

STRATEGIA
DZIAŁANIA KZK GOP
na lata 2008-2020

Katowice, 18 listopad 2008 r.

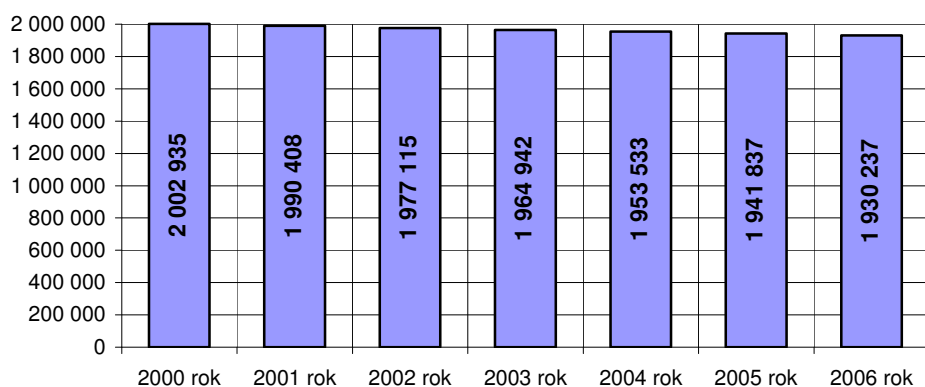
ZAŁOŻENIA WSTĘPNE

Strategia działania KZK GOP jest dokumentem określającym podstawowe cele i kierunki działania KZK GOP w perspektywie lat 2008-2020. Dokument powstał w wyniku aktualizacji *Strategii działania KZK GOP na lata 2000 – 2010*, od uchwalenia której w regionie, jak i w kraju zaszły istotne przeobrażenia, m.in. Polska wstąpiła do Unii, Europejskiej, a w roku 2012 planowane są Mistrzostwa Europy w piłce nożnej, co spowodowało uruchomienie wielu programów z zakresu transportu zbiorowego, w tym program *Modernizacji infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą*. Wymusiło to wiele zmian, w tym również w samym KZK GOP, jak i w całym systemie komunikacyjnym Aglomeracji Górnośląskiej, co znalazło odzwierciedlenie również w niniejszym dokumencie. Przeprowadzenie procesu aktualizacji konieczne było również ze względu na opracowanie w roku 2005 zaktualizowanej *Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego na lata 2000 – 2020*, powstanie w roku 2004 *Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Aglomeracji Górnośląskiej*, a także opracowanie i przyjęcie w 2007 roku programów operacyjnych obejmujących różne zagadnienia, w tym między innymi z zakresu transportu (np. *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013* i *Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2007-2013*), w które to dokumenty zaktualizowana *Strategia Działania KZK GOP* się wpisuje.

Oprócz powyższych dokumentów, w roku 2007 została opracowana na zlecenie KZK GOP przez firmę Ernst & Young „*Diagnoza stanu systemu transportowego oraz Plan rozwoju transportu zbiorowego w obszarze działania KZK GOP*”. Dodatkowo KZK GOP współuczestniczy w zamówieniu projektu Śląskiej Karty Usług Publicznych (ŚKUP), której wdrożenie jest przewidziane na lata 2010-2012.

W czerwcu 2007 roku zarejestrowany został Górnośląski Związek Metropolitalny (GZM), który powołany został przez 14 miast na prawach powiatu zlokalizowanych w Aglomeracji Górnośląskiej.

Na przestrzeni ostatnich lat obserwuje się wiele zjawisk, których skutki odczuwalne są w działalności KZK GOP. Dotyczą one nie tylko sfery demograficznej ale również zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Jest to np. spadek liczby mieszkańców (rys. 1), który na przestrzeni lat 2000-2006 dla gmin KZK GOP wyniósł prawie 73 tys. osób (średnioroczny spadek kształtuje się na poziomie 0,6%).

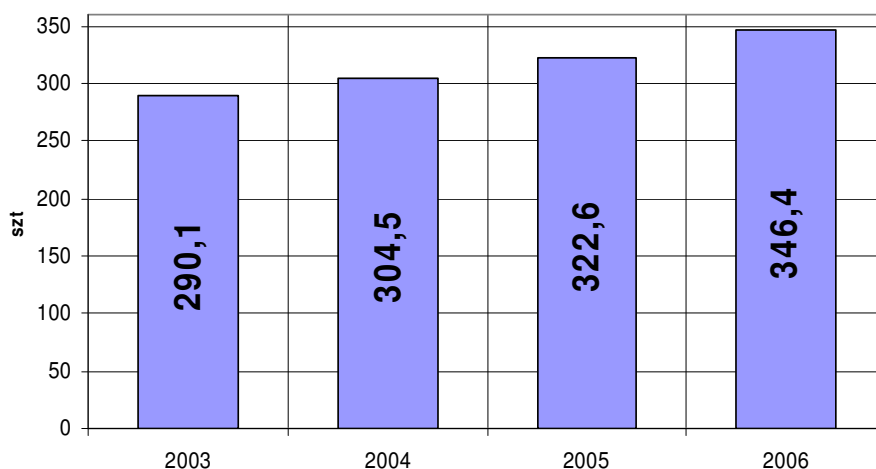


Rys. 1 Spadek liczby mieszkańców w miastach KZK GOP

Źródło: opracowanie KZK GOP na podstawie danych z witryny internetowej www.stat.gov.pl

Wg prognoz demograficznych GUS zarówno dla Polski, jak i dla obszaru Aglomeracji Górnośląskiej w okresie objętym niniejszą Strategią odnotowywać się będzie dalszy spadek liczby ludności.

