



## Wspólny bilet na linii wołomińskiej - oddzielamy fakty od mitów ZTMu .

W dniu wczorajszym redakcje lokalnych mediów otrzymały od działu prasowego ZTMu tekst pt. „**Wspólny Bilet na linii wołomińskiej mity i fakty**” w którym ZTM odnosi się do naszych pytań i zarzutów postawionych w piśmie, którym Miasto Żabki wypowiedziało porozumienie w sprawie wspólnego biletu na kolej.

Przykro nam, że tej informacji nie dostały w pierwszej kolejności miasto Żabki i pozostałe miasta na linii wołomińskiej tj. Zielonka, Kobyłka, Wołomin. Rzecznik ZTMu Igor Krajnow wielokrotnie w publicznych wypowiedziach zastrzegając, że ZTM prowadzi z gminami rozmowy przy stole, a nie za pośrednictwem mediów, widać, że dla gmin linii wołomińskiej obowiązują jakieś inne, specjalne zasady traktowania.

Tytuł informacji „mity i fakt” oraz zarzut rozpowszechniania nieprawdziwych informacji zobligował nas do poszukiwania w informacji przekazanej przez ZTM tytułowych faktów i mitów.

Poniżej w ramach zamieszczamy kolejne fragmenty pisma ZTMu (bez skrótów) wraz z naszym komentarzem do poruszanych w nim kwestii.

### **Wspólny Bilet na linii wołomińskiej – mity i fakty**

**Burmistrz Żabek wypowiedział jednostronnie umowę dotyczącą współfinansowania Wspólnego Biletu ZTM-KM**

(źródło pismo ZTM)

#### **FAKT**

Nikt nie zmuszał mnie do tego czynu. Uznałem, że jest to uczciwe postawienie sprawy w sytuacji gdy nie stać nas na ciągle drożejącą usługę, której jakoś jest wątpliwa. W porozumieniu uczestniczyły tylko dwie strony miasto Żabki i m.st. Warszawa więc trudno sobie wyobrazić wypowiedzenie inne niż jednostronne.



## Miasto Żabki

05-091 Żabki, ul. Wojska Polskiego 10

Z tego powodu Zarząd Transportu Miejskiego został zmuszony do wypowiedzenia umów pozostałym gminom leżącym przy linii wołomińskiej: Zielonce, Kobyłce i Wołominowi.

(źródło pismo ZTM)

### **MIT**

Miasto Żabki do niczego ZTMu nie zmusiło. To była autonomiczna decyzja ZTMu. Porozumienie z Żabkami było niezależnym porozumieniem z ZTMem. Żabki nie były związane porozumieniem z żadną inną gminą. Wypowiedzenie porozumienia przez Żabki wcale nie musiało oznaczać wypowiedzenia dla pozostałych gmin. ZTM mógł te porozumienia renegotjować i jednocześnie zaproponować Żabkom mniej kosztowne rozwiązanie np. przejście do II strefy. To była jednostronna i autonomiczna decyzja ZTMu, a nie żaden przymus. Fakt wypowiedzenia porozumienia Zielonce, Kobyłce i Wołominowi odczytujemy raczej jako próbę wywarcia nacisku na władze Żabek i formę realizacji w praktyce tzw. presji społecznej przed którą dyrektor ZTMu wielokrotnie i dobroduszenie nas ostrzegał podczas rozmów nt. wspólnego biletu, pod którą mieliśmy się ugiąć i przyjąć warunki ZTMu. Miasto Żabki wraz z pozostałymi gminami są otwarte na rozmowy w sprawie nowego wspólnego biletu na linii wołomińskiej i nie potrzebuje do tego sztucznie wytworzonej presji społecznej.

