

KRZYSZTOF ROSENKIEWICZ

RADNY MIASTA POZNANIA KLUB RADNYCH PRAWO I SPRAWIEDLIWOŚĆ

Poznań dnia, 8.11.2022 r.

Interpelacja nr 48/2022

w sprawie funkcjonowania radaru przy ul. Hetmańskiej

Szanowny Panie Prezydencie,

Szanowny Panie Prezydencie,

Przekazuję sprawę, do której zainspirował mnie lokalny społecznik:

W grudniu ubiegłego roku po tragicznym wypadku, po od dawna trwającym nacisku Rady Osiedla św. Łazarz, przy sprzyjającej opinii Policji oraz pod wpływem przypadku (niemożność zainstalowania radaru przez GITD w innym mieście, zatem przeznaczono go do Poznania) rozpoczął pracę radar prędkościowy na ulicy Hetmańskiej.

GITD podała bodajże raz liczbę ukaranych za pomocą tego fotoradaru, jednak liczba ta jest przysłowiową „kroplą w morzu potrzeb”.

Sytuacja, w której zainstalowano radar, jest taka jak na ilustracji sporządzonej na podstawie dokonanych obserwacji. Klin barwy różowej opisuje sektor terenu, na którym radar ma czyste pole widzenia (często jednak przesłaniane przejeżdżającym w obie strony tramwajem), klin pomarańczowy to obszar, na którym fotoradar ma znacznie przesłonięte pole widzenia, właściwie należałoby przyjąć, że możliwość wykonywania użytecznych fotografii pojazdów w tym obszarze nie istnieje. Na ilustracji nr 1. zaznaczono jedno z drzew istniejącego tam szpaleru, które zapewne jeszcze rozwinie swoją koronę i klin pomarańczowy zniknie zupełnie.

Podsumowując obserwacje codzienne:

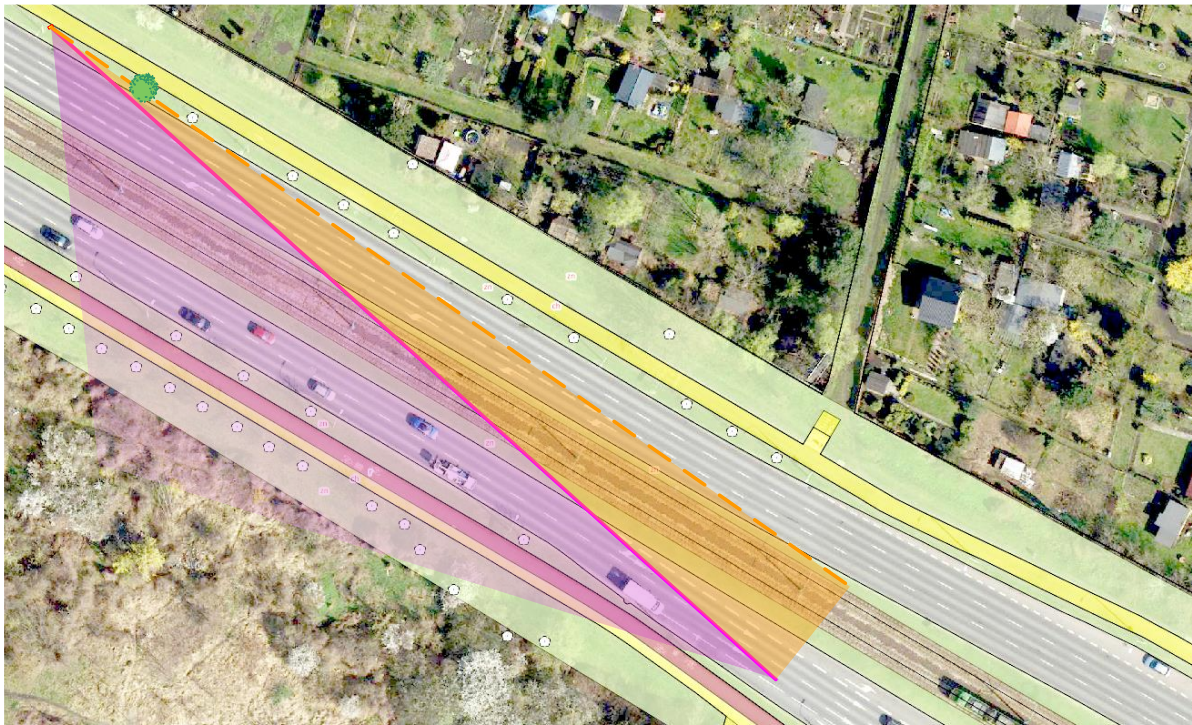
- fotoradar na Hetmańskiej pracuje w warunkach silnie niesprzyjających skutecznemu fotografowaniu pojazdów z przekroczonymi prędkościami (obowiązuje 50 km/h przez większość długości ulicy Hetmańskiej, w tym pod wiaduktem kolejowym, jedynie odcinek wildecko-ratajski ma na dużym fragmencie dopuszczoną prędkość 70 km/h);
- fotoradar nieomal nie jest w stanie zarejestrować wykroczenia zachodzącego na tej jezdni, przy której jest zainstalowany (północnej), pole widzenia jest ograniczone jak na ilustracji;
- możliwość zarejestrowania wykroczenia na jezdni południowej jest ograniczona zarówno przesłanianiem przez wspomniane drzewo, jak i częstym przesłanianiem przez tramwaj;