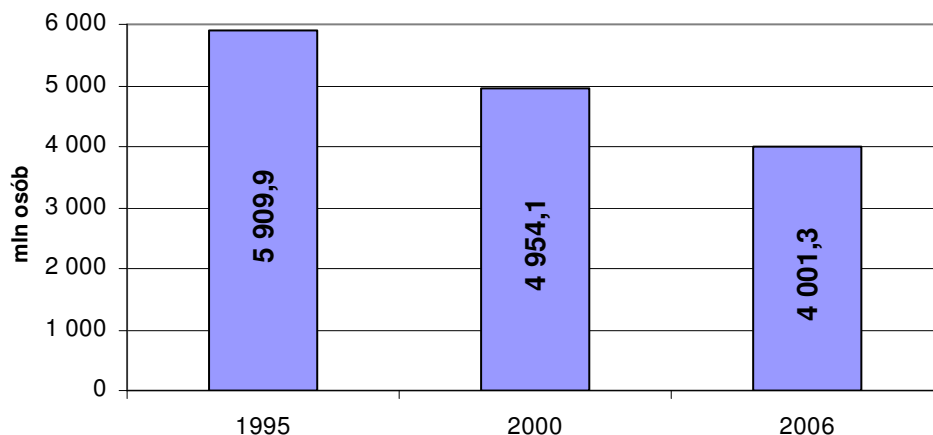
Drugim zjawiskiem w aspekcie organizacji transportu miejskiego jest systematyczny wzrost wskaźnika motoryzacji. Podczas gdy w 2003 roku w województwie śląskim liczba samochodów osobowych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców wynosiła 290, to już w 2006 roku wskaźnik ten osiągnął wartość 346 (rys. 2). Oznacza to wzrost aż o 19,3% w przeciągu 3 lat. Wzrost motoryzacji indywidualnej jest jednym z czynników decydującym o spadku popytu na usługi transportu zbiorowego. Wygoda i komfort podróży samochodem osobowym oraz konkurencyjne koszty zmienne (koszt paliwa) w stosunku do cen biletów, powodują że pomimo stale rosnącego natężeniu ruchu, głównie w centrach miast, ten środek transportu jest głównym konkurentem dla transportu miejskiego.



Rys. 2 Wskaźnik poziomu motoryzacji w województwie śląskim

Źródło: opracowanie KZK GOP na podstawie *Rocznik statystyczny województwa śląskiego 2005* i *Rocznik statystyczny województwa śląskiego 2007*

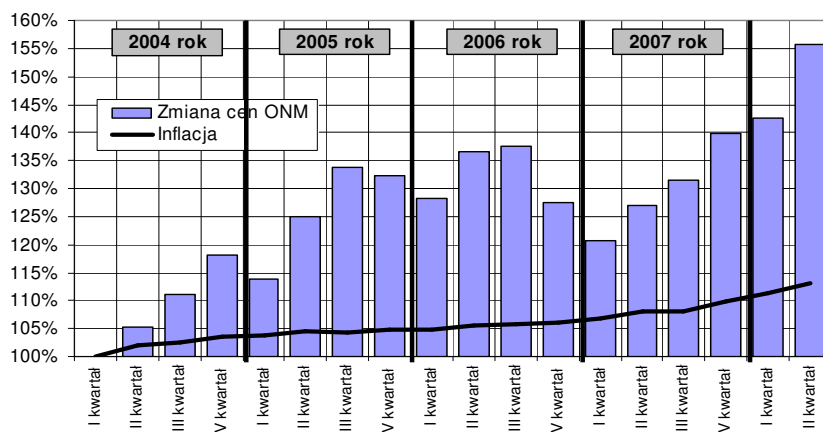
Oba wspomniane aspekty (spadek liczby mieszkańców oraz wzrost wskaźnika motoryzacji) mają znaczący wpływ na liczbę osób korzystających z usług transportu zbiorowego. Liczba ta sukcesywnie maleje. Na przestrzeni lat 1995-2006 spadek ten wynosi średniorocznie ok. 3% (dane dla Polski- rys. 3).



Rys. 3 Spadek liczby pasażerów korzystających w Polsce z usług transportu zbiorowego

Źródło: opracowanie KZK GOP na podstawie *Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2007*

Jednocześnie oprócz zjawisk mających wpływ na korzystanie przez mieszkańców Aglomeracji z przewozów transportem zbiorowym, obserwuje się wzrost kosztów organizacji tych przewozów. Wzrost ten jest skutkiem między innymi podnoszenia jakości usług przewozowych, a także rosnących kosztów energii elektrycznej (trakcja tramwajowa), cen paliw oraz inflacji na (rys. 4).



