

**Protokół nr 45/13**  
**z posiedzenia Komisji Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego**  
**Rady Miasta Poznania**  
**w dniu 3 lipca roku 2013 roku**

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)

**Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski** zaproponował zmianę porządku obrad polegającą na uzupełnieniu o opiniowanie projektu uchwały (PU 906/13) w/s zmian w budżecie Miasta Poznania na 2013 rok.

Nikt z **Państwa radnych** nie wyraził sprzeciwu wobec powyższej propozycji.

**Ad.1. Opiniowanie projektu uchwały (PU 895/13) w/s przepisów porządkowych związanych z przewozem taksówkami na terenie miasta Poznania.**

Projekt uchwały przedstawił **Zastępca Dyrektora Wydziału Działalności Gospodarczej i Rolnictwa – Kazimierz Śliwiński** (załącznik nr 3).

**Radny Ryszard Grobelny** zapytał, dlaczego zamawiając taksówkę kombi (radio taxi) obowiązuje dopłata 10zł? Czy jest zapis, który to reguluje?

**Zastępca Dyrektora Wydziału Działalności Gospodarczej i Rolnictwa – Kazimierz Śliwiński** odpowiedział, iż jest to niezgodne z przepisami.

**Przedstawiciel Wydziału Działalności Gospodarczej i Rolnictwa** dopowiedział, iż ceny maksymalne (1-wsza i 2-ga taryfa; opłata czasowa) reguluje uchwała Rady. Wszelkie dodatkowe działania są niezgodne z uchwałą RMP i należy je zgłaszać do Wydziału. Ceny usług radio taxi nie uległy zmianie pomimo zeszłorocznej zmiany uchwały RMP.

**Pan [REDACTED] – Poznańskie Stowarzyszenie Taksówkarzy** stwierdził, iż tego typu działanie stosuje się w towarzystwach taksówkowych od 20-tu lat. Kombi to auto z większym bagażnikiem niż standardowy. Takich samochodów jest w każdej firmie niewiele. Samochód kombi pokonując do klienta drogę dłuższą niż standardowa, musi mieć to w jakiś sposób zrekompensowane. Przepisy porządkowe RMP nie mówią wprost o tym, iż dojazd taksówki do klienta ma być bezpłatny. To jest ukłon w stronę mieszkańców.

**Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski** poprosił Wydział Działalności Gospodarczej i Rolnictwa o rozstrzygnięcie tej kwestii i przedstawienie opinii KBiPP.

**Radny Maciej Przybylak** poruszył kwestię emblematu zamieszczonego w załączniku do projektu uchwały (Taksówka Warta Poznania). Na jakiej podstawie przyznawany jest ten wyróżnik? Czy taksówkarze, którym przyznano ten symbol są później w jakiś sposób monitorowani?

**Zastępca Dyrektora Wydziału Działalności Gospodarczej i Rolnictwa – Kazimierz Śliwiński** wyjaśnił, iż w/w symbol przyznawany jest indywidualnie poszczególnym taksówkarzom, którzy biorą udział w szkoleniach i spełniają określone warunki.

**Przedstawiciel Wydziału Działalności Gospodarczej i Rolnictwa** dopowiedział, iż projekt funkcjonuje od 7-miu lat, w trakcie których ulegał modyfikacji. Taksówkarz musi mieć wiedzę n.t. historii Miasta Poznania; jest wyposażony w odpowiednie materiały. Szkolenie obejmuje ponadto zasady obsługi klienta. Projekt ma na celu podniesienie kwalifikacji taksówkarzy. Taksówkarze mają przez cały czas dostęp do informacji o wydarzeniach mających miejsce w mieście, aby mogli je przekazać klientom. Taksówkarz podpisuje deklarację przystąpienia do programu. W tej deklaracji jest zapis mówiący o tym, że taksówkarz ma przestrzegać przede wszystkim wszystkich przepisów dot. działalności taksówkowej (przepisy prawa miejscowego; przepisy ustawowe).

