

**Protokół nr 41/13**  
**z posiedzenia Komisji Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego**  
**Rady Miasta Poznania w dniu 13 marca 2013 roku**

W obecności quorum **Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski** otworzył posiedzenie Komisji Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego RMP. Następnie zaproponował zmianę porządku obrad polegającą na uzupełnieniu o punkt dot. opiniowania projektu uchwały (PU 809/13) w/s zmian w budżecie Miasta Poznania na 2013 rok.

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

**Porządek obrad:**

1. **Opiniowanie projektu uchwały (PU 796/13) zmieniającego uchwałę Nr XXI/272/VI/2011 z dnia 15 listopada 2011 roku w sprawie uchwalenia Miejskiego Programu Przeciwdziałania Narkomanii w Poznaniu na lata 2012 – 2014.**
2. **Opiniowanie projekt uchwały (PU 809/13) w/s zmian w budżecie Miasta Poznania na 2013 rok.**
3. **Informacja n.t. zmian w organizacji ruchu:**
  - przed Dworcem Głównym PKP,
  - na skrzyżowaniu ulic Królowej Jadwigi/Dolna Wilda/Półwiejska.
4. **Informacja o stanie bezpieczeństwa i ratownictwa w mieście i powiecie poznańskim na 2012 rok.**
5. **Sprawy wniesione. Wolne głosy i wnioski.**

**Do protokołu załączono:**

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

- Ad. 1. Opiniowanie projektu uchwały (PU 796/13) zmieniającego uchwałę Nr XXI/272/VI/2011 z dnia 15 listopada 2011 roku w sprawie uchwalenia Miejskiego Programu Przeciwdziałania Narkomanii w Poznaniu na lata 2012 – 2014.**

W imieniu Prezydenta Miasta projekt uchwały przedstawiła **Zastępca Dyrektora Wydziału Zdrowia i Spraw Społecznych – Elżbieta Dybowska** (załącznik nr 2).

**Głosowanie:** w sprawie pozytywnego zaopiniowania projektu uchwały (PU 796/13) zmieniającego uchwałę Nr XXI/272/VI/2011 z dnia 15 listopada 2011 roku w sprawie uchwalenia Miejskiego Programu Przeciwdziałania Narkomanii w Poznaniu na lata 2012 – 2014.

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

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

## **Ad. 2. Opiniowanie projekt uchwały (PU 809/13) w/s zmian w budżecie Miasta Poznania na 2013 rok.**

W imieniu Prezydenta Miasta projekt uchwały przedstawiła **Zastępca Dyrektora Wydziału Budżetu i Analiz – Maria Waligóra**. Przypomniała, że podczas uchwalania budżetu miasta na rok 2013 zostały zgłoszone pewne zapotrzebowania dla Straży Pożarnej i Policji. Sugerowano wówczas środki z rezerwy celowej na zarządzanie kryzysowe. Po analizach prawnych i dyskusji z Wydziałem Zarządzania Kryzysowego i Bezpieczeństwa stwierdzono, że można taką rzecz zadysponować w zakresie potrzeb zgłaszanych zarówno przez Policję, jak i przez Straż Pożarną. I rzeczywiście takie środki zostają uruchomione w zakresie wydatków majątkowych (konieczna uchwała RMP). I tak o kwotę 100.000zł zostają zwiększone środki dla Straży Pożarnej na zakup pojazdu oraz o kwotę 50.000zł zostają zwiększone środki dla Policji (doposażenie trenera strzeleckiego). Podobnie zwiększone zostają środki dla Wydziału Zarządzania Kryzysowego i Bezpieczeństwa o kwotę 30.000zł z przeznaczeniem na zakup kontenera do usuwania niebezpiecznych substancji chemicznych na terenie Zakładu Zagospodarowania Odpadów do dyspozycji Komendy Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej.

**Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski** przyjął z zadowoleniem projekt zmiany budżetu, ponieważ tak naprawdę realizuje on w 2/3 postulaty, o których Komisja mówiła w listopadzie, gdy dyskutowano nad kształtem tegorocznego budżetu. KBiPP ma nadzieję, że znajdą się również środki dla grupy realizacyjnej Policji.

