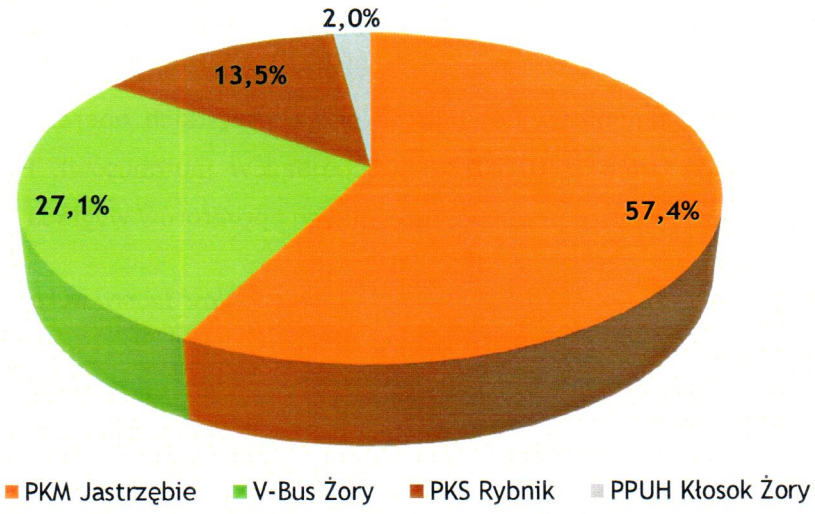


Rysunek 2. Procentowy zakres wykonanych wozokilometrów przez poszczególnych operatorów

Najwięcej, ponad połowa wozokilometrów zostało wykonane przez PKM Jastrzębie-Zdrój. Kolejno pod względem ilości wykonanych wozokilometrów plasują się V-Bus Żory, PKS Rybnik oraz PPUH Kłosok. Podział ten, jest uśrednieniem z 10 lat wykonywanej pracy przewozowej, struktura podziału tej pracy ze względu na operatorów w każdym z badanych lat wyglądała inaczej.

W latach następnych planowany podział pracy przewozowej pomiędzy operatorów, wraz ze zmianami ilości wozokilometrów zaplanowanych do wykonania oraz zmianami operatorów realizujących usługi , także będzie się zmieniał.

V.5 Pojemność taboru

Do obsługi sieci komunikacyjnej łącznie przez wszystkich operatorów, wykorzystywanych jest według stanu na dzień 15.02.2013r. 135 pojazdów (autobusów). Podział pod względem ilości taboru wykorzystywanego przez poszczególnych operatorów wygląda następująco:

Tabela 9. Ilość taboru wykorzystywanego przez operatorów

Operator	Pojemność taboru			Razem
	Powyżej 115 miejsc	Pomiędzy 80 a 115 miejsc	Pomiędzy 30 a 80 miejsc	
PKM Sp. z o.o. w Jastrzębiu - Zdroju	3	71	15	89
PPUH „Kłosok" Żory	1	8	1	10
Firma „ASKA" Żory	0	7	0	7
V-BUS Sp. z o.o. Żory	2	22	5	29
Razem	**6**	**108**	**21**	**135**

Podaż linii komunikacyjnych rozumiana jako liczba miejsc oferowanych w pojazdach na danej linii w badanym przedziale czasu. Jest zależna od częstotliwości kursowania pojazdów oraz od ich pojemności. Konieczne jest więc prowadzenie optymalnej polityki zarządzania taborem, która oprócz możliwości sterowania podażą linii daje pozytywny aspekt biorąc pod uwagę ekonomikę transportu. Do obsługi kursów o mniejszych napełnieniach kierowany jest tabor o mniejszej liczbie miejsc. Wraz ze wzrostem popytu powinna zwiększana być podaż miejsc, tak aby unikać przepełnień pojazdów. Obecnie, obsługa sieci komunikacyjnej odbywa się taborem o następującej ilości miejsc:

- tabor typu A -pojemność powyżej 115 miejsc
- tabor typu B- pojemność pomiędzy 80 a 115 miejsc
- tabor typu C- pojemność pomiędzy 30 a 80 miejsc

Planuje się rozważenie możliwości wprowadzenia do obsługi sieci komunikacyjnej, w szczególności kursów na których odnotowuje się najmniejsze napełnienia, taboru o pojemności poniżej 30 miejsc. Przydział taboru danego typu do obsługi poszczególnych linii obowiązujący od 01.01. 2013r. wygląda następująco:

Tabela 10. Przydział taboru w zależności od jego typu do obsługi poszczególnych linii

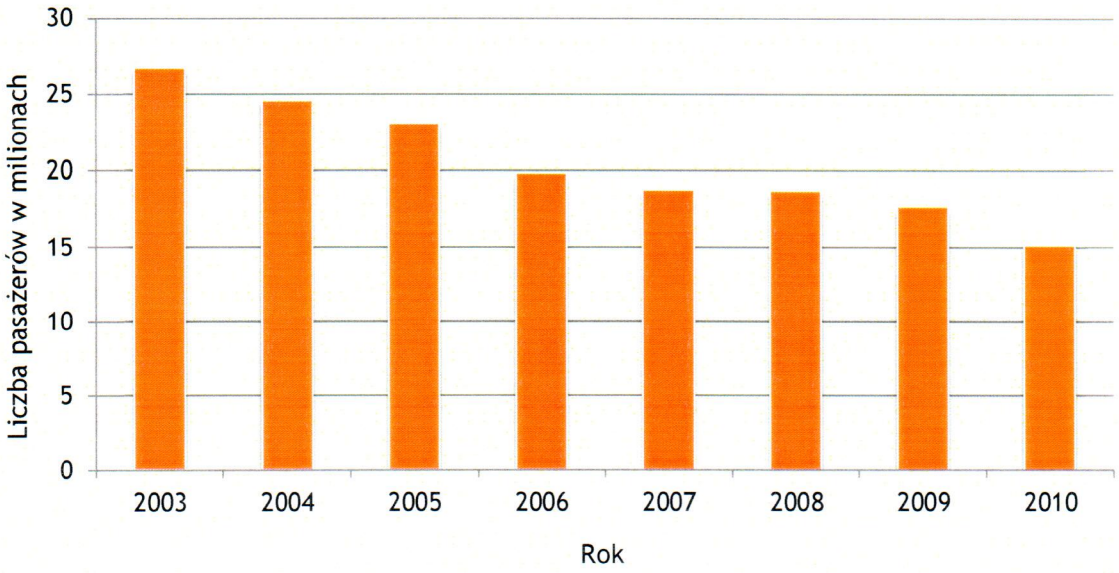
Typ taboru	Linie obsługiwane danym typem taboru
Tabor typu B	105, 109, 110, 118, 130, 132
Tabor typu C	102, 103, 103A, 104, 108, 114, 115, 116, 119, 121, 123, 124, 126, 129, 218, 226, 304, 305, 313
Tabor typu A i B	E-3, 311A, 311B, 311C
Tabor typu B i C	101, 106, 107, 111, 112, 113, 117, 120, 122, 125, 127, 221, 222, 223, 224, 225, 227, 228, 302, 303, 306, 308, 309, 310
Tabor typu A i B i C	128, 301, 307, 312

V.6 Popyt na usługi przewozowe

W ostatnich latach odnotowano spadek liczby pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju. Mniejsza liczba osób podróżująca komunikacją zbiorową jest problemem większości organizatorów publicznego transportu zbiorowego w Polsce.

Poniższy wykres przedstawia szacunkową ilość pasażerów przewiezionych liniami komunikacji miejskiej organizowanej przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju w latach 2003-2010. Należy mieć na uwadze, że na wykresie przedstawione są wyłącznie informacje na temat zmian popytu na usługi przewozowe i nie są uwzględnione zmiany podaży tych usług, więc bezwzględny spadek

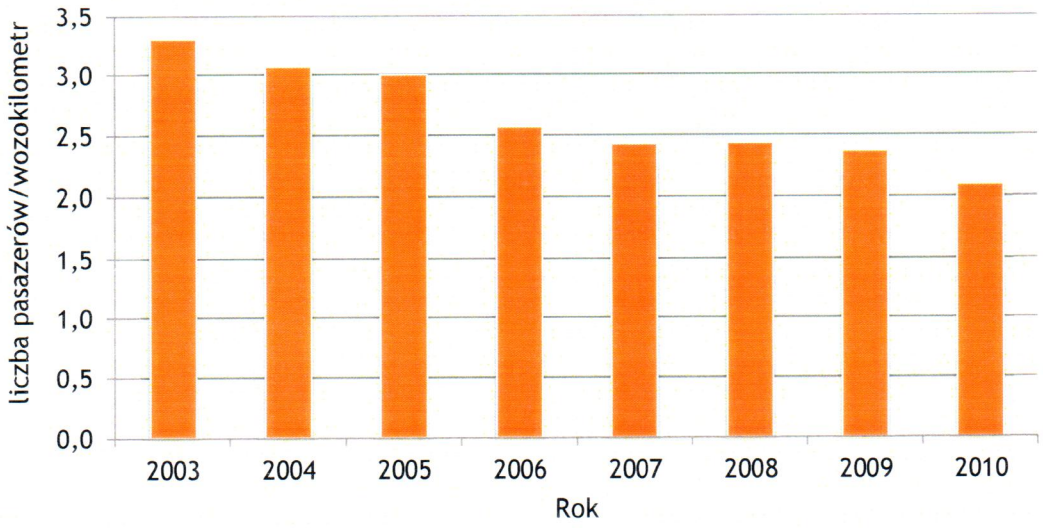
liczby pasażerów nie może być utożsamiany ze spadkiem liczby pasażerów na jeden wozokilometr.



Rysunek 3. Szacunkowa ilość przewiezionych pasażerów w poszczególnych latach

W badanym okresie średni roczny spadek liczby przewiezionych pasażerów wyniósł 7,6%. Największy spadek nastąpił w latach 2006 i 2009, kiedy odnotowano ponad 14% mniej pasażerów niż w roku poprzedzającym. Najmniejszy spadek odnotowano w roku 2008, gdy spadek liczby przewiezionych pasażerów wyniósł 0,2% w stosunku do roku poprzedzającego.

Analizując średnią liczba pasażerów podróżującą komunikacja publiczną przypadającą na jeden wykonany wozokilometr, także można zaobserwować tendencję spadkową, co obrazuje poniższy wykres.



Rysunek 4. Liczba przewiezionych pasażerów na jeden wozokilometr

Na przestrzeni lat 2003-2010 średnia ilość pasażerów przypadająca na jeden wykonany wozokilometr zmalała z 3,3 pasażerów w 2003 roku do 2,1 pasażerów w 2010 roku. Odnotowano więc spadek równy 1,2 pasażera na każdy wykonany wozokilometr, co w ujęciu procentowym odpowiada spadkowi o 36,3% w skali 8 lat. Spadek liczby pasażerów przypadających na jeden wozokilometr powoduje między innymi spadek efektywności finansowej realizowanych usług.

MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, planuje podejmowanie działań mających na celu zatrzymanie spadku popytu na usługi przewozowe. Aby zapobiec dalszemu utrzymywaniu się tendencji spadkowej w ilości przewożonych pasażerów, przeprowadzona zostanie optymalizacja przebiegu sieci komunikacyjnej a standard oferowanych usług będzie systematycznie podnoszony. We współpracy z gminami członkowskimi podejmowane będą akcje mające na celu edukację społeczeństwa nt. konieczności realizacji polityki transportowej opartej na zasadach zrównoważonego rozwoju oraz akcje mające na celu promowanie publicznego transportu zbiorowego.

Kompleksowe i efektywne podjęcie wskazanych powyżej działań pozwoli na zahamowanie spadku popytu na usługi przewozowe. W wariancie optymistycznym dzięki zamianie popytu potencjalnego na popyt efektywny, między innymi dzięki pozyskaniu nowych pasażerów wśród osób podróżujących obecnie komunikacją indywidualną, popyt na usługi przewozowe wzrośnie.

Popyt na usługi przewozowe będzie zależał także od czynników niezależnych od parametrów ilościowych i jakościowych oferty przewozowej, w tym sytuacji społeczno-gospodarczej obszaru, w szczególności od:

- kierunków, planów i uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego
- lokalizacji obiektów użyteczności publicznej
- liczby mieszkańców w tym gęstości zaludnienia
- struktury wiekowej mieszkańców
- struktury społeczno-zawodowej mieszkańców
- poziomu bezrobocia i jego struktury
- liczby osób kształcących się
- problemów społecznych
- dominujących branży gospodarki
- poziomu zamożności mieszkańców
- wydatków na transport przeznaczanych w gospodarstwie drogowym
- liczby zarejestrowanych samochodów osobowych

V.7 Napełnienie pojazdów na liniach komunikacyjnych

MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju regularnie bada napełnienia pojazdów. Badania są przeprowadzane metodą wewnątrzpojazdową na wszystkich liniach we wszystkie rodzaje dni tygodnia. Wadą metodologii prowadzonych badań jest fakt, że pomiary nie odbywają się jednocześnie na całej sieci komunikacyjnej, tzn. w danym dniu badane są napełnienia tylko na wybranym wycinku sieci komunikacyjnej (na wybranych liniach komunikacyjnych).

Zbiorcze zestawienie wyników napełnień pochodzi więc z wielu niezależnie prowadzonych od siebie pomiarów, a więc pomiarów prowadzonych w różnych poza komunikacyjnych warunkach mogących wpływać na natężenie potoków pasażerskich. Ze względu na ograniczenia kadrowe w MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju nie jest jednak możliwe prowadzenie pomiarów jednocześnie na całej sieci komunikacyjnej. W niniejszym planie transportowym wykorzystane są wyniki pomiarów, które zostały przeprowadzone w 2012 roku.

Pomiary, których wyniki są wykorzystane niniejszym w planie transportowym MZK, były przeprowadzone w okresie, w którym gmina Wodzisław Śląski należała do MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju. Po wystąpieniu gminy Wodzisław Śląski ze Związku, sieć komunikacyjna (głównie w rejonie Wodzisławia Śląskiego) oraz parametry obsługi sieci komunikacyjnej uległy zmianom. Wyniki badań, które zostaną przeprowadzone w warunkach funkcjonowania zmienionego układu sieci komunikacyjnej, będą materiałem źródłowym dającym informacje o obecnych napełnieniach w rejonie Wodzisławia Śląskiego oraz wpływie wystąpienia tej gminy ze Związku na napełnienia zanotowane na poszczególnych liniach.

Poniższa tabela jest zbiorczym zestawieniem wyników badań napełnień przeprowadzonych na sieci komunikacyjnej organizowanej przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju. Liczba wykonanych wozokilometrów jest sumą kilometrów wykonanych przez wszystkie pojazdy na badanych liniach w czasie pomiarów, a liczba przewiezionych pasażerów jest sumą wszystkich przewiezionych pasażerów na badanych liniach. Maksymalne napełnienie jest wartością maksymalną wszystkich odnotowanych w czasie pomiarów napełnień.

Tabela 11. Zestawienie zbiorcze wyników badań napełnień

Typ dnia	Rejon	Liczba linii	Liczba wykonanych wozokilometrów	Liczba przewiezionych pasażerów	Maksymalne napełnienie
Dzień roboczy w dzień nauki szkolnej	Jastrzębie	34	12 993,3	28 825	116
	Wodzisław	18	6 833,8	15 169	92
	Żory	15	4 422,0	7 387	110
Dzień roboczy wolny od nauki szkolnej	Jastrzębie	28	10 870,4	19 778	91
	Wodzisław	17	6 056,7	11 835	66
	Żory	15	2 411,5	4 064	48
Sobota	Jastrzębie	19	6 343,6	11 835	66
	Wodzisław	15	3 408,8	4 994	46
	Żory	13	1 977,4	2 616	114
Niedziela lub Święto	Jastrzębie	19	4 987,9	6 822	73
	Wodzisław	15	2 411,5	2 980	35
	Żory	10	1 269,4	1 520	48

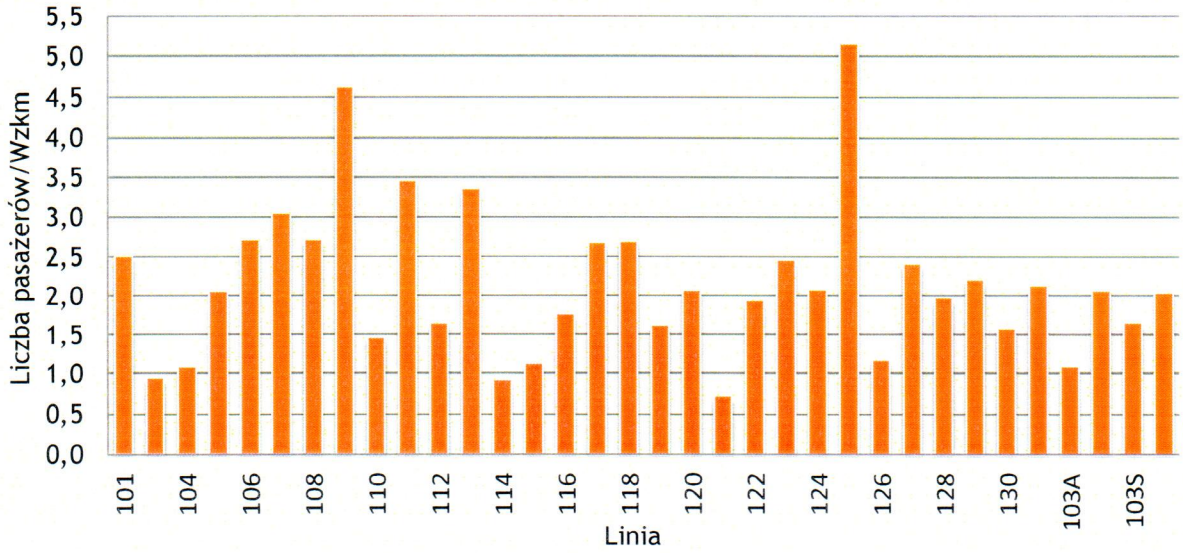
Maksymalne napełnienia odnotowane w czasie pomiarów w poszczególne rodzaje dni tygodnia na liniach w rejonie Jastrzębia-Zdroju były następujące:

Tabela 12. Maksymalne napełnienia na liniach w rejonie Jastrzębia-Zdroju

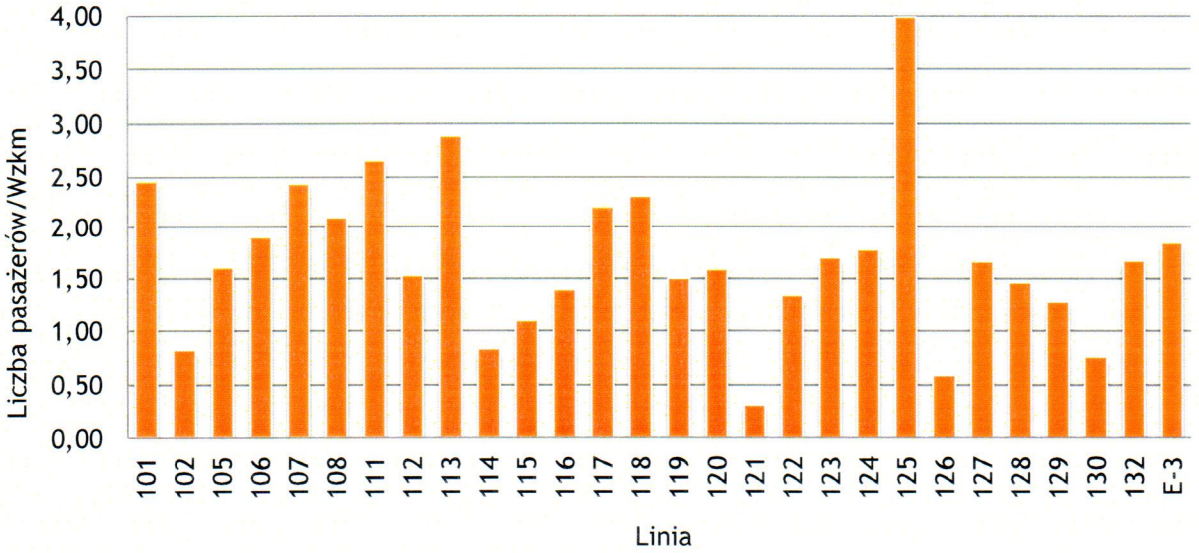
Linia	Dzień roboczy w dzień nauki szkolnej	Dzień roboczy wolny od nauki szkolnej	Sobota	Niedziela lub Święto
101	88	73	66	73
102	42	24	-	-
104	52		-	-
105	69	79	-	-
106	80	37	22	30
107	66	44	-	27
108	32	24	34	30
109	83	-	-	-
110	87	-	-	-
111	67	34	-	-

112	53	43	36	29
113	111	58	53	39
114	40	23	16	11
115	34	19	-	-
116	37	35	34	21
117	56	26	27	17
118	74	64	56	34
119	58	28	13	11
120	921	59	37	24
121	31	8	-	-
122	91	46	29	40
123	33	24	-	-
124	27	21	24	13
125	87	67	54	68
126	28	13	-	-
127	110	38	-	-
128	93	43	56	32
129	29	12	-	-
130	50	16	-	-
132	68	46	-	-
103A	22	-	-	-
103PS	40	-	28	17
103S	27	-	30	17
E-3	116	91	59	45

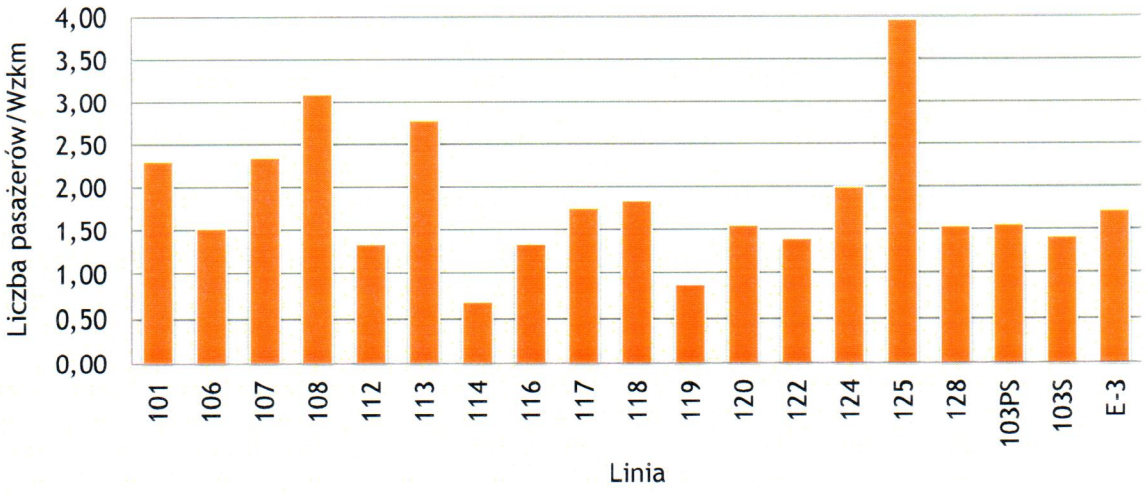
W związku z faktem, że na każdej z linii wykonywana jest różna liczba wozokilometrów, łączna liczba pasażerów w ciągu dnia nie jest obrazowym źródłem informacji o napełnieniach pojazdów. Poniżej przedstawiony jest (dla różnych rodzajów dnia tygodnia) wskaźnik odzwierciedlający liczbę pasażerów podróżujących daną linią w ciągu dnia pomiarowego przypadającą na jeden wozokilometr przejechany przez pojazdy danej linii. Wskaźnik ten nie obrazuje jednak liczby osób podróżujących pomiędzy konkretnymi przystankami, ani rozkładu liczby pasażerów w zależności od pory dnia, dlatego nie może być traktowany jako kompletne źródło informacji o napełnieniach na danej linii.



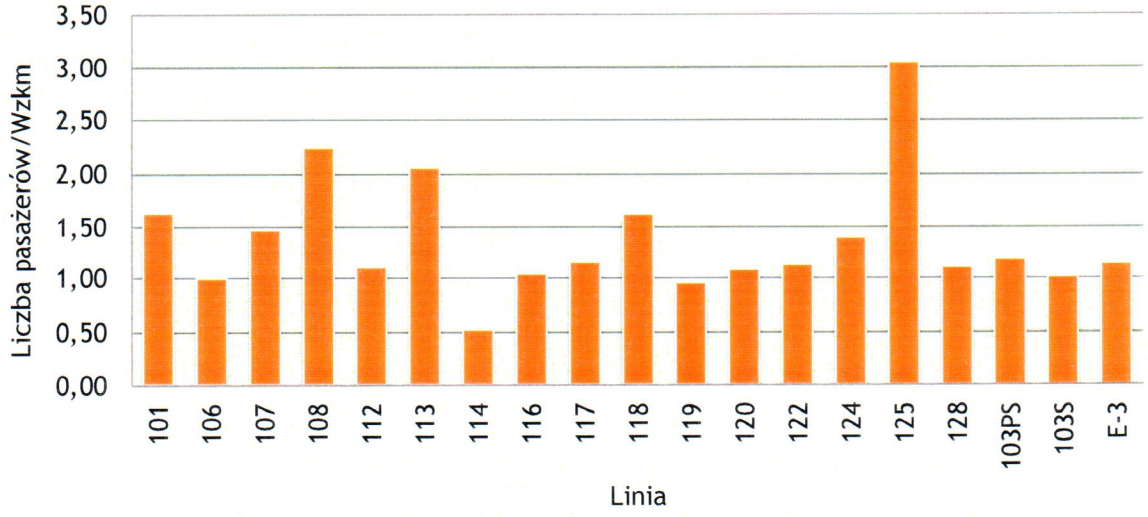
*Rysunek 5. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr **w dzień roboczy** **w dzień nauki szkolnej** dla rejonu Jastrzębia-Zdroju*



*Rysunek 6. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr **w dzień roboczy** **w dzień wolny** od nauki szkolnej dla rejonu Jastrzębia-Zdroju*



Rysunek 7. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr ***w sobotę*** *dla rejonu Jastrzębia-Zdroju*



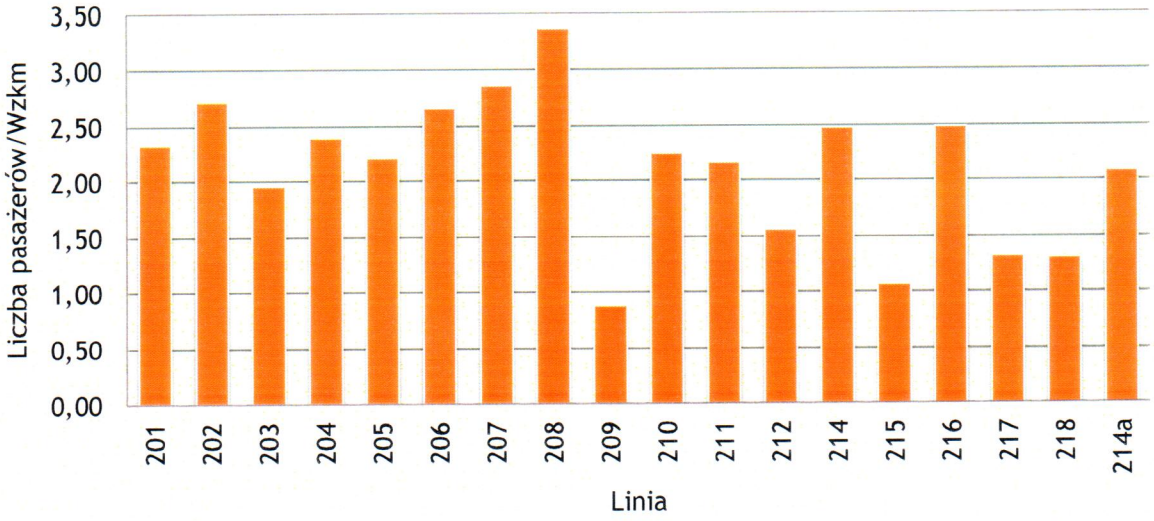
Rysunek 8. Ilość pasażerów przypadająca na jeden wozokilometr ***w niedzielę lub święto*** *dla rejonu Jastrzębia-Zdroju*

Maksymalne napełnienia odnotowane w czasie pomiarów w poszczególne rodzaje dni tygodnia na liniach w rejonie Wodzisławia Śląskiego były następujące:

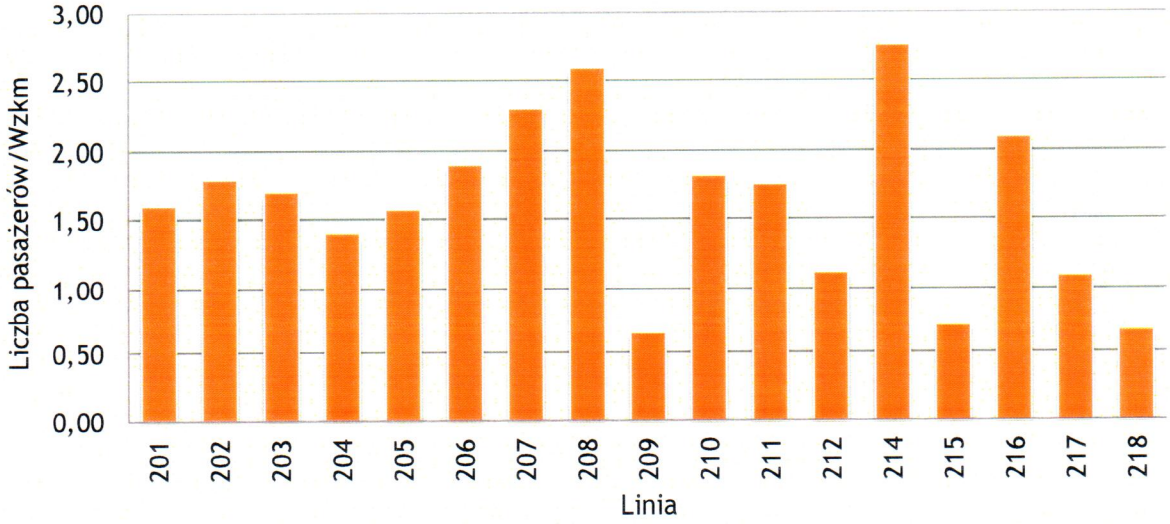
Tabela 13. Maksymalne napełnienia na liniach w rejonie Wodzisławia-Śląskiego

Linia	Dzień roboczy w dzień nauki szkolnej	Dzień roboczy wolny od nauki szkolnej	Sobota	Niedziela lub Święto
201	87	42	20	20
202	90	42	24	31
203	79	39	26	24
204	92	33	40	-
205	81	37	29	21
206	80	52	33	26
207	82	42	46	24
208	73	38	31	34
209	24	11	7	13
210	52	27	21	27
211	62	39	27	11
212	85	41	19	35
214	46	49	19	15
215	27	15	-	26
216	57	45	46	23
217	23	17	17	17
218	29	14	-	-
214a	79	-	-	-

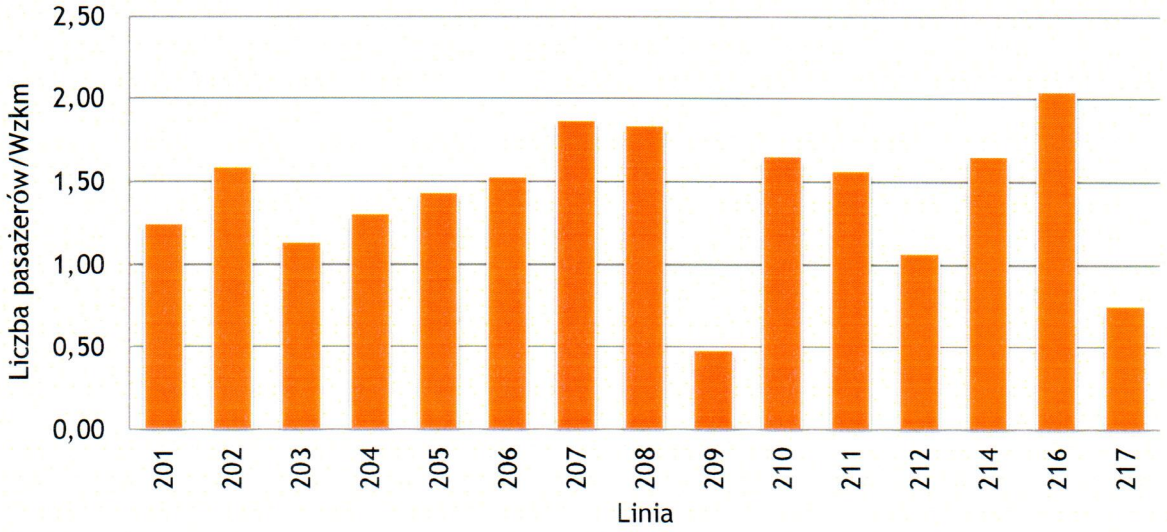
Poniżej przedstawiony jest (dla różnych rodzajów dnia tygodnia) wskaźnik odzwierciedlający liczbę pasażerów podróżujących daną linią w ciągu dnia pomiarowego przypadającą na jeden wozokilometr przejechany przez pojazdy danej linii.



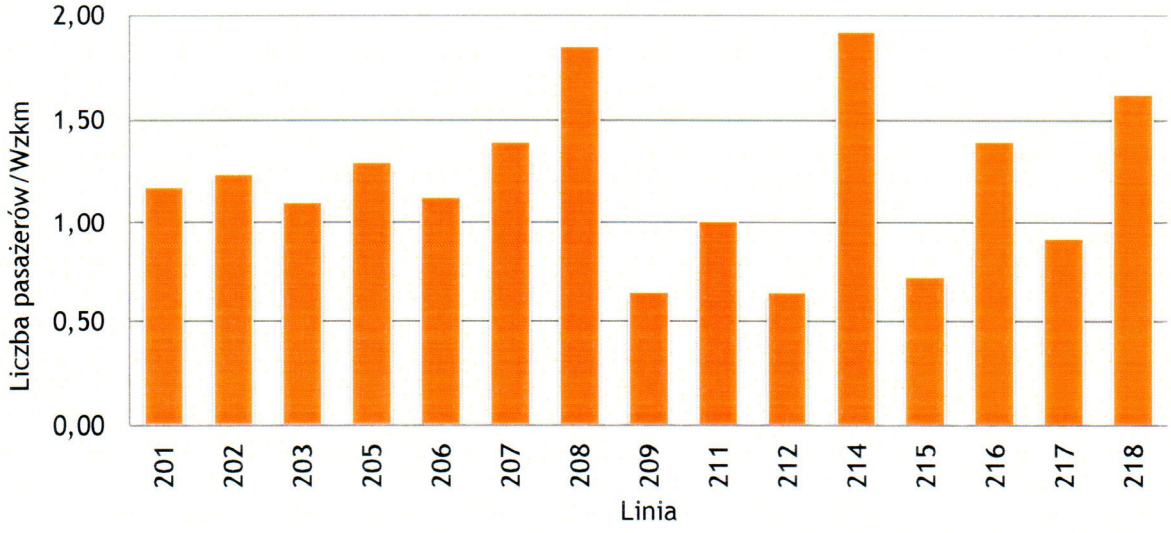
Rysunek 9. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr ***w dzień roboczy w dzień nauki szkolnej*** *dla rejonu Wodzisławia-Śląskiego*



Rysunek 10. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr ***w dzień roboczy w dzień wolny*** *od nauki szkolnej dla rejonu Wodzisławia Śląskiego*



*Rysunek 11. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr **w sobotę** dla rejonu Wodzisławia Śląskiego*



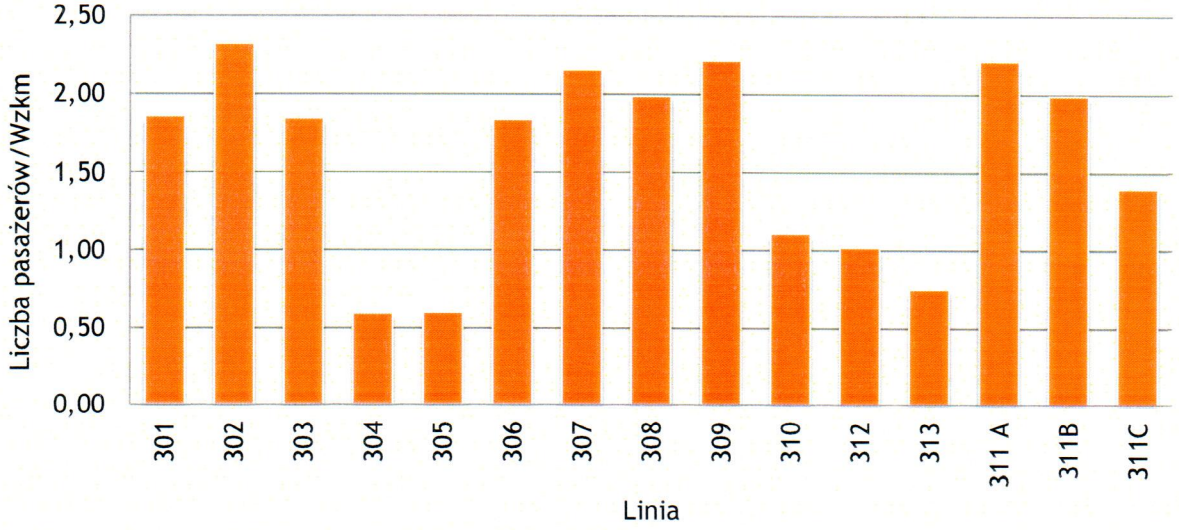
*Rysunek 12. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr **w niedzielę** lub święto dla rejonu Wodzisławia Śląskiego*

Maksymalne napełnienia odnotowane w czasie pomiarów w poszczególne rodzaje dni tygodnia na liniach w rejonie Żor były następujące:

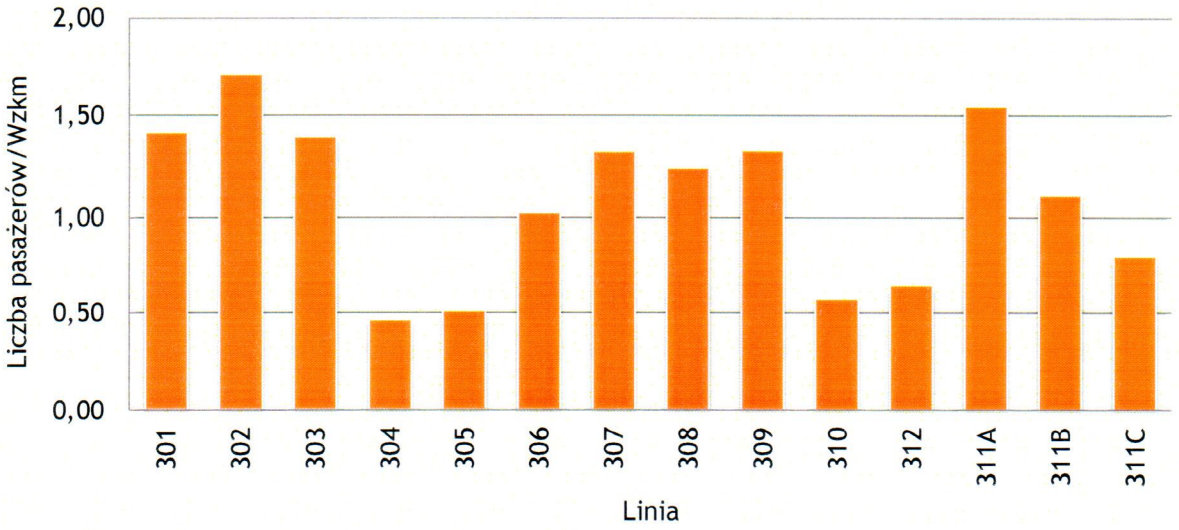
Tabela 14. Maksymalne napełnienia na liniach w rejonie Żor

Linia	Dzień roboczy w dzień nauki szkolnej	Dzień roboczy wolny od nauki szkolnej	Sobota	Niedziela lub Święto
301	77	40	69	30
302	36	13	17	-
303	41	21	17	15
304	14	8	10	4
305	17	12	6	8
306	63	22	8	-
307	110	33	36	16
308	105	45	36	25
309	77	29	21	21
310	33	12	19	23
312	54	28	20	-
313	21	-	-	-
311 A	60	37	114	48
311B	81	46	72	31
311C	91	48	-	-

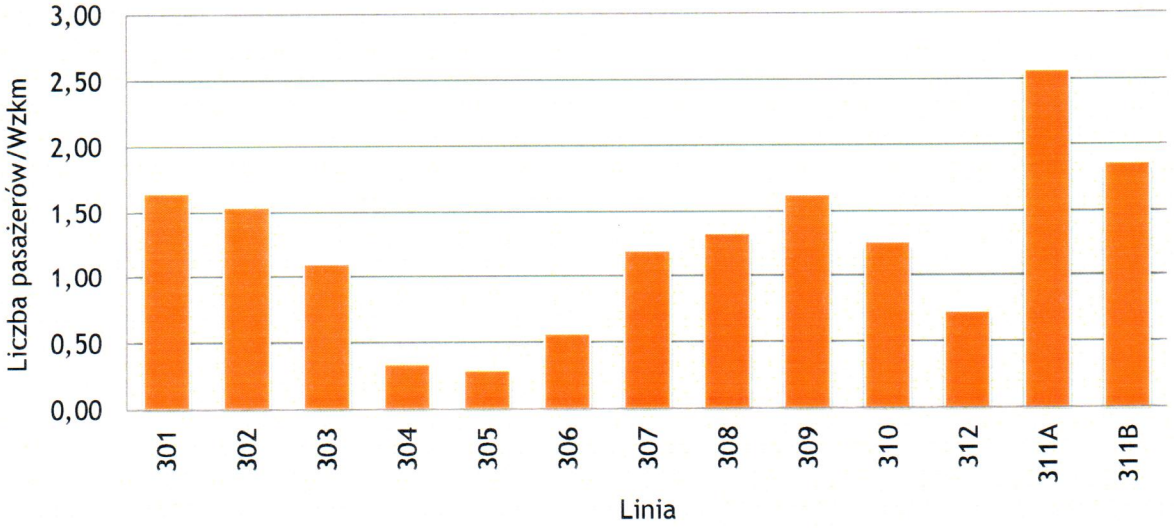
Poniżej przedstawiony jest (dla różnych rodzajów dnia tygodnia) wskaźnik odzwierciedlający liczbę pasażerów podróżujących daną linią w ciągu dnia pomiarowego przypadającą na jeden wozokilometr przejechany przez pojazdy danej linii.



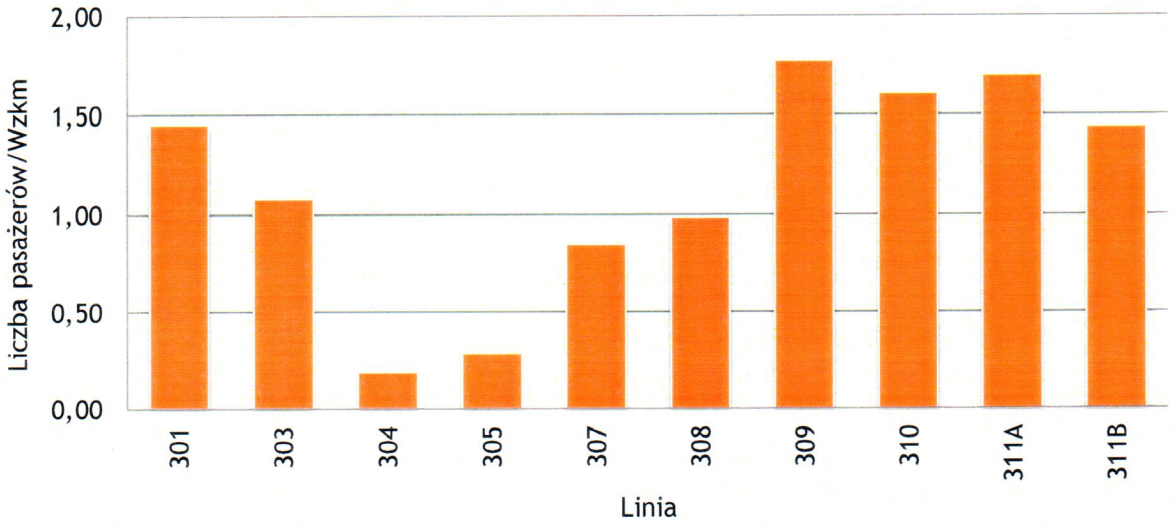
Rysunek 13. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr ***w dzień roboczy w dzień nauki szkolnej*** *dla rejonu Żor*



Rysunek 14. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr ***w dzień roboczy w dzień wolny od nauki szkolnej*** *dla rejonu Żor*



Rysunek 15. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr ***w sobotę*** *dla rejonu Żor*



Rysunek 16. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr ***w niedzielę lub święto*** *dla rejonu Żor*



VI. Finansowanie usług przewozowych

VI.1 Źródła i formy finansowania

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności środki własne jednostki samorządu terytorialnego oraz środki z budżetu państwa. Udział procentowy gmin członkowskich w finansowaniu usług komunikacji użyteczności publicznej organizowanych na terenie tych gmin nie jest stały. Przykładowo, udział gmin członkowskich Związku w finansowaniu przewozów o charakterze użyteczności w roku 2012 kształtował się na poziomie 55,65%. Planuje się, że w roku 2013 udział ten wyniesie 47,84%.

Do źródeł finansowania należą również wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 15 listopada 1984r. Prawo przewozowe.

Planuje się, że dodatkowym źródłem finansowania inwestycji będą środki pochodzące z funduszy unijnych, przykładowo środki pozyskane na realizację projektu pod nazwą: *Wsparcie obsługi i bezpieczeństwa pasażerów MZK Jastrzębie-Zdrój innowacyjnymi systemami informatycznymi* w ramach Programu Operacyjnego: Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013, Priorytet VIII: Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe, działanie 8.3: Rozwój inteligentnych systemów transportowych.

Inwestycje w tabor należący do operatorów świadczących usługi na zlecenie MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju są finansowane ze środków własnych tych operatorów i mogą pochodzić ze źródeł własnych, takich jak odpisy amortyzacyjne, zysk oraz źródeł zewnętrznych, takich jak leasing czy kredyty.

VI.2 Rentowność linii komunikacyjnych

W celu obliczenia rentowność linii komunikacyjnych (bilansowania linii komunikacyjnych) organizowanych przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu - Zdroju, w pierwszym etapie oblicza się wskaźnik dochodów z biletów w przeliczeniu na jednego pasażera, a w następnym etapie następuje wyliczenie koniecznej ilości pasażerów na odcinku jednego wozokilometra.

Wskaźnik dochodów z biletów w przeliczeniu na jednego pasażera *Wd* wylicza się na podstawie średniej ilości pasażerów rocznie *IP* oraz rocznego dochodu z biletów *Db* przy użyciu poniższego wzoru:

$$Wd = \frac{Db}{IP}$$

W oparciu o wyliczony wskaźnik *Wd* oraz koszty jednego wozokilometra, jakie muszą być pokryte z biletów oznaczone jako *Db* (uzyskane na postawie różnicy średniej ceny wozokilometra i średniej dopłaty gmin członkowskich do ceny wozokilometra), przy użyciu poniższego wzoru, obliczenia się konieczną ilości pasażerów na odcinku jednego wozokilometra -*WP*.

$$WP = \frac{Db}{Wd}$$

Poniżej przedstawiono przykładowe obliczenia rentowności linii komunikacyjnych za rok 2012.

- Dochód z biletów w 2012 *Db*: 16 396 514,11
- Ilość pasażerów w 2012 *IP*: 14 264 210

Zatem:

$$Wd\ 2012 = \frac{16\ 396\ 514{,}11}{14\ 264\ 210} = 1{,}149$$

Przewidywane wykonanie w 2013 roku:

- wskaźnik na jednego pasażera *Wd* 2012: 1,149
- średnia cena wozokilometra dla MZK w 2012: 4,696 zł
- średnia dopłata gmin do wozokilometra w 2012r.: 3,018 zł
- średnie pokrycie z biletów kosztów jednego wozokilometra *Db* :

$$Db = 4{,}696 - 3{,}018 = 1{,}678$$

Zatem konieczna ilość pasażerów na jeden wozokilometr *WP* wynosi:

$$WP = \frac{1{,}678}{1{,}149} = 1{,}460$$

Wskaźnik koniecznej ilości pasażerów przyjmuje się jednakowo dla wszystkich linii na całym obszarze MZK z siedzibą w Jastrzębiu -Zdroju. Dane o ilości pasażerów podróżujących konkretną linią komunikacyjną uzyskuje się na podstawie przeprowadzanych badań napełnień. Należy mieć na uwadze, że na potrzeby obliczania rentowności linii komunikacyjnych przyjmuje się uśrednione ceny wozokilometra oraz zakłada się równomierny rozkład przychodów z biletów na każdym kursie linii, a zatem na każdym wozokilometrze. W celu poznania rzeczywistej struktury biletów wśród pasażerów planuje się przeprowadzić badania w tym zakresie.

Planując sieć komunikacyjną, oprócz zaspokojenia potrzeb społecznych, pod uwagę brany jest także aspekt ekonomiczny związany z finansowaniem komunikacji miejskiej. Pomimo to, MZK z siedzibą w Jastrzębiu -Zdroju, jako organizator przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w celu zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców swojego obszaru prowadzi i będzie prowadził także przewozy na liniach nierentownych.



VII. Taryfa przewozowa

VII.1 Rodzaje biletów

Zmiany w taryfie (w cenach oraz rodzajach biletów) przewozu i bagażu obowiązującej w sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju przyjmowane są na drodze Uchwały Zgromadzenia Związku.

Pasażerowie mogą odbywać podróż i przewozić bagaż na podstawie ważnych biletów emitowanych w formie papierowej (jednorazowych, miesięcznych, okresowych i dobowych) lub biletów jednorazowych emitowanych w formie elektronicznej, tj. zakupionych przy użyciu telefonu komórkowego.

Obecnie (wg stanu na dzień 15.02.2013r.) obowiązująca taryfa uwzględnia następujące rodzaje biletów jednorazowych:

Tabela 15. Rodzaje biletów jednorazowych

Rodzaj linii	Bilety sprzedawane w punktach stacjonarnych	Bilety sprzedawane przez kierowców
Linie zwykłe	do 10 minut do 20 minut powyżej 20 minut	bez względu na trasę i czas przejazdu
Linia E-3	w granicach 1 miasta	Jastrzębie - Wodzisław Wodzisław - Jastrzębie
	Jastrzębie - Wodzisław Wodzisław - Jastrzębie	
	Jastrzębie - Rybnik Rybnik - Jastrzębie	Jastrzębie - Rybnik Rybnik - Jastrzębie

Podstawowa oferta biletów jednorazowych uzupełniona jest o następujące rodzaje dodatkowych biletów jednorazowych:

Tabela 16. Dodatkowe rodzaje biletów jednorazowych

Rodzaj biletu	Opis biletu
Bilet dobowy	• bilety sprzedawane w punktach stacjonarnych • ważny na wszystkich liniach MZK przez 24 h od momentu skasowania • ważny na linii E-3 w granicach jednego miasta
Bilet weekendowy	• przejazd w soboty, niedziele i święta • obowiązuje wyłącznie w okresie wakacyjnym, tj. od 1 lipca do 31 sierpnia, • umożliwia przejazd dwóch osób na jednym skasowanym bilecie jednorazowym, • bilet jest ważny tylko w pojeździe, w którym je skasowano, • przy skorzystaniu z tego rodzaju przejazdu bilety ulgowe nie mają zastosowania. • inna cena za bilet ważny na linie zwykłe i na linie E-3
Bilety uzupełniające	• bilety sprzedawane w punktach stacjonarnych • umożliwiają wykorzystanie biletów o nieaktualnych nominałach, należy 'dokasować' je do wartości obowiązującej ceny biletu, zgodnie z trasą i czasem przejazdu.

Taryfa wyróżnia 11 różnych rodzajów biletów jednorazowych (nie uwzględniając dodatkowego podziału na bilety całe i ulgowe oraz bilety uzupełniające). Planuje się ujednolicenie rodzajów biletów sprzedawanych w punktach stacjonarnych i biletów sprzedawanych u kierowców. W długofalowej perspektywie planuje się dążyć do tego, aby pasażerowie mieli jak największą dostępność do biletów, np. poprzez umożliwienie zakupu biletu w biletomatach dostępnych na przystankach oraz w pojazdach.

Takie rozwiązania wpłynęłyby między innymi na zmniejszenie ilości biletów sprzedawanych przez kierowców (lub całkowitą eliminację tego rodzaju dystrybucji biletów), co wpłynęłoby pozytywnie na zmniejszenie czasu postoju autobusów na przystankach.

Obecnie jedynym biletem jednorazowym dającym pasażerom możliwość przesiadania się jest bilet dobowy. Planuje się dokonanie analizy możliwości wprowadzenia biletów jednorazowych czasowych uprawniających do wielu przejazdów w krótkim okresie, w czasie którego można wykonać nieograniczoną liczbę przesiadek w obrębie wszystkich linii organizowanych przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju. Podczas pierwszego przejazdu taki bilet powinien być skasowany bezzwłocznie po wejściu do pojazdu i od tego momentu bilet byłby ważny przez liczbę minut zgodną z nominałem biletu. Wymagałoby to wprowadzenia górnej granicy czasowej ważności biletu, np. zastąpienie biletu ważnego powyżej 20 minut, biletem ważnym do 30 minut oraz biletem ważnym do 60 minut.

Obecnie obowiązująca taryfa uwzględnia następujące rodzaje biletów miesięcznych i okresowych:

Tabela 17. Podział biletów miesięcznych i okresowych ze względu na rodzaj biletu

Rodzaj biletu	Opis biletu
	Bilety sieciowe imienne
S1	Przejazdy wszystkimi liniami na terenie jednego wybranego miasta/gminy
S2	Przejazdy wszystkimi liniami na terenie działania MZK. Za wyjątkiem linii E-3
E-3/1	Przejazdy linią E-3 na trasie Jastrzębie ↔ Rybnik
E-3/2	Przejazdy linią E-3 na trasie Jastrzębie ↔ Wodzisław lub Wodzisław ↔ Rybnik
SC	Przejazdy wszystkimi liniami na terenie działania MZK
	Bilety sieciowe na okaziciela
SO	Przejazdy wszystkimi liniami na terenie działania MZK