

Rada Miejska w Pleszewie
Protokół nr X/2025

X sesja Rady Miejskiej w Pleszewie w dniu 27 lutego 2025 r.

Obrady rozpoczęto 27 lutego 2025 r. o godz. 12:00, a zakończono o godz. 16:12 tego samego dnia.

W posiedzeniu wzięło udział 19 członków.

Obecni:

1. Dariusz Dryjański
2. Renata Garsztko
3. Wiesława Gil
4. Adela Grała-Kałużna
5. Małgorzata Grzechowiak
6. Piotr Hartleb
7. Elżbieta Hyla
8. Błażej Kaczmarek
9. Tomasz Klak
10. Piotr Kusiakiewicz
11. Maciej Ładziński
12. ~~Kinga Melka~~
13. Adrian Michalak
14. Jan Noskowski
15. ~~Anita Szezepaniak~~
16. Konrad Świderski
17. Katarzyna Trawińska
18. Marcin Walczak
19. Małgorzata Walendowska
20. Sebastian Wasielewski
21. Małgorzata Wysocka-Balcerek

Lista obecności stanowi załącznik nr 1 protokołu.

1. Otwarcie obrad i stwierdzenie quorum.

Otwarcia X sesji dokonał Przewodniczący Rady Miejskiej Błażej Kaczmarek, który stwierdził, że na sali znajduje się 21 radnych, czyli Rada jest władna do podejmowania uchwał. Przewodniczący przywitał wszystkich zebranych.

2. Przedstawienie porządku obrad.

1. Otwarcie obrad i stwierdzenie quorum.
2. Przedstawienie porządku obrad.

3. Przyjęcie protokołu Nr VIII/2024 z dnia 19 grudnia 2024 r. i Nr IX/2025 z dnia 15 stycznia 2025 r.
4. Informacja Burmistrza o wydanych zarządzeniach i ich realizacji.
5. Sprawozdanie z wykonania uchwał Rady Miejskiej w Pleszewie podjętych w II półroczu 2024 r.
6. **Możliwość poprawy bezpieczeństwa ruchu w Mieście i Gminie Pleszew – wyzwania i rozwiązania z zakresu uspokojenia ruchu drogowego – dr Andrzej Brzeziński, Politechnika Warszawska.**
7. **Informacja Komendanta Powiatowego Policji insp. Krzysztofa Rzepczyka na temat bezpieczeństwa publicznego ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego.**
8. **Informacja Komendanta Straży Miejskiej w Pleszewie Zbigniewa Duszcza na temat bezpieczeństwa publicznego.**
9. Podjęcie uchwał w sprawie:
 - a) zmiany uchwały Nr XXVIII/334/2017 Rady Miejskiej w Pleszewie z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie ustalenia trybu udzielania i rozliczania dotacji dla publicznych i niepublicznych jednostek oświatowych prowadzonych przez osoby prawne lub fizyczne inne niż Miasto i Gmina Pleszew oraz trybu przeprowadzania kontroli prawidłowości ich pobrania i wykorzystania,
 - b) przyjęcia Programu osłonowego „Korpus Wsparcia Seniorów” na rok 2025 dla Miasta i Gminy Pleszew,
 - c) przystąpienia do realizacji Programu „Opieka wytchnieniowa” dla Jednostek Samorządu Terytorialnego - edycja 2025,
 - d) przystąpienia do realizacji Programu „Asystent osobisty osoby z niepełnosprawnością” – edycja 2025,
 - e) zasięgnięcia od Komendanta Wojewódzkiego Policji w Poznaniu informacji o kandydacie na ławnika,
 - f) zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta i Gminy Pleszew na lata 2025– 2041,
 - g) zmiany uchwały budżetowej Miasta i Gminy Pleszew na rok 2025.
10. Sprawy różne.
11. Zamknięcie obrad.

Burmistrz A. Ptak zgłosił autopoprawkę w sprawie zmiany porządku obrad. Wstawienie projektu uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany Gminnego Programu Rewitalizacji Miasta i Gminy Pleszew na lata 2024-2033.

Głosowano wniosek w sprawie:

autopoprawka do porządku obrad wstawienie projektu uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany Gminnego Programu Rewitalizacji Miasta i Gminy Pleszew na lata 2024-2033

Wyniki głosowania

ZA: 18, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 0, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 3

Wyniki imienne:

ZA (18)

Dariusz Dryjański, Renata Garsztko, Wiesława Gil, Małgorzata Grzechowiak, Piotr Hartleb, Elżbieta Hyla, Błażej Kaczmarek, Tomasz Klak, Piotr Kusiakiewicz, Maciej Ładziński, Adrian Michalak, Jan Noskowski, Konrad

Świderski, Katarzyna Trawińska, Marcin Walczak, Małgorzata Walendowska, Sebastian Wasielewski, Małgorzata Wysocka-Balcerek
NIEOBECNI (3)
Adela Grala-Kałużna, Kinga Melka, Anita Szczepaniak

Porządek obrad po zmianie:

1. Otwarcie obrad i stwierdzenie quorum.
2. Przedstawienie porządku obrad.
3. Przyjęcie protokołu Nr VIII/2024 z dnia 19 grudnia 2024 r. i Nr IX/2025 z dnia 15 stycznia 2025 r.
4. Informacja Burmistrza o wydanych zarządzeniach i ich realizacji.
5. Sprawozdanie z wykonania uchwał Rady Miejskiej w Pleszewie podjętych w II półroczu 2024 r.
6. **Możliwość poprawy bezpieczeństwa ruchu w Mieście i Gminie Pleszew – wyzwania i rozwiązania z zakresu uspokojenia ruchu drogowego – dr Andrzej Brzeziński, Politechnika Warszawska.**
7. **Informacja Komendanta Powiatowego Policji insp. Krzysztofa Rzepczyka na temat bezpieczeństwa publicznego ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego.**
8. **Informacja Komendanta Straży Miejskiej w Pleszewie Zbigniewa Duszczaaka na temat bezpieczeństwa publicznego.**
9. Podjęcie uchwał w sprawie:
 - a) zmiany uchwały Nr XXVIII/334/2017 Rady Miejskiej w Pleszewie z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie ustalenia trybu udzielania i rozliczania dotacji dla publicznych i niepublicznych jednostek oświatowych prowadzonych przez osoby prawne lub fizyczne inne niż Miasto i Gmina Pleszew oraz trybu przeprowadzania kontroli prawidłowości ich pobrania i wykorzystania,
 - b) przyjęcia Programu osłonowego „Korpus Wsparcia Seniorów” na rok 2025 dla Miasta i Gminy Pleszew,
 - c) przystąpienia do realizacji Programu „Opieka wytchnieniowa” dla Jednostek Samorządu Terytorialnego - edycja 2025,
 - d) przystąpienia do realizacji Programu „Asystent osobisty osoby z niepełnosprawnością” – edycja 2025,
 - e) zasięgnięcia od Komendanta Wojewódzkiego Policji w Poznaniu informacji o kandydacie na ławnika,
 - f) zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta i Gminy Pleszew na lata 2025– 2041,
 - g) zmiany uchwały budżetowej Miasta i Gminy Pleszew na rok 2025
 - h) przystąpienia do sporządzenia zmiany Gminnego Programu Rewitalizacji Miasta i Gminy Pleszew na lata 2024-2033.
10. Sprawy różne.
11. Zamknięcie obrad.

Głosowano w sprawie:

Przedstawienie porządku obrad

Wyniki głosowania

ZA: 18, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 0, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 3

Wyniki imienne:

ZA (18)

Dariusz Dryjański, Renata Garsztko, Wiesława Gil, Małgorzata Grzechowiak, Piotr Hartleb, Elżbieta Hyla, Błażej Kaczmarek, Tomasz Klak, Piotr Kusiakiewicz, Maciej Ładziński, Adrian Michalak, Jan Noskowski, Konrad Świdorski, Katarzyna Trawińska, Marcin Walczak, Małgorzata Walendowska, Sebastian Wasielewski, Małgorzata Wysocka-Balcerek

NIEOBECNI (3)

Adela Grała-Kałużna, Kinga Melka, Anita Szczepaniak

3. Przyjęcie protokołu Nr VIII/2024 z dnia 19 grudnia 2024 r. i Nr IX/2025 z dnia 15 stycznia 2025 r.

Radny T. Klak odniósł się w kwestii technicznej do protokołów, ponieważ treść protokołu w formie, w której otrzymaliśmy, elektronicznej i papierowej, nie jest adekwatna do przebiegu na sesji - przedstawiono trzy przykłady z tych protokołów. W pkt. 3 protokołu z sesji nadzwyczajnej - 15 stycznia jest moja wypowiedź, gdzie wskazuję oczywiste błędy w datach porozumienia z powiatem odnośnie funkcjonowania Biblioteki Publicznej. Wówczas Pani Skarbnik odpowiada, że błędy będą skorygowane, gdyż jest to błąd wynikający z dat: w jednym dokumencie było, że ten projekt realizujemy w jednym roku, a w drugim, że w okresie trzyletnim i zaraz poprawimy. Tej wypowiedzi Pani Skarbnik nie ma w protokole. Jest od razu przejście do głosowania. Pofatygowałem się odsłuchać nagranie, które jest dostępne w internecie i rzeczywiście w ogóle nie słychać tego, co Pani Skarbnik odpowiada. W tym samym protokole jest też inny błąd. Zapewne wszyscy pamiętają z 15 stycznia, gdy pytałem o środki norweskie, które otrzymaliśmy i z tego powodu była głównie sesja nadzwyczajna, żeby wprowadzić to do budżetu. Trzykrotnie pytałem Panią Wiceburmistrz na co te środki zostaną przeznaczone. Za trzecim razem Pani Wiceburmistrz odpowiedziała, że oczywiście w całości na usługi i tej trzeciej odpowiedzi też nie ma. Ale to nie dziwi, że jej po prostu nie ma w tym protokole, w którym otrzymaliśmy, gdyż po prostu tej odpowiedzi nie słychać, na nagraniu. Zatem Panie Przewodniczący prośba o dopilnowanie tego, kto odpowiada, bądź zabiera głos, żeby był włączony mikrofon. Jeszcze uwaga do protokołu z 19 grudnia, gdzie uchwalaliśmy budżet na 2025 rok. W momencie, kiedy zakończyliśmy dyskusję i Pani Skarbnik miała przeczytać opinię Regionalnej Izby Obrachunkowej, na ten moment wyszedłem z sali, gdyż trzykrotnie tę opinię przeczytałem, a w protokole jest wypowiedź Pani Skarbnik jednym zdaniem, że: „Regionalna Izba Obrachunkowa uwag nie wniosła”. Treść tej uchwały jest dużo dłuższa i mimo to, że jest zapis „uwag nie wniosła”, to jednak były tam jakieś drobne uwagi. Być może jest ten sam błąd, który powstał 15 stycznia, że na ten czas Pani Skarbnik nie mówiła do mikrofonu. Zatem generalna prośba o protokolowanie sesji, aby każdy mówił do mikrofonu, gdyż osoba sporządzająca ten protokół słucha nagranie i pisze to, co każdy odpowiada.

Przewodniczący Rady B. Kaczmarek powiedział, że protokół odzwierciedla to, co jest nagrane, a czasami są wypowiedzi pomiędzy udzielaniem głosu i wtedy tego nie słychać. W takim razie od tej sesji będą przerywane wypowiedzi i dopiero wtedy, kiedy będzie udzielony głos, będzie uruchomiony głośnik, to wtedy będzie się to wszystko nagrywało, żeby w protokole znalazło się wszystko.

Burmistrz A. Ptak zaproponował zdjąć punkt z porządku obrad i wyjaśnić. Jeżeli jest faktycznie tak, jak Pan radny Klak wskazuje, to uzupełnimy. Natomiast druga rzecz, to jest kwestia spotkania na Szefach Klubów i ustalenia, czy to ma być stenogram, czy protokół? Jest to dość istotne, czy idziemy słowo, w słowo? A jeśli protokół, to przy takim sformułowaniu, jakie użyła Pani Skarbnik i jest do tego materiał źródłowy w postaci uchwały RIO, to

wiadomo, że można to zrobić w formie załącznika, a nie dokładnej wypowiedzi. Na spotkaniu Szefów Klubu wyjaśnimy, w jakim zakresie, jak dokładnie ma wyglądać protokół.

Przewodniczący Rady B. Kaczmarek powiedział, że jeśli ktoś chce dokładnie, to może odszukać, odsłuchać nagrania i raczej nie będziemy tego zmieniać, zostaniemy przy protokołach. Problemem jest to, że nie idzie tego odsłuchać, gdyż nie ma tego na nagraniu, więc tutaj jest przede wszystkim kwestia techniczna i zabieranie głosu wtedy, kiedy osoba po prostu ma włączony mikrofon. Jeżeli chodzi o zdjęcie z porządku obrad tego punktu, to i tak w tym momencie z tym nic nie zrobimy, skoro to nie jest nagrane. Na przyszłość po prostu będziemy tylko zabierać głos w momencie, kiedy ten głos będzie udzielony.

Głosowano w sprawie:

Przyjęcie protokołu Nr VIII/2024 z dnia 19 grudnia 2024 r. i Nr IX/2025 z dnia 15 stycznia 2025 r.

Wyniki głosowania

ZA: 17, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 1, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 3

Wyniki imienne:

ZA (17)

Dariusz Dryjański, Renata Garszka, Wiesława Gil, Małgorzata Grzechowiak, Piotr Hartleb, Elżbieta Hyla, Błażej Kaczmarek, Piotr Kusiakiewicz, Maciej Ładziński, Adrian Michalak, Jan Noskowski, Konrad Świdorski, Katarzyna Trawińska, Marcin Walczak, Małgorzata Walendowska, Sebastian Wasielewski, Małgorzata Wysocka-Balcerek

WSTRZYMUJĘ SIĘ (1)

Tomasz Klak

NIEOBECNI (3)

Adela Grała-Kałużna, Kinga Melka, Anita Szczepaniak

4. Informacja Burmistrza o wydanych zarządzeniach i ich realizacji.

Nie wniesiono uwag.

5. Sprawozdanie z wykonania uchwał Rady Miejskiej w Pleszewie podjętych w II półroczu 2024 r.

Nie wniesiono uwag.

6. Możliwość poprawy bezpieczeństwa ruchu w Mieście i Gminie Pleszew – wyzwania i rozwiązania z zakresu uspokojenia ruchu drogowego – dr Andrzej Brzeziński, Politechnika Warszawska.

Burmistrz A. Ptak stwierdził, że wielokrotnie już na tej sali mówiono, że chcemy mieć taką wiedzę z zakresu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Stąd też osoba, która przygotowywała nam koncepcję przebudowy i uspokojenia Rynku, powie nam jakie są generalne zasady tak, żebyśmy mieli wyobrażenie w tym temacie.

Przewodniczący Rady B. Kaczmarek ogłosił 5 minut przerwy.

Dr Andrzej Brzeziński Politechnika Warszawska poinformował, że jest pracownikiem Politechniki Warszawskiej, a także Biura Projektowego TransEko. Prezentacja podzielona będzie na pięć części. Krótkie wprowadzenie na temat uspokojenia ruchu, jak rozumiemy to pojęcie. Potem odniesienie do przepisów techniczno-budowlanych, które powinny być stosowane przy okazji wprowadzania tego typu rozwiązań. Następnie połączenie pojęcia uspokojenia ruchu z kwestią dopuszczalnej prędkości w mieście, czyli tzw. zarządzanie prędkością oraz przedstawienie kilku rozwiązań, zestawu rozwiązań charakterystycznych dla uspokajania ruchu, czyli jakie środki techniczne na drodze, na ulicy są stosowane najczęściej. Na koniec dyskusja i rozważenie dylematu, jak powinniśmy rozumieć uspokojenie ruchu, jako rozwiązanie punktowe, np. na jakimś odcinku ulicy wprowadzenie rozwiązania, które ma na celu zmniejszenie prędkości w tym miejscu, czy raczej powinniśmy myśleć o rozwiązaniu bardziej kompleksowym, odnoszącym się praktycznie do przekształcenia całej ulicy.

Zajęcie się tematem bezpieczeństwa ruchu drogowego, czy próba poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego powinna być rozwiązaniem systemowym. Wyświetlono dwa dokumenty. Jeden to jest przygotowany przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, strategiczny dokument na lata 2021-2030, czyli Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. We wstępie jest takie charakterystyczne sformułowanie określające, jakie działania powinny być podejmowane na rzecz bezpieczeństwa, odnoszące się do triady, czy trójkąta droga-pojazd-człowiek. Wiemy już od lat, że skuteczne działanie na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego musi odnosić się do tych trzech aspektów, czyli musimy mieć bezpieczne pojazdy, musimy wpływać na użytkowników i musimy mieć bezpieczną infrastrukturę. Jeśli chodzi o pojazdy, to jest to trochę sfera poza naszym zasięgiem, ale tutaj bardzo dużo się dzieje i tzw. bezpieczeństwo bierne wyraźnie się poprawia. Samochody są bezpieczniejsze. Możemy wpływać na człowieka i możemy w szczególności wpływać na infrastrukturę, na drogę. Podobne odniesienia znajdziemy w dokumentach europejskich. Aktualny plan strategiczny działań na rzecz bezpieczeństwa w Unii Europejskiej, który nas w tej chwili obowiązuje, zawiera podobne zapisy. Odwołanie do bezpieczeństwa, bezpiecznej infrastruktury, bezpiecznego pojazdu, bezpiecznego korzystania z samochodu. Tutaj jeszcze dodany jest aspekt właściwego reagowania na sytuacje niebezpieczne, takie nagłe, które mogą się wydarzyć na drodze. Uspokojenie ruchu jest zatem jednym z elementów działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, czyli jest w tym sektorze dotyczącym infrastruktury. Nie jest to jedyna rzecz, która w zakresie infrastruktury na rzecz bezpieczeństwa powinna być podejmowana, ale jest to szczególnie ważne w obszarach zabudowanych, czyli w miastach.

Formalnie definicji uspokojenia ruchu nie ma. Natomiast zwyczajowo rozumiemy przez to pewien zespół działań. Ważne, żeby to był właśnie zespół działań, a nie pojedyncze działanie, o charakterze organizacyjnym, budowlanym i prawnym, mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa użytkownikom drogi. Poprzez działania na rzecz bezpieczeństwa użytkowników drogi wpływamy także na zmniejszenie uciążliwości wywołanych ruchem samochodowym dla otoczenia drogi dlatego, że z uspokojeniem ruchu, z mniejszymi prędkościami, z bardziej płynnym ruchem na drodze, na ulicy, będą związane mniejsze zużycia energii, mniejsze prędkości, a zatem mniejszy hałas i mniejsze emisje zanieczyszczeń. Myśląc o uspokojeniu ruchu mamy w zasadzie trzy podstawowe cele, które sobie stawiamy. Główny poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, ponieważ jesteśmy w mieście, myślimy tutaj głównie o tzw. niechronionych uczestnikach ruchu, choć nie tylko niechronionych, czyli o pieszych i rowerzystach, ale przez to, że ruch odbywa się spokojniej, ulica, droga stanowi mniejszą barierę do przekraczania. Zatem zachęcamy ludzi, w takiej strefie ruchu uspokojonego, do przekraczania jezdni wszędzie, gdzie tylko chcą, czyli zmniejszenie bariery, jaką stanowi droga i zmniejszenie negatywnego oddziaływania poprzez zmniejszanie emisji hałasu. Jeżeli projektujemy uspokojenie ruchu, to w części projektowej dążymy do zrealizowania takich trzech podstawowych działań. Chcemy zmniejszyć prędkość, aczkolwiek może być tak, że to jest rozwiązanie,

które ma doprowadzić do tego, żeby kierujący pojazdem jechał z określoną prędkością, która jest na znaku. Nie chcemy jej zmniejszyć bardziej, niż ona jest na znaku, czyli np. 40-30 km na godzinę, ale chodzi o to, żeby zmniejszono prędkość w stosunku do tego, jak kierując chciałby pojechać. Jest to zmniejszenie prędkości lub dopasowanie prędkości do prędkości, która jest na znakach drogowych. Chodzi o zmniejszenie różnic prędkości między pojazdami, czyli chodzi o sytuację taką, w której nie ma jadących bardzo szybko i bardzo wolno, chodzi o to, żeby wszyscy poruszali się w miarę tą samą prędkością. Staramy się, żeby na tych obszarach, na tych ulicach, na tych odcinkach ulic, gdzie mamy uspokojenie ruchu, samochody nie wyprzedzały się i żeby osiągnęły pożądaną prędkość. Wyprzedzanie jest manewrem dosyć niebezpiecznym, ryzykownym i przy wyprzedzaniu samochody się rozpędzają i tracą skłonność do jechania wolniej. Zatem szukamy rozwiązań technicznych, żeby doprowadzić do tego, żeby ruch odbywał się z określoną prędkością, płynnie, żeby samochody nie wyprzedzały się. Szukamy rozwiązań, które powinny segregować ruch. Jednak przy mniejszych prędkościach tej segregacji nie będziemy oczekiwać, ale przy wyższych na poziomie 50-40 km na godzinę, będziemy szukali segregacji ruchów, łącznie z tym, że z jezdni będziemy się starali zabierać rowerzystów. Chodzi o utrzymanie stałej prędkości, płynności ruchu po to, żeby samochody nie hamowały i nie rozpędzały się, żeby mieć wpływ na zmniejszanie negatywnego oddziaływania. Płynna jazda to znacznie mniejsze zużycie paliwa, zużycie energii. Uspokojenie ruchu nie dotyczy wszystkich ulic w mieście.