**Zastępca Dyrektora Wydziału Budżetu i Analiz – Maria Waligóra** wyjaśniła, że środki dla grupy realizacyjnej Policji zostaną uruchomione pod koniec marca i będą to środki w wysokości 64.000zł (Zarządzenie Prezydenta Miasta).

**Głosowanie:** w sprawie pozytywnego zaopiniowania projektu uchwały (PU 809/13) 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. 3. Informacja n.t. zmian w organizacji ruchu przed Dworcem Głównym PKP.**

**Zastępca dyrektora Wydziału Działalności Gospodarczej i Rolnictwa – Kazimierz Śliwiński** zapowiedział, iż opracowany projekt zmian w organizacji ruchu powstał w wyniku spotkań Policji, ZDM-u i przedstawicieli taksówkarzy. Osiągnięto kompromis. Obecnie projekt jest wywieszony na stronie internetowej ZDM. Zarząd oczekuje na uwagi ze strony mieszkańców. Jeżeli chodzi o projekt zmiany w organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Królowej Jadwigi/Dolna Wilda/Półwiejska, to ma on na celu poprawę bezpieczeństwa nie tylko pojazdów, ale głównie pieszych oraz poprawienie parametrów sterowania dla ruchu tramwajowego na skrzyżowaniu.

Propozycję zmiany organizacji ruchu (usprawnienia) na pl. dworcowym – fragment ulicy Dworcowej przedstawił **Eugeniusz Bajer - Naczelnik Wydziału Zarządzania Ruchem w Zarządzie Dróg Miejskich w Poznaniu** (załącznik nr 3). Zapowiedział, iż propozycja nie przewiduje żadnej przebudowy tego fragmentu miasta, a jedynie zmiany zasad ruchu polegające na wprowadzeniu znaków pionowych i poziomych. Podczas opracowywania koncepcji starano się pogodzić interesy wszystkich użytkowników ruchu, a przede wszystkim komunikacji zbiorowej, ponieważ z informacji docierających zarówno z MPK, jak i z ZTM wynika, iż

autobusy mają poważne problemy z punktualnym odjazdem (przemieszczanie się pasażerów wsiadających i wysiadających) i potrzebują obszaru dla swoich autobusów. Idea jest taka, że zachowany zostaje przystanek dla wysiadających. To jest dosyć duży przystanek, który musi obsłużyć minimum 2 autobusy przegubowe. Ponadto wytyczono pas busowy, aby autobus ten mógł bez problemu ruszyć i przejechać na przystanek dla wsiadających. Pozostałą przestrzeń (8 metrów) podzielono w ten sposób, aby prawy pas służył dla pojazdów podjeżdżających pod sam budynek starego Dworca. Ten obszar oznakowany został znakiem „zakaz postoju”. Oznacza to, że każdy będzie mógł wjechać, wysadzić pasażera lub ewentualnie zabrać pasażera, który będzie tam czekał i w ciągu 1 minuty powinien wyjechać. Nie będzie tutaj możliwości parkowania. Proponuje się tutaj pozostawić szerokość 5 metrów (załadunek, wyladunek bagażu, wysiadanie, wsiadanie pasażera). Chodzi o to, aby stojący pojazd nie blokował możliwości wjazdu innego pojazdu (możliwość ominięcia stojącego pojazdu). Lewy pas będzie natomiast służył wyłącznie do obsługi miejsc postojowych zlokalizowanych na środku placu. Tutaj umieszczone będą znaki zakazu zatrzymywania. Ponieważ sytuacja w tym rejonie miasta jest taka, że funkcjonują stary i nowy budynek Dworca, to miejsca dla wysadzenia lub ewentualnie zabrania pasażera wyznaczono na odcinku od nowo wyznaczonego przejścia i pod istniejącym starym i nowym wiaduktem. To będzie przestrzeń, gdzie każdy będzie mógł podjechać, zatrzymać się na chwilę i wysadzić lub zabrać pasażera. Ten postój zgodnie z przepisami i zgodnie z opisem znaku nie powinien trwać dłużej jak 1 minutę. Stworzona zostanie również możliwość wykonania manewru zawracania przed wjazdem na plac. Dodatkowo na przedmiotowym obszarze wyznaczono nowe przejście dla pieszych. To ma być przejście, które obsługiwać będzie pasażerów wysiadający na przystanku dla wysiadających z komunikacji zbiorowej i chcących się przemieścić w kierunku nowego Dworca. To jest pewien kompromis. Istotną zmianą jest także likwidacja postojów taksówek, który funkcjonował bezpośrednio przy peronie nr 4. W porozumieniu z organizacjami taksówkowymi ten postój ma zostać zlikwidowany. Dlatego w miarę możliwości utrzymano długość istniejącego parkingu (przesunięcie o około 2 taksówki). Na funkcjonującym dotąd odcinku utrzymane zostaje parkowanie równoległe, natomiast wyeliminowana zostaje Strefa Płatnego Parkowania w dalszej części. Miejsca z ukośnym parkowaniem przewiduje się również na postój taksówek. A zatem postój taksówek zostaje praktycznie wydłużony aż do Dworca Letniego. W celu poprawy czytelności tej nowej organizacji ruchu, planuje się umieścić 2 duże tablice informujące. Wydaje się, że ułatwi to ruch pojazdów. Priorytetem na tym obszarze powinien być ruch autobusów. Zdecydowano się również na wprowadzenie Strefy 30. W celu uniemożliwienia podwójnego parkowania ma zostać utworzony ok. 2 metrowy azyl (plastyczne zapory).

