

Uchwała Nr 60 / III /2002

**Zgromadzenia Ogólnego Międzygminnego Związku Komunikacyjnego
w Jastrzębiu Zdroju z dnia 19 kwietnia 2002 roku.**

w sprawie: **rozpatrzenia sprawozdania z wykonania budżetu Międzygminnego Związku Komunikacyjnego w Jastrzębiu Zdroju za 2001 rok oraz udzielenia absolutorium Zarządowi z tego tytułu.**

Na podstawie art. 73 a ust.1 ustawy z dnia 08 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t. j. Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591) w związku z art. 136 ustawy z dnia 26 listopada 1998 roku o finansach publicznych (Dz. U. nr 155 poz. 1014 z późniejszymi zmianami.) oraz § 18 ust. 3 Statutu Międzygminnego Związku Komunikacyjnego w Jastrzębiu Zdroju (Dz. Urz. Woj. Katowickiego z 1991 r. nr 7 poz. 115)

na wniosek Komisji Rewizyjnej zaopiniowany przez Regionalną Izbę Obrachunkową w Katowicach,

Zgromadzenie Międzygminnego Związku Komunikacyjnego w Jastrzębiu Zdroju,

u c h w a ł a :

§ 1

Po rozpatrzeniu sprawozdania z wykonania budżetu MZK na 2001 rok zgodnie z treścią załączników nr 1, 2, 3.

- | | | |
|------------------------|-----------|--------------------------|
| 1. Po stronie dochodów | na kwotę: | 28.815.400,71 zł. |
| 2. Po stronie wydatków | na kwotę: | 30.976.700,66 zł. |

udzielić Zarządowi absolutorium z tytułu wykonania budżetu MZK za 2001 r.

§ 2

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**PRZEWODNICZĄCY
ZGROMADZENIA**
mgr inż. Jacek Pastuska

**SYNTETYCZNE ZESTAWIENIE BUDŻETU
ORAZ WYKONANIA DOCHODÓW I WYDATKÓW**

DZIAŁ	ROZDZIAŁ	TREŚĆ	PLAN 2001	WYKONANIE	WSKAŹNIK	
					PLAN	WYKON.
		DOCHODY OGÓŁEM	29 005 991,90	28 815 400,71	100,00%	99,34%
Dz. 600		TRANSPORT I ŁĄCZNOŚĆ	29 005 991,90	28 815 400,71		99,34%
	60004	Lokalny Transport Zbiorowy	29 005 991,90	28 815 400,71		99,34%
		WYDATKI OGÓŁEM	31 450 000,00	30 976 700,66	100,00%	98,50%
Dz. 600		TRANSPORT I ŁĄCZNOŚĆ	29 559 000,00	29 128 178,42		98,54%
	60004	Lokalny Transport Zbiorowy	29 559 000,00	29 128 178,42		98,54%
Dz. 750		ADMINISTRACJA PUBLICZNA	1 870 000,00	1 848 522,24		98,85%
	75095	Pozostała Działalność	1 870 000,00	1 848 522,24		98,85%
Dz. 758		RÓŻNE ROZLICZENIA	21 000,00	0,00		0,00%
	75818	Rezerwy Ogólne i Celowe	21 000,00	0,00		0,00%

WYNIK FINANSOWY NA DZIEŃ 31.12. 2001 R.

Zrealizowane dochody	28 815 400,71
Zrealizowane wydatki	30 976 700,66
Wynik finansowy	-2 161 299,95


**PRZEWODNICZĄCY
ZGROMADZENIA**
 mgr inż. Jacek Pastuszka

DOCHODY ZWIĄZKU

DZ.	ROZDZ.	§	TREŚĆ	PLAN	WYKONANIE	Wskaźnik wykonania	Struktura wykonania
1	2	3	4	5	6	w %	w %
			DOCHODY OGÓŁEM	29.005.991,90	28.815.400,71	99,34	100,00
600			TRANSPORT I ŁĄCZNOŚĆ	29.005.991,90	28.815.400,71	99,34	100,00
	60004		Lokalny transport Zbiorowy	29.005.991,90	28.815.400,71	99,34	100,00
		057	Grzywny, mandaty i inne kary pieniężne....	404.600,00	327.682,88	80,99	1,14
		058	Grzywny i inne kary pieniężne....	18.400,00	14.178,50	77,06	0,05
		083	Wpływy z usług	18.882.991,90	18.984.220,82	100,54	65,88
		092	Pozostałe odsetki	200.000,00	213.015,93	106,51	0,74
		231	Dotacje celowe otrzymane z gminy.....	9.500.000,00	9.276,302,58	97,65	32,19