KRZYSZTOF ROSENKIEWICZ

RADNY MIASTA POZNANIA KLUB RADNYCH PRAWO I SPRAWIEDLIWOŚĆ

- można także podejrzewać, że odległości między radarem a pojazdem poruszającym się jezdnią południową są zbyt duże, by wszystkie przypadki były zarejestrowane czytelnie, w sposób umożliwiający wszczęcie postępowania;

Rys. nr 1. Obecna lokalizacja i zakres obserwacji fotoradaru



Ilustracja: JJ

- ostatecznie fotoradar jest w stanie obsłużyć jedynie około 40 m jezdni północnej i 100 m jezdni południowej;
- obszar obsługi na jezdni północnej leży w takim miejscu, że podczas dnia (pory zwykłego, intensywnego ruchu) rzadko który kierujący ma fizyczną możliwość przekroczenia prędkości (pomijając ochotę do takiego przekraczania, która na całej Hetmańskiej jest wyraźnie dominującą cechą stylu jazdy), gdyż najczęściej musi hamować przez kolejką pojazdów czekających na zielone światło na skrzyżowaniu z ul. Dmowskiego; o ile sygnalizacja świetlna na tym skrzyżowaniu jest załączona przez całą dobę, również w porze nocnej, przy małym ruchu, sygnalizacja często przyhamowuje zapędy kierujących;
- podobnie wpływa ta sygnalizacja na kierujących jadących jezdnią południową: po ruszeniu ze skrzyżowania po zielonym świetle nie zdążą się jeszcze rozpędzić na tym odcinku jezdni, który jest objęty skuteczną obserwacją fotoradaru;
- GITD ustawia próg zadziałania fotoradaru na wartość co najmniej o 10 km/h wyższą niż prędkość dozwolona, czyli tu na 60 km/h (o ile tak jest w rzeczywistości, wg kontroli NIK radary bywały ustawiane na +30 km/h).

KRZYSZTOF ROSENKIEWICZ

RADNY MIASTA POZNANIA KLUB RADNYCH PRAWO I SPRAWIEDLIWOŚĆ

W okolicach wiaduktu kolejowego umieszczono dodatkowo wskaźnik prędkości, który jednak ma znikome znaczenie: jest urządzeniem nieselektywnym (nie wiadomo który pojazd „obserwuje”) oraz wskazuje wartości tylko do 50 km/h (powyżej takiej prędkości jedynym jego wskazaniem jest czerwono wyświetlana „dezaprobata”); trudno zrozumieć takie działanie tego urządzenia: poniżej prędkości granicznej – mierzy ją z precyzją 1 km/h, a powyżej, zamiast uświadomić, że pojazd jedzie z prędkością 75 km/h, okazuje tylko nic nieznaczący czerwony napis).

Mimo zatem „wzmocnienia” przekazu dla kierujących o obowiązywaniu prędkości dopuszczalnej 50 km/h poprzez ustawienie na każdym odcinku, po obu stronach jezdni, znaków B-33 z tym ograniczeniem, pomimo ustawiania wskaźnika z zielonym lub czerwonym komunikatem dla kierujących, nie dochodzi do wyraźnej poprawy bezpieczeństwa na Hetmańskiej. Dlatego nie dziwią informacje o kolejnych tragicznych wypadkach, o wjeżdżaniu rozpędzonych samochodów na przystanek tramwajowy, o rozbiciu się na słupie trakcyjnym. Poprzestajemy jako społeczeństwo, Miasto i jego władze na naiwnej wierze, że ustawienie licznych znaków i urządzeń wystarczy.

