

Kontynuując cykl działań informacyjnych związanych z promowaniem różnego rodzaju dobrych praktyk z zakresu zarządzania dzisiaj przybliżymy Państwu interesujący przykład organizacji komunikacji miejskiej i lokalnej na terenie miasta Dzierżoniów, Bielawa i w powiecie dzierzoniowskim.

Zapewnienie mieszkańcom sprawnej komunikacji miejskiej i lokalnej stanowi jedno z kluczowych zadań własnych samorządu terytorialnego. W powiecie dzierzoniowskim do końca 2009 roku funkcjonowały często na tych samych trasach dwie komunikacje lokalne. Jedną zorganizował Dzierżoniów, drugą Bielawa. Mieszkańcy musieli się nauczyć, jaki bilet należy zakupić na interesującą ich linię, a ponadto uważać, do którego autobusu wsiadają.

To drogie i nieefektywne rozwiązanie zmusiło sąsiadujące gminy do wypracowania porozumienia. Z inicjatywy Burmistrza Dzierżoniowa powołano komisję złożoną z przedstawicieli zainteresowanych gmin, która w okresie czterech lat swojego funkcjonowania wypracowała modelowy system organizacji komunikacji lokalnej i miejskiej w Dzierżoniowie, Bielawie i powiecie dzierzoniowskim. Zawarto bilateralne porozumienia o organizacji komunikacji lokalnej między wszystkimi zainteresowanymi gminami i wyłoniono jednego operatora.

Od początku 2010 roku na terenie powiatu dzierzoniowskiego istnieje już tylko jedna komunikacja lokalna i miejska. Wyłoniono jednego operatora - gminę Bielawa. Pasażerowie nie muszą się już martwić jaki bilet kupić, ujednociono też rozkłady jazdy. Gminy ponoszą jednakowe dopłaty uzależnione od ilości kilometrów, które przejadą autobusy po ich terenie, czyli od tak zwanych "wozokilometrów". Wdrożono więc nareszcie rozwiązanie proste, użyteczne i przyjazne dla mieszkańców.

Założenia zawartych porozumień i rola operatora

Wzorcowe porozumienie wyłania jednego operatora. Do jej zadań należy opracowywanie rozkładów jazdy, kontrola jakości usług, dystrybucja i kontrola biletów oraz kontrola linii komunikacyjnych. Porozumienie przewiduje też, że lokalizacja przystanków i utrzymanie infrastruktury przystankowej będzie należeć do poszczególnych gmin w uzgodnieniu z operatorem. Wprowadzono w efekcie jednakowe bilety na obszarze powiatu, jednakowe ulgi i zwolnienia opłat za przejazdy, optymalizację linii i jednakowe dopłaty gmin.

Organizację lokalnej i miejskiej komunikacji publicznej na obszarze gmin objętych porozumieniami powierzono gminie Bielawa. Wybór nie był przypadkowy, Bielawa w odróżnieniu od Dzierżoniowa była już operatorem w ograniczonym zakresie, obejmującym obsługiwane przez siebie linie od wielu lat. Wykorzystując te doświadczenia zorganizowano w Urzędzie Miasta Bielawy samodzielny referat ZKM (Zarząd Komunikacji Miejskiej). Pracuje w nim 3 osoby na etacie i jedna zatrudniona na umowę zlecenie. Roczny budżet komórki to ok. 10,5 mln złotych.

Autobusy będące w zasobach ZKM-u, a realizujące przewozy są wyposażony w GPS i na bieżąco w systemie informatycznym można ustalać ich pozycję, kontrolując czy wyjechały na trasę i czy jadą punktualnie. Rozwiązanie to pozwala na dochodzenie roszczeń od przewoźnika i zwrot niedosłzemu pasażerowi za koszty przejazdu taksówką w przypadku, jeżeli przewóz się nie odbył lub był znacznie spóźniony. Mając takie narzędzie łatwo ustalić, czy wina leży po stronie przewoźnika i obciążyć go kosztami.

Na uwagę zasługuje też zorganizowanie systemu sprzedaży biletów. Bilety okresowe i jednorazowe w

ilościach hurtowych można zakupić w bielawskim i dzierzoniowskim urzędzie miasta.

Od stycznia 2010 r. wprowadzono również możliwość zakupu biletów w systemie moBILET (<http://www.mobilet.pl/>). MoBILET jest produktem poznańskiej firmy Projekt & Parking Serwis Polska, z którą bielawski urząd wspólnie z Dzierzoniowem podpisał stosowną umowę. Za bilety ZKM w systemie moBILET, nie są pobierane żadne dodatkowe opłaty. Pasażer ponosi jedynie dodatkowy koszt połączenia telefonu z internetem, który jest uzależniony od taryfy operatora (ok. 10-15 gr). Są to więc bilety tańsze od tych, kupowanych u kierowców autobusów. Gmina Bielawa zamierza również zakupić automaty do sprzedaży biletów, które zostaną ustawione w pobliżu przystanków.