PRZEWODNICZĄCY
ZGROMADZENIA
mgr inż. Jacek Pastuszka

WYDATKI ZWIĄZKU

DZ.	ROZD Z	§	T R E Ś Ć	PLAN	WYKONANIE	Wskaźnik wykonania	Struktura wykonania
						W %	W %
1	2	3	4	5	6	7	8
			WYDATKI OGÓLEM	31.450.000,00	30.976.700,66	98,50	100,00
600			TRANSPORT I ŁĄCZNOŚĆ	29.559.000,00	29.128.178,42	98,54	94,03
	60004		Lokalny Transport Zbiorowy	29.559.000,00	29.128.178,42	98,54	100,00
		4210	Zakup materiałów i wypos.	42.000,00	34.242,62	81,53	0,12
		4300	Zakup usług pozostałych	27.753.000,00	27.681.820,65	99,74	95,03
		4430	Różne opłaty i składki	8.600,00	8.180,74	95,12	0,03
		4530	Podatek od tow. i usług	1.605.400,00	1.317.372,93	82,06	4,52
		6060	Wyd. na zak. inw. jed. bud.	150.000,00	86.561,48	57,71	0,30
750			ADMINISTRACJA PUBLICZNA	1.870.000,00	1.848.522,24	98,85	5,97
	75095		Pozostała działalność	1.870.000,00	1.848.522,24	98,85	100,00
		3020	Nagr.i wyd.osob.nie zal...	6.700,00	6.648,96	99,24	0,36
		3030	Różne wyd.na rzecz os.fiz.	84.100,00	84.054,20	99,95	4,55
		4010	Wyn. osob. pracowników	1.121.000,00	1.102.629,11	98,36	59,65
		4040	Dodat. wynagr. roczne	65.750,00	65.727,06	99,97	3,56
		4110	Składki na ubezpie. społecz.	199.000,00	198.744,54	99,87	10,75
		4120	Składki na Fund. Pracy	28.500,00	28.465,93	99,88	1,54
		4140	Wpłaty na PFRON	20.000,00	19.992,96	99,96	1,08
		4210	Zakup mat. i wyposażenia	81.700,00	80.914,60	99,04	4,38
		4260	Zakup energii	11.000,00	10.954,99	99,59	0,59
		4300	Zakup usług pozostałych	142.100,00	141.635,15	99,67	7,66
		4410	Podróże służbowe krajowe	9.000,00	8.847,02	98,30	0,48
		4430	Różne opłaty i składki	1.650,00	1.638,00	99,27	0,09
		4440	Odpisy na Z.F.Ś.S.	21.100,00	21.048,72	99,76	1,14
		4530	Podatek od tow. i usług	29.400,00	28.719,36	97,68	1,55
		6060	Wyd. na zak. inw. jed. bud.	49.000,00	48.501,64	98,98	2,62
758			RÓŻNE ROZLICZENIA	21.000,00	0,00	0,00	0,00
	75818		Rezerwy ogólne i celowe	21.000,00	0,00	0,00	0,00
		4810	Rezerwy	21.000,00	0,00	0,00	0,00

PRZEWODNICZĄCY
ZGROMADZENIA
mgr inż. Jacek Pastuszka

Uchwała Nr 61/III/2002

Zgromadzenia Międzygminnego Związku Komunikacyjnego w Jastrzębiu Zdroju
z dnia 19 kwietnia 2002 roku

w sprawie: przyjęcia strategii funkcjonowania i rozwoju Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu Zdroju do roku 2015.

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt. 15 w związku z art. 69 ust. 2 ustawy z dnia 08 marca 1990r. o samorządzie gminnym (j.t. z 2001r. Dz. U. Nr 142 poz. 1591)

Zgromadzenie Związku

u c h w a ł a :

§ 1

Przyjąć strategię funkcjonowania i rozwoju Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu Zdroju do roku 2015 (załącznik do niniejszej uchwały).

§ 2

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.


PRZEWODNICZĄCY
ZGROMADZENIA
mgr inż. Jacek Pastuszka

Załącznik do Uchwały
Nr 61/III/2002 z dnia 19.04.2002r.
Zgromadzenia Międzygminnego
Związku Komunikacyjnego
w Jastrzębiu Zdroju

**Strategia funkcjonowania i rozwoju
Międzygminnego Związku
Komunikacyjnego
z siedzibą w Jastrzębiu Zdroju
do roku 2015**


PRZEWODNICZĄCY
ZGROMADZENIA
mgr inż. Jacek Pastuszka

1. STRATEGIA FUNKCJONOWANIA I ROZWOJU MIĘDZYGMINNEGO ZWIĄZKU KOMUNIKACYJNEGO W JASTRZĘBIU ZDROJU DO 2015 ROKU

1.1. Uwagi wstępne

Strategia MZK Jastrzębie Zdrój jest dokumentem określającym podstawowe cele i kierunki działania MZK Jastrzębie Zdrój w perspektywie do roku 2015. Prace nad *Strategią* oparto na następujących założeniach wynikających z realizowanej w praktyce przez gminy tworzące Związek polityki transportowej:

- transport zbiorowy w aglomeracji rybnickiej 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 proefektywnościowych mechanizmów rynkowych.

W efekcie prac przyjęto, że struktura *Strategii* obejmuje określenie wizji (domeny działania MZK Jastrzębie Zdrój) i misji (główny cel strategiczny) oraz kierunki działania zgrupowane w obszarach (polach) strategicznych.

W opracowaniu przedstawiono dwa warianty *Strategii*:

- wariant pierwszy: mieszany z ekspansywną strategią działania w którym dominuje jeden zasadniczy przedmiot działania Związku,
- wariant drugi: dynamiczny; zasadniczy przedmiot działania MZK Jastrzębie Zdrój tworzą organizacja publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie drogami i ruchem drogowym na terenie powiatów i gmin aglomeracji rybnickiej (Rybnickiego Obszaru Metropolitalnego).

W pracy zaznaczono również podstawowe warunki brzegowe realizacji *Strategii*.

1.2. Wizja MZK Jastrzębie Zdrój

Istotę i syntezę obecnego i przyszłego przedmiotu działania Międzygminnego Związku Komunikacyjnego w Jastrzębiu Zdroju określa wizja Związku. Przedstawiono ją dla każdego z proponowanych wariantów *Strategii*.

1.2.1. Wariant pierwszy

W tablicy 1.1. zamieszczono sformułowaną wizję MZK Jastrzębie Zdrój.

Tablica 1.1.

