Bilety dostępne są w następujących wariantach dotyczących okresu ważności biletu:

- bilet miesięczny - ważny w miesiącu, na który został zakupiony
- bilet okresowy - ważny przez 15 dni łącznie z dniem datowania
- bilet tygodniowy - ważny przez 7 dni łącznie z dniem datowania

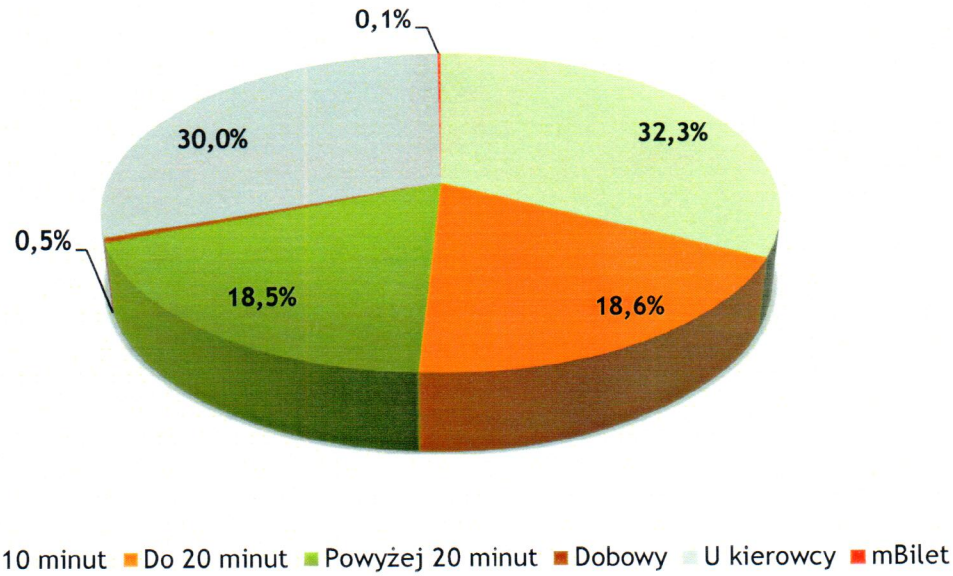
Nie wszystkie rodzaje biletów są dostępne we wszystkich wariantach czasowych. Przykładowo bilet SC (bilet uprawniający do przejazdów wszystkimi liniami organizowanych przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju) nie jest dostępny jako bilet tygodniowy. Bilet SO (bilet uprawniający do przejazdów wszystkimi liniami organizowanych przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju) jest dostępny wyłącznie jako bilet miesięczny normalny.

Planuje się zastąpienie biletu miesięcznego ważnego w miesiącu, w którym został zakupiony, biletem okresowym 30-dniowym. Pozwoli to na bardziej elastyczne dopasowanie tego samego okresu ważności biletu do indywidualnych potrzeb pasażerów. W celu promowania korzystania z biletów okresowych wprowadzone zostaną bilety ważne dłuższy okres niż miesiąc, przykładowo bilety 60-dniowe i 90-dniowe. Przy ustalaniu opłat za te bilety planuje się przestrzegać zasady, że cena tych biletów jest niższa niż cena biletów miesięcznych, które należały by kupić w analogicznym okresie.

VII.2 Struktura biletów

W 2012 roku sprzedano łącznie 5 700 863 biletów wszystkich rodzajów, a ich wartość była równa 16 383 301 złotych. Analizując ilość sprzedanych biletów, można wyciągnąć wniosek, że 98% całkowitej ilości sprzedanych biletów stanowiły bilety jednorazowe, a tylko 2% całkowitej ilości sprzedanych biletów stanowiły bilety miesięczne i okresowe. Natomiast analizując wartość sprzedanych biletów, można wyciągnąć wniosek, że 66% całkowitej wartości sprzedanych biletów stanowiły bilety jednorazowe, a 34% całkowitej wartości sprzedanych biletów stanowiły bilety miesięczne i okresowe.