**Głosowanie:** w sprawie pozytywnego zaopiniowania projektu uchwały (PU 895/13) w/s przepisów porządkowych związanych z przewozem taksówkami na terenie miasta Poznania.

„za” – 6      „przeciw” – 0      „wstrzym.się” – 1

**W wyniku głosowania KBiPP pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały.**

#### **Ad.1a. Opiniowanie projektu uchwały (PU 906/13) w/s zmian w budżecie Miasta Poznania na 2013 rok.**

Projekt uchwały w zakresie bezpieczeństwa i porządku publicznego przedstawiła **Pani Maria Waligóra – Zastępca Dyrektora Wydziału Budżetu i Analiz.**

**Głosowanie:** w sprawie pozytywnego zaopiniowania projektu uchwały (PU 906/13) w/s zmian w budżecie Miasta Poznania na 2013 rok.

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

**W wyniku głosowania KBiPP pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały.**

#### **Ad.2. Informacja n.t. wprowadzonych zmian w organizacji ruchu przed Dworcem Głównym PKP.**

Informację n.t. wprowadzonych zmian w organizacji ruchu przed Dworcem Głównym PKP przedstawił **Eugeniusz Bajer - Naczelnik Wydziału Zarządzania Ruchem w Zarządzie Dróg Miejskich w Poznaniu** (załącznik nr 4). Przypomnił, iż zmiany zostały wprowadzone w uzgodnieniu z Policją, Wydziałem Działalności Gospodarczej, ZTM, MPK i organizacjami taksówkowymi. Starano się wypracować wspólne stanowisko w tej sprawie. Założenie było takie, że zmiany mają mieć charakter bezinwestycyjny (wyłącznie zmiany w organizacji ruchu). Oprócz elementów podstawowych, wyznaczono następujące miejsca: dla osób niepełnosprawnych, Policji oraz Służby Ochrony Kolei. Projekt został umieszczony na stronie internetowej. Zdecydowana większość opinii, które doń wpłynęły, była opiniami pozytywnymi. W związku z powyższym nowa organizacja ruchu została wprowadzona na początku maja. O wprowadzonych zmianach w organizacji ruchu i sposobie jego przepływu

informują 2 tablice. W związku z ruchem pieszych wprowadzono ograniczenie prędkości do 30km/h. Ponadto wprowadzone dodatkowe oznakowanie informujące pasażerów wychodzących z Dworca o usytuowaniu postoju taxi (3 tablice).

**Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski** zapytał, czy zastosowane rozwiązanie przynosi oczekiwane efekty?

**Zastępca Dyrektora Wydziału Działalności Gospodarczej i Rolnictwa – Kazimierz Śliwiński** wyjaśnił, iż przy Wydziale powstał tzw. zespół kontrolny zajmujący się działalnością taksówek. Zespół został powołany w zeszłym roku i funkcjonuje do dzisiaj. Problemy stwarzają taksówkarze nie zrzeszeni w żadnym radio taxi - dot. śluzy, azytu przed samym Dworcem Głównym (postój nie dłuższy niż 1 minuta). Miejsce to było obserwowane przez Policję i Straż Miejską – wówczas taksówkarze stosowali się do nakazu. Kiedy jednak tych służb nie ma – taksówkarze zatrzymują się w śluzie nawet do 5 minut. Taksówkarze ci blokują również miejsca wyznaczone dla wszystkich taksówkarzy na samym postoju taxi. Celem zapobieżenia w/w zjawisk postanowiono zwiększyć ilość kontroli w tych miejscach (Policja; Straż Miejska).

**Pan [REDAKTOWANE]** – **Poznańskie Stowarzyszenie Taksówkarzy** przypomniał, iż sygnalizował już wcześniej, iż taki problem wystąpi. Wówczas wszyscy obiecywali solenną pomoc. Niestety służby „przespały” ten problem. Jediną osobą, która próbowała z nim walczyć, był i jest on sam. Ze strony służb nie było i nie ma żadnej reakcji (Policja, Wydział). Policja zareagowała wyłącznie wskutek jego interwencji, ale te działania i tak nie przyniosły oczekiwanych efektów. Dlaczego z tym procederem ma walczyć Stowarzyszenie Taksówkarzy, a nie służby? Znikąd nie ma pomocy.

**Zastępca Komendanta Miejskiego Policji w Poznaniu – Maciej Nestoruk** stwierdził, że jest zdegustowany wypowiedzią swego przedmówcy. Policja od samego początku opowiadała się za węższą służą. Od początku zmian w organizacji ruchu przed Dworcem Głównym PKP, patrole Policji pełnią służbę 24h/dobę. Uwidacznia to ilość wystawionych mandatów. I nie jest prawdą, że służby nic z tym problemem nie robią. Sytuacja przed Dworcem nie jest wcale taka tragiczna, jak to przedstawił przedmówca. Pewien sukces został jednak osiągnięty. Tutaj najważniejsza jest kwestia zmiany nawyków.

**Pan Józef Klimczewski – Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu** zauważył, iż pomimo, że w trakcie ustaleń sugestie Policji były nieco inne, to w końcu powstało coś, co zmierza do uporządkowania. Teraz, zgodnie z poczynionymi obserwacjami, Policja zamierza wnioskować o poprawienie oznakowania poziomego postoju taxi (dot. skośnego parkowania). Policja od początku opowiadała się za węższą służą.

**Komendant Straży Miejskiej Miasta Poznania – Wojciech Ratman** poinformował, iż Straż Miejska włączyła się również w działania prowadzone przez Dworcem Głównym. I nie może się zgodzić z wypowiedzią przedstawiciela Stowarzyszenia Taksówkarzy. Wszystkie służby podjęły zintensyfikowane działania przed Dworcem Głównym od dnia 22 maja. Wiele negatywnych zachowań zostało w tym czasie poprawionych. Od początku akcji do dnia 1 lipca Straż Miejska dokonała 78 kontroli taksówek; ukarała ponad 50 osób; pouczyła 14 osób.

**Radna Lidia Dudziak** stwierdziła, że ta sytuacja jest męcząca, ponieważ trwa już zbyt długo. I prawdopodobnie jest tak, że wszystkie osoby mają tutaj poniekąd rację. Nie może być jednak tak, że zwykły obywatel pilnował będzie porządku w mieście. To jest obowiązek służb. Ten problem trzeba rozwiązać. Jeżeli z budżetu miasta Poznania finansowane są patrole, to należy również sfinansować policjantów, którzy będą tam obecni 24h/dobę.

**Pan [REDAKTOWANE]** – **Poznańskie Stowarzyszenie Taksówkarzy** stwierdził, że kontrola Policji polega na sprawdzaniu, czy pasażerowie siedzący z tyłu pojazdu taxi mają zapięte pasy, a tutaj trzeba zrobić porządek z grupą taksówkarzy.

**Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski** podsumował, iż przed Dworcem Głównym został w końcu wdrożony jakiś projekt. Odstąpienie od niego byłoby porażką. KBiPP będzie kontynuować ten temat. Wydaje się, że brakuje komunikacji pomiędzy stronami. Nowy układ funkcjonuje od 2 miesięcy. Projekt ma zostać podsumowany w połowie lipca (ewentualne korekty). Ten projekt musi być rozpatrywany całościowo. Prośba o informację z Wydziału Działalności Gospodarczej o złożonych na lipcowym spotkaniu wnioskach i wprowadzanych zmianach.

**Pan Józef Klimczewski – Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu** zauważył, iż do połowy lipca projekt zostanie oceniony całościowo, ponieważ projekt zmian organizacji ruchu dot. wszystkich uczestników ruchu. Omówiony musi zostać przede wszystkim problem postępu taxi.

**Zastępca Komendanta Miejskiego Policji w Poznaniu – Maciej Nestoruk** zapewnił, iż policjanci będą obecni w tym miejscu 24h/dobę. Karane będą wszystkie osoby łamiące przepisy.

### **Ad.3. Informacja n.t. wyznaczenia dodatkowego przejścia dla pieszych przez ul. Stanisława Matyi w obrębie Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego.**

W imieniu wnioskodawców głos zabrał **p. [REDAKTOWANE]** – **Stowarzyszenie Inwestycje dla Poznania**. Zapowiedział, iż przedstawiane stanowisko jest projektem, który powstał przy współpracy trzech organizacji tj.: Stowarzyszenia Inwestycje dla Poznania, Stowarzyszenia My-Poznaniacy oraz Prawo do Miasta. Tytuł projektu to: 216 do 465, czyli 216 metrów (wersja organizacji pozarządowych) do 465 metrów (obowiązujący projekt). Dyskutując nad proponowanymi rozwiązaniami należy przede wszystkim wziąć pod uwagę b. dużą ilość pasażerów o ograniczonej mobilności tzn.: osoby niepełnosprawne, matki z wózkami, podróżnych z bagażem (np. walizką). Stowarzyszenie zabiega od długiego czasu o zastosowanie wariantu 216 (vide załącznik nr 3). Rozwiązanie to zostało niestety całkowicie zignorowane podczas konsultacji społecznych w sierpniu 2012 roku. Polega ono na wyznaczeniu bardzo krótkiego przejścia dla pieszych przez południową część jezdni ul. Matyi (przy Moście Dworcowym) oraz towarzyszącemu mu przejściu na pasach na drugi przystanek tramwajowy, czyli w sumie 216 metrów. Porównując, wariant drugi, czyli obowiązujący projekt, to w sumie 465 metrów. Oznacza to ponad dwukrotnie dłuższą drogę do przejścia oraz konieczność oczekiwania i podróż winda. Takie rozwiązanie wpłynie również na zwiększoną ilość wypadków z udziałem osób pieszych oraz zmotoryzowanych (nielegalne przekraczanie jezdni, torów tramwajowych). Tutaj nie można bagatelizować zachowań ludzkich, ponieważ ludzie w naturalny sposób redukują absurd. Ludzie mają orientację w przestrzeni i szukają najprostszej, najkrótszej drogi dotarcia. Stąd apel do Komisji Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego, aby wziąć pod uwagę opracowanie Politechniki Krakowskiej, a tym samym organizacji społecznych. To jest najkrótsze i najbezpieczniejsze rozwiązanie.

**Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski** stwierdził, że w przedmiotowej sprawie funkcjonują dwa skrajne stanowiska. Poprosił ZDM o ustosunkowanie się do problemu.

**Zastępca dyrektora ZDM – Kazimierz Skąlecki** podkreślił, iż w mieście najważniejsze jest bezpieczeństwo. Stąd stanowisko Zarządu Dróg Miejskich, aby nie wyznaczać miejsc przejścia dla pieszych w proponowanych przez wnioskodawców miejscach. Tutaj największe zagrożenie stwarzałby nawet nie ruch samochodowy, ale ruch tramwajowy.

**Radny Adrian Kaczmarek** stwierdził, że w tym przypadku nie wystarczą przepisy, tutaj należy działać intuicyjnie. Ludzie i tak będą przechodzili przez jezdnię, tory w wygodnym dla nich miejscu. Dlatego proponuje, aby ponownie zaapelować do Pana Prezydenta M. Kruszyńskiego o ponowienie rozmów i weryfikację stanowiska.

**Pan ██████████ – Grupa Monitorująca Rewitalizację Śródmieścia; Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej** podkreślił, iż pomimo barier (dot. torów tramwajowych) i tak zdarzają się osoby przechodzące po prostu obok nich, a więc niezgodnie z prawem. Bariery nie wyeliminują nielegalnych przejść. Osoby przechodzące na czerwonym świetle – to odwieczny problem. Należy jednak pamiętać, iż nie jest to jednak zawsze problem bezpieczeństwa, ponieważ jak wykazują badania, zdecydowana większość osób przechodzących na czerwonym świetle – robi to bezpiecznie. A więc nie jest to problem bezpieczeństwa, tylko praworządności. W opracowaniu podaje się, że średnia strata czasu pieszego przy przejściu na stanowisko tramwajowe ma wynosić 50 sekund. Można zatem wnioskować, iż większość pieszych będzie tam przechodziła bezpiecznie na czerwonym świetle. Dlatego najlepszą kwestią na zapewnienie w tym miejscu bezpieczeństwa byłaby wiarygodność, jakość sygnalizacji.

**Przedstawiciel Stowarzyszenie Inwestycje dla Poznania** poinformował, iż przejście trasy proponowanej przez Stowarzyszenie zajmie około 4,56 sekund, natomiast przejście trasy przedstawionej w wersji oficjalnej zajmie około 8,23 sekundy.

**Radna Lidia Dudziak** zapytała, kto zlecił wykonanie opinii Politechnice Krakowskiej? Co sądzi o propozycji Stowarzyszenia Policja?

**Zastępca dyrektora ZDM – Kazimierz Skąlecki** odpowiedział, iż wykonanie opinii zlecił Zarząd Dróg Miejskich. Należy jednak podkreślić, iż w opinii tej nie porusza się kwestii bezpieczeństwa, ale czasu drogi przejścia do Dworca. 50 sekund to czas średni.

**Zastępca Komendanta Miejskiego Policji w Poznaniu – Maciej Nestoruk** stwierdził, iż Policja rozpatruje projekt i wydaje opinię na jego temat w aspekcie bezpieczeństwa, a nie np. czasu dojścia pieszego do celu. To bezpieczeństwo dot. osób pieszych, pasażerów komunikacji (tramwaje, autobusy) oraz kierowców samochodów. Zdaniem Policji przejście podziemne, które jest bezkolizyjne, jest bezpieczniejsze od przejścia naziemnego.

**Pan Józef Klimczewski – Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu** zauważył, iż w mieście należy szukać elementów zapewniających bezpieczeństwo.

**Radny Adrian Kaczmarek** stwierdził, że proponowane oficjalnie rozwiązanie przyczyni się do prowokowania niebaczących sytuacji.

**Pan Jacek Szukała – dyrektor ZDM** podkreślił, iż Komisja Bezpieczeństwa w Zarządzie również ocenia rozwiązania w aspekcie bezpieczeństwa. Tutaj opinia Komisji była jednoznaczna: bardzo niebezpieczne przejście przez torowisko tramwajowe znajdujące się z tyłu przystanku. W związku z tym nie jest prawdą, iż czerwone światło dla pieszych w trakcie cyklu będzie trwało

tylko 10 sekund będzie, ponieważ tramwaj nie będzie zatrzymywany przed tym przejściem. W tym przypadku utrzymywane będzie czerwone światło dla pieszych. Pieszy wysiadający z tramwaju i idący od strony Delta nie będzie widział tego tramwaju. To bardzo wyraźnie podkreślają ZTM i MPK. Jeżeli przejście podziemne jest w 100% bezpieczne, to nie należy robić drugiego przejścia na powierzchni, jeżeli nie jest ono do końca bezpieczne.

**Pan [REDACTED] – Grupa Monitorująca Rewitalizację Śródmieścia; Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej** podkreślił, iż bardzo często mylone są dwie sprawy tj. długość światła czerwonego oraz średnia strata czasu oczekującego pieszego (w drugim przypadku jest to najczęściej połowa czasu długości światła czerwonego). Odrębnymi sprawami są tutaj również kwestie: bezpieczeństwa i funkcjonalności. Tutaj fachowiec w celu wyważenia tych dwóch spraw – potrzebuje po prostu decyzji politycznej. Należy pamiętać również o tym, że to samo rozwiązanie będzie różnie działało w różnych miejscach tzn. w jednym przyniesie korzyści, a w drugim będzie niebezpieczne. Najistotniejszymi punktami bezpieczeństwa w przypadku przejść dla pieszych są: szerokość przejścia, prędkość i widoczność.

**Pan [REDACTED] – Stowarzyszenie Inwestycje dla Poznania** podkreślił, iż jest przerażony postawą ZDM-u. To jest zaklinanie rzeczywistości. Czuje się zawiedziony taką postawą. Apeluje do KBiPP o przyjrzenie się przedmiotowej sprawie.

**Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski** stwierdził, że trudno jest przesądzić, jak ostatecznie powinna zostać rozwiązana przedmiotowa kwestia. Wiele elementów powinno jeszcze być wyjaśnionych. W dyskusji zabrakło głosu Prezydenta Miasta Poznania. Proponuje, aby zwrócić się do Pana Prezydenta z prośbą o weryfikację przedstawionych stanowisk. Komisja Rady może być ewentualnie organem opiniodawczym.

**Pan Wojciech Tulibacki – Prezes MPK Poznań Spółka z o.o.** poinformował, iż MPK pracuje nad autorską propozycją Krakowa. Istnieją jednak pewne rozbieżności (dot. zwłaszcza przejścia dla pieszych).

**Radna Lidia Dudziak** stwierdziła, że KBiPP z uwagi na wagę problemu - nie powinna podejmować stanowiska w przedmiotowej sprawie. Proponuje, aby Komisja upoważniła Pana Przewodniczącego do tego, aby wystąpił do Pana Prezydenta z prośbą o ponowne przeanalizowanie sytuacji (wraz ze stronami) i przedstawienie ostatecznej wersji na którymś z kolejnych posiedzeń Komisji Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego.

**Członkowie Komisji Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego** bez głosu sprzeciwu przystali na propozycję Pani radnej Lidii Dudziak.

#### **Ad. 4. Rozpatrzenie skargi p. [REDACTED] na Komendanta Straży Miejskiej w Poznaniu.**

Skargę przedstawił **Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski** (załącznik nr 3).

**Komendant Straży Miejskiej Miasta Poznania – Wojciech Ratman** poinformował, iż w dniu 20 lutego wpłynęło do SMMP pismo z Wydziału Organizacyjnego, zgodnie z którym p. [REDACTED] wnosi o udostępnienie mu nagrania z monitoringu dokumentujące wyprowadzenie go z Sekretariatu Prezydenta Miasta Poznania przez Strażników Miejskich. Wydarzenie to miało miejsce w 2008 roku. Odpowiedzi udzielono (do Wydziału Organizacyjnego) w dniu 25 lutego

b.r. W odpowiedzi wskazano, iż wskazane przez skarżącego nagranie nie było archiwizowane oraz że nagrania systemu monitoringu miasta Poznania i monitoringu oglądu Urzędu – są zwyczajowo archiwizowane przez 30 dni. Ponadto skarżący został poinformowany, iż Straż Miasta Poznania nie jest dysponentem jakichkolwiek archiwaliów (dysponują nimi Wydział Zarządzania Kryzysowego oraz Wydział Obsługi Urzędu).

**Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski** zaproponował uznanie skargi za bezzasadną.

Nikt z **Państwa radnych** nie wyraził sprzeciwu wobec powyższej propozycji.

**Głosowanie:** w sprawie uznania skargi p. [REDAKTOWANE] na Komendanta Straży Miejskiej w Poznaniu **za bezzasadną**.

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

**W wyniku głosowania KBiPP uznała skargę za bezzasadną.**

**Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski** zapowiedział przygotowanie i złożenie projektu uchwały w przedmiotowej sprawie.

#### **Ad. 4. Sprawy wniesione. Wolne głosy i wnioski.**

**Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski** udzielił głosu Panu [REDAKTOWANE].

**Pan [REDAKTOWANE] – przedstawiciel Stowarzyszenia Wyższej Użyteczności Malta.Poznań.Eu** zapowiedział, iż chciałby przedstawić radnym projekt, który Stowarzyszenie zamierza złożyć w ramach budżetu obywatelskiego. Projekt ten nosi nazwę: „Bezpieczne drogi rowerowe i chodniki na Malcie”. Jak wszystkim wiadomo, zaprojektowane ponad 20 lat temu ciągi komunikacyjne wokół jez. Maltańskiego, nie spełniają już dzisiaj zakładanych wcześniej zadań i oczekiwań. Wzrasta ilość kolizji pomiędzy pieszymi, rowerzystami i osobami jeżdżących na rolkach. Zjawisko to jest bardzo niepokojące. Niepokoi zwłaszcza osoby, które odpowiadają za ten teren. Stąd propozycja, aby w przyszłorocznym budżecie (w ramach projektu budżetu obywatelskiego) znalazła się kwota na zrealizowanie fragmentu proponowanego przez Stowarzyszenie rozwiązania dot. ciągów komunikacyjnych na Malcie. Propozycja dot. fragmentu zlokalizowanego po północnej stronie jez. Maltańskiego (vide załącznik nr 3). Na wybór lokalizacji mają wpływ względy formalne (własności terenu) oraz to, że w tym miejscu zdarza się najczęściej kolizji i niebezpiecznych sytuacji, które kończą się często urazami. Przedmiotowy odcinek ma długość ok. 1 kilometra. Ta droga ma mieć szerokość 4 metrów i być oświetlona. Projekt poparły organizacje rowerowe (Poznańska Masa Krytyczna; Sekcja Rowerzystów Miejskich). Pozytywną opinię wydał również ZDM. Stowarzyszenie oczekuje na opinię Policji oraz studenckich organizacji rowerowych. Zrealizowanie części projektu pokaże jak powinien docelowo wyglądać ruch rowerowy i pieszy na Malcie oraz, co najważniejsze, w znacznym stopniu poprawi bezpieczeństwo. Dlatego Stowarzyszeniu zależy na opinii Komisji Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego. Malta musi być bezpieczna. Koszt realizacji projektu (w przedmiotowym fragmencie) to od 250 – 300zł za 1m<sup>2</sup> (konieczność wykonania drogi w standardzie drogi samochodowej). Ostateczna suma to 1.200.000zł (droga + tunel). Projekt przewiduje również powstanie na Malcie kilku punktów wypożyczalni rowerów

miejskich oraz budowę stojaków. Ogólny koszt tych elementów, czyli: oświetlona droga rowerowa (wraz z tunelem) oraz wypożyczalnia rowerów + stojaki to około 2.800.000zł. Projekt wspierają wszystkie podmioty funkcjonujące na Malcie. To jest bardzo ważne. Stowarzyszeniu zależy bardzo na zmianie sposobu komunikowania się z terenami maltańskimi. Te tereny zasługują i są wręcz stworzone do tego, aby dojeżdżać do nich rowerem. Teraz jest to niebezpieczne.

**Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski** stwierdził, iż nie ma formalnej możliwości, aby Komisja głosowała poparcie dla tego projektu. Biorąc jednak pod uwagę przedstawione zagadnienie (bezpieczeństwo) oraz mając świadomość istniejącego problemu na Malcie – projekt z pewnością wart jest realizacji.

**Radny Wojciech Woškowiak** podkreślił, iż ważne jest to, że jeżeli coś jest realizowane na Malcie, to w świadomości Poznaniaków ma to pełne podstawy merytoryczne i jest akceptowane. Wydaje się zatem, że przedstawiony projekt ma dużą szansę na akceptację.

**Radny Juliusz Kubel** stwierdził, iż idea jest szczytna i oczywista. Tę szansę trzeba wykorzystać.

W wyniku dyskusji radni, bez głosu sprzeciwu, postanowili, aby zapisać do protokołu, iż KBiPP po zapoznaniu się z przedstawionym projektem oraz założeniami jego realizacji – udziela mu pełnej akceptacji.

**Komendant Straży Miejskiej Miasta Poznania – Wojciech Ratman** przypomniał, iż KBiPP winna wybrać przedstawicieli do komisji konkursowej "Najlepszy Strażnik Straży Miejskiej Miasta Poznania 2013".

**KBiPP** wyznaczyła następujących przedstawicieli do komisji konkursowej:

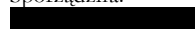
- Przewodniczącego KBiPP – Krzysztofa Skrzypinskiego
- Radnego Ryszarda Grobelnego

**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:

 BRM  
w dniu 16 lipca 2013 roku.