Wizja MZK Jastrzębie Zdrój – wariant mieszany *Strategii*

WIZJA MZK JASTRZĘBIE ZDRÓJ
MZK Jastrzębie Zdrój jest i pozostanie publicznym organizatorem transportu zbiorowego w aglomeracji rybnickiej
Oznacza to: <ul style="list-style-type: none">- MZK Jastrzębie Zdrój jest podmiotem publicznym (organizacją samorządu terytorialnego) podlega publicznej kontroli z racji realizowanej funkcji oraz finansowania ze środków publicznych,- MZK Jastrzębie Zdrój organizuje transport zbiorowy – oznacza to oddzielenie realizacji przewozów, zadaniem organizatora jest zapewnienie obsługi potrzeb przewozowych ludności za pomocą operatorów transportu zbiorowego (samochodowego i szynowego),- Obszerek działania MZK Jastrzębie Zdrój jest aglomeracja rybnicka; potrzeby przewozowe mieszkańców gmin członkowskich Związku wybiegają poza ich teren i MZK Jastrzębie Zdrój nie może ograniczać swojego działania tylko do granic administracyjnych gmin członkowskich, dlatego cała aglomeracja stanowi docelowy obszar działania MZK Jastrzębie Zdrój.

Źródło: Opracowanie własne.

Określając w tym wariantcie *Strategii* Związku wizję, proponuje się:

- utrzymanie dotychczasowego zasadniczego przedmiotu działania MZK – organizacja autobusowego publicznego transportu zbiorowego,
- rozszerzenie zakresu organizowanej obsługi potrzeb przewozowych o ich obsługę przy wykorzystaniu operatorów szynowego transportu zbiorowego,
- rozszerzenie obszaru działania Związku na teren całej aglomeracji rybnickiej (Rybnickiego Obszaru Metropolitalnego).

Tak więc pierwszy z elementów wizji MZK Jastrzębie Zdrój ma charakter konserwatywny, dwa kolejne noszą znamiona strategii dynamicznej.

1.2.2. Wariant drugi

W tablicy 1.2. zamieszczono wizję MZK Jastrzębie Zdrój dla wariantu drugiego.

Tablica 1.2.

Wizja MZK Jastrzębie Zdrój – wariant dynamiczny *Strategii*

WIZJA MZK JASTRZĘBIE ZDRÓJ

MZK Jastrzębie Zdrój jest i pozostanie publicznym organizatorem transportu zbiorowego w aglomeracji rybnickiej stając się jednocześnie podmiotem zarządzającym systemem transportowym w aglomeracji (w Rybnickim Obszarze Metropolitalnym)

Oznacza to, że:

- MZK Jastrzębie Zdrój jest podmiotem publicznym (organizacją samorządu terytorialnego) – podlega publicznej kontroli z racji realizowanej funkcji oraz finansowania ze środków publicznych,
- MZK Jastrzębie Zdrój organizuje transport zbiorowy – oznacza to oddzielenie realizacji przewozów, zadaniem organizatora jest zapewnienie obsługi potrzeb przewozowych ludności za pomocą operatorów transportu zbiorowego (samochodowego i szynowego),
- MZK Jastrzębie Zdrój realizuje funkcje zarządcy dróg powiatowych wykonując czynności wynikające z ustawy o samorządzie powiatowym (Dz.U. nr 91/1998, poz. 578 i nr 155/1998, poz. 1014) oraz ustawy o drogach publicznych Dz.U. nr 14/1985)
- MZK Jastrzębie Zdrój realizuje funkcje zarządcy dróg gminnych i lokalnych

miejskich z wyłączeniem „dużych miast” (Jastrzębie Zdrój i Rybnik) wykonując czynności wynikające z ustawy o samorządzie terytorialnym (Dz.U. nr 16/1990 r. poz. 99) oraz ustawy o drogach publicznych (Dz.U. nr 14/1985),

- MZK Jastrzębie Zdrój zarządza ruchem na sieci drogowej powiatów z wyłączeniem „dużych miast” (Jastrzębie Zdrój i Rybnik) wykonując czynności wynikające z ustawy prawo o ruchu drogowym (Dz.U. nr 129/2001, poz. 1444) wraz z przepisami wykonawczymi,
- Obszarem działania MZK Jastrzębie Zdrój jest aglomeracja rybnicka:
 - potrzeby przewozowe mieszkańców gmin członkowskich Związku wybiegają poza ich teren,
 - potrzeby w zakresie zarządzania drogami powiatowymi, lokalnymi miejskimi i gminnymi oraz ruchem na tych drogach występują na terenie całej aglomeracji rybnickiej

i MZK Jastrzębie Zdrój nie może ograniczać swojego działania tylko do granic administracyjnych gmin członkowskich, dlatego cała aglomeracja stanowi docelowy obszar działania Związku.

Zródło: Opracowanie własne.

1.3. Misja MZK Jastrzębie Zdrój

Tablica 1.3.

Sformułowanie misji MZK Jastrzębie Zdrój – wariant mieszany *Strategii*

MISJA MZK JASTRZĘBIE ZDRÓJ

Konkurencyjny transport zbiorowy

Misję należy rozumieć, jako wyznaczenie przez MZK Jastrzębie Zdrój za cel główny rozwoju jednostki do 2015r. osiągnięcie i utrzymanie na rynku transportu pasażerskiego w aglomeracji rybnickiej przewagi konkurencyjnej. Przewagę tę należy rozumieć jako dominującą pozycję rynkową w zakresie wszystkich realizowanych środkami mechanicznymi przemieszczeń pasażerskich. W szczególności chodzi o przewagę nad transportem zbiorowym świadczonym przez konkurentów MZK Jastrzębie Zdrój jak i nad transportem indywidualnym. Tak określona misja determinuje ekspansywną strategię działania.

Zródło: Opracowanie własne.