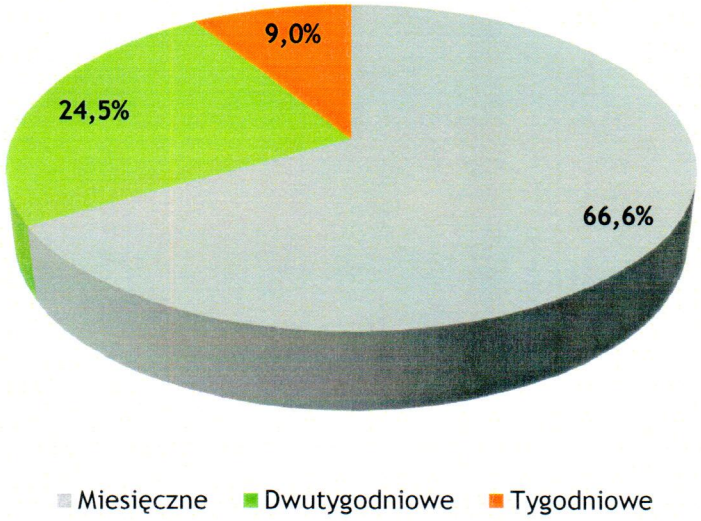
Procentowy rozkład ilości sprzedanych w 2012r. biletów jednorazowych kształtuje się następująco:



Rysunek 17. Procentowy udział poszczególnych typów biletów jednorazowych w całkowitej ilości sprzedanych biletów jednorazowych

Najpopularniejszy typ biletów jednorazowych, ponad 32% całkowitej ilości sprzedanych biletów jednorazowych, stanowiły bilety do 10 minut. Oznacza to, że bilety jednorazowe były najczęściej wykorzystywane do krótkich przejazdów na niewielkie odległości. Niewiele mniejszy udział w całkowitej ilości sprzedanych biletów jednorazowych, równy 30%, miały bilety kupione u kierowcy. Popularność tego typu biletu nie jest podyktowana względami ekonomicznymi, ponieważ ceny biletów zakupionych u kierowcy są równe cenom najdroższych biletów sprzedawanych w punktach stacjonarnych. Tak duża ilość biletów zakupionych u kierowcy wynika ze zbyt małej dostępności do biletów sprzedawanych w punktach stacjonarnych, tzn. punktów tych jest zbyt mało lub godziny otwarcia punktów istniejących nie odpowiadają realnym potrzebom mieszkańców. W związku z tym planuje się poprawienie dostępności mieszkańców do biletów.

Procentowy rozkład ilości sprzedanych w 2012r. biletów miesięcznych i okresowych kształtuje się następująco:



Rysunek 18. Procentowy udział poszczególnych typów biletów miesięcznych i okresowych w całkowitej ilości sprzedanych biletów miesięcznych i okresowych.

Najpopularniejszy typ biletów z grupy biletów miesięcznych i okresowych to bilet miesięczny. Bilety te cechują się najmniejszym stosunkiem ceny biletu i długości okresu obowiązywania, więc przyczyna popularności tych biletów może mieć źródło natury ekonomicznej. Kupno biletu okresowego lub miesięcznego nie jest możliwe we wszystkich punktach zakupu biletów, a więc wiąże się z pewną niedogodnością i czasochłonnością. Mając na uwadze, że bilety okresowe są pewnym źródłem finansowania usług komunikacyjnych, planuje się dążyć do jak największego wykorzystania tych biletów przez pasażerów wykonujących regularnie podróże komunikacją orgaznizowaną przez MZK.

Na zmianę struktury biletów wpłynie planowane wprowadzenie e-biletu. System e-biletu jest w sposób dokładny opisany w rozdziale *8 Kierunki rozwoju*.

W zakresie struktury wykorzystywanych przez pasażerów biletów planuje się, aby:

- po wprowadzeniu e-biletu ilość biletów papierowych systematycznie malała, a ilość biletów elektronicznych systematycznie rosła
- ilość biletów jednorazowych systematycznie malała, a ilość biletów okresowych systematycznie rosła

Aby działać stymulująco na zmiany struktury biletów spełnione będą następujące założenia:

- stosunek ekonomiczny kosztów regularnych przejazdów odbywanych na podstawie biletów jednorazowych do kosztów regularnych przejazdów odbywanych na podstawie biletów okresowych będzie promował odbywanie regularnych podróży na podstawie biletów okresowych
- stosunek ekonomiczny kosztów przejazdów odbywanych na podstawie jednorazowych biletów na e-karcie do kosztów przejazdów odbywanych na podstawie jednorazowych biletów papierowych będzie promował odbywanie podróży na podstawie biletów w wersji elektronicznej
- bilety okresowe będą dostępne wyłącznie w formie e-biletu



VIII. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu

VIII.1 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu przy uwzględnieniu infrastruktury transportowej znajdującej się na obszarze MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

Przewozy pasażerskie na obszarze MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju mogą być realizowane przy wykorzystaniu infrastruktury drogowej bądź kolejowej. Transport kolejowy jest dostępny w następujących gminach:

- Czerwionka- Leszczyny
- Radlin
- Rydułtowy
- Suszec
- Żory

Głównym przewoźnikiem kolejowym obsługującym obszar MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju są Koleje Śląskie sp. z o.o., których właścicielem jest Województwo Śląskie. MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju nie jest więc organizatorem przewozów kolejowych i nie ma bezpośredniego wpływu na te przewozy. Na sieć komunikacyjną w przewozach kolejowych składają się następujące linie komunikacyjne:

- Linia S7 Katowice-Mikołów-Rybnik
- Linia S72 Rybnik-Żory-Pszczyna
- Linia S74 Rybnik-Radlin-Wodzisław Śląski
- Linia S75 Rybnik- Rydułtowy- Racibórz

W związku z tym, że transport kolejowy nie jest dostępny we wszystkich gminach członkowskich Związku a sieć komunikacyjna umożliwia odbywanie podróży wewnętrznych na obszarze MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju jedynie w nielicznych relacjach, transport kolejowy nie jest realną alternatywą dla publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju. Przewozy autobusowe będą pełniły funkcje komplementarną dla przewozów kolejowych umożliwiających dokonywanie podróży poza obszar działalności MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju poprzez zapewnienie mieszkańcom możliwie szybkiego dojazdu do stacji i przystanków kolejowych.

VIII.2 Polityka zrównoważonego rozwoju transportu

Gminy członkowskie zrzeszone w MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, poprzez wdrażanie polityki transportowej opartej na zasadach zrównoważonego rozwoju, mogą wpływać na zachowania komunikacyjne mieszańców, w szczególności na wybór środka transportu jakim mieszkańcy będą odbywać podróże.

Polityka zrównoważonego rozwoju transportu jest rozwiązaniem pośrednim pomiędzy polityką prosamochodową, promującą transport indywidualny i jednocześnie transport zbiorowy, ograniczającą do realizacji funkcji socjalnej a ideą miasta bez samochodu wykluczającą transport indywidualny z ruchu miejskiego. Zrównoważony rozwój transportu zakłada optymalny podział zadań pomiędzy transport indywidualny i zbiorowy. W tym celu dokonuje się między innymi podziału miast na strefy, w których następuje różny podział podróży realizowanych poszczególnymi środkami transportu. Stosowany obecnie podział wyróżnia następujące strefy:

- **Strefa centralna** - strefa cechująca się dużą koncentracją zabudowy. Podstawową rolę odgrywa transport zbiorowy, którego oferta jest szeroka, a funkcjonowanie usprawnione dzięki zastosowanym priorytetom. Promowany jest także ruch pieszy i rowerowy. Dostępność strefy dla transportu indywidualnego jest ograniczony, parkowanie także jest

ograniczone i jest płatne. Dodatkowo, w niektórych przypadkach, wewnątrz strefy centralnej wyodrębnia się strefę zamkniętą w której ruch samochodów jest ograniczony do wjazdu z zezwoleniem.

- **Strefa pośrednia** - strefa cechująca się średnią intensywnością zabudowy. Komunikacja zbiorowa jest preferowana na głównych ciągach komunikacyjnych, gdzie posiada priorytety. W stosunku dla transportu indywidualnego, mogą być zastosowane częściowe ograniczenia poprzez płatne (w niektórych przypadkach) parkowanie. Ruch pieszy ma priorytet w centrach dzielnic.
- **Strefa zewnętrzna** - strefa cechująca się słabym zagospodarowaniem i brakiem problemów z przepustowością układu drogowego. Transport indywidualny funkcjonuje na równi z transportem zbiorowym, który może mieć priorytety na głównych ciągach komunikacyjnych.

Wdrożenie w największych ośrodkach miejskich należących do MZK polityki transportowej zakładającej preferencje szybkiego i łatwo dostępnego transportu zbiorowego w strefach centralnych przy jednoczesnym pozostawieniu swobody dla transportu indywidualnego w dzielnicach peryferyjnych (w których oferta komunikacji zbiorowej także jest dostępna), wpłynie na wzrost ilości podróży odbywanych transportem zbiorowym.

Warunkiem zrównoważonego rozwoju transportu jest skracanie długości podróży i zmniejszanie ich liczby. Kluczowe jest zapobieganie, poprzez strategiczne planowanie kierunków rozwoju przestrzennego miast, procesowi niekontrolowanej tzw. ex-urbanizacji. Rozprzestrzenianie się miasta na tereny słabo zaludnione powoduje zapotrzebowanie na długie podróże odbywane komunikacją indywidulaną.