Rys. 4 Zmiany ceny oleju napędowego oraz inflacji

Źródło: opracowanie KZK GOP na podstawie danych z witryny internetowej www.orlen.pl i www.stat.gov.pl

Od chwili uchwalenia poprzedniej Strategii nie zmieniły się natomiast zasady organizacji i finansowania komunikacji (poza zmianą wzoru statutowego regulującego sposób wyliczania dotacji gmin członkowskich KZK GOP), podejście do zagadnień związanych z integracją, nie obserwuje się istotnych zmian związanych z konstrukcją taboru przewozowego, stąd niektóre zapisy tamtego dokumentu, jako nadal aktualne, pozostawiono w niniejszym dokumencie. Obserwuje się natomiast dynamiczny rozwój technologii związanych z elektroniką i systemami informatycznymi oraz ich coraz powszechniejsze wykorzystanie w różnych dziedzinach życia spowodowane spadkiem cen takich systemów. Dlatego też zagadnienia te jako nowe elementy powinny być tu uwzględnione.

Prace nad *Strategią działania KZK GOP* oparto na następujących założeniach wynikających z polityki realizowanej w praktyce przez gminy tworzące Związek:

- transport zbiorowy w Aglomeracji Górnośląskiej powinien być transportem zintegrowanym,
- usługi transportowe powinny być dofinansowywane ze środków publicznych z uwagi na korzyści zewnętrzne generowane przez transport zbiorowy oraz z uwagi na społeczne funkcje tego systemu,
- publiczne finansowanie systemu wymaga szczególnej dbałości o efektywność wykorzystania funduszy, dlatego konieczne jest stosowanie w obsłudze potrzeb transportowych mieszkańców Aglomeracji Górnośląskiej proefektywnościowych mechanizmów rynkowych.

Ponadto Strategia realizuje zapisy ustawy z dnia 06 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. 227 z 2006 r. poz. 1685, z późniejszymi zmianami). Przyczynia się też do realizacji następujących celów horyzontalnych określonych w Narodowych Strategicznych Ramach Odniesienia:

- Cel 3. Poprawa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski,
- Cel 5. Wzrost konkurencyjności polskich regionów i przeciwdziałanie ich marginalizacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej.

Strategia KZK GOP tym samym realizuje następujące wytyczne zawarte w Strategicznych Wytycznych Wspólnoty (SWW):

- 1.1.1 Rozszerzenie i poprawa infrastruktury transportowej
- 2.1 Wkład miast we wzrost i zatrudnienie.

Projekt ŚKUP przyczyni się dodatkowo do realizacji wytycznej SWW 1.2.3 Promowanie społeczeństwa informacyjnego dla wszystkich.

Struktura Strategii działania KZK GOP obejmuje określenie wizji (domeny działania KZK GOP) i misji (główny cel strategiczny) oraz kierunki działania zgrupowane w obszarach tematycznych. Określono również podstawowe warunki brzegowe realizacji Strategii. Przyjęto założenie, że będzie miała ona charakter syntetyczny, co zapewni jej czytelność oraz to, że koncentruje się na najważniejszych zagadnieniach.

W opracowanym w 2007 roku dokumencie pt. *„Diagnoza stanu systemu transportowego oraz Plan rozwoju transportu zbiorowego w obszarze działania KZK GOP”* znajduje się szczegółowa analiza głównych obszarów działania KZK GOP, a także opis pasażerskiego systemu transportowego, analizy i oceny zachowań komunikacyjnych mieszkańców, analizy techniczno-ekonomiczne kluczowych przewoźników oraz plan rozwoju systemu transportowego. Plan ten zawiera szczegółowe propozycje i rekomendacje oraz kluczowe kierunki działania KZK GOP, dlatego też w niniejszej Strategii przedstawione zostaną one w ujęciu syntetycznym.

Przyjęto również założenie, że ze względu na fakt, iż szczegółowe analizy przedsięwzięć i projektów przygotowywane są w ramach studiów wykonalności i innych dokumentów niezbędnych np. do uzyskania unijnego dofinansowania, w niniejszej Strategii nie będą one prezentowane.

STRATEGICZNA CHARAKTERYSTYKA KZK GOP

1. Domena działania (wizja) KZK GOP

Wizja określa istotę i syntetyzuje obecny oraz przyszły przedmiot działania KZK GOP.

KZK GOP jest publicznym organizatorem transportu zbiorowego w Aglomeracji Górnośląskiej

Tym samym:

- KZK GOP jest podmiotem publicznym (jest organizacją samorządu terytorialnego) – podlega publicznej kontroli z racji funkcji oraz finansowania ze środków publicznych,
- KZK GOP zapewnia obsługę potrzeb przewozowych ludności za pomocą transportu zbiorowego (samochodowego i szynowego),
- Obszarem działania KZK GOP jest Aglomeracja Górnośląska oraz miasta powiązane komunikacyjnie z Aglomeracją; potrzeby przewozowe mieszkańców gmin członkowskich Związku wybiegają poza ich teren i KZK GOP nie może ograniczać swojego działania tylko do granic administracyjnych gmin członkowskich.