Sformułowanie misji MZK Jastrzębie Zdrój – wariant dynamiczny *Strategii*

MISJA MZK JASTRZĘBIE ZDRÓJ
Konkurencyjny transport zbiorowy
<p>Misję należy rozumieć, jako wyznaczenie przez MZK Jastrzębie Zdrój za cel główny rozwoju jednostki do 2015r. osiągnięcie i utrzymanie na rynku transportu pasażerskiego w aglomeracji rybnickiej przewagi konkurencyjnej. Przewagę tę należy rozumieć jako dominującą pozycję rynkową w zakresie wszystkich realizowanych środkami mechanicznymi przemieszczeń pasażerskich. W szczególności chodzi o przewagę nad transportem zbiorowym świadczonym przez konkurentów MZK Jastrzębie Zdrój jak i nad transportem indywidualnym. Tak określona misja determinuje ekspansywną strategię działania.</p> <p>Jednocześnie MZK Jastrzębie Zdrój realizować będzie rolę podmiotu zarządzającego infrastrukturą transportową i ruchem na sieci, kreując rozwiązania w tym zakresie we współpracy z samorządami gminnymi, samorządami powiatowymi i samorządem wojewódzkim.</p>

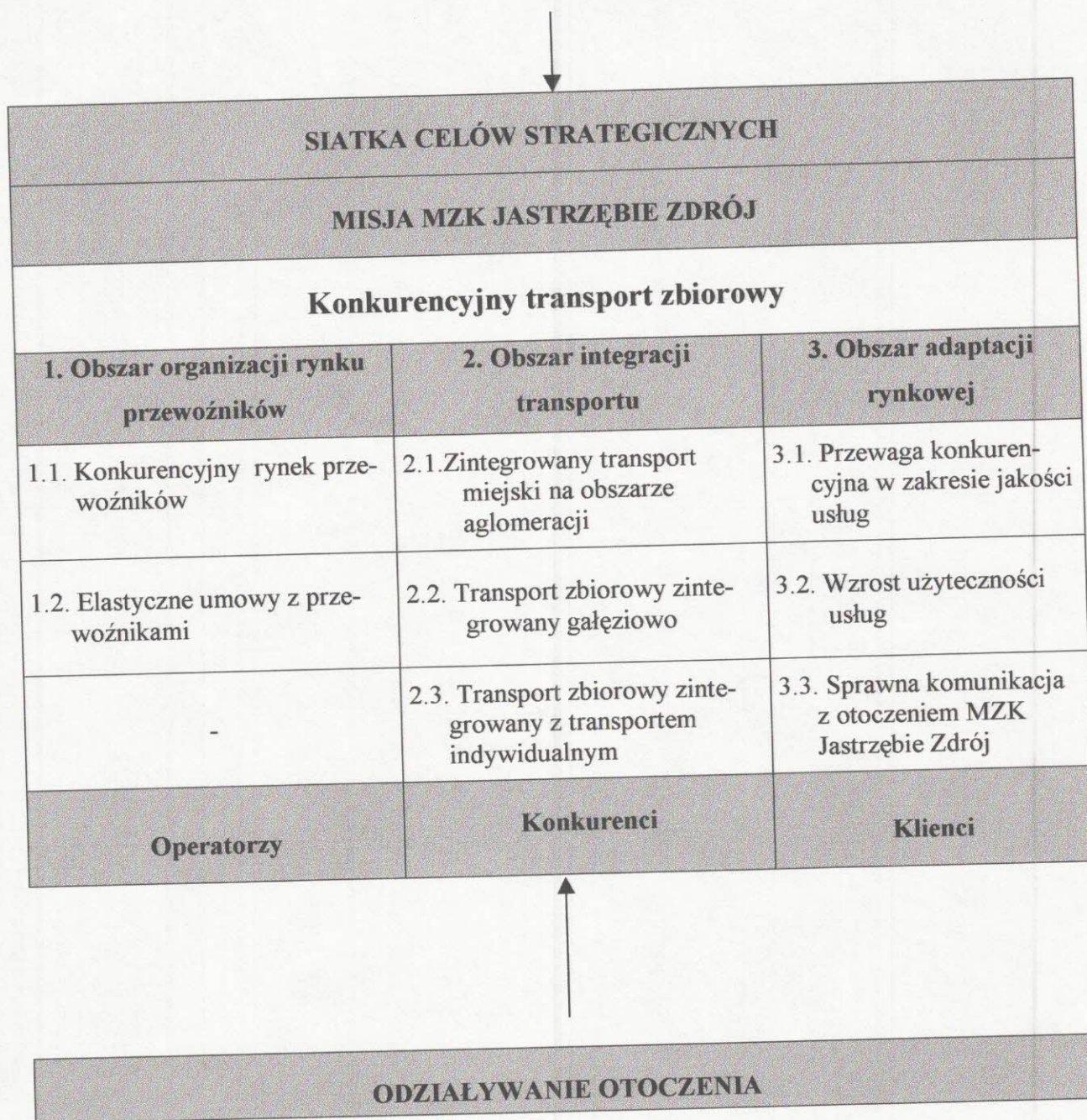
Źródło: Opracowanie własne.

1.4. Siatka celów strategicznych

1.4.1. Wariant pierwszy – strategia mieszana

W tablicy 1.5. zamieszczono siatkę celów strategicznych dla wariantu pierwszego *Strategii Związku* określającą co w danym obszarze strategicznym jest w największym stopniu zgodne z celami i zasobami Związku.

