

**PROTOKÓŁ NR 40/2017
z posiedzenia Komisji Bezpieczeństwa
i Porządku Publicznego RMP
w dniu 19 kwietnia 2017 r.**

Posiedzenie Komisji Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego, któremu przewodniczyła **Przewodnicząca Komisji, pani Lidia Dudziak** miało miejsce w Sali Malinowej w Urzędzie Miasta Poznania, pl. Kolegiacki 17.

W posiedzeniu wzięło udział 4 członków Komisji, co stanowi kworum mogące podejmować prawomocne decyzje oraz zaproszeni goście.

Lista obecności członków Komisji Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego stanowi *załącznik nr 1 do protokołu*.

Lista obecności gości uczestniczących w posiedzeniu Komisji stanowi *załącznik nr 2 do protokołu*.

Proponowany porządek obrad (*zał. nr 3*):

1. Zaopiniowanie projektu uchwały zm. uchwałę w/s Miejskiego Programu Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych w Poznaniu na 2017 rok (PU 893/17).
2. Zaopiniowanie projektu w/s wyrażenia opinii o lokalizacji kasyna gry w Poznaniu przy placu gen. Andersa 1 (PU 877/17).
3. Zaopiniowanie projektu w/s wyrażenia opinii o lokalizacji kasyna gry w Poznaniu przy placu gen. Andersa 1 (PU 878/17).
4. Zaopiniowanie projektu w/s wyrażenia opinii o lokalizacji kasyna gry w Poznaniu przy ul. Wyspiańskiego 26a (PU 879/17).
5. Zaopiniowanie projektu w/s wyrażenia opinii o lokalizacji kasyna gry w Poznaniu przy ul. Wyspiańskiego 26a (PU 880/17).
6. Zaopiniowanie projektu w/s wyrażenia opinii o lokalizacji kasyna gry w Poznaniu przy placu gen. Andersa 1 (PU 886/17).
7. Zaopiniowanie projektu w/s wyrażenia opinii o lokalizacji kasyna gry w Poznaniu przy ul. Wyspiańskiego 26a (PU 887/17).
8. Informacja o działaniach podjętych w/s uregulowań prawnych bezpiecznego przewożenia rowerów w autobusach i tramwajach MPK.
9. Wolne głosy i wnioski. Sprawy wniesione.

Przewodnicząca Komisji, p. L. Dudziak powitała przybyłych na posiedzenie radnych oraz gości i przedstawiła porządek obrad.

Ad.1. Zaopiniowanie projektu uchwały zm. uchwałę w/s Miejskiego Programu Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych w Poznaniu na 2017 rok (PU 893/17).

Projekt uchwały przedstawiła pani **Elżbieta Dybowska z Wydziału Zdrowia i Spraw Społecznych**.

Pan **radny Grzegorz Jura** zapytał o oznacza w praktyce określenie „eliminowanie nietrzeźwych”?

Pan **Przemysław Kusik, Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego KMP w Poznaniu** wyjaśnił, że chodzi tu o eliminowanie z ruchu. Podczas patroli płatnych nie badano stanu trzeźwości kierujących pojazdami i rowerzystów. Obecnie wprowadzone zostaną dwa patrole, które będą się poruszać na rowerach i będą przewozić ze sobą urządzenia do badania trzeźwości. Chodzi o wykluczanie takich uczestników ruchu, którzy poruszać się będą po ścieżkach rowerowych, które są przyległe bezpośrednio do pasów ruchu.

Przewodnicząca Komisji zapytała o zadania, jakie wykonują patrole płatne?

Pan **Naczelnik P. Kusik** powiedział, że są to dodatkowe służby. W ten sposób pozyskani są dodatkowi policjanci w przestrzeni miejskiej i są oni kierowani do pełnienia służby w centrum i innych dzielnicach i realizują głównie postulaty zgłaszane przez mieszkańców. Są to policjanci KMP w Poznaniu i jeśli nawet byłoby konieczne wsparcie z zewnątrz to tacy policjanci są na ten czas wcielani w strukturę KMP. Na tą służbę nie są kierowani policjanci przypadkowi, ale jest to nagroda dla tych, którzy osiągają najlepsze wyniki w służbie.