2. Główny cel strategiczny (misja) KZK GOP

Misja jest skonkretyzowaniem wizji i odpowiada na pytanie w jaki sposób KZK GOP chce realizować swoją wizję.

Celem KZK GOP jest efektywne świadczenie usług komunikacyjnych dla mieszkańców Aglomeracji przy wykorzystaniu przede wszystkim mechanizmów rynkowych i zgodnie z polityką samorządów terytorialnych tworzących Związek

W ten sposób:

- KZK GOP dąży do zapewnienia efektywności organizowanych usług transportowych
- przy sparymetryzowanym poziomie jakościowym i ilościowym usług transportowych, oznacza to orientację na racjonalizację wydatkowania środków finansowych,

- KZK GOP swój główny cel realizuje przy wykorzystaniu mechanizmów rynkowych, co oznacza akceptację otwierania rynku zleceń przewozowych KZK GOP oraz konkurencyjny dobór wykonawców przewozów.

Realizacja misji wymaga wyodrębnienia kluczowych dla *Strategii obszarów działań* Związku. Są to:

- **Przewozy:** efektywność transportu zbiorowego organizowanego przez Związek wymaga precyzyjnego definiowania i zgodnego z popytem alokowania nabywanych usług przewozowych oraz działań racjonalizujących koszt ich nabycia, jak również uatrakcyjniania i dostosowania do występujących potrzeb oferty przewozowej, w tym dążenie do poprawiania standardu i bezpieczeństwa obsługi między innymi poprzez zwiększanie udziału taboru niskopodłogowego i ekologicznego;
- **Sprzedaż usług (Polityka taryfowa):** realizacja poprzez ceny funkcji dochodowej i mającej wpływ na popyt na usługi przewozowe, wymaga koncentracji uwagi na sprawności stosowanych taryf oraz systemów dystrybucji i promocji usług;
- **Finanse:** zarządzanie komunikacją miejską wymaga aktywnego pozyskiwania środków finansowych, nie tylko z gmin i wpływów biletowych, ale także z innych dostępnych źródeł, takich jak fundusze unijne oraz inne (zwrotne i bezzwrotne) instrumenty finansowe;
- **Integracja:** sprawna realizacja roli Związku wymaga aby transport był zintegrowany, zarówno w ramach KZK GOP, jak i z innymi organizatorami oraz koleją;
- **Systemy teleinformatyczne:** rozwój technologii w dziedzinie informatyki i elektroniki umożliwił powstanie rozwiązań wspomagających zarządzanie transportem zbiorowym i otwierających możliwości oferowania pasażerom całkiem nowego, wyższego poziomu usług (bilet elektroniczny, dynamiczna informacja pasażerska, monitoring w pojazdach i na przystankach, lokalizacja pojazdów itp.);
- **Kształtowanie relacji z otoczeniem:** możliwość realizacji założonych celów wymaga właściwego wizerunku na zewnątrz, szczególnie istotnego w warunkach silnej konkurencji, którą dla transportu miejskiego stanowi komunikacja indywidualna oraz kształtowania odpowiedniej świadomości roli transportu zbiorowego w społeczeństwie. Systematyczne i planowo prowadzone kampanie informacyjno-promocyjne i własne publikatory są podstawą kształtowania pozytywnego wizerunku.

STRATEGICZNE KIERUNKI DZIAŁANIA

W okresie realizacji Strategii dążyć się będzie do dalszego dostosowywania podaży i komfortu usług przewozowych w komunikacji organizowanej przez KZK GOP do potrzeb pasażerów przy wykorzystaniu m.in. nowoczesnych technologii, współfinansowanych ze środków unijnych. Pozwoli to zaoferować nowoczesny, zintegrowany, bezpieczny i przyjazny dla pasażera transport, co powinno się przyczynić do zwiększania zainteresowania miejskim transportem zbiorowym kosztem konkurencyjnych przejazdów indywidualnych.

1.1. Obszar przewozów

Obecnie miejskiemu transportowi zbiorowemu stawiane są przez pasażerów wysokie wymagania – oferta przewozowa musi być atrakcyjna w stosunku do komunikacji indywidualnej. Oznacza to konieczność wykonywania przewozów nowoczesnym taborem niskopodłogowym, energooszczędnym, z dużą częstotliwością kursowania i krótkim czasem podróży – przy uwzględnieniu priorytetów dla komunikacji czas podróży nie powinien być znacząco dłuższy od podróży samochodem na obszarze zurbanizowanym. Dlatego transport zbiorowy organizowany przez KZK GOP powinien stanowić atrakcyjną alternatywę motoryzacji indywidualnej i umożliwiać realizację potrzeb przewozowych tak, aby stymulować harmonijny rozwój Aglomeracji Górnośląskiej. Z drugiej strony gminy członkowskie KZK GOP oczekują, iż z powodu konsolidacji w postaci KZK GOP koszty komunikacji na ich terenie będą niższe, niż w przypadku samodzielnej organizacji. Dlatego też zamawianie obsługi komunikacyjnej powinno być efektem uwzględnienia zgłoszonych lub zidentyfikowanych potrzeb transportowych, gdyż ma bezpośredni wpływ na ilość i jakość usług. Kluczowe zagadnienia tego obszaru, to ustalanie zakresu obsługi i wymaganego poziomu jakości usług oraz tworzenie warunków do racjonalizacji wydatków na tak zdefiniowany system.