Cele strategiczne w *Strategii* funkcjonowania i rozwoju MZK Jastrzębie Zdrój – wariant mieszany



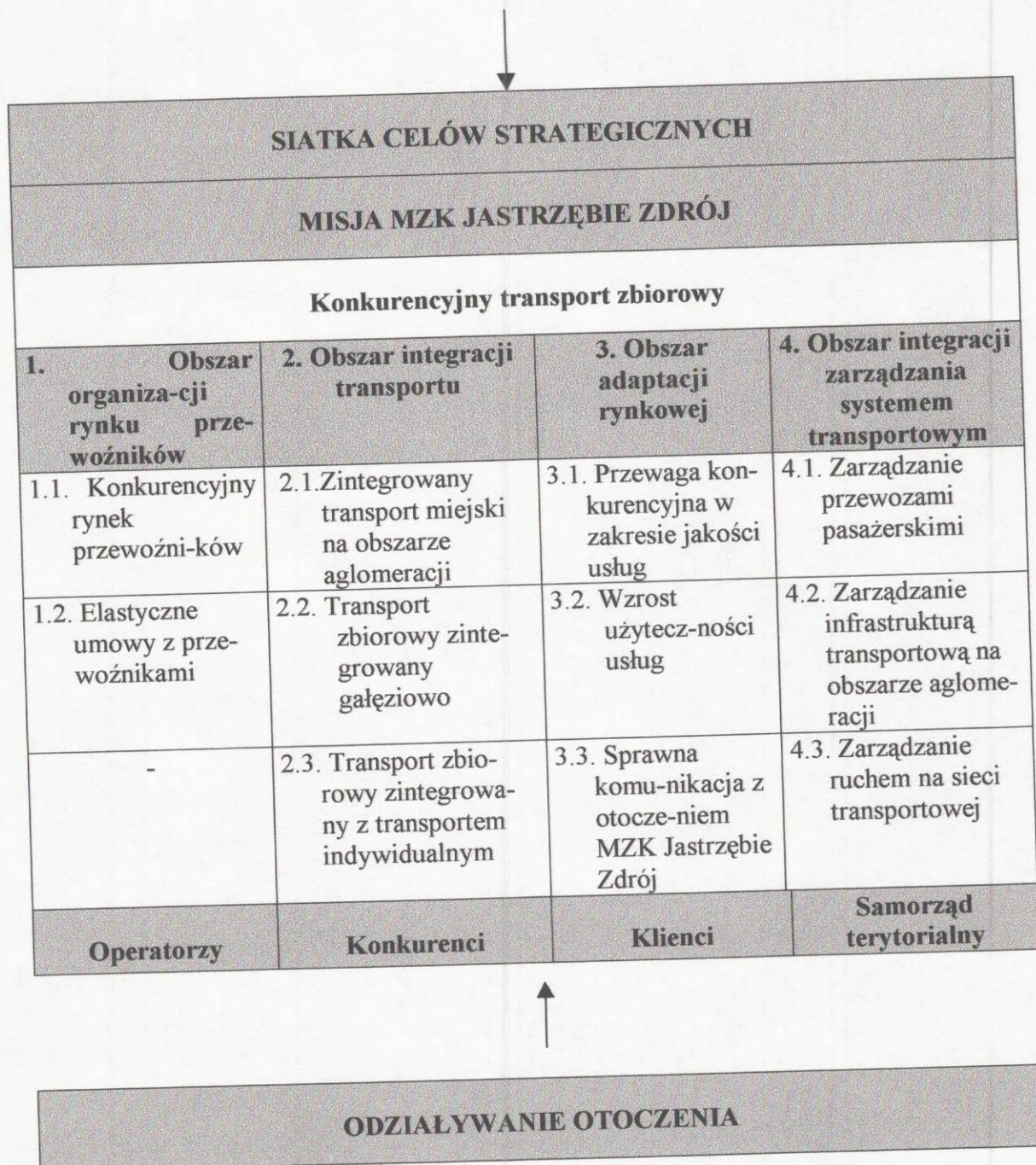
Źródło: Opracowanie własne.

1.4.2. Wariant drugi – strategia dynamiczna

W tablicy 1.6 przedstawiono siatkę celów strategicznych dla wariantu drugiego *Strategii* MZK Jastrzębie Zdrój.

Tablica 1.6.

Cele strategiczne w *Strategii* funkcjonowania i rozwoju MZK Jastrzębie Zdrój – wariant dynamiczny



Źródło: Opracowanie własne.

1.5. Strategia przewozowa – kierunki działania

Proponowana w opracowaniu strategia przewozowa jest wynikiem rozpatrywania optymistycznego scenariusza prognostycznego, w którym przyjmuje się:

- spadek przewozów w transporcie zbiorowym na obszarze aglomeracji rybnickiej do 2015 roku o około 12,5 % (zob. punkt 1.4.3 pracy),
- osiągnięcie i utrzymanie przez MZK Jastrzębie Zdrój na rynku transportu pasażerskiego aglomeracji rybnickiej przewagi konkurencyjnej.

Formułowana przy takich założeniach strategia przewozowa obejmuje działania w następujących obszarach (polach strategicznych):

- wariant pierwszy *Strategii* Związku:
 - obszar organizacji rynku przewoźników,
 - obszar integracji transportu,
 - obszar adaptacji rynkowej.

Jak widać dotyczą one następujących elementów otoczenia Związku:

- operatorów przewozowych,
- konkurencyjnych organizatorów transportu zbiorowego,
- pasażerów.

Strategię przewozową MZK Jastrzębie Zdrój dla wariantu pierwszego przedstawiono w tablicach 1.7 – 1.9.

Tablica 1.7.

Kierunki działania w strategii przewozowej MZK Jastrzębie Zdrój – obszar organizacji przewoźników

KIERUNKI DZIAŁANIA	
1. Obszar organizacji rynku przewoźników	
1.1. Konkurencyjny rynek przewoźników	1.2. Elastyczne umowy z przewoźnikami
1.1.1. Prywatyzacja PKM Jastrzębie Zdrój.	1.2.1. Modyfikacja umów w kierunku wzrostu znaczenia parametrów jakości usług.
1.1.2. Wprowadzenie polityki przetargowej określającej tempo otwierania rynku oraz procedury definiujące ten proces.	1.2.2. Wprowadzenie do umów elementów zainteresowania przewoźnika wzrostem wielkości przewozów pasażerskich.