Wobec braku dalszych pytań, **Przewodnicząca Komisji** poddała pod głosowanie PU 893/17.

Komisja Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego zaopiniowała powyższy projekt uchwały pozytywnie w głosowaniu: za 4, przeciw – 0, wstrzymujących się – 0.

Ad. 2, 3, 4, 5, 6, 7. Zaopiniowanie projektów uchwał w/s wyrażenia opinii o lokalizacji kasyn gier w Poznaniu (PU 877/17, PU 878/17, PU 879/17, PU 880/17, PU 886/17, PU 887/17).

Projekty uchwał przedstawiła pani **Joanna Jajus, dyrektor Wydziału Działalności Gospodarczej i Rolnictwa**.

Przewodnicząca Komisji zapytała, czy jeśli Komendant Straży Pożarnej nie wydał opinii nt. lokalizacji kasyna gry przy ul. Wyspiańskiego 26a, to czy Rada Miasta może zaopiniować taki projekt?

Pani **dyr J. Jajus** powiedziała, że podmiot otwierający kasyno gry będzie musiał mieć spełnione wszystkie warunki bezpieczeństwa i przeciwpożarowe. Wydział chcąc dopełnić

formalności, występuje do Komendanta Miejskiego Straży Pożarnej o taką opinię, chociaż w przepisach ustawy nie ma takiego obowiązku.

Przewodnicząca Komisji zapytała, czy na dzień dzisiejszy nie ma tam kasyn gry i dopiero będą wprowadzone?

Pani **dyr J. Jajus** wyjaśniła, że w Poznaniu mogą być prowadzone trzy kasyna i takie istnieją, ale kończy im koncesja na początku 2018 roku. Wnioskodawcy dużo wcześniej proszą o uchwałę w zakresie zaopiniowania lokalizacji, bo przygotowują dokumenty do przetargu, które Minister Finansów określi być może pod koniec roku.

Wobec braku dalszych pytań, **Przewodnicząca Komisji** poddała pod głosowanie PU 877/17.

Komisja Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego zaopiniowała powyższy projekt uchwały pozytywnie w głosowaniu: za 4, przeciw – 0, wstrzymujących się – 0.

Przewodnicząca Komisji poddała pod głosowanie PU 878/17.

Komisja Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego zaopiniowała powyższy projekt uchwały pozytywnie w głosowaniu: za 4, przeciw – 0, wstrzymujących się – 0.

Przewodnicząca Komisji poddała pod głosowanie PU 886/17.

Komisja Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego zaopiniowała powyższy projekt uchwały pozytywnie w głosowaniu: za 4, przeciw – 0, wstrzymujących się – 0.

Przewodnicząca Komisji poddała pod głosowanie PU 879/17.

Komisja Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego zaopiniowała powyższy projekt uchwały pozytywnie w głosowaniu: za 4, przeciw – 0, wstrzymujących się – 0.

Przewodnicząca Komisji poddała pod głosowanie PU 880/17.

Komisja Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego zaopiniowała powyższy projekt uchwały pozytywnie w głosowaniu: za 4, przeciw – 0, wstrzymujących się – 0.

Przewodnicząca Komisji poddała pod głosowanie PU 887/17.

Komisja Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego zaopiniowała powyższy projekt uchwały pozytywnie w głosowaniu: za 4, przeciw – 0, wstrzymujących się – 0.

Wobec braku dalszych zgłoszeń w dyskusji, **Przewodnicząca Komisji** zamknęła ten punkt porządku obrad

Ad.8. Informacja o działaniach podjętych w/s uregulowań prawnych bezpiecznego przewożenia rowerów w autobusach i tramwajach MPK.