Zgodnie z polskimi przepisami techniczno-budowlanymi w obszarze zabudowanym mamy pięć klas ulic. Z czego dwie w ogóle nas nie interesują, jeśli podejmujemy zagadnienia uspokojenia ruchu, czyli główna ruchu przyspieszonego i główna. Tutaj nie wprowadzamy uspokojenia ruchu, aczkolwiek na ulicy głównej możemy mieć 50 km na godzinę. Najczęściej uspokojenie dotyczy ulicy lokalnej i dojazdowej, a na ulicach zbiorczych częściowo dlatego, że ulica zbiorcza to jest taka klasa ulicy, która przy wyższych parametrach może być bardzo bliska ulicy głównej, a przy niższych parametrach ulicy zbiorczej. Z punktu widzenia polskich przepisów techniczno-budowlanych, czyli z punktu widzenia projektanta obowiązuje nas prawo budowlane, jeśli chodzi o projektowanie dróg i obiekty budowlane, czyli drogi, ulice, projektujemy zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi. Od 2022 roku obowiązuje pewna struktura narzucona przez Ministerstwo Infrastruktury, jeśli chodzi o przepisy budowania dróg i ulic. Na schemacie graficznym, który upowszechnia Ministerstwo Infrastruktury widać, jaka jest hierarchia dokumentów przy projektowaniu ulic. Są dwa dokumenty obligatoryjne: prawo budowlane i tzw. przepisy techniczno-budowlane, które są wydawane w drodze Rozporządzeń Ministra. Minister Infrastruktury zachęca do tego, żeby wprowadzić trzeci poziom dokumentów, istotnych z punktu widzenia projektowania, to są wzorce i standardy, polskie normy, które w tym przypadku, jeśli chodzi o uspokojenie, nas akurat nie bardzo dotyczą, gdyż nie ma takich norm oraz wiedza i doświadczenie. Jest nowa treść rozporządzenia określająca zasady projektowania dróg i ulic, obowiązuje od września 2022 roku. Do tego rozporządzenia minister wydał zestaw wzorców i standardów, czyli wytycznych do projektowania. Z całego zbioru wytycznych, które rekomenduje minister do stosowania, 11 tomów te, które się wyświetlają, czyli tzw. skrajnie dróg, skrzyżowania, w tym ronda i zjazdy. wytyczne projektowanie infrastruktury dla pieszych i rowerów są opublikowane i są w tej chwili stosowane. Założenie jest takie, że projektant powinien obowiązkowo korzystać z tego poziomu ustawowo-rozporządzenie i ma do dyspozycji wytyczne. Oczywiście każde miasto, jeśli projektuje uspokojenie ruchu, czy projektuje rozwiązania ulicy, może stosować własne wytyczne, ale wydaje się, że dość korzystne jest wykorzystywanie dokumentów ogólnopolskich. Założenie ministra jest takie, że każdy projektant ma prawo na tym poziomie podejmować własne decyzje projektowe, ale jeżeli oprze się o wytyczne, które rekomenduje minister, to nie musi udowadniać poprawności rozwiązań, które zastosował. One są zgodne z wytycznymi, wobec czego są rekomendowane. Są przygotowane, jeszcze nie opublikowane, cztery tomy wytycznych projektowania ulic, które już znacznie bardziej dokładnie opisują kwestie rozwiązań dotyczących uspokojenia ruchu. Tak wygląda katalog

podstawowych rozwiązań, jeśli chodzi o projektowanie geometryczne. Jest jeszcze rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, którego zmiana jest przygotowywana, ale ciągle obowiązuje obecna wersja. W ramach tego rozporządzenia jest załącznik, który nas szczególnie interesuje, jeśli chodzi o temat naszego spotkania, to są kwestie rozwiązań dotyczących progów spowalniających. Podsumowując część dotyczącą przepisów, planując w mieście rozwiązania dotyczące uspokojenia ruchu, a szczególnie takie, które będą wpływać na przebudowę lub rozbudowę ulicy, albo w przypadku projektu nowej ulicy jesteśmy zobowiązani stosować przepisy techniczno-budowlane, więc powinniśmy się w opisach przedmiotu zamówienia, czy w dokumentacji przetargowej odwoływać do tych dokumentów. Warto oprócz przepisów obowiązujących zalecać stosowanie przez projektantów wzorców i standardów drogowych tak, żeby w rozwiązaniach, które są projektowane stosować te, które są rekomendowane, potwierdzone dlatego, że te przepisy były przygotowywane przez jednostki do tego uprawnione, przechodziły konsultacje społeczne i są to dokumenty pewne. Warto skorzystać z rekomendacji ministra. Na tym poziomie wzorców i standardów, można także stosować własne dokumenty opracowane np. w poszczególnych miastach. Warto się zastanowić, czy dla pewnych rozwiązań, np. uspokojenia ruchu, nie warto byłoby z dokumentów, które są obowiązujące, rekomendowane, jako wytyczne do stosowania, zrobić pewnego rodzaju wyciągu zbioru rekomendacji i wytycznych z pokazaniem dobrych praktyk, żeby projektanci działający na rzecz miasta, w tym wypadku Pleszewa, mieli powiedziane, jakie miasto widzi rozwiązania, co akceptuje jako najbardziej pożądane. Sprzyja to ułatwieniu rozwoju, poprawie jakości infrastruktury, ujednoliciu zasady, ale także ułatwia współpracę pomiędzy planistami i projektantami działającymi na rzecz miasta, a miastem czy zarządami dróg.

Przechodząc już do uspokojenia, konieczne jest odwołanie się do zagadnienia prędkości. W przypadku projektowania dróg zamiejskich, decydujący parametr, który jest istotny dla zaprojektowania drogi, to jest tzw. prędkość do projektowania. Ona obowiązuje także w przypadku ulic, ale znacznie większe znaczenie dla prawidłowego rozwiązania ulicy w kontekście bezpieczeństwa ruchu, ma prędkość dopuszczalna, czyli nie prędkość, którą projektant wykorzystuje do projektowania geometrycznego, ale ta prędkość, która się potem pojawia na znakach drogowych. Prędkość dopuszczalna w mieście będzie decydowała o sposobie rozwiązania ulicy. Prędkości dopuszczalne, które mamy do dyspozycji w zasadzie mieszczą się w zakresie od 10 do 50 km na godzinę. Mamy w Polsce, w przepisach taką zasadę, że nie ma prędkości pośrednich, czyli mamy prędkość 10, 20, 30, 40, 50. Ten przedział prędkości jest charakterystyczny dla miasta. Mogą być podwyższone wartości prędkości w mieście, czyli może być 60 km i nawet więcej. Jednak na pewno nie są powyżej 50 przypadki ulic, które moglibyśmy traktować, jako ulica o charakterze miejskim, a nawet ulica o ruchu uspokojonym. To są już trasy drogowe. Podwyższone prędkości powinny być stosowane tylko w określonych przypadkach. Dlaczego tak ważne jest, żeby w mieście utrzymywać prędkości ograniczone? Otóż w tej chwili jesteśmy przyzwyczajeni do tego, że w terenie zabudowy mamy 50 km na godzinę, jako tą wartość podstawową. Dlatego, że tu mamy zwiększoną obecność pieszych i rowerzystów i innych użytkowników tzw. niechronionych, a zatem prawdopodobieństwo zajścia zdarzenia niebezpiecznego, czyli koncentracja zdarzeń jest na pewno większa. Z drugiej strony wiemy, że jeżeli zachodzą takie zdarzenia w terenie zabudowanym, to są one niebezpieczne, szczególnie wtedy, kiedy prędkości są duże. Jest taka historyczna tabelka, którą opracowały jednostki badawcze w Finlandii, a potem rozpowszechniły praktycznie na cały świat, która pokazuje jakie jest ryzyko śmierci pieszego w przypadku kolizji, przy określonej prędkości pojazdu. Przy prędkości 75 km na godzinę pieszy praktycznie nie ma szans. Przy 50 km na godzinę 40% ryzyka śmierci. Można zobaczyć, jaka jest olbrzymia różnica między prędkością 50, a 60 km na godzinę. Często uważamy, że mając dopuszczalną prędkość na znaku, wówczas możemy jechać trochę szybciej, a to znacznie zwiększa ryzyko śmierci. W obszarze zabudowy mamy koncentrację zdarzeń dlatego, że mamy bardzo różne funkcje ulic. Przenikają się ruchy o bardzo różnej charakterystyce tranzytowej, lokalnej. Kierujący

pojazdami mają po prostu różne interesy. Jeden jedzie bardzo szybko, bo się spieszy, drugi jedzie wolno. W układzie drogowym mamy niestety tendencję do występowania szerokich przekrojów, albo samej jezdni, albo poszczególnych pasów drogowych. To jest efekt praktyki projektowej z lat ubiegłych. Do tego dochodzą długie odcinki, proste ulic. Przy szerokiej jezdni lub pasie drogowym mamy długie odcinki proste. Nie ma segregacji ruchu, gdyż często mamy przekroje nieprzygotowane do obsługi różnych grup użytkowników. Ponadto mamy nagromadzoną dużą liczbę punktów konfliktu, skrzyżowania, przejścia dla pieszych, zjazdy indywidualne, różne obiekty, które znajdują się przy pasie drogowym. Jeżeli spojrzymy na układ klas funkcjonalnych ulic, o którym wcześniej mówiono i wykreślimy z obszaru miejskiego autostrady, drogi ekspresowe, gdyż formalnie z punktu widzenia przepisów to nie są ulice, to będzie podział główna ruchu przyspieszonego, główna zbiorcza lokalna i dojazdowa, który występuje w miastach. Musimy mieć pewną hierarchię ulic, w tych ulicach musimy dojrzyć ich funkcje transportowe te, które mają znaczenie z punktu widzenia obsługi ruchu samochodowego i inne, społeczne, czyli jaką rolę będzie pełniła ulica, jako pewna przestrzeń publiczna. Musimy dopasować, zastanowić się w każdym mieście, w odniesieniu do każdej ulicy, której ulicy przypisujemy, które funkcje, jakie przypisujemy znaczenie. W tabelce z wytycznych projektowania ulic jest propozycja, żeby na klasy funkcjonalne ulic spojrzeć w taki sposób, żeby spróbować dla każdej ulicy zdefiniować jej poszczególne funkcje. Funkcja transportowa związana z obsługą ruchu. W przypadku ulicy typu G, główna, będzie miała bardzo duże znaczenie, ale w przypadku ulicy lokalnej, dojazdowej będzie miała albo przeciętne, albo małe. Natężenie ruchu na takiej ulicy nie powinno być duże. Jeżeli jest duże, to powinniśmy coś z tym ruchem zrobić, albo klasa funkcjonalna jest nieprawidłowo określona. Ruch miejski na ulicy głównej może mieć duże znaczenie, natomiast lokalnej i dojazdowej w ogóle nie mieć znaczenia. Tamtego typu ruchu w ogóle nie powinno być. Natomiast przestrzenie publiczne powinny być szczególnie istotne właśnie w przypadku ulic lokalnych i dojazdowych. Jest bardzo duża różnica w zależności od klasy i z tym powinny być związane prędkości dopuszczalne. Warto byłoby, żeby miasto posiadało taką nakładkę, mapę z układem ulic i z pomysłem na prędkości dopuszczalne, jak to wygląda dzisiaj i jak sobie wyobrażamy przyszłość miasta, jeśli chodzi o prędkości dopuszczalne. Jeżeli chodzi o taką typową prędkość dopuszczalną w mieście, jeżeli nie wprowadzono by żadnego dodatkowego oznakowania, to ze względu na teren zabudowany mamy 50 km na godzinę. Rekomendacja jest taka, żeby 50 km na godzinę było typową prędkością dopuszczalną na ulicy klasy G. Na ulicy klasy GP, jeżeli taka występuje, czyli o podwyższonych parametrach, jeśli chodzi o prędkość, są prędkości 60 lub więcej, a na klasie Z, zbiorczej, 40 km na godzinę. To jest propozycja wyjściowego układu dla ulic o wyższych parametrach. Natomiast co się dzieje w przypadku prędkości dopuszczalnych na ulicach typu dojazdowa D, lokalna L i zbiorcza o niskich parametrach? Tutaj standardową prędkością staje się 30 km na godzinę w większości przypadków. W przypadku dojazdowych schodzimy nawet do 20 km na godzinę wtedy, kiedy myślimy o tzw. strefie zamieszkania, a podwyższamy i to tylko do 40 km na godzinę wtedy, kiedy ulica prowadzi ruch transportu zbiorowego.

Podział miasta, układu ulic na klasy, który na pewno w Pleszewie funkcjonuje, powinien być połączony z podziałem na prędkości dopuszczalne. Powinno to być ze sobą dopasowane, czyli doprowadzamy do pewnego schematu, w którym wyraźnie widać, jak funkcje ulic są przypisane do prędkości dopuszczalnych. Im dalej jesteśmy od terenu zurbanizowanego, im wyższe są parametry techniczne trasy drogowej, tym wyższe prędkości dopuszczalne, a im bardziej wchodzimy w strefę, gdzie ludzie mieszkają lub pracują, tym prędkości spadają. Jest to ważne dlatego, że od tego powinny zależeć decyzje dotyczące sposobu urządzenia ulicy. Przy prędkościach 60-70 km na godzinę, jeśli na znakach zdecydowalibyśmy się na tak wysoką prędkość, to powinniśmy fizycznie, na trwałe, oddzielić jezdnię samochodową od ruchu pieszego i rowerowego tak, żeby nie dochodziło do konfliktów pomiędzy nimi. W zasadzie przecięcia pomiędzy powinny być w różnych poziomach, dlatego że sygnalizacja świetlna nie gwarantuje, że ktoś nie wtargnie na jezdnię. Przy prędkościach 40-50 km jest pełna segregacja ruchu.

Jeżeli stawiamy na ulicy znak 40 lub 50, jeśli mówimy o bezpieczeństwie ruchu, to za tym powinny iść działania polegające na tym, że oddzielnie w pasie musi być samochód, oddzielnie rower, oddzielnie człowiek idący pieszo. Jeżeli mamy 30 km na godzinę, to tutaj dochodzimy już do idei uspokojenia ruchu i mamy prawo połączyć rower z samochodem, a pieszy musi być oddzielnie. Jeśli zrobimy uspokojenie ruchu na poziomie 20 km na godzinie, to mamy prawo wszystkich zostawić w tej samej przestrzeni. O tym mówią przepisy naszego projektowania w Polsce. Tak mogą postępować projektanci.

Zatem, jeżeli zdecydujemy się na jakąś prędkość, postawimy znaki początku, końca miejscowości, albo postawimy znaki ograniczające prędkość, czy to wystarczy? Czy wystarczy, że samym oznakowaniem damy użytkownikom znać, jakich prędkości oczekujemy? Wiemy z doświadczenia, że nie wystarczy. Niestety mamy ograniczone zaufanie do użytkowników. Potrzebne są rozwiązania techniczne, które poparte będą oznakowaniem. Wymuszają na użytkownikach poruszanie się z określoną prędkością.

W definicji uspokojenia ruchu była mowa o zestawie środków technicznych. Niestety nie da się uniknąć rozwiązań technicznych w strefach uspokojonego ruchu tak, żeby zagwarantować określone poruszanie się z określoną prędkością. Tych rozwiązań mamy szereg. Jeżeli pewne poszczególne rozwiązania, połączą się w pewien zestaw działań, dadzą nam możliwość systemowego podejścia. Jednym z charakterystycznych rozwiązań w strefie uspokojonego ruchu jest skrzyżowanie w formie ronda, które jest zbudowane od podstaw, albo następuje zmiana skrzyżowania na skrzyżowanie z sygnalizacją w formie ronda. W przepisach techniczno-budowlanych, w tej chwili mamy dwa rodzaje rond zdefiniowanych, które pasują do spokojnego ruchu. Ronda typu mini z wyspą środkową przejezdną oraz ronda jednopasmowe. Projektanci mają określone parametry projektowania, ale one pasują do ulic klasy lokalnej, dojazdowej i do ulicy zbiorczej. Jakie są zalety tego typu rozwiązań? Istotna redukcja liczby punktów kolizji, zwłaszcza w odniesieniu do takiego typowego skrzyżowania czterowłotowego, czyli mamy mniej punktów kolizji, mamy niską prędkość przejazdu. Na tego typu rondach w zasadzie nie da się przejechać szybciej wokół wyspy centralnej ronda niż 30 km na godzinę. Takie zastosowanie ronda na początku obszaru, albo w środku znakomicie wywołuje konieczność pojechania z określoną prędkością. Rondo pod tym względem jest najlepszym rozwiązaniem. Ma nieco lepszą przepustowość niż zwykłe skrzyżowanie, więc stawianie takiego ronda nie pogarsza warunków przepustowości, gdyż gradacja przepustowości na skrzyżowaniach jest następująca: skrzyżowanie zwykłe, rondo, sygnalizacja, węzeł. Ułatwia to wykonywanie manewrów, ogólnie skrętów w lewo, ułatwia przekraczanie jezdni pieszym dlatego, że kształt ronda jest taki, iż na wlotach i wylotach pasy, czy jezdnie, które są na wlocie i w wylocie są odgięte wobec tego jest zwykle przejście dla pieszych z azylem w środku. Mało tego, samochody wjeżdżające na rondo zwalniają samochody zjeżdżające z ronda, gdyż dopiero się rozpędzają, a zatem warunki przechodzenia po przejściu dla pieszych są w miarę bezpieczne. Znacznie bezpieczniejsze niż na zwykłym skrzyżowaniu. Mamy zwiększenie ostrożności kierujących i czasami jest szansa na podniesienie estetyki przestrzeni. Na rondzie przy okazji powstania ronda może zaistnieć coś ciekawego. Jest wiele powodów, dla których traktujemy rondo, jako rozwiązanie szczególnie polecane i charakterystyczne dla stref ruchu uspokojonego. Wśród wad można wymienić dwie: związana z powierzchnią, jeżeli w wyniku analizy przejezdności wychodzi rondo o większej średnicy, to może wywoływać zwiększone zapotrzebowanie na teren, którego może nie być, ale tutaj można iść raczej w kierunku mini rond oraz fakt, że ronda źle funkcjonują przy bardzo dużej nierównomierności kierunkowej ruchu. To znaczy, jeżeli w pewnych porach dnia pojawiają się zwiększone natężenia ruchu, na którymś z kierunków. Rondo działa na tej zasadzie, że wszystkie kierunki są tak samo uprzywilejowane i kierunek najbardziej wytężony ma najgorsze warunki przejazdu przez rondo, gdyż pozostałe wloty go blokują. Wówczas działa znacznie gorzej niż sygnalizacja świetlna.

Drugie rozwiązanie, które jest istotne z punktu widzenia uspokojenia ruchu, to jest zapewnienie odpowiedniego rozwiązania na początku ulicy, czy na początku strefy. Chodzi o to, żeby właściwie doprowadzić do takiego

momentu, w którym kierowca, który jest przyzwyczajony, że jedzie szybko, od tego momentu musiał jechać wolniej. Musimy w jednym miejscu zejść do prędkości 50 km na godzinę. To jest taka brama wjazdowa, czyli to jest zestaw środków, które punktowo muszą się pojawić w pewnym miejscu, żeby doprowadzić do wytracenia prędkości. Stosujemy tego typu rozwiązania najczęściej na wlocie do miejscowości, albo na wlocie do jakiejś strefy, np. strefy zabudowy. Taka brama wjazdowa, to jest pewnego rodzaju zestaw środków, który wiąże się ze zwężeniem jezdni, czasem optycznym, z zakrzywieniem jezdni, tak żeby przerwać ciągłość widzenia, żeby kierowca musiał zwolnić. Są specjalne oświetlenia i znaki. Często gramy zielenią, próbując za pomocą niej wywrzeć optyczny nacisk na kierowcę, że jest wężej. Stosujemy progi zwalniające, wyniesienia.

