

Załącznik

**Uwagi MZKZG do II wersji Wstępnego Studium Wykonalności dla Projektu
„Wspólny system poboru opłat za przejazdy pojazdami transportu publicznego
w Województwie Pomorskim”**

1. Zaprezentowane opracowanie nie zawiera analiz ekonomiczno-finansowych, ani też nie są w nim rozpatrywane różne warianty technologiczne przedsięwzięcia. Tym samym, w naszej opinii, nie powinno być określane jako wstępne studium wykonalności.
2. W opracowaniu marginalnie została potraktowana kwestia wdrożenia wspólnego regionalnego systemu informacji pasażerskiej.
3. Brakuje czytelnych schematów przedstawiających wzajemne zależności pomiędzy poszczególnymi uczestnikami systemu informacji pasażerskiej i poboru opłat, w tym uwzględniających przepływy finansowe.
4. Nie ma uzasadnienia do nazywania w dokumencie „systemu poboru opłat i informacji” – „systemem wspólnego biletu”, ponieważ pojęcia te nie są synonimami. W projekcie nie zakłada się wprowadzenia jednolitego, wspólnego biletu, lecz wprowadzenie jednolitego systemu poboru opłat. System poboru opłat może być narzędziem umożliwiającym funkcjonowanie wspólnego biletu.
5. W opracowaniu założono, że stworzeniem i eksploatacją systemu poboru opłat i informacji ma się zajmować jeden podmiot, w sytuacji gdy możliwe jest rozdzielanie tych funkcji i w rezultacie także inne warianty organizacji i realizacji systemu.
6. Przeprowadzona analiza poszczególnych wariantów organizacyjnych nie ma charakteru wielokryterialnego i nie umożliwia bezpośredniego porównania tych wariantów. Na podstawie przedstawionego opisu nie można obiektywnie porównać cech poszczególnych wariantów. W tym kontekście, czytając opis dotyczący spółki, odnosi się wrażenie, że nie ma on charakteru obiektywnego.
7. W opracowaniu pominięto możliwość zlecenia realizacji oraz obsługi systemu informacji pasażerskiej i poboru opłat podmiotom prywatnym. Wariant taki powinien być poddany ocenie w opracowaniu. Powinno się w nim rozważyć wykorzystanie istniejącego samorządowego podmiotu (np. Biura Integracji Transportu UM) do przygotowania projektu oraz zlecenie, w trybie konkurencyjnym, podmiotowi zewnętrznemu realizacji i obsługi systemu informacji pasażerskiej i poboru opłat.
8. Do celów wypracowywania dobrych praktyk i standardów związanych z programowaniem i realizacją polityki transportowej na szczeblu województwa i jego poszczególnych gmin i powiatów, w szczególności w zakresie tworzenia planów

transportowych, nie jest konieczne powoływanie dodatkowego Stowarzyszenia (szczególnie w przypadku przyjęcia założenia w Programie, że nie ingeruje się w autonomię obecnych zarządów transportu publicznego). Dobrym forum do współdziałania samorządów może być MZKZG lub Rada Metropolitalna, na czele której stoi Marszałek Województwa Pomorskiego. Niezależnie, zasadne jest powołanie Regionalnego Zarządu Transportu, zgodnie z zapisami Planu Transportowego Województwa, który zająłby się organizacją transportu regionalnego, w tym kształtowaniem polityki taryfowo-biletowej.

9. Na s. 6 zapisano, że „w pewnym momencie wdrażania Projektu musi powstać jasny podział ról partnerów, zasad partycypacji w projekcie, zarówno po stronie alokacji zasobów, jak również po stronie odpowiedzialności (w tym finansowej) za ryzyka w projekcie” – naszym zdaniem te role powinny być określone od samego początku. „Wstępne studium ...” powinno zawierać propozycje w tym zakresie, a tych propozycji w opracowaniu nie ma.
10. Projekt (program „Wspólnego regionalnego systemu informacji pasażerskiej i poboru opłat”) składa się z wielu elementów (mniejszych projektów – takich jak „Wdrożenie systemu biletu elektronicznego jako narzędzia integracji taryfowo-biletowej transportu publicznego na Obszarze Metropolitalnym ZIT umożliwiającego wprowadzenie wspólnego biletu”) – w opracowaniu nie jest to ujęte pod względem prawnym i organizacyjnym.
11. Wskazując na s. 4, że system ma docelowo stanowić narzędzie integracji taryfowej uwzględniono tylko przewoźników, a pominięto organizatorów.
12. W opracowaniu (s. 4) nie uzasadniono dlaczego efektem wdrożenia systemu informacji pasażerskiej i poboru opłat będzie lepsze dopasowanie usług transportu publicznego do potrzeb pasażerów. Z punktu widzenia niektórych pasażerów nowy system może być gorszy od dotychczasowego, np. dla pasażerów korzystających z biletów okresowych.
13. Na s. 4 zapisano, że zostaną wprowadzone „proste płatności”, nie wyjaśniając na czym one będą polegać i jak będzie funkcjonować system poboru opłat.
14. W opracowaniu stwierdzono (s. 4), że dotychczasowe systemy dystrybucji biletów oraz informacji pasażerskiej są niedoskonałe, nie wyjaśniając na czym te niedoskonałości polegają oraz jakiego zakresu działania transportu dotyczą (miejskiego, kolejowego, miejskiego i kolejowego). Nie przywołano też wyników badań dotyczących oceny systemu dystrybucji biletów i informacji o funkcjonowaniu transportu zbiorowego przez pasażerów.
15. Na s. 4 wskazano, że „pasażerowie uzyskają możliwość realizowania podróży na podstawie jednolitego, zintegrowanego biletu” – taka możliwość już istnieje na podstawie biletu metropolitalnego. Nie jest więc prawdą, że „komfort korzystania z transportu publicznego” w znaczący sposób się zwiększy, tym bardziej, że na terenie województwa pomorskiego nie planuje się wprowadzenia innych biletów, niż te które obowiązują.