W przypadku podróży międzygminnych zjawisko kongestii, czyli zatłoczenia sieci drogowej, jest mniej odczuwalne niż przy podróżach o charakterze miejskim. Nie oznacza to jednak, że publiczny transport zbiorowy kursujący w relacjach międzygminnych powinien być ograniczony jedynie do spełnienia podstawowych potrzeb socjalnych ludności, czyli do sytuacji, w której z transportu zbiorowego korzystają jedynie osoby niemające (z przyczyn wieku, finansowych

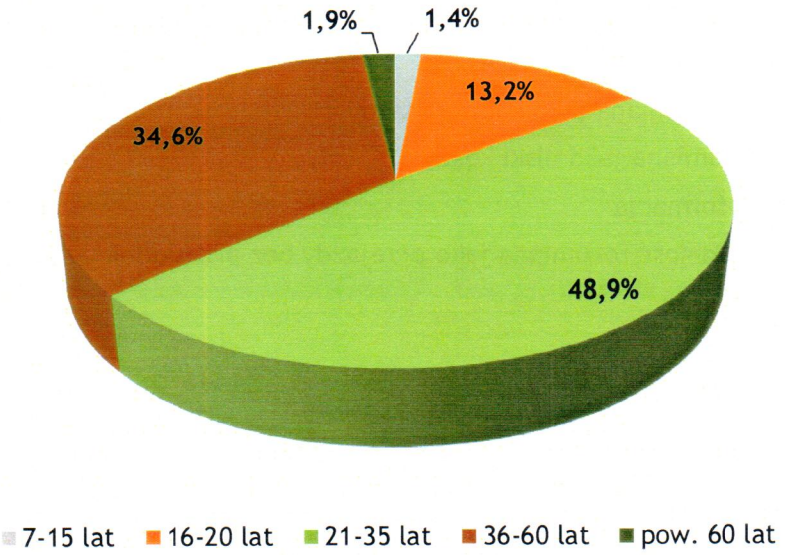
lub zdrowotnych) możliwości odbywania podróży transportem indywidualnym. W tym celu niezbędne jest zapewnienie oferty przewozowej o odpowiednio wysokiej jakości, wyrażonej poprzez realizację w możliwie wysokim stopniu postulatów przewozowych.

Jak pokazują doświadczenia zachodnioeuropejskie, działania opierające się jedynie na promocji transportu zbiorowego prowadzą w najlepszym wypadku do ograniczenia odpływu pasażerów z komunikacji zbiorowej na korzyść transportu indywidualnego. W celu pozyskania nowych pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej, niezbędne jest wprowadzenie ograniczeń w stosunku do transportu indywidualnego. Warunkiem koniecznym jest ukształtowanie takiej oferty przewozowej, która pod względem parametrów jakościowych i ilościowych będzie realną alternatywą dla samochodu osobowego oraz wysoki poziom świadomości ekologicznej społeczeństwa.

VIII.3 Preferowane przez mieszkańców cechy komunikacji zbiorowej

Badania marketingowe, których wyniki wykorzystano w niniejszym planie transportowym, zostały przeprowadzone w 2006 roku w formie ankiety wśród osób kupujących bilety okresowe.

Blisko 76% ankietowanych stanowiły kobiety, natomiast udział mężczyzn kształtował się na poziomie 23%. Pod względem wieku największą grupę ankietowanych, prawie 49%, stanowili pasażerowie w wieku 21-35 lat a najmniejszą, 1,4%, stanowili pasażerowie w wieku 7-15 lat. Podział ankietowanych ze względu na wiek w sposób szczegółowy przedstawia poniższy wykres.



Rysunek 19. Struktura wiekowa pasażerów biorących udział w badaniach marketingowych

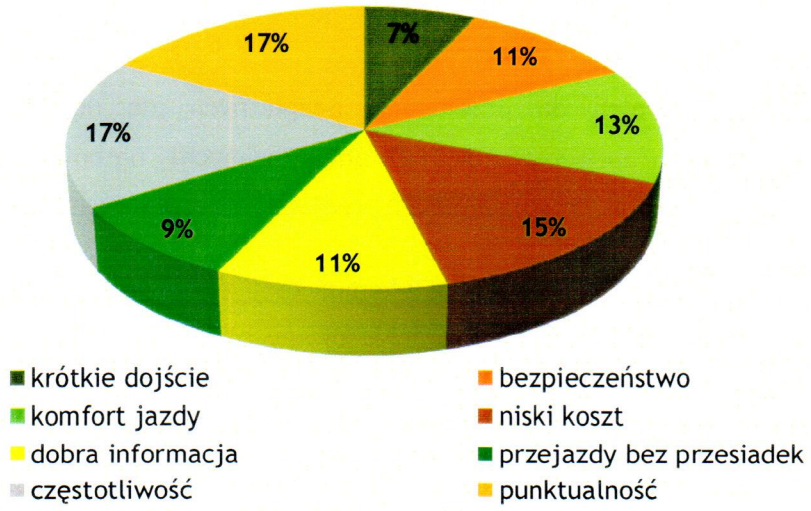
Pod względem uprawnień do przejazdów bezpłatnych lub ulgowych dominowały osoby nie posiadające takich uprawnień (ok. 80% ankietowanych), natomiast żaden z respondentów nie wskazał na uprawnienia do korzystania z przejazdów bezpłatnych.