Głos zabrała pani **Agnieszka Bagińska**, adwokat współpracujący z **Ogólnopolskim Związkiem Zawodowym Kierowców i Motorniczych Międzyzakładową Organizacją Związkową przy MPK w Poznaniu**, która powiedziała, że została przygotowana przez dr hab. Michała Śledzińskiego opinia nt. bezpieczeństwa przewozu rowerów w pojazdach komunikacji miejskiej. Pan M. Śledziński jest biegłym sądowym przy Sądzie Okręgowym w Poznaniu. Opinia jest negatywna, co do przewozu rowerów w obecnym stanie tramwajów i autobusów. OZZKiM zwrócił się do Prezydenta Miasta Poznania z wnioskiem o pilną zmianę regulaminu przewozów, aby został wprowadzony zakaz przewozu rowerów w pojazdach komunikacji miejskiej i jednocześnie do Rady Miasta Poznania, ponieważ biegły sugeruje powołanie komisji, która miałaby się zająć przeprowadzeniem analiz i badań merytorycznych tej kwestii. Zdaniem OZZKiM powołanie tej komisji nie jest konieczne, opinia biegłego jest wystarczająca. Rozwiązania wprowadzone w autobusach i tramwajach nie spełniają elementarnych wymagań bezpieczeństwa. Przewóz rowerów generuje nie tylko zagrożenie dla pasażerów, ale też zmniejsza komfort podróży i ogranicza swobodę przemieszczania się po pojeździe. Wniosek końcowy z opinii dotyczy zakazu przewożenia rowerów albo zastosowania innych rozwiązań technicznych, które w chwili obecnej nie obowiązują w pojazdach (wydzielenie przestrzeni albo rozwiązania obecne w pociągu, czyli zabezpieczenie kół przez stojak). OZZKiM występuje w imieniu kierowców i motorniczych, Do tej pory Policja wypowiadała się w ten sposób, że w razie gwałtownego hamowania i urazu, jakiego doznałaby pasażer na skutek przemieszczania się roweru czy upadku na rower, będzie odpowiadał kierowca bądź motorniczy.

Przewodnicząca Komisji stwierdziła, że problem wziął się stąd, że odpowiedzialność ponoszą kierowcy. Jeśli kierowca nie chce zabrać roweru, to wtedy pojawiają się na niego skargi.

Pani **mecenas A. Bagińska** dodała, że niektórzy kierowcy zostali zwolnieni z pracy.

Zdaniem **Przewodniczącej Komisji** rowerem powinno się jeździć, a nie go przewozić. Autobus i tramwaj nie służy do przewożenia rowerów.

Pan **radny G. Jura** powiedział, że czasami pojawia się taka konieczność, np. w przypadku usterki.

Pan **Jacek Pietrzak, Przewodniczący Organizacji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” przy MPK w Poznaniu** zaznaczył, że nie chodzi o to, że kierowcy nie chcą wozić rowerów, ale niech się to dzieje w zgodzie z prawem. W razie tragicznego zdarzenia prokurator posługiwać się będzie ustawą kodeks o ruchu drogowym, a nie regulaminem wewnętrznym, który nie zdejmuje tej odpowiedzialności z prowadzącego pojazd.

Pani **mec. A. Bagińska** dodała, że jest sprzeczność pomiędzy ustawą a regulaminem. Opinia biegłego jest jednoznaczna – nie można przewozić rowerów w obecnym stanie autobusów i tramwajów. Stąd też wniosek do Prezydenta Miasta o pilną zmianę regulaminu, do tej pory nie ma jeszcze odpowiedzi. Pismo zostało złożone 27 marca br.

Przewodnicząca Komisji przypomniała, że na wcześniejszym posiedzeniu Komisji sprawa ta już była poruszana. Zdecydowano wówczas, że pojawiają się zabezpieczenia dla rowerów i odpowiednie piktogramy.

Pani **mec. A. Bagińska** potwierdziła, że wprowadzono oznakowania zgodnie, z którymi w danym miejscu można przewozić rower, ale nie zrobiono nic poza zamocowaniem pasów, które w ocenie biegłego absolutnie nie są wystarczające do zabezpieczenia rowerów. 35 autobusów ma wbudowane stojaki na jedno koło, co zdaniem biegłego też nie jest wystarczające.

Pan **Piotr Snuszka, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego** powiedział, że w 2015 roku na posiedzeniu Komisji Bezpieczeństwa i Bezpieczeństwa Publicznego zasugerowano, że trzeba oznakować pojazdy i wprowadzić zabezpieczenia. Zmiany te zostały ujęte w regulaminie. Przewóz rowerów jest możliwy tylko w pojazdach oznaczonych piktogramem i wyposażonych w zabezpieczenia. Pasażer ma obowiązek zabezpieczyć rower i go nadzorować. Te pojazdy MPK i operatorów gminnych, które mogły - zostały zabezpieczone w pasy. 88% pojazdów MPK jest przystosowanych do przewozu rowerów i 40% pojazdów operatorów gminnych też jest odpowiednio wyposażonych i oznakowanych. Sprawa była analizowana pod kątem tego jak wygląda to w innych miastach w Polsce (zał. nr 4 – tabelka). Na 12 miast Poznań ma najwięcej obostrzeń, co do przewozu rowerów.

