ISNN 1426-5788

kwartalnik

KomunikAcja publiczna

SIERPIEŃ–PAŹDZIERNIK 2011

nr 3(44)/2011

Warto było stworzyć Związek

KZK GOP z perspektywy dwóch dekad działania

Funkcjonowanie zintegrowanego transportu miejskiego w warunkach powołania związku międzygminnego

20 LAT 1991-2011

KZK GOP



POKAŻ SIĘ

W „KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ”



Nakład: 1500 egz.

KWARTALNIK PORUSZAJĄCY FACHOWCÓW

Zamów reklamę w naszej gazecie!

Nasze **mocne strony**

- Wysoki poziom merytoryczny
- Rzetelność informacji zawartych w artykułach
- Inspirujące pomysły, ciekawe rozwiązania, wybitni rozmówcy
- Rada Programowa złożona z autorytetów w poszczególnych dziedzinach
- Współpraca i obecność na wszystkich ważnych imprezach branżowych
- Nowoczesna i estetyczna szata graficzna czasopisma

Pełnej oferty wydawniczej szukaj na **www.kzkgop.com.pl**

20 LAT 1991-2011

WYDAWCA

KZK GOP

Komunikacyjny Związek Komunalny GOP > 40-053 Katowice, ul. Barbary 21a
tel. 32 743 84 14 > e-mail: **komunikacja@kzkgop.com.pl**

Dwadzieścia lat współdziałania gmin dla dobra transportu publicznego



ANNA KOTERAS
Redakcja

Komunikacyjny Związek Komunalny GOP obchodzi w tym roku dwudziestolecie swojego istnienia. Z tej okazji bieżący numer poświęcony został wspomnieniom, ale również i relacjom z bieżącej działalności oraz najbliższym planom KZK GOP.

Wojciech Czech, pierwszy niekomunistyczny wojewoda katowicki, wspomina jak wyglądało konstytuowanie się Związku, mówi także o problemach organizacyjnych, związanych między innymi z kwestiami własnościowymi, z jakimi spotkali się ówcześni decydenci, natomiast Roman Urbańczyk, przewodniczący Zarządu KZK GOP opowiada nie tylko o początkach Związku, ale i o jego obecnej sytuacji, a także perspektywach i realizowanych projektach. Pierwsze lata Związku wspomina także pierwszy przewodniczący Zarządu – dyrektor Biura Jacek Stankowski.

Szczególnie polecam artykuł autorstwa Krzysztofa Sobańskiego, obecnego dyrektora do spraw przewozów, który opisuje, jak wyglądała codzienna praca Biura KZK GOP od początku jego istnienia do końca pierwszej dekady. To wówczas tak naprawdę decydowano o kształcie Związku, kierunku, w jakim ma zmierzać oraz środkach, jakimi te cele mają zostać osiągnięte. Od decyzji dotyczących konkurencyjnych trybów wyboru przewoźników, czego Komunikacyjny Związek Komunalny GOP był prekursorem w skali kraju, po ewolucję systemu identyfikacji wizualnej i wprowadzanie kolejnych udogodnień zarówno dla pasażerów, jak i w organizacji pracy – od układania rozkładów jazdy, po kompetencje dotyczące emisji biletów i przeprowadzania kontroli.

Obecnie KZK GOP liczy dwudziestu pięciu członków, którymi są gminy aglomeracji górnośląskiej. Taki kształt Związku ewoluował latami – szczegółowy opis tego procesu znalazł się w tekście Wojciecha Rymarczyka.

O porozumieniach komunalnych, związkach międzygminnych jako formach integracji publicznego transportu zbiorowego, ich roli i zadaniach, jakie powinny pełnić, a także o zaletach takiego rozwiązania zarówno dla pasażerów, jak i dla gmin, piszą Hubert Kołodziejski i Olgierd Wyszomirski z Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej.

Podsumowanie minionych dwudziestu lat oraz analizę procesu integracji gmin Związku, analizę jego sukcesów i dokonań, które także są sukcesami samorządów gmin aglomeracji górnośląskiej, zwłaszcza w sprawie osiągania porozumienia w bardzo trudnej kwestii organizacji lokalnego transportu zbiorowego, ale również i o konieczności poszukiwania nowych rozwiązań na przyszłość, w których dotychczasowe rozwiązania stały się cennym kapitałem KZK GOP, można przeczytać w tekście Roberta Tomanka.

W numerze znajdą Państwo także szczegółowe informacje dotyczące trwających projektów dofinansowywanych z funduszy Europejskich – Śląskiej Karcie Usług Publicznych oraz Systemie Dynamicznej Informacji Pasażerskiej.

Życzę interesującej lektury!

Anna Koteras

Komunikacja publiczna

WYDAWCA
KZK GOP
Komunikacyjny
Związek Komunalny GOP
40-053 Katowice, ul. Barbary 21a
tel. 32 743 84 01
fax 32 251 97 45
e-mail: kzkgop@kzkgop.com.pl
www.kzkgop.com.pl

ADRES REDAKCJI
40-053 Katowice, ul. Barbary 21a
tel. 32 257 25 33, 32 743 84 14
fax 32 251 97 45
e-mail: komunikacja@kzkgop.com.pl
www.kzkgop.com.pl

REDAKTOR NACZELNA
Katarzyna Migdoł-Rogóż

RADA PROGRAMOWA
Grzegorz Dydkowski
Barbara Kos
Maria Michałowska
Jerzy Mikulski
Alodia Ostroch
Robert Tomanek
Roman Urbańczyk
Andrzej Wilk
Barbara Żmidzińska

REDAKCJA
Anna Koteras
Tomasz Musioł

WSPÓŁPRACA
Aleksander Kierecki
Alodia Ostroch
Marek Sieczkowski
Michał Wolański

KOREKTA
I OPRACOWANIE GRAFICZNE
Studio Reklamy
LAVENDE

DRUK
Drukarnia Archidiecezjalna
w Katowicach

NAKŁAD
1500 egzemplarzy

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych oraz zastrzega sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Za treść reklam i ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Wydawca pisma „Komunikacja Publiczna" dziękuje za współpracę autorom tekstów, wyrażając przekonanie, że przyczynią się one do wzbogacenia wiedzy naszych Czytelników.

Spis treści nr 3/2011

AKTUALNOŚCI

6 Najnowsze wieści z polskiego i światowego rynku transportu zbiorowego.

GORĄCY TEMAT

10 **Warto było stworzyć związek**
z przewodniczącym Zarządu KZK GOP Romanem Urbańczykiem rozmawia Anna Koteras

O tym jak wyglądały początki Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP, co się udało, a czego się nie udało dokonać przez minione dwadzieścia lat, a także jakie są najważniejsze założenia w pracy organizatora komunikacji w aglomeracji górnośląskiej na najbliższy czas z przewodniczącym zarządu Romanem Urbańczykiem rozmawia Anna Koteras.

15 **Sześć kadencji Zarządu i Zgromadzenia KZK GOP**

KZK GOP tworzy dwadzieścia pięć gmin aglomeracji górnośląskiej. O kształcie i sposobie funkcjonowania Związku decydują ich przedstawiciele. Organem stanowiącym i kontrolnym Związku jest Zgromadzenie, natomiast organem wykonawczym Związku jest Zarząd, który jest powoływany i odwoływany przez Zgromadzenie spośród jego członków. W 20-letniej historii KZK GOP minęło już sześć kadencji tych gremiów.

22 **Fajny był początek KZK GOP – wspomina Jacek Stankowski**
Emil Markowiak

Tworzony w latach 90. związek komunikacyjny z założenia miał oferować pasażerom nową jakość, stać się ich rzecznikiem, dbając o realne zaspokajanie potrzeb w zakresie transportu publicznego. – Początki nie były spektakularne – opowiada Jacek Stankowski, pierwszy przewodniczący Zarządu oraz dyrektor Biura Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP.

24 **KZK GOP w pierwszym okresie funkcjonowania**
Krzysztof Sobański

LIDERZY RYNKU

34 **To słuszne rozwiązanie**
Anna Koteras

Dlaczego zdecydowano się stworzyć związek? Jak wyglądała komunikacja organizowana przez Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne? Jakie trudności organizacyjne musiano pokonać? Z Wojciechem Czechem, pierwszym niekomunistycznym wojewodą katowickim, rozmawia Anna Koteras.

ANALIZY I OPINIE

37 **Dwadzieścia lat Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego**
Wojciech Rymarczyk

Komunikacyjny Związek Komunalny GOP zapewnia funkcjonowanie transportu zbiorowego w prawie całej aglomeracji górnośląskiej. Zorganizowana komunikacja miejska na tym obszarze zaczęła się kształtować w połowie XX wieku, kiedy to powstało Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Katowicach. W 1991 roku zrodził się KZK GOP, by na następne dwadzieścia lat stać się organizatorem zintegrowanego transportu publicznego.

44 **Funkcjonowanie zintegrowanego transportu miejskiego w warunkach powołania związku międzygminnego**
Olgierd Wyszomirski
Hubert Kołodziejski

Zmiany zachodzące w otoczeniu społecznym, ekonomicznym i prawym oraz przebieg procesów związanych z zagospodarowaniem przestrzennym obszarów silnie zurbanizowanych w istotny sposób wpływają na kształtowanie się potrzeb przewozowych oraz popytu i podaży usług w transporcie miejskim. Mieszkańcy oczekują od władz gmin, ustawowo zobowiązanych do zapewnienia im obsługi transportowej, atrakcyjnej oferty transportu zbiorowego – substytucyjnej i komplementarnej w stosunku do transportu indywidualnego. W tym kontekście ważnym zagadnieniem jest współpraca organicznie ze sobą powiązanych gmin tworzących obszary zurbanizowane. Umożliwia ona tworzenie jednolitej oferty publicznego transportu zbiorowego na obszarze większej liczby gmin, przede wszystkim w celu koordynacji funkcjonowania transportu zbiorowego oraz zapewnienia możliwości podróżowania różnymi środkami tego transportu na podstawie jednego „wspólnego" biletu.

50 **Komunikacyjny Związek Komunalny GOP z perspektywy dwóch dekad działania**
Robert Tomanek

JAK ONI TO ROBIĄ?

54 **Kampanie i akcje informacyjne KZK GOP**
Katarzyna Setkiewicz

Komunikacyjny Związek Komunalny GOP stara się budować pozytywny wizerunek i silną markę wśród swoich odbiorców. Dzięki wielu udanym i skutecznym inicjatywom społecznym trafia do ich świadomości.

NASZE SPRAWY

57 **System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej**
Łukasz Słania

Siedemdziesiąt dwie tablice informacyjne na trzech ciągach komunikacyjnych. Na bieżąco wyświetlane informacje na przystankach o rzeczywistym czasie odjazdu dla trzydziestu trzech linii. System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej na obszarze działalności KZK GOP będzie współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

PREZENTACJE

61 **Śląska Karta Usług Publicznych**
Magdalena Siejna

DOBRE STRONY

66 **Komunikacja aglomeracji górnośląskiej w sieci**
Katarzyna Setkiewicz

Komunikacyjny Związek Komunalny GOP może być dumny ze swojej strony internetowej. Jej wygląd i funkcjonalność doceniają nie tylko pasażerowie, ale i specjaliści. Przejrzysta szata graficzna, elektroniczny rozkład jazdy i wyszukiwarka połączeń, czynią portal przyjaznym dla wszystkich użytkowników.

OKŁADKA: Fot. Marek Piekara

Spis treści



9

KZK GOP w pierwszym okresie funkcjonowania

Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego ma już 20 lat. Wszyscy znamy najnowsze lata jego działalności – decyzje podejmowane w ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy czy minionych kilku lat… Można powiedzieć, że to w zasadzie obecna, aktualna działalność Związku. O wiele trudniej przypomnieć sobie lata wcześniejsze, kiedy KZK GOP dopiero tworzył podstawowe zasady swojego działania oraz kreował mechanizmy funkcjonowania i rozwoju systemu komunikacyjnego w aglomeracji katowickiej.

Fot. Krzysztof Sobański



50

KZK GOP z perspektywy 20 lat działania

Długotrwały proces integracji transportu publicznego na terenie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego doprowadził do powstania silnego związku komunikacyjnego zrzeszającego aż dwadzieścia pięć gmin. KZK GOP przez ostatnie dwadzieścia lat miał swoje wzloty i upadki, dziś jednak wiele organizacji transportu miejskiego może brać z niego przykład i czerpać z jego bogatych doświadczeń.

Śląska Karta Usług Publicznych

Śląska Karta Usług Publicznych zakłada utworzenie wspólnego dla całego województwa śląskiego systemu informatycznego, ułatwiającego świadczenie usług instytucji samorządowych drogą elektroniczną oraz wspomagającego zarządzanie administracją publiczną. W ramach projektu użytkownicy systemu zostaną wyposażeni w specjalne multifunkcjonalne karty elektroniczne. Będą one pełniły przede wszystkim funkcję nośnika pieniądza elektronicznego. Za ich pomocą będzie można bezgotówkowo uiszczać różne drobne opłaty, na przykład za bilet parkingowy, komunikacyjny czy do kina. Ponadto będzie możliwe zapisanie na nich uprawnień abonamentowych dla konkretnych usług. Prawdziwą innowacją jest zakodowanie na karcie certyfikatu podpisu elektronicznego.
Tylko dobre rozwiązania sprawią, że przetarg pozwoli osiągnąć niską cenę oraz założony – oby jak najwyższy – poziom jakości.



61

aktualności



NOWA TARYFA KZK GOP

Od 1 sierpnia br. weszła w życie nowa taryfa KZK GOP. Prawo do bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską stracili radni, natomiast 100-procentowa zniżka zachowana została dla osób po 70. roku życia. Zmieniły się natomiast ceny wszystkich biletów KZK GOP.

Za przejazd w granicach jednej gminy trzeba zapłacić 2,80 zł, z ulgą – 1,40 zł. Bilet na dwie sąsiadujące gminy kosztuje 3,40 zł normalny i 1,70 zł ulgowy, a na trzy i więcej gmin – 4,20 zł normalny i 2,10 zł ulgowy. Oprócz tego pasażer może kupić bilet u prowadzącego pojazd w cenie 4,20 zł normalny i 2,10 zł ulgowy. Uprawnia on do podróży przez godzinę od momentu skasowania, z możliwością przesiadek oraz na całej trasie przejazdu pojazdem, w którym został zakupiony. O kilkanaście procent wzrosły również ceny biletów okresowych: miesięcznych, kwartalnych i wakacyjnych. Podwyżce uległy również kary za jazdę bez ważnego biletu, nieopłacony przewóz bagażu czy zwierzęcia i spowodowanie zatrzymania lub zmiany trasy pojazdu.

Na zmiany te złożyło się wiele przyczyn. Należy zacząć od tego, że system komunikacji miejskiej utrzymywany jest z dwóch źródeł – dotacji miast oraz z dochodów ze sprzedaży biletów. KZK GOP jako organizator przewozów systematycznie podnosi jakość świadczonych usług (w 2011 roku wydatki na przewozy są o 30 milionów złotych wyższe niż w roku ubiegłym). Przystępujący do postępowań przetargowych przewoźnicy muszą dysponować taborem o coraz wyższym standardzie – niskopodłogowym, z odpowiednimi parametrami emisji spalin. Wymagane są też coraz nowsze pojazdy – w bieżącym roku wśród autobusów wykonujących przewozy na zlecenie KZK GOP ponad 50 procent to tabor niskopodłogowy, natomiast największą grupę (prawie 30 procent) stanowią pojazdy mające mniej niż 5 lat. Wymagania te powodują, że koszty przewozów rosną. Za dostosowywanie się do nich firmom przewozowym należy zapłacić odpowiednio większą stawkę. Równie ważnymi czynnikami wpływającymi na zwiększenie kosztów ponoszonych na komunikację miejską są: wzrost cen oleju napędowego (15 procent) oraz towarów i usług, a także podniesienie podatku VAT.

LATO Z KZK GOP

Komunikacyjny Związek Komunalny GOP w ramach akcji „Lato z KZK GOP" przeprowadził z dziećmi spędzającymi wakacje w domu spotkania poświęcone komunikacji miejskiej. Skorzystało z nich około półtora tysiąca uczniów z województwa śląskiego. Przez cały lipiec kontrolerzy biletowi odwiedzili 34 szkoły i domy kultury na terenie dziewięciu gmin. Podczas specjalnych zajęć przybliżali najmłodszym tematykę zbiorowego transportu publicznego. Wykorzystanie form interaktywnych pozwoliło na połączenie nauki z zabawą.

Uczestnicy słuchali opowieści o początkach komunikacji zarówno na świecie, jak i w regionie. Na slajdach obserwowali jak na przestrzeni lat zmieniał się wygląd autobusów i tramwajów. W trakcie odgrywanych scenek uczyli się zasad *savoir-vivre'u*, co uwrażliwiło ich na pasażerów szczególnego rodzaju: niepełnosprawnych, starszych, kobiet w ciąży oraz matek z wózkami.

Dzieci chętnie brały udział w licznych konkursach i turniejach. Z pomocą prowadzących spotkania próbowały rozwinąć skrót nazwy KZK GOP. Starały się też rozszyfrować kod wybijany na skasowanym bilecie. Rywalizowały również w konkursie wiedzy na temat popularnych miejsc w aglomeracji górnośląskiej. Otrzymały fotografie obiektów mijanych podczas codziennej podróży i pomagając sobie zdjęciami z archiwalnych wydań miesięcznika KZK GOP „Szlaki", rozpoznawały poszczególne punkty. Układały puzzle przedstawiające autobusy i tramwaje, biegały w wyścigach sztafetowych. Każdy z uczestników dostał w nagrodę drobny gadżet.

Celem cyklu wakacyjnych spotkań z kontrolerami biletowymi było przekazanie dzieciom i młodzieży wiedzy niezbędnej do zrozumienia zasad świadomego uczestnictwa w ruchu komunikacji miejskiej. Zajęcia tego typu mają szansę przyczynić się w przyszłości do wyrobienia w najmłodszych nawyków zapewniających bezpieczeństwo podczas podróży, a także do ukształtowania w nich postawy szacunku dla innych

20 LAT 1991-2011 KZK GOP





Fot. Katarzyna Setkiewicz

Kanarek – nowa maskotka KZK GOP

pasażerów oraz urządzeń i miejsc użyteczności publicznej związanych z transportem.

NISKOPODŁOGOWE AUTOBUSY DLA PKM KATOWICE

Autobusy niskopodłogowe stają się powoli standardem na polskich drogach. Także przewoźnicy obsługujący linie KZK GOP sukcesywnie zastępują stary tabor pojazdami nowej generacji. Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Katowice w ubiegłym roku wzbogaciło się o 25 Solarisów. W tym nabyło kolejne 25 Mercedesów Citaro – 15 przegubowych i 10 pojedynczych. Są one nowoczesne, wygodne i bezpieczne. Zastosowano w nich rozwiązania przyjazne osobom z niepełnosprawnością. Nowe pojazdy są przystosowane między innymi dla pasażerów mających trudności ze swobodnym poruszaniem się. Ze specjalnych udogodnień korzystają również rodzice z dziećmi w wózkach. Dzięki funkcji „przyklęku" możliwe jest obniżenie wysokości wejścia, natomiast specjalna rampa dla wózków inwalidzkich pozwala na łagodny wjazd do środka.
Komfort jazdy zapewnia wydajna klimatyzacja w przestrzeni ogólnodostępnej oraz w kabinie kierowcy. Podróżowanie ułatwia system zapowiedzi pasażerskiej informujący o następnym przystanku. Natomiast poziom bezpieczeństwa znacząco podnosi monitoring, pozwalający na bieżąco śledzić to, co dzieje się w pojeździe.
Planowany jest zakup kolejnych niskopodłogowych autobusów oraz systematyczne wycofywanie z eksploatacji najstarszych jednostek, w tym marki Ikarus. Te ostatnie wkrótce znikną ze śląskich dróg. We wszystkich nowo ogłaszanych przetargach KZK GOP zamieści rozszerzone opisy wymagań dla przewoźników. Dzięki temu pozostały tabor starego typu zostanie usunięty za około 3 lata. Planowana jest również modernizacja i zakup nowych tramwajów. Obecnie kilka niskopodłogowych jednostek jeździ już na terenie aglomeracji górnośląskiej, stopniowo będą wprowadzane kolejne. Pozyskanie środków finansowych z programów unijnych pozwoli na dalsze doskonalenie usług transportowych KZK GOP.

MASKOTKA KZK GOP

Konkurs na maskotkę KZK GOP został ogłoszony w kwietniu ubiegłego roku. Na prace dzieci ze szkół podstawowych i młodzieży gimnazjalnej z terenu województwa śląskiego organizatorzy czekali do 1 czerwca 2010 roku. Głównym celem konkursu było stworzenie modelu zabawki, która mogłaby służyć jako element edukacyjny oraz promocyjny Związku. Miała ona pozytywnie kojarzyć się z KZK GOP oraz z komunikacją miejską. Spośród kilkudziesięciu projektów wyróżniono trzy prace, jednak nie przyznano pierwszej nagrody. Jurorom przypadł do gustu pomysł zaadaptowań – jako maskotki kanarka – żartobliwego określenia kontrolera biletów – „kanar". Graficzne opracowanie koncepcji maskotki, musiało zostać wykonane przez profesjonalnego plastyka. Wśród propozycji znalazł się model kanarka w niebieskim mundurku. Przytulanki wyprodukowano w trzech rozmiarach. W pierwszej kolejności trafiły one w ręce dzieci uczestniczących w spotkaniach komunikacyjnych w ramach tegorocznej akcji „Lato w mieście". Kolejne staną się nagrodami w organizowanych przez Związek konkursach.

SOLARISY NA SARDYNII

15 czerwca br. firma Solaris Bus & Coach SA podpisała kontrakt z sardyńskim przewoźnikiem ARST Trasporti Regionali Della Sardegna na osiem autobusów: cztery Urbino 12 i cztery Urbino 10. Dostawa odbędzie się na przełomie września i października br. Na wyspie jest już eksploatowanych dziesięć pojazdów przegubowych Solaris Urbino 18. Dodatkowo w 2012 roku przewoźnik odbierze aż piętnaście nowych trolejbusów Trollino 12.
ARST to największy operator na Sardynii, który obsługuje zarówno linie miejskie, jak i międzymiastowe. Łącznie posiada 361 autobusów o długości od 10 metrów do 18 metrów, w tym 109 sztuk Mercedes-Benz Citaro, które są w eksploatacji od 2007 roku. W tej grupie 39 egzemplarzy to wersje 12-metrowe, a 15 to wersje przegubowe Citaro G. Dodatkowo Mercedes dostarczył 55 podmiejskich modeli Citaro, w tym

aktualności





Fot. pl.wikipedia.org

40 w wersji 12-metrowej i 15 w wersji 15-metrowej. Teraz będą one współdzielić miejsce w zajezdni z nowymi Solarisami.

Jednak znakiem rozpoznawczym floty ARTS są autobusy międzymiastowe Scania-Irizar i4-2H. Sardyński operator zakupił ich aż 252. Weszły one w użycie w 2008 roku (210 sztuk) i w 2009 roku (42 sztuki). Te najnowsze nabytki są wyposażone w dziewięciolitrowe silniki Scania o mocy 280 KM, spełniające dzięki recyrkulacji spalin (EGR) normy Euro 5 i EEV. Dodatkowo znalazły się w nich rampy i miejsca dla wózków inwalidzkich, elektrycznie otwierane bagażniki, ekspresy do kawy oraz oddzielne klimatyzacje dla pasażerów i kierowcy.

NOWE AUTOBUSY DLA GREYHOUND

Volvo Prevost otrzymało zamówienie na 61 autobusów X3-45 od amerykańskiego przewoźnika Greyhound. Autokary w wersji trzyosiowej dotrą do bazy firmy jeszcze w tym roku. Wyposażone są one w silniki Volvo D13 EPA oraz automatyczne skrzynie biegów Allison. Do opcji podnoszących poziom bezpieczeństwa i komfort pasażerów należą: elektroniczny program stabilizacji, system monitorowania ciśnienia w kołach oraz automatyczny system przeciwpożarowy. Wewnątrz znajduje się 50 miejsc siedzących z indywidualnymi gniazdkami do zasilania przy każdym fotelu. W całej kabinie jest także bezprzewodowy dostęp do Internetu.

Założona w 1914 roku firma Greyhound Lines to jedna z najbardziej rozpoznawalnych marek na świecie. Jest ona największym operatorem transportu lokalnego USA, docierając do 3800 miejsc w całej Ameryce Północnej i zapewniając transport prawie 25 milionom pasażerów rocznie.

SUKCES MEGABUS.COM

Amerykańskie linie autobusowe Megabus.com, protoplasta polskiej spółki Stagecoach – Polskibus.pl, w ciągu zaledwie pięciu lat przewiozły już 10 milionów pasażerów. Firma obecnie obsługuje około 60 miast w USA i Kanadzie. Kluczem do tego sukcesu jest możliwość zakupu biletów online oraz ich niska cena – już od 1 USD. Przewoźnik posiada flotę piętrowych autokarów (Van Hool TD 927 Astromega), rozlokowaną w sześciu miastach: Chicago, Nowym Jorku, Filadelfii, Pittsburghu, Toronto i Waszyngtonie. Podobnie jak w Polsce, przewoźnik oferuje wysoki komfort podróży oraz bezpłatny bezprzewodowy dostęp do Internetu.

Megabus.com przeprowadził badania, z których wynika, że działalność firmy przynosi znaczne korzyści dla środowiska naturalnego. Wyliczono, że każdy piętrowy autobus zastępuje aż 81 samochodów na amerykańskich i kanadyjskich drogach. Ponadto stwierdzono, że jest on 10 razy bardziej wydajny pod względem zużycia paliwa niż Boeing 737 i 25 razy bardziej wydajny niż jeden samochód osobowy – w przeliczeniu na jednego pasażera na 1 kilometr. Przewoźnik spytał także swoich pasażerów, jakich środków transportu używali wcześniej. Okazuje się, że około 40 procent z nich porzuciło samochód dla Megabus.com. Dane z badań krajowych, prowadzonych w USA w grudniu 2010 roku przez *Chaddick Institute* dla *Metropolitan Development DePaul University* pokazują, że na liniach międzymiastowych w Stanach Zjednoczonych to autobus jest najszybciej rozwijającym się środkiem transportu, wyprzedzając tym samym transport lotniczy i kolejowy.

ARGENTYNA INWESTUJE W BRT

2 czerwca br. w Buenos Aires ruszył pierwszy argentyński system BRT (*Bus Rapid Transport*), który otrzymał nazwę Metrobus. To 21 stacji, 22 linie autobusowe i wydzielone pasy ruchu o długości 12,5 kilometra pośrodku najbardziej ruchliwej arterii komunikacyjnej tej liczącej prawie 3 miliony mieszkańców stolicy. Dwie linie w ramach BRT połączyły dwie stacje kolei podmiejskich i metra rozlokowane po przeciwnych stronach miasta, ograniczając o 40 procent dotychczasowy czas podróży. Obliczenia wskazują, że dziennie z Metrobusa będzie korzystać około 100 tysięcy osób, co przełoży się na piętnastoprocentowy wzrost liczby pasażerów w całym systemie komunikacyjnym miasta. Zmniejszy to zużycie paliwa przez autobusy o około 30 procent. Metrobus

20 LAT 1991-2011 KZK GOP



Fot. pl.wikipedia.org

oprócz szybkiego połączenia tranzytowego ma poprawić także warunki dla ruchu pieszego w centrum oraz podnieść dostępność ścieżek rowerowych i zmniejszyć ryzyko wypadków drogowych. Nie bez znaczenia jest też pozytywny wpływ na środowisko naturalne. Pasażerowie chcący zaoszczędzić czas przesiądą się z własnych samochodów do szybkich Metrobusów, co zapewni lepszą jakość powietrza. To może być początek komunikacyjnej rewolucji w Buenos Aires.

W celu zapewnienia najwyższej jakości usług, wszystkie przystanki autobusowe będą obsługiwane przez Dynamiczny System Informacji Pasażerskiej, który pozwoli pasażerom zobaczyć czas przybycia następnego autobusu. Wszystkie stacje już są dostępne dla osób z niepełnosprawnością – mają specjalne podjazdy na perony i napisy w alfabecie *Braille'a*. Metrobus działa całodobowo, przez wszystkie dni w roku. Częstotliwość przyjazdu autobusu wynosi 2 minuty w godzinach szczytu, od 2 do 4 minut poza szczytem i od 10 do 15 minut w nocy. Linie obsługują tradycyjne autobusy przegubowe o pojemności 150 osób.

SCANIA OMNILINK NA DALEKIEJ PÓŁNOCY

Fabryka Scania Production Słupsk otrzymała zamówienie ze skandynawskiego rynku. Konsorcjum transportowe Arriva Bus po raz kolejny wybrało autobusy Scania do obsługi systemu transportu publicznego w Kopenhadze. O wyborze marki zadecydowały – zdaniem operatora – dobre wyniki eksploatacyjne, niskie zużycie paliwa, wysoka niezawodność i komfort pasażerów. Arriva Denmark obsługuje dwie trzecie wszystkich linii na terenie kopenhaskiej aglomeracji, a zdecydowana większość jej taboru to właśnie pojazdy z logo Scania.

Sto zamówionych przez Kopenhagę autobusów to niskowejściowe modele Scania OmniLink, które trafią do Danii w trzech wersjach gabarytowych, w tym także jako pojazdy trzyosiowe, o długości 14,6 metrów, mogące pomieścić 107 pasażerów. Wszystkie egzemplarze mają pięciocylindrowe silniki Scania o pojemności 9 litrów, które spełniają normę *Enhanced Environmentallyfriendly Vehicle* (EEV). Pojazdy będą również przygotowane do zasilania biodieslem – nawet w wersji B100. Zostaną wyposażone w fabrycznie montowany alkomat blokujący rozruch silnika. Dostawy nowych autobusów OmniLink rozpoczną się w drugiej połowie 2011 roku i potrwają do marca 2012 roku.

WROCŁAW INWESTUJE W JAKOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO

MPK Wrocław ogłosiło przetarg na dostawę, montaż i uruchomienie systemu monitoringu wizyjnego, systemu informacji pasażerskiej i systemu monitoringu napełnień. To część dużego projektu „Poprawa jakości i bezpieczeństwa systemu komunikacji publicznej Wrocławia poprzez działania podejmowane przez MPK Sp. z o.o.", współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Pierwszym zadaniem był zakup ośmiu nowoczesnych, częściowo niskopodłogowych tramwajów, które zastępują stary i wysłużony tabor. MPK Wrocław zaopatrzy też w monitoring 251 tramwajów i autobusów. Poprawi to znacznie jakość i bezpieczeństwo świadczonych usług. W planach jest powstanie nowego systemu informacji pasażerskiej ułatwiającego podróżnym korzystanie z komunikacji miejskiej, przesiadanie się i orientowanie się w terenie. Podobny cel ma internetowy serwis obsługi pasażera, gdzie można znaleźć najważniejsze informacje komunikacyjne, zaplanować podróż czy obejrzeć aktualizowany na bieżąco rozkład jazdy. Firma unijną dotację zainwestuje również w system monitorowania napełnień. Za pomocą specjalnych czujników będzie można zbadać potoki pasażerskie na każdej linii. Pozwoli to na lepsze i optymalne dobieranie taboru do potrzeb pasażerów, a co za tym idzie, na poprawienie wydajności systemu komunikacji we Wrocławiu. Oprócz tego MPK zakupi drogowy pojazd pogotowia technicznego do podnoszenia tramwajów lub autobusów bez konieczności rozpinania trakcji, co umożliwi sprawniejsze i szybsze likwidowanie skutków wykolejeń i kolizji.

20 LAT 1991-2011
KZK GOP



Fot. Dominik Gajda

O tym jak wyglądały początki Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP, co się udało, a czego się nie udało dokonać przez minione dwadzieścia lat, a także jakie są najważniejsze założenia w pracy organizatora komunikacji w aglomeracji górnośląskiej na najbliższy czas z przewodniczącym Zarządu Romanem Urbańczykiem rozmawia Anna Koteras.

Warto było stworzyć Związek

Anna Koteras: W tym roku Komunikacyjny Związek Komunalny GOP obchodzi 20-lecie swojego istnienia. Jak Pan wspomina jego początki?

Roman Urbańczyk: To był naprawdę wyjątkowy czas. Tak zresztą o tych latach mówią wszyscy, którzy wówczas tworzyli podwaliny samorządów. To był wielki entuzjazm, wszyscy chcieliśmy zrobić coś wielkiego, pożytecznego, lepszego od tego co było dotychczas. Dla nas w owym czasie taka struktura jak związek międzygminny była całkowitą nowością, ale do jego budowania przystąpiliśmy wszyscy z ogromnym zapałem, chcąc stworzyć coś, co naprawdę będzie działać dla dobra wszystkich mieszkańców. Teraz wiele osób nie pamięta, albo nie chce pamiętać, o tym, że Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne to był twór nie dość, że nieprawdopodobnie zbiurokratyzowany, to niewładny, nieradzący sobie z obowiązkami i nienadający się do jakichkolwiek reform. Dziś młodzi ludzie nazywają swój portal o komunikacji „WPK", wówczas ten skrót był synonimem socjalistycznej nieudolności, niesprawności i małej efektywności. Liczba osób zatrudnionych w tym przedsiębiorstwie przekraczała wszelkie miary i potrzeby. Nowy związek miał za zadanie usprawnić to działanie, doprowadzić do tego, by nakłady ponoszone na pracę przewozową były adekwatne do potrzeb i efektów. Zresztą, nawiasem mówiąc, dopiero wtedy, na początku lat dziewięćdziesiątych, na nowo odkryliśmy, że tradycja tworzenia związków międzygminnych sięga czasów przedwojennych. Komunikacyjny Związek Komunalny GOP ma w naszej aglomeracji prekursora przed II wojną światową, podobny związek istniał również po jej zakończeniu. Komuniści go zlikwidowali i w to miejsce powstało WPK, które samo organizowało przewozy, przygotowywało rozkłady jazdy, wykonywało przewozy i kontrolowało, w jaki sposób są one wykonywane. Taka struktura nie mogła sprawnie i dobrze funkcjonować.