Aby transport mógł stać się nowoczesny, konieczne będzie zwiększenie nakładów na rozwój infrastruktury transportu zbiorowego, w tym w znacznej części infrastruktury tramwajowej, dalsze wyposażanie systemu w nowoczesne środki transportowe oraz układy organizacji ruchu. Wymaga to zwiększonych inwestycji publicznych w funkcjonowanie tego systemu (ze strony wszystkich odpowiedzialnych za ten system), a więc i ze strony KZK GOP. Nie może to jednak zakłócać rynkowego doboru wykonawców zleceń Związku oraz zmniejszać osiągniętej efektywności gospodarowania.

Podjęmowane działania w tym obszarze Strategii będą w pierwszej kolejności skierowane na optymalizację przewozów, w tym między innymi na wyeliminowanie pokrywania się relacji tramwajowych, autobusowych i kolejowych, wprowadzanie taboru o mniejszej pojemności, ewentualnie likwidację połączeń lub ograniczenie liczby kursów charakteryzujących się małymi napelnieniami oraz wzmocnienie oferty przewozowej, tam gdzie występuje duży popyt. Ze względu na sukcesywnie zmieniający się układ komunikacyjny w miastach regionu należy opracować a następnie wdrożyć koncepcję funkcjonowania szybkich połączeń pomiędzy miastami, wykorzystujących nowe odcinki drogowe. Ten kierunek działania również należy zaliczyć do priorytetów w niniejszym obszarze Strategii.

Główne kierunki działania KZK GOP w obszarze przewozów:

- **Zarządzanie ofertą przewozową w oparciu o występujący popyt wśród mieszkańców Aglomeracji Górnośląskiej.**
- **Wprowadzanie nowych produktów komunikacyjnych uwzględniających zmiany potrzeb rynkowych.**
- **Dążenie wspólnie z innymi podmiotami do koordynacji oferty przewozowej realizowanej przez poszczególne trankcje w obszarze Związku, w tym również kolei regionalnej.**
- **Rozwijanie nowych połączeń tramwajowych i autobusowych w zależności od występującego popytu oraz likwidowanie tych najmniej efektywnych.**
- **Zwiększanie wymogów jakościowych określonych w umowach przewozowych na rzecz preferowania przewozów realizowanych nowoczesnym taborom o niskiej energochłonności.**
- **Wspieranie przekształceń własnościowych i organizacyjnych Tramwajów Śląskich S.A. oraz pozostałych przewoźników.**
- **Zapewnienie równego dostępu do rynku usług przewozowych przewoźnikom niezależnie od formy własności.**
- **Wdrożenie systemu monitoringu jakości świadczonych usług (np. lokalizacja GPS, monitoring pojazdów i dworców, dynamiczna informacja pasażerska).**

- **Wspieranie projektu pt. „Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą”, przewidzianego do współfinansowania przez środki unijne.**
- **Współpraca z gminami i podległymi im jednostkami oraz koordynacja działań w zakresie kształtowania zachowań komunikacyjnych (strefy ograniczonego ruchu kołowego, płatnego parkowania, priorytety dla komunikacji i inne rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu).**
- **Wspieranie i koordynacja działań przewoźników zmierzających do poprawy bezpieczeństwa pasażerów.**

1.2. Obszar sprzedaży usług (Polityka taryfowa)

Polityka taryfowa Związku w zakresie sprzedaży usług powinna być ukierunkowana na zapewnienie dochodów umożliwiających efektywne finansowanie miejskiego transportu zbiorowego. Z uwagi na funkcje przestrzenne (nierentowna obsługa niektórych potrzeb przewozowych) oraz socjalne (stosowanie licznych ulg taryfowych upoważniających do bezpłatnych i zniżkowych przejazdów) zakres samofinansowania jest ograniczony, przy czym przy ustalaniu cen oraz zakresu ulg z tytułu przejazdów środkami transportu zbiorowego Związek powinien dążyć do tego, aby udział dochodów ze sprzedaży biletów był możliwie jak największy. Należy prowadzić lobbing ukierunkowany na zmiany przepisów prawnych dających możliwość refundacji ulg ustawowych lub przesunięcie decyzji o ich stanowieniu i zakresie do administracji samorządowej. Zakłada się szeroki dostęp pasażerów do sieci dystrybucji biletów w obszarze Związku, w tym również poprzez rozwój sprzedaży poprzez automaty biletowe i inne nowoczesne kanały dystrybucji. W celu zwiększenia dochodów taryfowych należy prowadzić intensywne działania windykacyjne z wykorzystaniem różnych metod. Należy dążyć do zmiany przepisów prawnych umożliwiających przekazywanie danych o dłużnikach KZK GOP do Krajowego Rejestru Długów.