1	2
1.1.3. Publikacja zamierzeń MZK Jastrzębie Zdrój w zakresie otwierania rynku (w tym poprzez informowanie o zamiarach oraz charakterystyce rynku potencjalnych oferentów).	
1.1.4. Wspieranie (także poprzez gminy członkowskie) rozwoju rynku operatorskiego.	

Źródło: Opracowanie własne.

Tablica 1.8.

Kierunki działania w strategii przewozowej MZK Jastrzębie Zdrój – obszar integracji transportu

KIERUNKI DZIAŁANIA		
2. Obszar integracji transportu		
2.1. Zintegrowany transport miejski na obszarze aglomeracji	2.2. Transport zbiorowy zintegrowany gałęziowo	2.3. Transport zbiorowy zintegrowany z transportem indywidualnym
2.1.1. Integracja oferty przewozowej transportu miejskiego (koordynacja rozkładów jazdy i taryfy) – zwłaszcza pomiędzy MZK Jastrzębie i Rybnikiem.	2.2.1. Integracja z ofertą usług PKP oraz przedsiębiorstw PKS jak i innych potencjalnych przewoźników ponadlokalnych.	2.3.1. Uzgodnienie i wprowadzenie przez gminy członkowskie wspólnej polityki parkingowej (zwłaszcza tworzenie stref płatnego parkowania oraz uzgodnione z poziomem cen biletów opłaty parkingowe).
2.1.2. Integracja sprzedaży usług – porozumienie o wspólnej ofercie taryfowej w zakresie wyszczególnionych typów biletów.	2.2.2. Integracja kanałów dystrybucji biletów (wspólna sprzedaż usług).	2.3.2. Przygotowanie i wprowadzenie zintegrowanej oferty biletowej dla użytkowników samochodów i transportu zbiorowego w systemach park and ride.
2.1.3. Prace nad ponownym przystąpieniem Rybnika do MZK Jastrzębie Zdrój.	2.2.3. Wprowadzanie wspólnych przedsięwzięć biletowych i promocyjnych.	2.3.3. Koordynacja transportu taksówkowego z ofertą transportu zbiorowego.
	2.2.4. Organizacja centrów przesiadkowych.	

Źródło: Opracowanie własne.

Tablica 1.9.

Kierunki działania w strategii przewozowej MZK Jastrzębie Zdrój – obszar adaptacji rynkowej

KIERUNKI DZIAŁANIA		
3. Obszar adaptacji rynkowej		
3.1. Przewaga konkurencyjna w zakresie jakości usług	3.2. Wzrost użyteczności usług	3.3. Sprawna komunikacja z otoczeniem MZK Jastrzębie Zdrój
<p>3.1.1. Wprowadzanie systemów regularnego pomiaru jakości usług.</p> <p>3.1.2. Wprowadzanie systemów zarządzania jakością – w tym certyfikacja wg norm ISO 9000.</p> <p>3.1.3. Wprowadzenie gwarancji jakości usług wraz z rekompensatami za niedotrzymanie jakości usługi (w ramach środków pochodzących z kar komunikacyjnych).</p>	<p>3.2.1. Rozwój produktu (transport multimodalny, usługi związane z wykorzystaniem czasu wolnego, usługi zwiększające bezpieczeństwo w pojazdach – np. zatrzymanie pomiędzy przystankami w porze nocnej, usługi związane z obsługą podróży do placówek handlowych, usługi związane z obsługą niepełnosprawnych).</p> <p>3.2.2. Dynamiczne zarządzanie cenami – zwłaszcza szersze różnicowanie cen, nowe formy dystrybucji usług.</p> <p>3.2.3. Rozwój systemów informacji komunikacyjnej (nowe kanały informacyjne, integracja kanałów).</p>	<p>3.3.1. Wdrożenie procedur public relations (dotyczących monitoringu informacji płynących z otoczenia, regularnych kontaktów z mediami, organizacji imprez promujących transport zbiorowy, zarządzania informacją w warunkach kryzysowych).</p> <p>3.3.2. Organizacja systemu public relations w ramach struktur zarządzania marketingowego.</p> <p>3.3.3. Przeprowadzenie intensywnych warsztatów dla radnych i lokalnych środowisk gospodarczych w zakresie istoty i znaczenia transportu zbiorowego na obszarach zurbanizowanych.</p>

Źródło: Opracowanie własne.

- wariant drugi *Strategii* MZK Jastrzębie Zdrój: proponuje się rozszerzenie działania o obszar strategiczny integracji zarządzania systemem transportowym obejmujący

samorządy terytorialne; specyfikację działań dla tego pola przedstawiono w tabelicy 1.10.

Tablica 1.10.

Kierunki działania w strategii przewozowej MZK Jastrzębie Zdrój – wariant dynamiczny, obszar integracji zarządzania systemem transportowym

KIERUNKI DZIAŁANIA
4. Obszar integracji zarządzania systemem transportowym^{1/}
4.1. Zarządzanie przewozami pasażerskimi
4.1.1. Doskonalenie sieci istniejących komunalnych linii autobusowych MZK; uwzględniać należy możliwości optymalizacji oferty wynikające z koordynacji integrującego się transportu zbiorowego
4.1.2. Zarządzanie przewozami ponad lokalnymi na obszarze powiatów ziemskich aglomeracji
4.1.3. Zarządzanie kolejowymi przewozami regionalnymi na obszarze aglomeracji rybnickiej (współpraca z samorządem województwa śląskiego)

¹ Docelowo do 2015r. na terenie Rybnickiego Obszaru Metropolitalnego

Źródło: Opracowanie własne.

