

ZTM.DO.0714.1.1.38.2015

Wydział Transportu i Zieleni
Urzędu Miasta Poznania
Ul. 3 Maja 46
61-278 Poznań

W nawiązaniu do interpelacji Radnego Michała Grzesia z dnia 19 czerwca 2015 r., dotyczącej zatrudnienia w Zarządzie Transportu Miejskiego w Poznaniu, wyjaśniam co następuje.

ZTM został powołany przez Radę Miasta Poznania uchwałą Nr XXXVIII/411/V2008 z dnia 24 czerwca 2008 roku w sprawie utworzenia Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu oraz upoważnienia dyrektora ZTM do wydawania decyzji z zakresu administracji publicznej. W uzasadnieniu do uchwały wskazało, iż :

„Dotychczasowy model organizacji i zarządzania transportem w Poznaniu wymaga reorganizacji w celu intensyfikacji i efektywnej realizacji postanowień i wytycznych zawartych w:

- 1) uchwale Nr XXIII/269/III/99 Rady Miasta Poznania z dnia 18 listopada 1999 r. w sprawie przyjęcia i wdrażania polityki transportowej Poznania;
- 2) uchwale Nr CVI/1266/IV/2006 Rady Miasta Poznania z dnia 24 października 2006 r. w sprawie przyjęcia „Zrównoważonego Planu Rozwoju Transportu Publicznego na lata 2007-2015 (Poznański Obszar Metropolitalny)”.

Formuła dotychczasowego modelu wyczerpała m. in., na obecnym etapie nowych regulacji prawnych, dotyczących transportu z zakresu przepisów prawa unijnego, aspekty transparentności finansowo-ekonomicznej, zapewniającej zgodność z przepisami Rozporządzenia Nr 1191/69 lub odpowiednio Rozporządzenia Nr 1370/2007 sposobu obliczania i wypłacania operatorowi rekompensaty, nie stanowiącej pomocy publicznej i nie podlegającej notyfikacji w organach Unii Europejskiej, kompetencyjności terytorialnej organizatora przewozów i efektywności zarządzania jakością usług transportowych w obszarze aglomeracyjnym.

W zakresie organizacji i zarządzania transportem konieczna jest zatem transformacja modelu, aby finansowanie usług przewozowych, w tym operatora wewnętrznego gminy, tj. MPK Poznań Sp. z o.o., w rozumieniu:

- 1) art. 73 oraz art. 86 ust. 2 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską z dnia 25 marca 1957 r. (Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2, z późniejszymi zmianami),
- 2) Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 1191/69 z dnia 26.06.1969 r w sprawie działania Państw Członkowskich, dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej.
- 3) Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 1107/70 z dnia 04.06.1970 r w sprawie przyznawania pomocy w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej.

- 4) Rozporządzenia (WE) Nr 1370/07 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23.10.2007 r. w sprawie usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające Rozporządzenie Rady (EWG) Nr 1191/69 i (EWG) Nr 1107/70 pkt 3,
- 5) Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1260/1999,
- 6) Orzeczenia ETS w sprawie Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH z dnia 24.07.2003 r (C-280/00 2003/7B/I-07747),
- 7) Ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, nie było kwalifikowane jako pomoc publiczna.

Monitoring instytucji UE weryfikuje zasady finansowania przez samorząd gminy organizacji lokalnego transportu zbiorowego, jako zadania własnego gminy z art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym. Finansowanie uchylające przepisom unijnego prawa jest traktowane jako pomoc publiczna i podlega wszelkim rygorom zasad jej udzielania, łącznie ze zwrotem środków wraz z odsetkami.