**Od tej pory Urząd Miasta Żabki i lokalne media z terenu powiatu wołomińskiego prześcigają się w publikowaniu nieprawdziwych informacji dotyczących współpracy między Żabkami a ZTM w sprawie Wspólnego Biletu. Pojawiają się oskarżenia o czerpanie nieuzasadnionych korzyści lub stosowanie niejasnych zasad rozliczeń. Dziwi, że te zarzuty pojawiły się teraz, choć zasady współfinansowania Wspólnego Biletu nie zmieniły się od początku jego funkcjonowania. Zachęcamy więc do zapoznania się ze szczegółowo przedstawionymi zasadami rozliczeń między ZTM i Kolejami Mazowieckimi oraz między ZTM a gminami powiatu wołomińskiego.**

(źródło pismo ZTM)

### **MIT**

Przykro nam, że ZTM odbiera nasze pytania i prośbę o wyjaśnienia jako oskarżenia. Wątpliwości artykułowane przez miasto Żabki pokazują dobitnie, że nie dla wszystkich uczestników porozumienia w sprawie wspólnego biletu zasady rozliczeń i ustalania ceny były jasne i przejrzyste jak to się ZTM-owi wydaje. Oczekujemy stosownego pisma ze strony ZTM-u, w którym ZTM wyjaśnił by te wszystkie wątpliwości. My tylko domagamy się jasnych, sprawiedliwych i przejrzystych zasad rozliczeń oraz przewidywalności kosztów.



## Miasto Ząbki

05-091 Ząbki, ul. Wojska Polskiego 10

### Jak wyglądają zasady rozliczeń między ZTM a KM?

Podstawową jednostką rozliczeniową w transporcie jest wozokilometr (w przypadku przewozów kolejowych – pociągokilometr). Mówiąc najprościej – jest to cena jednego kilometra przejechanego przez pociąg. Stawka za pociągokilometr jest zapisana w umowie między ZTM a KM. Jej wysokość ustala przewoźnik na podstawie m.in. cen energii elektrycznej, cen dostępu do infrastruktury kolejowej a także procentowego udziału pasażerów podróżujących z biletami ZTM. Udział ten jest ustalany na podstawie badań regularnie wykonywanych wspólnie przez KM i ZTM.

(źródło pismo ZTM)

### FAKT,

Którego nie negowaliśmy, chociaż ostatnia kwestia, związana z pokrywaniem kosztów funkcjonowania linii z wpływów biletów Kolei Mazowieckich nigdy nie była przez ZTM nam wyjaśniona i nigdy nie została zapisana w treści porozumienia.

### Stawki za pociągokilometr obowiązujące w poszczególnych latach:

2007 r. – 3,26 zł

2008 r. – 7,50 zł

2009 r. – 13,70 zł

2010 r. – 15,04 zł

2011 r. – 16,54 zł

Całkowity koszt, jaki ZTM ponosi z tytułu Wspólnego Biletu jest obliczany na podstawie rzeczywistej pracy przewozowej, czyli liczby wykonanych przez KM kilometrów pomnożonej przez stawkę za pociągokilometr.

(źródło pismo ZTM)

### FAKT – chociaż nie pełny

Brakuje stawki 21,45 zł dla roku 2012 jaką zaproponował ZTM gminom na 2012 rok !!! więc 30 % podwyżki w stosunku do 2011 roku.

Cieszymy się, że ZTM potwierdza astronomiczną skalę wzrostu ceny pociągokilometra płaconego przez gminy, który nie da się uzasadnić ani inflacją, ani wzrostem cen nośników energii, ani polepszeniem komfortu podróżowania.



