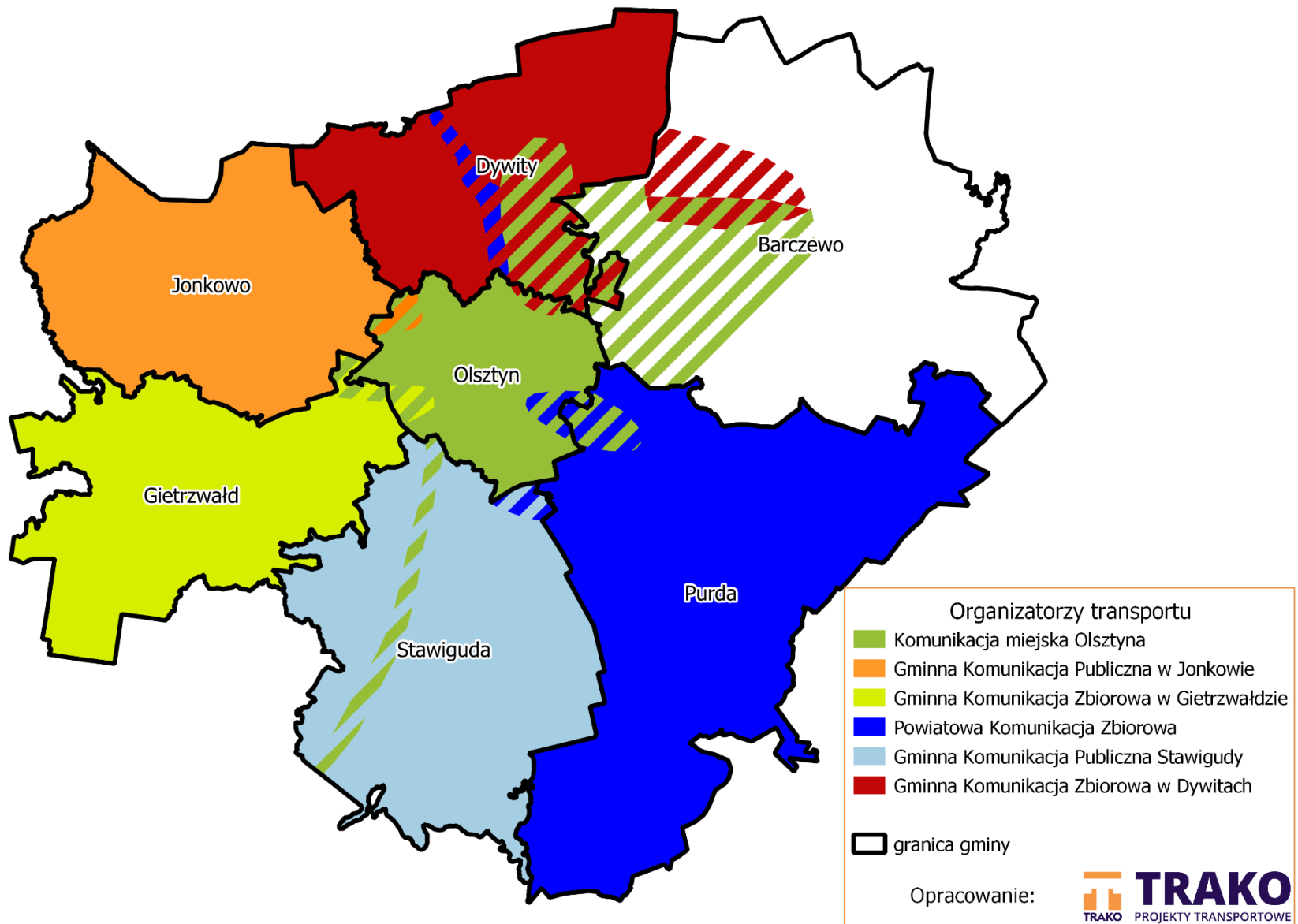




WARIANTY REALIZACYJNE BILETU AGLOMERACYJNEGO M O F O L S Z T Y N

WROCŁAW – OLSZTYN 2021

SPOSOBY ORGANIZACJI TRANSPORTU W MOF OLSZTYNA

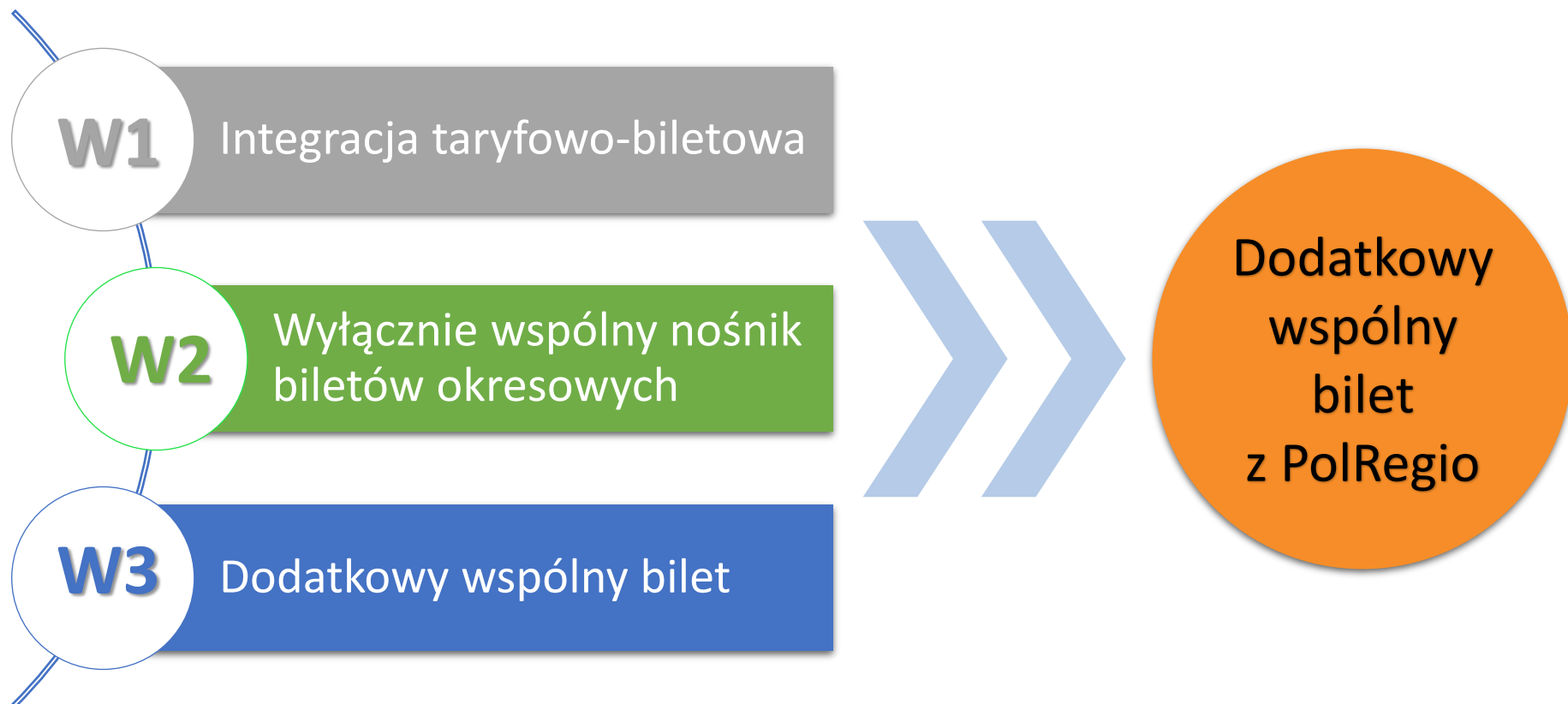


Uwarunkowania prawne wyboru modelu zarządzania systemem Bilet Aglomeracyjny MOF Olsztyna