Co było, spoglądając na minione lata, najważniejszym wyzwaniem dla Związku?

Najważniejsze stało się dostosowanie do rynkowych zasad gospodarki. W KZK GOP, od samego początku

jego istnienia, przewozy zlecane są w trybie konkurencyjnym, na podstawie przetargów. W tamtych latach, gdy Związek się tworzył i rozpoczynał funkcjonowanie, w Polsce nie obowiązywała ustawa o zamówieniach publicznych. Nasza decyzja była jak na tamte czasy bardzo nowatorska – zdecydowaliśmy, że wszyscy przewoźnicy autobusowi wybierani będą w drodze konkurencji. Drugim elementem, o którym nie można zapomnieć, siłą tego związku i bardzo ważnym aspektem jego funkcjonowania jest także to, że KZK GOP od samego początku zrzesza tylko te miasta, które wyraziły na to zgodę, wolę i chęć. KZK GOP jest związkiem dobrowolnym. Moim zdaniem, gdyby stworzyć strukturę, do której przynależność byłaby obowiązkowa, znacznie by to wszystkie działania osłabiło. Świadomość, że przynależność jest wyrazem własnej woli, a nie z góry narzuconej dyrektywy jest według mnie bardzo ważna. Nasze miasta chcą i potrafią współpracować, a tworzenie odgórnych praw w takich sytuacjach mija się z celem, ponieważ siłą do zgodnego i mądrego współdziałania nikogo się nie da przymusić. Oczywiście, ta dobrowolność spowodowała także, że obecny kształt Związku tworzył się latami. Właściwie można powiedzieć, że ewoluuje cały czas. Minęło kilka lat zanim do KZK GOP zdecydowały się wstąpić Bytom i Gliwice, miasta duże i bardzo ważne dla naszej aglomeracji. Dwa lata temu na przyłączenie zdecydowały się Piekary Śląskie i Pyskowice. Obecnie do sytuacji z Bytomiem i Gliwicami można porównać kwestię Tychów i Jaworzna. To również są duże, bardzo istotne dla regionu miasta, które funkcjonują poza strukturami KZK GOP i posiadają własnych organizatorów komunikacji. Bez nich Związek jest niepełny. Trzeba jednak zaznaczyć, że oba zdecydowały się przyłączyć do projektu Śląska Karta Usług Publicznych.

Co, Pana zdaniem, odróżnia obecną rzeczywistość od tej sprzed dwudziestu lat?

Zmiany te są ogromne. Jeśli chodzi o komunikację, głównie, można powiedzieć, dotyczą one kwestii technicznych. Dwadzieścia lat temu nikomu z nas nawet nie śniły się autobusy niskopodłogowe. Nikt nie przejmował się dostosowywaniem infrastruktury do potrzeb osób z niepełnosprawnością czy starszych. Hasło „ochrona środowiska" było pustym sloganem, który nie za wiele wówczas mówił komukolwiek. Nie było norm Euro, autobusów na gaz czy pojazdów hybrydowych. To, co dziś jest dla nas codziennością wówczas było odległe niemal o lata świetlne. Trzeba było dwudziestu lat, żeby przywyknąć do czystego powietrza. Kto dziś pamięta, że na początku lat dziewięćdziesiątych tak naprawdę z rur wydechowych wszystkich pojazdów poruszających się po drogach wydobywał się czarny dym? To była reguła. Dziś, gdy spotka się taki autobus czy samochód, zwraca on ogólną uwagę. Tego wszystkiego musieliśmy się nauczyć. Zrozumieć, jak istotne są to sprawy i w jaki sposób je egzekwować.

Te minione lata to też dynamiczny rozwój rynku komunikacyjnego. Na ile zmieniły się wymagania pasażerów?

Jak już wspomniałem, dwadzieścia lat temu w Polsce nikt nie zajmował się tym, żeby infrastruktura, miejsca publiczne czy komunikacja były dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych czy niesprawnych. Dziś już żadna fabryka nie produkuje autobusów wyspokopodłogowych. KZK GOP od lat sukcesywnie żąda wymiany taboru – obecnie połowa autobusów jeżdżących na nasze zlecenie to są pojazdy z niską podłogą. Chciałbym, żeby w ciągu najbliższych czterech – sześciu lat wskaźnik ten sięgnął prawie stu procent. A pamiętajmy o skali, na nasze zlecenie codziennie na drogi aglomeracji wyjeżdża ponad tysiąc pojazdów, zmiany muszą więc trwać. Przez te lata znacząco zmieniły się zachowania komunikacyjne. Wskaźnik ilości samochodów indywidualnych mamy bardzo zbliżony do wskaźników dotyczących Europy Zachodniej. Ale w porównaniu z miastami na Zachodzie ciągle mamy stosunkowo dużo komunikacji publicznej. Oczywiście zapotrzebowanie na komunikację zbiorową się zmienia, zmieniają się główne ciągi pasażerskie – na te procesy musimy odpowiadać stosownymi modyfikacjami, jednak podkreślam, że u nas komunikacja jest naprawdę dobrze rozwinięta. Moim zdaniem konieczne teraz jest podnoszenie jej jakości.

Co wyróżnia Komunikacyjny Związek Komunalny GOP spośród innych organizatorów komunikacji?

Bardzo ważny jest fakt, że KZK GOP posiada osobowość prawną. Związek, mimo że stanowiony jest przez miasta członkowskie i władze tych miast mają realny wpływ na to, co dzieje w komunikacji na terenie

20 LAT 1991-2011 KZK GOP

aglomeracji, nie zależy od władz jednego miasta w takim stopniu jak inne zarządy w Polsce. Ma charakter ponadlokalny, pełni funkcje aglomeracyjne. Jest dla miast tworem zewnętrznym, ale działającym w ich imieniu i dobrowolnym. Takie rozdzielenie funkcji jest bardzo ważne. W Polsce drugim takim związkiem jest Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej.

Związek cały czas dynamicznie się rozwija i wprowadza do swoich usług innowacyjne rozwiązania. Co zalicza Pan do największych osiągnięć KZK GOP?

Niewątpliwie jest to wysoki poziom informatyzacji związku. Tworzenie rozkładów jazdy, rozliczenia finansowe, struktury informacji pasażerskiej. Stale przypominać będę o tym, jak ważnym elementem dla nas są przetargi dotyczące przewozów. Zobiektywizowane, rzetelne, wspierające konkurencyjność. Dzięki nim za cenę, jaką możemy zaoferować jesteśmy w stanie stale podnosić jakość usług, żądać coraz nowszych pojazdów z dodatkowym wyposażeniem. Efektywnie organizować komunikację.

Sporą część pasażerów korzystających codziennie z komunikacji miejskiej KZK GOP stanowią osoby ze specjalnymi potrzebami – starsze, niepełnosprawne. W jaki sposób Związek wychodzi naprzeciw ich problemom?

Jako organizator komunikacji staramy się w jak największym stopniu brać pod uwagę również potrzeby tych grup osób, które wymagają większej uwagi – osób z niepełnosprawnością, starszych, mniej sprawnych. Oczywiście, zdajemy sobie sprawę, że dużo w tym temacie jeszcze jest do zrobienia, jednak na bieżąco staramy się reagować na bieżące potrzeby. Utrzymujemy stały kontakt z instytucjami reprezentującymi interesy tych grup społecznych. Współpracujemy z Polskim Związkiem Niewidomych, Polskim Związkiem Głuchych, Państwowym Funduszem Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, Stowarzyszeniem „Integracja", Funduszem Rozwoju Regionalnego. Wszystkie zmiany w naszych regulaminach czy taryfie zawsze są konsultowane z tymi instytucjami, tak aby były one zgodne nie tylko z obowiązującymi przepisami, ale również po to, żeby uwzględniać aktualne zgłaszane problemy. Jak wspomniałem, autobusy niskopodłogowe to obecnie około połowa taboru jeżdżącego na nasze zlecenie. Druga połowa to niestety jeszcze wysoka podłoga, jednak dzięki zastosowanemu oznakowaniu na rozkładzie jazdy kursów wykonywanych taborem niskopodłogowym pasażer, który ma problemy z poruszaniem się może łatwo sprawdzić, kiedy przyjedzie odpowiedni autobus. Jednym z najsurowiej przez nas karanym odstępstw od umowy jest łamanie przez przewoźników tej zasady i wysyłanie w te kursy autobusów z wysoką podłogą. Jeśli ma przyjechać autobus niskopodłogowy, przewoźnik ma obowiązek się z tego wywiązać. Oczywiście zdajemy sobie sprawę, że dostępna komunikacja to nie tylko komunikacja niskopodłogowa. To również pojazdy, które są przyjazne dla osób także z innymi dysfunkcjami – wyposażone w informację głosową, wyświetlacze o odpowiednich parametrach, odpowiednio oznakowane wewnątrz. Te udogodnienia i dodatkowe wyposażenie jest coraz powszechniej wymagane przez nas w przetargach.

KZK GOP oprócz tego, że organizuje komunikację miejską, od lat angażuje się również w szereg inicjatyw społecznych. Jakie one mają znaczenie dla pasażera?

Włączamy się w bardzo wiele akcji prowadzonych przez różne instytucje, stowarzyszenia czy fundacje, ale także prowadzimy swoje kampanie, które są dla nas zarówno formą pewnego dialogu z naszymi pasażerami, jak i promocji komunikacji miejskiej. KZK GOP od lat wspiera akcję wymyśloną i prowadzoną przez ks. Piotra Brząkalika „Prowadzę, jestem trzeźwy". To bardzo ważna inicjatywa, dotykająca – jak wiadomo, ciągle jeszcze ogromnego problemu w naszym kraju. Włączamy się w bardzo wiele kampanii realizowanych wspólnie z policją. Od akcji dla najmłodszych „Bezpieczne lato ze Sznupkiem", w czasie których nasi pracownicy oraz policjanci i maskotka śląskiej komendy pies Sznupek uzmysławiały dzieciom, w jaki sposób bezpiecznie spędzać czas, po akcje skierowane do pasażerów komunikacji. Były to między innymi kampanie, których celem było zwrócenie uwagi podróżnych na niebezpieczeństwo czyhające ze strony kieszonkowców i złodziei, którzy również mogą grasować w środkach komunikacji miejskiej, po udział w akcji „Rok pieszego", która miała na celu uwrażliwienie pieszych na niebezpieczeństwa płynące z nieostrożnego poruszania się



Fot. Dominik Gajda

po ulicach. W najbliższym czasie planujemy przystąpić do kampanii zwracającej uwagę na to, że świadkowie różnego rodzaju dewastacji, niszczenia mienia publicznego, a więc również i środków komunikacji publicznej, powinni reagować, zgłaszając zaobserwowane incydenty odpowiednim służbom. Cały czas pracujemy też nad świadomością pasażerów, tłumacząc jak istotne jest posiadanie ważnego biletu.

Wśród tych kampanii istotne miejsce zajmują również akcje samodzielnie organizowane przez KZK GOP.

Takich działań również jest sporo. Niewątpliwie jedną z najciekawszych i cieszących się największym oddźwiękiem była kampania zatytułowana „Spotkajmy się", która przedstawiała naszych kontrolerów w zupełnie innym świetle niż dotąd postrzegali ich pasażerowie. Chcieliśmy pokazać, że osoby wykonujące ten zawód to sympatyczni ludzie, którzy nie są wrogami pasażerów. Myślę, że ten cel został osiągnięty, rzeczywiście widzieliśmy, co zresztą podkreślali sami kontrolerzy, że nastawienie do nich zaczęło się zmieniać. Oczywiście, stereotypów nie wykorzeni jedna kampania, ale to jest krok w dobrym kierunku. Oprócz tej, prowadziliśmy wiele akcji informacyjnych, jak chociażby kampania dotycząca wsiadania pierwszymi drzwiami, edukacyjnych z uczniami szkół podstawowych, także w ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, który KZK GOP świętuje rokrocznie. Od roku 2010 oficjalnie świętujemy przypadający na 21 września, czyli w dniu wspomnienia św. Mateusza, Dzień Kontrolera. Przez cykl satyrycznych rysunków ocieplaliśmy wizerunek kontrolujących bilety, a konkurs radiowy, przygotowany specjalnie z tej okazji, był okazją dla pasażerów, by wirtualnie wcielić się w rolę „kanara" i opisać jak powinno wyglądać sprawdzanie biletów. Również w drodze konkursu, ale tym razem dla dzieci, wyłoniliśmy maskotkę KZK GOP, którym został kanarek. Zabawka pełni rolę promocyjną i edukacyjną. Takich akcji nie da się przecenić. Budują pozytywny wizerunek firmy, ocieplają komunikację, z którą pasażerowie mają różne doświadczenia, bo przecież zdarzają się i sytuacje nieprzyjemne.

Od trzech lat KZK GOP zaangażował się w organizację konferencji towarzyszącej Targom Transportu Publicznego. Dlaczego dla Związku to przedsięwzięcie jest tak ważne?

Powiem nieskromnie – uważamy, że sposób organizacji komunikacji przez KZK GOP zasługuje na to, żeby go upowszechniać. Chcemy pokazywać innym miastom, że również mogłyby powoływać związki, dotyczy to także innych niż aglomeracja organizmów miejskich. Uważam, że tego typu rozwiązanie przynosi znaczne profity zarówno ekonomiczne, jak i organizacyjne. Oprócz tego od lat współpracujemy z uczelniami wyższymi w naszym regionie zwłaszcza z Uniwersytetem Ekonomicznym oraz Politechniką Śląską. Oprócz tej pracy bieżącej jest także sfera wiedzy praktycznej, którą dysponuje Związek oraz wiedzy teoretycznej, którą chcą z nami dzielić się naukowcy. Taka konferencja jest znakomitą okazją do wymieniania się doświadczeniami. Po tych konferencjach wydawane są publikacje,



Fot. Marek Piekara

chętnie przyjmowane przez uczelniane biblioteki – ta wiedza, te spotkania, nie giną, pozostaje po nich namacalny ślad.

Jakie, Pana zdaniem, jest najważniejsze zadanie KZK GOP w obecnym momencie?

W tej chwili najistotniejsze jest porozumienie się z Tychami i Jaworznem. Mogę zdradzić, że rozmowy z Tychami są już na bardzo dobrej drodze. Równie ważnym elementem jest wypracowanie porozumienia z kolejami. Już mamy bilet metropolitalny, który jest wspólny dla komunikacji KZK GOP oraz dla Przewozów Regionalnych, podobne porozumienie chcielibyśmy zawrzeć z nowo powstałymi Kolejami Śląskimi. Kolejnymi bardzo ważnymi kwestiami są projekty współfinansowane przez Unię Europejską – Śląska Karta Usług Publicznych oraz System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej. Nie są to zadania łatwe, głównie niestety od strony zorganizowania przetargów i wyłonienia wykonawcy, ponieważ trudne, czasem niejednoznaczne przepisy ułatwiają działania nierzetelnym kontrahentom.

Dlaczego mieszkańcy aglomeracji górnośląskiej powinni być dumni z funkcjonującej na jej terenie komunikacji?

Według mnie pasażerowie powinni być dumni z mądrze wydawanych pieniędzy. Fundusze przekazywane przez miasta na funkcjonowanie komunikacji to nie są małe kwoty, ale w stosunku do budżetów organizatorów transportu w innych miastach, są to sumy o wiele niższe. Mimo to komunikacja działająca na terenie aglomeracji jest dobra, a na pewno jesteśmy jednym z najefektywniej działających organizatorów komunikacji. Moim zdaniem w kwestii proporcji ceny do jakości jesteśmy liderem w Polsce. Oczywiście zdaję sobie sprawę, że pasażera nie obchodzi efektywność tylko efekty. Chce nowych, nowoczesnych, sprawnych i czystych pojazdów, które punktualnie jeżdżą. Na tym polu również nie jest źle. Sukcesywnie wymieniany tabor jest coraz lepszy, natomiast punktualność jest bardzo dobra. Na ten ostatni czynnik ma również wpływ rewelacyjny system drogowy, w który śląskie miasta zainwestowały ogromne pieniądze, a który teraz przynosi odczuwalne efekty. Jest wydolny, nie ma takich korków jak w centrach innych dużych miast, drogi są bardzo dobre. Również nasze autobusy korzystają z autostrady i Drogowej Trasy Średnicowej. Jak wszystko tak i ten medal ma dwie strony – ta infrastruktura skłania naszych mieszkańców do korzystania z indywidualnej własnych samochodów. Myślę, że w przyszłości trzeba będzie się zastanowić, na przykład nad administracyjnym ograniczeniem ruchu w centrach miast.

Jakie plany chciałby Pan zrealizować w przyszłości?

Bardzo ważne jest stworzenie systemu *Park & Ride*. Na chwilę obecną nie stać nas na wybudowanie systemów takich jak zachodnie, nie ma pieniędzy na klasyczne inwestycje w tym zakresie, ale myślę, że można spróbować wykorzystać istniejące parkingi na obrzeżach miast, gdzie elementy takiego rozwiązania można wprowadzać w życie. Wiele takich miejsc w aglomeracji można znaleźć i mam nadzieję, że w ciągu najbliższych lat uda się nam takie rozwiązanie wdrożyć. ❑

20 LAT 1991–2011 KZK GOP

Fot. Dominik Gajda

Sześć kadencji Zarządu i Zgromadzenia KZK GOP

Komunikacyjny Związek Komunalny GOP tworzy dwadzieścia pięć gmin aglomeracji górnośląskiej. O kształcie i sposobie funkcjonowania Związku decydują ich przedstawiciele. Organem stanowiącym i kontrolnym Związku jest Zgromadzenie, w którego skład wchodzą prezydenci, burmistrzowie i wójtowie gmin uczestniczących w Związku. Zgodnie ze Statutem KZK GOP dopuszczalne jest reprezentowanie gminy przez innego członka organu gminy, za zgodą rady gminy. W zakresie zadań zleconych Związkowi, Zgromadzenie wykonuje kompetencje przysługujące radzie gminy. Członkowie Zgromadzenia podejmują kluczowe decyzje dla działalności Związku.

Organem wykonawczym Związku jest Zarząd, który jest powoływany i odwoływany przez Zgromadzenie spośród jego członków. W KZK GOP dopuszcza się wybór członków Zarządu spoza członków Zgromadzenia, w liczbie nie przekraczającej 1/3 składu Zarządu Związku. Kompetencje Zarządu Związku związane są z jego pozycją jako organu wykonawczego. W szczególności Zarząd zobowiązany jest do przygotowywania i wykonywania uchwał Zgromadzenia, gospodarowania mieniem Związku, opracowywania projektu budżetu, realizowania uchwalonego budżetu oraz podejmowania decyzji związanych z organizacją komunikacji, natomiast realizacją wszystkich powierzonych zadań (przede wszystkim układaniem rozkładów jazdy, zleceniem i kontrolą usług przewozowych, sprzedażą biletów i windykacją) zajmuje się Biuro Związku.

Skład Zarządu i Zgromadzenia KZK GOP
w latach 2010-2014

Zarząd KZK GOP

Roman Urbańczyk
– przewodniczący Zarządu,
dyrektor Biura KZK GOP



20 LAT 1991-2011 KZK GOP

Skład Zarządu KZK GOP w latach 2010-2014

Zarząd KZK GOP



Grzegorz Dydkowski
– zastępca przewodniczącego Zarządu



Marek Kopel
– zastępca przewodniczącego Zarządu

Członkowie Zarządu KZK GOP



Piotr Uszok
– prezydent miasta Katowice



Małgorzata Mańka-Szulik
– prezydent miasta Zabrze



Zygmunt Frankiewicz
– prezydent miasta Gliwice



Piotr Koj
– prezydent miasta Bytom



Kazimierz Górski
– prezydent miasta Sosnowiec



Adam Rams
– prezydent miasta Knurów

Skład Zgromadzenia KZK GOP
2010-2014

Zgromadzenie KZK GOP

Zbigniew Podraza – przewodniczący Zgromadzenia, prezydent Dąbrowy Górniczej

Zdzisław Banaś – wiceprzewodniczący Zgromadzenia, burmistrz Siewierza

Gabriel Tobor – wiceprzewodniczący Zgromadzenia, burmistrz Radzionkowa

Członkowie Zgromadzenia

Piotr Uszok – prezydent miasta Katowice

Arkadiusz Godlewski – Katowice

Jerzy Forajter – Katowice

Ewa Kołodziej – Katowice

Łukasz Komoniewski – prezydent miasta Będzin

Arkadiusz Ziemba – wójt gminy Bobrowniki

Piotr Koj – prezydent miasta Bytom

Andrzej Kostek – Bytom

Stanisław Jagoda – wójt gminy Chełm Śląski

Andrzej Kotala – prezydent miasta Chorzów

Marek Kopel – Chorzów

Teresa Kosmala – burmistrz miasta Czeladź

Paweł Gocyła – Dąbrowa Górnicza

Joachim Bargiel – wójt gminy Gierałtowice

Zygmunt Frankiewicz – prezydent miasta Gliwice

Tadeusz Olejnik – Gliwice

Jan Chwiędacz – burmistrz miasta Imielin

Adam Rams – prezydent miasta Knurów

Edward Lasok – prezydent miasta Mysłowice

Stanisław Korfanty – prezydent miasta Piekary Śląskie

Tomasz Sadłoń – wójt gminy Psary

Wacław Kęska – burmistrz miasta Pyskowice

Grażyna Dziedzic – prezydent miasta Ruda Śląska

Marek Kobierski – Ruda Śląska

Jacek Guzy – prezydent miasta Siemianowice Śląskie

Bronisław Goraj – burmistrz miasta Sławków

Kazimierz Górski – prezydent miasta Sosnowiec

Wiesław Suwalski – Sosnowiec

Wojciech Kulawiak – Sosnowiec

Dawid Kostempski – prezydent miasta Świętochłowice

Witold Kwiecień – burmistrz miasta Wojkowice

Małgorzata Mańka-Szulik – prezydent miasta Zabrze

Przemysław Juroszek – Zabrze

Skład Zarządu i Zgromadzenia KZK GOP
2006-2010

Zarząd KZK GOP

Roman Urbańczyk
– przewodniczący Zarządu

Grzegorz Dydkowski
– zastępca przewodniczącego Zarządu

Piotr Uszok
– zastępca przewodniczącego Zarządu

Członkowie Zarządu

Radosław Baran – Będzin

Piotr Koj – Bytom

Marek Kopel – Chorzów

Zygmunt Frankiewicz – Gliwice

Andrzej Stania – Ruda Śląska

Kazimierz Górski – Sosnowiec

Zgromadzenie KZK GOP

Zbigniew Podraza
– przewodniczący Zgromadzenia, Dąbrowa Górnicza

Adam Rams
– wiceprzewodniczący Zgromadzenia, Knurów

Gabriel Tobor
– wiceprzewodniczący Zgromadzenia, Radzionków

Członkowie Zgromadzenia

Radosław Baran – Będzin

Mirosław Rabsztyn – Bobrowniki

Piotr Koj – Bytom

20 LAT 1991-2011 KZK GOP

Andrzej Kostek – Bytom

Stanisław Jagoda – Chełm Śląski

Marek Kopel – Chorzów

Zdzisław Moskal – Chorzów

Marek Mrozowski – Czeladź

Zbigniew Podraza – Dąbrowa Górnicza

Paweł Gocyła – Dąbrowa Górnicza

Janusz Korus – Gierałtowice

Jan Chwiędacz – Imielin

Piotr Uszok – Katowice

Józef Kocurek – Katowice

Jerzy Forajter – Katowice

Michał Jędrzejek – Katowice

Ewa Kołodziej – Katowice

Adam Rams – Knurów

Grzegorz Osyra – Mysłowice

Stanisław Korfanty – Piekary Śląskie

Marian Kozieł – Psary

Gabriel Tobor – Radzionków

Andrzej Stania – Ruda Śląska

Jarosław Kania – Ruda Śląska

Zbigniew Domżalski – Ruda Śląska

Dariusz Bochenek – Siemianowice Śląskie

Jacek Guzy – Siemianowice Śląskie

Zdzisław Banaś – Siewierz

Zbigniew Tarmas – Sławków

Ryszard Łukawski – Sosnowiec

Wojciech Kulawiak – Sosnowiec

Eugeniusz Moś – Świętochłowice

Andrzej Cembrzyński – Wojkowice

Małgorzata Mańka-Szulik – Zabrze

Dariusz Dragon – Zabrze

Skład Zarządu i Zgromadzenia KZK GOP
2002-2006

Zarząd KZK GOP

Jerzy Śmiałek – przewodniczący Zarządu, Katowice (05.12.2002-31.12.2003)

Roman Urbańczyk
– zastępca przewodniczącego Zarządu (05.12.2002-31.12.2003)
przewodniczący Zarządu (od 01.01.2004)

Członkowie Zarządu

Radosław Baran – Będzin

Krzysztof Wójcik – Bytom

Marek Kopel – Chorzów

Zygmunt Frankiewicz – Gliwice

Jerzy Śmiałek – Katowice

Piotr Uszok – Katowice

Andrzej Stania – Ruda Śląska

Zgromadzenie KZK GOP

Henryk Zaguła – przewodniczący Zgromadzenia, Dąbrowa Górnicza

Gustaw Jochlik
– wiceprzewodniczący Zgromadzenia, Radzionków

Jerzy Kozieł
– wiceprzewodniczący Zgromadzenia, Bobrowniki

Członkowie Zgromadzenia

Radosław Baran – Będzin

Jerzy Kozieł – Bobrowniki

Krzysztof Wójcik – Bytom

Urszula Graniczna-Korczak – Bytom

Stanisław Jagoda – Chełm Śląski

Marek Kopel – Chorzów

Marek Mrozowski – Czeladź

Henryk Zaguła – Dąbrowa Górnicza

Jerzy Talkowski – Dąbrowa Górnicza

Marian Nierychły – Dąbrowa Górnicza

Joachim Bargiel – Gierałtowice

Janusz Korus – Gierałtowice

Waldemar Gilner – Gliwice

Jan Wiśniewski – Gliwice

Jan Chwiędacz – Imielin

Jerzy Śmiałek – Katowice

Piotr Uszok – Katowice

Marek Chmieliński – Katowice

Adam Rams – Knurów

Mariola Piś – Mysłowice

Grzegorz Osyra – Mysłowice

Gustaw Jochlik – Radzionków

Andrzej Stania – Ruda Śląska

Marian Michułka – Ruda Śląska

Zbigniew Szandar – Siemianowice Śląskie

Krzysztof Szyga – Siemianowice Śląskie

Tomasz Dzierwa – Siemianowice Śląskie

Andrzej Mruk – Siewierz

Bronisław Goraj – Sławków

Ryszard Łukawski – Sosnowiec

Tomasz Bańbuła – Sosnowiec

Kazimierz Górski – Sosnowiec

Rafał Świerk – Świętochłowice

Eugeniusz Moś – Świętochłowice

Andrzej Cembrzyński – Wojkowice

Roman Urbańczyk – Zabrze

Jerzy Gołubowicz – Zabrze

Skład Zarządu i Zgromadzenia KZK GOP
1998-2002

Zarząd KZK GOP

Jerzy Śmiałek
– przewodniczący Zarządu

Jerzy Orenowicz
– zastępca przewodniczącego Zarządu

Członkowie Zarządu

Krzysztof Wójcik – Bytom

Marek Kopel – Chorzów

Kazimierz Jakóbczyk – Czeladź

Zygmunt Frankiewicz – Gliwice

Jerzy Śmiałek – Katowice

Piotr Uszok – Katowice

Michał Czarski – Sosnowiec

Zgromadzenie KZK GOP

Antoni Marcinkiewicz
– przewodniczący Zgromadzenia, Będzin

Jan Krawczyk
– wiceprzewodniczący Zgromadzenia, Ruda Śląska

Członkowie Zgromadzenia

Antoni Marcinkiewicz – Będzin

Lucyna Mucha – Bobrowniki

Krzysztof Pasternak – Bytom

Gerard Golomb – Bytom

Urszula Graniczna-Korczak – Bytom

Stanisław Jagoda – Chełm Śląski

Marek Kopel – Chorzów

Kazimierz Jakóbczyk – Czeladź

Marek Dul – Dąbrowa Górnicza

Marek Drożyński – Dąbrowa Górnicza

Marek Lipczyk – Dąbrowa Górnicza

Romuald Michta – Dąbrowa Górnicza

Karol Kozieł – Gierałtowice

Tadeusz Olejnik – Gliwice

Waldemar Gilner – Gliwice

Jan Chwiędacz – Imielin

Jerzy Śmiałek – Katowice

Piotr Uszok – Katowice

Marek Chmieliński – Katowice

Józef Kocurek – Katowice

Jan Kowol – Knurów

Jacek Stankowski – Mysłowice

Zbigniew Augustyn – Mysłowice

Gustaw Jochlik – Radzionków

Andrzej Stania – Ruda Śląska

Jan Krawczyk – Ruda Śląska

Marian Michułka – Ruda Śląska

Henryk Mrozek – Siemianowice Śląskie

20 LAT 1991-2011 KZK GOP

Andrzej Mruk – Siewierz

Henryk Drzewiecki – Sławków

Zbigniew Tarmas – Sławków

Michał Czarski – Sosnowiec

Michał Smołucha – Sosnowiec

Waldemar Dróżdż – Sosnowiec

Ludwik Kożuch – Świętochłowice

Eugeniusz Moś – Świętochłowice

Zbigniew Terczyński – Wojkowice

Roman Urbańczyk – Zabrze

Barbara Sowa – Zabrze

Stefan Kubica – Zabrze

Skład Zarządu i Zgromadzenia KZK GOP
1994-1998

Zarząd KZK GOP

Jerzy Śmiałek
– przewodniczący Zarządu

Jerzy Orenowicz
– zastępca przewodniczącego Zarządu

Jacek Stankowski
– zastępca przewodniczącego Zarządu

Członkowie Zarządu

Józef Korpak – Bytom

Marek Kińczyk – Bytom

Marek Kopel – Chorzów

Zygmunt Frankiewicz – Gliwice

Jerzy Śmiałek – Katowice

Wojciech Boroński – Katowice

Henryk Ptasznik – Siemianowice Śląskie

Michał Czarski – Sosnowiec

Zgromadzenie KZK GOP

Henryk Zaguła – przewodniczący Zgromadzenia, Dąbrowa Górnicza

Jan Szwachuła – wiceprzewodniczący Zgromadzenia, Siemianowice Śląskie

Członkowie Zgromadzenia

Leszek Wąchała – Będzin

Krzysztof Kumór – Będzin

Tadeusz Cichoń – Bobrowniki

Ryszard Chwastowski – Bytom

Józef Korpak – Bytom

Marek Kińczyk – Bytom

Franciszek Pohl – Bytom

Krzysztof Wójcik – Bytom

Gerard Golomb – Bytom

Stanisław Jagoda – Chełm Śląski

Marek Kopel – Chorzów

Piotr Wojtala – Chorzów

Zdzisław Moskal – Chorzów

Marek Mrozowski – Czeladź

Henryk Zaguła – Dąbrowa Górnicza

Igor Czabara – Dąbrowa Górnicza

Marek Dul – Dąbrowa Górnicza

Henryk Szary – Gierałtowice

Karol Kozieł – Gierałtowice

Marian Gawol – Gliwice

Zygmunt Frankiewicz – Gliwice

Jan Wiśniewski – Gliwice

Jan Chwiędacz – Imielin

Henryk Dziewior – Katowice

Wojciech Boroński – Katowice

Barbara Żmidzińska – Katowice

Marek Chmieliński – Katowice

Romuald Myga – Knurów

Leszek Nawrocki – Mysłowice

Jacek Stankowski – Mysłowice

Andrzej Zygmunt – Psary

Marian Kozieł – Psary

Bazyl Tyszkiewicz – Ruda Śląska

Zygmunt Żymełka – Ruda Śląska

Edmund Sroka – Ruda Śląska

Jerzy Orenowicz – Ruda Śląska

Jan Szwachuła – Siemianowice Śląskie

Włodzimierz Kulisz – Siemianowice Śląskie

Janusz Majczak – Siewierz

Władysław Piwowarczyk – Sławków

Michał Czarski – Sosnowiec

Tadeusz Depukat – Sosnowiec

Jan Rodzoń – Sosnowiec

Michał Smołucha – Sosnowiec

Roman Gutkowski – Świętochłowice

Roman Urbańczyk – Zabrze

Stefan Gierga – Zabrze

Stefan Kubica – Zabrze

Skład Zarządu i Zgromadzenia KZK GOP
1991-1994

Zarząd KZK GOP

Jacek Stankowski
– przewodniczący Zarządu

Jerzy Orenowicz – zastępca przewodniczącego Zarządu

Członkowie Zarządu

Franciszek Prajs – Chorzów

Marek Kopel – Chorzów

Henryk Zaguła – Dąbrowa Górnicza

Jerzy Śmiałek – Katowice

Barbara Żmidzińska – Katowice

Piotr Juda – Sosnowiec

Zdzisław Kleszcz – Sosnowiec

Roman Urbańczyk – Katowice

Zgromadzenie KZK GOP

Henryk Ptasznik
– przewodniczący Zgromadzenia, Siemianowice Śląskie

Członkowie Zgromadzenia

Leszek Wąchała – Będzin

Tadeusz Cichoń – Bobrowniki

Franciszek Prajs – Chorzów

Halina Górska – Chorzów

Piotr Wojtala – Chorzów

Marek Kopel – Chorzów

Jolanta Bulska – Czeladź

Marek Mrozowski – Czeladź

Lesław Klimczyk – Dąbrowa Górnicza

Henryk Zaguła – Dąbrowa Górnicza

Igor Czabara – Dąbrowa Górnicza

Henryk Szary – Gierałtowice

Jerzy Śmiałek – Katowice

Henryk Dziewior – Katowice

Wojciech Boroński – Katowice

Romuald Myga – Knurów

Stanisław Dyduch – Mysłowice

Leszek Nawrocki – Mysłowice

Henryk Sorn – Psary

Andrzej Zygmunt – Psary

Wiesław Szustakowski – Pyskowice

Werner Wesoły – Ruda Śląska

Jerzy Orenowicz – Ruda Śląska

Henryk Ptasznik – Siemianowice Śląskie

Krzysztof Urbański – Sławków

Piotr Juda – Sosnowiec

Zdzisław Kleszcz – Sosnowiec

Mirosław Domański – Sosnowiec

Michał Czarski – Sosnowiec

Michał Smołucha – Sosnowiec

Ludwik Kożuch – Świętochłowice

Zdzisław Węgieł – Wojkowice

Zbigniew Terczyński – Wojkowice

Roman Urbańczyk – Zabrze

Andrzej Hołtyn – Zabrze

Stefan Gierga – Zabrze

20 LAT 1991-2011 KZK GOP



Fot. Dominik Gajda

Tworzony w latach 90. związek komunikacyjny z założenia miał oferować pasażerom nową jakość, stać się ich rzecznikiem, dbając o realne zaspokajanie potrzeb w zakresie transportu publicznego. – Początki nie były spektakularne – opowiada Jacek Stankowski, pierwszy przewodniczący Zarządu oraz dyrektor Biura Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP.

