



ZASTĘPCA PREZYDENTA
MIASTA POZNANIA

URZĄD MIASTA POZNANIA		
BIURO RADY MIASTA		
SEKRETARIAT 02		
WPLYNEŁO DNIA	2020 -03- 09	WPLYNEŁO DNIA
L. dz. - 2749		
znak spr. _____		

Poznań, 9.03 2020 r.

Znak sprawy: Or-II.0006.12.2020
Nr rej.: 06 03 20 - 2749

Pan
Grzegorz Ganowicz
Przewodniczący
Rady Miasta Poznania

Szanowny Panie Przewodniczący,

odnosząc się do otrzymanego pismem z dnia 3 marca 2020 r. projektu uchwały Rady Miasta Poznania (PU 475/20) w sprawie wysokości opłat za przejazdy lokalnym transportem zbiorowym „Taryfa ze strefą 0”, przygotowanego przez Klub Radnych Prawa i Sprawiedliwości, uprzejmie informuję:

Projekt uchwały został zaopiniowany pod względem prawnym przez radcę prawnego Urzędu pana Tomasza Witulskiego, który zgłosił uwagi do projektu uchwały (w załączeniu).

Ponadto o opinię merytoryczną w przedmiotowej sprawie wystąpiłem do Zarządu Transportu Miejskiego, po zapoznaniu się z którą, wyrażam następujące stanowisko w sprawie przedmiotowego projektu uchwały:

Propozycję wprowadzenia strefy bezpłatnej komunikacji w centrum oceniam negatywnie, ponieważ proponowane rozwiązanie nie promuje osób najczęściej korzystających z transportu zbiorowego, czyli posiadaczy biletów długookresowych, którzy w minimalnym stopniu skorzystaliby z proponowanej oferty na tak ograniczonym obszarze. Dotyczyłoby to w zasadzie wyłącznie osób zamieszkałych i jednocześnie poruszających się w granicach „strefy 0”, które zrezygnowałyby z zakupu tych biletów.

Wprowadzenie wskazanych w projekcie uchwały przejazdów bezpłatnych doprowadziłoby również do powstania roszczeń związanych ze zwrotem części wartości biletu ze strony użytkowników biletów długookresowych, przejeżdżających przez obszar „strefy 0”, ponieważ płaciliby oni za coś, co pasażerowie okazjonalni otrzymują bezpłatnie. Dotyczy to również osób korzystających z innych

rodzajów biletów np. 45-minutowego, które korzystałyby z przejazdów tranzytowych przez strefę. Tym samym w mojej opinii i ocenie ZTM projekt nie przyczyniłby się do zwiększenia liczby pasażerów, jak również do popularyzacji komunikacji miejskiej, gdyż z uwagi na wskazane okoliczności nie zachęca do regularnego korzystania z niej w podróżach na trasie: dom - miejsce pracy/miejsce nauki, które swoim zasięgiem obejmują więcej niż tylko rejon wskazanej strefy.

Należy także podkreślić, że wydzielanie bezpłatnej strefy w centrum może spowodować chaos informacyjny, głównie wśród osób rzadko korzystających z komunikacji. Wyłączenie z opłat fragmentu sieci komunikacyjnej, której osoby te nie znają, z pewnością byłoby niezrozumiałe i powodowałoby liczne nieporozumienia. Wskazać też należy, że znaczna część poznańskich atrakcji turystycznych znajduje się w ścisłym centrum, zatem poruszanie się między nimi objęte byłoby co do zasady bezpłatną komunikacją, ale część turystów mogłaby nie zdawać sobie sprawy, że w celu dotarcia do miejsc zlokalizowanych poza wskazaną w uchwale strefą będzie musiała skasować bilet 15-minutowy, np. aby przejechać jeden przystanek z Małych Garbar do Katedry lub z ronda Kaponiera do Starego ZOO, bądź też na dalsze odległości: np. na Cytadelę lub do Nowego ZOO.

Strefa bezpłatnej komunikacji w centrum nie będzie również zachętą do pozostawiania auta pod domem, ponieważ kierowca chcąc skorzystać z bezpłatnego przejazdu w centrum miasta, musiałby wpierw do tego centrum dotrzeć. A zatem dojazd transportem zbiorowym do granicy „strefy 0” i tak musiałby zostać opłacony bilet, natomiast dojazd samochodem i jego zaparkowanie tuż za strefą jest sprzeczny 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 istniejącym i planowanych parkingach typu Parkuj i Jedź a nie na obrzeżach centrum, tu objętego proponowaną „strefą 0”. Celem tych działań jest zatrzymanie samochodów na najwcześniejszym możliwym etapie, gdyż powstające 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 dojazd 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 do utrzymania obecnych nawyków, które powodują większą kongestię w ruchu, co przekłada się także na zanieczyszczenie powietrza. Należy także zwrócić uwagę, że przyjazd

samochodem do ścisłego centrum wiąże się z tym, że jest to najczęściej podróż do punktu docelowego i nie generuje ona potrzeby dodatkowego korzystania z komunikacji miejskiej.