Rezultaty wdrożenia i jego replikowalność

Analizując rezultaty wdrożenia modelowej organizacji komunikacji lokalnej w powiecie dzierzoniowskim uzyskano kilka istotnych efektów:

- Po pierwsze na płaszczyźnie prawnej. Gminy powiatu dzierzoniowskiego wyprzedziły zapisy ustawy "o publicznym transporcie zbiorowym", której projekt został przekazany w kwietniu 2010 roku do Marszałka Sejmu. Projekt ten porządkuje organizację transportu zbiorowego i dostosowuje nasze krajowe regulacje do przepisów unijnych. W myśl ustawy każdy organizator transportu publicznego, miejskiego czy lokalnego, będzie musiał rozdzielić funkcję przewoźnika od operatora. Projekt definiuje ich rolę, zakresy działania i kompetencje.
- Na płaszczyźnie organizacyjnej przyjęte rozwiązania umożliwiają ułożenie optymalnych rozkładów jazdy, wprowadzenie jednakowych biletów na wszystkie linie, stworzenie sprawnego systemu dystrybucji biletów, jednolitego systemu ulg i optymalizacji linii.
- Ciekawym rezultatem dla mieszkańców jest tutaj jedyne w Polsce rozwiązanie, umożliwiające proste dochodzenie roszczeń, z tytułu niewłaściwego wykonania usług przewozowych. Daje to mieszkańcom powiatu możliwość uzyskania zwrotu kosztów za przejazd taksówką w przypadku, jeżeli kurs przewidziany w rozkładzie jazdy się nie odbył lub był znacznie spóźniony.
- Przyjęty system umożliwia również czytelne rozliczanie zadań przewozowych, jak również porównanie standardu oferowanych przez przewoźników usług. Każdy z nich wprawdzie ma swój wydzielony obszar działania, ale spotykają się wszyscy na terenie Dzierżoniowa, obsługując linie miejskie.
- Nie można zapomnieć o rezultatach finansowych. Przede wszystkim w wyniku zorganizowania przetargów osiągnięto niską stawkę za wozokilometr. Niewiele kosztuje również wyłoniona w drodze przetargu firma kontrolująca bilety. Operator zapłacił za jej usługi za pierwsze sześć miesięcy 2010 r. kwotę 2800 zł. Uporządkowano również kwestię dopłat do tzw. wozokilometrów. Obecnie każda gmina płaci jednakową stawkę. Dopłaty te w porównaniu z innymi gminami w Polsce nie są duże, gdyż około 60 - 65% kosztów pokrywają ceny biletów. Przyjęcie zasady równego pokrywania kosztów przez wszystkich odbiorców usług, umożliwia dość precyzyjne zaplanowanie środków na komunikację przez poszczególne gminy w budżetach na następny rok.

Dopracowanie tak prostego i spójnego systemu komunikacji miejskiej i lokalnej w powiecie dzierzoniowskim trwało cztery lata. Tyle czasu pracowała komisja złożona z przedstawicieli gmin, przygotowując spójne prawnie i organizacyjnie rozwiązanie, zarazem zgodne z regulacjami prawa unijnego. Są to wystarczające argumenty, żeby te rozwiązania jak najszybciej zastosować w samorządach borykających się z podobnymi problemami. Doświadczenia te powinny zainteresować szczególnie te

gminy, na obszarze których funkcjonuje transport miejski i lokalny, organizowany i zarządzany przez różne podmioty i różnych przewoźników.

Jakie kroki warto więc podjąć?

Wydaje się, że przede wszystkim należałoby:

1. Podpisać porozumienia między poszczególnymi gminami, wyłaniając jednego wspólnego operatora.
2. Przekazać operatorowi odpowiedni zakres kompetencji: do organizacji komunikacji miejskiej czy lokalnej na danym obszarze, organizacji przetargów na obsługę poszczególnych linii, a także do wyłonienia firmy kontrolującej bilety.
3. Przeznaczyć odpowiedni budżet na organizację i prowadzenie usług transportu lokalnego poprzez system dopłat do tzw. "wozokilometra", jednakowo obciążających gminy.
4. Odpowiednio wyposażyć operatora w dedykowane systemy informatyczne, urządzenia GPS do montażu w autobusach przewoźników lub inny efektywny system nadzoru.
5. Zorganizować system dystrybucji biletów.
6. Zoptymalizować linie komunikacyjne i rozkłady jazdy.

Z doświadczeń gmin powiatu dzierzoniowskiego wynika, że pozytywne efekty wizerunkowe osiąga się niemal natychmiast.

fot. sxc.hu