Fajny był początek KZK GOP



EMIL MARKOWIAK
Student geografii i filologii rosyjskiej na Uniwersytecie Jagiellońskim, pasjonat komunikacji miejskiej i krajów byłego Związku Radzieckiego

Trwające na początku lat 90. przemiany ustrojowe dotyczyły większości dziedzin życia publicznego. Nie ominęły również komunikacji miejskiej. Dotychczas znajdowała się ona w gestii władz wojewódzkich, jednak zgodnie z ustawą z 8 marca 1990 roku o samorządzie terytorialnym, przygotowaną między innymi przez śląskiego posła prof. Waleriana Pańkę, organizacja lokalnego transportu zbiorowego stała się zadaniem własnym gmin. Przyszłość Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego została przesądzona.

Dalszym losem komunikacji w regionie zajęli się lokalni politycy, naukowcy i praktycy zajmujący się tematyką transportu. Wśród nich był Jacek Stankowski, absolwent Wydziału Transportu na Politechnice Śląskiej, radny Mysłowic i delegat do Sejmiku Wojewódzkiego, szef sejmikowej Komisji Związków Gmin. Swoje doświadczenie zawodowe w dziedzinie transportu zdobywał w kopalni Barbara-Chorzów, organizując m.in. przewóz pracowników, a następnie jako dyrektor Przedsiębiorstwa Spedycyjno-Transportowego Przemysłu Węglowego „Transgór" w Sosnowcu.

Gdy 19 września 1991 r. w sali Sejmu Śląskiego obradowało Zgromadzenie inaugurujące powstanie Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, przewodniczącym Zarządu wybrano Jacka Stankowskiego. Kandydatura ta łączyła znajomość realiów samorządowych, właściwego wykształcenia i doświadczenia w dziedzinie transportu.

– Fajny był początek KZK GOP – wspomina teraz Jacek Stankowski. – Wszyscy pracownicy oraz osoby z nami współpracujące, czuliśmy, że tworzymy coś nowego, nową jakość. W tej nowej organizacji transportu najważniejszy miał być pasażer. Związek nie miał być organizacją przewoźników, ale rzecznikiem pasażerów. Dawało nam to dodatkową motywację do działania. Inna rzecz, że model taki nie mieścił się w percepcji urzędników wojewody katowickiego. Dla nich najważniejszym i jedynym celem była komunalizacja – pozbywali się PKM-ów i problemów.

Początki KZK GOP nie były proste, ani też spektakularne. – Na początku mieliśmy dwa maluchy,

mój i mojego zastępcy, Jurka Orenowicza, maszynę do pisania i... dużo chęci. Powstanie KZK GOP jako instytucji to zasługa ludzi, którym się chciało – członków Zarządu: Piotra Judy, Franciszka Prejsa, Romana Urbańczyka, Henryka Zaguły i Barbary Żmidzińskiej oraz przewodniczącego Zgromadzenia Henryka Ptasznika. To z nimi zbudowaliśmy formalne podstawy funkcjonowania Związku. Zawsze mogliśmy też liczyć na przychylność Zarządu Miasta Katowice – prezydentów: Jerzego Śmiałka (członek Zarządu Związku) i Wojciecha Borońskiego (wiceprzewodniczący Zgromadzenia) oraz Sejmiku – marszałków: Józefa Buszmana i Emanuela Romańczyka. Wypada tu wspomnieć również o wyjątkowej życzliwości pracowników Biura Sejmiku.

W marcu 1992 r. na potrzeby Związku przydzielono jeden pokój w biurowcu WPK przy ulicy Wita Stwosza w Katowicach, na siedemnastym piętrze. – Mieliśmy dwie szklanki i jedną łyżeczkę... I pierwszych pracowników. Byli to: Gerard Baron – późniejszy długoletni skarbnik KZK, Ania Bernacka, Robert Tomanek (dziś prorektor Uniwersytetu Ekonomicznego), Grzegorz Dydkowski, Kasia Kolczyk, Janusz Tyran, Eugenia Goc i Andrzej Konieczko.

– Wynajęliśmy kolejne pomieszczenia, na dwudziestym i dwudziestym pierwszym piętrze. Pojawili się kolejni pracownicy: Eugeniusz Pawełczyk, Grzegorz Strojecki, Karol Hirszmajer, cztery panie do księgowości, Mieczysław Bladowski, Adam Łuckoś, Jerzy Storożenko, Sławomir Mrożek, Jerzy Gorgoń, Jerzy Okoń, Grażyna Bogacz i kolejni. Nie pamiętam już wszystkich nazwisk.

Zaczęły powstawać zręby nowoczesnego systemu komunikacyjnego – przygotowano projekty umów na świadczenie usług przewozowych, procedury kontroli przewozów, zasady produkcji, dystrybucji i kontroli biletów, opracowano pierwsze taryfy, wykonano trasowanie linii komunikacyjnych, prowadzono rozmowy z sąsiadującymi operatorami komunikacji o zasadach współpracy.

Wyzwań stojących przed pierwszym kierownictwem Związku nie brakowało. Na Rynku w Katowicach sprzedawano bilety poprzez tzw. „staczy". Dystrybucja odbywała się „z teczki", bilet był produkowany na zwykłym maszynowym papierze bez zabezpieczeń. Ile w tym było „lewych" biletów, nikt nie był w stanie nawet oszacować. Po 31 marca 1993 roku, kiedy wojewoda przekazał KZK GOP prowadzenie komunikacji na obszarze gmin członkowskich, na Rynku w Katowicach sprzedawano bilety ośmiu operatorów. Bałagan był totalny. Pasażerowie byli zagubieni.

– Ustaliliśmy zasady współpracy z innymi operatorami i 1 lipca 1993 roku wprowadziliśmy własny bilet. Z zabezpieczeniami, z kontrolą sieci dystrybucji. Bilety „konkurencji" były rozprowadzane na obszarze działania Związku tylko w autobusach świadczących obsługę linii „konkurencyjnych". Wpływami z biletów finansowaliśmy ponad 70 procent kosztów komunikacji. Reszta to dotacja celowa z budżetu państwa i dotacje z gmin. Związek prowadził bardzo aktywną działalność dla pozyskania środków z budżetu państwa. Blisko współpracowaliśmy z wieloma śląskimi parlamentarzystami: Barbarą Blidą, Anną Knysok, Augustynem Chełkowskim, Alojzym Gąsiorczykiem oraz z pracownikami Ministerstwa Finansów, m.in. z panią dyrektor Danutą Wawrzynkiewicz.

Na szczególną uwagę zasługują relacje władz Związku z kadrą naukową – z profesorami: Kazimierzem Kłoskiem, Stanisławem Dziadkiem, Florianem Kuźnikiem, Olgierdem Wyszomirskim oraz z pracownikami Biura Studiów i Projektów Komunikacji, w szczególności z dyrektorem Franciszkiem Zychem.

Związek prowadził komunikację tylko w części naszej aglomeracji – gminy Jaworzno, Chrzanów, Trzebinia i Libiąż utworzyły własny związek, podobnie postąpiły Piekary Śląskie, Tarnowskie Góry, Świerklaniec i gminy ościenne. Bytom, Gliwice i Tychy prowadziły komunikację samodzielnie. Już we wrześniu 1994 roku KZK GOP w Katowicach i MZKP w Świerklańcu (obecnie w Tarnowskich Górach) podpisały porozumienie w sprawie unii biletowej. W 1995 roku do KZK GOP przystąpiły Bytom i Gliwice. Komunikacja autobusowa w aglomeracji została zintegrowana, a Związek okrzepł. – Kiedy w marcu 1995 r. obejmowałem funkcję wiceprezydenta Mysłowic wiedziałem, że „moje dziecko" jest bezpieczne.

Jacek Stankowski jest dzisiaj zawodowo licencjonowanym zarządcą nieruchomości, wiceprezesem Spółki Mieszkaniowej Mysłowice sp. z o.o., przewodniczącym Rady Nadzorczej firmy Transgór SA. Prywatnie żonaty, dwoje dorosłych dzieci. Pasje: żeglarstwo morskie, narciarstwo, jeździectwo. ❑



Tabliczka przystankowa tworzona ręcznie, stosowana w połowie lat 90.



KZK GOP w pierwszym okresie funkcjonowania



KRZYSZTOF SOBAŃSKI
Zastępca dyrektora KZK GOP ds. przewozów

Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego ma już 20 lat. Wszyscy znamy najnowsze lata jego działalności – decyzje podejmowane w ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy czy minionych kilku lat. Można powiedzieć, że to w zasadzie obecna, aktualna działalność Związku. O wiele trudniej przypomnieć sobie lata wcześniejsze, kiedy KZK GOP dopiero tworzył podstawowe zasady swojego działania oraz kreował mechanizmy funkcjonowania i rozwoju systemu komunikacyjnego w aglomeracji katowickiej.

Zamówienia publiczne – początki

Czy pamiętamy jeszcze czasy, kiedy przetargi na usługi przewozowe były nowością, a umowy z przedsiębiorstwami komunikacji miejskiej zawierane były głównie w drodze żmudnych negocjacji z dyrektorami tych przedsiębiorstw? Na początku działalności KZK GOP w ten właśnie sposób zawierano nie tylko umowy na obsługę linii komunikacyjnych, ale również wszelkie inne kontrakty, dotyczące na przykład dostaw papieru, druku biletów czy wykonywania i aktualizacji informacji przystankowej. Przez pierwsze lata funkcjonowania KZK GOP brak było powszechnej regulacji ustawowej zagadnienia zamówień publicznych. Co więcej, kiedy uchwalona została *Ustawa o zamówieniach publicznych* z dnia 10 czerwca 1994 roku, nie obowiązywała ona na początku w jednostkach samorządu terytorialnego. Zaczęła ona w pełni je obowiązywać dopiero od 1 stycznia 1996 roku. Pomimo to Związek od samego początku starał się wykorzystywać mechanizmy konkurencji przy wyborze wykonawców usług, których organizację Związkowi powierzyły tworzące go gminy.

Patrząc z dzisiejszego punktu widzenia, pierwsze umowy zawierane z przedsiębiorstwami komunikacji miejskiej miały bardzo specyficzny charakter. Dotyczyły one bowiem jedynie kwoty dotacji przekazywanej poszczególnym operatorom do wykonywanych przez nich usług przewozowych. Tak więc, stosując unijny żargon transportowy, były to typowe „umowy kosztów netto". Organizator dopłacał przedsiębiorstwom przewozowym różnicę pomiędzy kwotą bezpośrednio pozyskanych przez nich dochodów taryfowych, a całkowitym poziomem ponoszonych kosztów świadczonych usług. Taki stan rzeczy trwał przez około półtora roku, do końca czerwca 1993 roku. Rozwiązanie to miało charakter przejściowy. Było pozostałością po



Dworzec autobusowy w Bytomiu. Autobusy wyposażone są w komplet tablic kierunkowych KZK GOP

uprzednio funkcjonującym systemie organizacji i finansowania usług publicznego transportu zbiorowego w aglomeracji katowickiej. W systemie tym przedsiębiorstwa same prowadziły dystrybucję i sprzedaż biletów (emitowanych jednak przede wszystkim przez wojewodę katowickiego), a deficyt pomiędzy dochodami biletowymi a całkowitymi kosztami ich działalności pokrywany był z budżetu wojewody.

Taryfa i bilety

Z dniem 1 lipca 1993 roku Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego wprowadził własny system taryfowo-biletowy. Odtąd środki finansowe pozyskiwane ze sprzedaży biletów oraz nakładania opłat dodatkowych (mandatów) zaczęły trafiać do budżetu KZK GOP. Konsekwencją przyjęcia takiego rozwiązania była konieczność zmiany filozofii zawierania umów z przedsiębiorstwami przewozowymi. To właśnie Związek stał się w pełni odpowiedzialny za zagwarantowanie przedsiębiorstwom komunikacji miejskiej pokrycia całości kosztów operacyjnych, związanych z realizowanymi przez nich usługami na liniach – wówczas jedynie autobusowych – komunikacji miejskiej. Jednocześnie Związek przejął od przedsiębiorstw komunikacyjnych gestię w zakresie planowania oferty przewozowej, w tym ustalania obowiązujących rozkładów jazdy.

Umowy nowego typu zawierane były już więc zgodnie z koncepcją „kontraktów kosztów brutto", gdzie z przedsiębiorstw przewozowych „zdjęto" odpowiedzialność i ryzyko związane z koniecznością pozyskania środków pieniężnych, które zbilansują ponoszone przezeń koszty obsługi linii komunikacyjnych. Zasadniczą funkcją spełnianą przez te podmioty było wówczas efektywne i ekonomiczne wykonywanie powierzonych im zadań przewozowych, czyli dążenie do zagwarantowania świadczenia precyzyjnie określonych usług po jak najbardziej optymalnych, z ekonomicznego punktu widzenia, kosztach wytworzenia tych usług.

Przewoźnicy i pierwsze przetargi

Usługi przewozowe na liniach komunikacji miejskiej wykonywane były na początku lat 90. XX wieku, głównie przez podmioty należące do sektora własności publicznej, funkcjonujące wówczas jeszcze w formie przedsiębiorstw państwowych. Przewoźnicy prywatni byli wówczas głównie podwykonawcami dużych, państwowych Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej.

Pomimo braku ustawowego obowiązku konkurencyjnego wyboru przedsiębiorstw przewozowych do obsługi linii komunikacji miejskiej, KZK GOP stosunkowo wcześnie wdrożył właśnie taką metodę zawierania umów na obsługę linii komunikacji autobusowej. W połowie 1994 roku, a więc zaledwie rok po zawarciu pierwszych „pełnowymiarowych" umów na obsługę linii komunikacyjnych, postanowiono w bezpośredni sposób wykorzystać mechanizmy przetargowe przy doborze przedsiębiorstw do obsługi linii komunikacji miejskiej. Na początku rynkową metodę wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego stosowano w przypadku nowo tworzonych połączeń komunikacyjnych.

22 sierpnia 1994 roku powołano trzy pierwsze komisje przetargowe i ustalono warunki przetargów na obsługę linii. Wówczas jeszcze, jak być może niektórzy pamiętają, *Ustawa o zamówieniach publicznych* nie obejmowała swym zakresem obowiązywania wszystkich podmiotów sektora publicznego. Poza jej jurysdykcją pozostawały także związki komunalne (obecne związki międzygminne). W praktyce oznaczało to, że organizując przetarg, Związek nie musiał przyjmować zasad wyboru najkorzystniejszej oferty opisanych w ustawie. Mógł kształtować zasady uczestnictwa w przetargu i metodę wyboru wykonawcy według zasad określonych w sposób optymalny, biorąc pod



Pierwsze przymiarki do wydruków tabliczek przystankowych

uwagę warunki i kryteria w najlepszy sposób odnoszące się do zamawianej usługi przewozu pasażerów w autobusowej komunikacji miejskiej. Dziś – niestety – stosując literalnie przepisy *Prawa zamówień publicznych*, nie zawsze możliwe jest przyjęcie wszelkich kryteriów wyboru wykonawcy, które byłyby pożądane z punktu widzenia charakteru i specyfiki udzielanych zamówień.

Jedną z pierwszych linii będących przedmiotem postępowania przetargowego ogłoszonego przez KZK GOP była linia autobusowa nr 600, uruchomiona w 1994 roku na trasie: *Katowice Dworzec PKP – Katowice Bogucice Osiedle Kukuczki*. Co ciekawe, linia ta na początku nie obsługiwała Kliniki Okulistycznej i miała charakter linii okrężnej, docierając do Osiedla Kukuczki dwoma trasami: przez ul. Warszawską i ul. 1 Maja, dojeżdżając od strony dzielnicy Zawodzie, albo przez ul. Sokolską i ul. Katowicką, dojeżdżając od strony Koszutki. Powrót odbywał się zawsze innym wariantem trasy niż dojazd. Co ciekawe, po wydłużeniu linii do Kliniki Okulistycznej, autobusy również kursowały inną trasą przy dojeździe i przy powrocie z kliniki. W kierunku kliniki trasa linii przebiegała w sposób zbliżony do jej obecnej trasy, czyli ul. Jagiellońską oraz ul. Francuską, do ul. Ceglanej. Natomiast w kierunku powrotnym autobus obsługiwał dodatkowy przystanek na ul. Ceglanej (w rejonie skrzyżowania przy byłym „Zielonym Oczku"), a następnie skręcał w prawo w ul. Kościuszki, aby po pokonaniu ul. Poniatowskiego skręcić w ul. Mikołowską i obsłużyć przystanek obok kościoła Świętych Apostołów Piotra i Pawła, skąd udawał się bezpośrednio do Dworca PKP.

15 grudnia 1994 roku zdecydowano o utworzeniu Zespołu ds. Infrastruktury Technicznej Systemu Komunikacyjnego GOP. Dotąd infrastruktura przystankowa, obejmująca znaki przystankowe D-15 oraz tabliczki z rozkładami jazdy, wykonywana była przez komunalne Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej. Powodowało to zarówno zróżnicowanie układu graficznego informacji rozkładowej, prezentowanej na przystankach położonych w różnych częściach obszaru działania KZK GOP, jak też brak jednolitego wizerunku samego słupka przystankowego ze znakiem drogowym oznaczającym przystanek. Co więcej, powszechnie funkcjonowało wówczas jeszcze wiele oznakowań starego typu, na których znak przystankowy występował w postaci okrągłej, żółtej tabliczki z czerwoną obwódką oraz charakterystyczną czerwoną literą „A" w centralnej części tarczy znaku. Odtąd Związek przejął nadzór nad wyglądem infrastruktury przystankowej i zaczął bezpośrednio zlecać wykonywanie oznakowania przystanków autobusowych, zgodnie z przyjętą i zatwierdzoną do stosowania koncepcją oznakowania przystanków publicznego transportu zbiorowego KZK GOP. Wówczas też na ulicach miast aglomeracji zaczęły pojawiać się pierwsze, charakterystyczne granatowe znaki D-15 z symbolem autobusu na białym polu oraz logo Związku i znajomym napisem: KZK GOP. O ile tablica znaku przystankowego przez lata uległa niewielkim zmianom, to stosowane konstrukcje wsporcze oraz gabloty z rozkładem jazdy przez lata ulegały istotnym przeobrażeniom – od typowych, tradycyjnych słupków dla znaków drogowych, aż po unikatowe rozwiązania, stosowane w jednostkowych przypadkach, na przykład jako rozwiązania prototypowe testowane w warunkach intensywnej eksploatacji w centralnych węzłach przystankowych aglomeracji katowickiej.

Pełne wdrożenie przepisów o zamówieniach publicznych

Jak już wspomniano, *Ustawa o zamówieniach publicznych* zaczęła obligatoryjnie obowiązywać gminy i związki międzygminne w dniu 1 stycznia 1996 roku. Mimo to Zarząd KZK GOP postanowił wprowadzić w życie postanowienia ustawy już wcześniej. Na początku lutego 1995 roku przygotowano decyzję o pełnym wdrożeniu systemu zamówień publicznych (*Zarządzenie Dyrektora Biura KZK GOP nr 4/95*), a jeszcze w marcu 1995 roku określono zasady przetargowe dla nowo uruchamianych linii komunikacyjnych (*Zarządzenie Dyrektora Biura KZK GOP nr 9/95*). Dzięki temu, już w kwietniu 1995 roku możliwe było powołanie komisji przetargowych, działających zgodnie z *Ustawą o zamówieniach publicznych*, których zadaniem był wybór przewoźników do obsługi linii autobusowych komunikacji miejskiej. Systematycznie ogłaszano przetargi na nowe linie autobusowe oraz w przypadkach, kiedy dotychczasowi przewoźnicy nie byli w stanie zagwarantować dalszej obsługi linii już istniejących.

Pamiętać trzeba, że wówczas przewoźnicy komunalni masowo korzystali z podwykonawców, którymi byli najczęściej prywatni przewoźnicy, ale nierzadko również przedsiębiorstwa Transgór i PKS. I tak, kiedy

duży przewoźnik komunalny tracił podwykonawców, tracił również potencjał do realizacji zadań przewozowych w dotychczasowym zakresie. KZK GOP dążył do ograniczania zjawiska podwykonawstwa, bowiem usługi przewozowe świadczone były przez podmioty prywatne po znacznie niższych kosztach, niż usługi dużych, publicznych firm, a podwykonawstwo nie wpływało na ograniczenie wydatków ponoszonych przez KZK GOP, bowiem Związek płacił za usługę tyle samo, co w przypadku linii obsługiwanej bezpośrednio przez PKM. To właśnie PKM zarabiał na różnicy pomiędzy niższym kosztem usługi wykonywanej przez prywatnego przewoźnika a wysoką ceną płaconą przez KZK GOP. Stąd, pominięcie pośrednika w postaci przedsiębiorstwa PKM i bezpośrednie zawarcie umowy z podmiotem prywatnym leżało w interesie Związku. Dodatkowo, mechanizmy konkurencji pomiędzy przewoźnikami, ujawniające się podczas procedur przetargowych, wpływały również na obniżanie oczekiwań cenowych dużych przedsiębiorstw komunalnych.

Tego rodzaju przetargi ogłaszano systematycznie, dążąc do uzyskania znacznych oszczędności wydatków ponoszonych przez KZK GOP, a finansowanych pośrednio przez budżety wszystkich gmin tworzących Związek. 13 lutego 1996 roku powołano szereg komisji przetargowych, których celem było rozstrzygnięcie postępowań na obsługę linii autobusowych nr: 98, 144, 198, 199 oraz 230.

Strajki PKM-ów

Działania podejmowane przez Związek nie zawsze były przychylnie przyjmowane przez związki zawodowe działające w dużych, komunalnych przedsiębiorstwach komunikacyjnych. Latem 1996 roku miał miejsce duży protest PKM-ów działających na obszarze gmin KZK GOP, który przybrał formę strajku. Żaden z autobusów uczestniczących w strajku Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej nie wyjechał na trasę. Jednak zgodnie z powszechnie znanym porzekadłem, „nie ma tego złego, co by na dobre nie wyszło" strajk stał się okazją do spontanicznego wprowadzenia na linie autobusowe w aglomeracji katowickiej wielu przewoźników prywatnych i pozakomunalnych (między innymi liczne PKS-y), co w przyszłości zaskutkowało sporą dywersyfikacją portfela zleceń komunikacyjnych KZK GOP. Wskutek systematycznie przeprowadzanych postępowań przetargowych na obsługę linii, w ciągu kilku lat umowy z KZK GOP podpisało ponad trzydzieści przedsiębiorstw komunikacyjnych, reprezentujących różne formy własności.

Strajk nie zniechęcił Związku do systematycznego stosowania przetargów jako metody wyboru przedsiębiorstw do obsługi linii autobusowych. Jeszcze 27 sierpnia 1996 roku powołano kolejne komisje przetargowe, tym razem w związku z ogłoszonymi przetargami na obsługę linii nr 81, 147 oraz 720. Podkreślenia wymaga, że umowy zawierane wówczas z przewoźnikami nie miały ograniczeń czasowych odnośnie do okresu ich obowiązywania, ponieważ nie było żadnych tego rodzaju obostrzeń w obowiązujących wówczas przepisach *Ustawy o zamówieniach publicznych*. Umowy zawierano zatem na czas nieokreślony.

Stosunkowo długą historię mają także działania KZK GOP, związane z dostosowywaniem oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego do rzeczywistych potrzeb transportowych mieszkańców aglomeracji, a zarazem do możliwości i oczekiwań finansowych gmin tworzących Związek. I tak, już 4 listopada 1996 roku powołano komisję, której zadaniem było przygotowanie dokumentu pt. *Zasady optymalizacji układu linii KZK GOP na obszarze objętym zasięgiem ich obsługi*. Opracowanie to zostało zlecone, po przeprowadzonym postępowaniu przetargowym, firmie zatrudniającej głównie specjalistów z dziedziny publicznego transportu zbiorowego, skupionych wokół katowickiego wydziału Politechniki Śląskiej.

Historia lubi się powtarzać, tak było również ze strajkami przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. 3 marca 1997 roku rozpoczął się kolejny strajk, prawdopodobnie największy w historii funkcjonowania KZK GOP. Jednym z zasadniczych problemów poruszanych przez strajkujących była metoda podziału środków publicznych przeznaczonych na finansowanie inwestycji taborowych w komunikacji miejskiej. Związkowcy z komunalnych przedsiębiorstw przewozowych przeciwstawiali się przekazywaniu środków taborowych, zakupywanych ze specjalnego funduszu zgromadzonego przez KZK GOP, również przewoźnikom prywatnym świadczącym usługi na liniach organizowanych przez Związek. I tym razem Związek wyszedł ze strajku obronną ręką. Nie udało się bowiem oponentom Związku zablokować przekazywania środków na zakup nowego taboru autobusowego wszystkim podmiotom wykonującym usługi przewozowe na mocy umów zawartych z KZK GOP.

Działania podejmowane przez Związek nie zawsze były przychylnie przyjmowane przez związki zawodowe działające w dużych, komunalnych przedsiębiorstwach komunikacyjnych. Latem 1996 roku miał miejsce duży protest PKM-ów działających na obszarze gmin KZK GOP, który przybrał formę strajku. Żaden z autobusów uczestniczących w strajku Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej nie wyjechał na trasę.

20 LAT 1991-2011 KZK GOP



Jeden z pierwszych autobusów niskopodłogowych na sieci KZK GOP – Ikarus 412, w rejonie dworca w Bytomiu

Udogodnienia dla pasażerów i kolejne przetargi

Pierwszy niskopodłogowy autobus jeżdżący na zlecenie KZK GOP na ulicach aglomeracji pojawił się w roku 1995. Był to należący do Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Katowicach Jelcz (numer boczny 073), który kursował na linii numer 296 do szpitala w katowickiej dzielnicy Ochojec.

12 marca 1997 roku zdecydowano o konieczności wprowadzenia nowej metody prezentacji pasażerom informacji o ofercie przewozowej Związku. W tym dniu, *Zarządzeniem Dyrektora Biura KZK GOP nr 8/97*, przesądzono o wykonaniu na rzecz KZK GOP pierwszego graficznego planu linii autobusowych. Odtąd plany takie wydawane były systematycznie, średnio co rok. Za każdym razem wykonawcę planu wybierano w drodze procedur *Ustawy o zamówieniach publicznych*, stosując konkurencyjne tryby wyboru wykonawcy.

Systematycznie ogłaszano też kolejne przetargi na obsługę linii autobusowych. Jeszcze w marcu 1997 roku ogłoszono przetarg na nowo uruchamianą w Sławkowie linię minibusową nr 949. W kwietniu 1997 roku ogłoszono przetargi: na obsługę linii autobusowej nr 111, relacji: *Zabrze Osiedle Helenka – Zabrze Makoszowy*, linii minibusowej MB, relacji: *Katowice Murcki Rynek – Ochojec Szpital* oraz nowej linii autobusowej nr 51, relacji: *Katowice Dworzec PKP* – ul. Francuska (nowa lokalizacja Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta w Katowicach) – *Ligota Domy Akademickie*.

Nowe zadania

Kolejną istotną datą w działalności Biura Związku był 15 maja 1997 roku, kiedy zakres działalności KZK GOP trwale poszerzono o zagadnienia związane z bieżącym śledzeniem i analizą koncepcji rozwoju systemów publicznego transportu zbiorowego w aglomeracjach europejskich i światowych. Powołana wówczas Sekcja ds. Badań i Rozwoju w skromny sposób zainicjowała bogate tradycje KZK GOP w wytyczaniu i współkreowaniu nowoczesnych rozwiązań w dziedzinie organizacji komunikacji miejskiej i dzielenia się nimi z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego.

Już wcześniej KZK GOP rozwijać zaczął marketingowe mechanizmy kreowania usług transportu zbiorowego. Służby zajmujące się badaniami i przedsięwzięciami marketingowymi cyklicznie zlecały pomiary napełnień linii autobusowych, okresowo organizowały badania ankietowe preferencji i zachowań komunikacyjnych pasażerów oraz oceny jakości funkcjonowania systemu komunikacyjnego. Na początku swojej działalności Związek zlecał tego rodzaju badania firmie zewnętrznej. Powołanie służb marketingowych umożliwiło organizację tych przedsięwzięć we własnym zakresie przez Biuro KZK GOP. Czynności związane z bezpośrednim gromadzeniem danych pierwotnych powierzano za każdym razem grupie odpowiednio wyselekcjonowanych ankieterów – pomiarowiczów, będących najczęściej studentami śląskich szkół wyższych, współpracujących z KZK GOP na podstawie zawartych umów-zleceń. Ankietowano między innymi zachowania komunikacyjne pasażerów korzystających z wprowadzonego na przełomie 1996 i 1997 roku wspólnego biletu miesięcznego KZK GOP i Miejskiego Zarządu Komunikacji w Tychach (KSC). Dzięki temu udało się określić optymalne współczynniki podziału wpływów ze sprzedaży tego biletu, odzwierciedlające częstotliwość korzystania pasażerów z linii komunikacyjnych obydwu organizatorów.

Służby badań i rozwoju KZK GOP prowadziły własne analizy badawcze, dotyczące bardzo szerokich zagadnień związanych z transportem miejskim. Ponadto uczestniczyły w konferencjach naukowych i programach badawczych, organizowanych przez krajowe i międzynarodowe instytucje zajmujące się zagadnieniami publicznego transportu zbiorowego (Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Komisja Europejska, Międzynarodowe Stowarzyszenie Transportu Publicznego, Stowarzyszenie Transportu Europejskiego etc.). Na bieżąco analizowano wydawnictwa naukowe oraz artykuły pojawiające się na łamach prasy fachowej.

W dalszym ciągu przeprowadzano przetargi na obsługę linii autobusowej komunikacji miejskiej. Pomiędzy lipcem 1997 roku a styczniem 1998 roku ogłoszone zostały i rozstrzygnięte postępowania przetargowe na obsługę: linii nr 86, 286 i 270 w Zabrzu, linii nr 236, relacji: *Knurów – Pilchowice Leboszowice*, linii nr 46, relacji: *Katowice Dworzec PKP – Ligota Zadole Gdańska*, linii nr 12 bis, relacji: *Katowice Dworzec PKP – Ligota Domy Akademickie* oraz linii nr 672, relacji: *Katowice Osiedle Tysiąclecia – Katowice Dworzec PKP – Katowice Osiedle Paderewskiego*. Linia nr 12 bis to obecnie linia nr 912, linię nr 46 zastąpiła linia nr 812, natomiast linie nr 51 i 672 połączono później w jedną linię autobusową o numerze 51.

20 LAT 1991-2011 KZK GOP



Bilety jednorazowe KZK GOP z lat 90.

Polityka taryfowa

Rok 1998 zapisał się w historii KZK GOP bardzo istotną zmianą polityki taryfowej. Dotąd cena biletów jednorazowych nie była zróżnicowana ze względu na pokonywaną odległość podróży. Począwszy od 1 marca 1998 roku, realizując *Uchwałę Zarządu KZK GOP nr 1/98* z dnia 15 stycznia 1998 roku, wprowadzono taryfę strefową. Granice stref taryfowych wyznaczono w oparciu o granice poszczególnych gmin Związku, przy czym w szczególnie uzasadnionych przypadkach wprowadzono odstępstwa w postaci tak zwanych wyjątków taryfowych. Taryfa strefowa obowiązuje praktycznie w niezmienionej formie do dziś, wymagając od pasażera skasowania biletu o cenie adekwatnej do liczby pokonywanych granic stref taryfowych.

Wcześniej taryfa różnicowana była w oparciu o rodzaj linii komunikacyjnej. Inne ceny biletów obowiązywały na liniach zwykłych i przyspieszonych, a inne – zazwyczaj wyższe o 50 procent od ceny biletów na linie zwykłe – na liniach pospiesznych i ekspresowych. Zanim KZK GOP przejął gestię w zakresie stanowienia taryf, zdarzały się okresy, kiedy różnicowanie cen było jeszcze szersze (osobne ceny dla linii zwykłych, przyspieszonych, pospiesznych i ekspresowych, plus linie na których obowiązywała taryfa odległościowa – zbliżona do stosowanej w PKS). Dążąc do uproszczenia i lepszej przejrzystości cennika opłat, Związek doprowadził do zamiany linii pospiesznych i ekspresowych w linie przyspieszone, dzięki czemu zniknęło zróżnicowanie cen biletów w oparciu o rodzaj linii.

Identyfikacja wizualna

W czerwcu 1998 roku podjęto decyzję o ujednoliceniu systemu oznakowania liniowego autobusów obsługujących komunikację miejską KZK GOP. Wtedy to ogłoszono przetarg na dostawę informacyjnych tablic kierunkowych do autobusów komunikacji miejskiej. Tablice kierunkowe KZK GOP sporządzone zostały w oparciu o obowiązującą koncepcję oznakowania poszczególnych elementów oznakowania obiektów komunikacji miejskiej, zakładającą biało-granatową kolorystykę oznakowania liniowego oraz wykorzystanie znaku firmowego (logotypu) i skrótu nazwy Związku, zarówno na czołowej (pod numerem linii), jak też na tylnej stronie tablicy (po prawej stronie, pod wykazem obsługiwanych przystanków).