Trzecia grupa działań, to wszystkie związane ze zwężeniem jezdni, zwężeniem pasa ruchu, albo nawet optycznym zwężeniem pasa drogowego. Chodzi o to, żeby kierowca nie miał wrażenia, że jedzie szeroką, prostą, że może się rozpędzać. Są to różnego rodzaju szykany, progi zawężające dla samochodu, albo różnego rodzaju boczne zwężenia, zakrzywienia toru jazdy tak, żeby w sposób fizyczny wymusić u kierowcy zmianę zachowania.

Obecnie odchodzimy całkowicie od idei pasa do parkowania na rzecz zatok postojowych, przemienne wypełnionych zielenią tak, żeby maskować obecność samochodów.

Kolejno, jeżeli szukamy bezpiecznego rozwiązania przy przechodzeniu przez jezdnię, to między innymi szukamy rozwiązania zawężającego szerokość przejścia. Można połączyć dwie sytuacje. Zwężamy szerokość przejścia i pieszy jest krócej na jezdni. Oczywiście pieszy ma pierwszeństwo, ale nie mamy zaufania, że może nie dojść do jakiegoś niebezpiecznego zdarzenia. Ponadto zwężenie jezdni dla samochodów jest rozwiązaniem obniżającym komfort przejazdu na wprost. Są też działania czysto optyczne. Podwyższanie zieleni, gdyż niska zieleń, to jest wrażenie szerokiego przekroju. Wysoka zieleń, to jest wrażenie niskiego przekroju. W polskich przepisach są określone szerokości pasów ruchu. To są parametry, które do dyspozycji ma projektant. W przypadku rozwiązań, o których mowa, czyli zbiorcza, lokalna, dojazdowa, rekomendowane rozwiązanie dla uspokojenia ruchu, to będzie przedział od 2,70 m do 2,25 m. My jesteśmy przyzwyczajeni, że są to przekroje o pasach 3 m, czyli 6 m jezdni oraz 3,5 m, czyli 7 m jezdni. Jezdnie 8 m również są. Natomiast tutaj można zejść nawet do pięciometrowej jezdni. Samym parametrem szerokości pasa ruchu możemy odebrać z jezdni sporą przestrzeń, którą możemy wykorzystać na uporządkowanie parkowania, na dosadzenie zieleni, albo na dodanie rozwiązania dla ruchu rowerowego.

Następnie, jeśli chodzi o rozwiązania z zakresu uspokojenia ruchu, to jest ta próba ograniczania możliwości wyprzedzania, czyli żeby samochody się nie rozpędzały, nie stwarzały w tej sytuacji niebezpieczeństwa. Takie rozwiązania są bardzo proste. One również wchodzi w zakres samego zwężania. W dosyć prosty sposób można rozdzielić kierunki ruchu, dodając przejezdny pas dzielący taki, który utrudni wyprzedzanie. Jest on przejezdny po to, żeby mieszkańcy mogli skręcać do swoich posesji, żeby mogli się włączać do ruchu w obu kierunkach.

Kolejna rzecz to są zakrzywienia toru ruchu, to rozwiązanie, które jest stosowane po to, żeby zmusić kierowcę do zmniejszenia prędkości. To może być realizowane w taki sposób, że dokładane są na przykład wyspy w środku, które zakrzywiają tor ruchu oraz dają dodatkową korzyść, że mając określoną szerokość jezdni i modelując zakrzywienie toru ruchu, wygospodarowujemy miejsce na zaparkowane samochody. Zakrzywienia ruchu mogą być bardzo różne, wykonywane drobnymi środkami, z wykorzystaniem kostki granitowej, kostki betonowej, zieleni. Oczywiście mogą być wykonane na znacznie większą skalę, gdzie pas drogowy zostanie tak przebudowany, żeby za pomocą układu chodników wywołać efekt zakrzywienia toru ruchu samochodów. Idea zakrzywienia bardzo dobrze wygląda, jeśli chodzi o odcinki proste ulic.

Kolejna rzecz to są różnego rodzaju wyniesienia powierzchni. Dotyczą one przejść dla pieszych, albo dotyczą całych skrzyżowań. To są pewnego rodzaju progi, dotyczą całych powierzchni. Sens jest taki, że na tych powierzchniach pieszy, jeżeli przechodzi, to jest lepiej widoczny. Samochody też są lepiej dostrzegalne. Jest wywołany efekt wymuszenia zwolnienia przy przekraczaniu takiego skrzyżowania. Zgodnie z polskimi przepisami

mamy trzy rodzaje tego typu rozwiązań, czyli progi listwowe, płytowe i wyspowe. Dwa pierwsze są rozwiązaniami, które praktycznie wykluczają poruszanie się pojazdów transportu zbiorowego, ale zajmują cały przekrój ulicy. Natomiast trzecie rozwiązanie, czyli próg wyspowy jest rozwiązaniem specjalnie przygotowanym na potrzeby poruszania się szczególnie autobusów komunikacji miejskiej tak, żeby ograniczyć możliwość takiego swobodnego przejechania dla samochodów, ale żeby ten próg mógł pokonać autobus. Zakres stosowania na obszarze zabudowanym, to są ulice lokalne, dojazdowe i zbiorcze, wyjątkowo wewnętrzne. Zatem to rozwiązanie pasuje do tych ulic, na których szukamy uspokojenia ruchu, ale jest to rozwiązanie punktowe. Jeśli zrobimy serię progów, to odcinkowe. Można powiedzieć, że ma szczególne znaczenie wtedy, kiedy szukamy rozwiązania bardzo doraźnego. Na przykład w danym miejscu jest silne zagrożenie, procedura projektowa, gdybyśmy chcieli wprowadzić rozwiązanie bardziej kompleksowe, potrwałoby, to takie rozwiązanie możemy wprowadzić z dnia na dzień zwłaszcza, jeżeli zastosujemy elementy prefabrykowane. Jakie są minusy tego typu rozwiązań? Są źle odbierane przez użytkowników zwłaszcza, jeśli jest to seria progów. Działają punktowo, czyli po przekroczeniu takiego progu samochody mogą rozpędzać się dalej, czyli jeżeli nie są elementem pewnego zestawu działań, to nie przyniosą oczekiwanego rezultatu na dłuższym odcinku. Utrudniają też płynność jazdy, są trochę przeciwko tej idei strefy ruchu uspokojonego mówiącej o tym, że samochody mają jechać płynnie, ze stałą prędkością. Tutaj natomiast jedzie się od progu do progu, rozpędza się, hamuje, rozpędza się, hamuje. Ponadto są też pewne problemy z jakością wykonania, eksploatacji tego typu rozwiązań, nakładane na nawierzchnię z czasem się dewastują.

Ostatni punkt, to pytanie o to, czy powinniśmy się zajmować rozwiązaniami bezpieczeństwa ruchu drogowego w sposób punktowy w kilku miejscach, czy powinniśmy myśleć o czymś bardziej złożonym? Otóż potrzebny jest pewien zestaw rozwiązań. Dlaczego chcemy wprowadzać rozwiązania uspokojenia ruchu? Chcemy przy okazji, zmienić charakter ulic, próbować je przekształcić uzupełniając, przy okazji tych rozwiązań, dodawać zieleni i dodawać funkcje społeczne na ulicy. Zatem, nie tylko bezpieczeństwo, porządkowane jest parkowanie, to nie tylko eliminacja bariery, zmniejszanie negatywnego działania, ale np. dodawanie zieleni, czy dodawanie funkcji społecznych ulicy może być argumentem za wprowadzaniem kompleksowych rozwiązań uspokajających ruch.

W tym momencie wyświetlono w różnych miastach, inspirujące przykłady działań.

Odświeżono dokumenty, które kiedyś dla Pleszewa przygotowywano z zespołem w lata 2021-2022 i dotyczyły one studiów komunikacyjnych dotyczących miasta. Wówczas analizowano różne przekroje ulic w Pleszewie i zastanawiano się nad tym, w jaki sposób, jakie dać rekomendacje np. dotyczące bezpieczeństwa ruchu pieszego, odpowiednich szerokości rozwiązań dla ruchu pieszego, co zrobić z ruchem rowerowym? Zdjęcia być może są nieaktualne, ale z tamtej dokumentacji wybrano cztery przekroje, dość charakterystyczne i pokazujące problem, o którym jest mowa. Otóż szerokie jezdnie, długie odcinki prostej, czyli kierowca widzi taką długą perspektywę, więc jak się nie waha, to może dosyć mocno pojechać. Na takich odcinkach w Pleszewie należy właśnie szukać rozwiązań, czyli przyjrzeć się, co tu można byłoby z tym przekrojem drogowym zrobić, Nie w taki prosty sposób, że zastosujemy jedno rozwiązanie techniczne tylko, jakie rozwiązanie dla całej ulicy znaleźć. Są myśli o poprawie bezpieczeństwa ruchu na niektórych ulicach i tam dyskutowane są rozwiązania typu próg zwalniający, dotyczy to ulic: Traugutta, Batorego, Zachodniej i Zielonej, są to długie odcinek prostej, dosyć szerokiej jezdni, która oczywiście skłania do jechania szybko. Tutaj nie ma zastosowanych rozwiązań z zakresu uspokojenia ruchu. Doraźnym rozwiązaniem może być próg, natomiast wydaje się, że warto trochę szerzej spojrzeć na te przypadki i zadać sobie pytanie, co zrobić z efektem długiej prostej na każdej z tych ulic? Czy dałoby się tam wprowadzić rodzaj zakrzywienia osi, żeby kierowca nie widział tej długiej perspektywy? Co z szerokością jezdni i pasów ruchu? Czy pomiędzy krawężnikami jezdni nie jest za szeroka, a może pasy ruchu są za szerokie? Co z użytkownikami? Jak zagwarantować pełną funkcjonalność takiej ulicy dla ruchu pieszego i rowerowego? Czy piesi mają wystarczającą szerokość chodnika wolną od przeszkód? Dzisiaj wiemy, że żeby zgodnie z przepisami polskimi,

osoba na wózku inwalidzkim przejechała, to jest absolutnie minimum 1 m szerokości, a żeby się minęła z drugim wózkiem, wózkiem dziecięcym, to jest 1,60 m. Co z rowerzystami? Czy powinni jeździć po chodnikach, czy powinni zostać na jezdni? Kto będzie rzutował na prędkość? Co z parkowaniem? Czy da się parkowanie ustawić tak, żeby nie blokowało pieszych? Żeby wykorzystać parkowanie, jako element załamania toru ruchu samochodu? Jak uporządkować? Czy da się zwiększyć powierzchnię zieleni? Znaleźć na takiej ulicy miejsce np. na ławki? Co z jakością infrastruktury? No i wreszcie, jaka powinna być funkcja tej ulicy? Dojazdowa, lokalna, zbiorcza, z uspokojeniem, jaka powinna być prędkość dopuszczalna?

Podejmując dyskusję o poprawie bezpieczeństwa ruchu na tych ulicach, warto spojrzeć trochę szerzej, niż tylko, jako na rozwiązanie doraźne np. związane z montażem progu zwalniającego.

Burmistrz A. Ptak powiedział, że tak, jak wspomniano, w latach 2021-2022 Miasto i Gmina Pleszew posiadała taki dokument. Faktycznie mamy podział na zaproponowane strefy, gdzie wyspecyfikowano, które ulice mają jaką kategorię i do danej ulicy przypisane są dane prędkości. Możemy po sesji przekazać taką informację. Część tych elementów, które były zaproponowane w latach 2000, 2020, 2021 są sukcesywnie wprowadzane, albo też model docelowy będzie przewidywał tak, jak w dokumentach przewiduje TransEko. Generalnie z wypowiedzi wynika jedno, że najprostszym, najbardziej bezpiecznym i najbardziej korzystniejszym jest rozwiązanie zwężania ulic i eliminowanie długich odcinków drogi. Przerabialiśmy to na ulicy Poznańskiej, gdzie faktycznie część chodnika została uwolniona od samochodów. Samochody zostały trochę przesunięte na ulicę, ulica się zwężyła. Dodatkowo dwa wyniesienia tymczasowe spowodowały rzeczywiście poprawę, co zapewne policja potwierdzi. Te rozwiązania, które są zaproponowane wychodzą naprzeciw oczekiwaniom. Mieszkańcy najczęściej proponują rozwiązania w postaci muldy. Natomiast jasno wynika, że to jest rozwiązanie tymczasowe i najmniej wydajne.

Przewodniczący Rady B. Kaczmarek podziękował za teoretyczne przedstawienie różnych możliwości, które można zastosować na naszych ulicach.

7. Informacja Komendanta Powiatowego Policji insp. Krzysztofa Rzepczyka na temat bezpieczeństwa publicznego ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego.

Pan Paweł Sobański I Zastępcą Komendanta Powiatowego Policji w Pleszewie powiedział, że wystąpienie będzie dotyczyło trzech bloków tematycznych. Bloki tematyczne to: kwestia prewencji, służby kryminalnej i kwestia ruchu drogowego.

Jeżeli chodzi o kwestie prewencyjne, to dane dotyczą 2024 roku.

Bezpieczeństwo i porządek publiczny w powiecie pleszewskim, ocena efektywności pracy, jeżeli chodzi o Wydział Prewencji. W 2024 roku przeprowadzono 4592 interwencje. To jest o 400 interwencji więcej niż w roku 2023. Skierowano do służby 6 744 policjantów. Nie odnosząc się do kwestii realizacji mierników przez Komendę Powiatową Policji. W Pleszewie jednak, w tym zakresie byliśmy wyskalowani odrobinę wyżej. Wykonano mniej służb co było spowodowane tym, że część policjantów przebywała na zwolnieniach lekarskich. Ponadto szkolono się i doskonalono swoje umiejętności. Czas reakcji na zgłoszenia wynosił 8 minut 42 sekundy w przypadku interwencji pilnych i ponad 19 minut w przypadku interwencji zwykłych. Policja, to także kwestie związane z przemocą domową. W 2024 roku założono 72 niebieskie karty. Są to liczby zbliżone do lat poprzednich. W roku poprzednim, czyli w 2023, było 79 takich kart.

Współpraca ze społeczeństwem. Realizujemy kilka programów prewencyjnych opartych na współpracy ze społeczeństwem takich, jak „Dzielnicy Bliżej Nas”. Ponadto jest aplikacja „Moja Komenda” umożliwiająca

bezpośredni kontakt z jednostkami policji oraz jest Krajowa Mapa Zagrożeń Bezpieczeństwa, która jest bardzo użytecznym narzędziem umożliwiającym dialog społeczeństwa z jednostkami policji. Dzięki Krajowej Mapie często anonimowo uzyskujemy informacje o różnego rodzaju zagrożeniach, weryfikujemy je, eliminujemy, bądź potwierdzamy i staramy się je eliminować. Jeżeli chodzi o kwestie prewencyjne, to w telegraficznym skrócie tyle. Odnosnie profilaktyki, to przeprowadzano trzy debaty o bezpieczeństwie na terenie powiatu, a dzielnicowi w ramach obchodu przeprowadzili blisko 1000 spotkań z społeczeństwem. Są to kwestie dotyczące służby prewencyjnej. Na co dzień widać policjantów umundurowanych, którzy pełnią służbę na drodze, przeprowadzają interwencje, przeprowadzają kontrole osobiste, dokonują legitymowań, jak jest potrzeba zatrzymania osób. To jest właśnie służba prewencyjna, jak sama nazwa wskazuje. Podstawowym celem tej służby jest zapobieganie wszystkiemu temu, co jest niezgodne z przepisami prawa, gdyż policja to głównie egzekwowanie tego, co jest w zakresie prawa stanowione.

W zakresie służby kryminalnej. W roku 2024 zostało wszczętych 738 postępowań przygotowawczych. Wyjaśniające postępowanie przygotowawcze wszczyna się wtedy, kiedy istnieje uzasadnione podejrzenie popełnienia przestępstwa. Jeżeli chodzi o wszczęcia postępowań przygotowawczych, to liczby od pięciu lat są na bardzo zbliżonym poziomie, sięgającym liczby ponad 700. W ramach tych postępowań ujawniono w dwóch ostatnich latach, ponad 1000 czynów stwierdzonych. Czyny stwierdzone, to najprościej wyjaśniając - przestępstwa. Z liczby 1022 czynów stwierdzonych za rok 2024, ujawniono 840 czynów, co daje wykrywalność na poziomie 81,9%, czyli obrazowo na 10 popełnionych przestępstw, ujawnionych i wykrytych zostało 8. Oceniając ten wynik, to w skali garnizonu wielkopolskiego jest to wynik wysoki, który pozwala mieścić się w ścisłej czołówce województwa. Jeżeli chodzi o poszczególne kategorie przestępstw, to w kwestii służby kryminalnej posługujemy się takim pojęciem - siedem podstawowych kategorii przestępstw. Chodzi tutaj o zdarzenia najbardziej uciążliwe społecznie. Do tych kategorii zalicza się: kradzież, kradzież z włamaniem, uszkodzenie mienia, uszkodzenie ciała, kradzież auta, bójki, pobicia. W tym zakresie dane wyglądają następująco:

- kradzieży cudzej rzeczy - wszczęto 47 postępowań z tej tematyki, ujawniono 72 czyny stwierdzone, z czego wykryto 56 czynów. Wykrywalność w zakresie kradzieży jest na poziomie ponad 76%,
- kradzież z włamaniem - wykrywalność na poziomie 72%. Sama kradzież i kradzież z włamaniem samochodu wykrywalność na poziomie 100%,
- uszczerbki na zdrowiu, czyli popularnie rzecz ujmując uszkodzenia ciała, wykrywalność na poziomie 100%,
- uszkodzenia rzeczy - wykrywalność na poziomie 67%.

Ogólnie podsumowując wszystkie siedem kategorii, to średnia wykrywalność wynosi 74%. W zasadzie z czterech na cztery przestępstwa, trzy mamy wykryte. Duże liczby w ostatnich latach robi przestępczość gospodarcza internetowa. Ilość wszczętych postępowań jest na zbliżonym poziomie od kilku lat. Niemniej jednak ilość czynów stwierdzonych, czyli przestępstw jest w zasadzie w ostatnich dwóch latach znacznie wyższa od lat poprzednich. W roku poprzednim mieliśmy 402 takie czyny, a w roku 2023 były 472 czyny. Drugim blokiem przestępstw, z którymi się borykamy, ale z dość dobrą skutecznością, jest przestępczość narkotykowa. W roku 2024 wszczęto 36 postępowań z tej tematyki i ujawniono 166 przestępstw. By uzyskać efekt finansowy od przestępców, czyli sprawców przestępstw, staramy się zabezpieczać ich mienie. Jeżeli podejrzany ma przedstawione zarzuty, jego sytuacja finansowa jest analizowana pod kątem sytuacji finansowej i jeżeli jest taka możliwość, żeby zabezpieczyć mienie na poczet grożących kar, taka procedura jest uruchamiana z dość dobrym skutkiem. W 84 przypadkach dokonaliśmy w roku poprzednim zabezpieczeń mienia o łącznej wartości 580 tysięcy złotych.

Kolejny blok dotyczący ruchu drogowego. W zakresie ruchu drogowego w roku 2024 ilość zdarzeń drogowych była na poziomie 614, z czego 59 były to wypadki drogowe, a 555 kolizje. Wypadki są to zdarzenia, gdzie nastąpił

skutek w postaci przynajmniej uszkodzenia ciała powyżej siedmiu dni jakiejś osoby. Natomiast kolizje najczęściej kończyły się efektem w postaci uszkodzenia auta, bądź aut.