**Jerzy Nawrocki Zastępca Dyrektora Ds. Zarządzania Ruchem - Miejski Inżynier Ruchu** dodał, iż PKP zdecydowało o zamknięciu kas na starym Dworcu z dniem 1 czerwca.

**Mł. insp. Maciej Nestoruk - Zastępca Komendanta Miejskiej Policji w Poznaniu** zauważył, iż od dłuższego czasu trwają już dyskusje z ZDM mające na celu znalezienie rozwiązania, które spełni oczekiwania wszystkich. Priorytetem dla Policji było umożliwienie podjazdu pasażerów pod stary Dworzec, ale na zasadzie wyznaczonego, ograniczonego pewną szerokością miejsca. Wówczas pasażer miałby możliwość wsiąść lub wysiąść z auta, a kierowca będzie zobowiązany do szybkiego opuszczenia miejsca. Przed dworcem należy ukrócić możliwość parkowania. Policja wnioskuje również o „segregację” miejsc postojowych dla autobusów i taksówek. Jeżeli jednak korporacją taksówkowym odpowiada zaproponowane rozwiązanie, to Policja nie zamierza w to ingerować. Ponadto Policja wnioskuje także o zmianę umowy z operatorem dysponującym parkingiem usytuowanym na środku placu tak, aby pierwsze miejsca były miejscami czasowo wolnymi z opłaty (podlegałyby opłacie po przekroczeniu pewnego czasu).

**Pan Józef Klimczewski – Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu** stwierdził, iż stało się bardzo dobrze, że osiągnięto w końcu konsensus w kwestii organizacji ruchu na ul. Dworcowej przed Dworcem Głównym. Przed starym Dworcem zostaną zastosowane elementy plastikowe – takie rozwiązania bardzo dobrze się sprawdzają. Zmiana oznakowania przed Dworcem przyczyniła się już do znacznej poprawy ruchu w tym obszarze. Ilość zdarzeń drogowych w momencie wprowadzenia zmian zmalała (3 zdarzenia w roku 2013). Tam zdarzały się głównie kolizje (wycofywanie pojazdów z zatoczek). Wprowadzenie w życie projektu spowoduje poprawę zarówno całego układu komunikacyjnego, jak i bezpieczeństwa.

**Pan [REDAKTOWANE] – Zarządca Rejonu Administrowania i Utrzymania Nieruchomości PKP S.A.** podkreślił, iż PKP akceptuje przedstawiony projekt, jednak brakuje w nim miejsc dla dostawców obsługujących sklepy w nowym Dworcu. Prośba o uwzględnienie tej kwestii. O to wnioskujeją dzierżawcy.

**Pan Eugeniusz Bajer - Naczelnik Wydziału Zarządzania Ruchem w Zarządzie Dróg Miejskich w Poznaniu** stwierdził, iż wydaje się zupełnie niezrozumiale to, że powstaje nowy obiekt, dla którego nie przewidziano miejsca dla obsługi i dostawy towaru. Temat był już znany ZDM-owi wcześniej. W związku z tym wyznaczono w planie kopertę (zlokalizowana pom. Dworcami). Możliwość dostawy ograniczono tutaj do 15 minut. W momencie zakończenia budowy nowego Dworca – możliwość dostarczania towarów będzie miała miejsce z drugiej strony inwestycji.