## Miasto Żabki

05-091 Żabki, ul. Wojska Polskiego 10

### Całkowity koszt Wspólnego Biletu ponoszony przez ZTM na terenie gmin powiatu wołomińskiego:

2007 r. – ok. **0,7 mln zł** (tylko Żabki)

2008 r. – ok. **1,9 mln zł** (tylko Żabki)

2009 r. – ok. **3,1 mln zł** (Żabki) oraz ok. **7,8 mln zł** (Zielonka, Kobyłka i Wołomin, które zostały objęte WB)

2010 r. – ok. **3,5 mln zł** (Żabki) i ok. **8,5 mln zł** (pozostałe gminy)

2011 r. – ok. **5 mln zł** (Żabki) i ok. **12,7 mln zł** (pozostałe gminy)

(źródło pismo ZTM)

### FAKT

Cieszymy się, że ZTM przyznaje, że koszty wspólnego biletu na kolej drastycznie rosną z każdym rokiem chociaż nadal trudno nam znaleźć racjonalne uzasadnienie skali tego wzrostu. Nie są nam znane inne usługi których koszt wzrasta wykładniczo. Gminy przystępujące do wspólnego biletu kolejowego w 2007 roku nie były świadome jak kosztowne będzie utrzymanie tego środka transportu. Z punktu widzenia Żabek wraz ze wzrostem kosztów jakość usługi stale się pogarsza, dlatego musieliśmy zadać sobie pytanie dlaczego mamy płacić takie sumy za usługę, z której nasi pasażerowie coraz częściej nie są w stanie skorzystać, bo nie są w stanie wsiąść do pociągu.

Warto dodać, że wzrost kosztów Wspólnego Biletu wynika nie tylko ze zwiększenia stawki za pociągokilometr, ale również ze wzrostu pracy przewozowej, która z kolei jest konsekwencją zwiększenia liczby kursów pociągów KM na linii wołomińskiej.

(źródło pismo ZTM)

### MIT

Wzrost pracy przewozowej jest kilkudziesięcioprocentowy i nie można tym wytłumaczyć skali podwyżki. Między 2007, a 2011 rokiem praca przewozowa wzrosła o 46 %, przy czym największy wzrost zanotowano pomiędzy 2007, a 2008 rokiem tj 28 %. W analogicznym okresie 2007-2011 opłata za wspólny bilet kolejowy płacona przez miasto Żabki wzrosła o 450 % a cena pociągokilometra naliczana przez Koleje Mazowieckie o ok. 700 %.

Rok	Pociągokilometry	% wzgl 2007 r.	% rok do roku
2007	178 380	0	0
2008	228 993	28	28
2009	232 836	31	2
2010	232 448	30	0
2011	260 699	46	12



## Miasto Żabki

05-091 Żabki, ul. Wojska Polskiego 10

### Z czego wynika wysokość dopłat ze strony gmin?

Wysokość dopłat, zapisana w porozumieniach międzygminnych, jest procentowym udziałem gmin w kosztach Wspólnego Biletu na ich terenie. Inny udział w kosztach mają Zielonka, Kobyłka i Wołomin a inny Żabki. Żabki, które leżą najbliżej Warszawy są w pierwszej strefie biletowej (mieszkańcy kupują tańsze bilety ZTM – np. bilet 30-dniowy w cenie 90 zł, podczas gdy taki bilet na drugą strefę kosztuje 156 zł). Pozostałe trzy gminy, które rozliczają się wspólnie – w drugiej. Żabki wielokrotnie otrzymywały propozycję, aby w celu zmniejszenia wysokości dopłaty, przeszły do drugiej strefy biletowej. Burmistrz miasta podjął jednak decyzję, że Żabki pozostaną w pierwszej strefie.

### Udział w kosztach Wspólnego Biletu gmin powiatu wołomińskiego:

#### procentowy...

2007 r. – **70 proc.** (Żabki)

2008 r. – **34 proc./37 proc.\*** (Żabki)

2009 r. – **30 proc.** (Żabki), **30 proc./40 proc.\*\*** (Zielonka, Kobyłka i Wołomin)

2010 r. – **30 proc.** (Żabki) i **30/40 proc.** (pozostałe gminy)

2011 r. – **40/50 proc.\*\*\*** (Żabki) i **30/40 proc.** (pozostałe gminy)

\*Wzrost udziału w trakcie roku wynikał z ustaleń między ZTM a miastem Żabki.