Skutki zdarzeń drogowych. Niestety rok poprzedni, 2024, był dla nas rokiem niekorzystnym, gdyż było 12 zdarzeń, w wyniku których 13 osób poniosło śmierć. Dotyczy to całego powiatu pleszewskiego. Poprzednie lata były zdecydowanie łagodniejsze, jeżeli chodzi o ten najdrastyczniejszy rodzaj skutku, gdyż w roku 2023 były cztery takie przypadki, a w roku 2022 nie mieliśmy żadnego zdarzenia zakończonego skutkiem w postaci śmierci człowieka. Byliśmy jedynym powiatem wówczas w garnizonie wielkopolskim, który mógł pochwalić się takim skutkiem. Analizowaliśmy wszystkie te zdarzenia i nie można znaleźć takich wspólnych mianowników łączących te zdarzenia, które mogłyby mieć wpływ na rodzaj pełnionej przez nas służby, na formułowanie określonych zadań, na odpowiednią dyslokację itd. Były to zdarzenia, które miały miejsce w różnych miejscach powiatu, na różnych rodzajach dróg, o różnej porze, w wyniku których śmierć ponosiły różne osoby, nieraz przyczyną był alkohol, nieraz naruszone były inne przepisy ruchu drogowego, ale skutkiem był niestety stan śmierci człowieka. Jeżeli chodzi o rannych, to ilość na terenie dróg powiatu, w porównaniu z rokiem 2023 zmalała do 56. Dane są z poszczególnych gmin, ale głównie skupimy się na terenie gminy Pleszew. Było 330 zdarzeń, z czego 300 to kolizje, a 30 to wypadki drogowe. Najczęstsze przyczyny zdarzeń drogowych to nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieprawidłowe cofanie, niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami. Policjanci Wydziału Ruchu Drogowego robią wszystko i to jest podstawowy cel, żeby zminimalizować ilość niekorzystnych zdarzeń drogowych, by eliminować z ruchu potencjalnych sprawców, by zapobiegać najbardziej dramatycznym skutkom. W tym celu m.in. staramy się legitymować i kontrolować jak największą liczbę uczestników ruchu drogowego. W roku 2024 była to liczba blisko 11000 osób. Liczba kontroli drogowych oscyluje na zbliżonym poziomie 11000. Jest to dość duża liczba. Na co dzień obserwujemy zaangażowanie policjantów ruchu drogowego i są to policjanci wyselekcjonowani, dobrze przeszkoleni, znający się na pracy, na drodze. Nie ma związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy zaangażowaniem tychże policjantów, a niestety rosnącą liczbą zdarzeń drogowych. Staramy się robić wszystko, by te liczby ograniczyć. Z przyczyn niezależnych od nas często się to po prostu nie udaje. Liczba ujawnionych wykroczeń w zakresie ruchu drogowego, to jest liczba blisko 9000 wykroczeń. Lata poprzednie były słabsze w tym zakresie, wynosiły 7500 w roku 2023 i 7800 w roku 2022. Jeżeli zatrzymujemy uczestnika ruchu drogowego, który narusza przepisy, popełnia wykroczenie, to spotyka się to z represją. Najczęściej są to mandaty karne na poziomie 6550 w roku 2024 i 5400 w 2023 roku, czyli jest gorzej. Jakąś część represji stanowią pouczenia, około 2000 w roku 2024 i wnioski o ukaranie 302. W 2024 roku zatrzymano 111 praw jazdy, a dowodów rejestracyjnych 833. Dane, które mogą zainteresować. Otóż w roku 2024 poddano badaniu na zawartość alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu ponad 17000 uczestników ruchu drogowego. To liczba praktycznie trzy razy przewyższająca liczbę z roku 2023, gdzie takiej kontroli poddano 5700 uczestników ruchu drogowego. Jest to reakcja na to, by możliwie najskuteczniej eliminować z ruchu potencjalnych zabójców na drodze. W wyniku tych badań ujawniliśmy 83 kierujących pod wpływem alkoholu i to są liczby najwyższe z trzech ostatnich lat.

Jeżeli chodzi o szczegóły dotyczące gminy Pleszew i samego Pleszewa, to w roku 2024 liczba wypadków w gminie Pleszew wynosiła 30, a liczba kolizji 300. W zasadzie co dziesiąte zdarzenie drogowe, to jest wypadek. Zdecydowana większość zdarzeń, to są kolizje. Liczba zabitych w gminie Pleszew, to 7 osób. Wcześniej mówiono o tym, że w całym powiecie pleszewskim ta liczba wynosiła 13 osób i 27 osób rannych. Rozbijając to na obszar miejski, czyli sam Pleszew i obszar wiejski, czyli gmina Pleszew, to w samym Pleszewie liczba wypadków wynosiła 17. Liczba zabitych 0, liczba rannych 18 osób. Natomiast w obszarze wiejskim było 13 wypadków, liczba zabitych 7 osób i liczba rannych to 9. Wynika z tego, że wszystkie osoby zabite w wyniku wypadków drogowych, to są osoby, które poniosły śmierć na obszarze wiejskim, poza miejskim.

Najczęstsze przyczyny, dlaczego dochodzi do zdarzeń, jeżeli chodzi o wypadki, to głównie: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu. Łącznie z tych trzech przyczyn nastąpiło 19 wypadków drogowych. Jeżeli chodzi o kolizje drogowe, to oprócz tych wymienionych należy powiedzieć o nieprawidłowym cofaniu, nieprawidłowym omijaniu, nieprawidłowym skręcaniu i niezachowaniu bezpiecznej odległości między pojazdami. Zdarzeń z udziałem pieszego w 2024 roku miało miejsce 9 i z tych 9 wypadków jedna osoba poniosła śmierć, a 8 zostało rannych. Natomiast liczba kolizji jest na poziomie 3, jeżeli chodzi o zdarzenia z udziałem rowerzysty, to w 2024 roku było to 9 zdarzeń. Prowadzone są statystyki dotyczące czasu, w jakim dochodzi do poszczególnych zdarzeń. Podsumowując to i nie opierając się na liczbach, najwięcej zdarzeń drogowych, kolizji, dochodzi na pierwszej i drugiej zmianie, czyli od godziny 6.00 do 14.00 i od 14.00 do 22.00. Najmniejsza ilość zdarzeń w roku 2024 miała miejsce w nocy i to jest tylko 26 zdarzeń.

Jest również informacja na temat dwóch miesięcy roku 2025. Pocieszające jest to, że mamy zdecydowanie mniejszą liczbę wypadków. W gminie Pleszew miał miejsce tylko 1 wypadek, gdzie w analogicznym okresie roku poprzedniego miało miejsce 9 wypadków. W roku 2025 liczba rannych wynosi jeden, a w roku 2024 wynosiła 8. Jeżeli chodzi o kwestię uspokojenia ruchu, to Pan doktor wspominał o mieście. Tymczasem opierając się na doświadczeniach, głównym problemem jest pogodzenie interesów użytkowników dróg, niechronionych uczestników ruchu drogowego przy poszanowaniu obowiązujących przepisów, gdyż do tego to się sprowadza. Istotną kwestią są aspekty finansowe, aspekty możliwości technicznych wprowadzenia określonych rozwiązań dla nas, jako instytucji czuwającej nad ogólnie pojętym bezpieczeństwem. Głównym naszym celem jest możliwie największe, najszerokie ograniczenie negatywnych skutków zdarzeń drogowych. Jako policja jesteśmy za wprowadzeniem wszystkich rozwiązań, które służyłyby temu celowi. Każde rozwiązanie, które temu służy jest dobre. Mówiono o wyniesionych powierzchniach, o progach zwalniających to są nieraz rozwiązania najtańsze, ale o dużym poziomie skuteczności. Dobrym rozwiązaniem, widocznym z obserwacji, z ilości zdarzeń są faktycznie ronda. Tylko z rondami też jest problem, że nie wszędzie można sobie na nie pozwolić. Mając doświadczenie z terenu powiatu jarocińskiego można wskazać, że tam jest dość duża liczba rond, dość dużo wyniesionych powierzchni czy progów zwalniających i miejsca, w których dochodziło do bardzo tragicznych w skutkach zdarzeń już tej cechy obecnie nie mają. Głównym problemem jest zawsze prędkość, albo też najczęściej jest to prędkość. Doprowadzając do tego, że prędkość będzie niższa, to skutki zdarzeń będą na pewno mniejsze. Każdorazowo wprowadzenie zmiany powinno być poddawane analizie i jako instytucja strzegąca bezpieczeństwa na drogach jesteśmy za tym, by możliwie dużo o tym rozmawiać, by próbować wprowadzać takie zmiany, które w efekcie poprawią bezpieczeństwo na drogach

Radna M. Walendowska zapytała, w których miejscach na terenie Miasta i Gminy Pleszew dochodzi najczęściej do kolizji, albo gdzie są popełniane wykroczenia nadmiernej prędkości? Czy można wskazać takie obszary, gdzie to uspokojenie ruchu jest zasadne?

Radny A. Michalak odniósł się do mapy zagrożeń, czy mamy jakieś informacje, jak w ogóle mieszkańcy korzystają z tej mapy, czy w ogóle korzystają, jakie są statystyki z tej mapy zagrożeń dla Miasta i Gminy Pleszew?

Radna E. Hyla wyraziła zadowolenie, że w dniu dzisiejszym można się spotkać osobiście i wyrazić problem, zaalarmować wręcz problem, jaki od dłuższego czasu jest nierozwiązany na ulicy Bramkowej, narożnik, skręt Daszyńskiego. Chodzi o rozładunki przy sklepie Dino. Pojazdy powinny wjeżdżać i wjeżdżają od strony Banku Spółdzielczego, ulicy Kraszewskiego. To jest w godzinach wczesnych, porannych, około piątej. Następnie

rozładowują się i jadą pod prąd w ulicę Daszyńskiego. Są to pojazdy ciężarowe, jest z tego nagrany filmik i był przesłany na policję do pani Komendant Ruchu Drogowego, do Pani Piechockiej i do dzielnicowego. Natomiast do dzisiaj sytuacja nie została rozwiązana. Nadal ten problem istnieje, pojazd ciężarowy musi lawirować, żeby wyjechać z tej ulicy i jedzie pod prąd ulicą Daszyńskiego co stwarza ogromne zagrożenie dla kamienicy, która jest na narożniku. Wielokrotnie została naruszona i właściciel tej posesji, a zarazem mieszkaniec zgłasza ten fakt, dzwoni i uzyskuje informację, że ma przyjść złożyć zawiadomienie na policję. Czy jest taka procedura? Czy to tak prawnie wynika, że musi przyjść i złożyć zawiadomienie? Jeśli ma materiał w formie filmiku? Niestety żyjemy, jak żyjemy, nie mamy czasu, żeby chodzić i spędzić na komisariacie kilka godzin, żeby rozwiązać problem. Tymczasem tutaj problem jest ogromny, bezpieczeństwo mieszkańców, a przede wszystkim tej nieruchomości, która jest nieruchomością zabytkową. Kiedy ten pojazd w końcu naruszy tę posesję, może dojść do nakazu wyburzenia jej, gdyż będzie zagrażała bezpieczeństwu mieszkańców. Stąd prośba do Pana Komendanta o zareagowanie. Nagrany filmik jest z godziną, datą, czy po zgłoszeniu w ogóle zostały wyciągnięte wobec kierowcy konsekwencje prawne?

Jeśli rozmawiamy o rozwiązaniach punktowych lub systemowych, to problemem jest również wjazd ulicy Daszyńskiego w Plac Powstańców. Znak pulsacyjny „STOP” dużo pomógł. Zdecydowanie zmniejszyła się ilość zdarzeń drogowych. Natomiast w ostatnich dwóch tygodniach było chyba jednak kolejne zdarzenie i powielić należy interpelację, że oprócz tego znaku musiałoby być tam wyniesienie. Niestety jest to newralgiczny punkt, jest tam mnóstwo kolizji drogowych, jest przejście dla pieszych i bardzo duże niebezpieczne dla poruszających się tam pieszych.

Kolejne kwestie, które w naszym mieście są zauważalne, jako dla mieszkańców to ulica Podgórna i wjazd w Nową Wieś, skrzyżowanie. Należy wystąpić o sygnalizację świetlną. To jest skrzyżowanie, z którego z ulicy Podgórnej nie idzie wyjechać. Zdarzeń drogowych również było sporo i nic się z tą kwestią nie dzieje.

Następnie ulica Poznańska, Zachodnia, skrzyżowanie i światła. Nie wiadomo co jest tam błędem, ale mówi się, że na czerwonym świetle przejeżdżają ciężarówki. Nielogiczne jest wystąpienie tylu zdarzeń, jeden kierowca może popełnić wykroczenie, ale w centrum miasta, przy tylu zdarzeniach drogowych, tylu kierowców raczej nie pozwoliliby sobie na popełnienie wykroczeń.

Dalej mamy przejazd kolejowy koło Kauflandu. Był tam wypadek ze skutkiem śmiertelnym. Tutaj również powinniśmy coś zadziałać i zrobić. Powinien być przynajmniej znak pulsacyjny „STOP”, gdyż to w dużej mierze jednak jest zauważalne z daleka dla poruszających się pojazdów.

Kolejna kwestia dotyczy wielokrotnego występowania z wnioskiem o ulicę ślepą, Lenartowicką, o dopuszczenie ruchu rowerów na tym chodniku. Odpowiedź była negatywna, tymczasem chodzi o bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów, które jest najważniejsze, priorytetowe. Jaki tam jest problem, żeby w ślepej uliczce dopuścić ruch rowerowy, żeby wynikał on z oznakowania? Na ulicy Niesiołowskiego udało się to wynegocjować i ten ruch rowerowy jest dopuszczony, ale w momencie, gdy się kończy ulica Niesiołowskiego i wjeżdża się w ślepą, nagle jest odcięcie i co pieszy ma tam zrobić? Zejść z roweru i do Lenartowic jechać drogą, czy iść pieszo dla swojego bezpieczeństwa?

Podziękowania należą się za częste badania trzeźwości i prośba o kolejne. Pijanych kierowców mamy coraz więcej na drogach, a takie wyrywkowe badania na pewno pozwalają nam ograniczać tych użytkowników na drodze.

Pan Paweł Sobański I Zastępca Komendanta Powiatowej Policji w Pleszewie podziękował za miłe słowa dotyczące ilości badań. Zobowiązujemy się do tego, że policjanci nie tylko ruchu drogowego, ale też prewencji, takowe badania będą wykonywali. Bardzo dużo badań jest wykonywanych codziennie. To są badania o różnych porach, jak na pewno będąc użytkownikami dróg można zauważyć. Przeprowadzane są specjalne działania. Nieraz

terminy takich działań są wskazywane przez jednostki nadrzędne, bądź są to działania własne, wynikające z analizy bieżących potrzeb.

Odnosząc się do zapytania, czy czy w każdym przypadku jest potrzebne składanie zawiadomień, odpowiedź brzmi, że „nie”. Wystarczy zasygnalizowanie problemu, a my jesteśmy instytucją powołaną do tego, żeby problem weryfikować i odpowiednio reagować. Jeżeli zostało przekazane nagranie, na którym znajduje się zapis naruszeń przepisów prawa w zakresie ruchu drogowego, wówczas jesteśmy zobligowani do reakcji. Zbadamy ten przypadek rozładunków samochodów przy Dino, na jakim etapie jest weryfikacja tego zdarzenia i udzielimy odpowiedzi.

Kolejno wyjazd z ulicy Daszyńskiego w Plac Powstańców, również przebadamy ten temat i udzielimy odpowiedzi. Było to przedmiotem analiz, ale w tym momencie trudno powiedzieć, jaki jest ich wynik.

Jeżeli chodzi o przejazd przy Kauflandzie, to pamiętamy to tragiczne zdarzenie, o którym wspomniano. Tam jest znak „STOP”, obligujący kierujących użytkowników drogi do bezwzględnego zatrzymania się. Zdarzenie, do którego nawiązano nastąpiło wówczas w wyniku niestosowania się do tego znaku. Jeżeli chodzi dokładnie o to miejsce to w przeszłości miały miejsce działania, których przedmiotem była ocena prawidłowości przestrzegania przepisów przez kierujących i efekty tych działań w zakresie sankcjonowania zachowań były dość dobre. Między innymi, w przeszłości korzystano w tym miejscu z drona i wobec kierujących sankcje były w tym miejscu stosowane. Jeżeli kierujący w tym miejscu stosowaliby się do tego znaku wówczas efekt w postaci braku zdarzeń byłby zachowany. Możemy zobowiązać się do tego, że to miejsce będzie bardziej monitorowane i w dyslokacji, w zadaniach do służby policjantów ruchu drogowego, będzie uwzględnione.

Jeżeli chodzi o skrzyżowanie Podgórna, to Pan Burmistrz musiałby się do tego odnieść. Przeanalizujemy ten przypadek. Sygnały nieprawidłowości z wszystkich konkretnych miejsc są zanotowane i udzielimy odpowiedzi.

Odnosząc się do KMZB, to w naszym odczuciu jest to bardzo użyteczne narzędzie, ale jest wrażenie, że nieraz nadużywane przez osoby chcące wywołać naszą niepotrzebną reakcję. Pozytyw jest taki, że to jest narzędzie, jak już wspomniano, dzięki któremu możemy komunikować się ze społeczeństwem, jeżeli ktoś ma problem, o którym nie chce oficjalnie nas informować, poprzez Internet opisuje zdarzenie, wskazuje miejsce, czas, a my to weryfikujemy. Jeżeli chodzi o liczby, to od 2016 roku, kiedy to narzędzie zostało wprowadzone mieliśmy 3776 przypadków takich zgłoszeń. Zdecydowana większość, gdyż prawie 2000 było niepotwierdzonych. Potwierdzone i wyeliminowane, to jest liczba 1466, czyli było zdarzenie, o którym wiedzieliśmy, spotkało się ono z naszej strony z odpowiednią reakcją i problem się nie powtórzył. Generalnie bardzo cenimy sobie to narzędzie.

Kolejno odpowiadając, gdzie dochodzi najczęściej do zdarzeń, do naruszeń przepisów, posługując się konkretnymi miejscami, wskazano, iż takich danych w tym momencie nie ma. Są głównie ulice, czy miejsca na terenie gminy, gdzie najczęściej chodzi o kierujących, o użytkowników drogi, gdzie jest przekraczana prędkość. Teren centrum miasta raczej nie jest objęty tą kwestią dlatego, że tu są ograniczone możliwości przekraczania prędkości, chociaż dla ludzi z fantazją nie trudnego. Obserwujemy zdarzenia, do których dochodzi nieraz w centrum miasta, w porze nocnej. Chodzi o użytkowników drogi. Odpowiednio zadaniujemy policjantów, dyslokujemy ich. Jednak nie zawsze udaje się odpowiednio i skutecznie zareagować. Do przekroczeń prędkości dochodzi przede wszystkim na terenach, na drogach gminy, gdzie po prostu użytkownicy mogą sobie pozwolić na więcej. Staramy się być tam, gdzie być powinniśmy.

Przewodniczący Rady B. Kaczmarek poruszył kwestię ronda na ulicy Kazimierza Wielkiego, gdzie co jakiś czas odbywają się wyścigi samochodowe. To rondo jest przecinane prosto i jest długa prosta, od samego początku skrzyżowania z ulicą Krzywoustego przez to rondo przejeżdżają i lecą dalej. Zatem, czy jest tu jakaś możliwość zareagowania, postawienia przed rondem jakiegoś wyniesienia, żeby to ograniczyć?

Radny M. Ładziński zapytał, ile patroli pełni służbę, chodzi o gminę? Ile patroli pełni służbę w dzień, ile w nocy? Ponadto, czy jest pełna obsada kadrowa, czy brakuje np. policjantów, czy są wakaty?

Radna R. Garsztko zapytała o pismo, z którym w 2024 roku wystąpiła do Zarządu Dróg Powiatowych o dodatkowe przejście dla pieszych na ulicy Kaliskiej, która jest ulicą długą i tam jest skrzyżowanie Kaliskiej z ulicą Szkolną. Dzieci, które wychodzą ze szkoły w zasadzie chcą sobie skrócić drogę do sklepu, do cukierni pana Vogta i przebiegają na drugą stronę ulicy. Jest jedno przejście dla pieszych przy ulicy Wodnej, a kolejne przejście jest przy ulicy Kilińskiego. Odpowiedź Zarządu Dróg Powiatowych jest jakby poparciem pisma Komendy Powiatowej Policji w Pleszewie i powołuje się na artykuł 13 ustawy Prawo o ruchu drogowym, gdzie jest wskazane, że: przechodzenie przez jezdnię lub drogę dla rowerów poza przejściem dla pieszych jest dozwolone na przejściu sugerowanym albo poza przejściem sugerowanym, jeżeli odległość od przejścia dla pieszych przekracza 100 metrów. Jeżeli jednak skrzyżowanie znajduje się w odległości mniejszej niż 100 metrów, przechodzenie jest dozwolone również na tym skrzyżowaniu. Pan dyrektor, powołując się na pismo Komendy, sugeruje, ażeby dzieci wychodząc ze szkoły, idąc ulicą Szkolną, przebiegały po prostu przez to przejście dla pieszych, wiedząc o tym, że na tym przejściu, na którym przejścia dla pieszych nie ma, pierwszeństwo ma pojazd. Zatem może warto jeszcze raz wysłać to pismo do Komendy Powiatowej Policji, żeby się ustosunkowano do tematu, gdyż rodzice tych dzieci, którzy się zgłosili są oburzone takim czymś, że dziecko ma przebiegać przez drogę, na drugą stronę ulicy w miejscu nieoznaczonym przejściem dla pieszych.

Wiceprzewodniczący P. Kusiakiewicz stwierdził, że przygotowany raport świadczy o tym, że drogi w Mieście i Gminie Pleszew nie są bezpieczne. Statystyki są zatrważające 8 ofiar śmiertelnych w ubiegłym roku. Pełniąc mandat radnego spotykamy się z mieszkańcami miejscowości w gminie Pleszew, którzy składają zastrzeżenia na to, że nie ma żadnego patrolu. Są bezsilni w stosunku do uczestników ruchu drogowego, którzy nadmiernie przekraczają prędkość. Przykładem jest ulica Taczanowskiego w Zielonej Łące, ulica Kowalewiec w Kowalewie, Nowa Wieś. Jest Krajowa Mapa Zagrożeń, ale tak naprawdę mieszkańcy może nawet nie wiedzą, że takie coś jest, nie wchodzi i nie klikają, żeby wskazać, że tutaj jest zagrożenie, żeby tym samym wymusić jakiś patrol. Możemy oczywiście tym mieszkańcom, w jakiś sposób pomóc, aby intensyfikować patrole, a najlepiej byłoby postawić radar, który spowodowałby, że te ograniczenia prędkości byłyby dużo mniejsze. Takich możliwości prawnych raczej nie ma, ale w naszej gminie są również inne miejscowości, gdzie są długie odcinki prostych, na których następuje znaczne przekroczenie prędkości. Kolejne pytanie dotyczy skrzyżowania Baranówek i 70 Pułku Piechoty. Otóż mieszkańcy Baranówka twierdzą i mają rację, że nie ma przejścia dla pieszych. Co oni mają robić? Przez drogę, przez ulicę krajową przebiegają. Naruszają przepisy ruchu drogowego, gdyż jest to droga najwyższej kategorii, bardzo niebezpieczna.

Pan Paweł Sobański I Zastępca Komendanta Powiatowego Policji w Pleszewie odniósł się do pytania w sprawie ilości patroli i obsady etatowej Komendy informując, że patrole są dyslokowane zgodnie z tak zwaną dyslokacją służby. Są wskazywane zadania do wykonania. To się odbywa według określonego schematu. Chyba, że potrzeba chwili jest większa i wymaga większej intensyfikacji działań, większej ilości policjantów skierowanych do służby. Bardzo często, nie wchodząc w szczegóły, akurat Służba Ruchu Drogowego jest tym rodzajem służby, która wykonuje planowe działania, w określonych miejscach, w określonym czasie. Ilość patroli, która pełni służbę na pierwszej, czy drugiej zmianie jest największa. Potrzeby służby są wówczas największe. Ilość patroli w porze nocnej jest różna. Są dni, okoliczności, gdzie tych patroli nieraz jest więcej niż w porze dziennej np. gdy są organizowane różnego rodzaju imprezy lub gdy są przeprowadzamy jakieś działania. Na terenie powiatu

funkcjonują trzy posterunki w Dobrzycy, w Choczu i w Gołuchowie, gdzie również policjanci pełnią służbę, nie tylko dzielnicowi, ale też asystenci do spraw kryminalnych i oni są do dyspozycji ludzi. Zatem nie odnosimy wrażenia, że członkowie społeczeństwa są pozostawieni samym sobie. Wręcz przeciwnie, jeżeli jest problem wynikający z potrzeby chwili, z zawiadomienia, wówczas jest odpowiednia reakcja z naszej strony i wówczas kierownicy poszczególnych komórek organizacyjnych są w stanie nawet w trakcie służby ściągnąć większą ilość policjantów do pracy. Ze względu na kwestie taktyczne nie należy mówić o liczbach patroli kierowanych do służby. W każdym razie są to liczby przemyślane, wynikające z bieżących potrzeb i z zaplanowanej dyslokacji do służby. Jeżeli chodzi o kwestie ronda i wyścigów, to zdajemy sobie sprawę, że nie tylko tam, ale i w kilku innych miejscach dochodzi do takich zdarzeń. Jeżeli o tym wiemy, to staramy się weryfikować. Kwestia naruszeń prędkości, czy w Nowej Wsi, czy w Kowalewie, to policjanci ruchu drogowego również pełnią tam służbę. Prawidłowość stosowania się do dozwolonej prędkości jest poddawana badaniu. Następnie Baranówek i brak przejścia dla pieszych. Tutaj akurat ta kwestia nie do końca jest kwestią naszej instytucji. Możemy w zakresie konsultacji i danych, czy w konkretnym miejscu jest przejście dla pieszych potrzebne wspomagać instytucje decydujące o tym, gdzie powinno być przejście, a gdzie ewentualnie nie. Prześledzimy to miejsce, czy faktycznie tam byłaby taka potrzeba. Jeżeli tak, to moglibyśmy w ramach konsultacji taki wniosek składać. Jeżeli chodzi o dodatkowe przejście dla pieszych przy ulicy Kaliskiej i pismo Pana Dyrektora ZDP, to jednak bardziej wymaga analizy i udzielenia konstruktywnej odpowiedzi. Przyjrzymy się tej sprawie, a kwestia doradztwa w zakresie przebiegania, szybkiego przejścia, to jest proszenie się o problemy i nikomu, czy dziecku, czy innemu uczestnikowi, niechronionemu uczestnikowi ruchu drogowego takiego zachowania bym nie doradzał. Doradzamy ograniczone zaufanie ze strony niechronionego uczestnika ruchu drogowego w osobie pieszego, jak też ograniczone zaufanie ze strony kierujących, którzy dojeżdżają do przejścia i powinni się liczyć z takimi różnymi zachowaniami ze strony pieszych. Jeżeli chodzi o komendę, to mamy 107 etatów. W zasadzie, jeżeli się to nie zmieniło, to dysponujemy jednym wakatem. Nie narzekamy na braki etatowe i bardzo się cieszymy, że tak to wygląda. Jesteśmy dzięki temu doszacowani i dzięki temu ludzie z dobrodziejstwa prawie pełnej obsady etatowej mogą korzystać.

Radna W. Gil poruszyła temat ulicy Zachodniej i świateł. Trzy lata temu w tej kwestii była zgłaszana interpelacja, gdyż miała miejsce sytuacja, że pracownik wyjeżdżał z drogi podporządkowanej, miał zielone światło i jadący samochodem TIR od strony Poznania również miał zielone światło. Wówczas odpisano, że ktoś z Poznania badał ten temat i wszystko jest dobrze. Była interpelacja złożona, zatem można założyć jakąś, kamerę i to sprawdzić. To już trwa kilka lat i jest bardzo niebezpieczne, to jest droga główna. Kolejne pytanie dotyczy spotkań policji z mieszkańcami, że był ich około 1000? Czy można powiedzieć, czy to były jakieś szkolenia, co to były za spotkania? Na terenie Miasta i Gminy Pleszew, to dzielnicowych bardzo mało widać. Ponadto kontroli na terenie Miasta i Gminy Pleszew miało być w 2024 roku około 11000. Na cały powiat pleszewski to jest około 30 kontroli dziennie i z tego jest połowa mandatów. Trudno ocenić, czy to jest tak dużo? Jeżeli chodzi o narkotyki, prędkość, wyścigi samochodowe, to nie wiadomo, czy można być zadowolonym z naszej policji. Zgłoszenia są, ale czy policja zaraz jest i zaraz udziela nam jakieś informacji, czy przyjedzie gdzieś? Wskazała, że 3-4 lata temu na terenie Lenartowic handlowano narkotykami. Zgłaszano temat i mówiono o tym non stop, ale nikt się tym nie zajmował, więc w końcu odpuszczono. Teraz jest trochę lepiej, ale to było tak prywatnie załatwione. Powinny być jakieś przenośne kamery i tam gdzie zgłaszamy, to ten teren, czy miejsce powinno być monitorowane.

Radna K. Trawińska powiedziała, że jest harmonogram zebrzań sołeckich i wiejskich. Prośba, żeby oddelegować dzielnicowych, ponieważ radna, jako sołtys wsi Marszew np. nie zna swojego dzielnicowego, jedynie ze strony internetowej. Wcześniej dzielnicowym był Pan Tomasz Kruszyk i pokazywał się często na zebraniach, sam się

kontaktował, czy w czymś ma pomóc, czy coś się dzieje na wsi. Na chwilę obecną jest pan Marcin Woldański. Dobrze by było, żeby pan dzielnicowy pokazał się na zebraniu. Będą mieszkańcy, będziemy widzieli fizycznie jak pan Woldański wygląda. Odnosząc się do wyścigów, o których wspomniał radny Kusiakiewicz, to w Marszewie, na drodze z Pleszewa na Marianin, w tamtym roku był straszny wypadek śmiertelny, potrącenie młodej osoby. W godzinach między 19.00, a 20.00 tam się dopiero rozpoczyna Paryż-Dakar. Żadnej kontroli, żadnej interwencji policyjnej tam nie ma, nie ma kontroli prędkości. Nie widać w ogóle policji w Marszewie. Ta sama droga z Pleszewa na Czermin, dwa lata temu też potrącenie śmiertelne starszej osoby. Rozpędzają się tam strasznie samochody. Kontrola trzeźwości jest i to często na wyjeździe z Marszewa, ale kontroli prędkości nie ma, stąd prosiła o zwrócenie uwagi na to i przede wszystkim o oddelegowanie dzielnicowego na zebranie.

Radna M. Grzechowiak powiedziała, że w sprawie ulicy Kusocińskiego w zeszłym roku składała interpelację i prośbę o postawienie zakazu postoju na wysokości od ulicy Hallera do ulicy Pomorskiej. Jest tam niestety niebezpiecznie dla przechodniów, jest niebezpiecznie nawet dla osób, które jeżdżą wózkiem, gdyż niestety nie ma 1,5 metra chodnika. Niestety parking mógłby tam być, ale maksymalnie na 15 minut zatrzymywania się, ale nie postoju, może tam być wypadek i nie tylko. Jest jeszcze sprawa ulicy Zachodniej i ulicy Pomorskiej. Są tam częste wypadki na skrzyżowaniu. Może konieczne jest jakieś wzniesienie na wysokości ulicy Zachodniej?

Wiceprzewodniczący P. Kusiakiewicz stwierdził, że pytania radnych skupiły się przede wszystkim na bezpieczeństwie i ruchu drogowym. Natomiast radni mają dane, na sesjach również rozmawiamy o tym i z niepokojem przyjmujemy statystyki odnośnie handlu narkotykami. Młodzi ludzie twierdzą, że w Pleszewie „dilerka” rozwija się. Dużo mówiono o prewencji, jakie działania przeprowadza Komenda Powiatowa Policji, żeby ukrócić handel narkotykami? Czy 107 etatów jest wystarczające? Czy widoczna jest potrzeba zwiększenia etatów? Czy obsługa Komendy Powiatowej Policji w Pleszewie, w porze nocnej jest wystarczająca, tam są chyba tylko 2 osoby? Czy jest potrzeba zwiększenia tej obsady? My uważamy, że tak.

Pan Paweł Sobański I Zastępca Komendanta Powiatowego Policji w Pleszewie odniósł się do ostatniego pytania, stwierdzając, że chciałbym zarządzać, jak największą ilością ludzi, którzy w optymalny sposób zaspokoją oczekiwania wszystkich mieszkańców naszej gminy, naszego powiatu. Naliczenia etatowe uzależnione są głównie od ilości mieszkańców w powiecie, stąd taki poziom, jak przedstawiono. Nie jest prawdą, że obsada pory nocnej jest na poziomie 2 osób. W ostatnim czasie, nie chcę wchodzić w szczegóły, to jest kilka patroli. Dlatego, że musimy sobie oprócz, oprócz bieżących interwencji zabezpieczyć też kwestie doprowadzeń, zatrzymań i doprowadzeń osób do PDOZ w Kaliszu gdyż nie ma tego w naszej jednostce i musimy zatrzymanych doprowadzać do Kalisza i odbierać z Kalisza. Tak więc jeden patrol, albo nieraz dwa patrole są wyłączone do tych kwestii związanych z doprowadzeniami. Poza tym jest kwestia obsługi zdarzeń, obsługi interwencji, pełnienia służby na stanowisku kierowania w Komendzie.

Kolejna kwestia handlu narkotykami i informacji, że proceder się rozwija. Podobnie, jak radni również korzystamy z informacji medialnych dotyczących zatrzymania grup przestępczych, trudniących się handlem. W różnych częściach kraju, w różnych okolicznościach dochodzi do zatrzymania grup przestępczych trudniących się handlem, narkotykami, sprowadzaniem ich z zagranicy itd. Nieraz te ilości faktycznie robią wrażenie. Należy powiedzieć, że policja pleszewska, w szczególności policjanci służby kryminalnej, również są skuteczni. W ostatnim czasie zabezpieczyliśmy partię narkotyków w ilości ponad 800 gramów. Sprawcy zostali zatrzymywani, rozliczeni procesowo. Prowadzimy intensywne działania w zakresie rozpoznania różnych środowisk w zakresie posiadania i handlu narkotykami. Nieraz są to pojedyncze osoby, nieraz grupy osób, nieraz są to różne osoby przyjeżdżające

na tak zwane występy gościnne do naszego powiatu i faktycznie trudnią się rozprowadzaniem narkotyków. Policjanci, głównie chodzi o służbę kryminalną, pełnią służbę bardzo często w porze nocnej i dokonują w różnych miejscach kontroli osób, bardzo często z dobrym skutkiem. Nie są to ilości takie, jak chwilę wcześniej wskazano, ale są to ilości, które pozwalają na wszczęcie postępowań przygotowawczych i na rozliczenie procesowe tych osób oraz pociągnięcie ich do odpowiedzialności karnej. Prowadzimy kilka spraw, gdzie różne obiekty, czy osoby poddane są bieżącemu rozpoznaniu i weryfikacji. W niedalekiej przyszłości wszyscy dowiedzą się o pewnych takich sukcesach związanych z ujawnieniem narkotyków, w niemałych ilościach. Są to często informacje operacyjne, niejawne i nie chcemy wchodzić w szczegóły, ale takie sprawy są prowadzone. Nawiązując do harmonogramu zebrań sołeckich, to są już takie polecenia, aby faktycznie dzielnicowi z danego rejonu służbowego im przyporządkowanego, uczestniczyli w zebraniach. Mają poznać specyfikę i mieć rozpoznanie w zakresie osobowym, czyli poznanie osób mieszkających ich problemów. Faktycznie Marcin Woldański przejął rejon po Tomku Kruszyku. Jeżeli chodzi o wyścigi Marszew-Marianin oraz o tragiczne zdarzenie, to zapewniamy, że jeżeli dochodzi do zdarzeń najbardziej tragicznych w skutkach na terenie powiatu, wówczas takie każde zdarzenie jest poddawane analizie i staramy się reagować. Zatem na pewno było tak, że w czasie następczym po zdarzeniu była dokonana analiza, tak zwana lustracja terenowa, badanie miejsca zdarzenia co do przyczyn i oceny infrastruktury drogowej w zakresie znaków. Były też zapewne przeprowadzane działania, które stanowiły konsekwencje, konsekwencje tego, co do danego zdarzenia doprowadziło. Jeżeli to była według naszych ustaleń nadmierna prędkość, wówczas prowadzone są działania pod kątem przekroczeń dozwolonej prędkości. Jeżeli ustalimy, że do zdarzenia doprowadził alkohol, wówczas staramy się w tym rejonie, czy nawet szerzej, reagować pod tym kątem. Kontrole trzeźwości są przeprowadzane, o czym świadczą liczby, które wskazano. Tych kontroli było trzy razy tyle, co w roku poprzednim, a kontrole prędkości są niezauważalne, jednak jest ich dokonywanych bardzo dużo. Nie każda wskazuje, że ludzie naruszają dozwoloną prędkość wówczas nie dochodzi do sankcjonowania danego zachowania. Aczkolwiek reakcja z naszej strony na pewno jest.

Jeżeli chodzi o pytanie radnej Gil o ulicę Zachodnią i światła to, jeżeli jest problem to techniczny. Tutaj akurat Pan Burmistrz może udzielić odpowiedzi. W kwestii spotkań dzielnicowych, to faktycznie było ich ponad 1000. Ta liczba obejmuje nie tylko gminę Pleszew, ale również cały powiat. Pozostałe gminy i posterunki, w których również jest obsada dzielnicowych. To nie muszą być spotkania z nie wiadomo jaką ilością osób, tylko spotkania nieraz z dwoma osobami, trzema, ale one muszą być w odpowiedni sposób udokumentowane. Zatem dzielnicowi potrafią wykazać, że do tylu spotkań faktycznie doszło. Kolejno kwestia ilości nałożonych mandatów, ujawnionych wykroczeń, o której wspomniała radna, iloraz tych ilości mandatów w przeliczeniu na liczbę dni. Dane są prawidłowe i w porównaniu z innymi powiatami garnizonu na dość dobrym poziomie. Prowadzimy analizy porównawcze tego co dzieje się w innych powiatach, w przeliczeniu na ilość policjantów i nie możemy tutaj w jakiś sposób ubolewać nad słabą jakością wyników. Wyniki są realne, które często wynikają z dużego zaangażowania. Nie każde czynności są zakończone mandatem, tylko kończą się w formie pouczeń, czy wniosków o ukaranie, więc trzeba brać pod uwagę sumę wszystkiego. W kwestii narkotyków, w zakresie handlu i wyścigów samochodowych wspomnieć należy, że jeżeli wiemy o tego typu zdarzeniach one są weryfikowane każdorazowo indywidualnie i nie są pozostawiane samym sobie. Dotyczy to zarówno jednej kategorii zdarzeń, jak i drugich.

Następnie ulica Kusocińskiego, zakaz postoju. Jeżeli chodzi o kwestie ruchu drogowego, kwestie oznakowania, to, zweryfikujemy temat i udzielimy odpowiedzi. Przypuszczać należy, że każde z tych miejsc, o których wspomniano, wymaga oceny z naszej strony i ewentualnych wniosków w kwestii poprawy infrastruktury, czy to znaków, czy innej w celu poprawy bezpieczeństwa. Ulica Zachodnia i Pomorska, skrzyżowanie i podniesienie przejścia. Są to dobre rozwiązania, prześledzimy w tym miejscu ilość zdarzeń, przyczyny zdarzeń i jeżeli z bieżącej oceny wyjdzie nam, że takie rozwiązanie byłoby pomocne, to będziemy odpowiednio wnioskować.

Radna M. Wysocka-Balcerek poinformowała, że jest bardzo zadowolona z dzisiejszego spotkania, jeżeli nawet część z tych postulatów i uwag będzie spełniona, to było warto. Trzeba podjąć taką systematyczną współpracę. Następnie zapytała, czy Pan Komendant ma jakieś uwagi do radnych, czy do władz miasta? W czym moglibyśmy pomóc działającej na naszym terenie policji i może do Straży Miejskiej, jak ta współpraca ma jeszcze wyglądać?

Pan Paweł Sobański I Zastępca Komendanta Powiatowego Policji w Pleszewie odniósł się do współpracy z innymi instytucjami stwierdzając, że bardzo jest chwalona i w zakresie współpracy osobowej, realizacji wspólnych zadań nie mamy powodów do narzekań. Jako instytucja borykamy się często z problemami logistycznymi wynikającymi głównie z przestarzałej floty, którą dysponujemy. Przygotowując się jakiś czas temu na posiedzenie Komisji Bezpieczeństwa, zbierając dane, to one w ostatnim czasie niewiele się poprawiły. Średni przebieg radiowozu, to 250 000 km i to nam ciąży. Moglibyśmy być w wielu innych miejscach, moglibyśmy być szybciej, gdybyśmy nie borykali się z problemami technicznymi związanymi z flotą. Współpracujemy z Panem Burmistrzem w zakresie funduszy szwajcarskich, za co jesteśmy ogromnie wdzięczni. Bardzo liczymy na to, że uda się i będziemy mogli pozyskać środki na poprawę różnego rodzaju narzędzi, którymi się posługujemy. Ciągłe brakuje urządzeń do badania stanu trzeźwości. Moglibyśmy wykonywać więcej badań, być w miejscach, w których istnieje taka potrzeba pod kątem właśnie tych badań. Ponadto bieżące problemy logistyczne związane głównie z brakiem urządzeń, które są, ale często ulegają amortyzacji, ulegają awariom i z pewnego rodzaju realizacji zadań jesteśmy po prostu czasowo wyłączeni, a moglibyśmy to robić. Głównie jednak nacisk należy położyć w zakresie problemów logistycznych, na przestarzałe radiowozy. W zakresie współpracy z instytucjami gminy i powiatu musimy same dobre słowa wypowiedzieć.

Radna E. Hyla zapytała, czy my mamy monitoring na wlotach z różnych ulic do centrum miasta? To usprawni ściganie różnego rodzaju przestępstw i zdecydowanie zwiększy bezpieczeństwo w mieście i wykrycie sprawców. Jeśli chodzi o natury technicznej pytanie, wyrysowywanie pasów. Otóż wyjazd z ulicy Wyspiańskiego, przejazd przez Sienkiewicza, wjazd w ulicę Kaczyńskiego, czy tutaj te pasy na ulicy Kaczyńskiego nie są wyrysowane zbyt blisko skrzyżowania? Pojazd wyjeżdża z Wyspiańskiego i nagle pojawia się pieszy i zatrzymuje się na środku ulicy, prawie na ulicy Sienkiewicza. Mamy kilka takich skrzyżowań. Na przyszłość można szczegółowo analizować pasy, które są wyrysowywane na odległości, które są przy skrzyżowaniach. Następnie radna pochwaliła swojego dzielnicowego, gdyż wielokrotnie zgłaszała w Ogrodzie Jordanowskim, że w późnych godzinach wieczornych i nocnych spotyka się tam młodzież i dochodzi do upajania się alkoholem lub innymi środkami. Pan dzielnicowy Piotr Przybylski ujął nas w harmonogramie systematycznego monitoringu i poinformował o tym telefonicznie. Podziękowania za pozytywną współpracę

Pan Paweł Sobański I Zastępca Komendanta Powiatowego Policji w Pleszewie podziękował za miłe słowa pod adresem dzielnicowego Piotra Przybylskiego. To bardzo dobry dzielnicowy, który jest zaangażowany w swoją pracę i wcale nie dziwi, że tak się stało. Cenimy jego pomysły i zaangażowanie. Jeżeli chodzi o kwestie wyrysowywania pasów, to są również przypadki indywidualne, gdzie trzeba poddać ocenie odległości. Chodzi o to, by zarządca drogi, w porozumieniu z nami dokonał jeszcze raz oceny, czy jest to prawidłowe, zgodne z przepisami, które to regulują. Nie może być w tym zakresie pełnej swobody, zatem sprawdzimy i udzielimy odpowiedzi. Jeżeli chodzi o monitoring, to jesteśmy gorącymi zwolennikami tego, żeby maksymalnie rozbudowywać sieć systemu monitoringu. Z doświadczeń innych miast wiemy o tym, że w dobie dzisiejszych czasów jest to bardzo przydatne narzędzie, które ponadto szacuje ilość samochodów, które przejeżdżają przez nasz

teren. Jest to narzędzie, które służy nam do odpowiedniej reakcji na przestępstwa i wykroczenia. Pojawiają się bardzo często grupy przestępcze, czy przestępcy, którzy posługują się pojazdami, przemieszczają się z powiatu do powiatu. W innym przypadku dochodzi do kradzieży pojazdu i na podstawie dróg odjazdu i innych kwestii np. samochodów, które jadą z tym skradzionym pojazdem można dojść do dziupli, można zatrzymać przestępców. Gdyby wszystkie samorządy w Polsce działały zgodnie z tą ideą, żeby to maksymalnie rozbudowywać, to myślę, że nasza praca byłaby w dużej mierze ułatwiona i działamy nad tym, żeby w Pleszewie również ten system rozbudowywać. Wiele zdarzeń zostało już wykrytych na podstawie monitoringu miejskiego i w tym zakresie należy docenić to narzędzie. Jest to żmudna praca policjantów, głównie operacyjnych polegająca na łączeniu faktów, ślęczeniu długimi godzinami nad zapisem monitoringu, by osiągnąć efekt w postaci wykrycia sprawcy i pociągnięcia go do odpowiedzialności.

Burmistrz A. Ptak odniósł się do wyposażenia policji. Pan Komendant wspominał o Funduszu Szwajcarskim, faktycznie złożyliśmy wniosek i w ramach jednego z komponentów włączyliśmy się pod szeroko pojęte bezpieczeństwo. Pogram przewidywał taką możliwość i wspólnie z Komendą Wojewódzką Policji oraz z Panem Komendantem ustaliliśmy zakupy dwóch samochodów, w tym wideoradar z rejestratorem, rozbudowę monitoringu, profilaktykę oraz narkotesty. Jest to kwota około 2.000.000 zł. Dodatkowo jeszcze planowany jest zakup samochodu dla Policji, Straży Pożarnej oraz Straży Miejskiej. Przypomnieć należy, że jest to 100% dofinansowania, nie ma wkładu własnego. Niestety konkurencja jest duża, ale szanse są zawsze poprawiłoby to radykalnie sytuację. Na temat monitoringu będzie mówił w kolejnym punkcie Pan Komendant Duszcak, Jeżeli chodzi o zebrania wiejskie i sołeckie, to zarówno Komenda Powiatowa Policji, jak i samorząd powiatowy otrzymali harmonogram zebrania. One trochę ulegają zmianie, tak więc prosba o analizowanie na stronie internetowej Miasta i Gminy Pleszew, ponieważ okazuje się, że w niektórych miejscowościach była kolizja terminu.

Podnosimy kwestię zmiany organizacji ruchu, ale jak zobaczyć można na przykładzie ulicy Kaliskiej, tam dojdzie do trudnej sytuacji, w jaki sposób pogodzić ruch, bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów oraz parkingów samochodowych? Jest przygotowywany wstępny projekt ulicy Kaliskiej, od Rynku do ulicy Wodnej, gdzie te wszystkie uwagi, o których radna Garsztko mówiła zostały uwzględnione. Mianowicie przejścia dla pieszych na wysokości ulicy Szkolnej, na ulicy przy Kilińskiego, zostały naniesione przystanki autobusowe i wówczas będzie można przeanalizować kolejne zmiany. To nie jest tylko kwestia umieszczenia przejścia dla pieszych, gdyż nie może być takiej sytuacji, o której mówiła radna Hyla, że przejścia dla pieszych są przy skrzyżowaniach. Są określone przepisy, Komisja Bezpieczeństwa otrzymała projekt tej organizacji, Zarząd Dróg Powiatowych również i jest to punkt wyjścia do dyskusji. Padło tutaj sporo konkretnych propozycji, ale chyba nie do końca Komendant był adresatem tego. Były konkretne propozycje do zarządców, właścicieli ruchu, do Generalnej Dyrekcji, powiatu i gminy. Z Generalną Dyrekcją dosyć często prowadzimy bardzo owocną współpracę. Niebawem będzie o tym jeszcze głośniej. Ulice Podgórna, Marcinkowskiego, Nowa Wieś, jest duża szansa na przygotowanie zmiany tego skrzyżowania. Będzie to dosyć kosztowne. W pierwszej kolejności połączenie ulicy Marcinkowskiego z Podgórnią, czyli chodnik, gdzie już przekazaliśmy grunt Generalnej Dyrekcji. Pewne prace projektowe już się rozpoczęły. Kolejno ulica Zachodnia i Poznańska, Pan Burmistrz Jędruszek poświęcił się i nagrał sytuację światła. Po tej interwencji była zmiana tego oprogramowania i jest podobno lepiej. Przynajmniej tak Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych wskazuje, że w roku 2024 doszło do zmiany oprogramowania. Są to działania podjęte przez Urząd Miasta. Został przekazany film z nagraniem, a z informacji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych wynika, że taka sytuacja nie ma miejsca. Być może jest sytuacja taka, że jest pomarańczowe i ktoś na pomarańczowym wjeżdża. Na ulicy Lenartowickiej, Niesiołowskiego, Hallera można być świadkiem, gdzie rozpędzone ciężarówki wjeżdżają na „późno pomarańczowym”, „wczesny czerwony”. Na Baranówku jest największy problem, ponieważ tam nie

ma fizycznej możliwości dokonania przejścia dla pieszych są rowy, które dzielą drogę krajową od części, Baranówka, do części, gdzie jest Pleszew uniemożliwiają wykonanie tej inwestycji. Oczywiście na pewno, ponowimy to zapytanie. Na wszystkie pytania i wątpliwości, które były dzisiaj składane, odpowiedni zarządcy dróg otrzymają takie informacje. Na ulicę Kaliską jest przygotowany wstępny projekt i tutaj też trzeba mieć odwagę przyjąć ten projekt, wdrożyć, gdyż dojdzie do konfliktu, sporu między pieszymi, a parkingami. Jeżeli chcemy to zrobić zgodnie z literą prawa, na pewno część miejsc parkingowych zostanie wyeliminowana i musimy mieć tego świadomość. Przy większości rozwiązań, o których tu mówimy, nie da się pogodzić wszystkiego, kompromisem nie da się nieraz zrobić. Kolejne kwestie, które Miasto i Gmina Pleszew zamierza w najbliższym czasie wdrożyć, jeśli chodzi o ruch drogowy, to kontynuowanie doświetleń przejść dla pieszych, to jest generalna wymiana całego oświetlenia. Dzisiaj została podpisana kolejna umowa na wymianę oświetlenia i będą kontynuowane prace związane z przejściami dla pieszych. Pewne rozwiązania zostały zaproponowane na Wojska Polskiego, ale to głównie przy Kościele Najświętszego Zbawiciela i będą replikowane na ulicy Kalickiej, Poznańskiej, na wysokości Świętego Ducha. Być może odejdziemy trochę od tego skrzyżowania. Kwestia zwężania dróg, o którym wcześniej była mowa, jest rozwiązaniem, które będzie wdrażane. Ścieżki rowerowe będą realizowane w ramach ZIT-u i to ścieżki rowerowe, które nie będą głównie separowane razem z ruchem drogowym.

W tym momencie przedstawiono kserokopię opracowania, które było przygotowane przez TransEko, gdzie jest podział ulic ze względu na dopuszczalną prędkość. Jakie są rekomendacje wypisane oraz mapa, gdzie wskazano miejsca takie najbardziej newralgiczne, gdzie rekomenduje się inne rozwiązania, które mają uspokoić ruch, które mają również zapewnić bezpieczeństwo m.in. bramy wjazdowe do centrum miasta, ronda. W okresie późniejszym musiałyby być decyzje.

Radna M. Wysocka-Balcerek zapytała o dużą przebudowę skrzyżowania Podgórznej z „jedenastką”, czyli na Nową Wieś. Czy przewiduje to skrety od strony Poznania, w Podgórną, w lewo? Ogóle ten skręt jest tam potrzebny, a będzie jeszcze bardziej dlatego, że w Armii Poznań będzie o wiele większy ruch, więc trzeba to rozdzielić na dwa zjazdy. Czy to jest uwzględnione i czy będzie możliwe?

Wiceprzewodniczący P. Kusiakiewicz zapytał o rozwiązania w kwestii bezpieczeństwa, którymi są wyniesienia i ronda. W ostatnich latach powstały w Pleszewie, we współpracy ze Starostwem Powiatowym trzy ronda. Znacznie poprawiło to komfort uczestników ruchu i bezpieczeństwo. Czy są planowane kolejne? W mieście są newralgiczne punkty, które tego wymagają, tylko czy są takie możliwości techniczne? To jest ulica Ogrodowa, czyli przy skręcie w pobliżu ulicy Gałczyńskiego i skręcie ulicy Słowackiego. Następnie ulica Malińska, Podgórna, Wojska Polskiego, Lipowa, Słowackiego skrzyżowanie oraz Bogusza i Reja. Tam ma być chyba w tym roku remontowana droga.

Burmistrz A. Ptak powiedział, że z informacji, które ma z Generalnej Dyrekcji, to trwają, można powiedzieć próby pozyskiwania pieniędzy na zmianę tego ronda, natomiast szczegółowo nie wiemy, czy całego skrzyżowania w tym miejscu. Rozmowy trwają, natomiast tak szczegółowo nie są znane. Możemy zasugerować, natomiast to jest tak specjalistyczna wiedza, że przy zmianach, które są robione na drogach krajowych, to tam jest kilka Wydziału w Generalnej Dyrekcji, które opiniują jakiegokolwiek inwestycje na drogach krajowych. Możemy oczywiście zaproponować ale na pewno nie będziemy mieć głosu decydującego, ponieważ są specjaliści, którzy mają wiedzę w tym zakresie. Co do rond, to na tym dokumencie, są wskazane miejsca najbardziej newralgiczne. Natomiast jest rzecz technicznie i z drugiej strony, jakie są możliwości finansowe? Takie rondo na pewno jest rozwiązaniem najlepszym, ale też jest rozwiązaniem drogim zwłaszcza, jeśli dochodzi do przebudowy infrastruktury podziemnej,

gdyż to widzieliśmy na w Maliniu, na Armii Poznań, 70 Pułku Piechoty w Malinie. Infrastruktura podziemna była droższa niż budowa drogi i rond.

8. Informacja Komendanta Straży Miejskiej w Pleszewie Zbigniewa Duszczaaka na temat bezpieczeństwa publicznego.

Komendant Straży Miejskiej Zbigniew Duszczaak poinformował, że Straż Miejska działa od 1 lipca 1992 roku, czyli przeszło już 30 lat. W strukturze Straży Miejskiej jest 10 osób, komendant oraz 7 strażników, fizycznie 6, gdyż jedna osoba jest na dłuższej nieobecności. Ponadto dwóch pracowników cywilnych. Pracujemy w systemie pracy ośmiogodzinnym, dwuzmianowym, od poniedziałku do piątku, od 6.00 do 22.00. W przypadku wydarzeń, uroczystości obowiązki wykonywane są również w weekendy i święta. Na wyposażeniu jest jeden samochód Dacia Duster. Zajmujemy się tym co jest w naszym zakresie obowiązku.

Jeżeli chodzi o funkcję porządkowo-ochronną, zapewniamy utrzymanie bezpieczeństwa i spokoju na terenie gminy. Egzekwujemy przestrzeganie przepisów prawa w zakresie czystości i porządku publicznego, a także aktów prawa miejscowego. Ochrona porządku w trakcie zgromadzeń i imprez masowych, egzekwowanie od zarządców, administratorów i gospodarzy budynków mieszkalnych właściwego wykonywania obowiązku utrzymywania porządku i czystości, ochrona obiektów komunalnych i urządzeń użyteczności publicznej.

Jeżeli chodzi o funkcje kontrolne, to do tych działań należy kontrolowanie i podejmowanie stosownych działań dla zapewnienia czystości i estetycznego wyglądu obiektów i urządzeń użyteczności publicznej oraz otoczenia instytucji i posesji prywatnych, kontrola przestrzegania przepisów przez użytkowników ruchu drogowego w zakresie określonym w ustawach, kontrola materiału opałowego wykorzystywanego w systemach centralnego ogrzewania, kontrola stanu wód, czyli Neru, kontrola prawidłowości oznakowania i prowadzenia prac w pasie ruchu drogowego.

Jeżeli chodzi o funkcje prewencyjne, pełnimy służbę patrolową na terenie Miasta i Gminy Pleszew. Przeciwdziałamy wykroczeniom. Informujemy służby drogowe o stwierdzonych nieprawidłowościach stanu nawierzchni jezdni, a także stanu oznakowania i oświetlenia ulic. Przekazujemy właściwym służbom technicznym informacji na temat awarii, systemów telekomunikacyjnych, wodno-kanalizacyjnych, energetycznych i gazowniczych. Zawiadamiamy inne właściwe służby o zagrożeniach dla życia i zdrowia oraz mienia mieszkańców Miasta i Gminy Pleszew.

Jeżeli chodzi o funkcję edukacyjno-profilaktyczną, organizujemy i prowadzimy zajęcia na temat bezpieczeństwa z dziećmi i młodzieżą szkolną. Organizujemy akcje na temat bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych w ruchu drogowym.

Statystyki, zestawienie zgłoszeń interwencji, czyli głównie od mieszkańców. Z roku na rok jest coraz mniej. Z reguły to jest o 200, 250 interwencji mniej co roku. Najwięcej jest niestety zagrożeń w ruchu. Kolejno mamy zwierzęta, zakłócanie porządku publicznego, ochrona środowiska i gospodarki odpadami, zagrożenia życia i zdrowia, zagrożenia pożarowe, awarii technicznych oraz 20 interwencji pozostałych.

Środki podjęte przez Straż Miejską, reakcje na wykroczenia. Mandaty karne 449, pouczenia 266, wnioski do sądu 3 sztuki. Zestawienie nałożonych grzywien w minionym roku. Wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu osób i mienia - 1 mandat. Wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji, tu jest rekord - 238 mandatów. Wykroczenia przeciwko zdrowiu - 1 mandat. Szkodnictwo leśne, polne i ogrodowe - 14 mandatów. Ustawa o utrzymaniu czystości i porządku w gminach – 148 mandatów. Ustawa o ochronie zwierząt - 3 mandaty. Ustawa o odpadach - 6 mandatów. Ustawa Prawo Ochrony Środowiska - 4 mandaty i inne pozostałe -34 mandaty. W sumie daje nam to 449 mandatów. Co robiono w 2024 roku? Przede wszystkim kontrola kotłowni. Zaczęliśmy od

połowy listopada, grudzień, święta, także tych kontroli nie zrobiono dużo, gdyż jest ich 111. Z tego, połowa dostosowała się do uchwały antysmogowej, czyli wymieniła kocioł gazowy. Na dzień dzisiejszy mamy już prawie 500 kontroli, czyli przez te dwa miesiące troszkę podgoniliśmy, ale zostało jeszcze około 1000.

Przedstawiono materiał zdjęciowy.

W ubiegłym roku, od czerwca 2024 roku, przeprowadzono również kontrolę zbiorników bezodpływowych i przydomowych oczyszczalni ścieków. Skontrolowano 1440 posesji, z czego zbiorniki bezodpływowe 840 sztuk, przydomowe oczyszczanie ścieków 606 sztuk. Nieprawidłowości, które stwierdzono było 121, głównie z braku podpisania umowy i braku wywozów szamba. Zajmujemy się także strefą płatnego parkowania. W 2024 roku wystawiono 2648 sztuk wezwań. Monitoring miejski to jest to, czym można się pochwalić, gdyż mamy naprawdę bardzo dobry monitoring. Na terenie miasta mamy 70 sztuk kamer, na terenie gminy mamy 42 sztuki. Dzięki tym kamerom ujawniliśmy 342 wykroczenia drogowe i na potrzeby Komendy Powiatowej Policji w Pleszewie zabezpieczyliśmy 37 materiałów do postępowania sądowego. Co jeszcze robiono? Zabezpieczano imprezy masowe. W 2024 roku było ich 34 sztuki. Głównie są to festyny w Parku Miejskim, w Ogródku Jordanowskim, festyny osiedlowe, wiejskie. Były także uroczystości państwowe i kościelne, XIV Bieg Przemysława, różne wydarzenia kulturalne, wystawa aut, motocykli, samochodów zabytkowych. Ponadto przejazdy wąskotorówką, to jest w styczniu - Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy i na święta Bożego Narodzenia. Zabezpieczano także Jarmark Bożonarodzeniowy, Dożynki Miejsko-Gminne i inne. Zajmujemy się także oznakowaniem rowerów. W 2024 roku oznakowaliśmy 114 sztuk rowerów.

Współpraca z Komendą Powiatową Policji przyjmuje formy stałej wymiany informacji o zagrożeniach na terenie Miasta i Gminy. Wspólnie prowadzimy działania porządkowe dla zapewnienia bezpieczeństwa i spokoju mieszkańców, między innymi w trakcie imprez masowych. Należy jeszcze wspomnieć o bardzo dobrej współpracy z naszymi jednostkami, czyli Przedsiębiorstwem Komunalnym, Spółce Sport, z CUS-em i PTBS-ami.

Radna M. Wysocka-Balcerek zapytała o zgłaszane ostatnio zanieczyszczenie na pewnej działce. Żeby nie piętnować właściciela, nie będzie wymieniać, ale sytuacja jest taka, że utrzymuje się tam notorycznie bałagan. Na przykładzie tej działki można się dowiedzieć, jakimi dysponujemy możliwościami, żeby po prostu wyegzekwować porządek? Jak wiadomo miasto dba o porządek i potem nagle jest taka działka nieogrodzona, gdzie wszyscy wyrzucają śmieci i w centrum miasta straszy.

Radna W. Gil zapytała, czy na swoim wyposażeniu w Straży Miejskiej mamy przenośną kamerę i czy jak jest to, czy można się zapisać w kolejce, żeby gdzieś była postawiona, w takim miejscu naprawdę ważnym? Kiedy będą nowe parkometry, gdyż ten parkometr przy Orange i on wciąż nie działa.

Radna R. Garsztka zapytała, czy zakończyła się sprawa zbieractwa na jednej z posesji przy ulicy Piaski? Pan Komendant wie, która to posesja.

Radna M. Walendowska zapytała o monitoring, który jest wyposażony z sala wiejska w Kowalewie. My zainwestowaliśmy w ten monitoring, teraz jeszcze chcemy go rozbudowywać, jakie są możliwości wyciągania konsekwencji z nagrań, z tego monitoringu?

Komendant Straży Miejskiej Zbigniew Duszczał odpowiedział w kwestii Kowalewa, że kilka razy był tam już zabezpieczony materiał na potrzeby Policji, na potrzeby Straży Miejskiej także, jak najbardziej można rozbudowywać ten monitoring, przyda się tam. Jeżeli chodzi o ulicę Piaski, to tam obecnie toczy się postępowanie,

w tym roku już to się zakończy. Odpowiadając radnej Gili, wskazał, że jeżeli chodzi o przenośne kamery, to tak, są zapisy. Mamy tylko dwie kamery przenośne. Nie umieszczamy ich na tydzień, półtora, gdyż to nic nie daje. Staramy się umieszczać je na dwa, trzy, cztery tygodnie. Jak się nic nie dzieje, to wtedy przenosimy je w inne miejsce. Jeżeli chodzi o kwestię działki, którą radna Wysocka-Balcerek zgłaszała, to zostało to posprzątane. Właściciel działki obiecał, że w tym roku ją ogrodzi, gdyż są tam jakieś plany budowy, także będzie tego pilnował i będzie tam teraz czysto. Narzędzia są, jest utrzymanie czystości. Zatem, jak najbardziej możemy ukarać i nieraz to miało miejsce, gdyż to nie jest tylko temat tamtego roku, czy tego roku. Jednak, jak sprzęta regularnie, to nie jesteśmy w stanie, ponieważ wiadomo w jakim to jest miejscu. Głównie śmieci młodzież, ale za każdym razem, jak poinformujemy właściciela o tym, to działka jest posprzątana.

Radna M. Wysocka-Balcerek stwierdził, że chodzi po prostu o różne, takie sytuacje podobne do tej. Jakie są możliwości, czy możliwość nałożenia mandatu, żeby nie tylko miasto dbało, ale też właściciele posesji. Jak to wygląda przed posesją. Jakie są tutaj przepisy dotyczące tego?

Wiceprzewodniczący P. Kusiakiewicz zapytał o kontrolę, jak dużo jej jest? Mamy jeden samochód. Jak Pan Komendant sobie radzi z wykonywaniem pozostałych obowiązków? Skoro samochód wjeżdża na kontrolę. Sporo kontroli zostało przeprowadzonych w zakresie źródeł ciepła i kontroli szamb i przydomowych oczyszczalni ścieków. Na slajdzie widzieliśmy, że to było 121 nieprawidłowości, czy to były tylko nieprawidłowości, jeśli chodzi o te szamba i przeddomowe oczyszczalnie ścieków, odnośnie kwestii niepodpisania umów? Czy Straż Miejska wykryła nielegalne odpływy ścieków do rowów melioracyjnych lub kanalizacji?

Komendant Straży Miejskiej Zbigniew Duszczał odpowiadając radnej Wysockiej-Balcerek poinformował, że narzędzia są, można ukarać z ustawy o utrzymaniu czystości. Przed posesją, jak najbardziej, jeżeli nie ma oddzielenia, gdyż mówimy tu głównie o chodnikach, jeżeli nie ma pasem zieleni oddzielonego chodnika, to chodnik należy do mieszkańca. Jeżeli jest oddzielony pasem zieleni, chodnik należy do zarządcy drogi. Jeżeli chodzi o samochód, to mamy 6 strażników, dwie zmiany. Dwóch musi zawsze być na kontroli. W przypadku interwencji, jeżeli jest coś takiego naprawdę pilnego, to ściągamy z kontroli. Co prawda to zawsze jest jakieś utrudnienie, jeżeli samochód jest np. w Bronowie, a musi przyjechać na jakąś ważną interwencję. Jeżeli nie ma możliwości przyjechać, to prosimy o pomoc Policję, a Policja czasem prosi nas, jak nie mają radiowozów, także współpraca jest dobra. Jeżeli chodzi o te 120 nieprawidłowości, to są to głównie niepodpisane umowy i brak wywozu nieczystości, ale w dwóch miejscach znaleźliśmy nielegalne odprowadzanie ścieków, także tam odpowiednio zareagowaliśmy.

Wiceprzewodniczący D. Dryjański stwierdził, że skupiono się głównie na kontrolach szamb, jak i pieców. Prośba, żeby Straż Miejska, żeby trochę się oddaliła od miasta, od Rynku i wyjechała na poszczególne sołectwa, gdzie mamy sale wiejskie, mamy place zabaw, duży majątek, który należy do Miasta i Gminy Pleszew. Taka propozycja, żeby Straż Miejska zrobiła sobie taki grafik i raz w tygodniu objeżdżała 4 sołectwa. Przyjechać pod salę wiejską w godzinach popołudniowych, zobaczyć. Straż Miejska pracuje od 6.00 do 22.00, zatem takie właśnie wyjazdy na poszczególne sołectwa byłyby wskazane, żeby Straż Miejska się pokazała. Nie żeby karać, ale po prostu przyjechać, zobaczyć, żeby nie tylko sołtys danej miejscowości, danego sołectwa musiał interweniować. Jak Straż Miejska przyjedzie, zawsze jest inny odzew.

Komendant Straży Miejskiej Zbigniew Duszczał stwierdził, że jeżeli chodzi o te kontrole, to nie jest tak, że my chcemy kontrolować. Wolimy nie kontrolować, ale do tego nas obligują ustawy. Dlatego musimy pewną ilość kontroli wykonać w roku. Jeżeli chodzi o prewencję na sołectwach, takie coś się odbywa. To nie jest to, że jesteśmy tylko w Pleszewie, gdyż to nawet sołtysi mogą poświadczyć, że jeździmy po sołectwach. Jest to w godzinach od 6.00 do 9.00 albo po 17.00.

9. Podjęcie uchwał w sprawie:

a) zmiany uchwały Nr XXVIII/334/2017 Rady Miejskiej w Pleszewie z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie ustalenia trybu udzielania i rozliczania dotacji dla publicznych i niepublicznych jednostek oświatowych prowadzonych przez osoby prawne lub fizyczne inne niż Miasto i Gmina Pleszew oraz trybu przeprowadzania kontroli prawidłowości ich pobrania i wykorzystania,

Nie wniesiono uwag.

Głosowano w sprawie:

zmiany uchwały Nr XXVIII/334/2017 Rady Miejskiej w Pleszewie z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie ustalenia trybu udzielania i rozliczania dotacji dla publicznych i niepublicznych jednostek oświatowych prowadzonych przez osoby prawne lub fizyczne inne niż Miasto i Gmina Pleszew oraz trybu przeprowadzania kontroli prawidłowości ich pobrania i wykorzystania

Wyniki głosowania

ZA: 18, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 0, BRAK GŁOSU: 1, NIEOBECNI: 2

Wyniki imienne:

ZA (18)

Dariusz Dryjański, Renata Garsztka, Wiesława Gil, Adela Grala-Kałużna, Małgorzata Grzechowiak, Piotr Hartleb, Elżbieta Hyla, Błażej Kaczmarek, Tomasz Klak, Piotr Kusiakiewicz, Maciej Ładziński, Adrian Michalak, Jan Noskowski, Konrad Świdorski, Katarzyna Trawińska, Marcin Walczak, Małgorzata Walendowska, Małgorzata Wysocka-Balcerek

BRAK GŁOSU (1)

Sebastian Wasielewski

NIEOBECNI (2)

Kinga Melka, Anita Szczepaniak

Rada Miejska podjęła uchwałę nr X/96/2025 w sprawie zmiany uchwały Nr XXVIII/334/2017 Rady Miejskiej w Pleszewie z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie ustalenia trybu udzielania i rozliczania dotacji dla publicznych i niepublicznych jednostek oświatowych prowadzonych przez osoby prawne lub fizyczne inne niż Miasto i Gmina Pleszew oraz trybu przeprowadzania kontroli prawidłowości ich pobrania i wykorzystania.

b) przyjęcia Programu osłonowego „Korpus Wsparcia Seniorów” na rok 2025 dla Miasta i Gminy Pleszew,

Nie wniesiono uwag.

Głosowano w sprawie:

przyjęcia Programu osłonowego „Korpus Wsparcia Seniorów” na rok 2025 dla Miasta i Gminy Pleszew

Wyniki głosowania

ZA: 18, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 0, BRAK GŁOSU: 1, NIEOBECNI: 2

Wyniki imienne:

ZA (18)

Dariusz Dryjański, Renata Garsztko, Wiesława Gil, Adela Grala-Kałużna, Małgorzata Grzechowiak, Piotr Hartleb, Elżbieta Hyla, Błażej Kaczmarek, Tomasz Klak, Piotr Kusiakiewicz, Maciej Ładziński, Adrian Michalak, Jan Noskowski, Konrad Świdorski, Katarzyna Trawińska, Marcin Walczak, Małgorzata Walendowska, Małgorzata Wysocka-Balcerek

BRAK GŁOSU (1)

Sebastian Wasielewski

NIEOBECNI (2)

Kinga Melka, Anita Szczepaniak

Rada Miejska podjęła uchwałę nr X/97/2025 w sprawie przyjęcia Programu osłonowego „Korpus Wsparcia Seniorów” na rok 2025 dla Miasta i Gminy Pleszew.

c) przystąpienia do realizacji Programu „Opieka wytchnieniowa” dla Jednostek Samorządu Terytorialnego - edycja 2025,

Nie wniesiono uwag.

Głosowano w sprawie:

przystąpienia do realizacji Programu „Opieka wytchnieniowa” dla Jednostek Samorządu Terytorialnego - edycja 2025

Wyniki głosowania

ZA: 18, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 0, BRAK GŁOSU: 1, NIEOBECNI: 2

Wyniki imienne:

ZA (18)

Dariusz Dryjański, Renata Garsztko, Wiesława Gil, Adela Grala-Kałużna, Małgorzata Grzechowiak, Piotr Hartleb, Elżbieta Hyla, Błażej Kaczmarek, Tomasz Klak, Piotr Kusiakiewicz, Maciej Ładziński, Adrian Michalak, Jan Noskowski, Konrad Świdorski, Katarzyna Trawińska, Marcin Walczak, Małgorzata Walendowska, Małgorzata Wysocka-Balcerek

BRAK GŁOSU (1)

Sebastian Wasielewski

NIEOBECNI (2)

Kinga Melka, Anita Szczepaniak

Rada Miejska podjęła uchwałę nr X/98/2025 w sprawie przystąpienia do realizacji Programu „Opieka wychowawcza” dla Jednostek Samorządu Terytorialnego - edycja 2025.

d) przystąpienia do realizacji Programu „Asystent osobisty osoby z niepełnosprawnością” – edycja 2025,

Nie wniesiono uwag.

Głosowano w sprawie:

przystąpienia do realizacji Programu „Asystent osobisty osoby z niepełnosprawnością” – edycja 2025

Wyniki głosowania

ZA: 18, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 0, BRAK GŁOSU: 1, NIEOBECNI: 2

Wyniki imienne:

ZA (18)

Dariusz Dryjański, Renata Garsztko, Wiesława Gil, Adela Grala-Kałużna, Małgorzata Grzechowiak, Piotr Hartleb, Elżbieta Hyla, Błażej Kaczmarek, Tomasz Klak, Piotr Kusiakiewicz, Maciej Ładziński, Adrian Michalak, Jan Noskowski, Konrad Świdorski, Katarzyna Trawińska, Marcin Walczak, Małgorzata Walendowska, Małgorzata Wysocka-Balcerek

BRAK GŁOSU (1)

Sebastian Wasielewski

NIEOBECNI (2)

Kinga Melka, Anita Szczepaniak

Rada Miejska podjęła uchwałę nr X/99/2025 w sprawie przystąpienia do realizacji Programu „Asystent osobisty osoby z niepełnosprawnością” – edycja 2025.

e) zasięgnięcia od Komendanta Wojewódzkiego Policji w Poznaniu informacji o kandydacie na ławnika,

Nie wniesiono uwag.

Głosowano w sprawie:

zasięgnięcia od Komendanta Wojewódzkiego Policji w Poznaniu informacji o kandydacie na ławnika

Wyniki głosowania

ZA: 18, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 0, BRAK GŁOSU: 1, NIEOBECNI: 2

Wyniki imienne:

ZA (18)

Dariusz Dryjański, Renata Garsztko, Wiesława Gil, Adela Grala-Kałużna, Małgorzata Grzechowiak, Piotr Hartleb, Elżbieta Hyla, Błażej Kaczmarek, Tomasz Klak, Piotr Kusiakiewicz, Maciej Ładziński, Adrian Michalak, Jan

Noskowski, Konrad Świdorski, Katarzyna Trawińska, Marcin Walczak, Małgorzata Walendowska, Małgorzata Wysocka-Balcerek
BRAK GŁOSU (1)
Sebastian Wasielewski
NIEOBECNI (2)
Kinga Melka, Anita Szczepaniak

Rada Miejska podjęła uchwałę nr X/100/2025 w sprawie zasięgnięcia od Komendanta Wojewódzkiego Policji w Poznaniu informacji o kandydacie na ławnika.

f) zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta i Gminy Pleszew na lata 2025– 2041,

Skarbnik A. Baurycza poinformowała, że tak, jak na komisjach przedstawiała, autopoprawka dotyczy załącznika nr 2 przedsięwzięć, do przedsięwzięcia „Budowa drogi gminnej 1 KDZ łączącej ulicę Armii Poznań i ulicę 70 Pułku Piechoty w Pleszewie”. Zwiększa się łączne nakłady finansowe o 4.350.000 zł. Z tego limit 2025 roku o 450.000 zł, limit 2026 roku o 3.900.000 zł i limit zobowiązań o 4.350.000 zł.

Radny T. Kłak oznajmił, że zmiana ta daje nam pewne konsekwencje co do całości budżetu, a jest w formie autopoprawki. Kwota 450.000 zł zwiększy nam deficyt w budżecie, z jakich przychodów te 450.000 zł będzie w budżecie sfinansowane?

Skarbnik A. Baurycza poinformowała, że kwota 450.000 zł będzie sfinansowana z środków, z lokat. Zgadza się, zwiększy deficyt.

Burmistrz A. Ptak oznajmił, że po wczorajszej Komisji Budżetu były pytania dotyczące kwestii finansowych, zimowego utrzymania dróg. Otóż dwie firmy zostały wybrane w drodze przetargu nieograniczonego. Jest to spółka gmina PK oraz Rolbud. Płacone jest za prace faktycznie wykonane. Nie jest tak, że płatność jest ryczałtowa. Różne są rozwiązania, które są przyjmowane przez miasta, powiaty, natomiast my od wielu lat przyjmujemy tylko za faktyczne wykonanie. Kolejne pytanie dotyczyło kredytu, czy płaciliśmy oprocentowanie za całość planowanego kredytu? Płaciliśmy za ostatecznie pobrany. Kolejno dopłata do funkcjonowania Sport Pleszew. Mieliliśmy na sesji Rady Miejskiej taką szczegółową informację na temat funkcjonowania spółek. Natomiast za 2023 rok, to jest basen 3.200.000 zł. Do końca trudno to nazwać dopłatą, ponieważ w tych wszystkich wydatkach są również inwestycje czynione przez spółkę Sport Pleszew. Jeśli spółka Sport Pleszew realizuje, chociażby prace związane z fotowoltaiką, to one niejako rzutują na ten cel. Basen 3.200.000 zł, kręgielnia w zasadzie bilansuje się na 0 zł, stadion 1.300.000 zł, Hala oraz Orlik 576.000 zł, pozostałe obiekty 190.000 zł, imprezy 301.000 zł. Jeżeli chodzi o WOPR Pleszew, to nie dotyczy to budżetu, ale padło takie pytanie na Komisji Budżetu i sprawdzimy, jakie są w ogóle fizyczne możliwości przechowywania tego sprzętu i ile tego sprzętu jest. Skontaktujemy się z panem prezesem WOPRU-Pleszew. Kopie wniosków i podpisanych umów chyba są już przesłane. Kopie wniosków dwóch projektów, rozwój edukacji oraz zakup samochodu gaśniczego.

Głosowano wniosek w sprawie:

autopoprawka do zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta i Gminy Pleszew na lata 2025– 2041,

Wyniki głosowania

ZA: 19, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 0, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 2

Wyniki imienne:

ZA (19)

Dariusz Dryjański, Renata Garsztko, Wiesława Gil, Adela Grala-Kałużna, Małgorzata Grzechowiak, Piotr Hartleb, Elżbieta Hyla, Błażej Kaczmarek, Tomasz Klak, Piotr Kusiakiewicz, Maciej Ładziński, Adrian Michalak, Jan Noskowski, Konrad Świdorski, Katarzyna Trawińska, Marcin Walczak, Małgorzata Walendowska, Sebastian Wasielewski, Małgorzata Wysocka-Balcerek

NIEOBECNI (2)

Kinga Melka, Anita Szczepaniak

Głosowano w sprawie:

zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta i Gminy Pleszew na lata 2025– 2041

Wyniki głosowania

ZA: 18, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 1, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 2

Wyniki imienne:

ZA (18)

Dariusz Dryjański, Renata Garsztko, Wiesława Gil, Adela Grala-Kałużna, Małgorzata Grzechowiak, Piotr Hartleb, Elżbieta Hyla, Błażej Kaczmarek, Piotr Kusiakiewicz, Maciej Ładziński, Adrian Michalak, Jan Noskowski, Konrad Świdorski, Katarzyna Trawińska, Marcin Walczak, Małgorzata Walendowska, Sebastian Wasielewski, Małgorzata Wysocka-Balcerek

WSTRZYMUJĘ SIĘ (1)

Tomasz Klak

NIEOBECNI (2)

Kinga Melka, Anita Szczepaniak

Rada Miejska podjęła uchwałę nr X/101/2025 w sprawie zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta i Gminy Pleszew na lata 2025– 2041.

g) zmiany uchwały budżetowej Miasta i Gminy Pleszew na rok 2025,

Skarbnik A. Baurycza poinformowała, że autopoprawka jest w tym samym zakresie, co do Wieloletniej Prognozy Finansowej, w zakresie zadania majątkowego, przedsięwzięcia „Budowa drogi gminnej 1 KDZ łączącej ulicę Armii Poznań i ulicę 70 Pułku Piechoty”. Zwiększamy limit o kwotę 450.000 zł.

Głosowano wniosek w sprawie:

autopoprawka do zmiany uchwały budżetowej Miasta i Gminy Pleszew na rok 2025

Wyniki głosowania

ZA: 18, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 1, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 2

Wyniki imienne:

ZA (18)

Dariusz Dryjański, Renata Garsztka, Wiesława Gil, Adela Grala-Kałużna, Małgorzata Grzechowiak, Piotr Hartleb, Elżbieta Hyla, Błażej Kaczmarek, Piotr Kusiakiewicz, Maciej Ładziński, Adrian Michalak, Jan Noskowski, Konrad Świderski, Katarzyna Trawińska, Marcin Walczak, Małgorzata Walendowska, Sebastian Wasielewski, Małgorzata Wysocka-Balcerek

WSTRZYMUJĘ SIĘ (1)

Tomasz Klak

NIEOBECNI (2)

Kinga Melka, Anita Szczepaniak

Radny T. Klak oznajmił, że ma zagadnienia w zasadzie do trzech osób. Pierwsze do Pana Burmistrza, drugie do pani Wiceburmistrz, trzecie do Pani Skarbnik. Na samym początku zakwestionowano treść protokołu w sesji z dnia 19 grudnia i 15 stycznia, ponieważ konsekwencje tego są w tym, o czym teraz będziemy mówić i za czym głosować w budżecie. W protokole z dnia 19 grudnia Pan Burmistrz zwrócił uwagę, że nie trzeba odczytywać treści opinii Regionalnej Izby Obrachunkowej, tylko może być w postaci załącznika, a wystarczy stwierdzenie jednym zdaniem tak, jak Pani Skarbnik, to powiedziała i jest zaprotokołowane. Ponieważ byłem nieobecny w trakcie odczytywania tej opinii Regionalnej Izby Obrachunkowej, być może Pani Skarbnik odczyta całą, a tylko jest zaprotokołowane jedno zdanie. Dlatego zmierzam do tego, żeby Pan Burmistrz mi odpowiedział, czy Rada Miejska, która podjęła uchwałę nr 129 z 24 października 2019 roku, odnośnie trybu procedowania projektu budżetu na dany rok budżetowy, a w tym przypadku na rok 2025 została uchylona przez radnych? Być może w tym okresie pięcioletnim powstała nowa uchwała, która uchyliła tą uchwałę, o której mówię, czyli numer 129, a być może zmieniły się przepisy o finansach publicznych, które pozwalają na takie procedowanie, nie odczytując całej opinii Regionalnej Izby Obrachunkowej. Od razu podkreślam, że opieram się na protokole, być może on jest niekompletny. Ponieważ jesteśmy przy budżecie, to jeszcze tylko mała uwaga do tego co uchwaliliśmy w grudniu, czyli większych stawek za śmieci. Po naszym uchwaleniu, jakby powstał problem z nową trakcją śmieciową, czyli nie możemy do śmieci zmieszanych wrzucać różnego rodzaju tekstyliów, rzeczy, butów. Uchwalając tamte stawki śmieciowe nie mieliśmy jeszcze takiej wiedzy, przynajmniej nikt o tym publicznie nie mówił. Z rozmowy z Burmistrzem wywnioskowałem, że powstaje nowa frakcja śmieci na punkcie naszego Pleszewskiego Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych. Powstaje nowy kontener, gdzie te śmieci można dostarczać. No niestety, jeśli taka informacja pójdzie w eter dla mieszkańców, a w dużej części już poszła, to mieszkańcy są zbulwersowani tym. Znajdzie się kilka, czy kilkadziesiąt osób, które pojadą do tego PSZOK-u z przysłowiową parą butów i tam zabiorą, ale to nie rozwiązuje problemu i musimy to w inny sposób załatwić. Masa osób jest niepełnosprawnych, nie wszyscy dysponują pojazdami z tych starszych osób, są osoby samotne. Nie wyobrażam sobie, że oni pakują reklamówkę i idą w kierunku naszego PSZOK-u, który jest na obrzeżach miasta. Dlatego wywołuję ten temat do dyskusji. Musimy się tym tematem zająć, aby go jakoś rozwiązać. Samo postawienie kontenera na punkcie PSZOK-u nie jest rozwiązaniem. Weźmy pod uwagę to, że opłaty za śmieci zwiększyliśmy z 26 zł do 35 zł od osoby. Także w naszej kompetencji jest rozwiązanie tego problemu. Teraz przejdę do pytania do pani Wiceburmistrz i znowu powrót do i nieszczęsnych protokołów, w których nie ma niektórych wypowiedzi, ponieważ się nie nagrały. Nie nagrały się, bo nie był włączony mikrofon. Usilnie próbowałem się dowiedzieć na tej sesji nadzwyczajnej 15 stycznia na temat środków, które otrzymaliśmy na projekt dotyczący szeroko rozumianej edukacji, szkoleń i wszystkich rzeczy z tym związanych. Kwota całego projektu 4.700.000 zł, dofinansowanie 3.800.000 zł.

Trzykrotnie zadawałem to samo pytanie, ponieważ nie usłyszałem właściwej odpowiedzi, na co te środki zostaną przeznaczone w budżecie? Dwa razy zadałem pytanie, czy zostaną przeznaczone na wynagrodzenia? W ostatniej trzeciej odpowiedzi, która się nie zaprotokołowała, usłyszałem, że te środki zostaną przeznaczone na usługi. Co w kolejnym sformułowaniu poparł Pan Przewodniczący i jest to zaprotokołowane, że rzeczywiście zostaną głównie przeznaczone na usługi, a w tym samym czasie, kilka minut później już głosowaliśmy nad środkami, które otrzymaliśmy na ten projekt, czyli cały projekt 4.700.000 zł i część przeznaczyliśmy już w roku 2025, dlatego do tego zmierzałem w swoich pytaniach. Na ten rok mamy przeznaczone 904.802,00 zł z czego z dofinansowanej kwoty 702.802,00 zł. Okazało się, że w pozostałej działalności, w budżecie 15 stycznia przez nas głosowanym w rozdziale 80-195 pozostała działalność mamy w dwóch pozycjach wynagrodzenia osobowe pracowników, w dwóch pozycjach składki na ubezpieczenie społeczne i w dwóch pozycjach pochodne od tych wynagrodzeń, składki na fundusz pracy oraz fundusz solidarnościowy. Czyli jednak wynagrodzenia są w tym projekcie? Celowo wczoraj na Komisji Budżetowej była prośba o kopię tych wniosków, które złożyliśmy występując o te środki i otrzymałem też w kserokopie podpisanych umowę na realizację tego projektu. Jasno stamtąd wynika, że będą zawierane umowy o pracę, umowy cywilnoprawne, umowy z osobami samozatrudnionymi. Także prosiłbym o sprostowanie, że jednak w tym projekcie będą powstawały koszty z tytułu wynagrodzeń. To było pytanie do Pani Wiceburmistrz o wyjaśnienie tej kwestii. Teraz pytanie do pani Skarbnik. Mieliśmy inwestycje w budżecie „Budowa oświetlenia na ulicy Gościnniej w Kowalewie”. Z działu 900 korygujemy dzisiejszą uchwałą, którą za chwilę będziemy głosować 200.000 zł i ta inwestycja zmienia nazwę. Czyli nie ma już „Budowy oświetlenia przy ulicy Gościnniej”, a jest „Budowa drogi i oświetlenia przy ulicy Gościnniej”. Przenosimy te środki, 200.000 zł z działu 900, gdzie jest między innymi oświetlenie, do działu 600, gdzie jest budowa drogi, a w nazwie inwestycji w dziale 600 powinno się znajdować tylko budowa drogi, a oświetlenie w dziale 900. Proszę o doprecyzowanie tych szczegółów.

Burmistrz A. Ptak oznajmił, że nie stwierdził, że nie jest potrzebne przy procedurze uchwalania budżetu odczytywanie tej opinii, tylko stwierdziłem, że przy pisaniu protokołu, jeżeli jest sytuacja, że jest materiał źródłowy, a w tym przypadku jest materiał źródłowy w postaci uchwały RIO, można to zrobić w formie załącznika. Więc tu w ogóle nie mówiliśmy o odczytywaniu. Co do całej procedury uchwalania budżetu, trudno mi powiedzieć, czy ta uchwała sprzed pięciu lat obowiązuje, czy nie? Natomiast każde przyjęcia, tym bardziej przyjęcie budżetu na dany rok, na kolejny rok budżetowy z całą procedurą jest badane przez Regionalną Izbę Obrachunkową. Tak więc tutaj jest nadzór ze strony nie tylko z Wojewody, ale przede wszystkim Regionalnej Izby Obrachunkowej. Kwestia śmieci, tekstyliów, to nie jest wymysł Miasta i Gminy Pleszew, gdyż zaraz pewnie ktoś „podchwyci” i powie, że znowu sobie wymyślili. To dodatkowa frakcja, która pojawiła się w całej Polsce. Z tym problemem borykają się, czy ten problem pojawił się we wszystkich gminach, we wszystkich miastach. Do tej pory pewne rzeczy były niejako konsumowane i nadal tak jest, przez pojemniki PCK, które były, czy są nadal roztawiane w niektórych miejscowościach, na niektórych ulicach. Oczywiście pojawiają się kwestie obuwia i innych rzeczy, które tam się nie pojawiają. Przeanalizujemy sytuację, być może, jeśli to jest zgodne z prawem i te pojemniki PCK być może ustawimy. Jeśli drugi podmiot będzie na to zdecydowany, być może wejdziemy we współpracę z tym podmiotem. Natomiast na pewno jest to problem, zwłaszcza dla tych osób, które nie mają, gdzie tego gromadzić i trudno jeździć z jedną, rzeczą na PSZOK. Kolejno temat edukacji. W większości projektów realizowanych ze środków zewnętrznych, unijnych jest kwota przeznaczona na obsługę tego projektu i obojętnie, czy to pisze Urząd Miasta, Urząd Pracy, Starostwo Powiatowe, tam znajdują się środki, które są finansowane z tej strony. To są środki, które zostają przekazane, jako dodatek pracownikom, którzy ponad swoją obowiązkową pracę, bardzo często poza godzinami urzędowania, realizują ten projekt, a co ważne biorą odpowiedzialność od początku do zakończenia

tego projektu, który bardzo często trwa po dwa, czy trzy lata. Być może było pewne nieporozumienie związane z tym pytaniem, natomiast dodatkowo przekazane kserokopie wniosku jednego i drugiego plus klasyfikacja budżetowa, która jest zastosowana do tego wniosku wyraźnie wskazują, czy to są wynagrodzenia osobowe i pochodne, czy też nie.

Skarbnik A. Baurycza wskazała, że zmiana ta została wprowadzana na wniosek Kierownika Gospodarki Komunalnej. W członie zakres tego zadania się zmienił, ponieważ w tej chwili jest budowa drogi i oświetlenia. Według wyjaśnień, jakie otrzymujemy na szkoleniach Regionalnej Izby Obrachunkowej, to zadanie w mojej ocenie jest dobrze w tej chwili zaklasyfikowane, jeżeli chodzi o klasyfikację budżetową, ponieważ budujemy drogę wraz z oświetleniem. Jeżeli będą jakieś zastrzeżenia, gdyż nie mogę ręczyć na Regionalną Izbę Obrachunkową, jakie stanowisko tutaj, w tej kwestii zabierze w momencie otrzymania od nas materiałów, to przy kolejnej sesji będziemy mieli możliwość sprostowania. Na chwilę obecną po szkoleniach Regionalnej Izby Obrachunkowej w mojej ocenie, to zadanie zostało prawidłowo zakwalifikowane.

Głosowano w sprawie:

zmiany uchwały budżetowej Miasta i Gminy Pleszew na rok 2025

Wyniki głosowania

ZA: 18, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 1, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 2

Wyniki imienne:

ZA (18)

Dariusz Dryjański, Renata Garsztka, Wiesława Gil, Adela Grała-Kałużna, Małgorzata Grzechowiak, Piotr Hartleb, Elżbieta Hyla, Błażej Kaczmarek, Piotr Kusiakiewicz, Maciej Ładziński, Adrian Michalak, Jan Noskowski, Konrad Świdorski, Katarzyna Trawińska, Marcin Walczak, Małgorzata Walendowska, Sebastian Wasielewski, Małgorzata Wysocka-Balcerek

WSTRZYMUJĘ SIĘ (1)

Tomasz Klak

NIEOBECNI (2)

Kinga Melka, Anita Szczepaniak

Rada Miejska podjęła uchwałę nr X/102/2025 w sprawie zmiany uchwały budżetowej Miasta i Gminy Pleszew na rok 2025.

h) przystąpienia do sporządzenia zmiany Gminnego Programu Rewitalizacji Miasta i Gminy Pleszew na lata 2024-2033.

Kierownik Wydziału Rozwoju i Analiz A. Liskowski oznajmił, że w grudniu zeszłego roku uchwalano Gminny Program Rewitalizacji i po uchwaleniu tego Programu Miasto i Gmina Pleszew przystąpiła do procesu wpisania tego Programu na listę indykatywną Gminnych Programów Rewitalizacji Województwa Wielkopolskiego. Taką listę prowadzi Zarząd Województwa Wielkopolskiego, jako instytucja zarządzająca Programem Regionalnym Unijnym Fundusze dla Wielkopolski 2021-2027. Po wstępnej analizie Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego wskazał, że musimy nieznacznie zmienić zapisy, to znaczy uszczegółowić w kilku punktach

Gminny Program Rewitalizacji. To uszczegółowienie dotyczy między innymi oceny oddziaływania na środowisko naturalne, partycypacji społecznej czy komitetu rewitalizacji. To uszczegółowienie wynika z faktu, że w czasie przygotowywania Programu Rewitalizacji zmieniła się ustawa o rewitalizacji. W związku z czym dzisiaj Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego troszeczkę inaczej interpretuje zapisy, niż my pierwotnie interpretowaliśmy. Należy podkreślić, że ten sam Urząd Województwa Wielkopolskiego, czyli zarząd, który wyraził swoją opinię o tym Gminnym Programie Rewitalizacji 22 sierpnia 2024 r. wyraził pozytywną opinię o Gminnym Programie Rewitalizacji. W związku z czym te zmiany, które mają dotyczyć Gminnego Programu Rewitalizacji, są bardziej kosmetyczne, wynikające z tego, że tak, jak dostaliśmy decyzję z Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, która ma 8 czy 9 stron, żeby w większości przepisać tą decyzję do Gminnego Programu Rewitalizacji. Na tym te zmiany będą polegać. Koniecznym jest podjęcie tej uchwały dlatego, że nie możemy zmienić Gminnego Programu Rewitalizacji nie przystępując do zmiany tego Gminnego Programu Rewitalizacji. Czyli kolejnym krokiem byłaby już zmiana Gminnego Programu Rewitalizacji.

Głosowano w sprawie:

przystąpienia do sporządzenia zmiany Gminnego Programu Rewitalizacji Miasta i Gminy Pleszew na lata 2024-2033.

Wyniki głosowania

ZA: 19, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 0, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 2

Wyniki imienne:

ZA (19)

Dariusz Dryjański, Renata Garsztka, Wiesława Gil, Adela Grala-Kałużna, Małgorzata Grzechowiak, Piotr Hartleb, Elżbieta Hyla, Błażej Kaczmarek, Tomasz Klak, Piotr Kusiakiewicz, Maciej Ładziński, Adrian Michalak, Jan Noskowski, Konrad Świderski, Katarzyna Trawińska, Marcin Walczak, Małgorzata Walendowska, Sebastian Wasielewski, Małgorzata Wysocka-Balcerek

NIEOBECNI (2)

Kinga Melka, Anita Szczepaniak

Rada Miejska podjęła uchwałę nr X/103/2025 w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany Gminnego Programu Rewitalizacji Miasta i Gminy Pleszew na lata 2024-2033.

10. Sprawy różne.

Radna R. Garsztka poinformowała, że od ponad 20 lat współpracuje ze Stowarzyszeniem Na Rzecz Osób Niepełnosprawnych. W tej chwili prezesem jest pan Artur Grabowski. W momencie rozpoczęcia współpracy były to osoby, dzieci z opiekunami, w tej chwili są to osoby dorosłe, ale są na tyle niepełnosprawne, że muszą mieć opiekuna. Corocznie Stowarzyszenie boryka się z problemami dotyczącymi środków na utrzymanie. Dzieci są bardzo pozytywnie nastawione do życia, wesołe i mają pewne marzenia. Takim marzeniem jest coroczny wyjazd na nad morze, żeby mogły wszystkie wspólnie pojechać. Jednakże nie ma tyle pieniędzy, nie wszystkich rodziców stać, ażeby pojechać na tydzień, czy dwa tygodnie nad morze. Stąd prośba, żeby półtorej procenta swojego podatku od dochodu przekazać na Stowarzyszenie Osób Niepełnosprawnych. Proszę w imieniu prezesa Artura

Grabowskiego, swoim oraz radnego Świdarskiego, który również ze stowarzyszeniem pracuje. Mamy numer KRS-u i jeżeli będzie zgoda prześlemy do Biura Rady.

Z-ca Burmistrza I. Świątek zwróciła uwagę, że co roku finansowo wyjazd tych dzieci jest wspierany. Zatem z naszej strony, z Państwa strony taka pomoc formalnie jest, ale oczywiście przechylamy się do tego, żeby jeszcze prywatnie taką inicjatywę poprzeć.

Radna K. Trawińska oznajmiła, że jako Miasto i Gmina szukamy oszczędności. Teraz jest czas roznoszenia nakazów płatniczych. Sołtysi roznoszą je w ramach swojej diety, którą otrzymują co miesiąc. Czy przewodniczący osiedli również są zaangażowani w roznoszenie korespondencji, a jeżeli nie, to dlaczego?

Radny J. Noskowski poinformował, że w minioną środę w miejscowości Zawidowice, wspólnie z Powiatową Izbą Rolniczą został załadowany pełen TIR paszy dla zwierząt, dla rolników poszkodowanych przez powódź. Rolnicy z ościennych miejscowości dostarczyli towar, serdecznie podziękowania dla tych rolników. Podziękowania należą się również panu Wiesławowi Wawrzyniakowi za to, że udostępnił pojazd i nieodpłatnie ten towar zawiózł do miejscowości Marciszów, jest to powiat kamiennogórski. Otrzymała się rozmowa z rolnikiem, który rozładowywał ten towar i pasza trafiła dla poszczególnych rolników danej miejscowości. Ze strony rządu tamci rolnicy nie otrzymali żadnego wsparcia, natomiast ze strony Urzędu Gminy nie płacili trzeciej i czwartej raty podatku. Należy powiedzieć, że wspólnie z Powiatową Izbą Rolniczą szykujemy jeszcze jeden transport teraz z części południowej naszej gminy, czyli z Taczanowa i okolic. Jeżeli uda nam się to w najbliższym czasie zrealizować, to na następnej sesji również o tym powiadamimy.

Burmistrz A. Ptak poinformował, że z tego co jest wiadome, to tylko sołtysi roznoszą takie nakazy. Jest to temat na najbliższe narady sołtysów i przewodniczących osiedli, żeby po prostu to traktowanie było równe

Radna K. Trawińska ustosunkowała się do wypowiedzi Pana Burmistrza. Stwierdziła, że jako sołtys ma 200 nakazów i nie ma z tym problemu, ale są większe wioski, gdzie jest ponad 400 nakazów. Sołtysi chorują. Dlatego może warto wyciągnąć jakąś średnią? W mieście jest więcej nakazów do roznoszenia, gdyż osiedla są potężne, ale żeby wyciągnąć jakąś średnią, jeżeli sołtys ma bieżący kontakt ze swoim mieszkańcem, to przewodniczącemu osiedla też nie zaszkodzi, jak roznieś 200, czy 300 listów. Prośba, żeby może na jakiejś komisji, na jakimś spotkaniu była ta sprawa rozstrzygnięta.

Przewodniczący Rady B. Kaczmarek powiedział, że widzi, iż zgłasza się do wypowiedzi Pan Maciej Szoll, jest nawet przygotowany, ma duży gadżet, ale happeningu to nie będziemy tu urządzać. Stąd propozycja, gdyż jest coś takiego jak dostęp do informacji publicznej. Pytania były już wielokrotnie zadawane, czyli ile kosztowało, ile tego kupiliśmy, gdyż rozumiem, że chodzi o ten namiot? Od jakiej ewentualnie firmy, ale to jest wszystko dostępne, nie ma kompletnie nic do ukrycia. Chodzi o to, żeby nie wywoływać tutaj niepotrzebnej dyskusji, ale myślę, że przede wszystkim chodzi tak, jak i mieszkańcom, którzy piszą na tych różnych mediach społecznościowych o to, aby była tutaj pełna przejrzystość i pełna informacja dotycząca zakupu, z jakich to środków zostało jeszcze zakupione? Jeżeli nie zadałem tu wszystkich pytań, to proponuję, gdyż jest coś takiego, jak dostęp do informacji publicznej, to wszystko jest jawne, można złożyć pismo i taką odpowiedź musi pan po prostu otrzymać.

Dyskusji nie będziemy prowadzić. Proponujemy, żeby złożyć na piśmie i wtedy na pewno będzie udzielona odpowiedź, nie tylko dla pana, ale dla każdego innego mieszkańca gminy Pleszew. Do tego urząd, burmistrzowie

i wszelkie urzędy są zobowiązane ustawą i tutaj na pewno nie będzie żadnego problemu z uzyskaniem takich informacji.

11. Zamknięcie obrad.

Przewodniczący Rady B. Kaczmarek zamknął obrady X sesji Rady Miejskiej w Pleszewie.

Protokołowała:

Paulina Teclaw

Przewodniczący Rady:

Błażej Kaczmarek

Wykaz załączników

Załącznik nr 1 – lista obecności Radnych Rady Miejskiej.