Pod względem częstotliwości korzystania z komunikacji zbiorowej dominowały osoby odbywające podróże kilka razy dziennie (blisko 80% ankietowanych), a najmniej liczną grupę osób (ok. 5%) stanowiły osoby korzystające z komunikacji raz dziennie. Pozostałe osoby (ok. 15%) zadeklarowało, że korzystają z komunikacji zbiorowej sporadycznie. Respondentami były głównie osoby korzystające z biletów miesięcznych i okresowych, wybieranych głównie przez pasażerów regularnie podróżujących komunikacją zbiorową.

W przeprowadzonym badaniu respondenci mieli miedzy innymi wskazać postulat przewozowy, którego realizacja przez komunikację zbiorową jest najważniejsza. Badane były poniżej wykazane postulaty przewozowe.

- dostępność rozumiana jako krótkie dojście do/z przystanku
- bezpieczeństwo
- wygoda rozumiana jako komfort jazdy
- cena rozumiana jako niski koszt
- dobra informacja
- bezpośredniość rozumiana jako przejazdy bez przesiadek
- częstotliwość
- punktualność

Wyniki badań w tym zakresie obrazuje poniższy wykres:



Rysunek 20. Preferowane cechy transportu publicznego wskazane w badaniach marketingowych pasażerów

Za najważniejszą cechę przez respondentów została uznana częstotliwość, na którą wskazało 17,0% badanych osób. Na kolejnych miejscach uplasowały się: punktualność (16,8%) oraz niski koszt (15,1%). Tylko 10,9% badanych jako najważniejszą cechę wskazało bezpieczeństwo, 9,1% przejazdy bez przesiadek, a najmniej, 6,9% krótkie dojście.

Preferowane cechy komunikacji publicznej i ich ważność w odczuciu pasażerów są uwzględniane przy tworzeniu oferty przewozowej i sposobie funkcjonowania komunikacji. Należy zwrócić uwagę na fakt, że żadna z badanych cech nie została uznana za zdecydowanie najważniejszą, bądź zdecydowanie pomijalną w pierwszej kolejności do realizacji, dlatego planuje się dążyć do możliwie najpełniejszego spełniania przez publiczny transport zbiorowy wszystkich postulatów przewozowych.



IX. Zasady organizacji rynku przewozów

IX.1 MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju jako organizator komunikacji zbiorowej

Związek międzygminny pod nazwą *„Międzygminny Związek Komunikacyjny"* został powołany celem wspólnego realizowania wybranych zadań o charakterze publicznym, tzn. zadań związanych ze sprawami lokalnego transportu zbiorowego, reprezentowania i obrony wspólnych interesów w tym zakresie oraz działając na podstawie postanowień art. 10 i rozdziału 7 Ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie terytorialnym /Dz.U.Nr 16, poz.95 z późniejszymi zmianami.

MZK z siedzibą w Jastrzębiu Zdroju został zarejestrowany w Rejestrze związków międzygminnych w dniu 6 czerwca 1991r. pod pozycją 13. Statut Związku został opublikowany w Dzienniku Urzędowym Województwa Katowickiego Nr 7 z dnia 29 czerwca 1991r., poz. 115 oraz w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego Nr 19 z dnia 8 lutego 2010r. poz. 318. Statut *Międzygminnego Związku Komunikacyjnego* z dnia 4 kwietnia 1991r. został przyjęty Uchwałą nr XIII/151/91 Rady Miasta Jastrzębie Zdrój z dnia 26 marca 1991 w sprawie przyjęcia Statutu Międzygminnego Związku Komunikacyjnego.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, MZK z siedzibą w Jastrzębiu - Zdroju jest organizatorem komunikacji zbiorowej właściwym ze względu na obszar działania na sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny.