KZK GOP powinien zmierzać do wdrożenia marketingowego zarządzania transportem zbiorowym w Aglomeracji. Tym samym obszar ten powinien być określany także jako obszar marketingu. Priorytetem w tym obszarze Strategii jest skupienie się przede wszystkim na funkcji dochodowej.

Główne kierunki działania KZK GOP w obszarze sprzedaży usług:

- **Wdrożenie i później wykorzystanie zalet biletu elektronicznego, funkcjonującego w ramach ŚKUP, polegających na możliwości różnicowania ceny z uwzględnieniem jej funkcji dochodowej, wpływu na kształtowanie popytu i możliwości rozliczeń z innymi podmiotami.**
- **Sukcesywny rozwój sieci Punktów Obsługi Pasażera oraz automatów biletowych na kolejne gminy członkowskie.**
- **Intensyfikacja kontroli biletowej, w tym stopniowe rozszerzanie systemu kontroli biletów przez kierowców w ramach akcji „wsiadanie przednimi drzwiami”.**
- **Rozwijanie szeroko zakrojonych badań marketingowych, aby na bieżąco identyfikować potrzeby oraz preferencje komunikacyjne w Aglomeracji Górnośląskiej i wprowadzać nowe rodzaje biletów oraz likwidować te o znikomym zainteresowaniu.**
- **Dokonanie zmiany w systemie dystrybucji polegającej na przygotowaniu kanałów dystrybucyjnych do przekazywania zwrotnych informacji o charakterze marketingowym oraz umożliwieniu indywidualizacji sprzedaży usług.**

1.3 Finanse

Sprawnie funkcjonujący transport zbiorowy wymaga zagwarantowania środków finansowych, które głównie kierowane są na przewozy. Wstąpienie Polski do Unii Europejskiej otworzyło możliwości dostępu do unijnych funduszy, które przeznaczane są przede wszystkim na wyrównanie różnic w rozwoju poszczególnych krajów i regionów. Miejski transport zbiorowy, a szczególnie jego infrastruktura, jest dziedziną, na którą takie środki mogą być przeznaczane. Dodatkowo możliwe jest pozyskanie innych środków finansowych (zwrotnych lub bezzwrotnych) poprzez różne inne instrumenty finansowe, które w razie potrzeb powinny być przez KZK GOP brane pod uwagę.

Ze względu na to, iż w Aglomeracji Górnośląskiej większość przewozów ma charakter ponadlokalny (skala przewozów pomiędzy miastami regionu jest nieporównywalna do żadnego ośrodka w Polsce), stąd w podejmowanych działaniach należy skoncentrować się na

tworzeniu rozwiązań, gdzie system ponadlokalnego transportu zbiorowego będzie finansowany ze szczebla regionalnego i centralnego.

Główne kierunki działania KZK GOP w obszarze finansów:

- **Aktywne występowanie o środki unijne na realizację projektów mających wpływ na rozwój miejskiego transportu zbiorowego, w tym przede wszystkim na poprawę jakości usług.**
- **Zachowanie równowagi w finansowaniu transportu zbiorowego przez korzystających z usług przewozowych oraz ze środków publicznych.**
- **Podjęcie działań na rzecz pozyskania środków finansowych z tytułu refundacji ulg ustawowych i współfinansowania przewozów o charakterze ponadlokalnym ze szczebla regionalnego i centralnego.**
- **Korzystanie w razie potrzeby z innych dostępnych na rynku instrumentów finansowych (np. obligacji, kredytów, pożyczek).**

1.4. Obszar integracji

KZK GOP organizuje transport zbiorowy na terenie Aglomeracji Górnośląskiej. Jednym z podstawowych założeń działania Związku jest zaoferowanie korzystającym z usług KZK GOP jak najlepszej, a więc i najpełniejszej oferty przewozowej. Ponieważ na terenie Aglomeracji, a nawet gmin członkowskich Związku, KZK GOP nie jest jedynym podmiotem oferującym usługi miejskiego transportu zbiorowego, dobro pasażerów wymaga, aby dążyć do integracji z innymi organizatorami i przewoźnikami. Narzędziem, które może to ułatwić jest system rozliczeń oparty o bilet elektroniczny (w ramach ŚKUP), który powinien umożliwić docelowo różnym organizatorom i przewoźnikom wejście do systemu, nawet przy zachowaniu odrębnej taryfy oraz rozliczanie wpływów ze wspólnego biletu miesięcznego (okresowego), w oparciu o rzeczywiście odbyte podróże przez jego użytkowników.