Tymczasem przestępców drogowych odstraszyć mogą przede wszystkim (w zasadzie – tylko) surowe i nieuchronne kary, najpierw finansowe. Zwracam się więc do Pana z pytaniami:

1. Czy opisany nieskuteczny sposób działania radaru na Hetmańskiej, zaobserwowane ograniczenia, są znane służbom Miasta?
2. Czy są znane poznańskiej Policji?
3. Czy jakkolwiek instytucja Miasta Poznania lub Policja występowała do GITD choćby z powiadomieniem o takim wadliwym stanie rzeczy?
4. Czy Miasto naciska na Policję, która postarała się o medialne „nagłośnienie” faktu urządzenia kilku miejsc kontroli prędkości na niebezpiecznych ulicach, po czym zaniechała ich wykorzystania? (takie miejsce na Hetmańskiej zostało wręcz zlikwidowane po zainstalowaniu opisywanego fotoradaru);
5. Czy Miasto Poznań naciska na Policję, by w wielu miejscach jako zasada generalna (a nie rzadka „akcja”) były prowadzone kontrole prędkości? (kontrole takie w jednym miejscu mogą trwać nawet tylko po pół godziny, po czym patrol powinien przemieścić się w inny punkt miasta, pokazując tym samym swoją obecność w wielu punktach sieci ulic; Policja powszechnie tłumaczy się „brakiem możliwości bezpiecznego przeprowadzenia kontroli”, co ma tylko pozory słuszności – w innych miastach lub państwach Policja nie napotyka na taką powszechną niemożność i bez silnego nacisku Miasta ta wymówka nie zostanie zwalczona).
6. Czy istnieje plan miejsc postulowanego zainstalowania radarów w Poznaniu?
7. Czy możliwe jest ustawienie radaru również po drugiej stronie ul. Hetmańskiej, w miejscu oznaczonym (wraz z potencjalnym polem „widzenia”, z ewentualnym ograniczeniem przez rozrost drzew) na poniższym rysunku nr 2? W polu takiego radaru znalazłaby się jezdnia południowa, bez przesłonięcia przez jadące tramwaje. Kierunek ten nie jest w perspektywie

KRZYSZTOF ROSENKIEWICZ

RADNY MIASTA POZNANIA KLUB RADNYCH PRAWO I SPRAWIEDLIWOŚĆ

zamknięty ścianą budynków ani podjazdem, lecz wjazdem pod wiadukt kolejowy. Również skrzyżowanie z ul. Kolejową / Górecką jest mniej obciążone aniżeli skrzyżowanie z ul. R. Dmowskiego w przeciwnym kierunku. Wszystko to jest przesłanką do częstszych i większych przekroczeń prędkości przez kierujących, które należy wykryć i ścigać. Lokalizacja ta uzupełniałaby radar po stronie północnej, również samodzielnie, w związku z opisanymi przesłankami mogłaby zapewniać większą skuteczność w egzekwowaniu wymogów prawa.

Rys. nr 2. Proponowana nowa lokalizacja fotoradaru



Ilustracja KR

7. Czy istnieje program takich działań Miasta Poznania, by wywierać presję na GITD, Parlamentarzystów i wszelkie instytucje i podmioty, by doszło do stosowania fotoradarów oraz innych urządzeń i systemów w skali powszechnej, a nie jako „rzadkie i mało skuteczne curiosum”? Czy władze Miasta będą wspierać głosy oddolne w tej sprawie?

8. Czy Miasto Poznań ma plan działań na wypadek zmian ustawowych przywracających gminom prawo do kontrolowania prędkości i wszczynania postępowań o wykroczenia z tego powodu? W szczególności zamiar wykorzystania „zmarnowanego” potencjału ITS, który wprawdzie z powodu zmian prawa nie może być obecnie wykorzystany, ale jeszcze przed tymi zmianami wysocy przedstawiciele Miasta Poznania ogłaszali niemożność korzystania z niego ze względu na komplikację procesu obsługi spraw o wykroczenia?

9. Czy Miasto Poznań ma plan wprowadzania takich ograniczeń natury organizacyjnej lub mechanicznej (zwięźenia pasów ruchu do szerokości minimalnie koniecznej, zygzakowanie lub innego rodzaju przeszkody zmuszające do intuicyjnego zwolnienia), by na naszych ulicach zmniejszyć intensywność przypadków utraty zdrowia i życia z powodu przekraczania prędkości (stawianie znakowych ograniczeń prędkości np. do 40 lub 30 km/h nie uznają za skuteczne „działanie organizacyjne”, są one w praktyce całkowicie ignorowane)?

KRZYSZTOF ROSENKIEWICZ

RADNY MIASTA POZNANIA KLUB RADNYCH PRAWO I SPRAWIEDLIWOŚĆ

10. Czy istnieje jakikolwiek pomysł na akcje informacyjne w lokalnych mediach, które choć pewnej części kierujących z aglomeracji poznańskiej mogłyby uświadomić, że ograniczenia prędkości w obszarze zabudowanym w ogóle istnieją (rozmowy z kierowcami oraz ich reakcje na zwróconą uwagę pokazują, że wobec otaczającej rzeczywistości polegającej na powszechnym lekceważeniu ograniczeń prawnych doszło do zaniku świadomości, że takie ograniczenia w ogóle istnieją)?

Z wyrazami szacunku,



Krzysztof Rosenkiewicz

Radny Miasta Poznania