Poprzednio, począwszy od 1994 roku, KZK GOP wprowadzał swoje oznakowanie na wybranych liniach, zgodnie z pierwotną, nieco inną od później stosowanej, koncepcją tablicy kierunkowej. Zasadnicza różnica polegała na wprowadzeniu logotypu KZK GOP na czołową stronę tablicy. Wprawdzie pierwotny wzór oznakowania charakteryzował się znacznie większą czcionką numeru linii, ale na liniach wyjeżdżających poza obszar KZK GOP logo na tablicy z numerem linii pozwalało na lepszą identyfikację organizatora na obszarach, gdzie dominowały linie innych organizatorów. Takie „wczesne" oznakowanie pojawiło się na przykład na liniach: nr 820, relacji: *Katowice Stawowa – Tarnowskie Góry* (przy okazji badań marketingowych prowadzonych przez KZK GOP przeprowadzono kampanię promocyjną, połączoną miedzy innymi z rozdawaniem firmowych ulotek z rozkładami jazdy tej linii), nr 720, relacji okrężnej: *Zabrze Goethego – Zabrze Osiedle Kopernika – Zabrze Goethego* (linię obsługiwał wówczas PKM Gliwice, który był jednocześnie emitentem własnych biletów na liniach, których organizatorem nie był KZK GOP), nr 653, relacji: *Katowice Dworzec PKP – Mikołów Plac 750-Lecia*, nr 688, relacji: *Katowice Dworzec PKP – Tychy Grota-Roweckiego*, nr 788, relacji: *Mysłowice Kopalnia – Tychy Grota-Roweckiego*, nr 888, relacji: *Katowice Korfantego – Tychy Grota-Roweckiego*, nr 931, relacji: *Katowice Dworzec PKP – Bieruń Stary ERG*, nr 995, relacji: *Mysłowice Kopalnia – Bieruń Stary ERG* (wszystkie te linie uruchomiono po rozwiązaniu umowy z PKM Tychy na wspólną organizację linii łączących obszar KZK GOP z obszarem działania PKM Tychy). Od drugiej połowy 1998 roku nowe oznakowanie liniowe KZK GOP pojawiło się na wszystkich liniach autobusowych organizowanych przez Związek, a jego stosowanie było rygorystycznie egzekwowane przez służby kontrolne Biura Związku.

Zezwolenia na przewozy

Począwszy od lipca 1998 roku KZK GOP pełnił funkcję organu wydającego zezwolenia na przewozy regularne, zgodnie z obowiązującą wówczas *Ustawą o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób* z dnia 29 sierpnia 1997 roku. Pomimo iż uregulowania tej ustawy były mało precyzyjne, a jej interpretacje nie zawsze przyznawały związkom komunalnym prawo do realizacji zadań organu wydającego zezwolenia, KZK GOP podjął się tej funkcji i wydawał zezwolenia na przewozy regularne (równolegle z innymi uprawnionymi organami) praktycznie do czasu

20 LAT 1991-2011 KZK GOP

> Od początku stosowania własnego systemu taryfowego, czyli od 1 lipca 1993 roku, KZK GOP wykorzystywał do druku biletów papier ze znakiem wodnym. Na początku jednak był to jeden z dostępnych na rynku wzorów papieru ze znakiem wodnym, którego charakterystyczną cechą, wyróżniającą go od później stosowanego własnego wzoru papieru, była specyficzna kremowo-żółta barwa (*écru*).

wejścia w życie nowej *Ustawy o transporcie drogowym* z dnia 6 września 2001 roku. Nowa ustawa w inny sposób uregulowała wydawanie zezwoleń na obsługę linii regularnych położonych w obrębie obszaru działania związku międzygminnego, powierzając to zadanie gminie będącej siedzibą danego związku (w naszym przypadku – miastu Katowice).

Przetargi w kolejnych obszarach działalności

Na początku lipca 1998 roku postanowiono poddać przetargowej weryfikacji kolejny zakres usług świadczonych na rzecz Związku, obejmujących tym razem wykonywanie infrastruktury związanej z informacją przystankową na obszarze działania KZK GOP. Wskazuje to na wyrażaną przez Związek jasną deklarację woli, odnośnie do rynkowej weryfikacji ceny, jakości i dostawców wszelkich usług, związanych z zapewnieniem bieżącego funkcjonowania systemu publicznego transportu zbiorowego w aglomeracji katowickiej. Aby nie ograniczać rynku zamówień udzielanych w tym zakresie tylko do jednego wykonawcy, cały obszar działania KZK GOP podzielono na dwie strefy: część wschodnią i zachodnią. Zamierzenie powiodło się: zlecenia KZK GOP dotyczące infrastruktury przystankowej nie zostały zmonopolizowane przez jednego dostawcę. Każdy z zakresów usług wyodrębnionych w postępowaniu przetargowym zyskał osobnego wykonawcę.

Pamiętać należy, że wszelkie umowy zawarte na czas nieokreślony przed wejściem w życie regulacji ustawowej dotyczącej zamówień publicznych, mogły nadal obowiązywać i nie istniała prawna konieczność ich rozwiązywania. Był to wyłącznie wyraźny sygnał ze strony KZK GOP, wskazujący podstawową metodę zapewnienia optymalnej efektywności organizacji komunikacji miejskiej na obszarze gmin uczestniczących w Związku. Metodą tą był – i oczywiście pozostaje nadal – przetarg nieograniczony.

Kontynuowano zatem ogłaszanie przetargów na obsługę linii komunikacyjnych. Jednocześnie, uruchamiano coraz więcej linii przeznaczonych do obsługi taborem o mniejszej pojemności, szczególnie minibusami. W tym czasie zlecono między innymi obsługę linii nr 989 w Zabrzu, linii nr 901 w Będzinie oraz linii nr 998 w Chorzowie.

W lipcu 1998 roku ogłoszono także przetarg na drugą już edycję planu linii autobusowych oraz dostawę i montaż dziesięciu sztuk wielotaryfowych automatów biletowych. W związku z wprowadzeniem taryfy strefowej, dotychczas stosowane automaty jednotaryfowe (oferujące tylko jeden rodzaj biletu) musiały zostać wyłączone z eksploatacji. Na początku rozważano przestrojenie tych automatów i ich przebudowę na automaty wielotaryfowe, jednak koszt takiego przedsięwzięcia okazał się na tyle wysoki, że bardziej opłacalne stało się ogłoszenie przetargu na zakup całkowicie nowych urządzeń.

Przytoczony powyżej bogaty opis przetargów ogłoszonych w tym czasie nie wyczerpuje jeszcze całości zagadnienia. W tym samym czasie ogłoszono również pierwszy przetarg na wykonanie i dostawę papieru biletowego ze znakiem wodnym, a zawierany kontrakt opiewać miał na lata 1998-2000. Od początku stosowania własnego systemu taryfowego, czyli od 1 lipca 1993 roku, KZK GOP wykorzystywał do druku biletów papier ze znakiem wodnym. Na początku jednak był to jeden z dostępnych na rynku wzorów papieru ze znakiem wodnym, którego charakterystyczną cechą, wyróżniającą go od później stosowanego własnego wzoru papieru, była specyficzna kremowo-żółta barwa (*écru*). Kolejny papier stosowany przez KZK GOP był już papierem koloru białego, wytworzonym specjalnie na zamówienie Związku. Charakterystycznym elementem stosowanego wówczas znaku wodnego był wyraźnie widoczny, powtarzający się napis: GOP. Dopiero w późniejszym okresie rozpoczęto wykorzystywanie znaku firmowego (logotypu) KZK GOP, jako zasadniczego motywu stosowanego znaku wodnego.

W dalszym ciągu ogłaszano przetargi, których przedmiotem była obsługa linii autobusowej komunikacji miejskiej. Pomiędzy sierpniem a grudniem 1998 roku odbyły się przetargi na obsługę linii nr 122, relacji: *Siemianowice KZN PW – Michałkowice Budryka*, linii nr 619, relacji: *Siewierz Rynek – Dolomity – Brudzowice – Siewierz Rynek* oraz linii nr 926, relacji: *Sosnowiec Szpital Górniczy – Mysłowice – Sosnowiec Os. Bór Pętla*.

Rok 1999 upłynął pod znakiem obchodów 70-lecia komunalnej komunikacji autobusowej na Śląsku. Nie samymi obchodami tej zacnej uroczystości żył wtedy jednak Związek. Kontynuowano bieżącą działalność marketingową, związaną z promowaniem korzystania z komunikacji miejskiej. W kwietniu postanowiono wydać trzecią już edycję planu linii autobusowych KZK GOP.

20 LAT 1991-2011 KZK GOP



Bilety okresowe KZK GOP obowiązujące w latach 90.

Pierwsza wojna biletowa

Pojawiły się również problemy z należytym świadczeniem usług przez jednego z operatorów, funkcjonującego w rejonie Bytomia. Nie zważając na obowiązujące przesądzenia formalnoprawne, dotyczące powierzenia KZK GOP gestii w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego na obszarze między innymi miasta Bytomia, przedsiębiorstwo to postanowiło uruchomić własną linię komunikacji miejskiej i wyemitować własny wzór biletu. Nowo uruchomiona linia oznaczona została symbolem „M" i w istocie dublowała trasę funkcjonującej od wielu lat linii autobusowej nr 623, relacji: *Bytom Dworzec – Osiedle Miechowice Pętla*. Incydent ten był później przez pracowników Związku i inne „wtajemniczone" osoby nazwany humorystycznie „Pierwszą bytomską wojną biletową"… Na kolejną przyszło poczekać kilka lat, ale cierpliwi doczekali się jeszcze większego „zamieszania", związanego z wdrożeniem przez tego samego przewoźnika systemu sprzedaży biletów bezpośrednio w pojazdach, za pomocą mobilnych drukarek fiskalnych, tak zwanych „bileterek". Jak mawiano w dawnych czasach, „kto mieczem wojuje, ten od miecza ginie"… Tego nazbyt „aktywnego" przewoźnika nie ma już na rynku transportowym, a wszelkie podejmowane przez niego próby działań na pograniczu obowiązujących przepisów prawa zakończyły się totalnym fiaskiem…

W zaistniałym stanie rzeczy, KZK GOP zmuszony był wypowiedzieć rzeczonemu operatorowi umowę na obsługę linii nr 623 i ogłosić przetarg na dalsze świadczenie usług przewozowych. Na szczęście, całe zdarzenie zakończyło się w pozytywny sposób, a linia „M" w cywilizowanej formie linii przyspieszonej nr 823 znalazła się w portfelu zleceń komunikacyjnych KZK GOP. Świętowano koniec „Pierwszej wojny biletowej"…

Zamieszanie spowodowane próbą wprowadzenia własnego biletu przez jednego z operatorów nie wpłynęło negatywnie na systematycznie prowadzone działania Związku. 16 lipca 1999 roku ogłoszono pierwszy przetarg na druk biletów jednorazowych komunikacji miejskiej. Dotychczas, od początku funkcjonowania KZK GOP, bilety drukowane były przez jednego, „tradycyjnego" dostawcę, który rozpoczął działalność jeszcze jako producent biletów emitowanych przez wojewodę katowickiego pod koniec lat 80. XX wieku. Również w tej dziedzinie postanowiono skorzystać z możliwości oferowanych przez przetargowy mechanizm wyboru wykonawców usług. Po sukcesie pierwszego postępowania, w listopadzie 1999 roku ogłoszono kolejny przetarg – tym razem na druk biletów miesięcznych KZK GOP.

Reorganizacja Biura KZK GOP

Na końcowy okres 1999 roku przypada jedna z największych reorganizacji struktury działania Biura Związku. Wówczas to obowiązywać zaczął nowy Regulamin Organizacyjny Biura KZK GOP, który przewidywał zastąpienie Pionu Marketingu poprzez utworzenie Pionu Rozwoju. Równocześnie, zmieniono strukturę poszczególnych komórek organizacyjnych Biura. Dotąd w ramach Biura Związku funkcjonowały prawie wyłącznie działy, których pracę organizowali kierownicy. Po zmianie, jednostki organizacyjne Biura podzielono hierarchicznie na: wydziały, działy i referaty. Wydziałami kierowali naczelnicy, a działami i referatami – kierownicy. Nabór na stanowiska kierownicze przeprowadzono w sposób konkurencyjny, ogłaszając otwarty konkurs o naborze, opublikowany między innymi na łamach prasy lokalnej. KZK GOP wszedł zatem w rok 2000 z całkiem nową strukturą organizacyjną Biura.

Integracja z tramwajami

Rok 2000 zapisał się w historii KZK GOP przejęciem organizacji systemu komunikacji tramwajowej. Po wielu latach od rozpoczęcia organizowania systemu linii autobusowych, KZK GOP zyskał wreszcie możliwość integracji tych dwóch zasadniczych podsystemów komunikacji miejskiej. Po długich negocjacjach zawarta została umowa z Przedsiębiorstwem Komunikacji Tramwajowej, a ponadto Związek rozpoczął emisję tramwajowych biletów miesięcznych, jednocześnie ujednolicając wzór biletu jednorazowego obowiązującego w autobusach i tramwajach. Koszty integracji obydwu podsystemów zobowiązał się pokryć marszałek województwa śląskiego, który podpisał w tym celu z KZK GOP stosowne porozumienie. Jak czas pokazał, porozumienie to przetrwało zaledwie kilka lat. Mamy nadzieję, że obecnie współpraca z Zarządem Województwa Śląskiego nabierze nowego wymiaru i po raz kolejny pasażerowie odczują wymierne skutki współdziałania w zakresie organizacji aglomeracyjnego systemu publicznego transportu zbiorowego.

Linie supermarketowe

Oprócz integracji, wydania kolejnej edycji (czwartej z rzędu) planu linii komunikacyjnych KZK GOP oraz

20 LAT 1991-2011 KZK GOP

ogłoszenia kolejnego przetargu na dostawę i montaż automatów do sprzedaży biletów, rok 2000 upłynął pod znakiem wprowadzania nowej kategorii usług przewozowych, skierowanej przede wszystkim do klientów nowo uruchamianych centrów handlowo-usługowych. Tego rodzaju przewozy autobusowe miały najczęściej charakter linii bezpłatnych dla pasażerów – klientów centrów handlowych, a całość kosztów związanych z organizacją i funkcjonowaniem tego rodzaju komunikacji ponoszona była przez zarządców tych obiektów.

Już 21 lutego 2000 roku ogłoszono przetarg na pierwsze dwie linie „hipermarketowe": linię autobusową nr 250, relacji: *Zabrze Goethego – Maciejów Centrum Handlowe „M1" – Gliwice Plac Piastów* (linia odpłatna, według taryfy KZK GOP) oraz bezpłatną linię ekspresową „Ex M1", kursującą bez przystanków pośrednich w relacji: *Zabrze Goethego – Maciejów Centrum Handlowe „M1"*. Pomiędzy kwietniem a listopadem 2000 roku przeprowadzono postępowania przetargowe na obsługę następujących linii obsługujących centra handlowe:

- S-2 – obsługującej hipermarket „Carrefour" w Katowicach;
- S-3 – obsługującej Centrum Handlowe „King Cross" w Katowicach (obecnie: „3 Stawy");
- S-4 i S-5 – obsługujących hipermarket „HIT" w Bytomiu (obecnie: „Tesco");
- S-6, S-7 i S-8 – obsługujących hipermarket „Auchan" w Sosnowcu.

Dalszy rozwój systemu połączeń hipermarketowych nastąpił w roku 2001, kiedy to w lutym ogłoszono przetarg na obsługę linii autobusowej nr 881, relacji: *Zabrze Goethego – Bytom Miechowice Carrefour – Bytom Dworzec PKP* (pierwsza linia obsługująca bytomską „Plejadę", wówczas komunikację finansował bezpośrednio zarządca hipermarketu „Carrefour"). Natomiast w kwietniu 2001 roku ogłoszono przetarg na obsługę linii nr 853, relacji: *Katowice Ochojec – Piotrowice Osiedle Odrodzenia – Mikołów Auchan*, oraz linii nr 857, relacji: *Katowice Brynów Pętla – Ligota – Panewniki – Mikołów Auchan*.

Nowa polityka przetargowa

W roku 2001, czyli 10 lat po rozpoczęciu działalności przez KZK GOP, nastąpiły jednak o wiele bardziej istotne zdarzenia dla dalszego funkcjonowania i rozwoju systemu publicznego transportu zbiorowego w aglomeracji katowickiej. W rezultacie Śląskiej Debaty Transportowej, współorganizowanej przez KZK GOP, Urząd Miasta Katowice, Województwo Śląskie i ekspertów kanadyjskich, z którymi Związek podjął ścisłą współpracę, opracowano koncepcję rynkowej weryfikacji efektywności usług przewozowych w oparciu o przetargi nieograniczone na wszystkie zadania przewozowe organizowane przez Związek, zwaną w skrócie *Nową polityką przetargową*. Polityka przetargowa stanowiła integralną część *Strategii działania KZK GOP na lata 2000-2010*. W części dotyczącej systemu przewozowego Strategia przewidywała rozszerzenie przetargów zgodnie z przygotowanym wcześniej harmonogramem, a także dostosowanie treści umów zawieranych z operatorami do elastycznego reagowania na zmiany popytu oraz szersze uwzględnienie zagadnień jakości usług.

Uchwałą Zarządu KZK GOP nr 8/2001 z dnia 5 lipca 2001 roku określono zasady przeprowadzania przetargów na obsługę linii komunikacji autobusowej, zatwierdzono projekt specyfikacji istotnych warunków zamówienia, projekt nowej umowy przewozowej oraz określono harmonogram, według którego poszczególne zadania przewozowe poddawane miały być procedurom przetargowym. Ustalono, że umowy zawarte przed okresem obowiązywania *Ustawy o zamówieniach publicznych* będą systematycznie rozwiązywane (z odpowiednim wyprzedzeniem w stosunku do ogłaszanych przetargów). Uzyskano również zgodę prezesa Urzędu Zamówień Publicznych na zawieranie umów na okres dłuższy niż maksymalny dopuszczalny okres trwania umów przewidziany przepisami ustawy. Decyzją z dnia 16 lipca 2001 roku prezes UZP wyraził zgodę na wydłużenie okresu obowiązywania umów z trzech lat do ośmiu lat. Ośmioletni okres trwania umowy skorelowany był z okresem amortyzacji taboru autobusowego, co umożliwić miało operatorom podejmowanie bardziej racjonalnych decyzji dotyczących polityki taborowej, a w szczególności inwestycji w nowy tabor.

Jako najważniejsze przesądzenia nowej polityki przetargowej KZK GOP wskazać należy:

- zlecanie usług komunikacji autobusowej na podstawie przetargów nieograniczonych;
- łączenie linii komunikacyjnych w pakiety usług przewozowych;



Pierwsza odsłona systemu monitoringu wizyjnego węzłów przesiadkowych KZK GOP

- wprowadzenie ujednoliconego wzoru umowy pomiędzy organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem;
- zawieranie umów na okres ośmiu lat, ułatwiający podejmowanie decyzji dotyczących inwestycji taborowych;
- uwypuklenie w specyfikacjach przetargowych i umowach kwestii jakości usług przewozowych.

Wprowadzanie w życie założeń polityki przetargowej rozpoczęto od zachodniej części aglomeracji katowickiej. 9 października 2001 roku powołano komisje przetargowe do rozstrzygnięcia szeregu postępowań, związanych ze świadczeniem przez najbliższych osiem lat usług przewozu pasażerów na wybranych liniach autobusowych. Poniżej podano numery linii objętych poszczególnymi przetargami (kilka linii oznacza pakiet usług przewozowych):

- nr 71, 671, 93, 209, 636, 669;
- nr 194;
- nr 234;
- nr 6, 840;
- nr 23;
- nr 41;
- nr 120;
- nr 8, 8 bis, 32, 47, 58, 58 bis, 59, 60, 126, 156, 178, 186, 187, 197, 202, 207, 217, 240, 258, 259, 617, 624, 648, 650, 676, 677, 678, 692, 693, 699, 702, 710, 932.

Rozpoczęcie realizacji „dużych" postępowań przetargowych, związanych z wdrażaniem nowej strategii, nie oznaczało zaniechania innych przetargów, szczególnie na obsługę linii zamawianych przez zarządców centrów handlowych. W listopadzie 2001 roku ogłoszono przetargi na obsługę następujących linii:

- S-9 – obsługującej hipermarket „Geant" w Sosnowcu (obecny „Real");
- S-10 – obsługującej hipermarket „Auchan" w Katowicach;
- 750, S-12 i S-13 – obsługujących centrum handlowe „Plejada" w Bytomiu.

Warto przypomnieć, że linia autobusowa nr 750 miała być w pierwotnym zamyśle zamawiającego, to jest bytomskiej „Plejady", linią bezpłatną o symbolu „S-11". Niemniej jednak, władze miasta nie wyraziły zgody na uruchomienie „hipermarketowej" linii bezpłatnej, biegnącej wzdłuż głównego ciągu komunikacyjnego: *Bytom Dworzec PKP* – ul. Wrocławska – *Miechowice*. Mając na uwadze niedobre doświadczenia z uruchomioną zaledwie dwa lata wcześniej linią „M", postanowiono na trasie z centrum miasta do miechowickiej „Plejady" uruchomić linię funkcjonującą na tradycyjnych zasadach – linię autobusową nr 750. Co ciekawe, niewiele później linie nr S-12 (do Zabrza) oraz S-13 (do Gliwic) zastąpiono ich „taryfowymi" odpowiednikami. Zamiast linii S-12 uruchomiono 752, a zamiast S-13 – 751, docelowo zastąpioną przez kursującą na innej trasie (do Rudy Śląskiej) okrężną linię nr 753. Do Gliwic klientów „Plejady" woziła również linia przyspieszona nr 850.

Podsumowanie pierwszych dziesięciu lat działania Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego zamknąć można informacją o zakupie w 2001 roku oprogramowania służącego do kompleksowej analizy i projektowania oferty przewozowej „Busman 80" oraz rozstrzygnięciu przetargu na dostawę i montaż trzydziestu sztuk nowoczesnych, wielotaryfowych automatów biletowych. Poczynione wówczas inwestycje służą do dziś, zapewniając możliwość prawidłowej realizacji najistotniejszych funkcji spełnianych przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, jakimi są: planowanie oferty przewozowej i rozkładów jazdy oraz sprzedaż biletów.

Podsumowanie

Pierwsze dziesięć lat funkcjonowania KZK GOP to okres systematycznego kreowania najistotniejszych sfer działalności organizatora, związanych z planowaniem oferty przewozowej dla pasażerów – mieszkańców aglomeracji, budowaniem rynku usług przewozowych w oparciu o konsekwentne zastosowanie mechanizmów konkurencji między operatorami, poddawaniem przetargowej weryfikacji dostawców wszelkich innych usług i produktów, służących zarządzaniu systemem publicznego transportu zbiorowego. To wreszcie systematyczne rozszerzanie gestii odnośnie do przestrzennych rozmiarów obsługiwanego obszaru, jak również gałęzi transportu znajdujących się w zakresie kompetencji organizatora.

O tym, jak istotne były to kwestie i jak trafne były podjęte wówczas decyzje, świadczy fakt, iż ustanowione wówczas „kamienie milowe" w rozwoju systemu publicznego transportu zbiorowego funkcjonują, z małymi korektami, praktycznie do dziś, umożliwiając gminom aglomeracji katowickiej wypełnianie we właściwy i efektywny sposób ich ustawowego zadania własnego, jakim jest zaspokajanie potrzeb społeczności lokalnej w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. ❑

20 LAT 1991-2011 KZK GOP



Z Wojciechem Czechem, pierwszym niekomunistycznym wojewodą katowickim, rozmawia Anna Koteras.

To słuszne rozwiązanie

Anna Koteras: Komunikacyjny Związek Komunalny GOP w tym roku obchodzi dwudziestolecie swojego istnienia. W czasie gdy KZK GOP się tworzył był Pan wojewodą katowickim. Jak wyglądały te początki?

Wojciech Czech: Jestem, choć może to brzmieć dumnie, ojcem tego Związku, jego pomysłodawcą. Od samego początku, gdy stało się jasne, że komunikacja publiczna jest zadaniem samorządu, namawiałem gminy, by zdecydowały się na takie właśnie rozwiązanie. Wówczas bano się tej formy instytucjonalnej, zresztą, o czym trzeba pamiętać, byliśmy pierwsi. W kraju nie istniało żadne tego typu rozwiązanie, na którym można było się wzorować. To my na Górnym Śląsku tworzyliśmy wzór, z którego później korzystali inni. Wszystkie te zmiany wymagały zgody wielu grup zawodowych i społecznych, a wówczas największy lęk budziły one w związkach zawodowych. Dwadzieścia lat temu związki były o wiele silniejsze i społecznie, i politycznie. Dużo potrafiły w sensie politycznym wymusić – trzeba było ich przedstawicieli przekonać, znaleźć argumenty na porozumienie się. Rozwiązanie tego problemu wziąłem na siebie. Tak nawiasem mówiąc, bardzo wiele osób wówczas prorokowało, że komunikacja miejska będzie tą dziedziną, na której się „poślizgnę". Z satysfakcją mogę stwierdzić, że tak się nie stało, KZK GOP powstał, jestem zadowolony z tego, że funkcjonuje i to w coraz doskonalszy sposób.

Wypracowanie tego wzoru wymagało jednak dużych nakładów pracy…

Wówczas chyba nikt nie wiedział, jak komunikacja w aglomeracji powinna wyglądać. Przecież poza

aglomeracjami gdańską i rybnicką transport miejski obsługiwał zasadniczo pojedyncze miasta, przede wszystkim metropolie. Należy jeszcze raz przypomnieć, że zapewnienie komunikacji po okresie komunizmu ponownie stało się zadaniem gmin. Aglomeracja katowicka i jej obrzeże to przecież dziesiątki gmin. Tylko teren, na którym działało Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne to ponad trzydzieści miast, niespełna cztery miliony mieszkańców i tysiąc kilometrów kwadratowych terenu, bardzo dużo zakładów pracy, skomplikowana sieć połączeń. Jeden organizm, w którym nagle zauważono kilkadziesiąt gmin, zobowiązanych, by w swoim obrębie same organizowały komunikację. Od samego początku byłem orędownikiem stworzenia właśnie Związku – to była praktycznie jedyna możliwość skutecznego organizowania transportu publicznego w tych warunkach. Przekonanie wszystkich zaangażowanych w to przedsięwzięcie podmiotów wymagało rozmów, rozmów i jeszcze raz rozmów. Musieliśmy wypracować kompromis i zgodę trzech wspólnot: samorządów, samego WPK – tu oczywiście można było tę kwestię załatwić na zasadzie polecenia, ale właśnie tego chciałem uniknąć, nie nakazywać, lecz rozmawiać z pracownikami, przygotować, tak żeby również oni byli przekonani do zasadności tego rozwiązania. Oraz, o czym już wspomniałem, negocjacje najtrudniejsze – ze związkami zawodowymi. Z tamtego czasu najbardziej utkwiły mi w pamięci właśnie te rozmowy. Muszę wspomnieć, że moim zadaniem – jako przedstawiciela administracji rządowej – było skomunalizowanie nie tylko komunikacji, ale także wielu innych firm, między innymi systemu wodociągów, ciepłownictwa, Wojewódzkiego Parku Kultury i Wypoczynku, Spodka. W naszych warunkach to było kilkadziesiąt przedsiębiorstw. Nikt chyba nie wiedział jak to wszystko ma wyglądać, wszyscy byli nieufni i bardzo ostrożni.

To, że jesteśmy aglomeracją wszystko komplikuje?

To osobliwość społeczna i przestrzenna, która komplikuje rozwiązania ustrojowe, krajowe i regionalne do dnia dzisiejszego. Na gminy został nałożony ustawowy obowiązek przejmowania kolejnych zadań, przekształcania przedsiębiorstw, ale prawo zasadniczo nie przewiduje rozwiązań dla aglomeracji. Przepisy nastawione są na rozwiązywanie problemów pojedynczych gmin. Nie ma zapisów uwzględniających uwarunkowania aglomeracyjne. Gmina otoczona wsiami – to praktycznie jedyna przewidywana przez legislaturę sytuacja. Dodatkowo trudności potęguje fakt, że ustawodawca nakazu komunalizacji nie obwarował żadnymi sankcjami. Było prawo, ale nie było czynnika zmuszającego do jego przestrzegania. W praktyce więc o jego wprowadzeniu decydowała wyłącznie dobra wola, w tym wypadku wojewody.

Jak wyglądała więc ta ówczesna codzienna praktyka?

Punktem wyjścia stało się uporządkowanie stanu własnościowego. To było zaniedbywane przez cały okres komunizmu. Problem ten głównie dotyczył oczywiście nieruchomości, ale okazało się na przykład, że były zaszłości nie tylko z czasu komunizmu, nie tylko z dwudziestolecia międzywojennego, ale w niektórych przypadkach sprawy własnościowe pozostawały nieuregulowane od czasu sprzed pierwszej wojny światowej. Taka sytuacja dotyczyła między innymi torowiska na zachód od Bytomia – dziesiątki, setki, tysiące działek, które trzeba było doprowadzić do porządku prawnego. Dopiero po uporządkowaniu tego można było gminom proponować przejęcie na własność. Miasta i gminy wiejskie musiały się na to zgodzić. Moim zadaniem było doprowadzenie do porozumienia. Chciałbym podkreślić, że te obowiązki, cały wysiłek porządkujący, nałożone zostały w nieustającym chaosie prawnym i braku doświadczenia. Tak przykładowo tylko wspomnę, że jako ówczesny wojewoda zarabiałem mniej od swoich podwładnych i wielokrotnie mniej od prezydentów, burmistrzów i wójtów. Nie mówię tego, by eksponować jakieś żale, chcę podkreślić, że to wszystko, czego dokonaliśmy nie byłoby możliwe, gdyby nie dobra wola ówczesnego społeczeństwa i jego przedstawicieli w różnych instytucjach. Bardzo ważna była wola prezydentów i radnych. My wszyscy wówczas się uczyliśmy, chcieliśmy pracować, czynić dobro wspólne – to nie były puste hasła, ale prawdziwe idee, które nam przyświecały. Jako wojewoda byłem z tymi wszystkimi problemami pozostawiony sam sobie, wiedziałem, że nikt mi nie pomoże, ale jeśli nie zostanie zrobione to, do czego zostałem zobligowany, poniosę konsekwencje. I jeszcze raz podkreślam, nie mówię tego, by się żalić, ale żeby podkreślić rolę partnerów – cześć i chwała



ówczesnym radnym, prezydentom, burmistrzom i wójtom, ale też działaczom związków zawodowych – i to na szczeblu ogólnokrajowym, eksponującym branże, jak i tym reprezentującym poszczególne zakłady. Wszyscy pokazali, że chcieli, umieli nawiązać dialog i doprowadzić do porozumienia. Innych argumentów nie miałem. Wtedy wszyscy uczyliśmy się rozmawiać, wypracowywać decyzje i wprowadzać je w życie.

Co Pan uważa za największe osiągnięcie tych pierwszych czterech lat?

Ówczesny wojewoda w przybliżeniu wykonywał obowiązki, które dziś są podzielone między wojewodę i marszałka. Nie było jeszcze administracji samorządowej ani wojewódzkiej, ani powiatowej. Były tylko gminy. Dodatkowo wojewoda pełnił funkcję organu nadzorczego tego, co dziś należy do Ministerstwa Skarbu Państwa, podlegały mu firmy, które nie należały do ministrów. W województwie katowickim mieliśmy do skomunalizowania ponad pięćdziesiąt instytucji. W ciągu tych czterech lat udało się nam tego dokonać dla ponad pięćdziesięciu procent. Dwa lata trwały przygotowania, następne dwa – realizacja. Tak nawiasem mówiąc, inne duże miasta w Polsce do komunalizacji miały czasem tylko wodociągi, kanalizację i ciepłownictwo – i nie wszystkim udało się im dokonać w tym czasie. Niestety, w mojej ocenie, następne dziesięć lat to czas stracony – nic więcej nie skomunalizowano. Wracając do tych pierwszych czterech lat – na gminy nakładano coraz to nowe obowiązki, budziło to lęk – prezydenci bali się nie tych nowych zdań, ale tego, że na za tymi zadaniami nie szły odpowiednie środki na ich realizowanie. Tu chciałbym wspomnieć o tak zwanym programie pilotażowym – przygotowany został dla miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców, dla których przeznaczono ogrom dodatkowych zadań. Przypominam, że wówczas było jeszcze czterdzieści dziewięć województw i nawet nie we wszystkich były miasta o takiej liczbie mieszkańców. A w województwie katowickim było ich piętnaście. I dzięki dobrej współpracy między wojewodą a samorządami przystały do tego programu wszystkie, jak jeden mąż. Mało tego, podpisywano go manifestacyjnie, wspólnie, w jednym miejscu i czasie. Te piętnaście górnośląskich miast było pierwszymi, które program przyjęły. Gdy upadł rząd Hanny Suchockiej, owe plany zostały przez następny rząd zarzucone. Ale przywołuję ten przykład po to, by zobrazować doskonałą współpracę między wojewodą, jako reprezentantem rządu, a gminami. Każde wspólnie zrealizowane zadanie nas zbliżało, przygotowywało do kolejnych przedsięwzięć. Uważam, że właśnie podwalinami pod tę bardzo dobrą późniejszą współpracę było utworzenie Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP.

Jak z dzisiejszej perspektywy ocenia Pan decyzję o powołaniu Związku?