**Pan [REDAKTOWANE] – Zarządca Rejonu Administrowania i Utrzymania Nieruchomości PKP S.A.** podkreślił, iż zakończenie budowy nowego Dworca może nastąpić za około pół roku. Do tego czasu pozostaje problem.

**Pan Józef Klimczewski – Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu** stwierdził, iż w projekcie została przewidziana koperta do obsługi nowego Dworca.

**Radny Maciej Przybylak** zauważył, iż nastąpił zdecydowany postęp w/s organizacji ruchu przed Dworcem Głównym PKP. Zastanawia się jednak, a jakim stopniu projekt będzie aktualny w momencie likwidacji kas w budynku starego Dworca? Czy to jest rozwiązanie docelowe, czy tymczasowe?

**Zastępca dyrektora ZDM – Jerzy Nawrocki** odpowiedział, iż trudno jest mu w tej chwili przewidzieć jak się ułoży cała sytuacja i jak zachowywali się będą klienci Dworca i galerii. Przy galerii ma być zlokalizowany parking, z którego będzie można bezpośrednio wchodzić do budynku Dworca. Z informacji przekazanych przez TriGranit wynika, że ma być tam zapewniony zarówno postój dla taksówek oczekujących na klientów, jak i miejsce dla postoju taksówek wzywanych przez radio-taxi. Ponadto zapowiedziano, iż pomimo, że parking ma być parkingiem płatnym, to pierwsze np. 20 minut postoju mają być darmowe. Wówczas okaże się na ile należało będzie zmienić, skorygować proponowane teraz rozwiązanie.

**Radny Mariusz Wiśniewski** stwierdził, iż projekt wydaje się bardzo sensowny i kompromisowy. Uwzględnia bowiem różne racje użytkowników placu dworcowego. Cieszy kompromis z taksówkarzami oraz uwzględnione priorytety dla komunikacji publicznej. Wydaje się, że na etapie budowy nowego Dworca nie odbyły się wystarczające konsultacje z ZDM-em. Nie konsultowano z nimi wielu rzeczy zarówno w trakcie, jak i przed inwestycją. O systemowych

rozwiązaniach powinien pomyśleć ten kto buduje Dworzec. I to nie jest problem ZDM-u żeby znaleźć teraz miejsce dla obsługi dostawców dla nowego Dworca.

**Pan ██████████ – Poznańskie Stowarzyszenie Taksówkarzy** podziękował za rzeczową i konkretną pracę przy projekcie. Taksówkarze przyjmują zaproponowane rozwiązania. Umożliwi im to sensowną możliwość obsługi klientów. Należy jednak podkreślić, iż taksówka zamówiona w radio-taxi nie pojedzie po klienta do części wydzielonej buforami (śluza), ponieważ tam klienci będą wyłącznie wysadzani. Taksówki oczekujące na klienta będą mogły go obsługiwać wyłącznie na wyznaczonym w projekcie odcinku. A zatem zlecenia będą musiały być przyjmowane w takiej formie, że taksówka będzie oczekiwała na klienta na postoju. Taksówka nie pojedzie po sam Dworzec.

**Radna Lidia Dudziak** wyraziła zadowolenie z osiągniętego porozumienia. Zapytała, dlaczego taksówki nie będą mogły pojechać pod budynek Dworca?

**Pan Józef Klimczewski – Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu** wyjaśnił, iż taksówka będzie mogła pojechać i zabrać klienta, ale nie oczekiwać na niego. Tam jest zakaz postoju.

**Pan ██████████ – Poznańskie Stowarzyszenie Taksówkarzy** zauważył, iż obawia się, że jeżeli przed Dworcem zostanie wprowadzana możliwość postoju do 1 minuty, to śluza będzie notorycznie zablokowana przez „taksówki dworcowe”. Wówczas taksówki z radio-taxi nie będą miały możliwości podjechania pod budynek i zabrania klienta. Inną kwestią jest również to, że klienci zamawiają taksówki dużo wcześniej twierdząc, że już na nie oczekują na miejscu np. przed Dworcem. Wówczas postój 1 minutowy nie stanowi żadnego rozwiązania. Z prowadzonych wcześniej rozmów wynikało, że śluza miałaby służyć osobom wysiadającym, a dla klientów wzywających taksówkę na wezwanie miałyby być jedno wyznaczone miejsce. Tam będzie „wianuszek” taksówek jeżdżących dookoła.