Przedmiotem działalności MZK z siedzibą w Jastrzębiu - Zdroju jest:

- **Organizacja i realizacja komunikacji zbiorowej**
  - określenie potrzeb przewozowych
  - opracowanie rozkładów jazdy i ich publikacja
  - zawieranie umów z przewoźnikami (operatorami)
  - integracja systemu transportu

- **Prowadzenie gospodarki finansowej**
  - ustalenie systemu taryfowego
  - dystrybucja biletów
  - prowadzenie rozliczeń z gminami i przewoźnikami (operatorami)

- **Prowadzenie działalności kontrolnej**
  - prowadzenie realizacji zadań przewozowych
  - kontrola biletów
  - kontrola funkcjonowania jednostek organizacyjnych Związku

- **Utrzymanie i rozwój infrastruktury technicznej związku**
  - utrzymanie dworców i przystanków
  - utrzymanie i rozwój innego mienia Związku nie powierzonego przedsiębiorstwom

IX.1.1 Realizacja funkcji organizatorskich

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym definiuje na czym w szczególności polega organizowanie publicznego transportu zbiorowego. Poniższa tabela pokazuje za realizację których funkcji organizatorskich odpowiada MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, a za realizację których funkcji organizatorskich odpowiadają gminy członkowskie.

Tabela 18. Funkcje organizatorskie w podziale na podmioty realizujące te funkcje

Funkcja organizatorska	Podmiot realizujący funkcję
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego	Gminy członkowskie
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: - systemu informacji dla pasażera	MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora	Gminy członkowskie
Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów	MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.8), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007	MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

Znaczna większość funkcji organizatorskich w zakresie komunikacji zbiorowej o użyteczności publicznej realizowana jest przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju.

Dla zrównoważonego rozwoju systemu transportowego obszaru funkcjonowania MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju niezbędna jest współpraca Związku, gmin członkowskich, organizatorów publicznego transportu wyższego szczebla oraz przewoźników komercyjnych.

Organami Związku są Zgromadzenie Związku oraz Zarząd Związku. Organem stanowiącym i kontrolnym związku jest Zgromadzenie Związku, a organem wykonawczym - Zarząd Związku. Za sferę regulacji komunikacji zbiorowej odpowiada Biuro Związku.

Zgromadzenie (strefa kształtowania polityki komunikacji) jako organ stanowiący i kontrolny

W skład Zgromadzenia wchodzą prezydenci i burmistrzowie (lub ich zastępcy) gmin będących członkami związku oraz po jednym przedstawicielu spośród radnych wybranych rzez Radę Gminy.

Do kompetencji Zgromadzenia Związku należy:

- Ustalanie programów realizacji zadań Związku.
- Decydowanie w sprawach tworzenia, przekształcenia i likwidacji jednostek organizacyjnych Związku.
- Nadawanie tym jednostkom statutów lub regulaminów organizacyjnych.
- Realizowanie w ramach Związku kompetencji rady gminy w odniesieniu do zadań zleconych Związkowi.
- Decydowanie o przyjmowaniu i występowaniu członków ze Związku.
- Powoływanie i odwoływanie Zarządu Związku oraz kontrola i nadzór jego działalności.
- Decydowanie w sprawach płacowych członków Zarządu.
- Uchwalanie projektu zmian statutu Związku.
- Uchwalanie likwidacji Związku oraz podziału jego mienia na skutek likwidacji.

Zarząd (strefa kształtowania polityki komunikacji) jako organ wykonawczy

Zarząd Związku jest powoływany i odwoływany przez Zgromadzenie Związku. Jedna trzecia składu Zarządu może pochodzić spoza przedstawicieli członków Związku, pozostałe dwie trzecie składu Zarządu Zgromadzenie wybiera ze swojego składu. W skład Zarządu wchodzą: Przewodniczący Zarządu, Zastępca Przewodniczącego oraz trzech Członków Zarządu.

IX.1.2 Struktura organizacyjna

Struktura organizacyjna MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju jest następująca:



Rysunek 21. Struktura organizacyjna Międzygminnego Związku Komunikacyjnego w Jastrzębiu Zdroju

Do kompetencji Zarządu Związku należy:

- Realizacja zadań Związku.
- Wykonywanie uchwał Zgromadzenia Związku.
- Opracowywanie projektów budżetu Związku i jego realizowanie.
- Opracowywanie projektów struktury organizacyjnej jednostek Związku, projektów ich statutów lub regulaminów organizacyjnych, wyznaczanie tym jednostkom zadań do wykonania, a także nadzorowanie i kontrolowanie ich działalności.
- Podejmowanie uchwał w sprawie zatrudnienia i zwalniania kierowników jednostek organizacyjnych Związku.
- Decydowanie w sprawach niezastrzeżonych na rzecz Zgromadzenia Związku.