To było słuszne rozwiązanie. Związek dobrze się rozwija. Nie do końca jestem zadowolony z nazwy. Słowo „przemysłowy" tylko utrwala stereotypy, przecież Górny Śląsk to nie tylko przemysł. Powinien nosić nazwę Komunikacyjny Związek Komunalny Aglomeracji Katowickiej (wspólnoty miast aglomeracji katowickiej). Tamten czas to wielkie przemiany, ale też czas podejmowania niepopularnych, ale niezbędnych decyzji. Ogromne oddanie wielu, wielu ludzi, którzy chcieli i potrafili działać dla dobra wspólnego. Chciałbym na koniec skorzystać z okazji i po dwudziestu latach wyrazić uznanie i podziękować absolutnie wszystkim pracownikom ówczesnego Urzędu Wojewódzkiego i rejonowych urzędów administracji publicznej (quasi-starostwom), którzy podjęli się tego działania i mu sprostali. Dziękuję za niezwykłą uczciwość i kompetencje. Za służbę. ❑

20 LAT 1991-2011 KZK GOP

Streszczenie

Komunikacyjny Związek Komunalny GOP zapewnia funkcjonowanie transportu zbiorowego w prawie całej aglomeracji górnośląskiej. Zorganizowana komunikacja miejska na tym obszarze zaczęła się kształtować w połowie XX wieku, kiedy to powstało Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Katowicach. W 1991 roku zrodził się KZK GOP, by na następne dwadzieścia lat stać się organizatorem zintegrowanego transportu publicznego.

Summary

The Union of Transport of the Upper Silesian Industrial Region (KZK GOP) provides the functioning of public transport in almost the entire Upper Silesian conurbation. Organized urban transport in that area had its origins in the mid 20th century, when the Provincial Public Transport Company (Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne) in Katowice got established. 1991 was the year when KZK GOP got established, and for the 20 years that followed it organized integrated public transport in the area.

20 lat Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego



WOJCIECH RYMARCZYK
KZK GOP

Rok 2011 jest dla Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego rokiem wyjątkowym.

30 grudnia br. minie bowiem dwadzieścia lat od chwili nabycia osobowości prawnej przez jeden z najstarszych[1] i największych[2] w Polsce związków międzygminnych – KZK GOP, którego pierwszym strategicznym zadaniem, stanowiącym o racji jego bytu, było dążenie do ponownej integracji komunikacji publicznej w granicach Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego po rozpadzie Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Katowicach.

Przy tej okazji warto przyjrzeć się bliżej historii powstania i ewolucji Związku – organizatora publicznego transportu zbiorowego, który zapewnia jego funkcjonowanie w prawie całej aglomeracji górnośląskiej, przewożąc dziennie blisko 1 milion pasażerów na 345 liniach autobusowych i 25 liniach tramwajowych.

Lata 1951-1991

Zanim 30 grudnia 1991 roku KZK GOP rozpoczął swą działalność, usługi przewozowe, w oparciu o istniejącą infrastrukturę techniczną na terenie województwa katowickiego przez ponad czterdzieści lat, to jest od dnia wydania przez Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Katowicach, zarządzenia z 27 lutego 1951 roku w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Katowicach[3] do dnia 13 września 1991 roku, w którym ówczesny wojewoda katowicki – Wojciech Czech *Zarządzeniem nr 175/91*, podzielił z dniem 30 września 1991 roku WPK na samodzielne zakłady komunikacyjne[4], świadczyło Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Katowicach.

Do podstawowych zadań WPK należało między innymi: organizowanie usług przewozu osób z zachowaniem sprawnej i regularnej komunikacji zbiorowej na terenie województwa katowickiego, dystrybucja biletów, utrzymanie w stałej zdolności eksploatacyjnej posiadanych środków przewozowych, obiektów i urządzeń komunikacyjnych.

Tak sformułowane cele działalności WPK oraz okres w jakim przedsiębiorstwo funkcjonowało, wskazywać by mogły na wysoki stopień integracji komunikacji publicznej w ówczesnym województwie katowickim. Nic bardziej mylnego. Pomimo licznych prób wprowadzenia skoordynowanych tras i rozkładów jazdy oraz przepisów taryfowych, wspólnych dla komunikacji

> Przedstawiciele poszczególnych gmin województwa katowickiego oraz specjaliści z zakresu transportu publicznego, w wyniku przeprowadzonych analiz i ekspertyz doszli do wniosku, że jedynie integracja jednostek samorządu terytorialnego w ramach związku międzygminnego, wobec problemu publicznego transportu zbiorowego, pozwoli na stworzenie nie tylko jednolitego systemu taryfowego, koordynacji rozkładów jazdy, właściwego podziału zadań przewozowych, ale i spójnego systemu finansowania komunikacji publicznej na obszarze aglomeracji górnośląskiej.

organizowanej przez WPK, Polskie Koleje Państwowe i Państwową Komunikację Samochodową oraz sporządzeniu kilku projektów integracji tych podmiotów w wymienionych zakresach, proponowane rozwiązania nigdy nie weszły w życie.

Transformacje ustrojowe, jakie miały miejsce na przełomie lat 80. i 90. ubiegłego wieku, a także kłopoty finansowe WPK spowodowały, że 29 czerwca 1992 roku wojewoda katowicki *Zarządzeniem nr 133/92* postawił z dniem 1 sierpnia 1992 roku WPK w stan likwidacji i wyznaczył koniec statutowej działalności gospodarczej likwidowanego przedsiębiorstwa na dzień 31 lipca 1992 roku.

Postanowieniem Wojewody Śląskiego nr SP-UiL/0151/114/06 z dnia 29 sierpnia 2006 roku WPK zostało uznane za zlikwidowane z dniem 31 marca 2006 roku.

W dniu 30 sierpnia 2006 roku złożony został wniosek do Sądu Rejonowego w Katowicach o wykreślenie WPK z Krajowego Rejestru Sądowego, co nastąpiło ostatecznie z dniem 19 września 2006 roku[5].

Nowe otwarcie

Przeprowadzona na początku ostatniej dekady XX wieku reforma administracji publicznej, doprowadziła do zlikwidowania rad narodowych i reaktywowania samorządu terytorialnego.

Zaistniałe zmiany ustrojowe i wprowadzone wraz z nimi nowe możliwości organizacyjne, a także widmo upadku WPK wymusiły na kompetentnych organach (państwowych i samorządowych) podjęcie wytężonych prac, mających na celu wypracowanie nowatorskich koncepcji przekształceń własnościowych i strukturalnych komunikacji publicznej w województwie.

Te nowe możliwości organizacyjne wprowadzała przede wszystkim *Ustawa o samorządzie gminnym* z dnia 8 marca 1990 roku (Dz. U. z 2001 r. nr 142, poz. 1591 ze zm.), której przepis art. 64 ust. 1, w związku z przepisem art. 7 ust. 1 pkt 4 pozwalał gminom tworzyć związki międzygminne w celu wspólnego wykonywania zadań publicznych, do których zalicza się między innymi zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty samorządowej w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Zadania z tego zakresu, podobnie zresztą jak wszystkie zadania publiczne, związek międzygminny miał wykonywać w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność.

Poszczególne gminy, przygotowujące się do przejęcia organizacji lokalnego transportu zbiorowego, oczekiwały takiego kierunku przekształceń organizacyjnych i własnościowych, który zagwarantowałby ich przedstawicielom rzeczywisty i konkretny wpływ na komunikację publiczną.

Zawiązanie i rejestracja KZK GOP

Przedstawiciele poszczególnych gmin województwa katowickiego oraz specjaliści z zakresu transportu publicznego, w wyniku przeprowadzonych analiz i ekspertyz[6] doszli do wniosku, że jedynie integracja jednostek samorządu terytorialnego w ramach związku międzygminnego, wobec problemu publicznego transportu zbiorowego, pozwoli na stworzenie nie tylko jednolitego systemu taryfowego, koordynacji rozkładów jazdy, właściwego podziału zadań przewozowych, ale i spójnego systemu finansowania komunikacji publicznej na obszarze aglomeracji górnośląskiej.

Stworzenie związku międzygminnego, którego głównym zadaniem byłoby organizowanie i zarządzanie lokalnym transportem zbiorowym na terenie GOP, stało się koniecznością również z uwagi na fakt, że samodzielne realizowanie tego zadania przez poszczególne gminy było niemożliwe ze względu na liczne ograniczenia natury organizacyjnej, a przede wszystkim ekonomicznej.

Aby sprostać nowym wyzwaniom stawianym przez rzeczywistość (przemiany ustrojowe) oraz wymaganiom członków wspólnot samorządowych (mieszkańców gmin województwa katowickiego) w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego, jedenaście gmin aglomeracji górnośląskiej zdecydowało się utworzyć Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego z siedzibą w Katowicach.

Zgromadzenie Założycielskie KZK GOP odbyło się 19 września 1991 roku, a jego uczestnikami byli między innymi Emanuel Romańczyk – wiceprzewodniczący Sejmiku Samorządowego województwa katowickiego, Bogusław Wojciechowski – pełnomocnik wojewody katowickiego ds. przekształceń wojewódzkiego przedsiębiorstwa użyteczności publicznej, Andrzej Odorkiewicz – delegat pełnomocnika rządu ds. reformy samorządu terytorialnego, Bogumił Piechura – dyrektor wydziału organizacyjnego Urzędu Wojewódzkiego, Janusz Mikuła – dyrektor WPK,



KZK GOP jako pierwsze tworzyło jedenaście gmin aglomeracji górnośląskiej

przedstawiciele gmin aglomeracji górnośląskiej, licznie zaproszeni goście oraz obserwatorzy.

Otwarcia Zgromadzenia Założycielskiego dokonał Jerzy Śmiałek, ówczesny prezydent Katowic[7], a poprowadził je Piotr Juda – prezydent Sosnowca.

Do związku przystąpiło, przedkładając uprzednio komplet wymaganych dokumentów, jedenaście gmin: **Bobrowniki**, **Chorzów**, **Gierałtowice**, **Katowice**, **Knurów**, **Mysłowice**, **Pyskowice**, **Ruda Śląska**, **Siemianowice Śląskie**, **Sosnowiec** i **Zabrze**.

Uczestnicy Zgromadzenia Założycielskiego KZK GOP upoważnieni do głosowania przyjęli jednogłośnie Statut, a na pierwszego przewodniczącego Zarządu wybrany został Jacek Stankowski, radny gminy Mysłowice, który zajmował to stanowisko do 1994 roku. Jego zastępcą został Jerzy Orenowicz, a skład Zarządu KZK GOP uzupełnili ponadto: Barbara Żmidzińska, Piotr Juda i Roman Urbańczyk[8].

Pierwszym przewodniczącym Zgromadzenia KZK GOP został natomiast Henryk Ptasznik, a na jego zastępców wybrano Wojciecha Borońskiego i Romualda Mygę.

Przedmiotem obrad Zgromadzenia Założycielskiego było również ustalenie zasad wynagradzania członków Zarządu KZK GOP[9] oraz ustalenie metody podziału dotacji do komunikacji publicznej pomiędzy poszczególne gminy[10].

Na nadzwyczajnym posiedzeniu Zgromadzenia KZK GOP, które odbyło się 25 października 1991 roku w Siemianowicach Śląskich, *Uchwałą nr II/10/91* na stanowisko skarbnika KZK GOP powołano Gerarda Barona, który od 1992 roku – przez dziewiętnaście lat – pracował na stanowisku zastępcy dyrektora ds. finansowo-księgowych – głównego księgowego[11].

Na tym samym posiedzeniu do grona członków-uczestników KZK GOP przyjęte zostały trzy nowe gminy: **Czeladź**, **Dąbrowa Górnicza** i **Psary**.

Realizując *Uchwałę Zgromadzenia nr I/9/1991* podjętą na Zgromadzeniu Założycielskim w dniu 19 września 1991 roku, Zarząd przygotował projekt budżetu KZK GOP na IV kwartał roku 1991. Dochody pochodziły jedynie z wpłat gmin, których łączna kwota w wysokości około 295 500 milionów starych złotych została rozdysponowana na pokrycie kosztów osobowych (ponad 235 milionów złotych), a około 60 milionów złotych przeznaczono na koszty rzeczowe[12].

Zwieńczeniem wysiłków założycieli KZK GOP było wpisanie związku w dniu 16 grudnia 1991 roku do rejestru związków międzygminnych (pod pozycją nr 46), prowadzonego wtedy przez Prezesa Rady Ministrów.

Dwa tygodnie po tym wydarzeniu, w Dzienniku Urzędowym Województwa Katowickiego z 30 grudnia 1991 roku[13] ogłoszony został Statut KZK GOP.

To właśnie z tą datą, na podstawie przepisu art. 68 ust. 2 *Ustawy o samorządzie gminnym*, KZK GOP nabył osobowość prawną, a tym samym zyskał zdolność do bycia podmiotem praw i obowiązków w obrocie prawnym oraz zdolność do dokonywania we własnym imieniu czynności prawnych.

Trudne początki. Lata 1992-1994

Pomimo powołania KZK GOP do życia z końcem roku 1991, do końca czerwca 1993 roku system komunikacji miejskiej w aglomeracji górnośląskiej był nadal koordynowany przez wojewodę katowickiego. Głównym powodem takiego stanu rzeczy był ciągle niezakończony proces komunalizacji Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej, powstałych po podziale WPK w październiku 1991 roku.

Te organizacyjno-prawne zawirowania nie wpływały jednak w znaczący sposób na pracę organów KZK GOP.

Zgromadzenie KZK GOP w dniu 21 stycznia 1992 roku *Uchwałą nr III/13/92* określiło zasady przyjmowania nowych członków do KZK GOP, których grono na mocy *Uchwały Zgromadzenia KZK GOP nr III/14/92* z dnia 21 stycznia 1992 roku powiększyło się o kolejne dwie gminy – Dąbrowę Górniczą i Świętochłowice.

Na tym samym posiedzeniu Zgromadzenie KZK GOP powzięło uchwałę w sprawie określenia zasad polityki taryfowej[14] Związku. Jedną z tych zasad było przyjęcie założenia o konieczności pokrycia kosztów funkcjonowania komunikacji zbiorowej na poziomie 70 procent dochodami taryfowymi. Zdecydowano się też na wprowadzenie preferencji cenowych dla biletów okresowych i wielokrotnego użytku sprzedaży (atrakcyjne dla pasażera, relatywnie niskie ceny w tym segmencie oferty biletowej KZK GOP) oraz postanowiono jednocześnie dążyć do systematycznego ograniczania podmiotowych ulg taryfowych.



Fot. M. Piekara

Wspólny bilet dla wszystkich przedsiębiorstw komunikacji miejskiej wprowadzono w 1993 roku, natomiast bilet autobusowo-tramwajowy w KZK GOP dostępny był od marca 2000 roku.

Wspomnianą wyżej uchwałą wprowadzono również taryfę strefową.

Ponadto Zgromadzenie KZK GOP wystąpiło do wojewody katowickiego o nieodpłatne przekazanie Związkowi nieruchomości położonej w Katowicach przy ul. Wita Stwosza 31 i stanowiącej własność Skarbu Państwa (WPK) oraz mienia ruchomego WPK niezbędnego dla organizacji lokalnego transportu zbiorowego[15].

W tym miejscu należy wspomnieć, że nieruchomość przy ul. Wita Stwosza 31 w Katowicach, w której KZK wynajmował trzy piętra, była siedzibą Związku aż do roku 2005, kiedy to KZK GOP przeniósł swe biura do obecnej siedziby położonej przy ul. Barbary 21a w Katowicach.

Rok **1992** to rok, w którym liczba członków-uczestników KZK GOP wzrosła o ponad jedną trzecią, bo oprócz wspomnianych już wyżej Dąbrowy Górniczej i Świętochłowic do KZK GOP z dniem 10 kwietnia 1992 roku przyjęta została kolejna gmina **Pilchowice**[16], a 18 grudnia 1992 roku grono KZK GOP poszerzyło się o gminy **Wojkowice** i **Będzin**[17].

Oprócz powiększenia się KZK GOP o nowych członków-uczestników, uzupełniono także skład Zarządu KZK GOP, do którego oprócz zasiadających w nim do tej pory pięciu osób dołączyli: Zdzisław Kleszcz, Franciszek Prajs, Jerzy Śmiałek i Henryk Zaguła[18]. Tak więc ustalony statutem, dziewięcioosobowy Zarząd KZK GOP został obsadzony w całości.

Z dniem 1 marca 1993 roku władze wojewódzkie doprowadziły do podziału stosowanego systemu taryfowo-biletowego. Wyodrębniono dwa podsystemy: tramwajowy – obejmujący linie komunikacyjne Przedsiębiorstwa Komunikacji Tramwajowej w Katowicach (PKT), oraz autobusowy – wspólny dla wszystkich przedsiębiorstw komunikacji miejskiej (PKM).

Reakcją na powyższe było zintensyfikowanie działań organów KZK GOP, mających na celu ustalenie jednolitych zasad zawierania umów z przewoźnikami, emisję i dystrybucję biletów oraz przejęcie kontroli nad systemem organizacji autobusowej na terenie gmin członkowskich KZK GOP, poprzez objęcie tej komunikacji wspólną taryfą. Zadnie to zostało zrealizowane jeszcze w 1993 roku i zamiast kilkunastu osobnych biletów autobusowych wprowadzono jednolity system taryfowy.

Pomimo tego niewątpliwego sukcesu, na wspólny bilet autobusowo-tramwajowy pasażerowie KZK GOP musieli poczekać blisko siedem lat – do marca 2000 roku.

W dniu 27 kwietnia 1993 roku, na skutek złożonej rezygnacji, Zgromadzenie KZK GOP odwołało ze stanowiska członka zarządu – Piotra Judę[19].

Uszczuplił się również skład gmin członkowskich KZK GOP na skutek wystąpienia ze Związku gminy Pilchowice. Zgromadzenie KZK GOP przyjęło to wystąpienie *Uchwałą nr IX/41/93* ze skutkiem na dzień 31 grudnia 1994 roku.

Na początku 1994 roku, na mocy *Uchwały Zgromadzenia KZK GOP nr X/1/94* z dnia 24 marca 1994 roku ze Związku wystąpiły kolejne gminy – **Gierałtowice**, **Knurów** i **Pyskowice**. Z kolei 8 grudnia 1994 roku z KZK GOP wystąpiła gmina Świętochłowice[20]. Powodem tego była niekorzystna dla Świętochłowic metoda określania udziału w globalnym poziomie dotacji do usług komunikacyjnych.

Ten ujemny bilans został zminimalizowany przez przyjęcie do grona członków-uczestników KZK GOP gmin **Sławków**[21] i **Bytom**[22].

Ale rok 1994 to przede wszystkim okres zmian organizacyjnych w KZK GOP, związanych z upływem pierwszej kadencji samorządów gminnych i wyborami nowych władz. Po ukonstytuowaniu się nowego składu osobowego organów gmin zmienił się również skład Zgromadzenia KZK GOP.

Zgromadzenie drugiej kadencji zebrało się po raz pierwszy ma posiedzeniu w dniu 27 września 1994 roku. Nowym przewodniczącym Zgromadzenia KZK GOP został Henryk Zaguła[23], a na jego zastępców wybrani zostali Jan Szwachuła oraz Marek Mrozowski[24].

Na posiedzeniu tym wybrano również nowy Zarząd KZK GOP, którego przewodniczącym został Jerzy Śmiałek, a na jego zastępców wybrano Jacka Stankowskiego (przewodniczący Zarządu pierwszej kadencji) oraz Jerzego Orenowicza (druga kadencja na tym stanowisku)[26]. Skład Zarządu uzupełnili ponadto: Wojciech Boroński, Michał Czarski, Marek Kopel, Henryk Ptasznik oraz Roman Urbańczyk[27].

Jedną z ważniejszych inicjatyw podjętych w tym roku, stanowiących kontynuację polityki komunikacyjnej KZK GOP wytyczonej w 1993 roku, była próba

zawarcia przez KZK GOP porozumienia z ministrem transportu i gospodarki morskiej o przekazaniu Związkowi w formie zadania zleconego realizacji i nadzoru nad międzymiastową komunikacją pasażerską w obrębie działania Związku. Celem tego porozumienia było przede wszystkim zabezpieczenie prawidłowego funkcjonowania komunikacji międzygminnej w aglomeracji górnośląskiej[28].

Dynamiczny rozwój. Lata 1995-2003

W dniu 30 czerwca 1995 roku dokonało się kolejne poszerzenie KZK GOP, tym razem o **Chełm Śląski** i **Imielin**, które po wyodrębnieniu z gminy Mysłowice pozostawały poza gronem gmin członkowskich KZK GOP.

Na tym samym posiedzeniu Zgromadzenia KZK GOP, na którym z dniem 1 lipca 1995 roku przyjęto do Związku wymienione gminy, uchwalono również znaczącą zmianę Statutu. Przyjęto, że jeżeli obliczona według statutowego wzoru roczna wielkość dotacji gminnej jest o ponad 30 procent wyższa niż udział wynikający z wielkości pracy eksploatacyjnej, to wówczas gmina płaci jedynie graniczną wartość dotacji, a powstały niedobór rozdziela się na pozostałych członków Związku zgodnie z proporcją wynikającą z udziału gmin w ogólnej wielkości pracy eksploatacyjnej KZK GOP[29].

Taka zmiana postanowień Statutu była korzystna dla gminy Świętochłowice, która zdecydowała się na powrót do KZK GOP i z dniem 29 marca 1996 roku Zgromadzenie ponownie przyjęło Świętochłowice w skład gmin członkowskich Związku.

W połowie listopada 1996 roku kolejnymi członkami Zarządu zostali: Marek Kińczyk oraz Zygmunt Frankiewicz – prezydent Gliwic. Powołanie w skład Zarządu prezydenta Gliwic związane było z przyjęciem w poczet gmin członkowskich Związku gminy **Gliwice**, które nastąpiło z dniem 1 stycznia 1997 roku.

Przystąpienie do KZK GOP gmin Bytomia i Gliwic było dla Związku szczególnie ważne ze względu na duże znaczenie tych gmin (znaczna liczba mieszkańców, rozległy obszar oraz wielkość pracy eksploatacyjnej koniecznej do zaspokojenia potrzeb mieszkańców).

Na posiedzeniu w dniu 14 lutego 1997 roku, Zgromadzenie KZK GOP powzięło uchwałę o ponownym przyjęciu do Związku, z dniem 1 lipca 1997 r., gmin Knurowa i Gierałtowic. Z kolei 20 czerwca 1997 roku do Związku dołączyła gmina **Siewierz**, która stała się pełnoprawnym członkiem KZK GOP z dniem 1 stycznia 1998 roku.

Jesień roku 1998 to kolejne wybory samorządowe. W dniu 20 listopada 1998 roku po raz pierwszy w tej kadencji zebrało się Zgromadzenie KZK GOP, które ustaliło nowy skład osobowy organów KZK GOP. I tak: przewodniczącym Zgromadzenia został Antoni Marcinkiewicz, wiceprzewodniczącym Zgromadzenia – Jan Krawczyk, przewodniczącym Zarządu – Jerzy Śmiałek, jego zastępcą – Jerzy Orenowicz. Członkami Zarządu zostali: Michał Czarski, Marek Kopel, Zygmunt Frankiewicz, Roman Urbańczyk, Kazimierz Jakóbczyk, Krzysztof Wójcik, Piotr Uszok.

Na posiedzeniu Zgromadzenia KZK GOP w dniu 20 listopada 1998 roku zapadła również decyzja o przyjęciu do związku gminy **Radzionków**, która rok wcześniej wyodrębniona została z obszaru Bytomia.

KZK GOP kontynuował, rozpoczęte w 1993 roku, działania mające na celu integrację komunikacji autobusowej i tramwajowej w aglomeracji górnośląskiej. W efekcie wytężonych prac zespołu, w których oprócz KZK GOP uczestniczyli przedstawiciele Zarządu Województwa Śląskiego, gmin korzystających z komunikacji tramwajowej, Przedsiębiorstwa Komunikacji Tramwajowej w Katowicach i związków zawodowych, powstał dokument pod nazwą *Założenia w zakresie organizacji i finansowania systemu komunikacji zbiorowej w aglomeracji katowickiej*.

Rezultatem prac członków Zarządów Województwa Śląskiego i KZK GOP było wypracowanie założeń, które umożliwiły podpisanie w dniu 27 stycznia 2000 roku porozumienia pomiędzy Zarządem Województwa Śląskiego a KZK GOP, na mocy którego Związkowi powierzono organizację zintegrowanego systemu komunikacji autobusowej i tramwajowej w aglomeracji katowickiej.

Dla pasażerów podpisanie porozumienia oznaczało rozpoczęcie z dniem 1 lutego 2000 roku wzajemnego honorowania biletów jednorazowych KZK GOP i PKT. Z kolei w dniu 1 marca 2000 roku na liniach komunikacyjnych organizowanych przez KZK GOP zaczął obowiązywać jeden, wspólny bilet autobusowo-tramwajowy.

Rok 2003 przyniósł też zmianę na stanowisku przewodniczącego Zarządu KZK GOP. Z uwagi na uzyskanie uprawnień emerytalnych przez dotychczasowego



Akcje Tramwajów Śląskich przekazane zostały przez ministra skarbu państwa Związkowi 30 maja 2007 roku, natomiast 27 maja 2008 roku przyjęte one zostały przez dwanaście gmin, na terenie których funkcjonuje komunikacja tramwajowa. Był to pierwszy krok do rozpoczęcia prac remontowych i modernizacji infrastruktury

przewodniczącego – Jerzego Śmiałka Zgromadzenie KZK GOP *Uchwałą nr LXIII/17/2003* z dnia 7 listopada 2003 roku przyjęło jego rezygnację z funkcji przewodniczącego Zarządu i odwołało go z tej funkcji z dniem 31 grudnia 2003 roku.

Nowe wyzwania. Lata 2004-2011

Nowym przewodniczącym Zarządu KZK GOP, z dniem 1 stycznia 2004 roku, został Roman Urbańczyk[30], który funkcję tę sprawuje nieprzerwanie do dnia dzisiejszego.

Ważną dla Związku datą był dzień 30 maja 2007 roku, kiedy to minister skarbu państwa – Wojciech Jasiński przekazał KZK GOP 100 procent akcji Tramwajów Śląskich SA. Operację tę umożliwił przepis art. 1 pkt 2 *Ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji oraz o zmianie innych ustaw* z dnia 12 maja 2006 roku (Dz. U. nr 107, poz. 721), który znowelizował przepis art. 4a *Ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji* z dnia 30 sierpnia 1996 roku (t.j. Dz. U. z 2002 r. nr 171, poz. 1397 ze zm.), dodając do niego między innymi ustęp 3, umożliwiający ministrowi właściwemu do spraw Skarbu Państwa nieodpłatnie zbycie pakietu akcji spółki na rzecz między innymi związku jednostek samorządu terytorialnego, na wniosek organu wykonawczego tego związku i po spełnieniu przesłanek określonych w art. 4a ust.3 ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji[31].

Uchwałą nr LXXXIX/17/2008 z dnia 27 maja 2008 roku Zgromadzenie KZK GOP przekazało dwunastu gminom[32] należącym do Związku, akcje Tramwajów Śląskich SA. Przekazanie to stało się pierwszym krokiem do rozpoczęcia prac remontowych i modernizacji infrastruktury, która przewidywana jest w co najmniej kilkuletniej perspektywie.

W dwa miesiące od przekazania gminom akcji Tramwajów Śląskich SA, to jest w dniu 22 lipca 2008 roku miało miejsce ostatnie jak do tej pory poszerzenie Związku, kiedy to *Uchwałami nr XCI/36/2008* i *XCI/37/2008* Zgromadzenie KZK GOP przyjęło do Związku gminy **Pyskowice** i **Piekary Śląskie**.

Oznacza to, że **w chwili obecnej w skład KZK GOP wchodzi dwadzieścia pięć gmin**: Będzin, Bobrowniki, Bytom, Chełm Śląski, Chorzów, Czeladź, Dąbrowa Górnicza, Gierałtowice, Gliwice, Imielin, Katowice, Knurów, Mysłowice, Piekary Śląskie, Psary, Pyskowice, Radzionków, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Siewierz, Sławków, Sosnowiec, Świętochłowice, Wojkowice i Zabrze.

Koniec roku 2010 przyniósł kolejne wybory samorządowe, których wyniki przełożyły się na zmianę składu osobowego organów KZK GOP. I tak: przewodniczącym Zgromadzenia KZK GOP został Zbigniew Podraza[33] (prezydent Dąbrowy Górniczej), na stanowiska wiceprzewodniczących wybrano Zdzisława Banasia (burmistrz Siewierza) i Gabriela Tobora (burmistrz Radzionkowa)[34]. W skład Zarządu wchodzą: Roman Urbańczyk jako przewodniczący[35], Grzegorz Dydkowski jako zastępca przewodniczącego Zarządu i zastępca dyrektora ds. rozwoju KZK GOP[36], Marek Kopel jako zastępca przewodniczącego Zarządu i zastępca dyrektora ds. finansowo-księgowych KZK GOP oraz Piotr Uszok (prezydent Katowic), Małgorzata Mańka-Szulik (prezydent Zabrza), Zygmunt Frankiewicz (prezydent Gliwic), Piotr Koj (prezydent Bytomia), Kazimierz Górski (prezydent Sosnowca) i Adam Rams (prezydent Knurowa), jako członkowie Zarządu KZK GOP[37].

Jednym z ostatnich, ważnych przedsięwzięć podjętych przez KZK GOP było przystąpienie (w roli lidera) do współfinansowanego ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013[38] projektu Śląskiej Karty Usług Publicznych, którego pierwsza cześć ma zostać sfinalizowana do końca lipca 2013 roku, a część druga w ciągu sześćdziesięciu pięciu miesięcy od zakończenia etapu pierwszego[39].

Wdrożenie projektu Śląskiej Karty Usług Publicznych pozwoli na ujednolicenie zasad pobierania opłat za gminne usługi oraz płatności za czynności administracyjne. Pozwoli na większą integrację uczestników projektu, poprzez stworzenie wspólnego systemu wspomagającego zarządzanie instytucjami publicznych, co wpłynie na wzrost potencjału konkurencyjnego aglomeracji górnośląskiej.

W kontekście podejmowanych przez KZK GOP licznych działań i wyzwań, mających na celu szeroko rozumianą integrację regionu oraz systematyczną poprawę jakości publicznego transportu zbiorowego nie pozostaje nam nic innego, jak z optymizmem patrzeć w przyszłość i czekać kolejnych jubileuszy. ❑

20 LAT 1991-2011 KZK GOP



[1] KZK GOP był 46. zarejestrowanym związkiem międzygminnym w Polsce. Według stanu na dzień 30 czerwca 2011 roku KZK GOP zamyka pierwszą trzydziestkę najstarszych związków międzygminnych w Polsce (szesnaście związków międzygminnych zarejestrowanych przed KZK GOP zostało już wykreślonych z rejestru); http://www2.mswia.gov.pl/download.php?s=4&id=5.

[2] Według rejestru związków międzygminnych, prowadzonego przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Komunikacyjny Związek Komunalny z siedzibą w Katowicach, na dzień 30 czerwca 2011 roku, jest dziewiątym, co do wielkości związkiem międzygminnym w Polsce (przy 224 zarejestrowanych związkach międzygminnych); http://www2.mswia.gov.pl/download.php?s=4&id=5.

[3] Dziennik Urzędowy Wojewódzkiej Rady Narodowej w Katowicach z dnia 1 kwietnia 1951 roku, nr 7, poz. 38.

[4] Na bazie tych samodzielnych zakładów komunikacyjnych powstały: Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Katowicach, Bytomiu, Gliwicach, Tychach, Sosnowcu, Jastrzębiu Zdroju, Świerklańcu, Jaworznie, Olkuszu, Zawierciu, Czechowicach-Dziedzicach, Raciborzu; Przedsiębiorstwo Komunikacji Tramwajowej w Katowicach; Przedsiębiorstwo Usług Technicznych Komunikacji Miejskiej w Mikołowie i Przedsiębiorstwo Szkolenia i Badań Kierowców w Katowicach.

[5] zob. *Monitor Sądowy i Gospodarczy* z dnia 19 października 2006 roku, nr 204, poz. 154991, s. 197.

[6] M.in. „Ekonomiczno-finansowe założenia systemu kierowania transportem pasażerskim w województwie katowickim", „Projekt zmian funkcjonowania transportu pasażerskiego w woj. katowickim uwzględniający samorządność terytorialną", „Model systemu organizacji transportu pasażerskiego w województwie katowickim", „Koncepcja organizacji Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP i komunalizacji majątku WPK w Katowicach".

[7] Od 1992 roku Jerzy Śmiałek był członkiem Zarządu KZK GOP, a od 1994 do 2003 roku był przewodniczącym Zarządu i dyrektorem Biura KZK GOP.

[8] Drogą głosowania Zgromadzenie przyjęło uchwałę o dziewięcioosobowym składzie Zarządu KZK GOP, ale na wniosek pierwszego przewodniczącego Zarządu na Zgromadzeniu Założycielskim nie powołano pełnego składu Zarządu, mając na uwadze możliwość przystąpienia w najbliższym czasie do KZK GOP innych zainteresowanych gmin.

[9] Przewodniczący Zarządu KZK GOP miał otrzymać czterokrotność średniej miesięcznej płacy w pięciu podstawowych działach gospodarki uspołecznionej za ostatni miesiąc poprzedniego kwartału (bez wypłat z zysku), zastępca przewodniczącego miał otrzymać trzy i półkrotność tej sumy, a członkowie Zarządu jej jednokrotność.

[10] Metoda ta oparta była na liczbie wozokilometrów wykonanych na terenie gminy (składnik z wagą 0,7) i wielkości wybranych dochodów gminy (z wagą 0,3).

[11] Gerard Baron otrzymał w 2011 roku od marszałka województwa śląskiego Adama Matusiewicza Honorową Złotą Odznakę za Zasługi dla Województwa Śląskiego.

[12] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr II/12/1991* z dnia 25 października 1991.

[13] Dz. Urz. Woj. Katowickiego nr 12, poz. 190.

[14] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr III/19/92* z dnia 21 stycznia 1992 roku.

[15] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr III/21/92* z dnia 21 stycznia 1992 roku.

[16] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr IV/23/92* z dnia 10 kwietnia 1992 roku.

[17] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr V/30/92* z dnia 18 grudnia 1992 roku.

[18] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr IV/27/92* z dnia 10 kwietnia 1992 roku.

[19] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr VII/40/93* z dnia 27 kwietnia 1993 roku.

[20] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr XIV/25/94* z dnia 8 grudnia 1994 roku.

[21] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr X/5/94* z dnia 24 marca 1994 roku.

[22] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr XV/28/94* z dnia 30 grudnia 1994 roku.

[23] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr XIII/14/94* z dnia 27 września 1994 roku.

[24] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr XIII/15/94* z dnia 27 września 1994 roku.

[25] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr XIII/18/94* z dnia 27 września 1994 roku.

[26] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr XIII/19/94* z dnia 27 września 1994 roku.

[27] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr XIII/20/94* z dnia 27 września 1994 roku.

[28] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr XIV/26/94* z dnia 8 grudnia 1994 roku.

[29] Dzięki temu gminy o wysokim poziomie dochodów przestały płacić dotacje w znacznym stopniu odbiegające od wielkości pracy eksploatacyjnej realizowanej na ich obszarze.

[30] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr LXIII/18/2003* z dnia 7 listopada 2003 roku. i *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr LXIII/19/2003* z dnia 7 listopada 2003 roku.

[31] Przepis art. 4a ust. 3 *Ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji* został uchylony z dniem 12 lutego 2009 roku. na podstawie art. 1 pkt 3 *Ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji* z dnia 19 grudnia 2008 roku oraz *Ustawy o zasadach nabywania od Skarbu Państwa akcji w procesie konsolidacji spółek sektora elektroenergetycznego* (Dz. U. nr 13, poz. 70).

[32] Akcje Tramwajów Śląskich SA zostały przekazane tylko tym gminom, przez które przebiegały tramwajowe trakty komunikacyjne. I tak 9,5 miliona tych akcji zostało przekazanych gminom według następujących proporcji: Bytom 14,6%, Chorzów 9,3%, Czeladź 0,9%, Dąbrowa Górnicza 6%, Gliwice 4,6%, Katowice 25,1%, Mysłowice 1%, Ruda Śląska 5,2%, Siemianowice Śląskie 0,6%, Sosnowiec 14,8%, Świętochłowice 5,5%, Zabrze 12,4%.

[33] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr CIV/34/2010* z dnia 28 grudnia 2010 roku.

[34] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr CIV/35/2010* z dnia 28 grudnia 2010 roku.

[35] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr CIV/37/2010* z dnia 28 grudnia 2010 roku.

[36] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr CIV/38/2010* z dnia 28 grudnia 2010 roku.

[37] *Uchwała Zgromadzenia KZK GOP nr CIV/39/2010* z dnia 28 grudnia 2010 roku.

[38] Priorytet II, Społeczeństwo Informacyjne Działanie 2.2, *Rozwój elektronicznych usług publicznych*, nr projektu 789.

[39] Część pierwsza - „wdrożenie systemu" - obejmuje dostawę, wdrożenie i utrzymanie w okresie wdrażania systemu „Śląska Karta Usług Publicznych"; druga część obejmuje usługę „utrzymania systemu", która będzie świadczona w tzw. „okresie trwałości Projektu" trwającym przez 65 miesięcy.

Streszczenie

Silne powiązania obszarów miast i gmin podmiejskich w aglomeracjach spowodowały zmianę roli transportu miejskiego. W obszarach zurbanizowanych niezwykle istotne jest wypracowanie zakresu i formy współpracy podmiotów wykonujących przewozy aglomeracyjne. Zintegrowany system transportu zbiorowego ma służyć pasażerom i ich oczekiwania powinny być uwzględniane jako najważniejsze w procesie projektowania oferty przewozowej. Współpraca gmin tworzących organicznie powiązane obszary zurbanizowane może następować poprzez zawieranie porozumień międzygminnych lub utworzenie związku międzygminnego. Obserwowane ostatnio zainteresowanie utworzeniem związku międzygminnego w aglomeracjach monocentrycznych, w celu zastąpienia dotychczas obowiązujących porozumień komunalnych, może determinować rozwój tej formy współdziałania jednostek samorządu terytorialnego w najbliższym okresie.

Summary

Strong connections between urban areas and suburban municipalities in conurbations resulted in a changed role of urban transport. In urbanized areas, it is extremely important to develop the scope and form of cooperation between the entities providing transport services in the conurbation. Integrated system of public transport is to serve passengers, and their expectations should the taken into account as the most important ones in the process of designing the transport offer. Cooperation of the municipalities forming interconnected urban areas may take place in the form of concluding agreements between municipalities or establishing a union of municipalities for that specific purpose. The recently noted increased interest in establishing unions of municipalities in mono-centric conurbations (agglomerations), to replace the municipal agreements existing so far, may determine the development of such a form of cooperation between local self governments in the nearest future.

Funkcjonowanie zintegrowanego transportu miejskiego w warunkach powołania związku międzygminnego



HUBERT KOŁODZIEJSKI
Adiunkt, kierownik Zakładu Nauk o Zarządzaniu Elbląskiej Uczelni Humanistyczno-Ekonomicznej, przewodniczący Zarządu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej



OLGIERD WYSZOMIRSKI
Profesor doktor habilitowany, kierownik Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego, członek Zarządu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej

Wprowadzenie

Zmiany zachodzące w otoczeniu społecznym, ekonomicznym i prawym oraz przebieg procesów związanych z zagospodarowaniem przestrzennym obszarów silnie zurbanizowanych w istotny sposób wpływają na kształtowanie się potrzeb przewozowych oraz popytu i podaży usług w transporcie miejskim. Mieszkańcy oczekują od władz gmin, ustawowo zobowiązanych do zapewnienia im obsługi transportowej, atrakcyjnej oferty transportu zbiorowego – substytucyjnej i komplementarnej w stosunku do transportu indywidualnego. W tym kontekście ważnym zagadnieniem jest współpraca organicznie ze sobą powiązanych gmin tworzących obszary zurbanizowane. Umożliwia ona tworzenie jednolitej oferty publicznego transportu zbiorowego na obszarze większej liczby gmin, przede wszystkim w celu koordynacji funkcjonowania transportu zbiorowego oraz zapewnienia możliwości podróżowania różnymi środkami tego transportu na podstawie jednego „wspólnego" biletu. Dzięki temu zintegrowany transport zbiorowy może być względnie atrakcyjniejszy z punktu widzenia pasażerów, a optymalizacja oferty przewozowej może racjonalizować poziom dopłat finansowych do jego funkcjonowania ze strony jednostek samorządu terytorialnego.

W procesie integracji należy kierować się zasadami nowocześnie pojmowanej polityki transportowej, której celem jest zbudowanie zrównoważonego systemu transportu miejskiego, współtworzącego jakość życia mieszkańców obszarów silnie zurbanizowanych. Niemniej jednak samorządność i samodzielność decyzyjna gmin oraz ich potencjał determinują tempo i sposób realizacji celów tej polityki. Dlatego przed podjęciem współpracy międzygminnej niezbędne jest określenie:

- czy gminy tworzące organicznie powiązane obszary zurbanizowane chcą ze sobą współpracować w celu stworzenia jednego, zintegrowanego systemu transportu miejskiego?
- jaka jest skłonność gmin do przekazania swoich kompetencji w zakresie organizacji i zarządzania transportem miejskim?
- jaki powinien być mechanizm rozliczania kosztów funkcjonowania zintegrowanego systemu transportu miejskiego?
- jak powinna wyglądać zintegrowana oferta transportu miejskiego i czy gminy są w stanie finansować koszty takiej oferty?

Dopiero po uzyskaniu odpowiedzi na te pytania można podejmować decyzje dotyczące szczegółowych



Fot. Dominik Gajda

zasad i form współpracy międzygminnej w zakresie publicznego transportu zbiorowego, które powinny zapewnić pożądaną efektywność ekonomiczną i zarządczą.

Porozumienie komunalne i związek komunalny jako instytucjonalne formy integracji publicznego transportu zbiorowego

Pierwszym etapem procesu integracji transportu miejskiego powinno być określenie zakresu i formy współdziałania gmin tworzących organicznie powiązane obszary silnie zurbanizowane. Miasta i gminy mogą współpracować na podstawie zawartych między sobą porozumień międzygminnych lub powołać związek międzygminny. Kwestia wyboru formy współdziałania jest bardzo istotna i w dużym stopniu uzależniona od specyfiki danego obszaru zurbanizowanego.

Na obszarach monocentrycznych dochodzi najczęściej do nawiązywania współpracy w formie porozumień międzygminnych. Gmina zainteresowana integracją z ośrodkiem centralnym przekazuje do niego kompetencje w zakresie zapewnienia obsługi transportowej swoim mieszkańcom. Wdrażaniu takiego rozwiązania sprzyjają również uwarunkowania historyczne, utrwalające sytuację, w której posiadająca własnego, komunalnego operatora gmina miejska obsługuje transportem zbiorowym sąsiadujące gminy, nieposiadające takiego operatora, ani żadnych tradycji i doświadczeń w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego. Przy zaakceptowaniu takiej sytuacji rola gminy przekazującej swoje kompetencje może ograniczać się do płacenia za oferowane na jej terenie usługi związane z organizacją i realizacją publicznego transportu zbiorowego. Realny wpływ tej gminy na kształt i jakość oferty przewozowej może być w praktyce niewielki ze względu na jej silne uzależnienie i powiązanie z ośrodkiem centralnym i słabą pozycję przetargową w ewentualnych negocjacjach w sprawie modyfikacji oferty czy zasad rozliczeń. Trudno jest również taką sytuację zmienić, bowiem gmina przekazująca swoje zadanie do innej gminy może nie mieć żadnej alternatywy umożliwiającej wprowadzenie nowego rozwiązania w zakresie obsługi komunikacyjnej mieszkańców. Bardzo dużo zależy w związku z tym od formy i efektywności organizacji rynku przez gminę centralną, jak również jej podejścia do gmin obsługiwanych przez nią w wyniku zawarcia porozumień międzygminnych. Może dlatego w aglomeracjach monocentrycznych (Poznań, Łódź) podejmowane są pierwsze próby tworzenia teoretycznie bardziej partnerskiego rozwiązania, jakim jest związek międzygminny.

Kwestia współpracy międzygminnej komplikuje się w przypadku organicznie ze sobą powiązanych obszarów silnie zurbanizowanych o charakterze policentrycznym. W tej sytuacji do miana lidera w zakresie organizacji i realizacji przewozów może pretendować kilka ośrodków miejskich. Taka specyfika występuje przede wszystkim w miastach na południu Polski i dlatego tam na początku lat 90. ubiegłego stulecia zaczęły powstawać pierwsze związki międzygminne, zajmujące się organizacją i zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym. Na ich przykładzie można zaobserwować jak trudne jest wypracowanie jednolitych zasad kształtowania rynku i oferty przewozowej, satysfakcjonujących w dłuższym okresie czasu dla wszystkich gmin – członków związku. Efektem braku kompromisu były wewnętrzne napięcia prowadzące w rezultacie do występowania gmin ze związku. Zjawisko to miało jednak charakter incydentalny i jako tendencję należy raczej traktować przystępowanie do związków nowych gmin zainteresowanych czynnym uczestniczeniem w procesie integracji publicznego transportu zbiorowego. Poza południem Polski jedyny związek międzygminny powstał w Metropolii Zatoki Gdańskiej. Związek ten, w przeciwieństwie do związków z południa Polski, nie pełni jednak funkcji organizacyjno-zarządczych w pełnym zakresie. Zgodnie z postanowieniami statutu w pierwszym etapie swojego

> W procesie integracji należy kierować się zasadami nowocześnie pojmowanej polityki transportowej, której celem jest zbudowanie zrównoważonego systemu transportu miejskiego, współtworzącego jakość życia mieszkańców obszarów silnie zurbanizowanych.

20 LAT 1991-2011
KZK GOP

Lp.	Nazwa związku	Liczba gmin – członków związku	Liczba członków zgromadzenia	Liczba członków zarządu
1	Komunalny Związek Komunikacyjny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego	25	36	9
2	Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej	13	22	4
3	Międzygminny Związek Komunikacyjny w Jastrzębiu Zdroju	12	24	5
4	Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach	10	10	4
5	Związek Komunalny Gmin „Komunikacja Międzygminna" w Olkuszu	4	9	3
6	Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna" w Chrzanowie	3	6	3

Tabela 1. Komunikacyjne związki międzygminne w Polsce zrzeszone w Izbie Gospodarczej Komunikacji Miejskiej (2011)
Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych – www.kzkgop.com.pl, www.mzkzg.org, www.mzkjastrzebie.com, www.mzkp.pn.pl, www.zkgkm-olkusz.pl, www.zkkm.org.pl.

funkcjonowania realizuje on integrację taryfowo-biletową i informacyjną.
Obecnie w Polsce funkcjonują komunikacyjne związki międzygminne o zróżnicowanej wielkości. Podstawowe informacje dotyczące obszaru działania oraz wewnętrznej organizacji związków zrzeszonych w Izbie Gospodarczej Komunikacji Miejskiej przedstawione zostały w tabeli 1. Należy zwrócić uwagę na to, że liczba gmin tworzących związek determinuje liczebność organu stanowiącego, którym jest zgromadzenie związku, co istotnie wpływa na możliwość i tempo wypracowania jednolitego stanowiska w kluczowych kwestiach dla funkcjonowania związku. W praktyce można również zaobserwować, że większość związków wykorzystuje prawną możliwość powołania 1/3 składu zarządu spoza składu zgromadzenia i powierzenie tym osobom funkcji przewodniczącego zarządu i dyrektora biura związku – czyli ciała wykonawczego związku.

Największym komunikacyjnym związkiem gmin jest Komunalny Związek Komunikacyjny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP), który powstał w 1991 roku Związek ten tworzy 25 gmin należących do województwa śląskiego, w tym miasta na prawach powiatu. KZK GOP nie tylko integruje transport miejski na obszarze o dużej powierzchni, ale także ją organizuje w pełnym zakresie[1]. Związek ten posiada bowiem Biuro, będące zarządem transportu miejskiego, które wypełnia szeroki zakres zadań organizatorskich. Funkcjonowanie KZK GOP prawie od początku okresu restrukturyzacji transportu miejskiego w Polsce i jego rola na obsługiwanym obszarze, pozwalają uznać ten podmiot za wiodący w procesie integracji transportu zbiorowego na obszarze aglomeracji policentrycznej.

Specyfika powoływania i funkcjonowania związków międzygminnych

Powołując związek międzygminny, jednostki samorządu terytorialnego tworzą nową formę organizacyjną umożliwiającą im wzajemne współdziałanie. Rady gmin uchwalają jednolity tekst statutu, w którym określają jego zadania. Przenoszą w ten sposób na związek prawa i obowiązki związane z realizacją określonych zadań, posiadając prawo współdecydowania o sposobie ich realizacji. Funkcjonowanie transportu miejskiego w oparciu o celowy związek komunikacyjny gmin powinien charakteryzować wyraźny rozdział funkcji związanych z kształtowaniem polityki komunikacyjnej, zarządzaniem transportem miejskim i świadczeniem usług. Realizacja dwóch pierwszych funkcji leży w kompetencji organów związku komunalnego, którymi są:
- zgromadzenie związku;
- zarząd związku.

Poprzez powołanie związku następuje centralizacja procesu decyzyjnego, ponieważ decyzje podejmują wydelegowani do zgromadzenia przedstawiciele gmin, a nie niezależnie całe rady gmin. W skład zgromadzenia wchodzą prezydenci, burmistrzowie i wójtowie gmin jako ustawowi przedstawiciele członków związku lub osoby ich reprezentujące. Możliwe jest również, aby gmina miała więcej reprezentantów w zgromadzeniu, a ich liczbę można uzależnić na przykład od liczby mieszkańców gminy. Związek taki ma osobowość prawną i przejmując prawa oraz obowiązki gmin, związane z realizacją zadania publicznego, ponosi pełną odpowiedzialność za swoją działalność.
W skład komunikacyjnego związku międzygminnego powinny wejść wszystkie gminy tworzące organicznie powiązany obszar silnie zurbanizowany. Mogą do niego przystąpić także gminy sąsiednie, powiązane funkcjonalnie z tym obszarem, wyrażające chęć aktywnego udziału w tworzeniu i realizacji wspólnej polityki komunikacyjnej.
Podstawową trudnością przy powstawaniu związku międzygminnego jest przyjęcie statutu, którego zapisy usatysfakcjonują wszystkie gminy tworzące związek i jednocześnie nie naruszą wymagań organu rejestrowego co do poprawności prawnej tych zapisów.



W ramach zintegrowanej oferty transportu miejskiego każda z gmin powinna mieć możliwość płacenia za siebie i wpływania na kształt oferty przewozowej na swoim terenie, w zależności od możliwości finansowych oraz uwarunkowań społeczno-politycznych

Zgromadzenie związku jest ciałem politycznym, które zatwierdza plany działania związku związane z realizacją zadań statutowych oraz dokonuje okresowo oceny ich realizacji. Do kompetencji zgromadzenia związku należy w szczególności:

- podejmowanie uchwał w sprawach dotyczących członkostwa w związku;
- wnioskowanie do rad gmin o przyjęcie zmiany statutu związku;
- powoływanie i odwoływanie zarządu oraz kontrolowanie i nadzorowanie jego działalności;
- uchwalanie planów finansowych związku, ocena ich wykonania oraz udzielanie z tego tytułu absolutorium zarządowi;
- uchwalanie taryf za usługi transportu miejskiego;
- uchwalanie uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów transportem miejskim;
- podejmowanie uchwał w sprawach zasad zarządzania majątkiem związku;
- realizowanie w ramach związku kompetencji rady gminy w odniesieniu do zadań zlecanych związkowi przez administrację rządową;
- podejmowanie uchwał w sprawie przyjęcia przez związek zadań z zakresu administracji rządowej na podstawie zawieranych w tym celu z nią porozumień;
- przyjmowanie zasad i terminów oraz ustalanie wysokości stawki dla obliczenia składki członkowskiej gmin.

Istotnym czynnikiem warunkującym skłonność gmin do pełnej integracji jest mechanizm rozliczeń związany ze zintegrowanym zarządzaniem transportem miejskim[2]. Problem ten jest skomplikowany ze względu na:

- zróżnicowanie potencjału społecznego i gospodarczego oraz obszaru przestrzennego gmin;
- odmienne doświadczenia gmin związane z organizacją i zarządzaniem transportem miejskim;
- zróżnicowany poziom ilości, jakości i cen organizowanych lub zamawianych usług transportu zbiorowego przez poszczególne gminy;
- rozbieżne oczekiwania poszczególnych gmin co do pożądanej ilości i jakości oferty transportu miejskiego i kosztów jego funkcjonowania;
- posiadanie własnych operatorów i/lub organizatorów transportu zbiorowego.

Zasady rozliczeń finansowych pomiędzy członkami związku komunalnego wpływają na efektywność jego działania. Akceptacja przez wszystkich członków związku, pozornie sprawiedliwego klucza rozliczeń, odnoszącego się na przykład do liczby mieszkańców, może w praktyce doprowadzić do istotnych dysproporcji obciążeń finansowych pomiędzy członkami związku, wynikających z braku bezpośredniego powiązania dotacji z ilością, jakością i przychodowością usług transportu miejskiego na obszarze poszczególnych gmin. Taki mechanizm finansowania może być zastosowany, jedynie gdy integracja ma wąski zakres i korzyści z działalności związku na rzecz jego członków będą faktycznie proporcjonalne do wniesionych składek członkowskich. Natomiast w przypadku pełnej integracji może on powodować niechęć do aktywnego uczestniczenia członków związku w procesach integracyjnych, a w skrajnych przypadkach doprowadzić do wystąpienia gmin ze związku. W tej sytuacji rozwiązaniem najbardziej korzystnym jest uzależnienie poziomu finansowania działalności związku przez jego członków od rzeczywistej różnicy pomiędzy przychodami i kosztami funkcjonowania transportu miejskiego wyliczonej oddzielnie dla każdej gminy. Dzięki temu każda z gmin, w ramach zintegrowanej oferty transportu miejskiego, powinna mieć możliwość płacenia za siebie i wpływania na kształt oferty przewozowej na swoim terenie w zależności od możliwości finansowych, preferencji oraz uwarunkowań społeczno-politycznych.

Ważnym czynnikiem wpływającym na możliwość uzyskania pełnej integracji oraz skuteczność i tempo procesu integracji realizowanej za pośrednictwem związku międzygminnego, jest sposób podejmowania decyzji przez zgromadzenie związku. Decyzje podejmowane są większością głosów, co powoduje



możliwość formowania się różnych układów koalicyjnych skupionych na realizacji określonych interesów. To może pociągać zniechęcenie tych gmin, które stanowią swoistą „opozycję" i nie mają realnego wpływu na podejmowane decyzje, prowadząc do braku możliwości sprawnego działania, a w skrajnym przypadku do wystąpienia gminy ze związku. Dlatego należy przyjmować rozwiązania uwzględniające postulaty wszystkich członków związku, szukać jak najszerszego poparcia określonej idei, a unikać forsowania jakiejś decyzji na zasadzie przewagi jednego głosu. Podstawą integracji jest współpraca i współdziałanie oraz uwzględnianie specyfiki każdej z gmin współtworzącej związek w warunkach obowiązywania sprzyjającego temu mechanizmu finansowania.

Rola zarządu związku

Zarząd związku jest jego organem wykonawczym, powoływanym i odwoływanym przez zgromadzenie związku. Na czele zarządu stoi jego przewodniczący – powoływany w odrębnym głosowaniu. Z mocy prawa do przewodniczącego zarządu związku stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące prezydentów miast (burmistrzów). Zarząd wykonuje uchwały zgromadzenia oraz realizuje wynikające z przepisów prawa kompetencje prezydentów, burmistrzów i wójtów w zakresie zadań przekazanych przez gminy związkowi. W realizacji zadań własnych związku, zarząd podlega wyłącznie zgromadzeniu.

Zarząd wykonuje swoje zadania za pomocą biura związku w zakresie:

- przygotowywania projektów uchwał zgromadzenia (w tym planu finansowego) i ich wykonywania;
- gospodarowania mieniem związku i prowadzenia gospodarki finansowej;
- badania rynku usług lokalnego transportu zbiorowego;
- planowania i programowania oferty usług lokalnego transportu zbiorowego;
- opracowywania i zatwierdzania rozkładów jazdy;
- zawierania umów z przewoźnikami;
- przygotowywania projektów taryf i opłat obowiązujących w transporcie miejskim;
- sprzedaży usług transportu miejskiego;
- kontroli uiszczania opłat za usługi transportu miejskiego;
- określania poziomu dotacji do usług transportu miejskiego;
- kontroli ilości i jakości usług transportu miejskiego;
- nadzoru i regulacji ruchu pojazdów transportu miejskiego;
- udostępniania informacji o funkcjonowaniu transportu miejskiego;
- promocji usług transportu miejskiego;
- utrzymywania przystanków, pętli i węzłów integracyjnych.

Zarząd związku może do wykonywania określonych zadań powołać jednostki organizacyjne związku. Tak więc podmiotem zarządzającym transportem miejskim i realizującym zadania zarządu może być „aglomeracyjny zarząd transportu" w postaci biura związku, jak również powołana do tego celu jednostka organizacyjna związku.

Finansowanie i zakres integracji transportu miejskiego

System zasilania finansowego komunikacyjnego związku międzygminnego powinien zapewnić niezbędne środki finansowe na realizację celów zintegrowanego systemu transportu miejskiego. Muszą one pokrywać wydatki związane z samą organizacją transportu miejskiego, kontraktowaniem usług, jak i odtwarzaniem, modernizacją oraz rozwojem taboru i infrastruktury transportowej.

Integracja transportu miejskiego za pośrednictwem związku międzygminnego wymaga zwiększenia dotychczasowego zaangażowania finansowego gmin w tę sferę działalności komunalnej. Bez wzrostu poziomu finansowania ze strony gmin, trudno jest uzyskać poprawę jakości transportu zbiorowego i wprowadzić atrakcyjne dla pasażerów elementy zintegrowanej oferty przewozowej. Dlatego warto w początkowym okresie działań związanych z integracją transportu miejskiego w aglomeracjach monocentrycznych zawierać porozumienia komunalne. Odpowiednio opracowane porozumienia pozwalają bowiem na uzyskanie podobnych korzyści, jak w przypadku powołania związku międzygminnego.



Najważniejsza jest bowiem wola współpracy gmin pozwalająca dokonać faktycznej integracji transportu miejskiego.

Integracja transportu miejskiego przy wykorzystaniu formy związku międzygminnego, umożliwia prowadzenie skoordynowanych działań regulacyjnych w zakresie aglomeracyjnych systemów transportu zbiorowego. Jednak instytucja ta nie jest w stanie zapewnić wystarczającej koordynacji polityki transportowej różnych szczebli samorządu terytorialnego oraz administracji państwowej. Integracyjne działania związku powinny obejmować wszystkie gałęzie i rodzaje transportu miejskiego funkcjonujące na obszarze danej aglomeracji. Ponadto integracja transportu miejskiego na obszarach zurbanizowanych, przez powołanie związku międzygminnego może stanowić punkt wyjścia do integracji transportu w skali całego regionu. Taką tendencję w zakresie integracji transportu miejskiego można zaobserwować w Unii Europejskiej.

Członkiem związku międzygminnego, w obowiązujących uwarunkowaniach prawnych, nie może być samorządowe województwo, co utrudnia proces integracji ze względu na pełnienie przez samorząd województwa roli organizatora, w odniesieniu do transportu o charakterze ponadlokalnym i transportu kolejowego. Dopuszczalne jest jednak zawieranie przez związek porozumień z samorządem wojewódzkim, jak i z innymi gminami niezainteresowanymi udziałem w związku, ale zainteresowanymi integracją bądź powierzeniem związkowi wykonania określonego zadania, które leży w jego kompetencjach. Z punktu widzenia kształtowania zintegrowanego systemu transportu miejskiego jest to istotne, ponieważ pozwala na rozszerzenie jego obszaru lub zakresu działania w oparciu o dotychczasowe struktury związku komunalnego. Niestety, przepisy prawa dotyczące kwestii finansowych są mało elastyczne i niedostosowane do rozliczeń finansowych w ramach zintegrowanych systemów transportu miejskiego.

Podsumowanie

Zakres i formy współpracy podmiotów wykonujących przewozy aglomeracyjne są zagadnieniem niezwykle istotnym z punktu widzenia mieszkańców obszarów zurbanizowanych, jak i władz jednostek samorządu terytorialnego różnego szczebla. Silne powiązania obszarów miast i gmin podmiejskich spowodowały zmianę roli transportu miejskiego. Zintegrowany system transportu zbiorowego ma służyć pasażerom i ich oczekiwania powinny być uwzględniane jako najważniejsze w procesie projektowania oferty przewozowej. Za podstawowe cele integracji transportu miejskiego można uznać zaoferowanie wyższej jakości usług niż w sytuacji dezintegracji transportu zbiorowego, racjonalizację kosztów funkcjonowania systemu transportu miejskiego oraz współudział transportu miejskiego w rozwoju miast (aglomeracji) i regionów. Współpraca gmin tworzących organicznie powiązane obszary zurbanizowane może następować poprzez zawieranie porozumień międzygminnych lub utworzenie związku międzygminnego. Ta druga forma ma szczególne zastosowanie w aglomeracjach policentrycznych, w których więcej niż jeden ośrodek pełni funkcje organizatora transportu miejskiego, a na wspólnie obsługiwanych obszarach ich usługi przenikają się. W ramach związku międzygminnego nawet najmniejszy i najsłabszy ekonomicznie uczestnik ma prawo głosu i może aktywnie wpływać na jego funkcjonowanie – współdecydując o kierunkach działania. Obserwowane ostatnio zainteresowanie utworzeniem związku międzygminnego w aglomeracjach monocentrycznych, w celu zastąpienia dotychczas obowiązujących porozumień komunalnych, może determinować rozwój tej formy współdziałania jednostek samorządu terytorialnego w najbliższym okresie. ❑

[1] K. Grzelec, *Funkcjonowanie transportu miejskiego w warunkach konkurencji regulowanej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011, s.117.

[2] G. Dydkowski, *Integracja transportu miejskiego*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2009, s. 220-227.

Streszczenie

Długotrwały proces integracji transportu publicznego na terenie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego doprowadził do powstania silnego związku komunikacyjnego zrzeszającego aż dwadzieścia pięć gmin. KZK GOP przez ostatnie dwadzieścia lat miał swoje wzloty i upadki, dziś jednak wiele organizacji transportu miejskiego może brać z niego przykład i czerpać z jego bogatych doświadczeń.

Summary

The long-lasting process of integrating public transport in the Upper Silesian Industrial Region (GOP) led to the establishment of a strong union of transport, where as many as twenty five municipalities are associated. The KZK GOP union of transport had its ups and downs over the last twenty years, today – however – many organizations organizing urban transport may use it as an example and benefit from its wide experience.

Komunikacyjny Związek Komunalny GOP z perspektywy dwóch dekad działania



ROBERT TOMANEK
Profesor doktor habilitowany w Katedrze Transportu AE w Katowicach, prorektor ds. organizacyjnych tejże uczelni

Komunikacyjny Związek Komunalny GOP powstał dwadzieścia lat temu. Przez dwie dekady zmieniała się struktura i zasięg działania Związku, pojawiały się nowe możliwości i kompetencje. Z tej perspektywy dalej wrażenie robi, że tak wiele gmin potrafiło podjąć trudną (i kosztowną) współpracę. Na obszarze Górnego Śląska współdziałanie samorządów gminnych (a także innych szczebli władz samorządowych, jak i państwowych) w zarządzaniu transportem zbiorowym ma dłuższą tradycję – przed II wojną światową działał tu związek Śląskie Linie Autobusowe, przekształcony po wojnie w Śląskie Linie Komunikacyjne, a potem (w związku z likwidacją samorządu terytorialnego) w przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Katowicach.

Pomysł utworzenia Związku Komunalnego narodził się wśród samorządowców wraz z odnowieniem instytucji samorządu terytorialnego na początku lat 90. XX wieku. Przedstawiciele miast aglomeracji zwrócili się do naukowców z katowickiej Akademii Ekonomicznej z propozycją przygotowania projektu odpowiednich rozwiązań ekonomicznych, organizacyjnych i prawnych. Przygotowano rozwiązanie umożliwiające zintegrowane zarządzania transportem zbiorowym według modelu, tak zwanej regulowanej konkurencji.

Jak to było dwadzieścia lat temu

Na początku lat 90. ubiegłego wieku samorządy gminne stanęły przed nie lada wyzwaniem: potężne, wojewódzkie przedsiębiorstwa użyteczności publicznej działające w województwie katowickim świadczyły usługi, bez których trudno wyobrazić sobie życie mieszkańców i funkcjonowanie gospodarki, a jednocześnie gminy ponosiły odpowiedzialność za dostawy tych usług. Ponieważ nie tylko jakość, ale i ceny oferowanych usług budziły sporo zastrzeżeń, najprostszym rozwiązaniem byłoby przejęcie usługodawców przez samorządy gminne. Jednakże sieciowy charakter wspomnianych przedsiębiorstw i skala ich działania skutecznie utrudniały taki krok w zurbanizowanym województwie katowickim, a zwłaszcza w aglomeracji górnośląskiej. Trzeba też od razu zaznaczyć, że przedsiębiorstwa te „nie paliły" się do zmian – wymownym przykładem był opór przed



komunalizacją, jaki obserwowano w Przedsiębiorstwie Komunikacji Tramwajowej – największym przedsiębiorstwie powstałym z Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Katowicach, które skomunalizowano dopiero kilka lat temu.

Restrukturyzacją zajmował się Urząd Wojewódzki w Katowicach, gdzie w 1990 roku powołano biuro pełnomocnika ds. przekształceń tych przedsiębiorstw. Zmiany proponowane przez UW sprowadzały się do podziału przedsiębiorstw i ich komunalizacji, nie udawało się jednak wypracować akceptowalnej przez samorządy terytorialne koncepcji, umożliwiającej zachowanie (na obszarze aglomeracji górnośląskiej) integracji usług przy jednoczesnej komunalizacji fragmentów mienia. Szczególnym i chyba najbardziej skomplikowanym przypadkiem była komunalizacja WPK. W połowie roku 1991 inicjatywę przejęły gminy aglomeracji, które pod wodzą prezydentów Katowic (mgr Jerzy Śmiałek) i Sosnowca (dr Piotr Juda) podjęły intensywne prace, w tym studialne, zlecone zespołowi naukowców z Katedry Transportu AE pod kierunkiem prof. dr hab. Stanisława Dziadka. Istotą proponowanych zmian było zachowanie integracji systemu transportu zbiorowego w warunkach konkurencji regulowanej, którą miał sterować zarząd transportu, funkcjonujący w ramach związku komunalnego. Podobne rozwiązania były w tamtych czasach rzadkością na świecie – stosowano je w ograniczonym zakresie w Szwecji i Wielkiej Brytanii. W Polsce podobne podejście sformułowano także w zespole ekonomistów z Uniwersytetu Gdańskiego, kierowanym przez prof. dr hab. Olgierda Wyszomirskiego – jednak w aglomeracji trójmiejskiej udało się ten model wdrożyć w pełni tylko w Gdyni, a dopiero kilka lat temu powołano związek komunalny, który jednak nie sprawuje wszystkich funkcji zarządu transportu.

W ciągu kilku kolejnych miesięcy 1991 roku, powołano projektowany związek międzygminny – Komunikacyjny Związek Komunalny GOP w Katowicach. Tempo zmian było imponujące, utworzenie Związku wymagało decyzji rad gmin, początkowo było to dwanaście gmin aglomeracji górnośląskiej. Tworzenie Biura Związku (faktycznego zarządu transportu) rozpoczęto na przełomie roku 1991 i 1992, pierwszym przewodniczącym Zarządu i jednocześnie dyrektorem Biura był mgr inż. Jacek Stankowski, który przy pomocy Zarządu tworzonego przez przedstawicieli największych gmin KZK GOP (w tym warto zaznaczyć, że od początku w składzie Zarządu był ówczesny prezydent Zabrza i obecny przewodniczący Zarządu KZK GOP, mgr inż. Roman Urbańczyk) kierował tworzeniem struktur i wprowadzeniem w życie idei wypracowanych rozwiązań organizacyjnych.

Począwszy od 1 lipca 1993 roku, KZK GOP przejął większość funkcji organizatora transportu miejskiego w aglomeracji – trzeba jednak dodać, że poza Związkiem pozostały takie miasta aglomeracji, jak: Bytom, Gliwice, Piekary Śląskie i Tychy (te ostatnie do dziś nie należą do KZK GOP i odrębnie zarządzają swoim systemem transportu zbiorowego). W kolejnych latach KZK GOP poszerzał się terytorialnie (obecnie dwadzieścia pięć gmin) oraz funkcjonalnie (zarządzanie komunikacją tramwajową od 1998 roku). Zmieniały się realia ekonomiczne, a zwłaszcza zasady rozliczeń finansowych pomiędzy gminami i Związkiem.

Sukcesy Związku

Ocena dokonań KZK GOP jest trudna. Poziom dyskursu prowadzonego na forum mediów i Internetu jest często żenująco niski. Przykładem mogą być publikacje dotyczące cen biletów KZK GOP – oderwane od realiów ekonomicznych i konsekwencji

20 LAT 1991-2011 KZK GOP



> Bezsprzecznie największym osiągnięciem KZK GOP jest utrzymanie integracji transportu zbiorowego w obliczu zagrożenia całkowitego rozbicia systemu. Integracja transportu zbiorowego (o różnym zakresie) obecnie dotyczy dwudziestu pięciu gmin członkowskich Związku oraz ponad dwudziestu innych gmin.

permanentnego i powiększającego się niedofinansowania Związku. Każdy zgrzyt w funkcjonowaniu systemu transportowego staje się argumentem przeciw idei KZK GOP. Dawno już Związek nie miał tak „złej prasy". A przecież ma niepodważalne sukcesy.

Bezsprzecznie największym osiągnięciem KZK GOP jest utrzymanie integracji transportu zbiorowego w obliczu zagrożenia całkowitego rozbicia systemu. Integracja transportu zbiorowego (o różnym zakresie) obecnie dotyczy dwudziestu pięciu gmin członkowskich Związku oraz ponad dwudziestu innych gmin (w tym zwłaszcza należących do Międzygminnego Związku Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach, z którym KZK GOP zawarł w 1994 roku porozumienie o wspólnym systemie biletowym). Warto dodać, że KZK GOP honoruje także bilet metropolitalny emitowany przez PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (umożliwia korzystanie z przewozów kolejowych oraz miejskiego transportu zbiorowego organizowanego przez KZK GOP). Integracji sprzyja nie tylko zasięg terytorialny KZK GOP, ale też przyjęty model zarządzania transportem zbiorowym. Korzyści integracji trudno przecenić – niewątpliwie podnosi ona konkurencyjność zbiorowego transportu w aglomeracji i bez integracji tempo spadku udziału komunikacji publicznej w obsłudze potrzeb transportowych byłoby znacznie szybsze niż obecnie obserwowane. Jest to zatem źródłem trudnych do przecenienia korzyści ekonomicznych (w dużym stopniu zewnętrznych).

Model regulowanej konkurencji stosowany przez KZK GOP jest źródłem bezpośrednich korzyści ekonomicznych. W wyniku konkurencji o zlecenia komunikacyjne KZK GOP, operatorzy podejmowali i podejmują działania restrukturyzacyjne skutkujące silną kontrolą kosztów. Strategie kosztowe prowadzone przez operatorów powodują relatywne obniżenie kosztu jednostkowego pracy eksploatacyjnej zbiorowego transportu miejskiego. Porównanie stawek płaconych przez KZK GOP operatorom (przewoźnikom) z tymi, które występują w innych aglomeracjach w Polsce pokazuje, że są one tu niższe o około10-20 procent. W latach 1994-2010 KZK GOP wydał na przewozy nieco ponad 4,9 miliarda zł (wydatki nominalne), co po uwzględnieniu zmian wartości pieniądza daje na 2010 rok przynajmniej 6,8 miliarda zł (przyjmując stopę dyskontową 5 procent). Łatwo obliczyć, że 15 procent tej kwoty to nieco ponad 1 miliard zł. I jest to rachunek bardzo ostrożny (nie uwzględnia ograniczeń pracy eksploatacyjnej podejmowanych w efekcie optymalizacji oferty przewozowej). To tylko jeden, ale za to wymowny i wymierny efekt zastosowania modelu regulowanej konkurencji w aglomeracji górnośląskiej. Jednak w mediach i na forach internetowych podnosi się kwestię, że dzieje się to kosztem niższej jakości oferowanych przez KZK GOP usług (głównie w wyniku wolniejszej modernizacji taboru). Na poziomie analizy przypadków wydaje się ta argumentacja uzasadniona, jednak trudno ją potwierdzić za pomocą danych zagregowanych. Poza tym, trzeba docenić poprawę pozostałych parametrów jakościowych w wyniku kontroli usług oferowanych przez operatorów (chodzi tu zwłaszcza o punktualność i niezawodność) – jest to też efekt stosowanego przez KZK GOP modelu zarządzania systemem transportowym.

Pozytywnie można ocenić działania KZK GOP w zakresie rozwoju systemów informacji komunikacyjnej i marketingu zrównoważonej mobilności. Serwis internetowy KZK GOP jest wysoko oceniany przez specjalistów – oferuje dobry dostęp do informacji związanych z planowaniem podróży i jej realizacją. Obecnie KZK GOP wprowadza System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, który będzie na siedemdziesięciu dwóch tablicach informował o ruchu pojazdów zbiorowego transportu miejskiego w aglomeracji. Docenić należy działania na rzecz zrównoważonej mobilności: akcje społeczne oraz publikacje. Aktywność w tym zakresie cechuje się dużym profesjonalizmem i dobrze wpisuje w najnowsze tendencje europejskiej polityki transportowej.

Co się nie udało?

Dwadzieścia lat działania KZK GOP to też zapis utraconych szans. Po pierwsze, w zakresie mniejszych od oczekiwań postępów integracji, która wcześniej

20 LAT 1991-2011 KZK GOP



Fot. Dominik Gajda

przedstawiona została jako największy sukces KZK GOP. Ponadto, efekty działania nowego modelu zarządzania transportem zbiorowym w aglomeracji okazały się mniejsze od oczekiwań. Jakie były przyczyny takiego stanu rzeczy?

Faktem jest, że KZK GOP uchronił przed rozpadem system miejskiego transportu zbiorowego w centrum aglomeracji, w systemie tym pojawiły się jednak poważne „pęknięcia". Pomimo wielu wysiłków nie osiągnięto terytorialnego zasięgu integracji sprzed 1990 roku, choć ograniczoną integracją taryfowo-biletową objęto transport kolejowy. Cały proces powiększania terytorialnego trwał długo i mocno angażował KZK GOP (dość wspomnieć przypadki wstępowania i występowania ze Związku niektórych gmin oraz żmudną drogę integracji komunikacji autobusowej i tramwajowej). Wśród przyczyn takiego stanu rzeczy, można wymienić kwestie polityczne oraz sprzeczności interesów pomiędzy poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego i administracji rządowej. A niezależnie od przyczyn, bariery integracji i ich przełamywanie obniżały efektywność działania KZK GOP.

Model zarządzania miejskim transportem zbiorowym w aglomeracji opiera się na założeniu swobody wyboru wykonawców usług i konkurencji pomiędzy nimi o zlecenia KZK GOP. Warunki takie daje tylko rynek zliberalizowany, z dużym (jeśli nie zupełnym) udziałem podmiotów prywatnych. Choć stopień prywatyzacji rynku KZK GOP jest największy w Polsce, to jednak przytłaczająca większość majątku jednostek powstałych z WPK, pozostaje własnością publiczną. Można powiedzieć, że w tej sytuacji samorządy jednocześnie nabywają i świadczą usługi przewozowe. Nie jest to zdrowe rozwiązania. Choć zaawansowano demonopolizację, to jednak nie wykonano kolejnego kroku, jakim powinna być prywatyzacja mienia. Niezależnie od krytyki prywatyzacji i oporu przed nią, fakt ten należy postrzegać jako istotny czynnik obniżający efektywność systemu. Drugim czynnikiem jest konieczność funkcjonowania Biura KZK GOP w formie budżetowej. Jest to oczywiście niezależne od samego Związku, jednak uwarunkowania gospodarki budżetowej obniżają efektywność ekonomiczną, choć dają władzy publicznej (w zamian) możliwość daleko idącej kontroli działalności. Można zatem zauważyć, że słabości zarządzanego rynku transportowego oraz zasady budżetowe obniżają efektywność KZK GOP. Przynajmniej w zakresie liberalizacji rynku konieczne byłyby zdecydowane działania samorządów gminnych – członków KZK GOP i jednocześnie właścicieli przedsiębiorstw przewozowych.

Podsumowanie

Transport zbiorowy w aglomeracji górnośląskiej modernizuje się. Jednak w zderzeniu z szybkim rozwojem motoryzacji indywidualnej oraz sieci dróg w aglomeracji, miejski transport zbiorowy odbiega standardem od oczekiwań i wymaga gruntownej i szybkiej modernizacji. Trudno wyobrazić sobie metropolizację aglomeracji górnośląskiej bez nowoczesnego i wydajnego systemu transportu zbiorowego. Na pewno będzie on wymagał większych nakładów i strategii rozwoju, uwzględniającej metropolitalne ambicje miast GOP. Powstanie i dokonania KZK GOP są niewątpliwym sukcesem samorządów gminnych aglomeracji górnośląskiej, które wykazały się umiejętnością współdziałania i osiągania porozumienia w bardzo trudnej kwestii organizacji lokalnego transportu zbiorowego. W nadchodzących latach władze samorządowe będą musiały zmierzyć się z trudnymi problemami rozwoju transportu w aglomeracji (a szerzej – także w województwie śląskim). W poszukiwaniu rozwiązań na przyszłość trzeba uwzględnić dotychczasowe doświadczenia, a te są kapitałem KZK GOP i samorządów gminnych, które zdecydowały się utworzyć ten związek komunalny. Kapitał ten trzeba chronić przed demagogicznymi pomysłami „zmian dla zmian", wydaje się też, że poszukiwanie regulacyjnego („ustawowego") panaceum na problemy trapiące transport w aglomeracji prowadzi na manowce. Zmian należy dokonywać w zakresie ekonomiczno-organizacyjnym, inwestując w transport zbiorowy i konsekwentnie stosując przyjęty w KZK GOP model regulowanej konkurencji na rynku transportowym. ❑

20 LAT 1991-2011 KZK GOP



Komunikacyjny Związek Komunalny GOP stara się budować pozytywny wizerunek i silną markę wśród swoich odbiorców. Dzięki wielu udanym i skutecznym inicjatywom społecznym trafia do ich świadomości.

Kampanie i akcje informacyjne KZK GOP



KATARZYNA SETKIEWICZ

KZK GOP jest największym związkiem komunikacyjnym w Polsce. Organizuje transport publiczny dla mieszkańców kilkudziesięciu miast aglomeracji górnośląskiej, a z jego usług codziennie korzysta prawie milion pasażerów. Poprzez kampanie Związek stara się propagować komunikację miejską, a jednocześnie nawiązywać dialog z pasażerami, walcząc z niejednokrotnie od lat pokutującymi stereotypami i namawiać do zmieniania zachowań komunikacyjnych. Akcje informacyjne stały się także platformą do przekazywania informacji o najważniejszych zmianach i innowacjach wprowadzanych przez Związek.

Z pomocą kanarowi

Niewątpliwie jednym z najgłębiej zakorzenionych stereotypów jest wizerunek „złego kanara" jako złośliwego osobnika, którego jedynym celem jest wypisanie mandatu i stworzenie zagrożenia dla pasażera. Często w świadomości społecznej kontroler postrzegany jest jako „wróg" pasażerów. Nagminnie zdarza się, że po stwierdzeniu przez kontrolującego, iż któryś z pasażerów jedzie bez biletu, niechęć pozostałych pasażerów kieruje się właśnie przeciw kontrolującemu. Pierwszą, udaną i bardzo dobrze przyjętą próbą zmiany tego wizerunku była kampania przebiegająca pod hasłem „Spotkajmy się w autobusie. Spotkajmy się w tramwaju". Główną jej ideą było budowanie pozytywnego wizerunku kontrolerów oraz uświadamianie pasażerom ich roli. Na siedemdziesięciu przystankach zawieszono *citylighty* ze zdjęciami trzech pracujących w KZK GOP kontrolerów (którzy do tej akcji zgłosili się na ochotnika). Na zdjęciu widniało hasło kampanii wraz z dopiskiem „Tomasz jest kontrolerem biletów KZK GOP" (każdy z kontrolerów występował pod własnym imieniem). Dzięki tej akcji do świadomości społecznej udało się dotrzeć z komunikatem, że kontrolerzy są ludźmi o odpowiednich kwalifikacjach i kompetencjach, oraz że dzięki kontrolom







Plakaty wykorzystywane w różnych kampaniach KZK GOP

spada odsetek nieuczciwych pasażerów, co wpływa także na jakość wykonywanych usług przewozowych. Bardzo ciepło kampanię przyjęli mieszkańcy aglomeracji, spotkała się ona także ze sporym zainteresowaniem mediów w całym kraju.

Kolejnym elementem kampanii uświadamiającej mieszkańcom aglomeracji rolę kontrolerów biletów jest przypadający na 21 września Dzień Kontrolera. KZK GOP oficjalnie o święcie tym zaczął mówić od roku 2010. Specjalnie z tej okazji powstała seria rysunków przygotowana przez Piotra Szmitke, znakomitego katowickiego artystę, na których kontrolerzy i ich obowiązki pokazane zostały w krzywym zwierciadle. Obrazki tworzące quasi-komiks przedstawiono na plakatach zawieszonych w wiatach przystankowych, a także umieszczono na serii gadżetów. Filiżanki, podkładki pod kubki czy zakładki do książek można było zdobyć w wielu konkursach, między innymi podczas prowadzonej na antenie radia Roxy zabawy, w czasie której słuchacze musieli wcielić się w rolę kontrolerów i poprzez e-mail przysłać opis, jak wyglądałaby prowadzona przez nich kontrola i jak prosiliby o pokazanie biletów pasażerów w pojazdach komunikacji miejskiej. Natomiast rok wcześniej, w czasie akcji prowadzonej pod hasłem „Daj się złapać z biletem" w autobusach i tramwajach codziennie rano pojawiała się grupa złożona z kontrolera biletów i prezentera radia Eska, którzy wspólnie „sprawdzali" bilety. Ponieważ akcja emitowana była na antenie na żywo, gapowicze mieli okazję do mikrofonu wytłumaczyć się z braku biletu, natomiast pasażerowie, którzy posiadali ważny bilet, a do tego odpowiedzieli prawidłowo na zadane pytanie mogli wygrać upominki.

KZK GOP stale przypomina także o tym, że kontrolerzy to również gwarancja bezpieczeństwa w podróży. Nie tylko sprawdzają bilety, ale też pilnują porządku w środkach transportu publicznego, a w ramach cyklicznie organizowanych działań z policją, odbywają wspólne patrole z policjantami. Ponadto KZK GOP podczas akcji przebiegających dotychczas pod hasłami: „Pilnuj portfela", „Pilnuj się" i „Nie daj się złodziejowi" uzmysławiał pasażerom zagrożenie, pochodzące ze strony kieszonkowców i edukował w zakresie metod ochrony przed nimi. KZK GOP również włączył się w organizowaną w 2009 roku przez policję kampanię „Rok pieszego", w czasie której starano się przestrzegać pieszych uczestników ruchu drogowego przed zagrażającym im na ulicach niebezpieczeństwem i przypominać im zasady bezpiecznego poruszania się po drogach.

Kontrolerzy są wspierani w swoich obowiązkach przez kierowców. Akcja „Nie wstydź się! Pokaż bilet!" informująca o tym rozbudowanym systemie kontroli biletów została przeprowadzona w 2008 roku. Metoda ta polega na tym, że pasażerowie wsiadając pierwszym wejściem pokazują kierowcy ważny bilet okresowy bądź kasują bilet jednorazowy, natomiast osoby opuszczające autobus, wychodzą drzwiami środkowymi. Pozwala to na skuteczną walkę z „gapowiczami" oraz ogranicza możliwość wejścia osobom nietrzeźwym i agresywnym.

Małolat w autobusie

Związek w swoich działaniach społecznych wychodzi także naprzeciw oczekiwaniom najmłodszych pasażerów. W roku 2010 został ogłoszony konkurs na maskotkę KZK GOP. Spośród prawie pięćdziesięciu prac za najciekawszą uznano pomysł kanarka. W ten sposób sympatyczny żółty ptaszek w granatowym krawacie stał się symbolem KZK GOP, a jednocześnie kolejnym krokiem w ocieplaniu wizerunku kontrolera. Zabawka służy jako element edukacyjny i promocyjny. Od pięciu lat cyklicznie odbywają się także zajęcia

20 LAT 1991-2011 KZK GOP



z najmłodszymi, w czasie których pracownicy KZK GOP w interesujący i przystępny sposób przedstawiają uczniom szkół podstawowych zasady bezpiecznego zachowania się w pojazdach komunikacji publicznej, ale także nad wodą, w domu, w czasie zabawy. Dzieci uczą się kultury podróżowania autobusami, dowiadują się również jak i dlaczego należy kasować bilety. Mają możliwość wzięcia udziału w zabawach i konkursach z wieloma nagrodami. Działania takie zapoczątkowane zostały w 2007 roku akcją „Razem bezpieczniej z KZK GOP i Sznupkiem". Spędzające lato w mieście dzieci miały okazję wziąć udział w niezwykłej podróży specjalnie oklejonym autobusem, popularnie nazywanym „Sznupkowozem". Natomiast od roku 2009 w ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu kontrolerzy odwiedzają szkoły podstawowe, gdzie przeprowadzają lekcje wychowania komunikacyjnego. W roku 2011 akcja została rozszerzona również na okres wakacji – w placówkach oświatowych i opiekuńczych aglomeracji górnośląskiej odbył się cykl zajęć-warsztatów pod hasłem „Lato z KZK GOP". Pracownicy Związku przekazali dzieciom spędzającym wakacje w domu, wiedzę niezbędną do zrozumienia zasad świadomego uczestnictwa w ruchu komunikacji miejskiej. Łącząc zabawę z nauką, omawiali nie tylko prawidłowe zachowanie w pojeździe, ale także szeroko rozumianą kulturę mobilności.

Dla rozwoju komunikacji miejskiej

Związek cyklicznie włącza się w kampanię propagującą Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu w aglomeracji górnośląskiej. Co roku, od 16 do 22 września uświadamia swoim pasażerom negatywne konsekwencje nadmiernego ruchu samochodowego i zachęca do porzucenia komunikacji indywidualnej na rzecz zbiorowej.

Przez cały tydzień KZK GOP organizuje różnorodne działania związane z obchodami ETZT.

Ważnym elementem w propagowaniu komunikacji miejskiej jest położenie nacisku na aspekt ekonomiczny. Pasażer musi mieć świadomość, że jeżdżenie autobusem czy tramwajem po prostu się opłaca. Dlatego też przez cały tydzień w wybranych placówkach kulturalnych i sportowych przez kilka dni bilety KZK GOP uprawniają do korzystania z usług kin, teatrów, muzeów czy basenów. Co roku do współpracy ze Związkiem w ramach przedsięwzięcia przystępuje coraz więcej instytucji. Ponadto podczas Dnia bez Samochodu, który przypada na 22 września, wszystkim właścicielom samochodów oferowane są darmowe przejazdy autobusem i tramwajem na podstawie dowodu rejestracyjnego.

W ubiegłych latach promocji transportu publicznego służyły także liczne, organizowane przez Związek konkursy związane z komunikacją.

W 2010 roku w autobusach i tramwajach można było spotkać fotografa, który chętnym pasażerom robił zdjęcia. Ci, którzy znaleźli się na najlepszych fotografiach zostali nagrodzeni. Ponadto na różnych liniach animatorzy towarzyszący kontrolerom zadawali podróżującym pytania dotyczące komunikacji publicznej. Poprawna odpowiedź oznaczała upominek. Rok wcześniej w czasie Dnia bez Samochodu na ulice aglomeracji wyjechały dwa zielone autobusy – pasażerowie w zamian za okazanie ważnego biletu mogli otrzymać młode drzewko. Rozdano wówczas ponad tysiąc sadzonek. W 2008 roku KZK GOP podjął współpracę z firmą IKEA. Sklep zapewnił użytkownikom darmowy poczęstunek oraz zniżkę na przewóz towarów wielkogabarytowych.

Co roku ETZT promują plakaty w środkach transportu zbiorowego, *citylighty* na przystankach oraz okazjonalne gadżety. ❑



Fot. Dominik Gajda

Siedemdziesiąt dwie tablice informacyjne na trzech ciągach komunikacyjnych. Na bieżąco wyświetlane informacje na przystankach o rzeczywistym czasie odjazdu dla trzydziestu trzech linii. System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej na obszarze działalności KZK GOP będzie współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.



ŁUKASZ SŁANIA
Kierownik Referatu
Informacji Pasażerskiej w KZK GOP

System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej

Rosnące oczekiwania pasażerów związane z podnoszeniem standardu usług komunikacji publicznej, w tym z zapewnieniem dodatkowych usług, ułatwiających korzystanie z publicznych środków transportu i dostarczających kompleksowej informacji o wykonywanym przewozie wymuszają na organizatorze komunikacji wprowadzanie dodatkowych usług, powiązanych ze świadczonymi przez przedsiębiorstwa komunikacyjne przewozami pasażerów na liniach komunikacji zbiorowej. KZK GOP zdając sobie sprawę z funkcji, jaką pełni w komunikacji miejskiej system informacji pasażerskiej, systematycznie go rozwija i unowocześnienia. Informacja pasażerska przekazywana jest już między innymi za pomocą mediów elektronicznych (poprzez sieć internetową, komunikaty podawane w radiu i telewizji, system informacji dostępny poprzez sieć telefonii komórkowej – usługę WAP, bezpłatną infolinię telefoniczną), jak też przez rozbudowany system wizualnej informacji przystankowej i dworcowej, która dla większości podróżnych stanowi podstawowe (częstokroć nawet jedyne) źródło wiadomości o ofercie transportu zbiorowego na obszarze aglomeracji. Kolejnym etapem podnoszenia standardu informacji pasażerskiej będzie wprowadzenie systemu dynamicznej informacji o rzeczywistych czasach odjazdów pojazdów komunikacji miejskiej

Dofinansowanie z Unii Europejskiej

Unia Europejska oddziałuje poprzez prowadzoną politykę na różne obszary działalności i rozwoju państw członkowskich, w tym również na kwestie transportowe.

W ubiegłym roku KZK GOP w odpowiedzi na ogłoszenie o naborze wniosków o dofinansowanie projektów, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Priorytet VIII Bezpieczeństwo Transportu i Krajowe Sieci Transportowe, Działanie 8.3 Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych, złożył dokumentację aplikacyjną dotyczącą realizacji przedsięwzięcia pod nazwą „System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej na obszarze działalności KZK GOP".

5 stycznia br. Ministerstwo Infrastruktury jako Instytucja Pośrednicząca we wdrażaniu priorytetów VI-VIII Programu Infrastruktura i Środowisko, po przeprowadzeniu przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych I etapu oceny, zatwierdziło listę rankingową projektów rekomendowanych do dofinansowania w ramach konkursu dla działania 8.3 Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych.

W wyniku oceny merytorycznej I stopnia projekt KZK GOP otrzymał 82,36 procent maksymalnej liczby punktów. Podkreślić należy, że wyższą punktację otrzymały jedynie projekty związane z zarządzaniem ruchem, systemami centralnego sterowania sygnalizacją i ruchem oraz systemami monitorowania ruchu w ramach kryterium „Usprawnienie ruchu".

Ponieważ umieszczenie projektu na liście rankingowej nie było równoznaczne z przyznaniem dofinansowania, konieczne stało się uzyskanie pozytywnego

wyniku II etapu oceny, która dokonywana była w oparciu o pełną dokumentację projektu.
29 marca 2011 roku Instytucja Pośrednicząca Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zakończyła II etap oceny i zatwierdziła wniosek KZK GOP o dofinansowanie oraz wyraziła zgodę na rozpoczęcie procedury zawarcia odpowiedniej umowy.
Umowę na dofinansowanie projektu „System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej na obszarze działalności KZK GOP" pomiędzy KZK GOP i Centrum Unijnych Projektów Transportowych (reprezentujące Instytucję Wdrażającą) podpisano pod koniec maja. Całkowity koszt projektu to około 10 milionów zł netto, a poziom dofinansowania wynosi 85 procent.

Główne założenia systemu

Projekt o nazwie „System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej na obszarze działalności KZK GOP" jest przedsięwzięciem, które będzie realizowane przez Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Ma on na celu wdrożenie informatycznego systemu usprawniającego proces zarządzania drogowym transportem publicznym, poprzez wykorzystanie rozwiązań z zakresu ITS. Projekt ma również na celu zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego na obszarze obsługiwanym przez KZK GOP, poprzez zahamowanie tendencji wzrostu liczby przejazdów indywidualnych przy jednoczesnym spadku liczby przejazdów komunikacją publiczną. Projekt wpisuje się w cele Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013. Jest zgodny z obowiązującymi przepisami prawa, strategiami o znaczeniu wspólnotowym, krajowym, regionalnym i lokalnym, jak również z aktualnymi dokumentami dotyczącymi rozwoju Inteligentnych Systemów Transportowych.
Głównym celem projektu z punktu widzenia organizatora i operatora jest możliwość monitorowania ruchu i śledzenia pojazdów, co ma pozwolić na reagowanie w sytuacjach nietypowych.

Dla pasażera

Głównym celem projektu z punktu widzenia pasażera jest informacja o rzeczywistym rozkładzie jazdy (rzeczywistym czasie przyjazdu pojazdu na przystanek). Informacja ta będzie przedstawiona na elektronicznych tablicach przystankowych. Na tablicy, pasażer oczekujący na przystanku, znajdzie informacje o kierunku, numerze linii i realnym czasie odjazdu kolejnych pojazdów komunikacji zbiorowej z danego przystanku. Dodatkowo na tablicy znajdzie się też informacja o dacie, godzinie oraz o tym, czy pojazd jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych. Poza tymi danymi informacjami, tablice będą wyświetlać również informacje specjalne dotyczące komunikacji, to jest dodatkowe ogłoszenia, informacje czy komunikaty.
Oprócz elektronicznych tablic na przystankach, informację o rzeczywistym rozkładzie jazdy pasażerowie będą mogli otrzymać za pośrednictwem Internetu i telefonów komórkowych, czyli mediów, które umożliwiają zapoznanie się z aktualną informacją wyświetlaną na elektronicznej tablicy niezależnie od miejsca, w którym pasażer się znajduje.
W Internecie System ma umożliwiać prezentację:

- informacji pasażerskiej w postaci odwzorowania treści tabliczek przystankowych zamontowanych w terenie (prezentacja czasu rozkładowego lub czasu rzeczywistego w zależności od wyboru użytkownika). Informacja dostępna dla wszystkich przystanków, obsługiwanych przez przewoźników realizujących przewozy na zlecenie KZK GOP, w każdym komputerze PC z dostępem do Internetu oraz w telefonach komórkowych;
- całego rozkładu jazdy na przystanku (prezentacja wszystkich linii na danym przystanku z możliwością przejścia do rozkładu jazdy pojedynczej linii);
- rozkładu jazdy pojedynczej linii na przystanku wraz z całkowitą trasą linii i możliwością szybkiej nawigacji do poszczególnych przystanków na trasie;
- przystanków, tras linii oraz informacji przystankowej na mapie (na przykład Google Maps bądź własnej),
- schematu sieci komunikacji miejskiej z możliwością rozwoju;
- pozycji pojazdów na mapie z możliwością filtrowania w podziale na linie, zadane trasy, pojedyncze pojazdy (grupy pojazdów), bądź wszystkie pojazdy z automatycznym odświeżaniem zadanym przez zamawiającego.

W mobilnych urządzeniach przenośnych System ma umożliwiać:

- prezentację informacji rozkładowej i rzeczywistej dla wszystkich przystanków obsługiwanych przez wszystkich przewoźników realizujących przewozy na zlecenie KZK GOP;



- wyszukiwanie przystanku, dla którego prognozowane jest przybycie pojazdu;
- dostępność bieżącej treści elektronicznej tablicy przystankowej (treści informacji o rzeczywistym czasie przyjazdu pojazdu na dany przystanek) poprzez usługę wiadomości tekstowej (SMS).

Ogólny opis działania systemu

Praca systemu ma się rozpoczynać od załadowania kompletnego rozkładu jazdy (rozkłady linii biorących udział w projekcie i lista przystanków). Transfer wszystkich danych odbywać się ma podczas integracji sprzętu z systemem. Każdym następnym razem, jeśli będzie taka potrzeba, dokonywana będzie aktualizacja danych.

Przed rozpoczęciem zadania przewozowego kierowca musi zalogować się poprzez wpisanie, na przykład unikatowego numeru i hasła oraz ustawienie parametrów początkowych, to jest wybrać numer linii, wariant i typ kursu (na przykład dni robocze, sobota, niedziela itd.) oraz inne niezbędne dane. System musi przyporządkować urządzenie zainstalowane w pojeździe do konkretnego rozkładu jazdy. Opcjonalnie zakłada się również możliwość przypisywania pojazdu do konkretnego rozkładu jazdy poprzez dyspozytora.

Zakłada się, że do pojedynczego pojazdu będzie mogła zostać przypisana dowolna liczba numerów linii i kursów, które będą obsługiwane w danym dniu (z zastrzeżeniem, że pojazd nie może jednocześnie obsługiwać więcej niż jednego kursu i linii). Przypisanie może odbywać się również przez import danych z innych systemów, obecnie eksploatowanych u operatorów.

Lokalizacja pojazdu ma się odbywać za pomocą systemu geopozycyjnego GPS, a jego aktualna pozycja przekazywana ma być za pomocą protokołu GPRS do serwera baz danych.

Przewiduje się możliwość stosowania dodatkowych systemów logicznych, które mogą zwiększyć dokładność lokalizacji lub zastąpić w razie potrzeby funkcje GPS (na przykład odometr, stacje bazowe GSM). Użyte środki oraz częstotliwość przekazywania danych z pojazdu do serwera mają być dobrane tak, aby system mógł oszacować przyjazd autobusu do najbliższego i kolejnych przystanków, z dokładnością do jednej minuty, co wynikać będzie z charakteru informacji podawanej na elektronicznej tablicy przystankowej. Serwer bazy danych prognozuje przybliżony czas dotarcia do najbliższego rozkładowego przystanku. Informacje o lokalizacji pojazdu (wyprzedzeniu/opóźnieniu w stosunku do rozkładu jazdy itd.) mają być przekazywane do stacji roboczych administratora systemu, operatorów systemu oraz dyspozytorów lokalnych oraz kierowców.

Kierowca na wyświetlaczu LCD urządzenia pokładowego będzie mógł śledzić w czasie jazdy następujące dane:

- aktualnie realizowany kurs;
- aktualny czas;
- odchyłkę od realizowanego rozkładu jazdy (w minutach);

oraz opcjonalnie:

- przystanek końcowy;
- nazwę bieżącego przystanku (po wjeździe w strefę przystankową);
- nazwę następnego przystanku (po ruszeniu pojazdu z przystanku).

Ponadto pojazdy mają zostać wyposażone w przycisk alarmowy, umożliwiający wysyłanie informacji w przypadku zagrożenia. Jeżeli kierowca naciśnie przycisk alarmowy, ID pojazdu oraz jego położenie zostaną przesłane do serwera. Alarm będzie wyświetlany na ekranie komputera operatora systemu w Centrum Zarządzania oraz na ekranie komputera dyspozytora systemu w dyspozytorni lokalnej przewoźnika.

Częstotliwość przesyłania informacji z pojazdu do Centrum Zarządzania oraz z Centrum Zarządzania na elektroniczne tablice informacyjne oraz do

20 LAT 1991-2011 KZK GOP

pojazdu ma być parametryzowana w zależności od potrzeb. Dodatkowo system ma niezależnie od interwału czasowego umożliwiać określenie dystansu, po przebyciu którego wysyłana jest informacja o aktualnej pozycji obiektu. W przypadku braku sygnałów do transmisji danych, system ma zapisywać wszystkie monitorowane parametry w pamięci urządzenia, a po uzyskaniu dostępu do medium transmisyjnego, przesyłać wszystkie zgromadzone dane.

Postępowanie przetargowe

Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) na zaprojektowanie, dostawę, wdrożenie i utrzymanie Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej oraz dostawę profesjonalnego narzędzia informatycznego wspierającego modelowanie i analizowanie ruchu podzielono na dwie integralne części.
Część pierwsza SIWZ obejmuje:

- wykonanie pełnej dokumentacji projektowej Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP);
- zebranie wszystkich koniecznych do realizacji SDIP dokumentów;
- dostawę i uruchomienie na podstawie uprzednio przygotowanej i uzgodnionej z Zamawiającym pełnej dokumentacji projektowej 72 elektronicznych tablic informacyjnych oraz 177 urządzeń pozwalających na ustalenie lokalizacji pojazdów i przesłanie tych informacji do centrum zarządzania;
- dostawę i uruchomienie profesjonalnego narzędzia informatycznego wspierającego modelowanie i analizowanie ruchu;
- przeprowadzenie przez Wykonawcę szkoleń wskazanych przez Zamawiającego osób;
- utrzymanie systemu w okresie wdrażania.

Pierwsza część zamówienia będzie współfinansowana ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.
Część druga zamówienia obejmuje:

- świadczenie usług utrzymania systemu, usług serwisowych na dostarczony przedmiot zamówienia i usuwanie wad ujawnionych przez „okres trwałości projektu unijnego", określony w art. 57 *Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006* z 11 lipca 2006 roku trwający przez 60 miesięcy od podpisania „Protokołu odbioru końcowego wdrożenia systemu (pierwszej części przedmiotu umowy)".

Projekt będzie realizowany na terenie wybranych gmin KZK GOP i obejmuje następujące ciągi:

1. **Katowice Osiedle Tysiąclecia – Katowice Osiedle Paderewskiego** (przystanki: *Katowice Osiedle Tysiąclecia Pętla, Osiedle Tysiąclecia ZOO, WPKiW Śląski Ogród Zoologiczny, Dąb Kościół, Dąb Huta Baildon, Katowice Chorzowska, Katowice Sokolska, Katowice Jagiellońska, Katowice Francuska Sąd, Osiedle Paderewskiego Powstańców, Katowice Mariacka, Katowice Stawowa*);
   PKM Katowice – linie nr: **110, 673, 674, 830,**
   PKM Świerklaniec – linia nr: **820,**
   Usługi Przewozowe Henryk Polak – linia nr: **51.**
2. **a) Sosnowiec Dworzec PKP/Urząd Miasta – Zagórze Osiedle – Dąbrowa Górnicza Centrum/Gołonóg Manhattan** (przystanki: *Sosnowiec Dworzec PKP, Sosnowiec Urząd Miasta, Sosnowiec Aleja Zwycięstwa, Środula Osiedle, Zagórze Osiedle, Zagórze Centrum, Zagórze Expo Silesia, Dąbrowa Górnicza Centrum, Reden, Gołonóg Damel, Gołonóg Manhattan*);
   PKM Sosnowiec – linie nr: **35, 55, 88, 91, 100, 106, 116, 160, 622, 723, 808, 811, 902N, 935.**
   b) Będzin Dworzec PKP – Dąbrowa Górnicza Centrum (przystanki: *Będzin Dworzec PKP, Będzin 11 Listopada, Będzin Stadion, Będzin Aleja Kołłątaja, Dąbrowa Górnicza Centrum*);
   PKM Sosnowiec – linie nr: **27, 28, 260, 803, 806, 807, 904, 928.**
3. **Gliwice Plac Piastów/Dworcowa – Zabrze Goethego** (przystanki: *Gliwice Dworcowa, Gliwice Plac Piastów, Gliwice Dworzec PKP, Gliwice Opolska, Gliwice Dąbrowskiego, Zabrze Słowackiego, Zabrze Plac Słowiański, Zabrze Damrota, Zabrze Goethego*).
   PKM Gliwice – linie nr: **6, 156, 617, 840, 870.**

Projekt SDIP będzie obejmować swoim zasięgiem siedem dyspozytorni lokalnych, w tym zajezdnie:

- PKM Gliwice w Gliwicach, ul. Chorzowska 150;
- PKM Sosnowiec w Sosnowcu, ul. Lenartowicza 73 i w Dąbrowie Górniczej, al. Piłsudskiego 60;
- PKM Katowice w Katowicach, ul. Mickiewicza 59 i ul. 1 Maja 152;
- PKM Świerklaniec w Świerklańcu, ul. Parkowa 3;
- Przedsiębiorstwo Usługi Przewozowe Henryk Polak.

Łącznie dla wyżej wymienionych ciągów zakłada się montaż siedemdziesięciu dwóch tablic informacyjnych, na których wyświetlane będą rozkłady jazdy trzydziestu trzech linii komunikacyjnych obsługiwanych przez 177 wozów. ❑



Śląska Karta Usług Publicznych zakłada utworzenie wspólnego dla całego województwa śląskiego systemu informatycznego, ułatwiającego świadczenie usług instytucji samorządowych drogą elektroniczną oraz wspomagającego zarządzanie administracją publiczną. W ramach projektu użytkownicy systemu zostaną wyposażeni w specjalne multifunkcjonalne karty elektroniczne. Będą one pełniły przede wszystkim funkcję nośnika pieniądza elektronicznego. Za ich pomocą będzie można bezgotówkowo uiszczać różne drobne opłaty, a ponadto na karcie będzie możliwe zapisanie uprawnień abonamentowych dla konkretnych usług. Prawdziwą innowacją jest zakodowanie na karcie certyfikatu podpisu elektronicznego.

Śląska Karta Usług Publicznych



MAGDALENA SIEJNA



13 października 2009 roku w siedzibie Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP podpisana została umowa o realizacji projektu „Śląska Karta Usług Publicznych". Dokument sygnowali przedstawiciele KZK GOP, dziewiętnastu gmin członkowskich Związku (Będzina, Bytomia, Chorzowa, Czeladzi, Dąbrowy Górniczej, Gliwic, Imielina, Katowic, Knurowa, Mysłowic, Piekar Śląskich, Pyskowic, Radzionkowa, Rudy Śląskiej, Siemianowic Śląskich, Sosnowca, Świętochłowic, Wojkowic, Zabrza) oraz Tychów i Jaworzna. Celem projektu jest utworzenie na poziomie ponadlokalnym systemu informatycznego, który zwiększy zakres oraz dostępność usług świadczonych przez instytucje publiczne drogą elektroniczną. Jednocześnie ŚKUP stanie się narzędziem wspomagającym zarządzanie w administracji publicznej. Projekt zakłada wprowadzenie systemu płatności elektronicznych za usługi dostarczane przez instytucje publiczne przy wykorzystaniu elektronicznej karty bezstykowej. Karta ta będzie też stanowić identyfikator mieszkańca oraz nośnik certyfikatu podpisu elektronicznego. Istotnym elementem przedsięwzięcia będzie Portal Klienta, który zintegruje dostęp do elektronicznych usług publicznych świadczonych przez różne instytucje. ŚKUP umożliwi wykorzystanie najnowocześniejszych rozwiązań technicznych i technologicznych w codziennym kontakcie mieszkańców województwa śląskiego z instytucjami publicznymi. Rozwiązanie to da możliwość wprowadzenia w województwie śląskim jednolitej polityki w zakresie kształtowania cen w obszarze komunikacji i parkowania oraz podstawę do zaprogramowania zasad właściwych dla systemów *Park & Ride*. Ułatwi wdrożenie spójnej polityki rabatowej na skorelowane działania, dostosowanej do aktualnych potrzeb. System wygeneruje rzetelne dane, na przykład odnośnie do liczby osób korzystających z poszczególnych usług. Informacje te pozwolą lepiej dopasować podaż do potrzeb klienta, umożliwiając między innymi stosowanie specjalnych taryf dla konkretnych użytkowników. Elektroniczne usługi publiczne będą początkowo wdrażane w stu dwudziestu instytucjach z obszaru dwudziestu jeden gmin.

Społeczeństwo informacyjne

Projekt Śląska Karta Usług Publicznych jest dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Priorytetu II „Społeczeństwo informacyjne", Działania 2.2. „Rozwój elektronicznych usług publicznych" Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013. Dokumentacja aplikacyjna uchwałą Zarządu Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP została przyjęta w listopadzie 2009 roku, a następnie złożona w Urzędzie Marszałkowskim. Umowa o dofinansowanie projektu została podpisana 18 października 2010 roku przez Zarząd Województwa Śląskiego występującego w roli Instytucji Zarządzającej RPO WSL oraz przez KZK GOP. Związek został upoważniony do pełnienia funkcji lidera projektu przez Partnerów Projektu na mocy *Umowy o realizacji wspólnego projektu ŚKUP,* która jest integralną częścią wniosku o dofinansowanie. Jej strony postanowiły, w jakim stopniu będą współfinansowały realizację zadań projektowych. Zobowiązały się do zabezpieczenia w swoich budżetach środków na pokrycie wkładu własnego w wydatkach kwalifikowalnych oraz niekwalifikowalnych, finansowanych z budżetu KZK GOP i Partnerów Projektu. Początkowo wartość projektu wynosiła 130 mln 120 tys. 600,02 zł, w tym wartość kwoty dofinansowania to 78 mln 452 tys. 197,33 zł (77,44 procent kwoty całkowitych wydatków kwalifikowalnych projektu). Z powodu cen złożonych ofert, wartość projektu została zwiększona do kwoty 190 mln zł. W pełnym zakresie do projektu przystąpiło dziewiętnaście miast Związku oraz Tychy i Jaworzno, natomiast usługi komunikacyjne w systemie ŚKUP realizowane będą na terenie wszystkich gmin członkowskich Związku. Ze względu na otwarty charakter projektu, będzie istniała możliwość dołączania do niego kolejnych gmin oraz innych podmiotów.

Zakres usług

Śląska Karta Usług Publicznych będzie obejmowała takie usługi jak:

- usługi kultury – w teatrach, muzeach, centrach kultury i kinach dzięki modułom będzie można kupić bilety jednorazowe, okresowe czy abonamentowe oraz zapłacić za inne usługi świadczone przez poszczególne instytucje, między innymi kupować pamiątki, przewodniki czy wydawnictwa okolicznościowe;
- usługi komunikacyjne – karta pozwoli także na korzystanie z lokalnego transportu zbiorowego. W autobusach i tramwajach zostaną zainstalowane urządzenia do pobierania opłat za przejazdy. Dodatkowo

20 LAT 1991-2011 KZK GOP

w Punktach Obsługi Pasażera, Punktach Obsługi Klienta oraz stu dziewięciu stacjonarnych automatach będzie można doładować karty, aktualizować ich stan oraz zakupić bilety okresowe. Należność za przejazd jednorazowy pasażer uiści bezpośrednio w pojeździe po przyłożeniu karty do modułu (z konta automatycznie ściągnięta zostanie odpowiednia kwota);

- usługi rekreacyjno-sportowe – na pływalniach, kąpieliskach, lodowiskach, halach widowiskowo-sportowych, stadionach miejskich i innych kompleksach sportowych moduły umożliwią zakup różnego typu biletów oraz korzystanie z dodatkowych usług, na przykład wypożyczania sprzętu;
- usługi biblioteczne – w bibliotekach karty będą pełnić funkcję identyfikacyjną. Dzięki nim możliwe będzie również uiszczanie opłat za usługi internetowe, skanowanie, kserowanie czy płacenie kar za zwrot książki po terminie. Biblioteki mające możliwość rezerwacji książek przez swoją stronę internetową będą mogły udostępnić tę funkcję w Portalu Klienta;
- usługi parkowania – w strefach płatnego parkowania w Bytomiu, Chorzowie, Katowicach, Piekarach Śląskich, Pyskowicach, Tychach i Zabrzu zostaną zamontowane parkomaty do pobierania opłat za postój. Użytkownik będzie mógł wykupić uprawnienia do parkowania, płacąc za pomocą karty, a parkomat wydrukuje bilet parkingowy informujący o dozwolonym czasie postoju;
- inne usługi – w urzędach samorządu terytorialnego dzięki modułom będzie możliwa identyfikacja posiadacza, wypełnianie i wysyłanie formularzy urzędowych oraz dokonywanie płatności bezgotówkowych. Każda karta ŚKUP będzie posiadała unikalny numer umożliwiający identyfikację miejsca, czasu i wartości płatności.

Platforma Klienta

Dzięki stworzeniu zintegrowanej Platformy Klienta, która uruchomiona zostanie pod docelowym adresem www.silesiakarta.pl, w ramach Śląskiej Karty Usług Publicznych będą świadczone usługi publiczne także przez Internet. Za pośrednictwem portalu użytkownicy będą mogli korzystać z ofert wielu instytucji zintegrowanych w systemie ŚKUP, bez konieczności wielokrotnego logowania się na różnych stronach internetowych. W jednym miejscu za pomocą komputera z dostępem do Internetu możliwe będą między innymi:

- złożenie dokumentów i pobranie formularzy dostępnych w instytucjach Partnerów Projektu;
- elektroniczne rezerwowanie miejsc w kinach i teatrach;
- uzyskanie informacji o płatnych strefach parkowania akceptujących płatności kartą ŚKUP;
- uzyskanie informacji o przewoźnikach i ich usługach (ceny biletów, rozkłady jazdy);
- składanie skarg, zażaleń i odwołań od nałożonych kar, na przykład opłat dodatkowych w komunikacji miejskiej;
- uzyskanie informacji na temat lokalizacji Punktów Obsługi Klienta (POK), Punktów Obsługi Pasażera (POP) i punktów doładowania kart ŚKUP;
- po zalogowaniu się korzystanie z opcji związanych z operacjami na karcie ŚKUP (zmiana numeru PIN, doładowanie karty, sprawdzenie stanu środków pieniężnych dostępnych na karcie, blokowanie karty, wgląd w billing płatności).

Śląska Karta Usług Publicznych w praktyce

ŚKUP będzie instrumentem pieniądza elektronicznego w rozumieniu *Ustawy o elektronicznych instrumentach płatniczych* z dnia 12 września 2002 roku (Dz. U. z 2002 r. nr 169 poz. 1385 z późn. zm.)

W systemie ŚKUP będą występowały dwa typy kart: spersonalizowane – zawierające dane identyfikacyjne użytkownika oraz niespersonalizowane – niezawierające danych osobowych.

Na karcie spersonalizowanej przewidywana jest opcja zakodowania uprawnień do ulg na przejazdy, dzięki czemu zniknie konieczność legitymowania się innymi dokumentami, na przykład podczas kontroli. Dodatkowo karta spersonalizowana będzie mogła służyć jako nośnik certyfikatu podpisu elektronicznego. Spersonalizowana karta ŚKUP wyposażona zostanie w odpowiednie zabezpieczenia, to znaczy będzie chronić informacje o użytkowniku określone w przepisach dotyczących ochrony danych osobowych. Odpowiedzialność za przestrzeganie odpowiednich procedur w tym zakresie należy do instytucji wydającej karty (wykonawcy). Wszystkie dane przechowywane w systemie informatycznym zostaną zaszyfrowane i dostęp do nich będzie ograniczony wyłącznie do osób lub instytucji upoważnionych przez wydawcę.

Karty niespersonalizowane będą dostępne dla wszystkich chętnych, włącznie z osobami nieposiadającymi zdolności do czynności prawnych (między innymi dzieci do 13. roku życia).

Mikropłatności

Mikropłatności to transakcje o bardzo niskiej wartości (kwoty do kilkunastu złotych), z założenia są one realizowane na masową skalę i z tego względu pojedyncza transakcja powinna być wykonana w bardzo krótkim czasie. Jest to praktycznie niemożliwe do zrealizowania przy wykorzystaniu standardowych kart płatniczych, które każdorazowo wymagają połączenia z systemem i autoryzacji. System mikropłatności musi charakteryzować się powszechną dostępnością, szybkością oraz łatwością obsługi. Obecnie spotyka się systemy mikropłatności, w których transakcje realizowane są za pośrednictwem telefonów komórkowych, kart przedpłaconych i zbliżeniowych oraz różnego rodzaju breloczków czy naklejek. Nośniki takie potocznie nazywane są e-portmonetką. Do wykonania transakcji wystarczy przyłożyć kartę do odpowiedniego czytnika – niepotrzebna jest dodatkowa autoryzacja transakcji. Taką też funkcję będzie pełniła Śląska Karta Usług Publicznych.

Elektroniczne bilety

Korzystanie z elektronicznej karty ŚKUP zarówno w przypadku przejazdów jednorazowych, jak i wielokrotnych (bilety okresowe) planowane jest z wykorzystaniem modelu *check in–check out.* Polega on na tym, że pasażer, wsiadając do środków komunikacji zbiorowej, musi zarejestrować ten fakt w systemie poprzez przyłożenie karty do czytnika, to jest modułu do pobierania opłat („kasownika"). Operacja taka powinna zostać powtórzona w momencie wysiadania. Mimo pojawienia się biletów elektronicznych, jednorazowe bilety papierowe nie zostaną całkowicie wycofane. Będzie można kupować je między innymi w stacjonarnych automatach doładowania kart i kasować za pomocą dualnego modułu do pobierania opłat za przejazd, zamontowanego przy przednim wejściu do pojazdu. Będzie istniała możliwość uiszczenia opłaty u kierującego, co zostanie zarejestrowane przez kasę fiskalną i potwierdzone pokwitowaniem.

Podpis elektroniczny

Internet coraz częściej wykorzystuje się do przesyłania dokumentów wymagających gwarancji zachowania poufności oraz identyfikacji nadawcy. Odpowiedzią na wymagania związane z bezpieczeństwem w ten sposób przekazywanych informacji jest rozwój technik kryptograficznych. Dzięki temu podpis elektroniczny wyposażono już w takie zabezpieczenia, że pozwalają one na traktowanie go tak samo jak podpis odręczny. Do jego wygenerowania niezbędne jest posiadanie certyfikatu. Na spersonalizowanej karcie ŚKUP zostanie zapisany certyfikat Centrum Certyfikacji SEKAP. Posiadanie takiego podpisu w znaczący sposób ułatwi komunikację z jednostkami administracji publicznej i umożliwi załatwienie drogą elektroniczną wielu spraw bez konieczności każdorazowej wizyty w urzędzie. Za pośrednictwem platformy SEKAP obecnie można to już zrobić w siedemdziesięciu dziewięciu urzędach administracji publicznej położonych na terenie województwa śląskiego.

Śląska Karta Usług Publicznych w liczbach

Do podstawowych zadań wykonawcy w związku z wdrażanym projektem Śląskiej Karty Usług Publicznych należy:

1. Utworzenie dwóch Centrów Przetwarzania Danych (podstawowego i zapasowego) wyposażonych w niezbędną infrastrukturę sprzętową (w tym telekomunikacyjną) wraz z oprogramowaniem.
2. Stworzenie Portalu Klienta.
3. Wydanie siedmiuset tysięcy kart elektronicznych ŚKUP, ich obsługa oraz prowadzenie rozliczeń przez uprawnione instytucje.
4. Wyposażenie sieci akceptacji karty ŚKUP w niezbędną infrastrukturę sprzętową:
   - sześć tysięcy trzydzieści dwa moduły służące między innymi do pobierania opłat, ładowania kart, identyfikacji użytkownika oraz obsługi podpisu elektronicznego CC SEKAP;
   - sto dziewięć stacjonarnych automatów doładowujących karty;
   - dwieście dwadzieścia trzy automaty do pobierania opłat parkingowych (w tym dostosowanie obecnie funkcjonujących urządzeń do systemu ŚKUP);
   - trzysta dwadzieścia urządzeń do kontroli wykupionych kartą uprawnień;
   - siedem tysięcy siedemset czterdzieści pozostałych urządzeń niezbędnych do funkcjonowania systemu ŚKUP.

   Wyżej wymienione urządzenia zainstalowane zostaną w tysiącu trzystu pojazdach, instytucjach gminnych oraz w ośmiuset punktach sprzedaży (kolektury, kioski).
5. Uruchomienie i utrzymanie przynajmniej czterdziestu Punktów Obsługi Klienta oraz dwudziestu Punktów Zbierania Danych.
6. Uruchomienie i utrzymanie serwisowe prywatnej sieci *Access Point Name* (APN) dla zapewnienia



łączności z pojazdami i parkomatami oraz jako zapasowa łączność z innymi elementami systemu.

Prace w ramach pierwszego etapu obejmują utworzenie dwóch Centrów Przetwarzania Danych, z których jedno będzie zlokalizowane w siedzibie KZK GOP, natomiast drugie w budynku Urzędu Miasta Katowice. Drugi etap obejmuje dostawę, instalację i uruchomienie przynajmniej czterdziestu stacjonarnych automatów doładowania kart, wyposażenia przynajmniej sześciuset pięćdziesięciu autobusów i tramwajów we wszystkie urządzenia wraz z oprogramowaniem oraz dostawę i uruchomienie w zajezdniach minimum dziesięciu Punktów Zbierania Danych. Po zakończeniu tego etapu zaplanowane jest uruchomienie systemu łączności oraz aplikacji ŚKUP przynajmniej w zakresie funkcjonalności lokalizacji pojazdów. Odbiór trzeciego etapu nastąpi wówczas, gdy prawidłowo funkcjonować będzie, łącznie z urządzeniami oddanymi w ramach drugiego etapu, przynajmniej osiemdziesiąt stacjonarnych automatów doładowania kart, a co najmniej tysiąc dwieście autobusów i tramwajów wyposażonych zostanie we wszystkie urządzenia. Uruchomione muszą być Punkty Zbierania Danych we wszystkich zajezdniach oraz przynajmniej pięćdziesiąt parkomatów; wymagana jest także instalacja przynajmniej stu urządzeń w obiektach gminnych. Oprócz powyższych warunków do odbioru etapu trzeciego konieczne jest uruchomienie funkcji płatności i rozliczeń dokonywanych kartami ŚKUP oraz przekazanie przez Wykonawcę przynajmniej stu testowych kart. W ramach czwartego etapu zaplanowano rozpoczęcie wydawania kart oraz powinny zostać zainstalowane i uruchomione wszystkie pozostałe urządzenia ujęte w zamówieniu.

Druga część zamówienia obejmuje utrzymanie systemu, świadczone w tak zwanym okresie trwałości projektu trwającym przez sześćdziesiąt pięć miesięcy od podpisania *Protokołu odbioru końcowego wdrożenia Systemu (pierwszej części przedmiotu umowy)*. Usługa obejmuje między innymi utrzymanie czterdziestu Punktów Obsługi Klienta oraz świadczenie usług autoryzacji i rozliczeń, jak również utrzymanie serwisowo-eksploatacyjne wszystkich elementów systemu.

Podsumowanie

Od kilku lat w kolejnych miastach w Polsce i na świecie wprowadza się bilety elektroniczne, uzupełniające lub zastępujące te papierowe. W niektórych miejscach te same karty, na których zapisany jest bilet, służą również do dokonywania płatności elektronicznych za inne usługi. Są to tak zwane karty miejskie. Górny Śląsk i Zagłębie zdecydowały się wprowadzić to nowoczesne rozwiązanie w swoich miastach w postaci Śląskiej Karty Usług Publicznych. Innowacyjność ŚKUP polega na połączeniu możliwości korzystania z szerokiego wachlarza usług w różnych miejscach za pomocą jednej karty, działającej w ramach dużego spójnego systemu. W większości przypadków taka karta funkcjonuje tylko w jednym mieście lub gminie, gdzie wszystkie operacje w systemie są obsługiwane przez jeden podmiot. Nie ma możliwości włączenia do niego sąsiednich gmin czy innych przewoźników. KZK GOP stanowi aż dwadzieścia pięć gmin, a na wprowadzenie wspólnej karty miejskiej zdecydowało się dziewiętnaście z nich oraz dodatkowo dwa miasta spoza Związku – Tychy i Jaworzno. ŚKUP połączy funkcję biletu komunikacyjnego z tak zwaną elektroniczną portmonetką. Będzie instrumentem pieniądza elektronicznego, który stworzy możliwość płatności w instytucjach samorządowych i jednostkach im podległych. Zgodnie z *Ustawą o elektronicznych instrumentach płatniczych* z dnia 12 września 2002 roku, uprawnienia do wydawania takiego instrumentu posiadają między innymi banki. Dzięki takiemu rozwiązaniu, system już na starcie obejmie dwadzieścia jeden gmin, a tym samym około stu dwudziestu instytucji publicznych. Do systemu będą mogły dołączać kolejne podmioty. Za pomocą Śląskiej Karty Usług Publicznych można będzie także płacić za przejazdy koordynowane przez Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach, Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Jaworznie, Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach oraz regionalne przewozy kolejowe. Elektroniczny system pozwoli na uzyskanie danych, które umożliwią precyzyjny podział należnych wpływów z biletów dla poszczególnych organizatorów. Karta posłuży także jako identyfikator użytkownika w instytucjach uczestniczących w projekcie. ŚKUP dzięki swojej wielofunkcyjności jest systemem nowoczesnym nie tylko w skali kraju, ale i świata. Z pewnością będzie stanowił duże ułatwienie dla mieszkańców miast Górnego Śląska i Zagłębia w dostępie i korzystaniu z różnych usług oferowanych przez gminy. ❑

Komunikacyjny Związek Komunalny GOP może być dumny ze swojej strony internetowej. Jej wygląd i funkcjonalność doceniają nie tylko pasażerowie, ale i specjaliści. Przejrzysta szata graficzna, elektroniczny rozkład jazdy i wyszukiwarka połączeń, czynią portal przyjaznym dla wszystkich użytkowników.



Komunikacja aglomeracji górnośląskiej w sieci



KATARZYNA SETKIEWICZ

Na zlecenie Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego na drogi dwudziestu pięciu gmin członkowskich i kilkunastu ościennych codziennie wyjeżdża trzysta czterdzieści pięć linii autobusowych i dwadzieścia pięć tramwajowych. Tak rozbudowana organizacja potrzebuje równie obszernego przekaźnika informacji pasażerskiej. Funkcję tę doskonale pełni strona www.kzkgop.com.pl. Szczególnie wysoko zostały ocenione zamieszczone na niej rozkłady jazdy oraz wyszukiwarka połączeń. Według raportu studia Edisonda z 2009 roku są one najlepsze wśród wszystkich witryn komunikacyjnych w Polsce. W 2011 roku strona KZK GOP została całkowicie przebudowana. Zastosowano nowoczesną szatę graficzną i wprowadzono nowe funkcje.

Strefa pasażera

Portal KZK GOP jest czytelny i prosty w obsłudze. Najświeższe komunikaty łatwo zlokalizować na slajdach lub dzięki wyraźnemu oznaczeniu najnowszych. Innych informacji podróżujący nie musi samodzielnie szukać w zakładkach. Wystarczy, że wpisze słowo-klucz do wyszukiwarki, a ta wskaże łącza do potrzebnych działów czy artykułów.

Witryna ma czytelny rozkład jazdy, który można sprawdzić online na komputerze lub w uproszczonej wersji na telefonie komórkowym. Jest on również dostępny w trybie offline w postaci pliku do ściągnięcia. Dodatkowe oznaczenia wskazują, które linie niedawno zmieniły swój bieg lub jakie kursy obsługuje tabor niskopodłogowy. Wyszukiwarka połączeń prezentuje, na terenie jakiego miasta zlokalizowany jest dany przystanek, proponuje przesiadki oraz umożliwia prześledzenie trasy na mapie. Od tego roku zainteresowani mają także wgląd do planu linii komunikacyjnych z przejrzyście rozrysowanymi trasami autobusów i tramwajów, lokalizacją przystanków i automatów biletowych oraz z zaznaczonymi granicami miast i gmin.

Biletowy kalejdoskop

System transportowy KZK GOP jest zintegrowany. Pasażerowie wybierają bilety spośród sześciu rodzajów biletów jednorazowych i dwudziestu siedmiu okresowych. W dziale „Taryfa" znajdą wszystko na temat cennika oraz podziału na strefy.

Usługa moBILET pozwala podróżującym zakupić bilet elektroniczny przez telefon komórkowy. Ci, dla których system ten wydaje się zbyt skomplikowany, powinni skorzystać ze specjalnej zakładki zawierającej szczegóły dotyczące aplikacji.

KZK GOP planuje wprowadzić do swoich usług Śląską Kartę Usług Publicznych. W dziale ŚKUP zamieszczono informacje o projekcie. Karta będzie pełniła funkcję biletu elektronicznego, identyfikatora mieszkańca, nośnika podpisu elektronicznego oraz instrumentu mikropłatności bezgotówkowych za usługi świadczone przez instytucje publiczne.

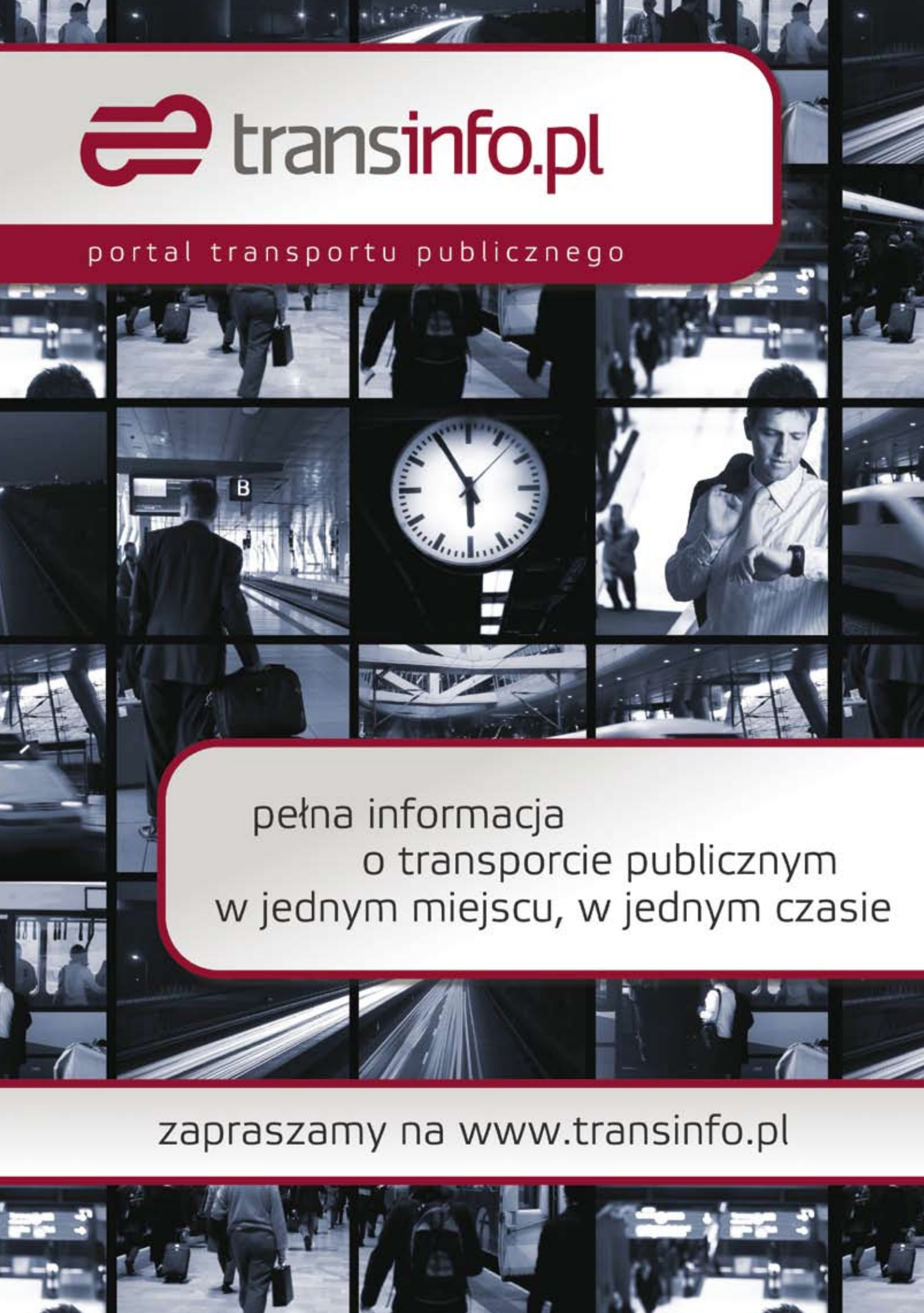
Dostępność

Kontakt z KZK GOP umożliwia między innymi specjalny formularz internetowy stanowiący alternatywę dla tradycyjnej korespondencji. W jednej z zakładek zawarto także dane teleadresowe przewoźników.

Witryna jest przyjazna dla niepełnosprawnych, w tym niedowidzących. Do najważniejszych ułatwień należy kontrastowa wersja strony oraz możliwość zastosowania czytników ekranowych, zainstalowanych na komputerze. Użytkownik serwisu może również dokonać zmiany wielkości czcionki bez odnoszenia się bezpośrednio do ustawień przeglądarki. Specjalne skróty klawiaturowe pozwalają na swobodne przechodzenie do danego odnośnika, co ogranicza konieczność korzystania z myszki. Przy opisywaniu linków zostały zastosowane znaczniki TITLE, określające docelowy dokument.

KZK GOP angażuje się w wiele inicjatyw społecznych. Kampania propagująca obowiązek kasowania biletów, organizacja komunikacyjnych lekcji wychowawczych dla dzieci czy intensywna współpraca ze środowiskiem osób z niepełnosprawnością – to tylko część spośród wielu akcji, które prowadzi Związek. Materiały na ten temat są zebrane w części „Inicjatywy".

Z ciekawostek warto też wspomnieć o galerii zdjęć i publikacjach prasowych KZK GOP zamieszczanych w portalu w formie elektronicznej. ❑


transinfo.pl
portal transportu publicznego
pełna informacja
o transporcie publicznym
w jednym miejscu, w jednym czasie
zapraszamy na www.transinfo.pl

XI MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA

19-22 Października 2011 r., Katowice-Ustroń

www.tst-conference.org

TELEMATYKA SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

Organizatorzy:

Zespół Automatyki w Transporcie
Katedra Transportu Szynowego
Wydział Transportu, Politechnika Śląska

Polska Akademia Nauk,
Komitet Transportu

Polskie Stowarzyszenie
Telematyki Transportu

Patronat honorowy:

Rektor Politechniki Śląskiej

ERTICO - ITS Europe

Stowarzyszenie Elektryków Polskich

Główna tematyka konferencji:

- Systemy zarządzania w transporcie
- Inteligentne systemy transportowe (ITS) i ich architektura
- Usługi telematyki dla podróżnych
- Wyposażenie pojazdów w środki telematyki
- Sterowanie w systemach transportowych
- Urządzenia teletransmisji i telenawigacji
- Systemy monitorowania ruchu
- Bezpieczeństwo w zarządzaniu systemami transportowymi
- Strategie wprowadzania rozwiązań telematyki transportu
- Symulacja systemów i procesów transportowych
- Telematyka w usługach logistycznych
- Telematyka w ochronie środowiska
- Telematyka w zarządzaniu kryzysowym i ratownictwie
- Ekonomia i polityka transportowa
- Dydaktyka telematyki

W ramach konferencji zorganizowany zostanie osobny panel lotniczy

"Telematyka w nawigacji powietrznej"

Kontakt:

Sekretariat: Renata Skowrońska
tel./fax 032 6034365
email: skowronska@tst-conference.org
Adres: *Zespół Automatyki w Transporcie, Wydział Transportu,*
Politechnika Śląska, ul. Krasińskiego 8, 40-019 Katowice

www.tst-conference.org