Jak dokumentują tablice 1.7 – 1.10, w okresie czasu, który obejmuje Strategia funkcjonowania i rozwoju MZK Jastrzębie Zdrój, Związek stanie się organizatorem:

- przewozów samochodowych wykonywanych na zlecenie gmin na całym obszarze aglomeracji rybnickiej (docelowo Rybnickiego Obszaru Metropolitalnego) – lokalny transport zbiorowy,
- przewozów samochodowych lub wykonywanych transportem szynowym na zlecenie samorządów powiatowych aglomeracji – międzygminny transport zbiorowy o zasięgu powiatowym,
- przewozów samochodowych lub wykonywanych transportem szynowym na zlecenie samorządu wojewódzkiego – regionalny transport zbiorowy.

1.6. Strategia rozwoju – kierunki działania

Silne elementy rozwojowe w odniesieniu do przedmiotu działania Międzygminnego Związku Komunikacyjnego Jastrzębie Zdrój zaproponowano w wariantcie dynamicznym *Strategii* Związku.

Natomiast wariant pierwszy – *Strategia* o charakterze mieszanym zakłada przede wszystkim utrzymanie dotychczasowych pozycji Związku. Działania ukierunkowane na rozwój MZK Jastrzębie Zdrój dotyczą w tym wariantcie wyłącznie dotychczasowego przedmiotu działania Związku i są przedsięwzięciami proefektywnościowymi zwiększającymi a następnie utrzymującymi konkurencyjną pozycję MZK Jastrzębie Zdrój na rynku przewozów pasażerskich w aglomeracji rybnickiej.

Dynamiczna strategia MZK Jastrzębie Zdrój (wariant drugi) skupia w sobie wszystkie tendencje rozwojowe strategii mieszane (wariant pierwszy) i zdecydowanie rozszerza przedmiot działania Związku o nowe zadania w zakresie integracji systemu transportowego aglomeracji rybnickiej a docelowo Rybnickiego Obszaru Metropolitalnego. W tabelicy 1.11 zamieszczono specyfikację działań w tym obszarze strategicznym.

Tablica 1.11.

Kierunki działania w strategii przewozowej MZK Jastrzębie Zdrój – wariant dynamiczny, obszar integracji zarządzania systemem transportowym

KIERUNKI DZIAŁANIA		
Obszar integracji zarządzania systemem transportowym		
1. Zarządzanie przewozami pasażerskimi	2. Zarządzanie infrastrukturą transportową na obszarze aglomeracji	3. Zarządzanie ruchem na sieci transportowej
1.1. Stałe doskonalenie sieci istniejących komunalnych linii autobusowych MZK; uwzględnić należy możliwość optymalizacji oferty wynikającą z integracji transportu zbiorowego.	2.1. Zarządzanie drogami powiatowymi 2.2. Zarządzanie drogami gminnymi i lokalnymi miejskimi z wyłączeniem „dużych miast” (Jastrzębie Zdrój i Rybnik).	3.1. Zarządzanie ruchem na drogach powiatowych, lokalnych miejskich i gminnych z wyłączeniem „dużych miast” aglomeracji

1	2	3
1.2. Zarządzanie przewozami ponad lokalnymi na obszarze powiatów ziemskich aglomeracji. 1.3. Zarządzanie kolejowymi przewozami regionalnymi na obszarze aglomeracji rybnickiej (współpraca z samorządem województwa śląskiego).		

^{1/} Docelowo do 2015 r. na terenie Rybnickiego Obszaru Metropolitalnego

Źródło: Opracowanie własne.

1.7. Strategia osiągnięcia celów – kierunki działania

Osiągnięcie głównego celu strategicznego (misja MZK Jastrzębie Zdrój) oraz przyjętych celów strategicznych wymaga:

- realizacji przez Związek strategii przewozowej i strategii rozwoju,
- zmian w uregulowaniach prawnych umożliwiających związkom komunalnym przyjmowanie do realizacji nowych zadań (między innymi w zakresie zarządzania ruchem na drogach znajdujących się na terenie powiatów ziemskich),
- szerokiego rozwijania promocji transportu zbiorowego w aglomeracji rybnickiej,
- podjęcie przez MZK Jastrzębie Zdrój szerokiej współpracy w zakresie swojego działania (wizja Związku) z innymi instytucjami sektora publicznego,
- stałego artykułowania woli integracji transportu na obszarze aglomeracji rybnickiej jako niezbędnego elementu racjonalnego rozwoju całej aglomeracji.

3.8. Aspekt ekonomiczny strategii funkcjonowania i rozwoju MZK Jastrzębie Zdrój

Analiza ekonomiczna proponowanej Strategii funkcjonowania i rozwoju MZK Jastrzębie Zdrój do 2015 r. powinna udzielić odpowiedzi na następujące pytania:

- Czy przedstawiona *Strategia* wpisuje się w ogólne priorytety samorządów lokalnych wynikające ze szczupłości zasobów?

Odpowiedź na powyższe pytanie jest twierdząca i wynika z następujących przesłanek:

- stałej optymalizacji oferty przewozowej kierowanej na rynek, uwzględniającej potrzeby społeczności lokalnych oraz możliwości wynikających z koordynacji integrującego się transportu zbiorowego aglomeracji rybnickiej (docelowo Rybnickiego Obszaru Metropolitalnego),
- wprowadzenie selektywności rozwoju ukierunkowanej względami integracji całego systemu transportowego aglomeracji,
- rozszerzając domenę działania Związku na integrację zarządzania całym systemem transportowym aglomeracji przewiduje intensyfikację wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej oraz zmniejszenie kosztów procesu zarządzania infrastrukturą; z drugiej strony dla Związku działania powyższe dają możliwość uzyskania nowych dochodów pozwalających na niezbędną w tych warunkach rozbudowę jego zasobów ludzkich,

- Czy realizacja strategii przyniesie korzyści szacowane dla całej aglomeracji rybnickiej?