W „Analizie Uwarunkowań Prawnych Wyboru Modelu Zarządzania Systemem Transportu Publicznego w MOF Olsztyna”, stanowiącej poprzedni etap prac, szczegółowo przeanalizowano możliwe modele współpracy w zakresie funkcjonowania wspólnego biletu oraz wspólnej taryfy na terenie MOF Olsztyna, tj.:

- ☐ na mocy zawartych porozumień międzygminnych,
- ☐ poprzez powołanie związku międzygminnego (względnie powiatowo-gminnego),
- ☐ poprzez powołanie w trybie in-house wspólnej spółki organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

Wyciągając wnioski z przeprowadzonych analiz, mając na uwadze obecny stan faktyczny, dokonany przegląd prawny oraz analizę zawartych umów przewozowych, **modelem instytucjonalnym, który powinien być rozwijany w ramach wprowadzenia wspólnego biletu i zarządzania systemem jest model oparty na porozumieniach międzygminnych.**



Opis wariantu:

- ❑ Gminy (powiat) nadal pozostają organizatorami swojego transportu.
- ❑ Porozumienie międzygminne dotyczy wyłącznie przekazania Olsztynowi zadania w zakresie organizacji systemu biletowego.
- ❑ W całym MOF obowiązuje jednolita, ale skomplikowana taryfa uwzględniająca ulgi ustawowe na liniach komunikacyjnych funkcjonujących poza terenem Olsztyna.
- ❑ Konieczność stosowania kas rejestrujących posiadających pozytywną opinię wydaną przez właściwy organ, umożliwiającą określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych.
- ❑ Nośnikiem biletów jest karta OKM (z poniższym zastrzeżeniem).
- ❑ Bilety jednorazowe emitowane są samodzielnie przez JST i mogą pozostać papierowe.

Proponowane rozwiązania (Olsztyn – Gminy MOF):

- ☐ Ponieważ Gminy (Powiat) pozostają organizatorami własnego transportu, podtrzymana będzie możliwość pozyskiwania dopłaty z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.
- ☐ Porozumienia gmin z Olsztynem muszą obejmować przekazanie do Miasta Olsztyna zadania w zakresie organizacji systemu biletowego i powinny być ujednolicone w swoim zakresie dla całego obszaru MOF.
- ☐ Uzgodniona taryfa i rodzaje biletów będą obowiązywać na terenie całego MOF Olsztyna.
- ☐ Olsztyn wraz z Gminami, muszą dostosować taryfę do specyfiki systemu strefowego (w kontekście linii podmiejskich). Nowa taryfa powinna zakładać, że:
 - ☐ na liniach miejskich i podmiejskich będą stosowane ulgi inne niż ustawowe stosowane na liniach wewnątrzgminnych i międzygminnych,
 - ☐ bilety jednorazowe mogą emitować i dystrybuować samodzielnie poszczególne JST,
 - ☐ pozostałe bilety (krótco i długookresowe, strefowe) będą emitowane przez Olsztyn, kodowane na OKM i honorowane przez Gminy (Powiat).
- ☐ Powyższe umożliwia uzyskiwanie przez Gminy (Powiat) przychodów ze sprzedaży własnych biletów jednorazowych na linie podmiejskie i wewnątrzgminne oraz umożliwia uzgodnienie zasad (w tym finansowych) honorowania pozostałych biletów kodowanych na OKM.

Proponowane rozwiązania (Olsztyn – Gminy MOF):

- ☐ Zastosowany katalog ulg (o charakterze miejskim) będzie uprawniał do otrzymywania rekompensaty przez Operatorów Gmin (Powiatu) z tytułu stosowania ulg ustawowych wyłącznie w zakresie linii wewnątrzgminnych i międzygminnych (nie do Olsztyna).
- ☐ Gminy MOF Olsztyn powinny zobligować swoich Operatorów, za pomocą zawieranych umów przewozowych, do:
 - ☐ przyjęcia, że przychody z biletów będą stanowić przychód gminy (lub powiatu),
 - ☐ honorowania (krótko i długookresowych) biletów kodowanych na OKM,
 - ☐ wyposażenia autobusów oraz kontrolerów w sprzęt OKM (obligatoryjnie: kasowniki i urządzenia kontrolerskie, fakultatywnie: biletomaty).
- ☐ W przypadku posiadania przez Gminy własnych autobusów powinny doposażyć je w sprzęt OKM. Gminy określają także lokalizacje i liczbę biletomatów oraz Punktów Obsługi Klienta (wyposażonych w terminale).
- ☐ Olsztyn zapewnia dodatkowy sprzęt oraz aktualizuje oprogramowanie Systemu OKM. Osobnymi uzgodnieniami zostanie objęty udział gmin w kosztach tego przedsięwzięcia.

WARIANT 2: WYŁĄCZNIE WSPÓLNY NOŚNIK BILETÓW OKRESOWYCH

Opis wariantu:

- Ponieważ Gminy (Powiat) pozostają organizatorami własnego transportu, podtrzymana będzie możliwość pozyskiwania dopłaty z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.
- Porozumienia gmin z Olsztynem muszą obejmować przekazanie do Miasta Olsztyna zadania w zakresie organizacji dystrybucji biletów i powinny być ujednolicone w swoim zakresie dla całego obszaru MOF.
- W MOF Olsztyna obowiązują dotychczasowe (różnorodne) taryfy, ulgi i emitenci.
- Operatorzy gminni (powiatowi) nadal będą mogli uzyskiwać rekompensatę z tyt. stosowania ulg ustawowych.

WARIANT 2: WYŁĄCZNIE WSPÓLNY NOŚNIK BILETÓW OKRESOWYCH

Proponowane rozwiązania (Olsztyn – Gminy MOF):

- ☐ Bilety emitują poszczególne JST.
- ☐ Nośnikiem biletów w całym MOF jest karta OKM (z poniższym zastrzeżeniem).
- ☐ Bilety jednorazowe mogą być dystrybuowane samodzielnie przez Gminy (ich Operatorów) i mogą pozostać papierowe.
- ☐ Powyższe umożliwia uzyskiwanie przez Gminy (Powiat) przychodów ze sprzedaży własnych biletów jednorazowych na linie podmiejskie oraz uzgodnienie zasad (w tym finansowych) sprzedaży przez Olsztyn (w roli agenta) pozostałych biletów Gmin (Powiatu) za pomocą systemu OKM.