Innym elementem, o którym nie można zapomnieć, jest komunikacja indywidualna – głównie samochodami osobowymi oraz pojazdami jednośladowymi. Ponieważ na terenach słabo zurbanizowanych, leżących na obrzeżach Aglomeracji Górnośląskiej, oferta transportu zbiorowego jest mniejsza, znaczna część mieszkańców z konieczności częściej korzysta z przejazdów swoimi środkami transportu. Jednak często celem ich podróży są centra dużych miast, gdzie ruch kołowy i liczba miejsc parkingowych jest ograniczona. Dlatego też należy w porozumieniu z poszczególnymi miastami tworzyć na obrzeżach centrów miast strzeżone

parkingi w systemie P&R (Park and Ride), na których po pozostawieniu swojego środka transportu będzie możliwość przesiadania się do środków miejskiego transportu zbiorowego. Odpowiednia polityka w zakresie opłat parkingowych oraz utrudniony dostęp do centrów miast dla samochodów osobowych, przy jednoczesnym stałym podnoszeniu jakości taboru autobusowego i tramwajowego, powinna przyczynić się do wzrostu zainteresowania mieszkańców Aglomeracji transportem zbiorowym. Wspierać należy także działania miast mające na celu budowę lub rewitalizację istniejących centrów przesiadkowych, które z jednej strony umożliwiają szerszą integrację różnych środków transportowych, a z drugiej znacznie podnoszą jakość usług przewozowych z punktu widzenia korzystających z miejskiego transportu zbiorowego. W tych przedsięwzięciach KZK GOP będzie pełnił rolę inicjującą i koordynującą, co umożliwi wdrożenie spójnych rozwiązań dla gmin KZK GOP.

Działaniem priorytetowym w tym obszarze Strategii będzie wdrożenie projektu ŚKUP, wraz z biletem elektronicznym, którego możliwości i zalety będą miały istotne znaczenie dla procesu integracji transportu Aglomeracji Górnośląskiej.

Główne kierunki działania KZK GOP w obszarze integracji:

- **Przygotowanie i wprowadzenie biletu elektronicznego w ramach projektu ŚKUP w takiej formie, która umożliwi integrację z innymi podmiotami funkcjonującymi dotychczas oddzielnie.**
- **Prowadzenie prac nad integracją transportu zbiorowego Aglomeracji Górnośląskiej w układzie gałęziowym oraz obszarowym (obszar wschodnich i południowych obrzeży Aglomeracji - Jaworzno, Tychy).**
- **Promowanie systemu przesiadkowego w podróżach realizowanych po terenie Aglomeracji.**
- **Współuczestniczenie w pracach oraz inicjowanie działań związanych z tworzeniem i rozwojem centrów przesiadkowych na terenie Aglomeracji Górnośląskiej, z możliwością współpracy z różnymi podmiotami w ramach partnerstwa publiczno-privatnego.**
- **Współpraca z gminami i innymi podmiotami pozakomunalnymi (np. w formie partnerstwa publiczno-privatnego) oraz inicjowanie wdrażania rozwiązań w zakresie lokalizacji i tworzenia parkingów na potrzeby systemów powiązanego parkowania i korzystania z transportu zbiorowego (tzw. Park and Ride).**

1.5. Obszar systemów teleinformatycznych

Rozwój systemów informatycznych i technologii w zakresie elektroniki i przesyłu danych powoduje, że ich wykorzystanie w różnych dziedzinach życia, w tym na potrzeby zarządzania transportem zbiorowym, staje się powszechne. Nowoczesne technologie w znacznym stopniu wpływają na usprawnienie procesów zarządzania dużymi systemami transportowymi, a także mają wpływ na pozytywne (w aspekcie jakości) postrzeganie przez pasażerów świadczonych usług. W tym obszarze należy także zintensyfikować działania mające na celu pozyskanie funduszy europejskich na pokrycie znaczącej części kosztów realizowanych projektów. Projekty te w pierwszej kolejności powinny współdziałać z systemem, w ramach którego wdrażany będzie projekt ŚKUP. Ze względu na to, że bilet elektroniczny funkcjonujący w ramach ŚKUP będzie podstawowym systemem informatycznym funkcjonującym w Aglomeracji Górnośląskiej, prace nad projektem techniczno-funkcjonalnym, a następnie wdrożenie systemu będą głównym kierunkiem działania w tym obszarze.

Główne kierunki działania KZK GOP w obszarze systemów teleinformatycznych:

- **Opracowanie projektu techniczno-funkcjonalnego ŚKUP, wraz z całą dokumentacją niezbędną do otrzymania dofinansowania projektu ze środków unijnych, a następnie wdrożenie i na bieżąco modyfikowanie tego systemu.**
- **Wdrażanie nowoczesnych technologii w zarządzaniu miejskim transportem zbiorowym (np. dynamiczna informacja pasażerska w pojazdach i na przystankach, poprawa bezpieczeństwa pasażerów, priorytety w ruchu, lokalizacja pojazdów, kontrola realizacji zadań).**
- **Współpraca z uczelniami wyższymi w celu wykorzystania potencjału intelektualnego i doświadczeń pracowników naukowych, w ramach różnych projektów badawczych, mających wpływ na rozwój systemów transportowych.**

