

SEKRETARIAT 02		
Prezydent Miasta Poznania		
WPLYNEŁO DZIA	2018 -02- 05	WPLYNEŁO DZIA
L. dz. _____ zał. _____		
znak spr. GP.II.A		

Poznań, 5.02.2018 r.

Prof. Janusz Kapuściński
Radny Miasta Poznania

B. Drobniak

URZĄD MIASTA POZNAŃ 01
Wydział Organizacyjny
Sekretariat
pl. Kolegiacki 17, 61-841 Poznań

WPLYNEŁO DZIA	2018 -02- 07	WPLYNEŁO DZIA
L. dz. _____ zał. _____		

INTERPELACJA

Pan ...
Jacek Jaśkowiak
Prezydent Miasta Poznania

URZĄD MIASTA POZNAŃ 03		
pl. Kolegiacki 17, 61-841 Poznań		
BIURO PODAWCZE		
WPLYNEŁO DZIA	OK 00702180 2018 -02- 05	WPLYNEŁO DZIA
L. dz. _____ zał. _____		
znak spr. 0602180072		

dot. systemu naliczania opłat za przejazdy komunikacją miejską przy użyciu tPortmonetki

proszę o odpowiedź

Na podstawie analizy zasad systemu naliczania opłat za przejazdy komunikacją miejską przy użyciu tPortmonetki na liniach organizowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu, na podstawie informacji publikowanych na stronie Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu (w tym sprawozdań ze sprzedaży biletów), oraz na podstawie informacji publikowanych na stronie Poznańskiego Biuletynu Miejskiego, zwracam się z uprzejmą prośbą o udostępnienie następujących informacji:

1. Uzasadnienie przyjętych zasad naliczania opłat za przejazdy przy użyciu tPortmonetki na karcie PEKA:
 - a. Uzasadnienie systemu nieproporcjonalnego w którym początkowe opłaty za przejazd są najwyższe,
 - b. Uzasadnienie wprowadzenia ograniczenia czasowego na przesiadkę (do 20 minut),
 - c. Uzasadnienie wprowadzenia ograniczenia liczby przesiadek (max. 3).
2. Podanie struktury kosztów ponoszonych przez pasażerów korzystających z systemu tPortmonetka, przy szczególnym uwzględnieniu następujących relacji:
 - a. Miesięczna częstość wykorzystania przez pasażerów środków z tPortmonetki (tj. liczba dni w miesiącu, w których pasażerowie uprawnieni do korzystania z tPortmonetki, opłacają nią przejazdy),
 - b. Średnia dzienna długość trasy (mierzona liczbą przystanków), opłacanej tPortmonetką (w przeliczeniu na miesiące, od momentu wprowadzenia tPortmonetki),
 - c. Liczba przypadków (miesięcznie, od momentu wprowadzenia tPortmonetki), w których suma dziennych przejazdów opłacanych tPortmonetką przekroczyła koszt biletu 24. godzinnego (tj. 13,60 zł),
 - d. Średnia wielkość doładowania tPortmonetki (w przeliczeniu na miesiące, od momentu wprowadzenia tPortmonetki).

W opinii mojej oraz wielu Mieszkańców system naliczania opłat za przejazdy komunikacją miejską jest dla pasażerów niekorzystny i niesprawiedliwy, dlatego odpowiedzi na powyższe pytania pozwolą na prowadzenie merytorycznej dyskusji o ew. potrzebie i zakresie wprowadzenia przyjaznych Mieszkańcom zmian.

SEKRETARIAT 03		
Prezydent Miasta Poznania		
WPLYNEŁO DZIA	06 -02- 2018	WPLYNEŁO DZIA
L. dz. 702180 zał. _____		
znak spr. GP.II.C 060218-143		

Janusz Kapuściński

Krótki komentarz: tPortmonetka jest wygodnym systemem dokonywania opłat za przejazdy komunikacją miejską, jednak sam system naliczania opłat za przejazdy jest niekorzystny i niesprawiedliwy dla pasażerów, szczególnie tych korzystających z komunikacji miejskiej na krótkich odcinkach.

Do wad systemu należą:

1. Nieproporcjonalny system
naliczania opłat.
2. Ograniczenie czasowe na przesiadkę (max. 20 minut).
3. Ograniczenie liczby możliwych przesiadek (max. 3).

Przykładowo, przy aktualnych założeniach systemu:

Pasażerowie rozpoczynający podróż płacą najwięcej; koszt:

- a. 1. Przystanku – 0,60 zł,
- b. 2. Przystanku – 0,50 zł,
- c. 3. Przystanku – 0,50 zł,

Za przejechanie przystanków 1-3 pasażer płaci w sumie 1,60 zł – za niższą kwotę (1,56 zł) przejedzie jedenaście kolejnych przystanków 4-14.

Można postawić hipotezę, że powyższy system zniechęca pasażerów do korzystania z przejazdów komunikacją publiczną na krótszych trasach, m.in. na rzecz własnych środków transportu.

W aktualnym systemie koszt przejechania całej trasy liczącej, przykładowo 21 przystanków, wynosi 3,70 zł. Powyższa kwota, w systemie proporcjonalnym została by rozdzielona na ok. 0,18 zł za przystanek co nie zmieniłoby kosztów ponoszonych przez osoby często podróżujące komunikacją miejską natomiast obniżyłoby koszty osób podróżujących komunikacją miejską rzadziej. Zmiana taka mogłaby zachęcić inne osoby do rozpoczęcia korzystania z przejazdów MPK.

Wg kalkulatora cen biletów dostępnego na stronie Poznańskiej Elektronicznej Karty Aglomeracyjnej opłacając przejazdy środkami z tPortmonetki za cenę biletu 24. godzinnego można przejechać 186 przystanków – jest to kwota nieprawdziwa ponieważ rzeczywista liczba przystanków możliwych do przejechania przy wymienionych wyżej ograniczeniach jest zdecydowanie niższa. Bilet na karcie PEKA jest biletem transportu publicznego dla osób korzystających z komunikacji miejskiej na co dzień – wykorzystanie turystyczne stanowi z pewnością niewielki procent przejazdów.

Dla osób korzystających z tPortmonetki zakup biletu okresowego nie jest alternatywą ponieważ wiąże się z wyższymi kosztami, które nie odzwierciedlają rzeczywistych potrzeb pasażerów (tzn. wiąże się z przepłacaniem ceny biletów). Skoro wprowadzono system kontrolujący opłaty z dokładnością do jednego przystanku to nie powielajmy w nim systemu naliczania opłat obowiązującego przy jednorazowych czasowych biletach papierowych.

Zmiany zostały by przyjęte lepiej aniżeli kolejne limitowane edycje kart.

Skoro są ulgi za bilety okresowe dlaczego nie ma ulg dla większy doładowań tPortmonetki na karcie PEKA?

Główną intencją interpelacji jest to aby stawki za przejazdy były odzwierciedleniem rzeczywiście pokonywanej trasy a nie błędnie przyjętych założeń w systemie rozliczenia opłat.