Efektywna absorpcja unijnych środków finansowych przy realizacji projektów transportowych, oddziałujących na obszar aglomeracyjny Miasta, wymaga kreatywnego modelu zarządzania oraz transparentnego i zgodnego z prawem unijnym finansowania transportu oraz przepływu środków finansowych, nie stanowiących pomocy publicznej, w rozumieniu art. 73 oraz art. 86 ust. 2 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską z dnia 25 marca 1957 r. (Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2, z późniejszymi zmianami),

W najbliższych latach, rozwój gospodarczy i społeczny regionów będzie zależał od mobilności obszarów metropolitalnych, a w szczególności od mobilności transportu w miastach o statusie metropolitalnym. Sterowanie procesami integracji multimodalnego transportu w systemie transportowym Miasta i obszarze metropolitalnym Poznania oraz mobilności systemu transportowego w obszarze aglomeracyjnym, wymaga wyłączenia infrastruktury torowo-sieciowej i dworcowo-przystankowej z zasobów przedsiębiorstwa przewoźnika – MPK Poznań Sp. z o.o. i włączenia infrastruktury w zasoby majątkowe Miasta, dla zapewnienia warunków dla równego i zrównoważonego dostępu operatorów (przewoźników) do infrastruktury, szynowej, drogowej, przystankowej i dworcowej miasta Poznania, w warunkach konkurencji regulowanej w systemie organizacji przewozów, w ramach publicznego, lokalnego transportu zbiorowego.

Ponadto, poprawa efektywności procesu planowania i zarządzania publicznym transportem pasażerskim w mieście metropolitalnym i obszarze aglomeracyjnym, w tym ruchem, wymaga strukturalizacji funkcji i kompetencji uczestników procesu planowania i zarządzania systemem transportowym.

Dla realizacji powyższych celów, konieczna jest zmiana modelu organizacji i zarządzania transportem w Poznaniu, jako mieście o statusie społecznym miasta metropolitalnego, poprzez utworzenie jednostki budżetowej pn. „Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu”.

Jednostka działa na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (PTZ).

Geneza wyodrębnienia wyspecjalizowanych jednostek, zajmujących się organizacją publicznego transportu zbiorowego znajduje się w Białej księdze Komisji Europejskiej z dnia 12 września 2001 r. pt. "Europejska polityka transportowa do roku

2010 czyli jest to „zapewnienie bezpiecznych, sprawnych i charakteryzujących się wysoką jakością usług transportu pasażerskiego poprzez uregulowanie kwestii konkurencji w sposób zapewniający również przejrzystość i efektywność usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego przy uwzględnieniu czynników społecznych i środowiskowych oraz rozwoju regionalnego lub poprzez zapewnienie szczególnych warunków taryfowych dla niektórych grup pasażerów, takich jak emeryci, oraz usunięcie mogących powodować znaczne zakłócenia konkurencji dysproporcji pomiędzy przedsiębiorstwami transportowymi.”

W przepisach zawarto ustawowe rozdzielenie funkcji organizatora PTZ od operatorów (przewoźników). ZTM pełni rolę organizatora PTZ (regulator rynku PTZ), a MPK Sp. z o.o. i inne firmy (obecnie 7 firm transportowych) pełnią rolę przewoźników pracujących na zlecenie ZTM. Od momentu powstania w 2009 roku, ZTM w Poznaniu znacznie zwiększył terytorialny zakres wykonywanych zadań w obsłudze publicznego transportu zbiorowego. Oprócz Poznania, jednostka organizuje komunikację zbiorową już w 13 podpoznańskich gminach. Sieć komunikacyjna organizowana poza granicami administracyjnymi miasta w 2009 r. wynosiła jedynie 0,3 mln km, natomiast w 2015 r. jest to już ponad 5 mln km (ponad 16-krotny wzrost), co stanowi około 14% łącznej pracy przewozowej organizowanej przez ZTM w Poznaniu. W 2009 r. z tytułu organizacji 6 linii autobusowych, 3 gminy płaciły Poznaniowi dotację w wysokości 1,6 mln zł, natomiast w 2015 r. organizacja 46 linii autobusowych na terenie 13 gmin aglomeracji poznańskiej przyniesie miastu dochody w postaci dotacji w wysokości prawie 26 mln zł (ponad 14-krotny wzrost). W ramach dotacji, gminy pokrywają koszty organizacji i zarządzania transportem zbiorowym, które w 2015 r. wyniosą ponad 2,5 mln zł (ok. 10% wartości dotacji).

W ostatnich dniach został podpisany list intencyjny między miastem Poznań, a Gminami Swarzędz i Kleszczewo, w wyniku którego nastąpi integracja PTZ z kolejnymi dwiema gminami.