Bezpłatne przejazdy tylko na pewnym, ograniczonym obszarze na terenie miasta byłyby czymś zupełnie nowym i w związku z tym nie ma danych pozwalających na oszacowanie skutków finansowych tego rozwiązania. Wskazane w uzasadnieniu do uchwały założenie, że w „strefie 0” odbywa się 1/7 przewozów i tym samym skutkiem finansowym będzie spadek sprzedaży biletów jednorazowych i tPortmonetki o ok. 14,5% jest bardzo nieprecyzyjne, ponieważ nie wiadomo jak zachowują się klienci korzystający z biletów długookresowych, jednorazowych czy tPortmonetki. Nie ma danych wskazujących, ile podróży związanych z poszczególnymi rodzajami płatności zaczyna się i kończy w strefie wskazanej w projekcie uchwały, ile przez nią przebiega, w jakim stopniu i na jakim dystansie. Podkreślić należy, że strefa wpłynie również na sprzedaż biletów krótkookresowych, których głównymi użytkownikami są turyści, i to w większym stopniu niż na bilety jednorazowe czy tPortmonetkę, a więc do szacunków należy też doliczyć spadek sprzedaży biletów długookresowych i ewentualne zwroty dla ich użytkowników na skutek wspomnianych wyżej roszczeń. Wychodząc od założenia przyjętego w uzasadnieniu do opiniowanego projektu uchwały i korygując je o wymienione wyżej elementy wpływające na sprzedaż biletów, należy liczyć się ze spadkiem dochodów w ciągu II półrocza nawet o ok. 15 mln zł, co w obecnej trudnej sytuacji budżetowej miasta, wynikającej m.in. ze zmniejszenia wpływów z PIT oraz znacznego wzrostu nierekompensowanych przez budżet państwa wydatków na oświatę, oznaczałoby konieczność dokonania znaczącego zmniejszenia nakładów na pracę przewozową, czyli istotne ograniczenie częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji zbiorowej.

Wyłączenie fragmentu miasta z płatności za przejazdy powoduje ponadto liczne trudności w sformułowaniu zasad dla użytkowników poszczególnych biletów. Wprowadzenie „strefy 0” wymagałoby poważnych modyfikacji w systemie PEKA, ponieważ zmieniłaby się logika naliczania opłat za przejazdy. Trudno określić, z jakimi kosztami by się to wiązało. Dochodzi do tego zmiana w oprogramowaniu komputerów pokładowych, w pojazdach kasowników, jak również w systemie windykacyjnym oraz w czytnikach kontrolerskich. Proponowane rozwiązania należałoby również rozpatrzyć w aspekcie możliwości wprowadzania zmian w okresie tzw. trwałości projektu PEKA.

W kontekście zawartych w projekcie uchwały propozycji dot. wprowadzenia odrębnych stawek tPortmonetki dla uprawnienia do Biletu Metropolitalnego i Metropolitalnego z ulgą, informuję, że nie jest to technicznie możliwe w systemie Smartcity. Na karcie PEKA można zapisać różne uprawnienia,

które wpływają na ceny biletów długookresowych i specjalnych, ale w stosunku do opłat z tPortmonetki zastosowanie mogą mieć tylko 2 rodzaje opłat – obecnie jest to opłata normalna i ulgowa 50%.

Wskazana w uzasadnieniu do projektu uchwały możliwość sfinansowania utraconych dochodów ze sprzedaży biletów wzrostem dochodów z tytułu podatku dochodowego (PIT) jest przeszacowana. Założenie, że pozostawienie ceny biletu sieciowego, dostępnego dla osób opłacających podatki w Poznaniu spowoduje, że w krótkim czasie ponad 6 tys. osób zdecyduje się na rozliczenie PIT w Poznaniu nie opiera się na jakichkolwiek badaniach preferencji osób, które dotąd podatków w mieście nie rozliczały, weryfikujących ich skłonność do takiej decyzji i badających warunki, jakie ze strony Miasta miałyby zostać spełnione, aby takie decyzje zostały podjęte, lecz jedynie na stwierdzeniu, że stworzenie specjalnej taryfy preferującej osoby opłacające podatki w Poznaniu i okolicznych gminach przyczyni się do znacznego wzrostu liczby osób płacących podatki. Warto zaznaczyć, iż istniejąca od 2014 roku taryfa tzw. Biletów Metropolitalnych ma pozytywny wpływ na decyzje dot. miejsca rozliczania podatku dochodowego, a mimo to tak znacznej liczby nowych podatników nie udało się dla Poznania pozyskać. Tym samym przyjęcie kwoty wzrostu dochodów Miasta z tego tytułu na poziomie 14 mln wydaje się być mocno przeszacowane, zaś weryfikacja realizacji tego założenia jest niezwykle trudna ze względu na brak możliwości precyzyjnego określenia powodów ewentualnych zmian w dochodach Miasta z tytułu podatku PIT.

Nie ma możliwości pokrycia brakujących kwot z oszczędności lub rezerwy budżetowej, gdyż ZTM nie dysponuje w ramach swojego planu finansowego takimi środkami. Gdyby były one dostępne wówczas luka budżetowa nie wynosiłaby 15 mln zł tylko odpowiednio mniej, w związku z czym projekt uchwały ws. zmiany taryf przygotowany przez ZTM zakładałby odpowiednio niższe zmiany cen.

Poza uwagami natury merytorycznej i finansowej, warto zwrócić uwagę, że dodane w załączniku nr 3 do projektu uchwały punkty 9 i 10 nie mogą się mieć uregulowania w tej uchwale, ponieważ kwestię bezpłatnych przejazdów uczniów szkół podstawowych określa uchwała dotycząca ulg i zwolnień z opłat, natomiast sprawa honorowania w pociągach biletów sieciowych, leży poza kompetencją rady miasta i jest regulowana na odrębnych zasadach.

Mając na uwadze przedstawione powyżej uzasadnienie, w tym przede wszystkim poważne zastrzeżenia odnośnie skutków finansowych proponowanych w projekcie rozwiązań, przedstawiony projekt uchwały opiniuję negatywnie.

Z wyrazami szacunku

ZASTĘPCA PREZYDENTA
MIASTA POZNANIA

Mariusz Wisniewski