WARIANT 2: WYŁĄCZNIE WSPÓLNY NOŚNIK BILETÓW OKRESOWYCH

Proponowane rozwiązania (Olsztyn – Gminy MOF):

- ☐ Gminy MOF Olsztyna powinny zobligować swoich Operatorów, za pomocą zawieranych umów przewozowych, do:
 - ☐ przyjęcia, że przychody z biletów będą stanowić przychód Gminy (lub powiatu),
 - ☐ honorowania (krótko i długookresowych) biletów kodowanych na OKM,
 - ☐ wyposażenia autobusów oraz kontrolerów w sprzęt OKM (obligatoryjnie: kasowniki i urządzenia kontrolerskie, fakultatywnie: biletomaty).
- ☐ W przypadku posiadania przez Gminy własnych autobusów powinny doposażyć je w sprzęt OKM. Gminy określają także lokalizacje i liczbę biletomatów oraz Punktów Obsługi Klienta (wyposażonych w terminale).
- ☐ Olsztyn zapewnia dodatkowy sprzęt oraz aktualizuje oprogramowanie Systemu OKM. Osobnymi uzgodnieniami zostanie objęty udział gmin w kosztach tego przedsięwzięcia.

Opis wariantu:

- ❑ Ponieważ Gminy (Powiat) pozostają organizatorami własnego transportu, podtrzymana będzie możliwość pozyskiwania dopłaty z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.
- ❑ W MOF Olsztyna obowiązują dotychczasowe (różnorodne) taryfy, ulgi, bilety i sposoby ich kontroli, a także emitenci.
- ❑ Operatorzy gminni (powiatowi) nadal będą mogli uzyskiwać rekompensatę z tyt. stosowania ulg ustawowych.
- ❑ Olsztyn (w porozumieniu z Gminami) wprowadza tzw. moduł biletowy (zwany dalej „moduł Olsztyn”), który będzie sprzedawany jedynie łącznie z jego odpowiednikami przyjętymi przez każdą z Gmin (Powiat), zwanymi dalej „modułami Gmin”. Łącznie stanowią „bilet aglomeracyjny MOF Olsztyna” uprawniający do podróżowania komunikacją miejską i podmiejską po całym MOF.
- ❑ Każdy z modułów powinien być tańszy niż jego odpowiednik - bilet (sprzedawany osobno przez Olsztyn lub Gminy) na te same strefy.
- ❑ Ceny biletów aglomeracyjnych MOF Olsztyna powinny być adekwatne do cen biletów w przewozach kolejowych po MOF.

Opis wariantu:

- ❑ Porozumienie międzygminne dotyczy wyłącznie zakupu przez Gminy (Powiat) „modułów Olsztyn”.
- ❑ Gminy (Powiat) zakupują od Olsztyna „moduły Olsztyna” i sprzedają je jedynie łącznie z „modułami Gmin” w formie „biletów aglomeracyjnych MOF Olsztyna” pasażerom na swoich liniach komunikacyjnych.
- ❑ Przychody z modułów biletowych pozostają przychodami ich emitentów (JST).
- ❑ Bilety aglomeracyjne powinny być spersonalizowane (imienne).
- ❑ Bilet aglomeracyjny nie może być oferowany osobom, które posiadają uprawnienia do darmowych przejazdów u któregośkolwiek z emitentów (ze względu na uzyskanie nieuprawnionego upustu u wyłącznie jednego z emitentów).
- ❑ Bilet aglomeracyjny powinien być biletem miesięcznym normalnym oraz ulgowym: dla uczniów i studentów (minimalne różnice w % ulgi ustawowej można uwzględnić w wartościach „modułów Gmin” dedykowanym obu grupom odbiorców zniżek).

WARIANT 3: DODATKOWY WSPÓLNY BILET

Cena biletu miesięcznego KM Olsztyn

Bilet normalny	Bilet ulgowy
80,00 zł	40,00 zł

Cena biletu „moduł Olsztyn” do zintegrowanego biletu miesięcznego KM Olsztyn + aglomeracja

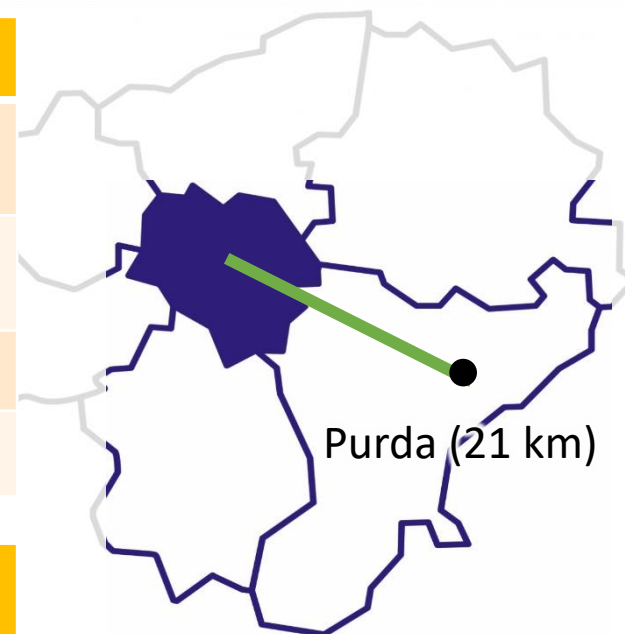
Moduł Normalny	Moduł ulga uczeń	Moduł ulga student
64,00 zł (-20 %)	31,14 zł (-22 %)	32,86 zł (-18 %)

Cena biletu miesięcznego Powiatowej Komunikacji Zbiorowej

Przedział kilometrowy	Bilet Normalny (100%)	Bilet Uczeń (49%)	Bilet Student (51%)
0 – 15 (Olsztyn, Plac Inwalidów Wojennych)	98,04 zł	50,00 zł	48,03 zł
15 – 30 (Purda)	107,85 zł	55,00 zł	52,85 zł
30 – 40 (Giławy)	117,65 zł	60,00 zł	57,64 zł

Cena biletu „moduł Powiatowej Komunikacji Zbiorowej” do zintegrowanego biletu miesięcznego KM Olsztyn + Powiatowej Komunikacji Zbiorowej (- 20 %)

Przedział kilometrowy	Bilet Normalny (100%)	Bilet Uczeń (49%)	Bilet Student (51%)
0 – 15 (Olsztyn, Plac Inwalidów Wojennych)	78,43 zł	40,00 zł	38,42 zł
15 – 30 (Purda)	86,28 zł	44,00 zł	42,28 zł
30 – 40 (Giławy)	94,12 zł	48,00 zł	46,11 zł



Łączna cena (oferowana pasażerom) zintegrowanego biletu KM Olsztyn + Powiatowej Komunikacji Zbiorowej (np. Purda – Olsztyn)

Normalny (100%)	Bilet Ulgowy (Uczeń i Student) (50%)
150,28 zł	75,14 zł

WARIANT 3: DODATKOWY WSPÓLNY BILET

Organizator: Gmina (Powiat)

Przewoźnik: Inter-Trans

Okres ważności:

15.09.2021 – 15.10.2021

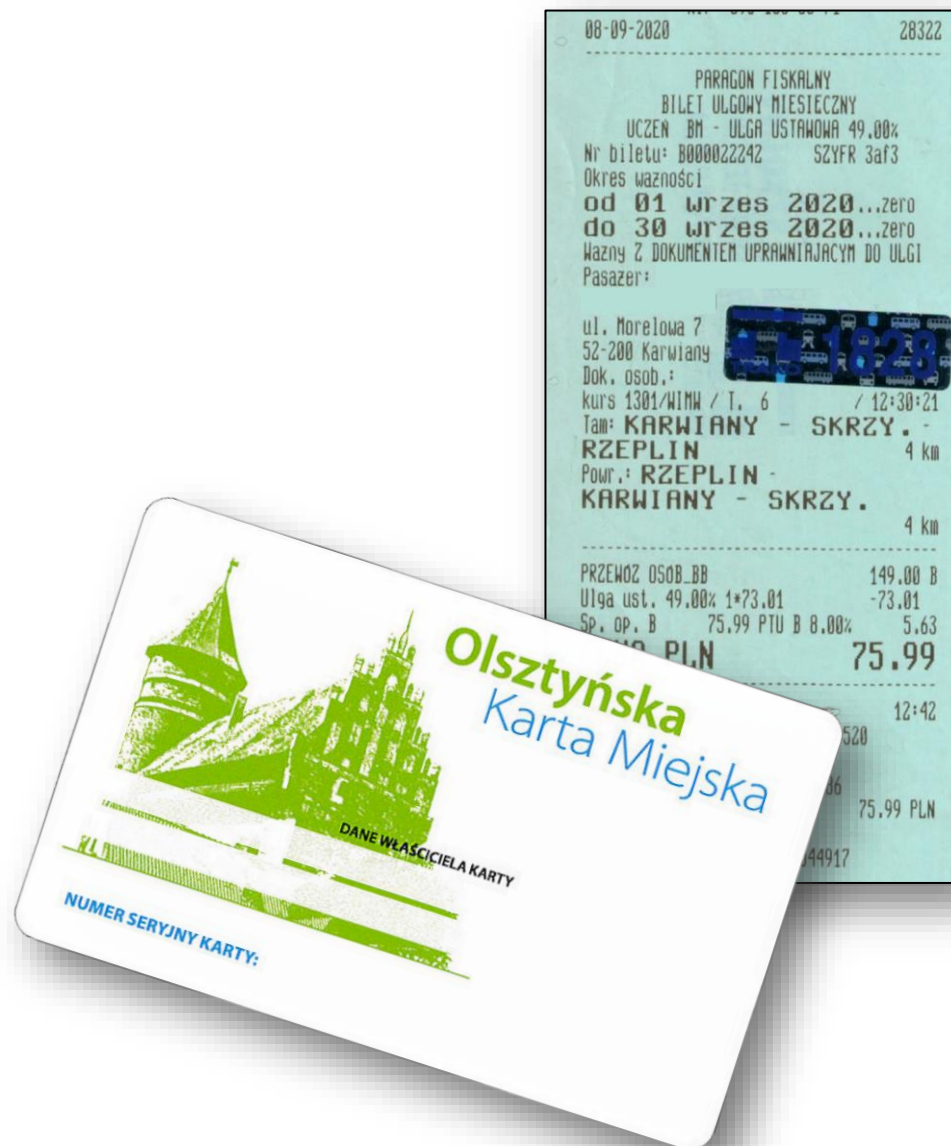
Linia 511:

Relacja:

**Purda L. – Klebark –
Olsztyn, Plac Inwalidów Wojennych**



Cena: 150,28 zł



Proponowane rozwiązania (Olsztyn – PolRegio):

- ☐ Przychody z biletów w przewozach kolejowych muszą pozostać przychodami przewoźnika kolejowego.
- ☐ Możliwe jest porozumienie „biletowe” zawierane przez Olsztyn z przewoźnikiem kolejowym.
- ☐ Bilety muszą być spersonalizowane (imienne).
- ☐ Ceny wspólnych biletów powinny być adekwatne do cen biletów w autobusowej komunikacji podmiejskiej.
- ☐ Wspólny bilet nie może być oferowany osobom, które mają darmowe przejazdy u któregośkolwiek z emitentów (ze względu na uzyskanie nieuprawnionego upustu u wyłącznie jednego z emitentów).

Proponowane rozwiązania (Olsztyn – PolRegio):

- ☐ Olsztyn (wraz z Gminami) tworzy moduł biletowy, zwany dalej „moduł MOF”, który będzie sprzedawany pasażerom jedynie łącznie z jego odpowiednikiem przyjętym przez PolRegio, zwanym dalej „modułem PolRegio”.
- ☐ Razem stanowią „bilet MOF-PolRegio” uprawniający do podróżowania pociągami PolRegio oraz komunikacją miejską i podmiejską.
- ☐ Każdy z modułów powinien być tańszy niż zwykły bilet (sprzedawane osobno przez Olsztyn i PolRegio) na te same strefy.
- ☐ Z powyższego powodu nieatrakcyjnym kwotowo byłby potencjalny bilet łączący trzy moduły: Olsztyn + PolRegio + Gmina (Powiat).
- ☐ Wspólny bilet MOF-PolRegio powinien być biletem miesięcznym, normalnym oraz ulgowym: dla uczniów i studentów (minimalne różnice w % uldze kolejowej można uwzględnić w wartościach „modułu MOF” dedykowanym obu grupom odbiorców zniżek).



Karta OKM

Założenie:

Urządzenia do walidacji biletów stosowane przez konduktorów **potrafią** odczytywać karty OKM (aplikację kontrolerską udostępni Olsztyn).

Proponowane rozwiązania:

- ☐ Honorowanie w pociągach karty OKM z zakodowanym dedykowanym wspólnym biletem MOF-PolRegio.
- ☐ Sprzedaż biletów za pomocą biletomatów lub terminali OKM także w kasach / POK'ach na stacjach i wybranych przystankach kolejowych.
- ☐ Gminy i Olsztyn (w ustalonym udziale) finansują honorowanie wspólnych biletów przez przewoźnika kolejowego. Rozliczenie może się odbywać na podstawie:
 - ☐ liczby zarejestrowanych w pociągach biletów MOF-PolRegio,
 - ☐ uzgodnionego klucza podziału przychodów lub w formie ryczału.

Bilet kolejowy

Założenie:

Urządzenia do walidacji biletów stosowane przez konduktorów **nie potrafią** odczytywać karty OKM.

Proponowane rozwiązania:

- ☐ Do dedykowanego biletu kolejowego PolRegio należy dodać informację o dedykowanym bilecie MOF – w efekcie powstaje nowy wspólny bilet MOF-PolRegio uprawniający do przejazdu zarówno pociągami jak i komunikacją miejską oraz podmiejską.
- ☐ Sprzedaż wspólnego biletu MOF-PolRegio jest prowadzona wyłącznie przez PolRegio.
- ☐ Honorowanie łączonego biletu MOF-PolRegio w komunikacji miejskiej i podmiejskiej.
- ☐ Urządzenia do walidacji biletów OKM stosowane przez kontrolerów w komunikacjach miejskich i podmiejskich **potrafią** odczytywać ważność biletu MOF-PolRegio (aplikację kontrolerską udostępni PolRegio).

Bilet kolejowy

Proponowane zasady rozliczeń:

- ☐ PolRegio zwraca Olsztynowi wartość sprzedanych biletów MOF (w oparciu o fakturę VAT wystawianą przez Olsztyn) oraz przekazuje zestawienie sprzedanych biletów, w tym informację o relacji biletu kolejowego, do którego był dokupiony bilet MOF.
- ☐ Następnie Olsztyn na podstawie zestawień ze sprzedaży biletów (wykazu stacji początkowych lub końcowych zlokalizowanych na terenie poszczególnych JST) może się rozliczyć (jeśli takie zapadną ustalenia) z przychodów z poszczególnymi gminami.
- ☐ Udział w przychodzie z biletu ustalić mogą zarówno Gminy jak i Olsztyn np. w oparciu o wzkm wykonane po terenie każdego z JST.

WSPÓLNY BILET MOF OLSZTYN I POLREGIO

Cena biletu miesięcznego KM Olsztyn

Bilet normalny	Bilet ulgowy
80,00 zł	40,00 zł

Cena biletu „moduł Olsztyn” do zintegrowanego biletu miesięcznego KM Olsztyn + Polregio (-20%)

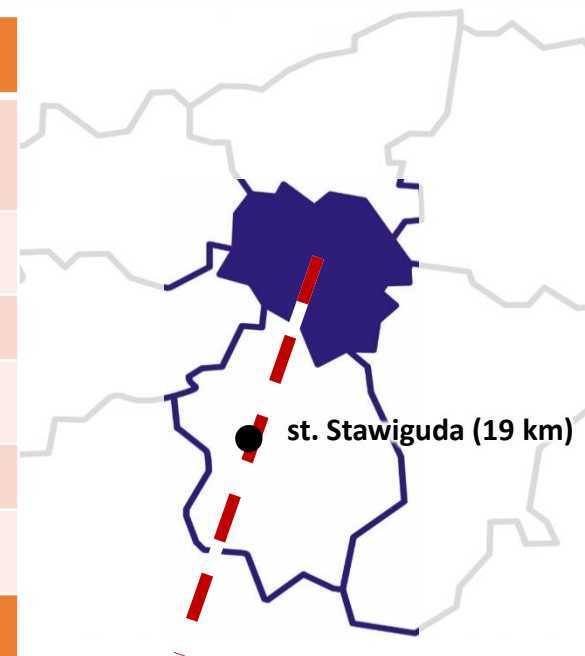
Moduł Normalny	Moduł ulga uczeń	Moduł ulga student
64,00 zł (-20 %)	31,14 zł (-22 %)	32,86 zł (-18 %)

Cena biletu miesięcznego Polregio

Przedział kilometrowy	Bilet Normalny (100%)	Bilet Uczeń (49%)	Bilet Student (51%)
0 (dw. Olsztyn Główny) – 5	88,00 zł	44,88 zł	43,12 zł
6 – 10	96,00 zł	48,96 zł	47,04 zł
11 – 15 (st. Bartąg i Gąglawki)	134,00 zł	68,34 zł	65,66 zł
16 – 20 (st. Stawiguda)	152,00 zł	77,52 zł	74,48 zł
21 – 25 (st. Gryżliny)	168,00 zł	85,68 zł	82,32 zł

Cena biletu „moduł Polregio” do zintegrowanego biletu miesięcznego KM Olsztyn + Polregio (- 20 %)

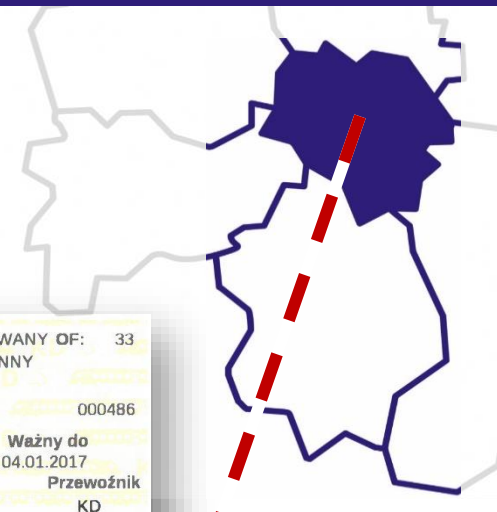
Przedział kilometrowy	Bilet Normalny (100%)	Bilet Uczeń (49%)	Bilet Student (51%)
0 (st. Olsztyn główny) – 5	70,40 zł	35,90 zł	34,50 zł
6 – 10	76,80 zł	39,17 zł	37,63 zł
11 – 15 (st. Bartąg i Gąglawki)	107,20 zł	54,67 zł	52,53 zł
16 – 20 (st. Stawiguda)	121,60 zł	62,02 zł	59,58 zł
21 – 25 (st. Gryżliny)	134,40 zł	68,54 zł	65,86 zł



Łączna cena (oferowana pasażerom) zintegrowanego biletu KM Olsztyn + Polregio (np. Stawiguda – Olsztyn)

Normalny (100%)	Bilet Ulgowy (Uczeń i Student) (50%)
185,60 zł	~ 92,80 zł

WSPÓLNY BILET MOF OLSZTYN i POLREGIO



KLASA **2** WAŻNY OD **15.09.2021** WAŻNY DO **15.10.2021**
POC. PRZEWOŹNIK
PR

OD **Olsztyn Główny**
DO **Stawiguda**

PRZEZ



KASA WYDANIA

NIE FOLIOWAĆ!

Cena: 201,60 zł



CB123456789

POLREGIO

POLREGIO

POLREGIO

Koleje Dolnośląskie BILET ZINTEGROWANY OF: 33
MIESIĘCZNY IMIENNY
TAM POWRÓT

NIP: 691-240-25-76 000486

Klasa 2 Ważny od 05.12.2016 Ważny do 04.01.2017
POC. O ZN: 76 D/U-M 49% Przewoźnik KD
Od Legnica
Do Bolesławiec
Przez Choinów***

WZÓR

MPK
I strefa opłat
38,00 zł
KD
Nr leg. GA22

Właściciel: JULIAN KADOWSKI
Nr dok. ze zdjęciem: ABC 123456
Ważny wyłącznie w KD. Bilet ważny z ww. dokumentem. Bez wpisanego imienia nazwiska i nr dokumentu bil. nieważny

KM: 46

GA000000022 NIE FOLIOWAĆ!

Kasa wydania
TESTY-KD GOTÓWKA PLN **103,63
28.11.2016 15.26 PTU 8% ***7,68
109900111/003 GOT. **103,63 PLN

PODSUMOWANIE 1'WIDEOSPOTKANIA

- Większość osób uczestniczących w spotkaniu wskazało na wariant nr 3 jako najlepszy i najłatwiejszy do wdrożenia
- Systemem powinien zarządzać jeden podmiot. Z racji funkcjonowania systemu OKM, powinien być to ZDZiT w Olsztynie.
- Powinno utrzymać możliwość płatności gotówkowych za bilety zwłaszcza w strefie podmiejskiej.
- Powinno się wdrażać i zachęcać pasażerów do stosowania nowoczesnych metod płatności za bilety
- Ujednolicenie systemu ulg poprzez zastosowanie na terenie podmiejskim tylko ulg ustawowych.

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 1: Na czym dokładnie polegają ograniczenia techniczne związane z Olsztyńską Kartą Miejską? Czy jest możliwość przekazania jakichkolwiek danych, które pozwoliłyby nam możliwie precyzyjnie określić ilość przejazdów?

Odpowiedź 1: OKM jest kartą typu MIFARE 4k. Jeżeli urządzenia drużyn konduktorskich potrafią odczytać jej numer lub ważność zakodowanego na niej biletu, stwarza to szanse do rozliczania przejazdów realizowanych w oparciu o tą kartę.

Jeśli nie ma takiej możliwości technicznej, Olsztyn może z PolRegio uzgodnić kwotę ryczałtową lub robić cykliczne badania popytu na stacjach znajdujących się na terenie Olsztyna (dotyczących podróży wewnątrz MOF lub samego Olsztyna).

Analizy techniczne będą realizowane w kolejnych etapach prac (oddanie dokumentu planowane jest na koniec maja 2021 r.).

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 2: W jaki sposób oznaczyć dodatkowe moduły na biletach wg wariantu nr 3? Czy w przypadku trzech podmiotów biorących udział byłyby to trzy oddzielne informacje na bilecie o opłacie za każdy moduł?

Odpowiedź 2: Jeśli oznaczenie miałoby się odbyć na (papierowym) bilecie kolejowym – poprzez nadruk lub naklejki, przykład na następnym slajdzie.

PODSUMOWANIE 1'WIDEOSPOTKANIA

OPIS BILETU WYDANEGO Z FUNKCJI – PAKIET PODRÓŻNIKA

ILISĆ BILETÓW (ODCINKÓW) W RAMACH PAKIETU PODRÓŻNIKA

INFORMACJA O KODACH ZASTOSOWANYCH OFERT U DANEGO PRZEWOŹNIKA

KATEGORIE POCIĄGÓW

OGÓLNA LICZBA OSÓB

INFORMACJE O ZASTOSOWANEJ OFERCIE (DOTYCZY PKP IC) I ZAREZERWOWANYCH MIEJSCACH

**LICZBA KILOMETRÓW POSZCZEGÓLNYCH ODCINKÓW:
B1=152 km, B2=160 km, B3=44 km**

ID TRANSAKCJI - WYMAGANE DO WPROWADZENIA PRZY ZWROCIE

PRZEWOZY REGIONALNE Sp. z o.o. PAKIET PODRÓŻNIKA + REZERWACJA PKP IC
Przez: Inowrocław#Tczew#Gdynia Gł.

3	🕒	OD VON / DE / FROM	DO NACH / A / TO	3	🕒	KL
	07.09 17:34	Poznań Gł.	- Wejherowo		07.09 17:59	
B1		Poznań Gł.	- Bydgoszcz Gł.	001IC	IC	3xN:1x71;1x99;1x73 2
B2		Bydgoszcz Gł.	- Gdańsk Gł.	001PR	R	3xN:1x71;1x99;1x73 2
B3		Gdańsk Gł.	- Wejherowo	002SKW	0	3xN:1x71;1x99;1x73 2
	07.09 17:34	POZNAN GL	-> BYDGOSZCZ GL		07.09 19:02	
POC.55 WAG.267 6H.DO SIEDZ.041-0.042-0.043-K.044-K.046-0.048-K.						
A-CENA BAZOWA:3xN:1x71;1x99;1x73			807640138116			
0152+0160+0044=0356km Wagon bez przejazdów			177,94+110,66+41,22=			
171			NIP 5262557278			
ID:00000026 AB001666580			0014#030601807/000			
Poznań Gł.			237991 06.09.17 14:58			
AB 016665806			PTU 8% PLN **24,43			
			AED 07160305			
POLREGIO POLREGIO POLREGIO POLREGIO POLREGIO						

KODY ZNIŻEK DLA POSZCZEGÓLNYCH OSÓB

NUMER REFERENCYJNY ZNAJDUJE SIĘ NA WYSOKOŚCI INFORMACJI O REZERWACJI

**CENY POSZCZEGÓLNYCH BILETÓW:
B1 = 177,94 zł, B2 = 110,66 zł, B3 = 41,22 zł**

Źródło: <https://biletyregio.pl/pakiet-podroznika-wspolny-bilet-pkp/>

Jeśli na OKM, poprzez analogiczne ich oprogramowanie.

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 3: Jak pogodzić interesy zainteresowanych podmiotów w przypadku, w którym stosowane ceny są relatywnie niskie i nie będzie zgody na dalsze obniżanie cen biletów? Wprowadzenie nowego rodzaju biletu, który będzie biletem zintegrowanym, powinno zakładać produkt relatywnie tańszy od standardowej oferty przewoźników.

Odpowiedź 3: Mając świadomość że każdy samorząd (i przewoźnik) dąży do minimalizacji ponoszonych kosztów (w tym przypadku związanych z utrzymaniem publicznego transportu zbiorowego), ważna jest przyjęta deklaracja współpracy międzysamorządowej w tej kwestii. W szczególności w wyniku realizacji wspólnych przedsięwzięć w ramach rozwoju terytorialnego ZIT (współfinansowanych ze środków UE).

Jednocześnie, proponowane rozwiązania można wdrażać etapowo, pilotażowo z wybranymi gminami.

PODSUMOWANIE 1'WIDEOSPOTKANIA

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 4: Czy Gminy w porozumieniu z UM będą w stanie dostosować rozkład jazdy autobusów do kolei?

Odpowiedź 4: Ważny temat, aczkolwiek nie dotyczy przedmiotu analizy.

PODSUMOWANIE 1'WIDEOSPOTKANIA

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 5: Należy pamiętać o różnym sposobie przyznawania dotacji do biletów sprzedanych dla osób uprawnionych z ulgą ustawową. POLREGIO powinno być emitentem biletów, od których uzyskuje ulgi ustawowe do ulgowych przejazdów kolejną.

Odpowiedź 5: Tak też przyjęto w proponowanych rozwiązaniach. Bilety (moduły) kolejowe są emitowane przez przewoźnika kolejowego właśnie z powodu potrzeby utrzymania pozyskiwania przez niego rekompensaty z tyt. honorowania tych ulg.

PODSUMOWANIE 1'WIDEOSPOTKANIA

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 6: Czy organizator transportu miejskiego zrekompensuje POLREGIO utracone przychody z tytułu biletów z ulgami ustawowymi, które aktualnie przewoźnik sprzedaje w ramach aglomeracji, a w przypadku honorowania biletów miejskich nie będzie ich uzyskiwał?

Odpowiedź 6: Proponowane rozwiązania nie przewidują potrzeby rezygnacji z otrzymywania rekompensaty z tyt. honorowania przez przewoźnika kolejowego ulg ustawowych.

PODSUMOWANIE 1'WIDEOSPOTKANIA

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 7: Oprócz zaproponowanych trzech wariantów chcielibyśmy poddać analizie jeszcze jedno rozwiązanie - honorowanie biletów komunikacji miejskiej w pociągach POLREGIO. Podróżni z ważnym biletem komunikacji miejskiej mogliby korzystać z naszych pociągów w granicach określonych umową z Organizatorem komunikacji. Zasady rozliczania takiej współpracy pozostałyby do ustalenia z Miastem Olsztyn.

Odpowiedź 7: Jak najbardziej taki wariant jest możliwy. Jednakże, zachodzi wówczas konieczność odczytywania OKM przez urządzenia będące na wyposażeniu drużyn konduktorskich w pociągach. Wówczas strony mogą się rozliczać na podstawie zliczonych przejazdów na podstawie OKM lub w oparciu o cykliczne (np. co kwartał, pół roku, rok) badania popytu i struktury biletowej wśród pasażerów wsiadających/wysiadających na stacjach/przystankach na terenie Olsztyna.

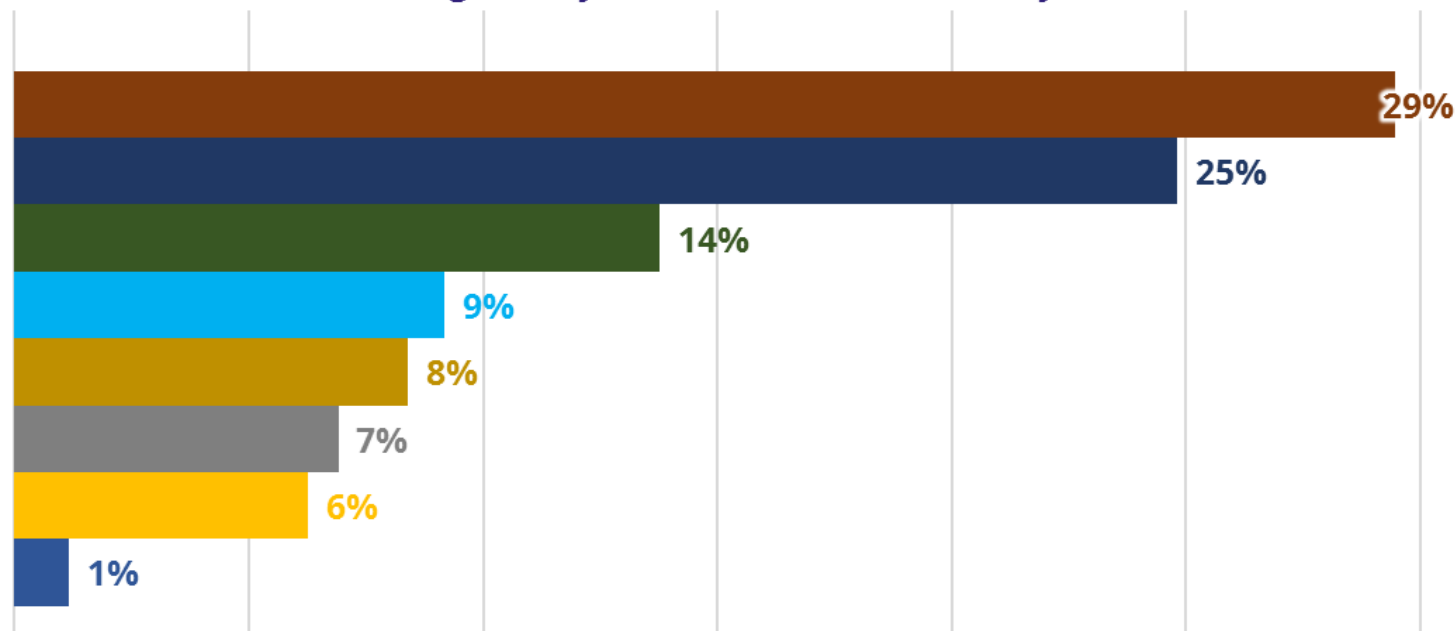
PODSUMOWANIE 1'WIDEOSPOTKANIA

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 8: Uwaga metodologiczna do slajdu 15 - wyników badań preferencji: pytanie o środki transportu, które powinny być objęte wspólnym biletem było wielokrotnego wyboru. Rezultaty przedstawiono natomiast na wykresie kołowym, gdzie np. do autobusów przypisano wartość 39,3%. Jak sądzę - odnosi się to do wszystkich odpowiedzi, natomiast nie do liczby respondentów, którzy zagłosowali na tę opcję, co zaniża rzeczywistą wartość. Moim zdaniem jest to mylące, dane powinny być zaprezentowane np. na wykresie słupkowym w odniesieniu do % respondentów, który zagłosował na daną opcję, a nie % wszystkich odpowiedzi. Wtedy uzyskalibyśmy rzeczywisty obraz tego, które środki powinny być objęte biletem zdaniem ankietowanych.

Odpowiedź 8: Zaktualizowano na następnym slajdzie.

Środki transportu, które powinny być objęte wspólnym biletem zintegrowanym na obszarze MOF Olsztyn



- (29%) **Autobusy i tramwaje w Olsztynie** - Autobusy komunikacji poszczególnych gmin podmiejskich
- (25%) **Autobusy i tramwaje w Olsztynie** - Autobusy komunikacji poszczególnych gmin podmiejskich - **Kolej regionalna** - **Rowery miejskie**
- (14%) **Autobusy i tramwaje w Olsztynie** - Autobusy komunikacji poszczególnych gmin podmiejskich - **Kolej regionalna**
- (9%) **Autobusy i tramwaje w Olsztynie** - **Rowery miejskie**
- (8%) **Autobusy i tramwaje w Olsztynie** - **Kolej regionalna** - **Rowery miejskie**
- (7%) **Autobusy i tramwaje w Olsztynie** - Autobusy komunikacji poszczególnych gmin podmiejskich - **Rowery miejskie**
- (6%) **Autobusy i tramwaje w Olsztynie** - **Kolej regionalna**
- (1%) **Autobusy komunikacji poszczególnych gmin podmiejskich** - **Kolej regionalna**

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 9: Wariant 1 i 2 - skomplikowana taryfa biletowa (każda gmina inne bilety), ulgi różne w gminach – dla pasażera koszmar. Ogromny koszt wdrożenia do systemu biletowego (OKM).

Odpowiedź 9: Tak to prawda. Lecz takie muszą być, jeśli chcemy umożliwić gminom utrzymanie pozyskiwania rekompensat z tyt. honorowania ulg ustawowych (które stanowią istotne źródło utrzymania komunikacji przez nie organizowane). Jeśli system biletowo-taryfowy miałby być prostszy dla pasażera, gminy musiałyby w większym stopniu wziąć na siebie koszty utrzymania tego transportu.

PODSUMOWANIE 1'WIDEOSPOTKANIA

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 10: Wariant 3. ZDZiT nie obniży ceny biletu sieciowego kosztem gminy. Można rozważyć bilet sieciowy MOF np. Olsztyn - Gmina X za 120 zł bilet normalny, w tym dla Olsztyna 80 zł, a dla gminy 40 zł.

Odpowiedź 10: W analogicznym bilecie aglomeracyjnym jaki funkcjonuje w aglomeracji wrocławskiej, Wrocław (miasto rdzenne MOF) oferuje Gminom 20% opust cenowy dla biletu miesięcznego (z 90 zł na 72 zł).

PODSUMOWANIE 1'WIDEOSPOTKANIA

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 11: Wszystkie warianty wymagają doposażenia pojazdów "gminnych" w oprzyrządowanie do odczytu OKM.

Odpowiedź 11: Wszystkie, prócz wariantu 3 opartego o bilety emitowane przez Gminy (lub ich operatorów).

PODSUMOWANIE 1'WIDEOSPOTKANIA

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 12: Nie poruszono tu kwestii kontroli biletów, kto i w jakim zakresie oraz gdzie ma kontrolę prowadzić. Ponadto jak np. dzielić się wpłaconą opłatą dodatkową za brak biletu, np. aglomeracyjnego.

Odpowiedź 12: Wskazaliśmy potrzebę doposażenia kontrolerów w stosowne urządzenia, z zastrzeżeniem, że w przypadku wersji papierowej wariantu 3, urządzenia takie nie są potrzebne.

Przychodami z tyt. pobierania opłat dodatkowych można dzielić się w sposób uzgodniony pomiędzy stronami, np. (1) proporcjonalnie do wartości części „modułów biletowych”, (2) pozostają po stronie organizującej kontrolę.

PODSUMOWANIE 1'WIDEOSPOTKANIA

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 13: Wspólny bilet z Polregio; pociągi muszą być wyposażone w czytniki OKM, w jaki sp. kontrolować pasażerów. W chwili obecnej za duże koszty i komplikacja w stosunku do osób korzystających z PKP, tym bardziej, że z informacji z Polregio wynika, że siatka połączeń nie będzie rozwijana z uwagi na słabą przepustowość sieci torowej. Na tych liniach kursują różne zestawy pociągów. W takim wariantcie musiały kursować tylko te, które wyposażone są w system OKM.

Odpowiedź 13: Jeśli wspólny bilet byłby kodowany na OKM, zachodzi potrzeba wyposażenia drużyn konduktorskich w stosowne urządzenia (lub w aplikację na urządzenia przez nie używane).

Jeśli wspólny bilet byłby sprzedawany przez PolRegio, w stosowne urządzenia (lub w aplikację) należy wyposażyć kontrolerów miejskich (podmiejskich).

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 14: Jedyne rozwiązanie to bilety w aplikacji mobilnej i chyba myśląc o MOF i systemie biletowym należy kierować się ku rozwiązaniom przy użyciu aplikacji na urządzenia mobilne. Każda strona odczyta zakodowany bilet. Operator/ dostawca takiej aplikacji rozlicza to między gminami.

Odpowiedź 14: Proponowane rozwiązanie wydaje się to najłatwiejszym pod względem technicznym. Jednakże jest obarczone wadą wykluczenia tych pasażerów, którzy mieliby problem z dostępem do biletów oferowanych wyłącznie tym kanałem dystrybucji (vide dzisiejszy udział sprzedaży biletów za pomocą aplikacji typu skycash czy mobilet).

PODSUMOWANIE 1'WIDEOSPOTKANIA

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 15: Przedstawione warianty wskazują jako organizatora sprzedaży biletów wyłącznie miasto Olsztyn.

Odpowiedź 15: Każdy z przedstawionych wariantów pozostawia kwestie związane z emisją i dystrybucją biletów jednorazowe przy organizatorach (lub ich operatorach).

Istniejący i jedyny system OKM wydaje się właściwym rozwiązaniem dla wspólnych biletów krótko i długookresowych. Wspólny bilet wymaga wspólnego nośnika objętego jednym systemem zarządzania.

Jednocześnie wariant 3 dopuszcza honorowanie na terenie Olsztyna specjalnych (dodatkowych), wspólnych biletów papierowych dystrybuowanych przez Gminy (Powiat).

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 16: Jednym nośnikiem jest karta OKM na której można zapisać tylko jeden bilet. Oznacza to , że w żadnym wariancie nie można zakodować dwóch biletów.

Odpowiedź 16: Technicznie jest możliwość zakodowania dwóch biletów na jednym nośniku – takie rozwiązanie uwzględnia wariant 2.

PODSUMOWANIE 1'WIDEOSPOTKANIA

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 17: Brak uregulowań co do możliwości współpracy z Olsztynem w zakresie realizacji przewozów do głównych węzłów przesiadkowych.

Odpowiedź 17: Ważny temat, aczkolwiek nie dotyczy przedmiotu analizy.

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 18: Duża dominacja Olsztyna w zakresie doboru systemu, który jest drogi i nieprzyjazny dla pasażerów poza obszarem miejskim.

Odpowiedź 18: Dobierając rozwiązania należy mieć na uwadze kompatybilność z obecnymi systemami wspierającymi świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego (np. sprzedaży biletów, Olsztyńskiej Karty Miejskiej), w tym kompatybilność z istniejącą infrastrukturą (biletomaty, parkometry, ekrany informacji pasażerskiej itd.).

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 19: Brak odniesienia się do sprzedaży biletów jednorazowych oraz biletów również na komunikację regionalną. Biletomat ma służyć jedynie do sprzedaży wspólnego biletu.

Odpowiedź 19: W każdym wariantcie, wskazywano jako rekomendację, aby bilety jednorazowe pozostały w gestii organizatorów (operatorów). Wariant 2 wskazywał na możliwość sprzedaży biletów regionalnych poprzez system OKM (ZDZiT występuje w roli agenta sprzedającego bilety regionalne poszczególnych gmin).

PODSUMOWANIE 1'WIDEOSPOTKANIA

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 20: Brak wskazanych jakichkolwiek przykładowych zasad rozliczeń.

Odpowiedź 20: Na tym etapie prac zostały przedstawione warianty realizacyjne.

Analiza możliwości finansowania systemu, w tym sposobów rozliczeń zostanie wykonana w kolejnych etapach prac.

PODSUMOWANIE 1'WIDEOSPOTKANIA

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 21: Koszty obsługi systemu pochłoną dużą część wpływów uzyskanych z biletów miesięcznych, które obecnie sprzedawane są przez operatorów.

Odpowiedź 21: Partnerzy projektu powinni się liczyć z kosztami jego wdrożenia i utrzymania.

Spostrzeżenia uczestników nadesłane po zapoznaniu się z materiałami

Pytanie 22: Wspólny bilet ma sens w chwili spełnienia oczekiwań pasażerów wobec dobrze przygotowanej ofercie rozkładowej i liniowej. Dojazd do głównych przystanków przesiadkowych, węzłów komunikacyjnych. Dowożenie pasażerów do miejsc oddalonych od węzłów przesiadkowych niweczy starania o utworzenie biletu (przykład Tęczowego Lasu, linii nr 511, linii 108 i 112).

Odpowiedź 22: Ważny temat, aczkolwiek nie dotyczy przedmiotu analizy.

Dziękuję za uwagę