1.6. Obszar kształtowania relacji z otoczeniem

Świadczenie usług w miejskim transporcie zbiorowym jest działalnością, w której pozytywne relacje KZK GOP z otoczeniem mają podstawowe znaczenie dla rozwoju Związku. Dotyczy to relacji zarówno z pasażerami korzystającymi z usług przewozowych, jak również z pozostałymi podmiotami współpracującymi z KZK GOP (samorządy lokalne, przewoźnicy, czy też sprzedawcy biletów). Dlatego też w tworzeniu właściwego wizerunku Związku najistotniejszą sprawą jest rzetelna i bieżąca komunikacja z otoczeniem, nie tylko poprzez media, ale również w ramach bezpośrednich kontaktów z korzystającymi z usług KZK GOP i z innymi podmiotami (Punkty Obsługi Pasażera, punkty sprzedaży, kontrole biletowe, przewoźnicy itp.) oraz poprzez systemy informacji wizualnej. Kampanie promocyjne i informacyjne w celach edukacyjnych kierowane powinny być również do najmłodszych mieszkańców Aglomeracji. Pozytywny wizerunek transportu zbiorowego i działalności Związku na zewnątrz to priorytet działań w obszarze kształtowania relacji z otoczeniem.

Główne kierunki działania KZK GOP w obszarze kształtowania relacji z otoczeniem:

- **Doskonalenie systemów informacji pasażerskiej i przystankowej.**
- **Poprawa jakości obsługi poprzez podnoszenie kwalifikacji pracowników pracujących w POP, kontrolerów i innych pracowników mających bezpośredni kontakt z pasażerem i przewoźnikiem.**
- **Prowadzenie kampanii promocyjnych i informacyjnych poprzez publikowanie własnych wydawnictw i periodyków, współuczestniczenie w tworzeniu programów radiowych i telewizyjnych, strony internetowej itp.**
- **Promocja działalności KZK GOP oraz transportu zbiorowego, jako alternatywy żywiłowego rozwoju motoryzacji indywidualnej.**
- **Systematyczna współpraca z prasą, radiem, telewizją oraz portalami internetowymi.**

WARUNKI REALIZACJI STRATEGII

Powodzenie *Strategii działania KZK GOP* zależy od spełnienia przynajmniej następujących warunków:

- realizacja *Strategii* będzie oparta na uzgodnieniach z poszczególnymi gminami członkowskimi Związku oraz pozostałymi gminami Aglomeracji Górnośląskiej i jej najbliższego otoczenia, w szczególności akceptowane będą zasady zrównoważonego rozwoju Aglomeracji oraz celowość finansowania transportu zbiorowego za pomocą KZK GOP,
- polityka gmin będzie akceptowana i wspierana z poziomu regionalnego oraz ogólnokrajowego,
- KZK GOP będzie szeroko współpracować, koordynować i inicjować przedsięwzięcia w zakresie swojego działania (określonego za pomocą wizji) z innymi instytucjami sektora publicznego oraz z innymi podmiotami w zakresie przedsięwzięć publiczno-prywatnych,
- KZK GOP będzie na bieżąco doskonalić swoje struktury i procedury, wykorzystując szeroko doświadczenia krajowe i zagraniczne.

Niniejszy dokument jest strategią działania głównego organizatora miejskiego transportu zbiorowego w Aglomeracji Górnośląskiej - KZK GOP, stąd skoncentrowano się w nim głównie na przedsięwzięciach leżących w kompetencji Związku. Wiele wymienionych tu zagadnień lub realizacja wskazanych kierunków działań mających na celu wzrost jakości usług oraz bezpieczeństwa pasażerów należy do kompetencji gmin lub podległych im podmiotów. Dotyczy to przede wszystkim wdrażania rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu (np. sygnalizacja świetlna dająca priorytet pojazdom transportu zbiorowego, budowa centrów przesiadkowych i parkingów w systemie P&R, czy też wprowadzanie stref ograniczonego ruchu). W związku z tym przedsięwzięcia te będą inicjowane oraz wspierane przez Związek, a ze względu na celowe wdrożenie spójnych rozwiązań w gminach, również będą przez KZK GOP koordynowane. Powinno to ułatwić wdrożenie takich przedsięwzięć, a także zwiększyć szanse na pozyskanie środków unijnych na ich realizację.

Realizacja kierunków działań wymienionych dla poszczególnych obszarów niniejszej *Strategii* wymaga sporządzenia szczegółowych programów ich realizacji. Programy te powinny obejmować zarówno harmonogram wdrożenia poszczególnych projektów, jak i analizy ekonomiczne i finansowe oraz sposoby i źródła finansowania. Uwzględniając syntetyczny charakter niniejszego dokumentu zakłada się, że programy takie będą przygotowywane na bieżąco, w kolejnych latach realizacji *Strategii*.

Opracowanie:

Z-ca Przewodniczącego Zarządu KZK GOP Grzegorz Dydkowski oraz
Pracownicy Wydziału Analiz Ekonomicznych oraz *Strategii*

Katowice, 18.11.2008 r.

Strategia działania KZK GOP 2008 - 2020