Przewodnicząca Komisji zauważyła, że być może tam nie karzą kierowców, bo to tu jest problem.

Pan **dyr P. Snuszka** powiedział, że w ubiegłym roku było 14 przypadków skarg na kierowców w zakresie przewożenia rowerów, czyli jest to niewielka skala.

Pan **Janusz Szawłowski, zastępca dyrektora Naczelnego ds. Przewozów w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Poznaniu** powiedział, że kierowcy nie zostali ukarani za to, że ktoś chciał przewieźć rower, ale najczęściej za to, że odmówili przewiezienia roweru. MPK jako przewoźnik i operator jest zobligowany przestrzegać zapisu regulaminu. Nie było przypadków, aby kierowca został ukarany za to, że zabrał rower i go przewoził bez zabezpieczania, choć były takie przypadki. 65 pojazdów na ogólną liczbę taboru 540, nie zostało zakwalifikowanych i dopuszczonych do przewozu rowerów. Te pojazdy nie mają piktogramów i nie mają zabezpieczeń. Pan dyrektor powiedział, że nie znajduje przepisu w prawie przewozowym, w ustawie o publicznym transporcie drogowym, ustawie o transporcie drogowym, który zabraniałby przewozu rowerów. Przewoźnik jest zobligowany do zapewnienia bezpieczeństwa i dlatego 65 pojazdów zostało wyeliminowanych. Dyskusja na temat, że obecne zabezpieczenia nie zapewniają odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, jest dyskusją akademicką. Jako jedyne miasto w Polsce, Poznań jest tym przykładem gdzie są zabezpieczenia przygotowane do tego, aby ten rower przyczepić. Podróżny musi spełnić 7 warunków, aby mógł przewozić rower. Jest społeczne zapotrzebowanie na tego typu usługi. Zgodził się z Przewodniczącą Komisji, że rower jest do jeżdżenia a nie do wożenia, ale zdarzają się różne sytuacje.

Pani **Magdalena Kusiak z Zarządu Transportu Miejskiego** powiedziała, że wynikiem rozmów na posiedzeniu Komisji Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego w 2015 roku była zmiana regulaminu przewozu. Początkowo zostały wprowadzone tylko zmiany dotyczące oznaczenia pojazdów piktogramem i wprowadzenia zabezpieczeń w pojeździe, aby taki przewóz był możliwy – to zaczęło obowiązywać od 1 stycznia 2016 roku. W ciągu roku 2016 cały czas trwały dyskusje nad tym tematem, zapisy zostały doprecyzowane. Jest tam mowa o odpowiedzialności za niewłaściwe przewożenie nie tylko roweru, ale również jakiegokolwiek innego bagażu. Takie zapisy znalazły się w regulaminie i obowiązują od

1 października 2016 roku. Podkreśliła, że opinia biegłego została przygotowana w oparciu o regulamin nieaktualny.

Pani **radna Monika Danelska** powiedziała, że domniemywa, iż zabezpieczenia w pojazdach pojawiły się w oparciu o jakieś przepisy, albo zostały założone przez firmy, które mają odpowiednie certyfikaty na bezpieczeństwo – czy tak jest? Czy firma taka w przypadku pojawienia się kwestii odszkodowania daje gwarancję, że Miasto zrobiło, co mogło, aby zagwarantować bezpieczeństwo pasażerom?

Pan **dyr P. Snuszka** odpowiedział, że w opinii zostały zakwestionowane również te zabezpieczenia, jakie zostały homologowane razem z pojazdem.

Pan **dyr J. Szawłowski** powiedział, że do zabezpieczenia rowerów są wykorzystywane pasy zabezpieczające ładunek i są one atestowane. Ten pas jest zamocowany do elementu służącego jako uchwyt dla pasażera – czyli do elementu, który również jest atestowany.

Pani **radna M. Danelska** zapytała, czy w nowych pojazdach, fabrycznie dostosowanych, to fabryka gwarantuje, że stosowane rozwiązania dają bezpieczeństwo – czy tak można to rozumieć?

Pan **dyr J. Szawłowski** potwierdził.

Przewodnicząca Komisji zapytała czy kierowcom chodzi o to, że te pasy zabezpieczające są złe, niedostosowane, czy o to, że kierowcy nie chcą przewozić rowerów?

Przedstawiciel OZZKiM powiedział, że jeśli dojdzie do zdarzenia i przyjedzie Policja, to zostanie ukarany kierowca.

Pani **mec. A. Bagińska** przypomniała, że na poprzednim posiedzeniu Komisji przedstawiciel Policji powiedział wyraźnie, że w przypadku zdarzenia to kierowca zostanie ukarany.

Przewodnicząca Komisji powiedziała, że podstawą do ukarania są przepisy o ruchu drogowym.

Pan **dyr P. Snuszka** powiedział, że do tej pory takich sytuacji nie było.

Pan **J. Pietrzak** podkreślił, że kierowcy chcą wozić rowery zgodnie z prawem i proszą o umożliwienie tego.

Pan **Maciej Wudarski, Zastępca Prezydenta Miasta Poznania** powiedział, że postulaty z poprzedniej Komisji zostały spełnione.

Pan **mec. A. Bagińska** powiedziała, że regulamin przewozu w hierarchii stoi niżej niż ustawa. Prawo przewozowe w art. 23 stanowi, że nie można przewozić rzeczy niebezpiecznych i to, że w regulaminie będzie napisane, że to pasażer odpowiada za przewóz roweru, nie ma żadnego znaczenia. Ponadto prawo przewozowe stanowi też że jeśli pojazd nie jest przystosowany do przewozu danej rzeczy, to nie odpowiada pasażer, nawet jeśli w regulaminie będzie tak napisane. Obowiązujący regulamin jest niezgodny z powszechnie obowiązującymi przepisami ustawowymi. I to jest problem. W regulaminie powinien być zapis, że nie można przewozić rowerów do czasu wprowadzenia odpowiednich rozwiązań.

Pan **J. Pietrzak** zapytał, czy Prezydent Miasta ma prawo zdjąć odpowiedzialność z prowadzącego pojazd?

Pan **dyr J. Szawłowski** powiedział, że w jego ocenie prowadzący pojazd odpowiada za ładunek przewożony wtedy, gdy ten ładunek jest przewożony w formie przesyłki adresowanej.

Pan **J. Pietrzak** powiedział, że tymczasowym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie odpłatności za przewożenie roweru.

Pan **dyr J. Szawłowski** przypomniał, że w większości skargi w ubiegłym roku dotyczyły odmowy przewożenia roweru lub niewłaściwego zachowania się kierowcy.

Przewodnicząca Komisji zapytała, co oznacza zwrot „niewłaściwe zachowanie kierowcy”?

Pani **mec. A. Bagińska** podkreśliła, że jest tylko 14 przypadków ukarania, bo kierowcy zaczęli się bać i przewożą rowery. Jeśli jeden i drugi kierowca został ukarany, a kolejnych 2 zwolniono, to zaczęli się bać o pracę.

Pan **M. Wudarski, Zastępca Prezydenta MP** poprosił o przekazanie konkretnych informacji o tym, że zwolnienie z pracy nastąpiło z powodu odmowy przewożenia roweru.

Przedstawiciel OZZKiM powiedział, że motorniczy został zwolniony za odmowę przewozu (z art. 52).

Pani **mec. A. Bagińska** powiedziała, że niewłaściwe zachowanie polegało na tym, że kierowca nie chciał pomóc pasażerowi w zabezpieczeniu roweru. Kierowca nie jest zobowiązany do zabezpieczenia roweru, w regulaminie jest napisane, że ma to robić pasażer.

Pan **M. Wudarski, Zastępca Prezydenta MP** podkreślił, że w zeszłym roku przewiezionych zostało ok. 220 mln pasażerów i wpłynęło 14 skarg.

Pan **radny G. Jura** zapytał, czy te skargi wpłynęły od momentu zmiany regulaminu (piktogramy, pasy bezpieczeństwa)?

Pan **M. Kusiak** powiedziała, że skargi wpłynęły po zmianach, po 1 października wpłynęła 1 skarga.

Pan **radny H. Kania** powiedział, że głównym zadaniem MPK i ZTM jest przewożenie pasażerów, a nie przewożenie dodatkowego sprzętu. Wprowadzenie opłat za przewożenie roweru nie zapewni bezpieczeństwa. Istniejące zabezpieczenia nie są podstawą do tego, aby kierowca mógł przewozić rower. Jeśli ktoś chce jechać rowerem, to niech nim jedzie, a nie wykorzystuje do jego przewozu pojazd, który jest przystosowany do czegoś innego. Powinno się zabronić przewozu rowerów, bo one stwarzają niebezpieczne sytuacje, za które odpowiedzialność ponosi kierowca.

Pan **dyr J. Szawłowski** zacytował przepis z prawa przewozowego art.15 ust.1., który stanowi, że podróżny jest zobowiązany do przestrzegania przepisów porządkowych; dalej w tym samym art. ust.5 i 6 jest mowa, że przepisy te są stanowione aktami prawa miejscowego, czyli Prezydent Miasta zyskuje uprawnienia do określenia regulaminu, a podróżny jest zobowiązany do jego przestrzegania.

Przewodnicząca Komisji zapytała, czy Prezydent Miasta może w zarządzeniu zapisać, że zabrania się przewożenia rowerów w transporcie komunikacji publicznej? Podkreśliła, że motorniczy i kierowcy często pracują w MPK od wielu lat, w ten sposób zarabiają na życie i nie mogą być poniewierani przez pasażerów. Jej zdaniem niewłaściwe jest to, że kierowca ma być karany za coś, co się wydarzy w związku z przewozem roweru. Nieporozumieniem jest też karanie za brak pomocy przy mocowaniu roweru w pojeździe – kierowca jest od kierowania.

Pani **mec. A. Bagińska** powiedziała, że z pojazdów komunikacji powinny zostać wyeliminowane wszystkie rzeczy, które stwarzają niebezpieczeństwo. Żadne zabezpieczenie roweru poza wyeliminowaniem go z przestrzeni pasażerskiej nie spowoduje, że pasażerowie będą mogli bezpiecznie podróżować.

Pan **M. Wudarski, Zastępca Prezydenta MP** zwrócił uwagę, że przewożone są również inne przedmioty, a rower wyróżnia to, że jest pojazdem a nie jego cechy fizyczne.

Pani **mec. A. Bagińska** powiedziała, że w opinii biegłego zostało podniesione, że chodzi właśnie o cechy fizyczne roweru.

Kontynuując, pan **M. Wudarski, Zastępca Prezydenta MP** powiedział, że pasażer może się przewrócić np. o wózek inwalidzki; również nieprzypięty wózek dziecięcy może stanowić dla innych zagrożenie.

Pani **mec. A. Bagińska** powiedziała, że gdyby kierowcy mieli zapewnione, że nie będą karani za odmowę przewozu i nie będą zwalniani z pracy, to skarg byłyby setki.

Pan **M. Wudarski, Zastępca Prezydenta MP** poprosił o właściwe udokumentowanie tak poważnego zarzutu, jakim jest mówienie, że ktoś został zwolniony za odmowę przewozu. Zapewnił, że każda sprawa zostanie przez niego zbadana indywidualnie.

Pani **mec. A. Bagińska** powiedziała, że kary porządkowe były nakładane za odmowę przewozu roweru, bo ona była pełnomocnikiem w dwóch lub trzech takich sprawach. Zapewniła, że udostępni właściwe informacje na ten temat.

Pani **radna M. Danelska** powiedziała, że warto rozmowy kontynuować z Prezydentem Miasta, p. J. Jaśkowiakiem, bo Komisja nie ma tu żadnej mocy sprawczej.

Pani **M. Kusiak** powiedziała, że regulamin przewozu jest umową jaką zawiera pasażer z przewoźnikiem, organizatorem transportu; wchodząc do pojazdu pasażer musi przestrzegać regulaminu. Uregulowania powstawały na bazie wielu lat i dyskusji. Wprowadzono szereg dodatkowych przepisów dot. przewozu bagażu, w tym roweru.

Pan **dyr P. Snuszka** powiedział, że w § 19 regulaminu jest mowa o tym, że pasażer ma obowiązek prawidłowo ustawić, zabezpieczyć i nadzorować w czasie przejazdu przewożone przez siebie rzeczy, w tym wózki dziecięce, rower oraz zwierzęta domowe i ponosi odpowiedzialność za szkody powstałe na skutek ich przewożenia.

Przewodnicząca Komisji powiedziała, że zapis ten nakłada odpowiedzialność na pasażera za przewóz roweru. Ale w postępowaniu przed sądem okazuje się, że zgodnie z prawem obowiązującym to kierowca jest winien, bo to on odpowiada za bezpieczeństwo.

Pani **M. Kusiak** powiedziała, że występowała do przedstawicieli Policji w 2015 roku z prośbą o informację, czy Policja dysponuje statystykami zdarzeń - w odpowiedzi przekazano, że takie zdarzenia nie są rejestrowane. Dodała, że jest tylko jeden zapis w ustawie o ruchu drogowym, że ładunek ma być zabezpieczony. Brak jest uregulowań w przepisach wyższego rzędu, w związku z czym poszczególne miasta decydują się na zezwolenie lub zabronienie przewozu rowerów w pojazdach komunikacji miejskiej.

Przedstawiciel OZZiKM zapytał, kto jest odpowiedzialny za ten ładunek?

Pani **M. Kusiak** powiedziała, że przewoźnik musi zapewnić, aby ten ładunek mógł być zabezpieczony.

Pan **dyr P. Snuszka** powiedział, że w regulaminie jest napisane, że pasażer ma obowiązek zabezpieczyć rower.

Pani **mec. A. Bagińska** powiedziała, że Policja stoi na stanowisku, że to kierowca jest winny i to on ponosi odpowiedzialność.

Przewodnicząca Komisji potwierdziła, że były Naczelnik WRD na posiedzeniu Komisji wyraźnie powiedział, że to kierowca ponosi odpowiedzialność.

Przedstawiciel OZZKiM powiedział, że jeśli kierowcy uzyskają na piśmie gwarancję od Policji, że nie będą ponosić odpowiedzialności, to będą wozic rowery.

Przewodnicząca Komisji zauważyła, że gwarancja od Policji nic nie da, bo jeśli sprawa będzie się toczyć w sądzie, to ten orzeknie o winie kierowcy. Dodała, że w komunikacji publicznej mogłyby być przewożone małe rowery dziecięce, a jeśli dorosłemu zdarzy się usterka w rowerze, to niech czeka na pomoc, np. rodziny. Kiedy kierowcy psuje się samochód, to czeka na pomoc drogową. Jej zdaniem problem jest nierozwiązalny.

Pan **J. Pietrzak** powiedział, że zmiany powinny zajść na poziomie ustawowym.

Zdaniem pani **mec. A. Bagińskiej** w sytuacji, gdy ktoś dozna uszczerbku na zdrowiu powyżej 7 dni, bo np. przewrócił się na rower, nie ma podstaw do odpowiedzialności pasażera tylko na podstawie regulaminu, bo tu zastosowanie mają przepisy prawa cywilnego czy ustawy o prawie przewozowym, mamy tu do czynienia z odpowiedzialnością karną czy wykroczeniową.

Zdaniem pana **M. Wudarskiego, Zastępcy Prezydenta MP** taka sama odpowiedzialność pojawia się w momencie zrobienia sobie krzywdy w przypadku przewrócenia się na wózek inwalidzki. Nie można wyeliminować wszystkich niebezpieczeństw w związku z przewożeniem pasażerów w pojazdach komunikacji publicznej.

Pani **mec. A. Bagińska** powiedziała, że konieczność przewożenia wózka inwalidzkiego to zupełnie inna kwestia niż przewożenie roweru. Rowery są dużo bardziej niebezpieczne.

Pan **P. Kusik, Naczelnik WRD KMP w Poznaniu** powiedział, że dyskusja ta jest potrzebna, ale dziś rozwiązanie nie zostanie wypracowane. Zapotrzebowanie społeczne na przewóz rowerów jest, infrastruktura rowerowa jest rozbudowywana i trudno zabronić przewozu rowerów. Najsensowniejsze byłoby wypracowanie takiej metody przewozu rowerów, która będzie bezpieczna dla pasażerów i kierowców. Obecne rozwiązania zastosowane

w najnowszych autobusach i tramwajach w ocenie Policji są satysfakcjonujące, pozwalają one na takie zamocowanie roweru, które w sposób bezpieczny umożliwia jego przejazd. Zgodził się z OZZKiM, że pasy z klamrami czyli taki sposób mocowania nie jest rozwiązaniem docelowym i takim, które byłoby satysfakcjonujące dla Policji z punktu widzenia bezpieczeństwa. Rozwiązaniem kompromisowym byłoby wprowadzenie częściowej zgody na przewóz rowerów w pojazdach komunikacji publicznej, czyli możliwość przewożenia tylko w określonej grupie pojazdów, spełniających rygorystyczne wymagania bezpieczeństwa (informacje w rozkładach jazdy). Co przepisów ustawy prawo o ruchu drogowym, to kierowca pojazdu przewożący pasażerów odpowiada za bezpieczeństwo, dlatego też zabezpieczenie roweru leży też częściowo po stronie kierowcy. Przypadków przewozu jednoślada nie jest wiele, więc nic nie stoi na przeszkodzie, aby kierowca pomógł przymocować rower.

Pan M. Wudarski, Zastępca Prezydenta MP powiedział, że w Krakowie rowery są przewożone w boksach w najdłuższych tramwajach. Jeśli Poznań będzie na to stać, to również taka możliwość będzie. Jest to kwestia kilkunastu lat.

Przewodnicząca Komisji zapytała pana **M. Wudarskiego, Zastępcę Prezydenta MP**, czy jest możliwość ponownego przedyskutowania sprawy z przedstawicielami kierowców i motorniczych.

Pan M. Wudarski, Zastępca Prezydenta MP powiedział, że może się spotkać z przedstawicielami i przedyskutować problem.

Przewodnicząca Komisji podkreśliła, że motorniczy i kierowcy wykonują bardzo ciężką pracę i trzeba to uszanować. Nie mogą być karani ludzie, którzy nie są winni zaistniałej sytuacji.

Przedstawiciel OZZKiM powiedział, że Związek nie otrzymał odpowiedzi na jedno ze swoich pism; zostały tylko zamontowane „paski” przez MPK.

Pan M. Wudarski, Zastępca Prezydenta MP powiedział, że nastąpiły zmiany w regulaminie, oczekiwania kierowców zostały spełnione. Czy oprócz tego konieczne jest pismo?

Przedstawiciel OZZKiM powiedział, że odpowiedź jest potrzebna do dalszego działania Związku z tym zakresie.

Przewodnicząca Komisji zaapelowała o kontynuowanie rozmów, aby zminimalizować odpowiedzialność kierowcy.

Pan J. Pietrzak powiedział, że ma żal do Policji jako do przedstawicieli prawa, bo wiedzą oni że obecne rozwiązanie nie jest idealne i zamiast pomóc, to nie zabierają głosu w tej sprawie.

Pan P. Kusik, Naczelnik WRD KMP w Poznaniu powiedział, że ma pierwszą propozycję polegającą na zwróceniu się do Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przy Wydziale Transportu i Zieleni – są tam fachowcy z Nadzoru Ruchu, z MPK, Miejski Inżynier Ruchu, Zarząd Dróg Miejskich i tam można przedstawić swoje postulaty.

Pan radny H. Kania powiedział, że wszystkim zależy na bezpieczeństwie i należy podjąć wszelkie kroki, aby to bezpieczeństwo zostało na odpowiednim poziomie zachowane.

Ad.9. Sprawy wniesione. Wolne głosy i wnioski.

Nie odnotowano.

Wobec wyczerpania porządku obrad, **Przewodnicząca Komisji** podziękowała wszystkim za obecność i zamknęła posiedzenie.

Przewodnicząca Komisji

Lidia Dudziak

Protokół sporządziła:
Anna Sasińska
Biuro Rady Miasta UMP
25.04.2017r.