



Witamy w naszej gazecie!



Eugeniusz Pyplacz
Prezes PKM Katowice

Oddajemy w Państwa ręce pierwszy numer „Wiadomości PKM Katowice”. Jest to bezpłatny dwumiesięcznik, w którym oprócz spraw dotyczących komunikacji publicznej chcemy poruszać tematy związane z życiem miasta Katowice.

Będą tu zawarte informacje dotyczące życia kulturalnego Katowic. Nie zabraknie tematów motoryzacyjnych oraz przybliżenia przedsięwzięć i inwestycji planowanych na terenie Katowic przez Urząd Miasta i inne instytucje, a także przedsię-

biorców prywatnych.

Na naszych łamach będziemy także zamieszczać relacje z ważnych wydarzeń oraz poruszać tematy i problemy trapiące pasażerów i mieszkańców Katowic.

„Wiadomości PKM Katowice” są rozdawane bezpłatnie w autobusach naszej firmy, które kursują po obszarze całej aglomeracji katowickiej. Ponadto nasza gazeta trafia do wszystkich ważniejszych urzędów i instytucji państwowych i samorządowych mających swoją siedzibę w Katowicach.

Wymyślił „Wiadomości”



Arkadiusz Podgórný, zwycięzca konkursu, z prezesem Eugeniuszem Pyplaczem.

Kiedy zrodził się pomysł wydawania tej gazety. Zarząd firmy ogłosił konkurs na tytuł gazety. Miał być krótki, wpadający w ucho i pozwalający w pełni identyfikować gazetę z PKM Katowice. Na konkurs wpłynęło 58 propozycji. Spośród nich komisja, w skład której wchodził, m.in. Prezes Zarządu Eugeniusz Pyplacz i zastępca Dyrektora ds. Technicznych Józef Rajwa wybrała nazwę Wiadomości PKM Katowice, którą zaproponował Arkadiusz Podgórný.

- Tytuły wymyśliliśmy razem z żoną. To nasz wspólny sukces i bardzo się cieszymy, że jedna z naszych propozycji spodobała się komisji - powiedział nam Arkadiusz Podgórný, który pracuje w warsztatach.

Prezes PKM Katowice Eugeniusz Pyplacz wręczył zwycięzcy nagrodę, a był to model przegubowego autobusu, miesięczny karnet do kina Helios dla dwóch osób oraz firmowy komplet przyborów do pisania. Gratulujemy zwycięzcy!

Wiosenne nowości



W tym roku tak, jak w roku ubiegłym, kupiliśmy Jelcze typu M125M Vecto. W ubiegłym roku firma nabyła 10 nowych autobusów, a teraz na drogi wyjechała siódemka.

SZCZEGÓŁY – STR. 2

KZK GOP łączy nasze miasta



Każdego dnia autobusy w aglomeracji katowickiej przewożą niemal milion pasażerów.

SZCZEGÓŁY – STR. 7

Katowice: miasto pierwsze wśród równych



Katowice są miastem przyszłości. Jesteśmy świadkami przeobrażania się górnośląskiej stolicy z miasta przemysłowego w nowoczesne centrum gospodarcze, kulturalne i polityczne. Temu celowi służą nowobudowane drogi, banki i uczelnie. Świat pędzi naprzód coraz szybciej, jednego możemy być pewni: Katowice jutra muszą powstać już dziś!

SZCZEGÓŁY – STR. 4 – 5

7 niskopodłogowych jeliczy już kursuje

Wiosenne nowości

Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Katowice od kilku lat kupuje nowe autobusy. Postawiliśmy na odbudowę taboru i dziś mamy najnowocześniejsze pojazdy wśród firm współpracujących z Komunikacyjnym Związkiem Komunalnym GOP. W tym roku tak, jak w roku ubiegłym, kupiliśmy Jelcze typu M125M Vecto.

W ubiegłym roku firma nabyła 10 nowych autobusów, a teraz na drogi wyjechała siódemka.



W 2003 roku PKM Katowice wyremontowało także kilka przegubowych ikarusów montując w nich nowoczesne silniki. Obecnie z silnikami Euro jeździ już 20 sztuk autobusów przegubowych.

Zmiany te na pewno zostały zauważone przez Was, czyli pasażerów każdego dnia korzystających z naszych usług. Nowoczesne pojazdy dają bowiem wyższy

Liczba autobusów w PKM Katowice: 230 sztuk w tym:

- 102 autobusy przegubowe:
 - w tym 56 z zespołami ekologicznymi EURO;
- 128 autobusów krótkich,
 - w tym 100 z zespołami ekologicznymi EURO;
 - w tym 46 niskopodłogowych:
 - 8 MAN;
 - 15 Solaris;
 - 17 Jelcz M125M;
 - 6 Jelcz M121M

komfort podróżowania. Obsługujemy większość tras na terenie miasta Katowice, ale nasze autobusy kursują także po Siemianowicach Śląskich, Chorzowie oraz Rudzie Śląskiej. W sumie wozimy pasażerów na 53 liniach.

Od kilkunastu miesięcy obsługujemy także komercyjną linię Katowice – Międzynarodowy Port Lotniczy w Pyrzowicach przez Sosnowiec. Każdego dnia nasze autobusy wykonują 18 kursów przewożąc pasażerów z centrum Katowic na lotnisko i z powrotem. Także i tę trasę obsługują nowoczesne autobusy marki Solaris.

Obecnie wprowadzane do ruchu pojazdy mają silniki ekologiczne Euro-3, automatyczną skrzynię biegów Voitha oraz są w pełni przystosowane do przewożenia osób niepełnosprawnych, także na wózkach inwalidzkich. Są to tzw. autobusy krótkie, 12-metrowe, niskopodłogowe, które mają trzy drzwi oraz specjalne miejsca do wprowadzenia wózka z dzieckiem lub inwalidzkim. Mogą przewozić 100 osób, ale miejsc siedzących mają 29.

- W tym roku PKM Katowice przymierza się do zakupu kolejnych autobusów. Po raz pierwszy od lat będziemy kupować autobusy przegubowe. Oczywiście i tym razem będą to wozy posiadające niską podłogę, która umożliwia korzystanie z komunikacji miejskiej osobą niepełnosprawnym – wyjaśnia Eugeniusz Pyptacz, prezes zarządu PKM Katowice.

STACJA KONTROLI POJAZDÓW



☎ 032/ 258 62 94

www.pkm.katowice.pl

Okresowe badania techniczne

- samochodów osobowych
- samochodów ciężarowych
- autobusów i ciągników

Zapraszamy: pon - pt 6⁰⁰ - 18⁰⁰
sobota 6⁰⁰ - 14⁰⁰



Latem przekonamy się, jak będzie wyglądać mała katowicka starówka wokół starego dworca

Dworcowa jak na starych fotografiach

Prezydent Miasta Katowice wraz ze Stowarzyszeniem Architektów Polskich oddział w Katowicach ogłosił konkurs na zagospodarowanie przelazowej ulicy: Mariackiej, Dworcowej i Jana. 16 czerwca poznamy zwycięzcę i jego projekt. To wówczas przekonamy się, jak będzie wyglądać tzw. mała katowicka starówka.

Władze miasta oczekują, że architektom uda się pogodzić historyczny charakter kamienic i placów z nowym wizerunkiem starego dworca, który ma przeistoczyć się w centrum komercyjno-usługowo-kulturalne. Zwycięzca może liczyć na 20 tys. nagrody i realizację swojego pomysłu.

- Na pewno wyremontujemy kamienice należące do miasta, sfinansujemy tzw. małą architekturę, czyli drzewa, rośliny, klomby, oświetlenie i ławki. Zamkniemy też ul. Dworcową dla ruchu samochodów, bo inaczej to miejsce nie ożyje. Cały ruch pójdzie ul. Wojewódzką, która przejdzie gruntowny remont – wyjaśnia Waldemar Bojarun, rzecznik prasowy Urzędu Miasta w Katowicach.

Architekci w swoich projektach powinni ożywić tę zalana betonem część miasta. Mieszkańcy Śródmieścia, z którymi kilkakrotnie spotykał się prezydent Katowic, Piotr Uszok chciałby, aby były to deptaki pełne zieleni i kolorów oraz kawiarni, restauracji, galerii. Ma tu tętnić życie do późnych godzin wieczornych.

W zamysłach władz miasta byłby to pierwszy krok do zmiany charakteru i wizerunku zarówno

ścisłego centrum miasta, jak i Rynku.

Oczywiście przy tak radykalnych zamianach są też niezadowoleni z tego pomysłu. Do takich należą mieszkańcy ul. Wojewódzkiej oraz handlowcy. Wprowadzenie tu ruchu tranzytowego spowoduje, że ta do tej pory cicha uliczka w centrum stolicy aglomeracji, gdzie dzieci bawią się na chodnikach, stanie się arterią przelotową.

Likwidacja wjazdu na ul. Dworcową spowoduje potrzebę powstania w okolicy tzw. miejsc parkingowych. Władze miasta postanowiły, że wielopiętrowe parkingi podziemne zostaną zbudowane na ul. Mariackiej Tyłnej, na niezabudowanych terenach przy ul. Wojewódzkiej, na terenach PKP oraz przy ul. Młyńskiej oraz pod Al. Korfańskiego między Rawą a Rondem i może też pod ul. Dworcową.

- Zagospodarowanie starego dworca wraz z jego przejściami spowoduje, że przejście między ul. Wojewódzką i Dworcową znacznie się skróci. Tętniący życiem stary dworzec spowoduje, że centrum miasta przestanie umierać wieczorami – dodaje Bojarun.

W czerwcu katowiczanie poznają zwycięski projekt. Do końca roku będą trwały prace związane z jego uszczegółowieniem i przygotowaniem do realizacji. W 2006 roku powinny ruszyć prace, które w kilka miesięcy zmienią radykalnie oblicze tej części Katowic.

Na przebudowę Śródmieścia miasto planuje wydać około 60 mln zł.

W Muzeum Historii Katowic do 29 maja br. katowiczanie mogą oglądać wystawę malarstwa i grafiki Moniki Hartman

Malarka uważa, że: tworzenie sztuki jest jak wysyłanie listów w butelce z bezludnej wyspy – zawarta w nich wiadomość to jedynie: „Jestem tutaj, na środku bezmiarów uniwersum i postrzegam go w sposób taki a taki, a siebie w nim”. Artystka ma władzę jedynie nad samym aktem twórczym, to, co dzieje się dalej z tą informacją, pozostaje natomiast poza jego kontrolą. Czy ktoś wyłowi butelkę? Czy zdecyduje się zajrzeć do środka? A, zajrząwszy, co z listu odczyta? Każdy przecież posługuje się swoim alfabetem...

Czy odnajdzie we własnym doświadczeniu jakikolwiek punkt odniesienia dla subiektywnego opisu świata postrzeganego przez inną istotę? Artystka zachęca katowiczanie do obejrzenia swoich prac i odkrycia jej świata.

Monika Hartman jest absolwentką Akademii Sztuk Pięknych w Krakowie, filii w Katowicach. Dyplom główny uzyskała w Katedrze Grafiki Warsztatowej w Pracowni Druku Wypukłego – prof. Romana Staraka; dyplom dodatkowy w Katedrze Kształcenia Ogólnoplastycznego w Pracowni malarstwa prof. Jacka Rykały. Uprawia grafikę warsztatową (linoryt), rysunek i malarstwo. Wystawiała swoje prace, m. in. w 1998 r. na wystawie prac absolwentów 2 Liceum Ogólnokształcącego im. Marii Konopnickiej w Katowicach, Górnosląskim Centrum Kultury w Katowicach oraz w 2000 r. na wystawie grafiki studentów i pedagogów Katowickiej Filii ASP w Krakowie, Galeria „Pod Atlantami”, Wąbrzych, a także na wystawie prac dyplomowych absolwentów Katowickiej filii ASP w Krakowie, Górnosląskie Centrum Kultury w Katowicach. Jej prace można było obejrzeć na wystawach indywidualnych w Młodzieżowej Ośrodku Pracy Twórczej w Dąbrowie Górniczej w 2002 r. oraz w Galerii „OD NOWA 2” w Bytomiu.

Porządki na ulicach

Miniona zima dała się we znaki zarówno kierowcom, jak i drogowcom. Pracownicy Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów przystąpili do tatania dziur, które są nieodzownym elementem wiosennego krajobrazu.

Na spęknięcia, dziury i przełomy zimowe kierowcy natrafiają właściwie w każdej drodze. Pracownicy MZUiM każdego roku naprawiają wszelkie ubytki i teraz można spotkać na ulicach ekipy tającą dziury.

- Na remonty doraźne przeznaczamy nieduże kwoty. Bardzo często są to prace punktowe, wykonywane szybko i nie powodujące dużych utrudnień. Mamy w planach także kilka większych robót. Te ulice, których stan techniczny jest bardzo zły mogą liczyć na kompleksowy remont – wyjaśnia Piotr Handwerker, dyrektor MZUiM w Katowicach.

Najbardziej potrzebuje go m. in. ulica Strzelców Bytomskich, a planuje się także remont na Piotrowickiej, Panewnickiej i Wojewódzkiej. Ta ostatnia będzie jednak częścią inwestycji, która ma zmienić oblicze całego Śródmieścia w Katowicach.

Z dziurami w jezdniach i chodnikach oraz z malowaniem pasów i linii na asfalcie walczy specjalna kilkudziesięcioosobowa ekipa. Mają sporo pracy, bo do ich obowiązków należy także odświeżenie wszystkich znaków, zarówno pionowych jak i poziomych, a także barierki ostrzegawczych.

Prawo jazdy w innych godzinach

Wydział Komunikacji katowickiego Urzędu Miasta od 1.04.2005 r. zmienił godziny przyjmowania interesantów. Referaty: Zarządzania Ruchem i Systemów Komunikacji, Szkolenia Kierowców i Diagnostyki Pojazdów, Transportu i Parkowania będą otwarte w czwartek i piątek od 7:30 do 17:00 Natomiast referaty: Rejestracji Pojazdów i Praw Jazdy są czynne: w poniedziałek i wtorek od 7:30 do 15:30 oraz w środę od 7:30 do 13:00, a w czwartek, piątek od 7:30 do 17:00

Jest ciasno

Postanowiliśmy wydać naszą gazetę „Wiadomości PKM Katowice”, między innymi po to, aby trochę przybliżyć Państwu problemy komunikacyjne naszego miasta. Stolica aglomeracji katowickiej nie należy do miast, w którym szerokie arterie komunikacyjne pozwalają na szybkie przemieszczanie się z jednego końca na drugi.

Autobusy mają spore problemy z pokonaniem tras prowadzących do centrum. Do takich ulic niewątpliwie należy ul. Mikołowska, Powstańców czy Francuska i Warszawska. Szczególnie ta ostatnia dała się nam we znaki w związku z przebudową kanalizacji. Niestety, kierowcy samochodów osobowych nie przepuszczają autobusów, a wręcz odwrotnie starają się za wszelką cenę wjechać przed nimi przy zjeździe.

Pasażerowie często skarżą się na punktualność naszych autobusów, choć sami są

świadkami, że szybkość przemieszczania się po katowickich ulicach zależy od godziny i dnia tygodnia.

Choć i tak do końca nie jest pewne, dlaczego w jeden piątek na ul. Mikołowskiej o godz. 15 korek sięga ul. Poniatowskiego, a za tydzień można swobodnie przejechać aż do dworca PKP.

Idealna sytuacja byłaby wtedy, gdyby na ulicach Katowic były wytyczone specjalne pasy dla autobusów, ale wiadomo, że nie ma na to miejsca i to marzenie się nie spełni.

Chcielibyśmy zaapelować do wszystkich niecierpliwych pasażerów o większą wyrozumiałość wobec naszych kolegów prowadzących autobusy. Pamiętajmy, że odpowiadają oni nie tylko za punktualność, ale również za Państwa bezpieczeństwo. Czasem łopiej przyjechać na miejsce kilka minut później, ale bezpiecznie.

Pierwsze wśród równych

„Katowice są miastem przyszłości. Jesteśmy właśnie świadkami przeobrażania się górnośląskiej stolicy z miasta poprzemysłowego w nowoczesne centrum gospodarcze, kulturalne i polityczne. To trudny proces, wymagający ogromnych nakładów inwestycyjnych, równocześnie konieczny, zważywszy że Katowice mają być kluczowym miastem w całym Euroregionie, obejmującym obszar przygraniczny trzech państw: Polski, Republiki Czeskiej i Słowacji. Temu celowi służą nowobudowane drogi, banki i uczelnie. A że świat pędzi naprzód coraz szybciej, jednego możemy być pewni: Katowice jutra muszą powstać już dziś!”



Stolica blisko trzymilionowej aglomeracji potrybuje sprawnej komunikacji publicznej.

Narodziny miasta

Katowice są miastem, które wciąż się przeobraża i rozwija. To typowa cecha, charakteryzująca młode, dynamiczne organizmy miejskie. Dlatego przed nimi - tak, jak przed każdym młodzieńcem - rysuje się niezwykle atrakcyjna przyszłość, związana przede wszystkim z powrotem do rodziny europejskich metropolii. Trzeba jednak zauważyć, że jak na swój relatywnie krótki żywot - górnośląska stolica może poszczycić się całkiem bogatą historią i już znaczącym, oryginalnym dorobkiem kulturalnym. Czy to możliwe? - oczywiście, zważywszy, że od ponad stu lat mieszkają w nim Katowiczanie!

Górnośląska metropolia

Tak, jak przed ponad wiekiem - wkrótce po otrzymaniu herbu - Katowice dokonały błyskawicznego awansu na pozycję najprężniejszego ośrodka przemysłowego regionu, tak teraz, poczynając od lat dziewięćdziesiątych XX wieku, jesteśmy świadkami gwałtownego wzrostu inwestycyjnego, co zaowocowało szeregiem nowoczesnych realizacji, z nowymi drogami na czele oraz znaczącym ożywieniem w międzynarodowych kontaktach miasta.

Katowice ugruntowały już swą pozycję niekwestionowanego lidera wśród miast, tworzących wielką, blisko trzymilionową aglomerację. Stały się prawdziwą, górnośląską metropolią, rozciągającą się na obszarze 165 kilometrów kwadratowych, w której mieszka 330 tysięcy mieszkańców. Metropolia, będąca -

jak na stolicę Województwa Śląskiego przystało - centrum politycznym oraz gospodarczym regionu. To jednocześnie znaczący w kraju ośrodek badawczy, naukowy oraz kulturalny, związany ze stałym rozwojem szkolnictwa wyższego. W ciągu dekady liczba studiujących w Katowicach wzrosła ponad pięciokrotnie: z 15 do 80 tysięcy studentów, uczących się na kilkunastu uczelniach państwowych i niepaństwowych. Miasto wykorzystuje swoje niedoceniane przedtem atuty: idealne położenie geograficzne, na przecięciu głównych traktów Europy północ-południe oraz wschód-zachód, czy korzystne warunki klimatyczne, które stawiają pobliskie lotnisko w Pyrzowicach na czele listy najbezpieczniejszych lądowisk w promieniu kilkuset kilometrów.

Przełomowa dekada

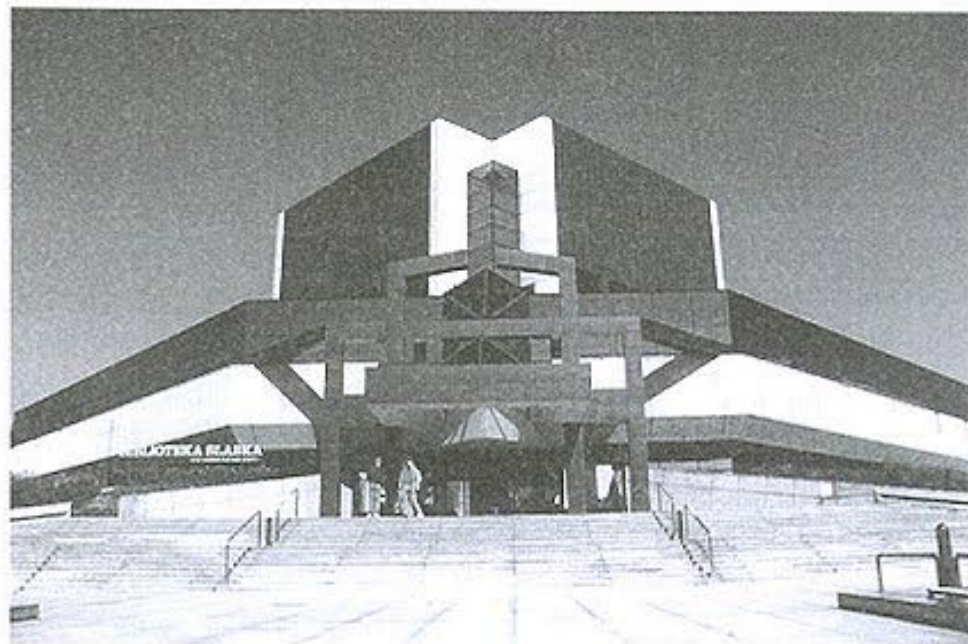
Błyskawiczny rozwój Katowic rozpoczął silny impuls, związany ze zmianami ustrojowymi kraju po 1990 roku. Odrodzenie demokracji i gospodarki rynkowej spowodowały, że miasto zaczęło przeżywać swoją kolejną młodość. Powstałe wówczas nowe możliwości zostały wykorzystane przez samorząd, który nie przeraził się historycznego wyzwania i zdecydował o całkowitej zmianie dotychczasowego oblicza Katowic. Rozpoczęto głębokie procesy restrukturyzacji techniczno-technologicznej oraz proces przekształcania organizacyjno-własnościowego podmiotów gospodarczych. Zrezygnowano przy tym z tradycyjnego przemysłowego charakteru miasta, na rzecz przeobrażenia go w regio-

nalne centrum finansowe i ośrodek handlowo-usługowy, z silnym zapleczem kulturalnym oraz naukowym. Finalne doprecyzowanie zmian określił historyczny już dziś dokument, zatytułowany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta”, powstały w 1996 roku, będący jednocześnie uchwałą Rady Miejskiej. To pozwoliło na rozpisanie precyzyjnego scenariusza, którego głównym celem jest przeobrażenie stolicy województwa w nowoczesnie funkcjonujący organizm miejski.

Realizacja owego zamierzenia nie od razu przyniosła oczekiwane efekty. Pamiętajmy: miasto przez ponad stulecie było obciążone nieprzyjaznym ekologicznie i starzejącym się przemysłem ciężkim oraz dostosowaną do niego, specyficzną infrastrukturą. Już ten fakt mógł budzić nieufność potencjalnych inwestorów. Potrzeba było kilku lat starań, niezliczonej ilości zabiegów i działań aby przełamać impas i pozyskać odpowiednich sprzymierzeńców oraz partnerów. Dlatego patrząc z dzisiejszej perspektywy na osiągnięcia gospodarcze Katowic ostatniego dziesięciolecia, w tym na zrealizowane w krótkim czasie (i nadal realizowane!) inwestycje trzeba mieć świadomość, że żadna z nich nie jest dziełem przypadku. Są efektem wyłożonej, solidnej pracy i wspólnego wysiłku samorządu, przedsiębiorców oraz oczywiście mieszkańców, jak również umiejętnego wykorzystania walorów, wynikających z naturalnych warunków miasta i wielu sprzyjających zjawisk ekonomicznych. Z tych właśnie powodów w Katowicach, uruchomiło swoją działalność szereg podmiotów, tworzących sieć instytucji obsługi biznesu, które pierwsze docenily zalety tego rynku: sil-



Katowice mają swoje charakterystyczne obiekty architektoniczne. Bez wątplenia należą do nich „Gwiazdy”, a także nowy gmach Wydziału Prawa Uniwersytetu Śląskiego.



Gmach Biblioteki Śląskiej.

nie skoncentrowanego oraz chłonnego pod względem konsumpcyjnym. Owe podmioty stworzyły solidny przyczółek dla szybkiego rozwoju biznesu, co najlepiej odzwierciedlić może fakt, że Międzynarodowe Targi Katowickie stały się od tego momentu drugim - pod względem znaczenia i wielkości - ośrodkiem tego typu w Polsce!

Wykorzystana szansa

Dzisiejsze Katowice są dobrym przykładem, jak należało skorzystać z historycznej szansy, jaka się otworzyła po 1990 roku. Należą do elity polskich miast, które zdążyły na czas wykonać swój pierwszy poważny krok, ku nowej cywilizacyjnej jakości. Od 1998 roku górnośląska stolica rozpoczęła kolejny etap tworzenia nowej bazy pod infrastrukturę nowoczesnego miasta, wraz z rozpoczęciem intensywnej modernizacji drogowo-komunikacyjnej. W ciągu czterech lat wyremontowano, bądź wybudowano blisko 150 z 500 kilometrowego zasobu drogowego miasta, czyli znacznie więcej, niż w przeciągu dwóch poprzedzających ten okres dziesięcioleci. Wśród najważniejszych inwestycji trzeba wymienić budowę katowickich odcinków autostrady A4 oraz Drogową Trasę Średnicową. Jednakże dla płynności ruchu kołowego nie mniej ważne okazały remonty szeregu przestarzałych węzłów komunikacyjnych, jak też dróg lokalnych (dlatego też zrealizowano nawet podobno „niemożliwe” do przebudowy skrzyżowanie ulicy Armii Krajowej z torami PKP).

Korzyści z obrania takiego kierunku inwestycyjnego są nie do przecenienia. Bezpośrednio korzyści są oczywiste: zażegnano zostało niebezpieczeństwo „zakorkowania” miasta, znacznie zmniejszyło się zanieczyszczenie powietrza. Jednak najważniejsze są efekty pośrednie. Nowe drogi mają znaczny wpływ na zainteresowanie miastem inwestorów, a to pozwala Katowicom na wzmocnienie ich pozycji na krajowym rynku finansów. Ponadto nastąpił rozwój całej sfery handlowo-usługowej. To ulice

okazały się najkrótszą drogą, by Katowice stały się rozległym, atrakcyjnym polem inwestycyjnym, na którym powstają nowe banki, obiekty kultury i nauki, supermarkety, biurowce, hotele, kompleksy wielofunkcyjne itp. I co ważne, to fakt, że owa atrakcyjność nieprędko zmaleje, bowiem w kolejce już czekają nowe przedsięwzięcia.

Miasto przyszłości

W najbliższym czasie powstaną kolejne obiekty komunikacyjne, w tym przebudowane Rondo i Rynek. Ponadto miasto planuje kolejne inwestycje proekologiczne i rozwój budownictwa mieszkaniowego. Jednakże aspiracje nie mogą kończyć się na samych inwestycjach drogowych i budowlanych, gdyż one muszą sięgać znacznie dalej. Dlatego Katowicom XXI wiek przyniesie znaczne rozwinięcie całej sfery niematerialnej miasta, w postaci stworzenia kolejnych ośrodków naukowych, obiektów kultury oraz sportowo-rekreacyjnych. Nastąpi również rozszerzenie dotychczasowych kontaktów międzynarodowych, co nie oznacza, że dotychczas na tym polu brakowało znaczących sukcesów.

Pozycja Katowic jako miasta o ponadregionalnym znaczeniu wynika przede

wszystkim z aktywności samorządu katowickiego na wszystkich płaszczynach ruchu samorządowego, tak w Polsce, jak i na arenie międzynarodowej.

Działalność w ramach Unii Metropolii Polskich, Śląskiego Związku Gmin i Powiatów, Związku Miast Polskich, uczestnictwo w programach Rady Europy oraz liczne stałe kontakty i umowy partnerskie z miastami i stowarzyszeniami. Katowice należą m.in. do Stowarzyszenia EUROCI- TES, Międzynarodowej Rady Lokalnych Inicjatyw Środowiskowych I.C.L.E.I., Rady Gmin i Regionów Europy C.E.M.R., Międzynarodowego Stowarzyszenia Miast Edukacyjnych I.A.E.C. oraz Światowej Federacji Zjednoczonych Miast F.M.C.U.

To wszystko musiało przynieść wymiennie efekty. Nieprzypadkowo stolica Województwa Śląskiego otrzymała jedno z najbardziej prestiżowych wyróżnień, nadawanych przez Radę Europy: Flagę oraz Plakietę Europy!

Na naszych oczach

Dziś można być już pewnym, że dalszy rozwój miasta przestał być jedynie kwestią ambitnych planów - on się bowiem dokonuje na naszych oczach. Dzień po dniu, jako stały proces, który tak jak we wszystkich miastach nowoczesnej Europy - nie będzie miał już nigdy końca.



Najnowszy i najnowocześniejszy gmach w Katowicach: wieżowiec Uni Centrum.

CENNIK OPŁAT

Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP w Katowicach
i Międzygminnego Związku Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach

I. Opłaty za przejazd jednorazowy

STREFA	NORMALNY	ULGOWY
1. W granicach jednego miasta (gminy)	2,40 zł	1,20 zł
2. W granicach dwóch, sąsiadujących miast (gmin)	2,90 zł	1,45 zł
3. W granicach trzech i więcej miast (gmin)	3,50 zł	1,75 zł

W autobusach i tramwajach sprzedaje się bilety na przejazd jednorazowy niezależnie od ilości przekroczonych stref za 3,50 zł normalny i 1,75 zł ulgowy (cena wraz z opłatą manipulacyjną). W okresie od 1 lipca do 30 września bilety jednorazowe o nominale 3,50 zł / 1,75 zł obowiązują w granicach trzech i więcej miast (gmin) lub przez godzinę od momentu skasowania, z możliwością przesiadek.

II. Opłata za przewóz bagażu (zwierzęcia) zgodnie z Taryfą: 2,40 zł (nie dotyczy posiadaczy biletów miesięcznych oraz kwartalnych przewożących ponadwymiarowy bagaż ręczny lub zwierzę).

III. Bilety miesięczne - imienne

SYMBOL	UPRAWNIENIA	NORMALNY	ULGOWY
SM/AT	Upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie jednego wybranego miasta (gminy). Bilet autobusowo-tramwajowy	92 zł	41 zł
SC/AT	Upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie dwóch i więcej miast (gmin). Bilet autobusowo-tramwajowy	96 zł	48 zł
SM	Upoważnia do przejazdu wyłącznie liniami autobusowymi lub wyłącznie tramwajowymi na terenie jednego wybranego miasta (gminy).	78 zł	39 zł
SC	Upoważnia do przejazdu wyłącznie liniami autobusowymi lub wyłącznie tramwajowymi na terenie dwóch lub więcej miast (gmin).	92 zł	46 zł

IV. Pozostałe bilety okresowe autobusowo - tramwajowe:

A. Bilety na okaziciela :

- 1-dniowy: 12 zł ulgowy 6 zł
- 2-dniowy: 18 zł ulgowy 9 zł
- 5-dniowy: 30 zł ulgowy 15 zł
- 7-dniowy: 34 zł ulgowy 17 zł
- 14-dniowy: 56 zł
- miesięczny: 108 zł

B. Bilety imienne:

1. kwartalny (na 3 kolejne miesiące) uprawniający do przejazdu na terenie 2 i więcej gmin: 240 zł ulgowy 120 zł
2. kwartalny (na 3 kolejne miesiące) uprawniający do przejazdu na terenie 1 gminy: 200 zł ulgowy 100 zł

C. Bilet miesięczny szkolny ulgowy - imienny TS (ważny z legitymacją szkolną) uprawniający do przejazdu w relacji pomiędzy miejscem zamieszkania oraz szkołą i z powrotem, w dni nauki szkolnej: 90 zł. Bilet obowiązuje na poszczególne miesiące roku szkolnego (od września do czerwca). Bilet przeznaczony wyłącznie dla uczniów szkół dziennych podstawowych, zawodowych, średnich oraz gimnazjów.

D. Bilet wakacyjny - dwumiesięczny bilet imienny WSG uprawniający do przejazdu wszystkimi liniami na terenie dwóch lub więcej miast (gmin) przez okres dwóch miesięcy wakacyjnych (lipiec i sierpień): 160 zł ulgowy 80 zł.

V. Opłaty dodatkowe:

1. opłata manipulacyjna za zwrot biletu miesięcznego do 5-go dnia miesiąca - 20% ceny nominalnej tego biletu,
2. opłata manipulacyjna za anulowanie opłaty dodatkowej w trybie §10 "Taryfy przewozu..." - 10 zł,
3. opłata dodatkowa za przejazd bez ważnego biletu - 90 zł, płatna do 7 dni - 60 zł,
4. opłata dodatkowa za przejazd bez ważnego biletu płatna w miejscu kontroli wynosi - 50 zł,
5. opłata dodatkowa za przewóz bagażu (zwierząt) bez ważnego biletu lub niezgodnie z "Taryfą..." oraz za przejazd bez dokumentu potwierdzającego posiadanie uprawnienia do ulg, a także za przejazd z nieważnym dokumentem potwierdzającym uprawnienie do ulg - 50 zł, płatna do 7 dni - 40 zł,
6. opłata dodatkowa za przewóz bagażu (zwierząt) bez ważnego biletu lub niezgodnie z "Taryfą przewozu..." oraz za przejazd bez dokumentu potwierdzającego posiadanie uprawnienia do ulg, a także za przejazd z nieważnym dokumentem potwierdzającym uprawnienie do ulg płatna w miejscu kontroli - 29 zł,
7. opłata dodatkowa za spowodowanie zatrzymania lub zmiany trasy środka transportowego bez uzasadnionej przyczyny - 200 zł.

Do opłat dodatkowych pkt. 3 i 5 dolicza się opłatę za przewóz jednorazowy zgodnie z pkt. 1 pkt. 1 Cennika Opłat.
Ceny podane w pkt. IV oraz VI i VII są cenami brutto, zawierają podatek od towarów i usług.

Sprawną komunikacją publiczną podstawą rozwoju aglomeracji

Dla mieszkańców aglomeracji katowickiej komunikacja miejska jest istotnym elementem codziennego życia.



Dobra informacja przystankowa i dostępność biletów, także w automatach, to podstawa funkcjonowania komunikacji publicznej organizowanej przez KZK GOP.

Bardzo ważne jest, aby osoby pracujące lub potrzebujące coś załatwić w stolicy województwa mogły do niej łatwo dojechać z okolicznych miast. Po to właśnie powstał i działa Komunikacyjny Związek Komunalny GOP. Jak łatwo domyślić się z nazwy, skupia gminy aglomeracji katowickiej, których obszar

w przybliżeniu pokrywa się z obszarem nazywanym Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym.

Zarządzanie komunikacją miejską na obszarze aglomeracji złożonej z wielu gmin jest zadaniem trudnym i skomplikowanym. Wynika to między innymi z bardzo złożonego układu powiązań między gminami (połączony zespół miejski) oraz z faktu, iż usługi komunikacji zbiorowej wykonywane są przez wiele przedsiębiorstw przewozowych. Ustawa o samorządzie gminnym określa lokalny transport zbiorowy jako zadanie własne gminy. W przypadku aglomeracji katowickiej samodzielne realizowanie tego zadania przez poszczególne gminy jest niemożliwe.

Dzięki KZK GOP pasażerowie mają jeden bilet na autobusy i tramwaje. Z biletem KZK GOP można podróżować nie tylko po 23 gminach należących do Związku, ale także po 10 gminach Międzygminnego Związku Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach i kilku gminach na obrzeżach aglomeracji. Jest to niewątpliwie sukces w tak rozczłonkowanym administracyjnie regionie, jak nasz.

KZK GOP ma jednolitą i atrakcyjną ofertę biletową. Największym zainteresowaniem cieszy się sieciowy bilet miesięczny, który umożliwia swobodne przemieszczanie się po całej sieci z możliwością dowolnych przesiadek w obrębie 370 linii autobusowych i tram-



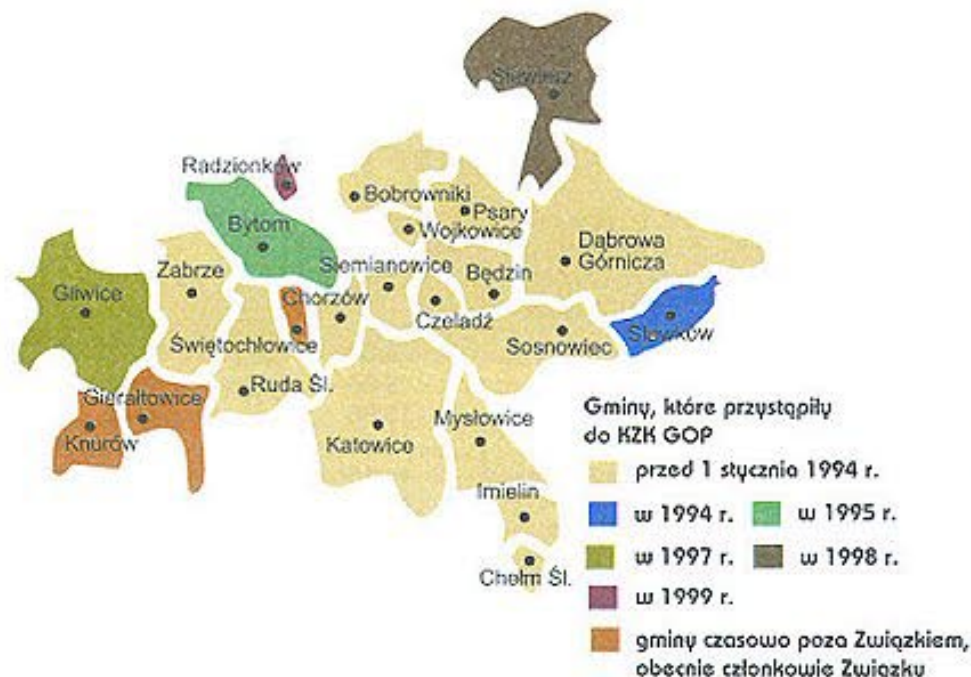
Systematyczna kontrola, także z wykorzystaniem monitoringu telewizyjnego sprawia, że autobusy jeżdżą punktualnie i niezawodnie.

wajowych. W czasach, kiedy trudno o pracę, mobilność ma wielkie znaczenie.

Dalszy żywiołowy rozwój ruchu indywidualnego prowadzi do całkowitego zakorkowania miejskich ulic. Tymczasem jeden autobus mieści ponad 100 osób. Zajmuje 100 razy mniej powierzchni, niż samochody ich przewożące. Spala co prawda znacznie więcej paliwa, lecz nie sto, ale – powiedzmy – pięć razy. Nie zajmuje całymi godzinami cennego w naszej gęstej zabudowie miejsca na parkowanie – niemal cały czas jest w ruchu. Tramwaje niemal w ogóle nie zanieczyszczają środowiska. Wyjście więc jest oczywiste: dobrze zorganizowana komunikacja publiczna.

Rozdzielenie funkcji organizatora od wykonawcy, czyli przewoźników, korzystnie wpłynęło na jakość usług. Dziś niemal wcale nie zdarzają się „wypadnięcia” kursów, zaś spóźnienia – jeśli są – to zwinione niemal wyłącznie przez korki. Nie bez znaczenia jest też obniżenie kosztów, co oznacza stosunkowo niskie ceny biletów i utrzymywanie na rozsądnym poziomie dotacji gminnych, czyli pieniędzy pochodzących z kieszeni wspólnych podatników.

Formuła KZK GOP jako celowego związku sprawdza się w wielu aglomeracjach zachodnioeuropejskich i amerykańskich. Zatem region śląski z centralną aglomeracją katowicką jest w pełni przygotowany pod względem organizacji komunikacji publicznej do funkcjonowania w strukturach zjednoczonej Europy.



Każdego dnia autobusy w aglomeracji katowickiej przewożą niemal milion pasażerów.

