



Zarząd  
Transportu  
Miejskiego



ZTM – członek „Klubu Przyjaciół Prezydencji”

## Wspólny Bilet na linii wołomińskiej – mity i fakty

Burmistrz Ząbek wypowiedział jednostronnie umowę dotyczącą współfinansowania Wspólnego Biletu ZTM-KM. Z tego powodu Zarząd Transportu Miejskiego został zmuszony do wypowiedzenia umów pozostałym gminom leżącym przy linii wołomińskiej: Zielonce, Kobyłce i Wołominowi. Od tej pory Urząd Miasta Ząbki i lokalne media z terenu powiatu wołomińskiego prześcigają się w publikowaniu nieprawdziwych informacji dotyczących współpracy między Ząbkami 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.

### 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.

#### **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.



Zarząd  
Transportu  
Miejskiego



ZTM – członek „Klubu Przyjaciół Prezydencji”

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

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

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

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

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

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

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.

### **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 Ząbki. Ząbki, 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. Ząbki wielokrotnie otrzymywały propozycję, aby w celu zmniejszenia wysokości dopłaty, przeszły do drugiej strefy biletowej. Burmistrz miasta podjął jednak decyzję, że Ząbki pozostaną w pierwszej strefie.

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

#### **procentowy...**

2007 r. – **70 proc.** (Ząbki)

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

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

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

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

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



Zarząd  
Transportu  
Miejskiego



ZTM – członek „Klubu Przyjaciół Prezydencji”

\*\*Stawka 30 proc. obowiązująca dla odcinka Ząbki – Wołomin Słoneczna a stawka 40 proc. dla odcinka Wołomin Słoneczna – Zagościniec.

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

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

2007 r. – ok. **0,5 mln zł** (Ząbki)

2008 r. – ok. **0,7 mln zł** (Ząbki)

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

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

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

Trzeba podkreślić, że znajdujące się w pierwszej strefie biletowej Ząbki 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. Ząbki, 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.

#### **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



Zarząd  
Transportu  
Miejskiego



ZTM – członek „Klubu Przyjaciół Prezydencji”

takim systemie rozliczeń.

### **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.

### **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.

### **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.

### **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?**



Zarząd  
Transportu  
Miejskiego



ZTM – członek „Klubu Przyjaciół Prezydencji”

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 Ząbek 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..

### **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.

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

Mieszkaniec Ząbek, 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.



Zarząd  
Transportu  
Miejskiego



ZTM – członek „Klubu Przyjaciół Prezydencji”

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

### Ząbki

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**

### Zagoścień

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

Co mieszkaniec Ząbek miałby dostać od władz miasta w zamian za szybkie i tanie połączenie kolejowe? Burmistrz zapowiada uruchomienie linii autobusowej dowożącej mieszkańców Ząbek 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 Ząbek 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 Ząbek 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.**