\*\*Stawka 30 proc. obowiązująca dla odcinka Żabki – Wołomin Słoneczna a stawka 40 proc. dla odcinka Wołomin Słoneczna – Zagoścień.

\*\*\* Wzrost udziału w trakcie roku wynikał z ustaleń między ZTM a miastem Żabki.

#### ... i kwotowy (rocznie)

2007 r. – ok. **0,5 mln zł** (Żabki)

2008 r. – ok. **0,7 mln zł** (Żabki)

2009 r. – ok. **0,9 mln zł** (Żabki) i ok. **2,4 mln zł** (pozostałe gminy)

2010 r. – ok. **1 mln zł** (Żabki) i ok. **2,6 mln zł** (pozostałe gminy)

2011 r. – ok. **1,9 mln zł** (Żabki) i ok. **3,5 mln zł** (pozostałe gminy)

(źródło pismo ZTM)

### FAKT

Dane są zgodne z publikowanymi przez nas brakuje tylko kwoty oczekiwanej przez ZTM w 2012 roku powinno być 2012 - miasto Żabki –ok. **2,8 mln zł** i ok. **4,5 mln zł** pozostałe gminy.



## Miasto Żabki

05-091 Żabki, ul. Wojska Polskiego 10

Trzeba podkreślić, że znajdujące się w pierwszej strefie biletowej Żabki powinny ponosić udział w kosztach na poziomie 60 proc. Udział pozostałych gmin powinien wynosić 40 proc. kosztów całego odcinka. Wtedy kwoty, które samorzady musiałyby wydać byłyby znacząco wyższe. W 2009 r. Żabki, zamiast ok. 0,9 mln zł, powinny zapłacić ok. 1,8 mln zł, a w 2011 r. ok. 2,6 mln zł. Pozostałe gminy musiałyby na Wspólny Bilet wyłożyć w 2009 r. ok. 3,1 mln zł zamiast ok. 2,4 mln zł, a w roku bieżącym – zamiast ok. 3,5 mln zł byłoby to ok., 4,4 mln zł. Utrzymywanie niższego poziomu dofinansowania wynika m.in. ze „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne”, która zakłada integrację różnych systemów transportu – w tym przypadku kolei z komunikacją miejską. ZTM bierze pod uwagę również uwarunkowania finansowe poszczególnych samorządów oraz kieruje się interesem społecznym.

(źródło pismo ZTM)

### **Ani fakt ani mit – po prostu stanowisko ZTM-u.**

Szanujemy punkt widzenia ZTM-u w tej kwestii ale się z nim nie zgadzamy. Jesteśmy otwarci na rozmowy chętnie zobaczymy wyliczenia tych 60%.

### **Dlaczego wysokość dofinansowania ze strony gmin jest naliczana od pracy przewozowej, a nie według innych kryteriów, np. rzeczywistego wykorzystania linii przez pasażerów?**

Już w 2004 r., kiedy po raz pierwszy został nałożony obowiązek zawierania porozumień międzygminnych i ZTM negocjował z podwarszawskimi samorządami ich warunki – były rozważane różne warianty ustalania wysokości dofinansowania. Pod uwagę brano m.in. ustalanie dopłat na podstawie liczby mieszkańców czy wielkości budżetu. Ówczesne władze gmin podwarszawskich, po dogłębnej analizie wszystkich możliwości uznały, że najbardziej przejrzystym sposobem będzie wyliczenie kosztów na podstawie pracy przewozowej. W 2007 r., wraz z rozpoczęciem kolejnej kadencji samorządu, w wielu gminach zmieniły się władze. ZTM spotkał się więc z nowymi burmistrzami, wójtami i prezydentami, którzy zdecydowali, że najlepszym rozwiązaniem będzie pozostanie przy takim systemie rozliczeń.

(źródło pismo ZTM)

### **Ani fakt, ani mit po prostu stanowisko ZTM-u z którym się nie zgadzamy**

W 2004 roku rozmowy dotyczyły wyłącznie linii autobusowych i ustalenia te w przypadku autobusów sprawdzają się. W 2007 roku wspólny bilet na kolej przekroczył granice Warszawy i te same zasady rozliczeń zostały przeniesione na wspólny bilet kolejowy. Czas pokazał, że jest to podejście błędne, niesprawiedliwe i wymagające zmian. Koleje to nie autobusy! Autobusy nie mają przystanków co 6,5 km, nie przecinają kilku gmin, nie wypuszczają się poza obszar obowiązywania wspólnego biletu i 50% pasażerów nie podróżuje nimi na zupełnie innych zasadach niż pozostali. Dochodzi do absurdów, że jedno miasto musi płacić 50-60% kosztów funkcjonowania linii, a jego mieszkańcy nie są w stanie wsiąść i z usługi skorzystać. Żabki stoją na stanowisku, że przy rozliczeniach biletu kolejowego podstawowymi kryteriami powinny być odległość do Warszawy (jako dominująca relacja podróży) oraz ilość mieszkańców korzystających. Są to naturalne kryteria wyceny kosztów usług



## Miasto Żabki

05-091 Żabki, ul. Wojska Polskiego 10

kolejowych. Swój udział w kosztach funkcjonowania wspólnego biletu powinien mieć również samorząd powiatu, który zgodnie z ustawą jest odpowiedzialny za organizację przewozów międzygminnych jak ma to miejsce na linii legionowskiej.

### **Czy ZTM pobiera jakieś dodatkowe opłaty z tytułu zarządzania Wspólnym Biletem?**

Nie pobiera! Przypominamy o tym wszystkim samorządom objętym Wspólnym Biletem w trakcie corocznych negocjacji związanych z przedłużaniem umów na kolejny rok. ZTM nie pobiera z tego tytułu żadnych opłat mimo, że sam ponosi koszty, jak np. koszty związane z kontrolą jakości usług świadczonych przez Koleje Mazowieckie.

(źródło pismo ZTM)

### **MIT**

#### **Cieszymy się, że zostało to jasno zadeklarowane przez ZTM.**

Chociaż mamy pewne opory aby nazwać to faktem. Widzimy duże różnice w sposobie rozliczeń pracy przewozowej autobusów i kolei. Każda, nawet niewielka korekta rozkładu jazdy autobusów przekłada się na nowy aneks do porozumienia z precyzyjnym wyliczeniem skutków finansowych tej zmiany. W praktyce oznacza to, że miasto Żabki pokrywa wszystkie koszty związane nawet z czasową zmianą trasy autobusów wynikającą z remontów lub likwidacji skutków awarii. Tego nie obserwujemy przy porozumieniu kolejowym. Kursy pociągów wypadają z powodu remontów i zmian rozkładu w czasie roku, a my płacimy tak jakby były wykonane, nadwyżka pozostaje na koncie ZTMu. Ponadto ZTM nalicza przewoźnikowi kolejowemu kary za kursy niewykonane lub wadliwe, niestety te sumy nawet w części nie zmniejszają naszych miesięcznych wpłat. W samym pierwszym półroczu 2011 roku suma kar naliczonych Kolejom Mazowieckim przez ZTM za usługi niewykonane lub wadliwe przekroczyła 70 tys. zł. Nie są to znaczne sumy w przeliczeniu na udział pojedynczej gminy, ale są to pieniądze podatników i jeśli przewoźnik świadczy usługi źle, wkład gminy powinien być z tego powodu pomniejszany, a obecnie różnica pozostaje na koncie ZTMu. Wobec powyższego stwierdzamy, że dzisiaj ZTM zarządza wspólnym biletem nie mając z tego powodu żadnych dochodów jest **MITEM.**

Bierzemy jednak tą deklarację za dobrą monetę. Mamy nadzieję, że dzięki temu nasz postulat o rozliczaniu rzeczywistej, a nie deklarowanej pracy przewozowej zostanie przyjęty bez sprzeciwu ze strony ZTMu. Że w nowym porozumieniu dotyczącym wspólnego biletu na kolej, każda zmiana rozkładu jazdy będzie pociągała za sobą aktualizację aneksów jak ma to miejsce w przypadku rozliczania kursów autobusów.



## Miasto Ząbki

05-091 Ząbki, ul. Wojska Polskiego 10

### **Dlaczego ZTM nie ujawnia wysokości wpływów z biletów na terenie poszczególnych gmin i stopnia pokrycia tymi wpływami przewozów w ramach Wspólnego Biletu?**

Wpływy z biletów w aglomeracji warszawskiej pokrywają obecnie niewiele powyżej 30 proc. nakładów na komunikację, które przekraczają 2 mld zł. Według planu na przyszły rok stopień pokrycia ma wynieść ok. 33 proc. Szczegółowe informacje bez problemu można znaleźć w budżecie m.st. Warszawy. Nie jest jednak możliwe wyliczenie, w jakim stopniu wpływy z biletów pokrywają przewozy w ramach Wspólnego Biletu na terenie konkretnej gminy. Taryfa biletowa ZTM opiera się bowiem w dużej mierze na biletach czasowych i długookresowych. Posiadacze np. biletów 30- lub 90-dniowych, ważnych w obu strefach, mogą poruszać się po całej aglomeracji. Mogą korzystać na jednym bilecie zarówno z pociągów z Ząbek do Warszawy, jak i z autobusów w odległej od Ząbek Lesznowoli. Pasażer kupując taki bilet ZTM płaci za dostęp do całego systemu komunikacji organizowanej przez ZTM.

(źródło pismo ZTM)

**Ani fakt ani mit** – po prostu stanowisko ZTM-u z którym się nie zgadzamy i o czym chcemy rozmawiać.

### **Dlaczego kwoty zawarte w projekcie budżetu Warszawy na 2012 r. są znacznie niższe niż kwoty, których oczekuje od samorządów ZTM?**

Kwoty, jakie samorzady miałyby dopłacać do Wspólnego Biletu, wynikają z wysokości zatwierdzonej na przyszły rok stawki za pociągokilometr, jaką ZTM będzie płacił Kolejom Mazowieckim oraz wielkości pracy przewozowej. Zaś kwoty, które zostały umieszczone w projekcie budżetu Warszawy zostały obliczone na podstawie stanu z pierwszej połowy 2011 r. Nie były jeszcze wówczas zatwierdzone aneksy do porozumień z poszczególnymi gminami.

(źródło pismo ZTM)

### **MIT.**

Bardzo zaniepokoił nas fakt, że projekt budżetu m.st. Warszawy na następny rok, jest przygotowywany w oparciu o stare i nieaktualne stawki, które do projektowanych założeń przekazał ZTM.





## Miasto Żabki

05-091 Żabki, ul. Wojska Polskiego 10

**Dlaczego wysokość dofinansowania ze strony samorządów podwarszawskich nie jest pomniejszona o wpływy z biletów ZTM, wpływy z biletów KM oraz o wysokość dotacji urzędu marszałkowskiego?**

Jest pomniejszona! Strukturę podziału kosztów najłatwiej przedstawić na przykładzie niewielkiej kwoty – 100 zł. Połowę tej kwoty stanowią wpływy z biletów Kolei Mazowieckich i dotacje z urzędu marszałkowskiego. Czyli zostaje 50 zł. Z tych 50 zł 40 proc. (20 zł) jest pokrywanych ze sprzedaży biletów ZTM. Kolejne 20 proc. (10 zł) to koszt, jaki ponosi Warszawa dopłacając do przejazdów pociągami KM swoim mieszkańcom, którzy poruszają się po drugiej strefie biletowej. Pozostałe 40 proc. (20 zł) to koszt gmin. To są wyliczenia dla gmin znajdujących się w drugiej strefie biletowej. W przypadku Żabek ten podział wygląda nieco inaczej. Dopłaty z urzędu marszałkowskiego i wpływy z biletów KM nadal stanowią połowę kosztów. Druga połowa dzieli się następująco: 30 proc. (15 zł) – wpływy z biletów ZTM, 10 proc. (5 zł) – dotacja Warszawy dla swoich mieszkańców i 60 proc. (30 zł) – udział gminy znajdującej się w I strefie biletowej.

