

Zastępca Prezydenta
Miasta Poznania

Znak sprawy: Or-II.0006.54.2017

01 12 17 - 2352

URZĄD MIASTA POZNANIA BIURO RADY MIASTA SEKRETARIAT			01
WPLYNEŁO DNIA	08 GRU. 2017	WPLYNEŁO DNIA	
L. dz. 2352		zał.	
znak spr.			

do PU
- sekret PU
- pp. wadzi
PRZEWODNICZĄCY
RADY MIASTA POZNANIA
Grzegorz Ganowicz

Pan
Grzegorz Ganowicz
Przewodniczący
Rady Miasta Poznania

Poznań, 8 grudnia 2017 r.

Szanowny Panie Przewodniczący,

w związku z pismem Pana Przewodniczącego z dnia 22 listopada 2017 r., przekazującym przygotowany przez Klub Radnych Prawa i Sprawiedliwości projekt uchwały zmieniającej uchwałę Nr XVI/177/VII/2015 Rady Miasta Poznania z dnia 8 września 2015 r. w sprawie ustanowienia zwolnień i ulg w opłatach za przejazdy lokalnym transportem zbiorowym (PU 1181/17), przekazanym mi przez Prezydenta Miasta celem zaopiniowania, uprzejmie informuję:

Projekt pod względem redakcyjnym i prawnym został zaopiniowany pozytywnie przez radcę prawnego Urzędu Miasta Poznania p. Damiana Pokorskiego.

Natomiast odnosząc się do przedmiotu projektu wyrażam następujące stanowisko:

Zgodnie z uzasadnieniem do projektu uchwały oferta bezpłatnych przejazdów w obszarze centrum jest kierowana głównie do mieszkańców centrum i do turystów. Proponowane rozwiązanie nie promuje osób najczęściej korzystających z transportu zbiorowego, czyli posiadaczy biletów okresowych, którzy w minimalnym stopniu skorzystają z oferty wprowadzanej na tak ograniczonym obszarze. Przyjęcie przejazdów bezpłatnych na zasadach wskazanych w uchwale może prowadzić do roszczeń z ich strony, związanych z tym, że płacą za coś, co pasażerowie okazjonalni otrzymują bezpłatnie. Dotyczy to również osób korzystających z innych rodzajów biletów, które korzystałyby z przejazdów tranzytowych przez strefę Tempo 30. Tym samym projekt nie przyczyni się do znacznego zwiększenia liczby pasażerów i popularyzacji komunikacji miejskiej, gdyż nie zachęca do regularnego korzystania z niej w podróżach na trasie dom – miejsce pracy/miejsce nauki, które swoim zasięgiem obejmują zazwyczaj więcej niż tylko rejon strefy Tempo 30.

Ponadto, wydzielanie strefy bezpłatnych przejazdów w centrum może spowodować chaos informacyjny, głównie wśród osób rzadko korzystających z komunikacji miejskiej. Dla turystów częściowe wyłączenie z opłat w sieci komunikacyjnej, której nie znają, może być niezrozumiałe i powodować nieporozumienia. Większość atrakcji turystycznych w ścisłym centrum jest tak rozlokowana, że nie jest konieczne korzystanie z komunikacji miejskiej by do nich dotrzeć. Z kolei większość turystów może nie zdawać sobie sprawy, że w celu dotarcia do miejsc zlokalizowanych poza wskazaną w uchwale strefą, będą musieli skasować bilet 10-minutowy aby np. przejechać jeden przystanek z Małych Garbar do Katedry, z Ronda Kaponiera do Starego ZOO, czy też na trochę dalsze odległości np. na Cytadelę lub do Nowego ZOO.

Chciałbym zauważyć, że w całej Europie w pierwszej kolejności atrakcyjne oferty cenowe związane z korzystaniem z transportu publicznego kieruje się do własnych mieszkańców, uczniów czy studentów lokalnych uczelni. Turyści stanowią grupę, na której miasta europejskie zarabiają, dzięki czemu mogą finansować różne udogodnienia dla swoich mieszkańców. Projekt uchwały zakłada odwrotne podejście – to mieszkańcy i stali klienci mają finansować przejazdy turystów. Obecna oferta taryfowa dla osób przyjezdnych oparta na biletach krótkookresowych, tPortmonetce na kartach na okaziciela oraz Poznańskiej Karcie Turystycznej jest atrakcyjna, zrozumiała i zgodna ze standardami powszechnie stosowanymi w ofertach dla turystów w innych polskich miastach oraz miastach całej Europy.