Proponowane rozwiązania stanowią istotny element integracji obszaru aglomeracji rybnickiej i przyniosą następujące korzyści w skali makro (obszaru metropolitalnego):

- prowadzą do zwiększenia atrakcyjności systemu transportowego poprzez rozszerzenie oferty usług w transporcie zbiorowym aglomeracji,
- zmierzają do zmniejszenia dystansu między aglomeracją rybnicką a aglomeracją katowicką; jednocześnie są to przedsięwzięcia zgodne z kierunkami rozwoju publicznego transportu zbiorowego w krajach Unii Europejskiej,
- ułatwiają rozwiązanie problemów ekologicznych preferując rozwiązania w zakresie konkurencji i integracji z transportem indywidualnym oraz rozszerzenie udziału transportu szynowego w obsłudze potrzeb przewozowych w ruchu pasażerskim na terenie aglomeracji rybnickiej,
- umożliwiają wprowadzenie do publicznego transportu zbiorowego nowoczesnych technik i technologii (tabor szynowy i samochodowy, techniki informacyjne),

- Czy realizacja Strategii przyczyni się do rozwoju transportu aglomeracji i instytucji sfery publicznej?

Proponowana Strategia funkcjonowania i rozwoju Związku daje możliwości wykreowania MZK Jastrzębie Zdrój na flagową instytucję publiczną w aglomeracji rybnickiej oferującą nowoczesny i konkurencyjny transport zbiorowy.

Analizując aspekt finansowy *Strategii* Związku podkreślić należy następujące fakty:

- *Strategia* nie generuje ujemnych skutków finansowych,
- wprowadza działania pozwalające na zniwelowanie utraty części wpływów taryfowych wynikającej ze zmniejszających się do 2015 r. potrzeb przewozowych; szacowana w wariancie optymistycznym wielkość przewozów w 2015 r. wyniesie 21,0 mln pasażerów, czyli o około 12,5 % mniej niż obecnie,
- zmniejszenie wpływów taryfowych można oszacować na około 2,8 mln zł w skali roku ^{1/} działania obejmujące:
 - zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych związanych z funkcjonowaniem poszczególnych linii komunikacyjnych,
 - prowadzenie przez Związek czynności zarządcy dróg i zarządu ruchu na obszarze aglomeracji rybnickiej,
 - wprowadzenie nowych usług przewozowych pozwolić mogą na co najmniej zrównoważenie podanej powyżej kwoty utraconych wpływów taryfowych.

PODSUMOWANIE

1. Ze względu na dynamicznie zmieniające się otoczenie, działania konkurencyjne oraz nowe oczekiwania społeczności lokalnych, niezbędne staje się podejście strategiczne do problemów funkcjonowania i rozwoju Międzygminnego Związku Komunikacyjnego w Jastrzębiu Zdroju.
2. Prace nad *Strategią* oparto na założeniach wynikających z realizowanej w praktyce przez gminy tworzące Związek polityce transportowej:
 - transport w aglomeracji rybnickiej jest transportem zintegrowanym,
 - usługi transportowe w publicznym transporcie zbiorowym powinny być dofinansowane ze środków publicznych,
 - konieczna jest szczególna dbałość o efektywność wykorzystania funduszy publicznych.

^{1/} W szacunkach założono średnią odpłatność za 1 przejazd na poziomie 1999 r. to jest w kwocie 0,937 zł. – zob. R. Janecki z zespołem, Racjonalizacja systemu transportu autobusowego na obszarze działania Międzygminnego Związku Komunikacyjnego Jastrzębie Zdrój, Praca Instytutu Transportu Politechniki Śląskiej, Katowice 1999 r., t. 13, s. 59.

3. Opracowane warianty *Strategii* wyznaczają podstawowe cele i kierunki działania MZK Jastrzębie Zdrój w perspektywie do 2015 r.
4. Wariant pierwszy *Strategii* ma charakter mieszany (konserwatywno-dynamiczny) z ekspansywną strategią działania z jednej strony oraz dominacją jednego zasadniczego przedmiotu działania Związku (organizacja publicznego transportu zbiorowego) z drugiej strony.
5. Wariant drugi *Strategii* funkcjonowania i rozwoju MZK Jastrzębie Zdrój definiuje nowy obszar działania Związku obejmujący:
 - organizację publicznego transportu zbiorowego na terenie całej aglomeracji rybnickiej (docelowo Rybnickiego Obszaru Metropolitalnego),
 - zarządzanie drogami i ruchem drogowym na terenie powiatów i gmin aglomeracji.
6. Spośród prezentowanych w opracowaniu wariantów *Strategii* proponowaną docelową opcją powinien być wariant drugi - strategia dynamiczna.
7. Osiągnięcie celów strategii dynamicznej następować powinno etapowo:
 - do 2005 r. realizacja strategii o mieszanych elementach,
 - następnie podjęcie intensywnych działań zmierzających do osiągnięcia celów strategicznych określonych dla tego wariantu *Strategii* Związku.
8. Istotną zaletą proponowanego planu strategicznego są jego pozytywne aspekty ekonomiczne.
9. Proponowana Strategia funkcjonowania i rozwoju Międzygminnego Związku Komunikacyjnego Jastrzębie Zdrój do 2015 r. kreuje nowoczesną instytucję publiczną w aglomeracji rybnickiej oferującą efektywnie zarządzany system transportowy w tym nowoczesny i konkurencyjny transport zbiorowy w aglomeracji rybnickiej (docelowo w Rybnickim Obszarze Metropolitalnym).