

Jak zapewnić sprawny system aglomeracyjnego transportu publicznego – wygodny z punktu widzenia klientów (mieszkańców podmiejskich miejscowości), a jednocześnie ekonomicznie efektywny z punktu widzenia samorządów tworzących aglomerację? Stosowanymi w praktyce rozwiązaniami są tzw. bilet aglomeracyjny i aglomeracyjne związki komunikacyjne.

Wspólny bilet – (nie)wspólna trudna sprawa

Rozwiązanie w postaci tzw. biletu aglomeracyjnego stosowane jest w różnej skali w polskich aglomeracjach miast wojewódzkich. Głównym problemem tego rozwiązania wydaje się ustalenie skali współfinansowania systemu transportowego z budżetów poszczególnych samorządów. Tematyka biletu aglomeracyjnego rozgrzała uczestników II Kongresu Transportu Publicznego, który odbył się w dniach 9-10 października w Poznaniu. – *Naprzeciwko mnie siedzi okropny facet, jeśli chodzi o negocjacje, który dla nas wszystkich był symbolem zła. Chciał pieniądze. Ode mnie jeszcze nie wyciągnął. Wciąż mam wiele pytań, na które nie znalazłem odpowiedzi. Jaki sens ma wspólny bilet, rozliczany na jakieś dziwne „kilometropociągi”, gdy moi mieszkańcy jadą tylko do Pałacu Kultury i z pozostałych części trasy w ogóle nie korzystają?* – pytał burmistrz podwarszawskiego Grodziska Mazowieckiego Grzegorz Benedykciński. – *Już teraz wszystko wokół dworca jest zastawione samochodami. Obok jest piękny park, a niektórzy są gotowi zaparkować w fontannie, bo chcą się przesiąść na pociąg do Warszawy. Na mnie spoczywa zorganizowanie dojazdu ludzi do dworca, zapewnienie im miejsca na pozostawienie samochodu. Tak rozumiem swoją rolę. Na więcej nigdy mnie nie będzie stać.* – dodawał burmistrz.

Antidotum w aglomeracyjnych związkach komunikacyjnych?

Według byłego szefa warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego Leszka Ruty problem w zorganizowaniu sprawnego systemu publicznego transportu aglomeracyjnego leży w braku przepisów prawnych, które wymusiłyby powstanie związków komunikacyjnych lub spółek na dużym obszarze. Jako przykład podał Region Paryża (Ile-de-France), gdzie działa jeden organizator transportu. Zdaniem byłego szefa stołecznego ZTM, takie rozwiązanie z powodzeniem można zastosować także w Polsce. - *Przez brak takich rozwiązań, wspólny bilet w Warszawie co roku „trzeszczy”. Gminy, na terenie których leży kolej, są rzeczywiście pokrzywdzone. Z jednej strony ich mieszkańcy mają do pociągu najbliżej. Z drugiej, jedne gminy płacą, a sąsiednie korzystają. Ci którzy dojeżdżają do burmistrza Benedykcińskiego na wspomniany parking, to w większości nie są mieszkańcy Grodziska, tylko sąsiednich gmin, które w żaden sposób nie poczuwają się do wspólnego biletu. Burmistrz zresztą też się nie poczuwa, bo dorzuciłby się do autobusu do Pruszkowa i już byłoby lepiej.*

Zakres zadań Zarządu Transportu Regionu Île-de-France (Syndicat des Transports d'Île-de-France, STIF) obejmuje planowanie i organizację usług autobusowych, tramwajowych, kolejowych i metra: określanie wymagań jakościowych, polityki opłat, relacji umownych z operatorami i zasad finansowania systemu transportu publicznego. Zarząd odpowiedzialny jest również za rozszerzenie sieci oraz działalność związaną z projektowaniem, planowaniem i monitoringiem transportu publicznego. Zarząd uczestniczy także w finansowaniu inwestycji. Misją STIF jest zapewnienie odpowiedniego poziomu i jakości usług świadczonych z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu zbiorowego i sprostanie potrzebom 11,5 miliona mieszkańców obszaru metropolitalnego, w tym osób o ograniczonej możliwości poruszania się i osób mieszkających na obszarach wiejskich. STIF zawiera umowy z poszczególnymi przewoźnikami publicznymi i prywatnymi, określające m.in. oczekiwany poziom usług i plan rzeczowo-finansowy.

Transport aglomeracyjny: wspólny bilet i związki transportowe

Kategoria: Aktualności

Opublikowano: środa, 13, listopad 2013 06:00

Jarosław Komża

Odsłony: 1919

Budżet STIF w roku 2012 wyniósł 8,6 mld euro. Dochodami zarządu w 2012 r. stanowiły opłaty pasażerów (bilety, abonamenty) 30,4 proc.; wkłady finansowe miasta Paryż, departamentu stołecznego Ile-de-France i 7 pozostałych departamentów regionu 19,8 proc.; opłaty pobierane od przedsiębiorstw, w tym firm regionu Ile-de-France zatrudniających powyżej 9 pracowników oraz ze zwrotu połowy kosztów kart abonamentowych przez pracodawców 37,5 proc.; inne (w tym kary, mandaty) 12,2 proc.

Źródła: transportpubliczny.pl, ztm.waw.pl, stif.org