3. Sprawy wniesione. Wolne głosy i wnioski.

Brak.

Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski podziękował zebranych za udział w obradach, a następnie zamknął posiedzenie Komisji Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego.

**Przewodniczący Komisji
Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego RMP**

Krzysztof Skrzypinski

Sporządziła:
[REDAKTOWANE] BRM
w dniu 15 kwietnia 2014 roku.