**Mł. insp. Maciej Nestoruk - Zastępca Komendanta Miejskiego Policji w Poznaniu** stwierdził, iż postój do 1 minuty obowiązuje każdego, również taksówkarzy. Nadzorowanie przepustowości śluzy należało będzie do zadań Policji.

**Pan Eugeniusz Bajer - Naczelnik Wydziału Zarządzania Ruchem w Zarządzie Dróg Miejskich w Poznaniu** wyjaśnił, iż w związku z tym podzielono postój na część dla taksówek oczekujących (parkowanie równoległe) oraz na część dla taksówek oczekujących na dojsie pasażera (parkowanie ukośne).

**Pan Józef Klimczewski – Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu** stwierdził, że przedstawiona koncepcja organizacji ruchu wynika jednoznacznie z przepisów. To rozwiązanie należy wprowadzić. Utrzymanie dyscypliny wynikającej z tej koncepcji należało będzie do Policji. Obowiązkiem kierowców jest przestrzeganie oznakowania.

**Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski** wyraził nadzieję, iż koncepcja zostanie szybko wdrożona w życie. Gratuluje osiągniętego kompromisu. To jest rozwiązanie czasowe, ponieważ w momencie uruchomienia całego nowego Dworca sytuacja będzie wyglądała zupełnie inaczej. Ten teren jest bardzo wąski, co zdecydowanie ogranicza pole manewru. To będzie egzamin dla taksówkarzy, Policji i innych użytkowników.

**Radny Maciej Przybylak** zapytał, kiedy konkretnie zostanie wprowadzone to rozwiązanie?

**Zastępca dyrektora ZDM – Jerzy Nawrocki** odpowiedział, iż nie została jeszcze wyznaczona tzw. godzina zero. Projekt jest obecnie wywieszony na stronie internetowej ZDM, zbierane są opinie. Ponadto musi zostać zmieniona umowa z operatorem parkingu (dot. 6 miejsc parkingowych). Należy również poczekać na odpowiednią pogodę, ponieważ projekt wymaga głównie zastosowania oznakowań. Wydaje się, że racjonalnym terminem będzie kwiecień.

**Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski** zauważył, iż wobec tego po okresie jakiś 3 miesiące należało będzie ponownie przeanalizować tą kwestię i zobaczyć jak to wszystko funkcjonuje.

**Zastępca Prezydenta Miasta Poznania – Tomasz Kayser** stwierdził, że w gestii Policji będzie leżało wychwytywanie kierowców nie stosujących się do postoju do 1 minuty. Tutaj należało będzie stosować dyscyplinę. Być może warto by było umieścić tam jakąś informację?

**Pan Józef Klimczewski – Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu** odpowiedział, iż ustawodawca dopuszcza tabliczki podznakowe pod znakiem B-35, jednak on sam jest zwolennikiem uporządkowania tzn. żadnych tabliczek ani dodatkowych dyspozycji, tylko 1 obowiązujący znak.

**Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski** stwierdził, że w interesie Miasta, mieszkańców oraz osób przyjezdnych jest to, aby właściciel starego Dworca jak najwcześniej określił co tam zostanie zrealizowane. Takie pytanie powinno się pojawiać w trwających dyskusjach. Zdeterminuje to działania również służb miejskich. Konieczne są szybkie deklaracje właściciela starego Dworca.