Trzeba podkreślić, że dziś Miasto Poznań znajduje się w czołówce Polski w dziedzinie integracji PTZ i może być wzorem dla wielu innych aglomeracji. Jest to efekt intensywnych i skutecznych działań ZTM.

ZTM	Obsługiwany obszar [km ²]	Liczba obsługiwanych gmin	Liczba mieszkańców	Liczba organizowanych linii
Warszawa	2427	31	2 312 263	320
Poznań	1741	14	858 108	126
Kraków	1431	16	1 055 683	169
Łódź	1094	11	947 359	78
Gdańsk	805	6	821 790	81
Wrocław	1213	7	746 649	85
Szczecin	658	3	460 754	88
Bydgoszcz	176	1	357 652	45

W coraz większym stopniu rozwijana jest współpraca z Urzędem Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego oraz przewoźnikami kolejowymi w zakresie wspólnej oferty taryfowej pod nazwą Bus-Tramwaj-Kolej. Finalizowane są działania zmierzające do honorowania w pociągach na terenie Poznania biletów ZTM na sieć w strefie A.

Efektywne zarządzanie rozrastającą się dynamicznie siecią transportu aglomeracyjnego i spełnienie oczekiwań pasażerów oraz władz gmin, które powierzyły Miastu Poznań swoje zadania własne w zakresie transportu zbiorowego, wymaga zasobów ludzkich o bardzo wysokich kompetencjach. Patrząc na ZTM trzeba zawsze uwzględniać fakt, że oprócz Miasta, pracownicy ZTM muszą obsługiwać aż 13 Gmin, co wiąże się ze współpracą operacyjną z Urzędami Gmin, Radami Gmin, Komisjami Rad Gmin, Burmistrzami i Wójtami. Trzeba również brać pod uwagę to, że ZTM w Poznaniu stanie się docelowo organizatorem publicznego transportu zbiorowego praktycznie w całej Aglomeracji Poznańskiej, a nawet szerzej. Żeby bowiem dobrze zarządzać PTZ, żeby zmniejszać ruch samochodowy w Mieście, trzeba rozwiązywać wyzwania transportowe w obszarze całej Metropolii czyli ok. 50 km od Poznania, bo z tego obszaru generowane są największe potoki pasażerskie/samochodowe.

Zadania wynikające z rozszerzania sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Poznań to przede wszystkim:

- kontraktowanie, zarządzanie, kontrolowanie, rozliczanie umów z operatorami publicznego transportu zbiorowego – obecnie już 7 (w tym MPK),
- organizacja i rozwój sieci dystrybucji biletów na terenie całej aglomeracji,
- kontrola biletów także na liniach podmiejskich, która jest bardziej czasochłonna ze względu na mniejszą częstotliwość połączeń a także dłuższy czas przejazdu,
- opracowywanie rozkładów jazdy dla 6 operatorów oraz wytycznych dla MPK,
- wdrożenie i rozwój wspólnej dla wszystkich operatorów platformy do planowania rozkładów jazdy BusMan, która jest źródłem danych dla informacji pasażerskiej w internecie, na przystankach, w urządzeniach mobilnych, systemu PEKA (m.in. dane dla tPortmonetki), systemu ITS (m.in. priorytety dla transportu zbiorowego, tablice informacji pasażerskiej),
- rozwój sieci transportu zbiorowego na skutek intensywnej rozbudowy miejscowości w sąsiednich gminach,
- przygotowywanie i koordynacja działań związanych z informacją pasażerską na całym obszarze działania ZTM,
- opracowanie i wdrażanie ujednoliconych standardów dla różnych operatorów m.in. w zakresie informacji pasażerskiej na przystankach i pojazdach, oznakowania taboru,
- analiza uwag, wniosków i skarg pasażerów z obszaru aglomeracyjnego,
- przygotowywanie i procedowanie dokumentów związanych z porozumieniami międzygminnymi oraz umowami o udzielenie dotacji z gminami,
- udział w spotkaniach z władzami ościennych gmin, a także w różnego rodzaju komisjach oraz na sesjach rad gmin,
- określanie wysokości dotacji od poszczególnych gmin, szacowanie skutków finansowych dla gmin w przypadku zmian w rozkładach jazdy,
- analiza funkcjonowania linii aglomeracyjnych oraz wprowadzanie w jej wyniku korekt w układzie linii i rozkładów jazdy,
- kontrola poprawności działania systemu PEKA w pojazdach wszystkich operatorów,

- przygotowywanie danych do komputerów pokładowych w pojazdach wszystkich operatorów.

Porównanie stanu integracji transportu zbiorowego w latach 2009 i 2015

Wyszczególnienie	2009	2015
Liczba gmin w ramach porozumień międzygminnych	3	13
Liczba linii organizowanych poza Poznaniem	6	46
Wysokość dotacji - w tym koszty organizacji i zarządzania ptz	1,6 mln zł 0 zł	25,9 mln zł 2,5 mln zł
Praca przewozowa organizowana poza Poznaniem	0,4 mln km	5,0 mln km
Liczba operatorów ptz	1	7

Odnosząc się do stwierdzenia Pana Radnego, iż „obok biletów papierowych funkcjonowała KOMKARTA – bilet elektroniczny” uprzejmie przypominam, że Poznańska Elektroniczna Karta Aglomeracyjna to nowoczesny, przyjazny użytkownikowi system opłat za przejazdy transportem zbiorowym. Karta PEKA jest nośnikiem biletu komunikacji dla wielu operatorów i organizatorów transportu aglomeracji poznańskiej. Jest to system charakteryzujący się otwartością rozwiązania co pozwala na jego rozwój poprzez kolejne zastosowania również poza transportowe jak przykładowo rozwiązanie dla MOPR, gdzie na kartę wprowadzany jest miesięczny abonament na posiłek i tylko posiadacz karty może codziennie z niego skorzystać. Zastosowane rozwiązanie zniwelowało problem handlowania kartkami. Karta PEKA w stosunku do Komkarty jest lepiej zabezpieczona przed fraudami, co z kolei przekłada się na miliony zł, które pozostają w budżecie Miasta dzięki uszczelnieniu systemu. Dzięki temu rozwiązaniu można było zastosować elastyczną taryfę o degresywnym charakterze dla jednorazowych przejazdów na tPortmonetce, które to rozwiązanie cieszy się dużym powodzeniem wśród Pasażerów komunikacji zbiorowej. Podkreślić należy, że Klient – Pasażer ma możliwość indywidualnego określenia liczby dni na jakie ma obowiązywać bilet okresowy w przedziale od 14 do 365 z gradacją jednego dnia.

Potwierdzamy tezę Pana Radnego, iż „PEKA może być doładowywana w kioskach i sklepikach osiedlowych za niewielką prowizję”. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pasażerów, od 2013 r. ZTM rozbudował sieć sprzedaży biletów. Zależy nam, żeby możliwość kupna biletu w transporcie publicznym organizowanym przez ZTM Poznań była jak najszersza i jak najwygodniejsza. Znacząco zwiększono liczbę lokalizacji, gdzie można kupić bilet jednorazowy oraz doładować kartę PEKA. Budując nową sieć sprzedaży brane są pod uwagę nie tylko lokalizacje w Poznaniu, ale także w całej Aglomeracji Poznańskiej z naciskiem na gminy, w których ZTM jest organizatorem transportu zbiorowego. Na kartę PEKA można kupić bilety okresowe lub doładować tPortmonetkę w następujących miejscach: w Punkcie Obsługi Klienta ZTM, w sieci Punktów Sprzedaży Biletów, w biletomatach stacjonarnych dostosowanych do systemu PEKA oraz przez Internet. Udział zakupów przez internet stale rośnie i zbliża się do wskaźnika 30%, zatem trudno przyjąć,

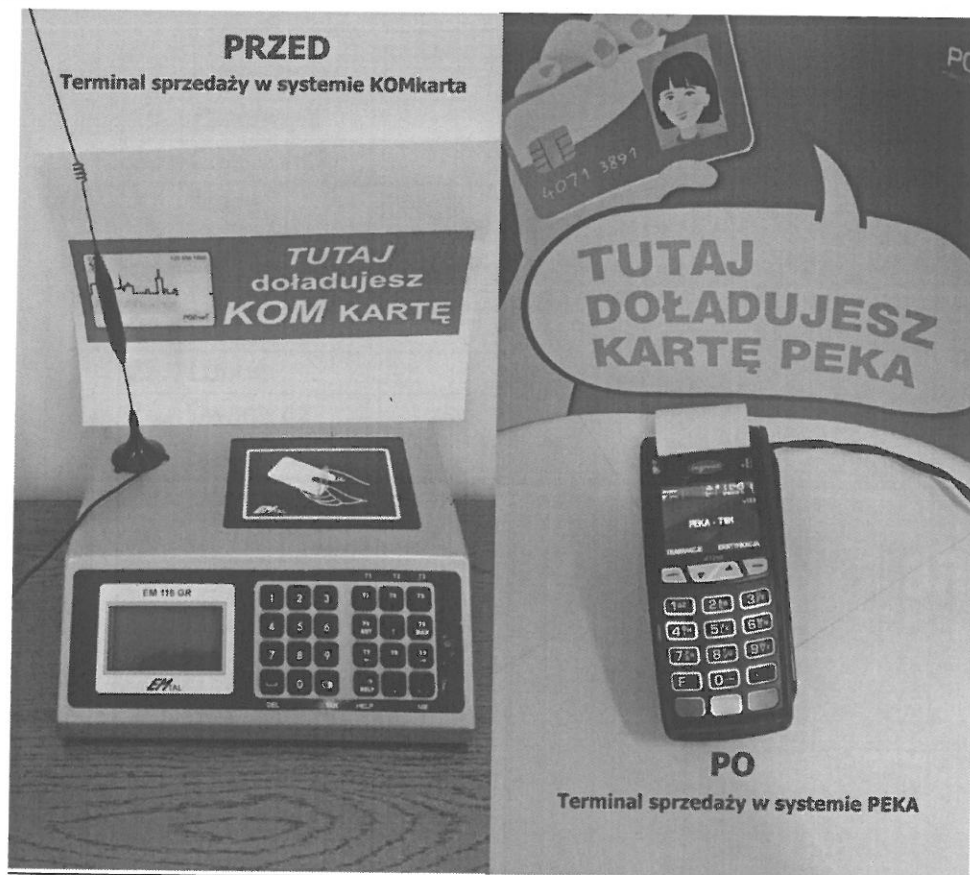
że obecnie Klienci zadowoliliby się wyłącznie taki kanałem sprzedaży jak kioski i sklepiki. Wszystkie lokalizacje punktów sprzedaży znajdują się na mapce na stronie www.ztm.poznan.pl , gdzie w łatwy sposób można znaleźć punkt w dogodnej dla siebie lokalizacji.

Od 2009 roku do marca 2014 roku sieć sprzedaży biletów okresowych realizowana była wyłącznie poprzez kioski sieci RUCH SA. Do dyspozycji pasażerowie mieli oprócz 11 Punktów Obsługi Klienta ZTM, 17 lokalizacji punktów sieciowych. Punkty prowadziły sprzedaż w systemie KOMkarta.



Ze względu na awaryjność oraz konieczność modernizacji i rozbudowy sieci sprzedaży biletów okresowych w roku 2013 Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu rozpoczął tworzenie mapy potencjalnych sprzedawców biletów przy wykorzystaniu już nowych terminali sprzedaży pracujących w nowym systemie PEKA. Głównie założenie to sprzedaż przez Miasto Poznań biletów małym odbiorcom (detalistom) i hurtownikom (sieciówki), generalnie każdemu kto spełnia oczekiwania lokalizacyjne pod względem dostępności biletów.

Dystrybucja biletów komunikacji miejskiej za pomocą terminali przeznaczonych do sprzedaży usług kodowanych na Poznańskiej Elektronicznej Karcie Aglomeracyjnej – PEKA.



W lutym 2014 r. rozpoczęto zawieranie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi działalność gospodarczą oraz z „siecówkami”. Pierwsze terminale sprzedaży zintegrowane z wdrożonym systemem Poznańskiej Elektronicznej Karty Aglomeracyjnej pojawiły się w dotychczasowych lokalizacjach sieci kiosków RUCH SA , następnie w sieci kiosków Kolporter, Eurokiosk oraz w nowych lokalizacjach kontrahentów indywidualnych.

ZTM posiada obecnie w portfolio sieć złożoną z 286 szt (poprzednio 28 szt). terminali znajdujących się na terenie miasta Poznania oraz Gmin ościennych. Ilość punktów sprzedaży w tych ostatnich wynosi 37. Sieć jest w dalszym ciągu rozbudowywana, podlega również permanentnej optymalizacji w oparciu o wskaźniki sprzedażowe oraz jakościowe (terminowość płatniczą).

Aktualnie Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu współpracuje z kontrahentami indywidualnymi, dysponującymi łącznie 66 terminalami oraz z pięcioma kontrahentami sieciowymi w których dyspozycji jest 220 terminali:

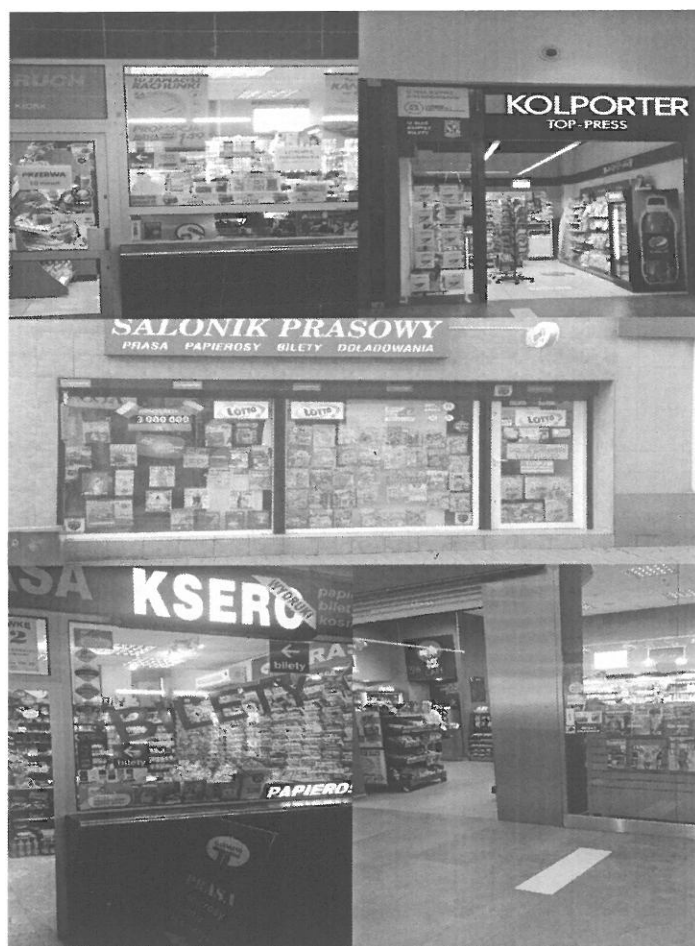
Ruch SA – 22 terminale

Mennica SA - 110 terminali

Kolporter – 73 terminale

Eurokiosk – 7 terminali

Społem – 8 terminali



W związku z organizacją transportu lokalnego w gminach ościennych nawiązano współpracę z kontrahentami prowadzącymi łącznie 37 punktów sprzedaży w poniższych lokalizacjach:

Lp.	Lokalizacja Punktu Sprzedaży	Adres
1.	Dopiewo	ul. Poznańska 13
2.	Murowana Goślina	ul. Kręta 7
3.	Komorniki	ul. Poznańska 52
4.	Rokietnica	ul. Szamotulska 17a
5.	Suchy Las	ul. Obornicka 85
6.	Wągrowiec	ul. Pałucka 4
7.	Biedrusko	ul. Zjednoczenia 12
8.	Kleszczewo	ul. Poznańska 4
9.	Gowarzewo	ul. Rabowicka 1
10.	Swarzędz	os. Mielżyńskiego 139/24
11.	Swarzędz	os. Kościuszkowców – pętla autobusowa
12.	Kobylnica	ul. Swarzędzka Nastawnia PKP
13.	Mosina	ul. Kolejowa 26, dworzec PKP

14.	Puszczykówko	ul. Dworcowa, dworzec PKP
15.	Murowana Goślina	pl. Powstańców Wielkopolskich 16
16.	Swarzędz	ul. Kupiecka 5
17.	Luboń	ul. Osiedlowa
18.	Koziegłowy	ul. Poznańska
19.	Zaniemyśl	ul. Czarnecka 3
20.	Czerwonak	os. 40-lecia PRL
21.	Tulce	ul. Poznańska 10
22.	Daszewice	ul. Poznańska 5
23.	Koziegłowy	os. Leśne 6B
24.	Swarzędz	os. E. Raczyńskiego 17
25.	Luboń	ul. Przemysłowa 13/15
26.	Swarzędz	ul. Rynek 6
27.	Swarzędz	ul. Piaski 2
28.	Rokietnica	ul. Pawłowska 14B, Pawłowice
29.	Czerwonak	ul. Gdyńska 2
30.	Rokietnica	ul. Dworcowa 1
31.	Bolechówko	ul. Lipowa 55, Owińska
32.	Koziegłowy	os. Leśne 18c
33.	Koziegłowy	ul. Piaskowa 19
34.	Luboń	ul. Kościuszki 53
35.	Luboń	ul. Sikorskiego 44
36.	Murowana Goślina	ul. Nowy Rynek 20
37.	Komorniki	ul. Nizinna 10

Kolejnym kanałem sprzedaży jest portal internetowy służący do sprzedaży biletów oraz doładowań tportmonetki. Korzystanie z internetowego zakupu biletów możliwe jest wyłącznie dla posiadaczy kart PEKA oraz kart które zostały zaadaptowane w systemie PEKA np. Elektroniczna Legitymacja Studencka.

Zarządzanie sprzedażą i obsługą klienta czyli uruchomienie oraz dystrybucja biletów we wszystkich z powyżej wymienionych kanałów sprzedaży nie byłaby możliwa bez wykwalifikowanych kadr ZTM, zajmujących się między innymi szkoleniem personelu, przygotowywaniem procedur, logistyką czy promocją.

Zgodnie z zasadami zarządzania wielkość zasobów ludzkich, poziom kompetencyjny pracowników, czyli ich wiedza, doświadczenie i umiejętności, muszą być pochodną przyjętych celów i zadań. Z tego punktu widzenia w ZTM niezbędny jest rozwój kompetencji oraz zatrudnienie specjalistów najwyższej klasy w dziedzinach PTZ, jakości, kontrolingu, nowych technologii ICT, inwestycji. To nieuniknione jeśli chcemy znajdować się w czołówce Miast Polski, jeśli chcemy dobrze obsługiwać pasażerów.

W ostatnich dwóch latach, dzięki restrukturyzacji prowadzonej od 2013 roku, wdrożeniu Planu Naprawczego oraz Programu Zarządzania ZTM, zbudowano praktycznie nową jednostkę. Dyrektor ZTM od 2013 roku zdołał wyprowadzić organizację z wieloletniego kryzysu zarządzania i uratował kluczowy projekt PEKA. Zespół ZTM wykonał pracę na niespotykaną skalę nawet w korporacjach międzynarodowych: skromnymi zasobami ludzkimi wdrożył aż 23 projekty informatyczno-telekomunikacyjne, spóźnione wraz z projektem PEKA, aż o 2 lata.

Dziś Poznań, w wyniku pracy zespołu ZTM, stał się liderem wdrożeń nowych technologii w kraju. Poznań jest Miastem, w którym wdrożono największy projekt karty aglomeracyjnej w kraju, o najwyższym zaawansowaniu technologicznym – karty działającej.

Aktualnie w Zarządzie Transportu Miejskiego w Poznaniu zatrudnione są 179 osoby. Dyrektor ZTM opracował projekt zmian organizacyjnych ZTM, uwzględniający nowe wyzwania, w obszarach jakości PTZ, kontrolingu, oraz nowych technologii ICT. Projekt ten znajduje się w fazie uzgodnień w UMP. W projekcie nie przewiduje się wzrostu limitu zatrudnienia, a nacisk kładzie się na rozwój kompetencji w obszarach deficytowych, wynikający z potrzeby posiadania wysoko kwalifikowanych specjalistów.

Wskazana przez Pana Radnego liczba 140 (jak się domyślamy pochodząca z treści ogłoszonego przetargu) nie dotyczy planu zwiększenia stanu zatrudnienia w ZTM, a jest maksymalną liczbą zlecenia do firmy zewnętrznej. W trzecim kwartale zakończy się obecna umowa ZTM z firmą zewnętrzną, a tym samym zaszła konieczność zawarcia nowej celem zapewnienia ciągłości obsługi klientów. Planowane jest zawarcie umowy ramowej z trzema firmami outsourcingowymi przy jednoczesnym wydłużeniu czasu jej trwania na lata 2015-2017. Przez wydłużenie czasu umowy zapewnione zostaną lepsze warunki dla działania wykonawcy oraz jego pracowników. Formalnie ZTM nie ingeruje w proces naboru osób do świadczenia usług na rzecz ZTM ale poprzez kontrolę jakości wyników osiąga cele jakościowe.

Prostując wypowiedź Pana Radnego wyjaśniam, że w gdy powołano ZTM, przeniesiono z MPK nie 60 lecz 103 pracowników, w tym 39 kontrolerów i 28 kasjerek. Jak wiadomo powyższa ilość pracowników nie zapewniała ciągłości realizacji zadań gdyż miały miejsce liczne zauważalne przypadki „zamkniętych okienek” z uwagi na absencję chorobową i urlopy. Wobec braku możliwości budżetowych pozwalających na zwiększenie zatrudnienia, obecnie ZTM zapewnia obsługę pasażerów poprzez zakup usług outsourcingu. Maksymalna liczba zleceń outsourcingowych, umieszczona w dokumentacji przetargowej, ma zapewnić sprawną obsługę zwłaszcza podczas „szczytów” szkolnych i akademickich oraz w innych tego typu sytuacjach. Przykładem potrzeby zwiększenia zasobów w zakresie obsługi był okres przyjmowania masowych wniosków o tzw. ulgę metropolitalną wprowadzoną uchwałą Rady Miasta Poznania.

Przywołana przez Pana Radnego liczba 7 pracowników, wymieniana w kampanii wyborczej w odniesieniu do Drezna była i jest nadal trafna. Jeśli porównać zatrudnienie na poziomie urzędu oraz organizatora transportu publicznego, to jest ona bardzo podobna i wynosi: 8 osób w Dreźnie, 8 osób w Poznaniu (UMP). Jeśli porównać zatrudnienie w funkcji organizatora transportu (bez kontroli biletów) to mamy: 150 osób w Dreźnie, 150 osób w Poznaniu. Natomiast porównanie kontroli biletów wygląda następująco: 100% outsourcingu w Dreźnie, 73% outsourcingu w Poznaniu. Porównanie zatrudnienia przewoźników wygląda następująco: 1500 osób w Dreźnie,

2366 osób w Poznaniu (MPK). Na tej podstawie w żadnym stopniu nie można twierdzić, że w ZTM występuje przerost zatrudnienia.

Odpowiadając na pytanie „Jaką kwotę wydaje ZTM w tym roku na swoje funkcjonowanie?” w załączeniu przekazuję Plan Finansowy ZTM na 2015 r.

Podsumowując stwierdzam, że obecny zakres zadań ZTM wynika z roli organizatora publicznego transportu zbiorowego zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, i w żadnym wypadku nie jest tożsamy z zadaniami realizowanymi w 2008 roku przez MPK Poznań sp. z o.o. w zakresie sprzedaży biletów. ZTM wykonuje również zadania związane z utrzymaniem infrastruktury torowo-sieciowej i pełni rolę inwestora w przypadku inwestycji torowo-sieciowych. Wobec zakresu realizowanych zadań jak i oczekiwań mieszkańców aglomeracji odnośnie jakości publicznego transportu zbiorowego chociażby w zakresie informacji pasażerskiej, Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu podejmuje działania mające na celu optymalizację zasobów ludzkich, które są nadal niewystarczające.

Z poważaniem


Zarząd Transportu Miejskiego
w Poznaniu
DYREKTOR
Bogusław Hajtoński