16. Na s. 4 stwierdzono, że „wzrosnie atrakcyjność cenowa usług”, nie przedstawiając żadnych szczegółów dotyczących cen i struktury biletów zintegrowanych oraz poziomu ich dofinansowania.
17. W opracowaniu nie przedstawiono sposobu, w jaki administrator przejmie obsługę sprzedaży biletów PKP SKM w Trójmieście i Przewozów Regionalnych.
18. W opracowaniu w niewystarczającym stopniu określono, jak dobrowolność udziału w projekcie wpływa na jego trwałość i realność. Jest to ważne w kontekście wydatkowania środków z funduszy UE oraz kosztów bieżącego utrzymania systemu informacji pasażerskiej i poboru opłat.
19. Odmowa udziału w projekcie (s. 5) przewoźnika kolejowego stawia pod znakiem zapytania jego sensowność. Naszym zdaniem to organizator transportu kolejowego (samorząd województwa) powinien decydować o uczestnictwie przewoźnika kolejowego w projekcie, a stosowne zapisy, w przypadku finansowania netto, powinny regulować umowy pomiędzy organizatorem a przewoźnikiem kolejowym.
20. Sformułowanie na s. 5 opracowania „w obszarze integracji podsystemów transportu zbiorowego” wymaga wyjaśnienia.
21. W opracowaniu nie zaprojektowano organizacji sprzedaży biletów papierowych i elektronicznych.
22. W opracowaniu nie sprecyzowano, kto i na jakich zasadach będzie sprzedawał bilety: w pojazdach, punktach własnych i zewnętrznych, automatach, przez internet, za pośrednictwem urzędzeń mobilnych.
23. W opracowaniu nie określono, jak będzie rozwiązana kwestia wieloletnich umów dotyczących sprzedaży biletów i obsługi płatności, które zostały zawarte przez organizatorów i przewoźników.
24. W opracowaniu nie określono, jak będzie zorganizowana obsługa reklamacji dotyczących systemu sprzedaży, poboru opłat i kontroli biletów, gdzie będzie można złożyć reklamację oraz kto i w jaki sposób będzie ją rozpatrywał i rozliczał.
25. Na s. 29, p. 4.1.2 zapisano, że czytniki biletu elektronicznego będą instalowane na infrastrukturze kolejowej, w sytuacji gdy Komitet Sterujący Projektem nie podjął decyzji w tym zakresie.
26. W opracowaniu nie określono przedmiotu działalności administratora systemu pobierania opłat, w szczególności czy będzie on odpowiedzialny tylko za rozliczenia przychodów ze sprzedaży biletów, czy także za utrzymanie infrastruktury systemu w pełnej gotowości technicznej.
27. W opracowaniu nie wskazano, czy administrator systemu będzie rozliczał tylko przychody ze sprzedaży biletów elektronicznych, czy także papierowych.
28. W zapisie na s. 4 (czwarte wypunktowanie) stwierdzono, że uczestnicy systemu będą mieli możliwość „pozyskania danych dotyczących wielkości przewozów realizowanych przez poszczególnych organizatorów i operatorów przewozów”. Jest to prawdziwe tylko w sytuacji, w której dane dotyczące przewozów (w skali sieci, linii i kursów) będą uwzględniać także przejazdy na podstawie biletów papierowych, okresowych o

nieograniczonej liczbie przejazdów, uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Administrowany system powinien zostać więc „domknięty” poprzez objęcie ewidencją wszystkich przejazdów, co z kolei wiąże się z wprowadzeniem określonych zmian taryfowych i sposobu uiszczania opłaty - ewidencjonowania każdego przejazdu.

29. Pierwszy akapit na s. 8 zaprzecza założeniom o nieingerowaniu w taryfy organizatorów. Potrzebna jest jasna deklaracja dotyczące struktury taryf, ponieważ stanowi ona podstawę budowy systemu pobierania opłat, a nie na odwrót (gdy możliwości systemu narzucają strukturę taryf).
30. W opracowaniu na s. 17 użyto niezidentyfikowanego pojęcia bankowalność.
31. W opracowaniu na s. 27 nie określono, czy założenie dotyczące rozliczania się organizatorów z operatorami lub przewoźnikami w „formule umów brutto” będzie także obejmować regionalnych przewoźników drogowych i kolejowych. Ponadto należy wskazać, w jaki sposób operatorzy/przewoźnicy będą uzyskiwać refundację ulg i jak pod względem prawno-organizacyjnym w ramach systemu poboru opłat będzie następowało rozliczanie podatku VAT.
32. Nie przedstawiono podstawy określenia liczby pracowników spółki celowej na 75 etatów (s. 30) i stowarzyszenia na 20 etatów (s. 39). Nie uzasadniono liczby pracowników spółki i stowarzyszenia ich zadaniami oraz zakresem i skalą działania.
33. W opracowaniu nie określono, czy utworzenie administratora systemu informacji pasażerskiej i poboru opłat, jako nowego podmiotu, będzie oznaczało likwidację etatów (stanowisk) pracy u organizatorów i przewoźników transportu zbiorowego.
34. W opracowaniu kilkakrotnie pojawia się nieprawidłowa nazwa MZKZG.