(źródło pismo ZTM)

### **Ani fakt ani mit**

Prosimy nie traktować nas jak pierwszoklasistów, którzy potrzebują uproszczonego modelu. Chcemy faktów, liczb, zestawień. Z przedstawionego powyższego mocno uproszczonego przykładu można wyciągnąć wnioski, że rzeczywisty koszt pociągokilometra Kolei Mazowieckich jest 2x wyższy co oznacza, że usługi przewozowe świadczone przez Koleje Mazowieckie na linii wołomińskiej 40 letnim taborem są dużo droższe niż te same usługi świadczone przez Warszawską Szybką Kolej Miejską nowym taborem.

### **Dlaczego przewoźnik kolejowy nie jest wybrany w trybie przetargu?**

Podstawowo organizacją przewozów kolejowych na terenie Mazowsza zajmuje się urząd marszałkowski. Samorząd województwa zdecydował, że przewoźnikiem kolejowym, obsługującym linię wołomińską są Koleje Mazowieckie. ZTM wykupił zatem usługę Wspólnego Biletu właśnie u tego przewoźnika.

(źródło pismo ZTM)

### **Fakt**

#### **Dziękujemy za wyjaśnienia.**

Niestety, życie pokazuje, że jakość usług świadczonych przez monopolistę pozostawia sporo do życzenia. A obecne warunki finansowania w żaden sposób nie motywują przewoźnika do poprawy jakości usług. Linia wołomińska to bardziej skansen kolejowy, niż kolej XXI w.



## Miasto Żabki

05-091 Żabki, ul. Wojska Polskiego 10

### Ile straci pasażer po rezygnacji ze Wspólnego Biletu na linii wołomińskiej?

Mieszkaniec Żabek, który chce podróżować pociągami Kolei Mazowieckich, może to obecnie zrobić na podstawie m.in. biletu 30-dniowego ZTM ważnego w I strefie, który kosztuje 90 zł. Mieszkańcy Zielonki, Kobyłki i Wołomina korzystają z biletów ZTM ważnych w obu strefach biletowych – koszt biletu 30-dniowego dla nich to 156 zł. Po rezygnacji ze Wspólnego Biletu pasażerowie będą musieli za bilety płacić znacznie więcej. Oprócz biletu miesięcznego KM, będą potrzebowali także biletu 30-dniowego ZTM ważnego w I strefie.

#### Tyle zapłacą mieszkańcy powiatu wołomińskiego po rezygnacji ze Wspólnego Biletu na odcinku Warszawa Wileńska – Zagościec:

##### **Żabki**

Obecnie – 90 zł, od 1 marca 2012 r. – 204,5 zł, różnica – 114,5 zł

##### **Zielonka**

Obecnie – 156 zł, od 1 marca 2012 r. – 204,5 zł, różnica – 48,5 zł

##### **Ossów, Kobyłka, Wołomin i Wołomin Słoneczna**

Obecnie – 156 zł, od 1 marca 2012 r. – 246 zł, różnica – 90 zł

##### **Zagościec**

Obecnie – 156 zł, od 1 marca 2012 r. – 286 zł, różnica – 130 zł

Co mieszkaniec Żabek miałby dostać od władz miasta w zamian za szybkie i tanie połączenie kolejowe? Burmistrz zapowiada uruchomienie linii autobusowej dowożącej mieszkańców Żabek do przystanku SKM w Rembertowie. Nie wydaje się jednak, żeby to rozwiązanie cieszyło się dużym zainteresowaniem ze strony pasażerów. Znacznie wydłuży to bowiem podróż. **Pociąg z Żabek do Warszawy Wileńskiej dojeżdża w ciągu 7 minut. Uwzględniając czas na dojście do przystanku autobusowego i tramwajowego, czas oczekiwania oraz czas dojazdu na pl. Bankowy, gdzie można się przesiąść do metra, zajmuje teraz tylko ok. 20 minut. Dojazd z Żabek do przystanku SKM w Rembertowie zajmie co najmniej 20 minut, przejazd pociągiem do Dworca Śródmieście to kolejne 19 minut. Czyli podróż będzie trwała dwa razy dłużej! Do tego dodać trzeba jeszcze czas przejścia z autobusu do pociągu i czas oczekiwania na pociąg.**

(źródło pismo ZTM)

### **MIT**

Pragniemy zwrócić uwagę, że przedstawiona przez ZTM kalkulacja czasu podróży nie jest prawidłowa - powinno się porównywać trasy o tym samym punkcie startowym i końcowym. Kalkulacja nie uwzględnia wydłużonego czasu dotarcia do przystanku kolejowego z południa Żabek, czasu przesiadki przy Dworcu Wileńskim spowodowanego budową II linii metra – gdzie pasażerowie muszą przechodzić nawet



## Miasto Żabki

05-091 Żabki, ul. Wojska Polskiego 10

---

800 m żeby przesiąść się do innego środka transportu i z reguły muszą „puścić” kilka kolejnych kursów bo się do nich nie da wsiąść. Nie uwzględniono również czasu potrzebnego na przesiadkę do metra i podróż metrem do stacji Centrum. Po tych poprawkach różnice nie są już tak znaczące.

W dniu 10-11-2011 r. pismem DiKM.70.2188.2011, (fax w dniu 10-11-2011r. nadano pocztą w dniu 17-11-2011 r.) miasto Żabki wystąpiło do ZTMu o uzgodnienie warunków korzystania z przystanków dla projektowanej linii autobusowej i nadal nie dostaliśmy na to pismo odpowiedzi. Skoro wg ZTMu proponowane połączenie jest tak nieatrakcyjne, to dlaczego tyle czasu zajmuje urzędnikom ZTMu uzgodnienie zasad korzystania z kilku przystanków w Rembertowie ? Zwracamy uwagę, że kursująca na podobnej trasie linia 199 nie „wozi powietrza” i mieszkańcy Żabek korzystają z przesiadki na kolej w Rembertowie pomimo, że jest ona według ZTMu niewygodna i czasochłonna.

Nigdy nie twierdziliśmy, że rozwiązanie z dowozem do linii kolejowej w Rembertowie jest rozwiązaniem lepszym, niż wspólny bilet. Będzie to kompromis pomiędzy możliwościami finansowymi miasta Żabki, a chęcią zapewnienia mieszkańcom jak najlepszych usług.

Propozycje ZTMu na 2012 rok w zakresie utrzymania wspólnego biletu na kolej przy obecnych zasadach rozliczeń były dla miasta Żabki nie do przyjęcia.

Miastu Żabki zależy na tym, aby umożliwić swoim mieszkańcom dotarcie do Warszawy w sposób komfortowy i ekonomicznie uzasadniony.

Miasto Żabki i miasta linii wołomińskiej są otwarte na dialog z ZTMem.

Nie rozpowszechniamy nieprawdziwych informacji jak twierdzi ZTM, a fakt jest taki, że do dnia dzisiejszego nie otrzymaliśmy odpowiedzi od ZTMu na wątpliwości sformułowane w piśmie wypowiedającym dalszą współpracę z dnia 30 listopada br. (sygnatura DiKM 7243.21.2011).