Biuro Związku (strefa regulacji systemu komunikacyjnego)

Do kompetencji Biura Związku należy:

- realizacja decyzji Zgromadzenia i Zarządu Związku
- pełnienie funkcji organizacyjnych, planistycznych i kontrolnych względem systemu komunikacyjnego

Biuro MZK jest podzielone na następujące Referaty: Referat Finansowo - Księgowy, Referat Planowania i Organizacji Komunikacji, Referat Kontroli i Nadzoru Ruchu, Referat Organizacyjno - Kadrowy. Zadania poszczególnych referatów są następujące:

- **Referat Finansowo - Księgowy**
  - dysponowanie środkami finansowymi ze sprzedaży biletów i egzekucji za przejazdy bez biletów
  - określenie wymaganego poziomu dotacji z budżetu gmin na realizację przewozów i dysponowanie tymi środkami

- określenie wymaganego poziomu dotacji z budżetu państwa do komunikacji międzygminnej i dysponowanie tymi środkami, finansowanie realizacji usług przewozowych zgodnie z zawartymi umowami

- **Referat Planowania i Organizacji Komunikacji:**
  - projektowanie tras, linii, przystanków, punktów przesiadkowych i opracowywanie rozkładów jazdy
  - przygotowanie i zawieranie umów na realizację usług przewozowych z przewoźnikami, wybranymi w trybie zamówień publicznych
  - kształtowanie systemów taryfowo-biletowych
  - utrzymanie infrastruktury związanej z informacją przystankową
  - badanie rynku usług transportowych
  - badanie potoków pasażerów
  - rozpatrywanie wniosków dotyczących układu linii komunikacyjnych, badanie efektywności ekonomicznej linii komunikacyjnych

- **Referat Kontroli i Nadzoru Ruchu:**
  - kontrola realizacji usług przewozowych
  - kontrola biletowa
  - windykacja należności za jazdę bez ważnego biletu, rozpatrywanie skarg, odwołań i wniosków dotyczących mandatów

- **Referat Organizacyjno-Kadrowy:**
  - prowadzenie rejestru skarg i wniosków oraz koordynacja przygotowywania odpowiedzi na skargi i wnioski przez poszczególne referaty i pracowników na samodzielnych stanowiskach
  - zapewnienie sprawnej organizacji urzędu
  - prowadzenie sekretariatu kierownictwa urzędu

IX.2 Charakterystyka operatorów

Poniżej przedstawiona jest podstawowa charakterystyka operatorów publicznego transportu zbiorowego (w rozumieniu Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która definiuje operatora jako samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorcę uprawnionego do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie) świadczących obecnie usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego dla MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju.

- **PKM Sp. z o.o.**

Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Jastrzębiu-Zdroju swoją działalność rozpoczęło w 1976 roku, powstając jako Zakład Komunikacyjny nr 9 WPK w Katowicach. W 1991r. w wyniku podziału WPK Katowice powstało Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Jastrzębiu - Zdroju. W roku 1993 PKM przekształcone zostało w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością, której udziały są w posiadaniu MZK z siedzibą w Jastrzębiu - Zdroju. PKM pełni funkcję przewoźnika realizując przewozy pasażerskie w ramach komunikacji miejskiej w pełnym zakresie na terenie miasta Jastrzębie-Zdrój oraz częściowo na terenie miast Wodzisław Śląski, Żory, Radlin, Rydułtowy i Pszów oraz w gminach Mszana, Pawłowice i Zebrzydowice. PKM prowadzi również działalność w zakresie badań technicznych pojazdów, wynajmu pomieszczeń biurowych, magazynowych i warsztatowych oraz ekspozycji reklam z wykorzystaniem własnych środków transportu. Przedsiębiorstwo posiada własne zaplecze techniczne i magazynowe, stację paliw oraz stację kontroli pojazdów. Firma jest w posiadaniu różnego typu autobusów, w 70% niskopodłogowych, które są przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych. Posiadany tabor spełnia wszelkie wymogi bezpieczeństwa i ekologii.

- **V-BUS Sp. z o.o.**

Firma powstała w 1993 roku. Zajmuje się przede wszystkim prowadzeniem usług komunikacyjnych głównie na terenie miast Żory, Czerwionka - Leszczyny, Wodzisław oraz ościennych gmin, pracując na zlecenie MZK Jastrzębie. Autobusy należące do V-BUS wyposażone są w silniki spełniające normy Euro2 i Euro3 odnośnie emisji zanieczyszczeń zawartych w spalinach. Spółka prowadzi również działalność w zakresie sprzedaży autobusów oraz ekspozycji reklam z wykorzystaniem własnych środków transportu.

- **KONSORCJUM**

KONSORCJUM powstało w 2012 roku na podstawie umowy zawartej pomiędzy trzema przewoźnikami: P.P.U.H „Kłosok", ASKA Żory oraz PKM Sp. z o.o. w Jastrzębiu-Zdroju. Jego celem jest realizacja zadań przewozowych na terenie powiatu wodzisławskiego.