### **Ad. 3. Informacja n.t. zmian w organizacji ruchu na skrzyżowaniu ulic Królowej Jadwigi/Dolna Wilda/Półwiejska.**

**Eugeniusz Bajer - Naczelnik Wydziału Zarządzania Ruchem w Zarządzie Dróg Miejskich w Poznaniu** zapowiedział, iż przygotowano 2 warianty zmian w organizacji ruchu na skrzyżowaniu ulic Królowej Jadwigi/Dolna Wilda/Półwiejska. Pierwszy z wariantów zakłada likwidację wszystkich lewoskrętów z ul. Królowej Jadwigi oraz zakaz lewoskrętu z ul. Górna Wilda (załącznik nr 4 – wariant nr 1). Przewiduje się umieszczenie tablic informacyjnych (dot. najprostszego sposobu wykonania manewru w lewo). Tutaj najistotniejsze jest uniemożliwienie blokowanie torów tramwajowych przez skręcających w lewo. To były wyraźnie wnioski ZDM-u oraz MPK. Drugi z wariantów zakłada likwidację wszystkich lewoskrętów z ul. Królowej Jadwigi, ale dopuszcza lewoskręt z Górna Wilda, ale tylko z jednego pasa (załącznik nr 5 – wariant nr 2). Oba warianty mają zostać umieszczone na stronie internetowej. ZDM rekomenduje wariant nr 1.

**Zastępca dyrektora ZDM – Jerzy Nawrocki** dodał, iż głównym elementem była poprawa bezpieczeństwa pieszych przechodzących przez ul. Królowej Jadwigi. Tutaj przejścia dla pieszych są bardzo mocno obciążone, a przystanki tramwajowe nie stwarzają wystarczającego azylu dla zatrzymujących się pieszych. W związku z likwidacją lewoskrętów ma również zostać zmieniony program sygnalizacji świetlnej. Efektem tego będą być może nieco gorsze parametry ruchu na ul. Królowej Jadwigi, ale za to zdecydowane zwiększenie bezpieczeństwa pieszych, którzy obie nitki ul. Królowej Jadwigi będą przekraczać w trakcie jednego cyklu świetlnego.

**Mł. insp. Maciej Nestoruk - Zastępca Komendanta Miejskiego Policji w Poznaniu** stwierdził, iż Policja opowiada się za wariantem numer 1, ponieważ nie krzyżuje się w nim ruch

pojazdów kołowych i szynowych. Umożliwienie lewoskrętu z ul. Dolna Wilda (wariant nr 2) będzie generowało problemy.

**Radny Mariusz Wiśniewski** stwierdził, iż konieczność likwidacji lewoskrętu z ul. Królowej Jadwigi w ul. Górna Wilda zgłaszały również NGOsy podczas spotkania u Pana Prezydenta M. Kruszyńskiego. Temu projektowi należy dać szansę. Jeśli chodzi o zakaz lewoskrętu z ul. Dolna Wilda w ul. Królowej Jadwigi, to przyszłość pokaże, czy jest to dobre rozwiązanie. Najważniejsze jest tutaj bezpieczeństwo pieszych (przejście przez ul. Królowej Jadwigi podczas jednego cyklu). Ten temat warto monitorować.

**Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski** podkreślił, iż najważniejsze na tym skrzyżowaniu jest zapewnienie bezpieczeństwa, choć proponowane rozwiązania mogą być niepopularne. Nie można bać się podejmowania radykalnych działań na tym skrzyżowaniu. Należy prowadzić monitoring dot. płynności ruchu oraz bezpieczeństwa (zwłaszcza pieszych).

**Radny Maciej Przybylak** podkreślił, iż Miasto w przeszłości popełniło b. poważny błąd tzn. wydając zgodę na budowę Starego Browaru i Andersji – nie wymogło innego układu komunikacyjnego. To skrzyżowanie nadaje się do generalnego remontu i modernizacji, a obowiązujący układ komunikacyjny nie przystaje do tego natężenia ruchu, który tam jest. W tej chwili podejmowana jest próba ratowania sytuacji zastanej. Opowiada się za wariantem nr 1. Wariant nr 2 wygeneruje gigantyczny korek i blokadę skrzyżowania. Czy likwidacja lewoskrętów spowoduje przeniesienie ruchu na skrzyżowanie Drogi Dębińskiej i ul. Królowej Jadwigi? Czy przewidywana jest zmiana cyklu świateł na tym skrzyżowaniu?

**Zastępca dyrektora ZDM – Jerzy Nawrocki** wyjaśnił, iż oczywiście były prowadzone badania (model symulacyjny + badania ruchu rzeczywistego). Z modelu symulacyjnego nie wynika, aby likwidacja lewoskrętów miała spowodować jakiś kataklizm, pogorszenie sytuacji w tych miejscach. To jest tzw. skrzyżowanie krytyczne. Na skrzyżowaniach krytycznych należy przede wszystkim dbać o bezpieczeństwo. Z symulacji wynika, że większe perturbacje spowoduje likwidacja lewoskrętów z Górnej Wildy.

**Radna Lidia Dudziak** zaapelowała o zrobienie drugiego pasa skrętnego z ul. Kolejowej w ul. Hetmańską.

**Pan Zbigniew Rymaniak – Poznańskie Stowarzyszenie Taksówkarzy** poprosił, aby nie dyskredytować wariantu nr 2. Na ul. Dolna Wilda należy wydzielić pas do lewoskrętu.

**Zastępca dyrektora ZDM – Jerzy Nawrocki** wyjaśnił, iż wydzielenie nowego pasa jest niemożliwe, ponieważ odległość pomiędzy krawężnikiem, a torowiskiem jest zbyt wąska.

**Pan Józef Klimczewski – Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu** podkreślił, iż należy wprowadzić jeden z wariantów (tutaj Policja opowiada się za wariantem nr 1) z dwóch zasadniczych powodów. Po pierwsze należy poprawić bezpieczeństwo pieszych. Tutaj czasu nie pozostało dużo, ponieważ jak wynika z analiz (lata 2011, 2012) eskalacja na zdarzeń na tym skrzyżowaniu przypada na drugą połowę roku (od końca maja do końca wakacji). Poprawa ruchu pieszego jest tutaj najważniejsza. Drugim elementem jest to, że do wszystkich zdarzeń drogowych pojazd-pojazd dochodziło w związku z lewoskrętami. To pokazują statystyki. Wprowadzenie wariantu nr 1 zdeterminuje oczywiście konieczność obserwacji innych skrzyżowań i ewentualną reakcję. Zmiany muszą zostać wprowadzone już w maju. Tutaj czas nagli.

**Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski** stwierdził, iż na tym skrzyżowaniu trzeba poprawić bezpieczeństwo i nie pozostało na to wiele czasu. To mają być zmiany tymczasowe, natomiast KBiPP domaga się nadal przebudowy skrzyżowania i całego ciągu komunikacyjnego.

**Ad. 4. Informacja o stanie bezpieczeństwa i ratownictwa w mieście i powiecie poznańskim na 2012 rok.**

Informację o stanie bezpieczeństwa i ratownictwa w mieście i powiecie poznańskim na 2012 rok przedstawił **Komendant Miejski Państwowej Straży Pożarnej w Poznaniu – Pan Witold Rewers** (vide korespondencja KBiPP; pismo nr RM-IV.0010.7.43.2012).

**Przewodniczący Komisji BiPP – Krzysztof Skrzypinski** podziękował za przedstawione rozwiązanie oraz za wykonaną pracę w roku 2012. Pogratulował wyników oraz współpracy z Miastem, KBiPP i Policją. KBiPP zaopiniowała pozytywnie projekt zmian w budżecie, w którym Miasto Poznań przeznacza środki na dofinansowanie zakupu samochodu dla Straży Pożarnej.

**Komendant Miejski Państwowej Straży Pożarnej w Poznaniu – Pan Witold Rewers** wyjaśnił, iż dofinansowanie na zakup nowego samochodu pochodzić będzie od Miasta Poznań, Starosty oraz jednej z gmin.

**Radny Maciej Przybylak** zapytał, co z jednostką funkcjonującą na terenie H.Cegielskiego?

**Komendant Miejski Państwowej Straży Pożarnej w Poznaniu – Pan Witold Rewers** wyjaśnił, iż Cegielski cofnął wypowiedzenie umowy, a umowa została odnowiona (półroczne wypowiedzenie). Straż musi płacić comiesięczny czynsz za tą jednostkę. Cegielski stoi na stanowisku, iż Straż może stacjonować na jego terenie do czasu rozstrzygnięcia kwestii z nim związanych (sprzedaż). Równoległe trwają bardzo intensywne prace związane z pozyskaniem działki na Smochowicach. Jeżeli Cegielski wymówi w końcu faktycznie stacjonowanie Straży na swoim terenie, to siły i środki zostaną przeniesione w kierunku Smochowic.

**Ad. 5. 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:  
[REDAKTOR] BRM  
w dniu 26 marca 2013 roku.