W mojej ocenie, którą potwierdza opinia ZTM, strefa bezpłatnej komunikacji w centrum nie będzie zachętą do pozostawiania auta poza strefą, jako że kierowca, chcąc skorzystać z bezpłatnego przejazdu, musiałby do tego centrum dotrzeć. Dojazd transportem zbiorowym do granicy strefy Tempo 30 i tak musiałby zostać opłacony biletem, a dojazd samochodem i zaparkowanie tuż za strefą jest sprzeczne ze strategią Miasta zmierzającą do tego, by osoby obecnie korzystające z samochodów osobowych pozostawiały je pod domem i korzystały od początku podróży z komunikacji miejskiej. Kierowcy, którzy mimo wszystko rozpoczynają podróż samochodem mają być zachęceni do parkowania na obrzeżach Miasta, na planowanych parkingach typu Parkuj i Jedź (pierwszy zostanie uruchomiony pod koniec bieżącego roku), a nie na obrzeżach strefy Tempo 30. Celem tych działań jest zatrzymanie samochodów na najwcześniejszym możliwym etapie, gdyż powstające obecnie duże korki na ulicach wjazdowych do centrum miasta powodują opóźnienia w ruchu również dla pojazdów komunikacji miejskiej.

Wprowadzenie bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską dla osób, które mimo wszystko decydują się na dojechanie do centrum i skorzystanie z miejsc parkingowych w strefie lub

na parkingach buforowych, a następnie podróżują bezpłatnie po ścisłym centrum, byłoby zaprzeczeniem wyżej opisanej strategii, gdyż zachęcałoby je do utrzymania obecnych nawyków, które powodują większą kongestię w ruchu i zanieczyszczenie powietrza. Ponadto warto zaznaczyć, że przyjazd samochodem do ścisłego centrum, to najczęściej podróż do punktu docelowego i nie generuje potrzeby dodatkowego korzystania z komunikacji miejskiej.

Bezpłatne przejazdy tylko na pewnym, ograniczonym obszarze na terenie Miasta są czymś zupełnie nowym i nie ma żadnych danych pozwalających na oszacowanie skutków finansowych tego rozwiązania. Nie wiadomo jak zachowają się klienci korzystający z biletów okresowych, jednorazowych, czy tPortmonetki. Miasto nie posiada również danych ile podróży związanych z tymi rodzajami płatności zaczyna się i kończy w strefie wskazanej w projekcie uchwały.

Wyłączenie fragmentu Miasta z płatności za przejazdy rodzi trudności w sformułowaniu zasad dla użytkowników poszczególnych biletów. Należy podkreślić, że wprowadzenie wskazanej w projekcie uchwalę strefy wymagać będzie dużych modyfikacji w systemie PEKA, ponieważ zmieniałaby się logika naliczania opłat za przejazdy. ZTM nie jest w stanie określić, z jakimi kosztami by się to wiązało. Dochodzi do tego zmiana w oprogramowaniu autokomputerów i kasowników jak również w systemie windykacyjnym oraz w sprawdzarkach kontrolerskich. Należałoby również rozważyć wprowadzane ewentualnie zmiany w aspekcie trwałości projektu PEKA.

Pragnę także podkreślić, że ograniczenie uprawnienia tylko do strefy Tempo 30 w strefie A wpłynie na rozliczenia finansowe pomiędzy Poznaniem, a gminami z którymi zawarto porozumienia międzygminne. Ze względu na metodę rozliczania kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej, wprowadzenie uprawnienia obciąży finansowo nie tylko Poznań, ale również gminy. Wysokość dotacji od gmin jest uzależniona bowiem m.in. od wielkości wpływów z biletów 10- i 40-minutowych (ok. 16% wartości wpływów liczonych wg. udziału pracy przewozowej realizowanej poza Poznaniem), które obowiązują we wszystkich strefach taryfowych, a których sprzedaż spadnie po wprowadzeniu bezpłatnych przejazdów dla którejkolwiek grupy pasażerów, nawet jeżeli dotyczyć będzie to tylko strefy A.

Mając powyższe na względzie nie rekomenduję przyjęcia przedmiotowego projektu uchwały.

ZASTĘPCA
PREZYDENTA MIASTA POZNANIA
Z wyrazami szacunku

Maciej Wudarski