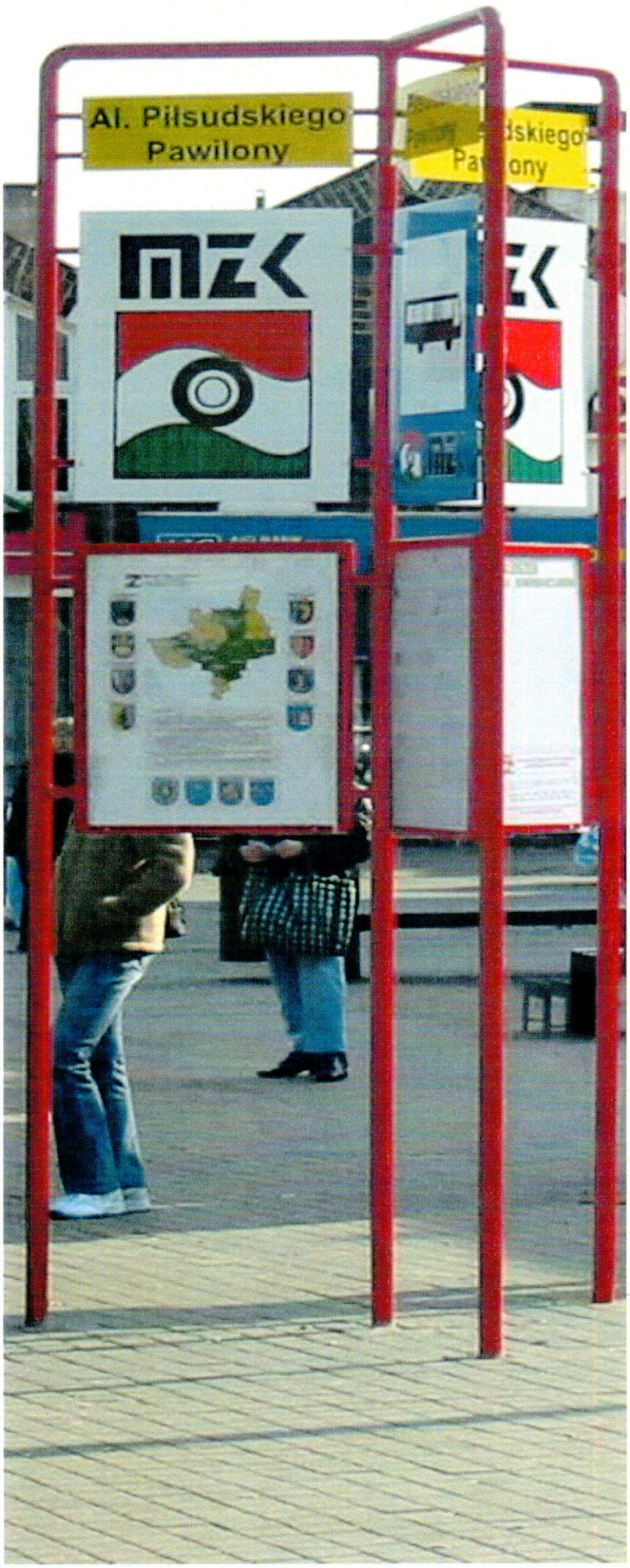
IX.3 Tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Obecnie operatorzy świadczą usługi dla MZK na podstawie umów zawartych w wyniku przetargu nieograniczonego (PKM sp. z o.o. oraz Konsorcjum) lub na podstawie umowy bezprzetargowej (umowa z V-BUS sp. z o.o. z dnia 28.04.1995r.).

Planuje się, że po wygaśnięciu obecnie obowiązujących umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na liniach komunikacyjnych obecnie obsługiwanych przez V-BUS sp. z o.o. oraz Konsorcjum operatorzy zostaną wyłonieni w trybie przetargu nieograniczonego. Na liniach komunikacyjnych obecnie obsługiwanych przez PKM sp. z o.o., po wygaśnięciu obecnie obowiązującej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, operator zostanie wybrany w trybie przetargu nieograniczonego

lub świadczenie usług będzie wykonywane przez tzw. podmiot wewnętrzny - w rozumieniu zapisów Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołanego do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Umowy zawarte z przedsiębiorcami wyłonionymi w trybie przetargu nieograniczonego lub na drodze bezpośredniego powierzenia będą zawierane na czas oznaczony równy 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym muszą dysponować operatorzy, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami w tym zakresie i możliwościami finansowymi MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju jako organizatora publicznego transportu zbiorowego.



X. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej