PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA OBSZARU KOMUNIKACYJNEGO ZWIĄZKU KOMUNALNEGO GÓRNOŚLĄSKIEGO OKRĘGU PRZEMYSŁOWEGO NA LATA 2013 – 2020

– projekt–

Katowice, luty 2013 r.
Spis treści

WSTĘP ............................................................................................................................................................ 7

I. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA OBSZARU KOMUNIKACYJNEGO ZWIĄZKU KOMUNALNEGO GÓRNOŚLĄSKIEGO OKRĘGU PRZEMYSŁOWEGO ................................................................. 13

II. TRANSPORT PASAŻERSKI NA OBSZARZE KOMUNIKACYJNEGO ZWIĄZKU KOMUNALNEGO GOP ........ 16

II.1 Pasażerskie przewozy kolejowe ........................................................................................................... 16

II.2. Wojewódzkie i powiatowe przewozy autobusowe na obszarze KZK GOP ........................................... 18

II.2.1. Wojewódzkie i powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez samorządy .................... 19

II.2.1.1. Przewozy organizowane przez Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach ..................................................................................................................... 21

II.2.1.2. Przewozy organizowane przez Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach ...................................... 24

II.2.1.3. Przewozy organizowane przez Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Jaworznie .............................. 26

II.2.1.4. Przewozy organizowane przez Związek Komunalny Gmin „Komunikacja Międzygminna” w Olkuszu ............................................................................................................................................. 29

II.2.2. Przewozy wojewódzkie i powiatowe organizowane przez przewoźników komercyjnych. ............ 30

III. KOMUNIKACJA MIEJSKA ......................................................................................................................... 31

III.1. Komunikacja miejska organizowana przez Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego w Katowicach ................................................................. 31

III.1.1. Autobusowy transport miejski organizowany przez Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego w Katowicach ................................................................. 34

III.1.2. Komunikacja miejska tramwajowa organizowana przez Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego w Katowicach ................................................................. 36

III.2. Transport miejski – linie przewoźników komercyjnych ................................................................. 38

IV. ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE ......................................................................................... 40

V. SYTUACJA SPOŁECZNO–GOSPODARCZA .......................................................................................... 41
V.1. Demografia obszaru KZK GOP ................................................................. 41
V.2. Dochody mieszkańców gmin tworzących KZK GOP ................................................................. 46
V.3. Wskaźnik motoryzacji ................................................................................. 48
V.4. Generatory ruchu ................................................................................. 51
V.5. Stopa bezrobocia ................................................................................ 52
VI. Wpływ TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO ......................................................... 55
VII. OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE .................................................................. 60
VIII. RENTOWNOŚĆ LINII KOMUNIKACYJNYCH .................................................. 64
IX. PROGNOZA POTRZEB PRZEWÓZOWYCH ....................................................... 67
X. FINANSOWANIE TRANSPORTU MIEJSKIEGO KZK GOP .............................. 72
X.1. Dochody KZK GOP .............................................................................. 72
X.1.1 Dochody ze sprzedaż biletów .............................................................. 74
X.1.2 Zmiany sprzedaży biletów .................................................................. 76
X.1.3. ŚKUP i nowe możliwości liczenia dochodów na liniach KZK GOP .......................... 78
X.2. Wydatki KZK GOP .............................................................................. 80
X.3. Dotacje gmin członkowskich KZK GOP .................................................. 82
XI. ANALIZA ZACHOWAŃ I PREFERENCJI PASAŻERÓW NA PODSTAWIE BADAŃ ANKIETOWYCH ................................. 86
XI.1 Opis badań ........................................................................................ 86
XI.2 Analiza struktury pasażerów i ich uprawnień do przejazdów preferencyjnych ......................... 87
XI.2.1 Struktura pasażerów wg płci ............................................................... 87
XI.2.2 Struktura pasażerów ze względu na status społeczny ......................... 88
XI.2.3 Struktura biletów posiadanych przez pasażerów ................................ 88
XI.2.4. Struktura pasażerów wg odpłatności za przejazd ................................ 92
XI.3. Przesiadkowość ankietowanych pomiędzy różnymi środkami transportu ...........................................94
XI.4. Analiza liczby przejazdów wykonywanych z wykorzystaniem poszczególnych grup biletów ..........95
XI.5. Postulaty przewozowe pasażerów ........................................................................................................98
XII. ANALIZA POTOKÓW PASAŻERSKICH NA LINIACH KZK GOP .................................................................102
XIII. USTALENIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO. 107
XIII.2. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych ..............................................................................................111
XIII.3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych .................................................................................112
XIII.4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.................................................................113
XIII.5. Zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego ...........................................................................................................114
XIII.6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze usług publicznych ..........116
XIII.7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.................................................121
XIII.8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego ...........................................................................125
XIII.8.1. Informacje ogólne ................................................................................................................................125
XIII.8.2. Obszar przewozów ..............................................................................................................................127
XIII.8.3. Obszar sprzedaży usług (Polityka taryfowa) ........................................................................................128
XIII.8.4. Obszar integracji ................................................................................................................................129
XIII.8.5. Obszar systemów teleinformatycznych ...............................................................................................129
WSTĘP

W dniu 16 grudnia 2010 r. przyjęta została przez Sejm RP ustawa o publicznym transporcie zbiorowym. Ustawa ta weszła w życie 1 marca 2011 r. Wprowadziła ona do obrotu prawnego pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego, czyli jednostki samorządu terytorialnego (lub ministra właściwego do spraw transportu) odpowiedzialnej za organizowanie i funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze swej właściwości. Zgodnie z ustawą, pod pojęciem jednostki samorządu terytorialnego należy rozumieć również związek międzygminny lub związek powiatów. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny jest związek międzygminny. Z ustawy wynika zatem, że Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego w Katowicach jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na obszarze gmin tworzących KZK GOP. Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym wykonuje Zarząd KZK GOP.

Zadania organizatora podzielono na trzy grupy:

1. Planowanie publicznego transportu zbiorowego.
2. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego.
3. Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

W ramach planowania publicznego transportu zbiorowego organizator obowiązany jest opracować plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru swej właściwości. Plan transportowy opracowuje także związek międzygminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80 tys. mieszkańców. Ponieważ liczba mieszkańców gmin tworzących KZK GOP przekracza 80 tys. również KZK GOP jest obowiązany opracować plan transportowy.

W przypadku przewozów o charakterze użyteczności publicznej wykonywanych w obszarze Związku część graficzna nie jest wymagana.

Część tekstowa powinna określać:

1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie linii komunikacyjnych na danym obszarze (część tekstowa planu transportowego może określać obszar, na którym jest planowane realizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej).

2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem w szczególności:
   a) lokalizacji obiektów użyteczności publicznej,
   b) gęstości zaludnienia obszaru objętego planem transportowym,
   c) zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych, w tym:
   a) źródła finansowania,
   b) formy finansowania.

4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w szczególności propozycje dotyczące wyboru rodzaju tych środków, uwzględniając infrastrukturę transportową znajdującą się na obszarze objętym planem transportowym.

5. Zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.

6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie standardu przewozów i jakości usług przewozowych, uwzględniając potrzebę zapewnienia w szczególności:
   a) ochrony środowiska naturalnego,
   b) dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,
   c) dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej.

7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera, w tym uwzględniając potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji w zakresie:
   a) godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu,
   b) obowiązujących opłat za przejazd,
c) obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
d) węzłów przesiadkowych,
e) koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu,
f) regulaminów przewozu osób.

8. **Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.**

Przy opracowaniu planu transportowego dla związku międzygminnego należy w szczególności uwzględnić:

1. Stan zagospodarowania przestrzennego oraz ustalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy oraz miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

2. Sytuację społeczno–gospodarczą danego obszaru.

3. Wpływ transportu na środowisko.

4. Potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie usług przewozowych.

5. **Rentowność linii komunikacyjnych.**

Warto zwrócić uwagę, że „... w przypadku miast należy mieć na uwadze specyfikę funkcjonującej na ich obszarze komunikacji miejskiej, w szczególności potrzebę dokonywania częstych zmian układu linii komunikacyjnych, wymagających podejmowania w krótkim czasie stosowanych działań. Szybwe określenie w planie transportowym układu linii komunikacyjnych mogłoby uniemożliwić większym miastom organizowanie komunikacji miejskiej, a w konsekwencji doprowadzić do utrudnień komunikacyjnych. Organizatorzy komunikacji miejskiej powinni mieć zatem możliwość dostosowania tej komunikacji do bieżących potrzeb przewozowych społeczności lokalnej. Natomiast plany transportowe opracowywane na obszarze, na którym funkcjonuje komunikacja miejska, ze względu na specyfikę tej komunikacji, powinny określić ogólne założenia w zakresie organizowania i funkcjonowania rynku przewozowego na danym obszarze. Plany te nie powinny stanowić instrumentu ograniczającego swobodę organizatora w zakresie dostosowywania układu linii komunikacyjnych do zmieniających się potrzeb przewozowych mieszkańców ...” (Piotr Mikiel,
Marlena Rozkosz, Publiczny transport zbiorowy wybrane zagadnienia w pytaniach i odpowiedziach, IGKM Warszawa 2012).

Zgodnie z określoną w ustawie o publicznym transportie zbiorowym hierarchią planów transportowych plan transportowy KZK GOP powinien uwzględniać plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowane przez:

- Marszałka Województwa Śląskiego,
- Starostę Powiatu Będzińskiego,
- Starostę Powiatu Bieruńsko–Lędzińskiego,
- Starostę Powiatu Gliwickiego, oraz
- Starostę Powiatu Tarnogórskiego.

W okresie opracowywania planu transportowego dla obszaru Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP w Katowicach opublikowany został tylko „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym” stanowiący załącznik do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. i opublikowany w Dzienniku Ustaw RP z dnia 23 października 2012 r. Dlatego też po opracowaniu i ogłoszeniu wymienionych planów KZK GOP zaktualizuje swój plan, aby uwzględnione w nim zostały plany zgodnie z obowiązującą hierarchią.

Ustawą z 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym określony został katalog spraw, które należą do zadań własnych gmin. Jednym z takich zadań są sprawy lokalnego transportu zbiorowego. Ta sama ustawa wprowadziła także możliwość wspólnego realizowania przez gminy zadań publicznych. Jedną z form wspólnej realizacji zadań publicznych jest tworzenie związków międzygminnych. Takim właśnie związkiem jest Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego w Katowicach, którego zadaniem jest wspólne zaspokajanie potrzeb gmin w zakresie lokalnego transportu zbiorowego oraz skorelowanych z nim innych usług publicznych. Zadania Związku obejmują w szczególności:

- organizację lokalnego transportu zbiorowego,
- utrzymanie i rozwój infrastruktury Związku,
- prowadzenie prac studialnych nad rozwojem systemów transportowych,
- podejmowanie działań zmierzających do rozwoju elektronicznych usług publicznych (w tym transportowych),
• promocja oraz informacja o usługach transportu zbiorowego,
• inicjowanie i koordynacja przedsięwzięć związanych z zarządzaniem ruchem oraz parkowaniem w miastach,
• realizacja innych praw i obowiązków związanych z transportem zbiorowym.


Rys. 1. Schemat organizacyjny biura KZK GOP w Katowicach
I. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA OBSZARU KOMUNIKACYJNEGO ZWIĄZKU KOMUNALNEGO GÓRNOŚLĄSKIEGO OKRĘGU PRZEMYSŁOWEGO

Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie 25 gmin, z których 12 to miasta na prawach powiatu: Katowice, Bytom, Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Mysłowice, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Świętochłowice, Piekary Śląskie oraz Zabrze – rysunek nr 2.

Ponadto Związek tworzą:

- gminy powiatu będzińskiego: Będzin, Bobrowniki, Czeladź, Psary, Wojkowice, Siewierz i Sławków,
- gminy powiatu bieruńsko–lędzińskiego: Chełm Śląski oraz Imielin,
- gminy powiatu gliwickiego: Knurów, Gierałtowice oraz Pyskowice,
- gmina powiatu tarnogórskiego: Radzionków.

Wszystkie gminy Związku należą do Województwa Śląskiego.

Rys. 2. Podział administracyjny KZK GOP
Źródło: Opracowanie własne

Łączna powierzchnia gmin należących do Związku wynosi 1 466 km² – rysunek nr 3.
Rys. 3. Powierzchnia gmin tworzących KZK GOP
Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS

Na obszarze Związku mieszka 1 949 535 osób (stan na 31.12.2011 r.).

Rys. 4. Ludność w gminach według stanu w dniu 31.12.2011 r. (bilans opracowany w oparciu o wyniki NSP 2011)
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS
Rys. 5. Gęstość zaludnienia na obszarze KZK GOP
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS
II. TRANSPORT PASAŻERSKI NA OBSZARZE KOMUNIKACYJNEGO ZWIĄZKU KOMUNALNEGO GOP

Na transport pasażerski na obszarze KZK GOP składają się następujące systemy komunikacyjne:

a) przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym,
b) przewozy powiatowe i wojewódzkie organizowany przez samorządy gminne:
   - organizowane przez KZK GOP,
   - organizowane przez Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach,
   - organizowane przez Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach,
   - organizowane przez Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Jaworznie,
   - organizowane przez Związek Komunalny Gmin „Komunikacja Międzygminna” w Olkuszu,
c) przewozy wojewódzkie organizowane przez przewoźników komercyjnych,
d) komunikacja miejska organizowana przez KZK GOP:
   - autobusowa,
   - tramwajowa,
e) komunikacja miejska organizowana przez przewoźników komercyjnych.

II.1 Pasażerskie przewozy kolejowe

Przez obszar gmin KZK GOP przebiega kilka linii kolejowych o znaczeniu lokalnym oraz ponadlokalnym. Dla mieszkańców gmin KZK GOP, w celu codziennych dojazdów najważniejszymi są te, którymi można przemieszczać się do miejsc pracy i nauki. Można wśród nich wymienić:

- linię kolejową nr 1 (Warszawa Centralna – Katowice), na trasie której obsługiwane są gminy: Katowice, Będzin, Dabrowa Górnicza i Łazy,
- linię kolejową nr 62 (Tunel – Sosnowiec Główny), na trasie której obsługiwane są gminy: Sosnowiec i Dąbrowa Górnicza,
linię kolejową nr 131 (Chorzów Batory – Tczew), na trasie której obsługiwane są gminy: Chorzów, Bytom i Radzionków,
linię kolejową nr 132 (Bytom – Wrocław Główny), na trasie której obsługiwane są gminy: Zabrze i Bytom,
linię kolejową nr 135 (Gliwice Łabędy – Pyskowice), na trasie której obsługiwane są gminy: Gliwice i Pyskowice,
linię kolejową nr 137 (Katowice – Legnica), na trasie której obsługiwane są gminy: Świętochłowice, Ruda Śląska, Zabrze i Gliwice,
linie kolejową nr 138 (Oświęcim – Katowice), na trasie której obsługiwane są gminy: Katowice i Mysłowice,
linię kolejową nr 139 (Katowice – Zwardoń), na trasie której obsługiwana jest gmina Katowice.

Obsługa kolejowa gmin KZK GOP zapewnia możliwość przejazdu zarówno na obszarze Związku, jak i do ważniejszych ośrodków miejskich, tj.:
• od północy: Tarnowskich Gór, Lublińca, Częstochowy,
• od wschodu: Łaz, Sławkowa,
• od południa: Tychów, Mikołowa, Rybnika, Bielska-Białej, Oświęcimia,
• od zachodu: Kędzierzyna Koźla.

Największe znaczenie dla przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym na obszarze KZK GOP mają pociągi Kolei Śląskich. Koleje Śląskie Sp. z o. o. to spółka założona 8 kwietnia 2010 roku, której jedynym wspólnikiem jest Województwo Śląskie, powołana w celu świadczenia usług użyteczności publicznej w zakresie transportu publicznego. Układ połączeń kolejowych na obszarze KZK GOP (wg stanu na luty 2013 r.) przedstawiono na rysunku nr 6.
II.2. Wojewódzkie i powiatowe przewozy autobusowe na obszarze KZK GOP

W kategorii przewozów powiatowych i regionalnych na obszarze KZK GOP mieszczą się te przewozy, które wykraczają poza granice Związku. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem dla linii powiatowych jest powiat, a dla przewozów regionalnych województwo. Jednak linie te powstały zanim ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określiła dla nich organizatora. Stąd często organizator właściwy dla tych linii według ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jest innym organem niż faktyczny organizator, czyli podmiot, który zawarł umowę z operatorem. Dla części linii zadania organizatora zostały powierzone KZK GOP na podstawie porozumień zawartych z Marszałkiem Województwa Śląskiego oraz Starostą Powiatu Gliwickiego. Na obszarze Związku linie autobusowe o takim charakterze organizowane są obecnie zarówno przez samorządy, jak i przez przewoźników komercyjnych.
II.2.1. Wojewódzkie i powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez samorządy

Na obszarze Związku powiatowe i wojewódzkie przewozy pasażerskie wykonywane są na zlecenie:

- Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego w Katowicach,
- Międzygminnego Związku Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach,
- Miejskiego Zarządu Komunikacji w Tychach,
- Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów w Jaworznie,
- Związku Komunalnego Gmin „Komunikacja Międzygminna” w Olkuszu.


Dla linii: 14, 20, 57, 80, 132, 135, 184, 220, 221, 288, 617, 688, 735, 788, 820, 936, 982 i 905N organizatorem faktycznym jest KZK GOP, który zawarł umowy z operatorami, jednak organizatorem formalnym (zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym) jest Województwo Śląskie. Z kolei dla linii nr 269 organizatorem formalnym jest Powiat Będziński.

---

1 Od 1.03.2013 r. włączenie kursów do linii nr 636
Tab. 1. Wojewódzkie i powiatowe przewozy autobusowe organizowane przez KZK GOP

<table>
<thead>
<tr>
<th>L.p.</th>
<th>Nr linii</th>
<th>Relacja</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>14</td>
<td>Bytom – Zabrze – MZKP (Zbrosławice)</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>20</td>
<td>Bytom – Zabrze – Pyskowice – MZKP (Zbrosławice)</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>37</td>
<td>Katowice – Mikołów</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>41</td>
<td>Gliwice – Gierałtowice – Mikołów</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>57</td>
<td>Bytom – Zabrze – Gliwice – MZKP (Zbrosławice)</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>59</td>
<td>Gliwice – Piłchowice</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>80</td>
<td>Gliwice – Zabrze – Bytom – MZKP (Zbrosławice, Tarnowskie Góry)</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>120</td>
<td>Katowice – Chorzów – Ruda Śląska – Gierałtowice – Knurów – Mikołów</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>132</td>
<td>Bytom – Zabrze – MZKP (Zbrosławice)</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>135</td>
<td>Bytom – MZKP (Tarnowskie Góry)</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>140</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Łazy</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>149</td>
<td>Katowice – Mysłowice – Imielin – Chełm Śląski – Bieruń</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>166</td>
<td>Chełm Śląski – Łędziny</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>184</td>
<td>Bytom – Zabrze – Pyskowice – MZKP (Zbrosławice)</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>194</td>
<td>Gliwice – Knurów – Czerwionka–Leszczyń</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>220</td>
<td>Sosnowiec – Jaworzno</td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>221</td>
<td>Sosnowiec – Jaworzno</td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>236</td>
<td>Knurów – Leboshowice</td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>269</td>
<td>Będzin – Siewierz – Mierzęcice</td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td>288</td>
<td>Gliwice – MZKP (Zbrosławice)</td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>617</td>
<td>Gliwice – Zabrze – MZKP (Zbrosławice)</td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td>636</td>
<td>Knurów – Gierałtowice – Ornontowice – Orzesze</td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
<td>637</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Siewierz – Łazy</td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>653</td>
<td>Katowice – Mikołów</td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td>669</td>
<td>Gliwice – Gierałtowice – Ruda Śląska – Mikołów</td>
</tr>
<tr>
<td>26</td>
<td>688</td>
<td>Katowice – Tychy</td>
</tr>
<tr>
<td>27</td>
<td>692</td>
<td>Gliwice – Rudziniec</td>
</tr>
<tr>
<td>28</td>
<td>695</td>
<td>Katowice – Mikołów</td>
</tr>
<tr>
<td>29</td>
<td>735</td>
<td>Bytom – MZKP (Tarnowskie Góry)</td>
</tr>
<tr>
<td>30</td>
<td>788</td>
<td>Mysłowice – Katowice – Tychy</td>
</tr>
<tr>
<td>L.p.</td>
<td>Nr linii</td>
<td>Relacja</td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>---------</td>
<td>---------------------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>31</td>
<td>809</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Łazy</td>
</tr>
<tr>
<td>32</td>
<td>820</td>
<td>Katowice – Chorzów – Bytom – MZKP (Tarnowskie Góry)</td>
</tr>
<tr>
<td>33</td>
<td>931</td>
<td>Katowice – Mysłowice – Bieruń – Łędziny</td>
</tr>
<tr>
<td>34</td>
<td>936²</td>
<td>Gierałtowice – Knurów – Ornontowice</td>
</tr>
<tr>
<td>35</td>
<td>982</td>
<td>Ruda Śląska – Mikołów</td>
</tr>
<tr>
<td>36</td>
<td>995</td>
<td>Mysłowice – Imielin – Bieruń – Łędziny</td>
</tr>
<tr>
<td>37</td>
<td>905N</td>
<td>Katowice – Mikołów</td>
</tr>
</tbody>
</table>

źródło: Opracowanie własne (wg stanu na luty 2013 r.)

II.2.1.1. Przewozy organizowane przez Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach

Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach, podobnie jak KZK GOP jest związkiem komunalnym działającym na podstawie ustawy o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990r (Dz. U. nr 13 poz. 74 z 1996r z późniejszymi zm.).

Obecnie MZKP w Tarnowskich Górach tworzą gminy: Zbrosławice, Wielowieś, Krupski Młyn, Mierzęcice, Ożarowice, Miasteczko Śląskie, Świerklaniec, Tarnowskie Góry oraz Tworóg. Na terenie 12 gmin wchodzących w skład KZK GOP funkcjonuje obecnie 29 linii organizowanych przez MZKP. Linie te wykonują 786 kursów w dniu roboczym, 384 kursy w sobotę oraz 360 kursów w niedzielę. Zawarte porozumienie w sprawie integracji taryfowo-biletowej umożliwia pasażerom podróżowanie po terenie MZKP i KZK GOP w oparciu o jednolity wzór biletów jednorazowych i okresowych. Wykaz takich linii zawarto w tabeli nr 2.

² od 1.03.2013 r. włączenie kursów do linii nr 636
Tab. 2 Linie autobusowe organizowane przez MZKP funkcjonujące na obszarze KZK GOP

<table>
<thead>
<tr>
<th>Lp.</th>
<th>Trasa</th>
<th>Nr linii</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Katowice Mickiewicza – Tarnowskie Góry Dworzec PKP</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Mierzęcice Siedliska – Bytom Dworzec PKP</td>
<td>17</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Bytom Dworzec PKP – Tarnowskie Góry Dworzec PKP</td>
<td>19</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Sączów Kościół – Osiedle Wieczorka Dworzec</td>
<td>53</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Tarnowskie Góry Dworzec PKP – Zabrze Goethego</td>
<td>83</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Bytom Dworzec PKP – Pyrzowice Lotnisko</td>
<td>85</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>Bytom Dworzec PKP – Tarnowskie Góry Dworzec PKP</td>
<td>94</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Tąpkiowice Szkoła – Wojkowice Park</td>
<td>103</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Mierzęcice Siedliska – Osiedle Wieczorka Dworzec</td>
<td>105</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>Gliwice Plac Piastów – Tarnowskie Góry Dworzec PKP</td>
<td>112</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>Świerklaniec Park – Katowice Plac Wolności</td>
<td>119</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>Pyrzowice Lotnisko – Świerklaniec Park</td>
<td>142</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>Wielowieś Bank – Pyskowice Plac Wyszyńskiego</td>
<td>152</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>Tarnowskie Góry Dworzec PKP – Pyskowice Plac Wyszyńskiego</td>
<td>153</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>Tarnowskie Góry Dworzec PKP – Rokitnica Pętla</td>
<td>158</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>Świerklaniec Park – Bytom Dworzec PKP</td>
<td>173</td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>Czarna Huta – Bobrowniki Śląskie</td>
<td>174</td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>Tarnowskie Góry Dworzec PKP – Mierzęcice Magazyny</td>
<td>179</td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>Bytom Pogoda – Tarnowskie Góry Dworzec PKP</td>
<td>192</td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td>Mierzęcice Magazyny – Będzin Kościuszki</td>
<td>225</td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>Tarnowskie góry Dworzec PKP – Ożarowice Droga do Kolonii Podłączna</td>
<td>246</td>
</tr>
<tr>
<td>Lp.</td>
<td>Trasa</td>
<td>Nr linii</td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td>Tarnowskie Góry Dworzec PKP – Dobieszowice Skrzyżowanie</td>
<td>283</td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
<td>Mierzęcice Magazyny – Będzin Kościuszki</td>
<td>625</td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>Tarnowskie Góry Dworzec PKP – Świernklicie Park</td>
<td>646</td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td>Świernklicie Park – Strąków Pętla</td>
<td>717</td>
</tr>
<tr>
<td>26</td>
<td>Siewierz Dom Kultury – Świernklicie Park</td>
<td>738</td>
</tr>
<tr>
<td>27</td>
<td>Tarnowskie Góry Dworzec PKP – Pyskowice Plac Wyszyńskiego</td>
<td>739</td>
</tr>
<tr>
<td>28</td>
<td>Stare Tarnowice Ośrodek Rehabilitacyjny – Szarlej Kaufland</td>
<td>780</td>
</tr>
<tr>
<td>29</td>
<td>Kamieniec Szkoła – Zbrosławice Urząd Gminy</td>
<td>791</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Źródło: Opracowanie własne

Rys. 7. Zasięg linii MZKP Tarnowskie Góry przebiegających przez obszar KZK GOP
Źródło: Opracowanie własne
II.2.1.2 Przewozy organizowane przez Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach


Na obszarze KZK GOP transport autobusowy, którego organizatorem jest MZK Tychy, dociera do 4 gmin: Katowic, Gliwic, Rudy Śląskiej i Gierałtowic, dzięki 9 liniom autobusowym. Linie te (tabela nr 3, rysunek nr 8) wykonują 420 kursów w dniu roboczym, 246 kursów w sobotę, 238 kursów w niedzielę.

Tab. 3. Linie MZK Tychy obsługujące obszar KZK GOP

<table>
<thead>
<tr>
<th>Lp.</th>
<th>Trasa</th>
<th>Nr linii</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Tęcza – Katowice Aleja Korfantego</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Katowice Aleja Korfantego – Paprocany Wiadukt</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Katowice Aleja Korfantego – Paprocany Wiadukt</td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Katowice Kopernika – Zgoń Pętla</td>
<td>29</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Gliwice Plac Piastów – Tychy Nexteer</td>
<td>33</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Ligota Akademiki – Tychy Nexteer</td>
<td>36</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>Katowice Kopernika – Łaziska Średnie Dworzec PKP</td>
<td>45</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Halemba Kopalnia – Paprocany Wiadukt</td>
<td>82</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Gliwice Plac Piastów – Paprocany Os. Z1</td>
<td>E–2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Źródło: Opracowanie własne
MZK Tychy stosuje system taryfowo–biletowy odmienny od systemu funkcjonującego w KZK GOP, charakteryzujący się opłatą czasową.

Rys. 8. Porównanie pracy eksploatacyjnej w dniu roboczym wykonywanej po gminach KZK GOP przez autobusy jeżdżące na zlecenie MZK Tychy

Źródło: Opracowanie własne
II.2.1.3 Przewozy organizowane przez Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Jaworznie

Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Jaworznie, zwany dalej MZDiM jest jednostką budżetową utworzoną na mocy uchwały Nr XLIX/608/2005 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 22 grudnia 2005 r. W celu zapewnienia realizacji zadania własnego gminy w zakresie potrzeb lokalnego transportu zbiorowego MZDiM pełni funkcję organizatora lokalnego transportu zbiorowego realizowanego przez Gminę Jaworzno. Do podstawowych zadań MZDiM należy:

- zarządzanie infrastrukturą transportu zbiorowego oraz obiektami i urządzeniami towarzyszącymi,
- zarządzanie lokalnym transportem publicznym realizowanym przez Gminę Jaworzno oraz pobieranie opłat za przewóz, w tym emitowanie oraz organizacja dystrybucji i sprzedaży biletów, a także zapewnienie ich kontroli,
- realizowanie zadań w zakresie logistyki transportu publicznego,
rozliczanie zadań w zakresie lokalnego transportu zbiorowego realizowanego przez Gminę Jaworzno.

Na terenie trzech gmin KZK GOP (Katowice, Mysłowice i Sosnowiec) funkcjonują 4 linie komunikacyjne (tabela nr 4, rysunek nr 10) organizowane przez MZDIM w Jaworznie. Linie wjeżdżające na teren KZK GOP (nr A, E, J, S) realizują w ciągu dnia roboczego 144 kursy, w sobotę oraz niedzielę po 94 kursy.

Tab. 4. Linie PKM Jaworzno obsługujące obszar KZK GOP

<table>
<thead>
<tr>
<th>Lp.</th>
<th>Trasa</th>
<th>Oznaczenie</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Jaworzno Krakowska – Katowice Aleja Korfantego</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Byczyna Astrów – Katowice Aleja Korfantego</td>
<td>E</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Jaworzno Krakowska – Katowice Aleja Korfantego</td>
<td>J</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Jaworzno Krakowska – Sosnowiec Urząd Miasta</td>
<td>S</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Źródło: Opracowanie własne

Od 1 czerwca 2008 r. w ramach Jaworznickiej Karty Miejskiej funkcjonuje tzw. Elektroniczna Portmonetka, za pomocą której dokonuje się opłat za przejazd. Wysokość opłat zależy m.in. od faktu zarejestrowania wyjścia z autobusu.
Rys. 10. Porównanie pracy eksploatacyjnej w dniu roboczym wykonywanej po gminach KZK GOP przez autobusy jeżdżące na zlecenie PKM Jaworzno

Źródło: Opracowanie własne

Rys. 11. Zasięg linii autobusowych organizowanych przez PKM Jaworzno przebiegających przez obszar KZK GOP

Źródło: Opracowanie własne
II.2.1.4 Przewozy organizowane przez Związek Komunalny Gmin „Komunikacja Międzygminna” w Olkuszu


Na terenie jednej gminy KZK GOP – Sławkowa – funkcjonują 4 linie komunikacyjne organizowane przez ZKG „KM” (linie nr 460, 461, 462 oraz 463 – tabela nr 5). Na terenie Sławkowa realizują one w ciągu dnia roboczego 76 kursów, a w soboty oraz niedziele po 30 kursów.

Tab. 5 Linie ZKG “KM” w Olkuszu obsługujące obszar KZK GOP

<table>
<thead>
<tr>
<th>Lp.</th>
<th>Trasa</th>
<th>Nr linii</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Olkusz Dworzec PKS – Sławków Dworzec PKP</td>
<td>460</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Olkusz Orzeszkowej – Sławków Rynek</td>
<td>461</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Olkusz ZKG „KM” – Sławków Rynek</td>
<td>462</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Olkusz ZKG „KM” – Bukowno Dworzec PKP</td>
<td>463</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Źródło: Opracowanie własne
II.2.2. Przewozy wojewódzkie i powiatowe organizowane przez przewoźników komercyjnych

Autobusowe wojewódzkie i powiatowe przewozy pasażerskie organizują i wykonują przedsiębiorcy działający w różnych formułach prawnych, od osób fizycznych po spółki akcyjne.

W grupie tych przewoźników działają także przedsiębiorstwa komunikacyjne wywodzące się z dawnego Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej, a obecnie będące spółkami akcyjnymi lub z ograniczoną odpowiedzialnością. Po zmianie struktury właścicielskiej, przedsiębiorstwa te funkcjonują niekiedy pod zmienioną nazwą. Część tych przewozów (będących formalnie przewozami międzywojewódzkimi) ze względu na długość trasy i liczbę przystanków na obszarze Związku ma znikome znaczenie dla transportu wewnątrz obszaru KZK GOP.
III. KOMUNIKACJA MIEJSKA

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym komunikacja miejska to gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:

- miasta i gminy,
- miast, albo
- miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego.

Na komunikację miejską na obszarze KZK GOP składają się następujące systemy:

- transport autobusowy organizowany przez KZK GOP,
- transport tramwajowy organizowany przez KZK GOP,
- transport autobusowy organizowany przez przewoźników komercyjnych.

III.1. Komunikacja miejska organizowana przez Komunikacyjny Związek Komunalny Górnosłaskiego Okręgu Przemysłowego w Katowicach

W ramach komunikacji miejskiej organizowanej przez KZK GOP funkcjonują autobusy i tramwaje. Obowiązuje w nich jednolity system taryfowy. Tabela nr 6 przedstawia długość linii oraz tras, na których realizowane są przewozy pasażerskie organizowane przez KZK GOP, z podziałem na gminy członkowskie.

Tab. 6. Długość linii oraz tras, na których realizowane są przewozy pasażerskie organizowane przez KZK GOP

<table>
<thead>
<tr>
<th>Lp.</th>
<th>Nazwa Gminy</th>
<th>Długość tras w gr. administracyjnych gmin (km)</th>
<th>Długość linii w gr. administracyjnych gmin (km)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>długość ogółem</td>
<td>długość autobus</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>Będzin</td>
<td>82,32</td>
<td>73,51</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Bobrowniki</td>
<td>36,50</td>
<td>36,50</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Bytom</td>
<td>107,19</td>
<td>84,38</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Chełm Śląski</td>
<td>12,28</td>
<td>12,28</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Chorzów</td>
<td>65,72</td>
<td>52,73</td>
</tr>
<tr>
<td>Lp.</td>
<td>Nazwa Gminy</td>
<td>Długość tras w gr. administracyjnych gmin (km)</td>
<td>Długość linii w gr. administracyjnych gmin (km)</td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>---------------------</td>
<td>-----------------------------------------------</td>
<td>-----------------------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Długość autobus</td>
<td>Długość tramwaj</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td></td>
<td>3</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Czeladź</td>
<td>27,84</td>
<td>25,24</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>176,88</td>
<td>167,93</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Gierałtowice</td>
<td>30,50</td>
<td>30,50</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Gliwice</td>
<td>143,63</td>
<td>143,21</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>Imielin</td>
<td>8,23</td>
<td>8,23</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>Katowice</td>
<td>248,86</td>
<td>220,75</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>Knurów</td>
<td>25,18</td>
<td>25,18</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>Mysłowice</td>
<td>73,84</td>
<td>70,09</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>Psary</td>
<td>52,55</td>
<td>52,55</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>Pyskowice</td>
<td>18,93</td>
<td>18,93</td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>Radzionków</td>
<td>11,57</td>
<td>11,57</td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>Ruda Śląska</td>
<td>99,00</td>
<td>82,38</td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>Siemianowice Śląskie</td>
<td>41,90</td>
<td>40,70</td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td>Siewierz</td>
<td>60,77</td>
<td>60,77</td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>Sławków</td>
<td>22,17</td>
<td>22,17</td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
<td>Świętochłowice</td>
<td>35,13</td>
<td>22,89</td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>Wojkowice</td>
<td>18,68</td>
<td>18,68</td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td>Zabrze</td>
<td>123,17</td>
<td>98,18</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td><strong>Ogółem</strong></td>
<td><strong>1722,68</strong></td>
<td><strong>1548,20</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Źródło:** Opracowanie własne

Na zlecenie Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górniośląskiego Okręgu każdego dnia na trasy wyjeżdżają autobusy 286 linii (stan na dzień 8 lutego 2013 roku). Na liczbę tę, oprócz linii dziennych składają się 23 linie nocne oraz 5 bezpłatnych linii obsługujących supermarkety.

Spośród wszystkich linii autobusowych KZK GOP funkcjonuje 97 linii obsługujących tylko jedną gminę, co stanowi ok. 34%. Na obszarze poszczególnych miast mamy następującą liczbę takich linei:

- 3 linie w Będzinie,
- 9 linii w Bytomiu,
- 1 linia w Chorzowie,
• 11 linii w Dąbrowie Górniczej,
• 18 linii w Gliwicach (w tym 3 linie nocne),
• 28 linii w Katowicach (w tym 4 linie nocne oraz 1 bezpłatna linia „supermarketowa”),
• 1 linia w Mysłowicach,
• 3 linie w Piekarach Śląskich,
• 6 linii w Rudzie Śląskiej,
• 2 linie w Siemianowicach Śląskich,
• 2 linie w Siewierzu,
• 2 linie w Sławkowie,
• 4 linie w Sosnowcu (w tym 2 bezpłatne linie „supermarketowe”),
• 7 linii w Zabrzu.

Na obszarze pozostałych gmin, tj.: Bobrownik, Chełma Śląskiego, Czeladzi, Gierałtowic, Imielina, Knurowa, Psar, Pyskowic, Radzionkowa, Świętochłowic i Wojkowic nie funkcjonują linie wewnętrzne.

Oprócz linii wewnętrznych, na obszarze KZK GOP funkcjonują również linie autobusowe przebiegające przez co najmniej dwa miasta. Linii takich jest 189, z czego:

• 89 linie przejeżdżają przez 2 gminy,
• 62 linie przejeżdżają przez 3 gminy,
• 20 linii przejeżdża przez 4 gminy,
• 11 linii przejeżdża przez 5 gmin,
• 7 linii przejeżdża przez 6 gmin.

Z powyższego zestawienia widać, że największej linii autobusowych kursuje na terenie 2 oraz 3 gmin. Jest to odpowiednio 89 oraz 62 linii, co stanowi łącznie prawie 53% wszystkich linii autobusowych na terenie działania Związku.

W okresie ferii letnich, KZK GOP uruchamia ponadto 3 linie wakacyjne, kursujące w rejonie kąpielisk miejskich oraz innych obiektów rekreacyjnych. Powyższe zestawienia przygotowano na podstawie podstawowego przebiegu tras poszczególnych linii.

Oprócz komunikacji miejskiej, na obszarze Związku każdego dnia kursują pojazdy 26 linii tramwajowych (stan na dzień 8 lutego 2013 roku). Spośród wszystkich linii komunikacji
tramwajowej funkcjonuje 6 linii obsługujących tylko jedną gminę, co stanowi ok. 23%. Na obszarze poszczególnych miast funkcjonuje następująca liczba takich linii:

- 2 linie w Bytomiu,
- 2 linie w Katowicach,
- 1 linia w Sosnowcu,
- 1 linia w Zabrzu.

Na obszarze KZK GOP, przeważającą większość połączeń tramwajowych stanowią linie przebiegające przez co najmniej 2 miasta. Linie tramwajowe, m.in. poprzez wydzielenie torowisk zapewniają sprawne połączenie większości zurbanizowanych miast GOP. Linii takich jest 20, z czego:

- 11 linii przejeżdża przez 2 gminy,
- 5 linii przejeżdża przez 3 gminy,
- 4 linie przejeżdżają przez 4 gminy.

Najwięcej linii tramwajowych kursuje na terenie 2 gmin (11 linii). Stanowią one łącznie ponad 42% wszystkich linii tramwajowych na terenie działania Związku.

W okresie ferii letnich, KZK GOP uruchamia tramwajową linię wakacyjną, kursującą w rejonie Wojewódzkiego Parku Kultury i Wypoczynku (Parku Śląskiego). Powyższe zestawienia przygotowano na podstawie podstawowego przebiegu tras poszczególnych linii.

**III.1.1. Autobusowy transport miejski organizowany przez Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego w Katowicach**

Komunikacyjny Związek Komunalny GOP zleca wykonywanie usług przewozowych w transporcie autobusowym 32 podmiotom (operatorzy oraz utworzone konsorcja – stan na dzień 13 lutego 2013 roku), reprezentującym różne formy własnościowe i organizacyjne. Wybór operatora dokonywany jest poprzez przeprowadzanie postępowań przetargowych na obsługę linii komunikacyjnych, zgodnie z ustawą prawo zamówień publicznych.

KZK GOP organizuje transport pasażerski na 286 liniach autobusowych (w tym 23 liniach nocnych oraz 5 bezpłatnych linii obsługujących supermarkety). Dodatkowo,
w okresie wakacji letnich uruchamiane są 3 autobusowe linie wakacyjne, a w przypadku prowadzenia prac modernizacyjnych na sieci transportowej – w zależności od potrzeb – także linie komunikacji zastępczej. Łączna długość linii autobusowych na obszarze działania KZK GOP wynosi 4705 km, natomiast łączna długość tras w granicach administracyjnych 25 gmin tworzących KZK GOP wynosi 1548 km. Kursujących 751 autobusów (średnio, wg godziny większego szczytu) wykonuje rocznie ponad 70 mln wzkm, z czego 67 mln wzkm wykonywanych jest wyłącznie w granicach administracyjnych gmin wchodzących w skład KZK GOP (rysunek nr 13). Rocznie autobusami KZK GOP przewożonych jest około 216 mln pasażerów.

Rys. 13. Roczną wielkość pracy eksploatacyjnej wykonywanej w gminach KZK GOP przez autobusy jeżdżące na zlecenie KZK GOP

Źródło: Opracowanie własne
III.1.2. Komunikacja miejska tramwajowa organizowana przez Komunikacyjny Związek Komunalny Górnoshląskiego Okręgu Przemysłowego w Katowicach

Na obszarze Związku przewozy pasażerskie w komunikacji tramwajowej organizowane są wyłącznie przez KZK GOP. Wykonywanie usług komunikacji tramwajowej zlecane jest spółce Tramwaje Śląskie S.A. w Chorzowie. Od 30 grudnia 2008 roku właścicielami akcji spółki Tramwaje Śląskie są gminy: Bytom, Czeladź, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Katowice, Mysłowice, Ruda Śląska, Siemianowice, Sosnowiec, Świętochłowice, Zabrze (rysunek nr 15). Podział akcji na poszczególne gminy ustalono na podstawie wielkości pracy eksploatacyjnej wykonywanej w tym czasie przez tramwaje na obszarze tych gmin. Ostateczny podział przedstawia się następująco:

- **Bytom**: 1 429 771, czyli 12,30% akcji,
- **Chorzów**: 1 156 234, czyli 9,95% akcji,
- **Czeladź**: 85 500, czyli 0,74% akcji,
- **Dąbrowa Górnicza**: 570 000, czyli 4,90% akcji,
- **Gliwice**: 437 000, czyli 3,76% akcji,
- **Katowice**: 3 797 084, czyli 32,67% akcji,
- **Mysłowice**: 95 000, czyli 0,82% akcji,
- **Ruda Śląska**: 494 000, czyli 4,25% akcji,
- **Siemianowice Śląskie**: 57 000, czyli 0,49% akcji,
- **Sosnowiec**: 1 730 999, czyli 14,89% akcji,
- **Świętochłowice**: 522 500, czyli 4,49% akcji,
- **Zabrze**: 1 248 000, czyli 10,74% akcji.

Łącznie akcji jest **11 623 088**.

Dzięki przekazaniu akcji gminom, mają one możliwość współfinansowania inwestycji w infrastrukturę i komunikację tramwajową na swoim terenie. Udział samorządów umożliwia także wykorzystanie funduszy unijnych do finansowania tych inwestycji. 169 tramwajów wykonuje rocznie około 17,3 mln wzkm (rysunek nr 14) na liniach o długości 357 km, przewożąc w skali roku około 94 mln pasażerów. 28 linii tramwajowych kursuje po trasach o łącznej długości 174,48 km.
Rys. 14. Porównanie pracy eksploatacyjnej w dniu roboczym wykonywanej po gminach KZK GOP przez Tramwaje Śląskie S.A.
Źródło: Opracowanie własne

Rys. 15. Gminy, na obszarze których funkcjonuje komunikacja tramwajowa
Źródło: Opracowanie własne
III.2. Transport miejski – linie przewoźników komercyjnych

Transport na liniach przewoźników komercyjnych organizowany i wykonywany jest samodzielnie przez firmy prywatne, które na podstawie znajomości rynku i potrzeb świadczą usługi komunikacyjne. Wykonują oni przewozy na własny rachunek zgodnie z własną taryfą, na podstawie opracowanego przez siebie rozkładu jazdy. **Wykaz linii płatnych przewoźników komercyjnych**, których trasa przebiega przez obszar KZK GOP znajduje się w załączniku nr 1.

Rys. 16. Gminy KZK GOP, na obszarze których funkcjonuje komunikacja miejska przewoźników komercyjnych

źródło: Opracowanie własne

Biorąc pod uwagę liczbę linii prywatnych przewoźników i częstotliwość ich kursowania najistotniejsze znaczenie komunikacja ta ma w największych gminach KZK GOP, tj.: Katowicach, Sosnowcu, Będzinie, Zabrzu, Mysłowicach, Dąbrowie Górniczej, Rudzie Śląskiej i Chorzowie, na trasach gdzie możliwe jest pozyskanie największej liczby pasażerów.
Oprócz linii organizowanych przez siebie, przewoźnicy komercyjni obsługują także linie de facto organizowane przez inne podmioty (supermarkety), które w celach marketingowych w całości finansują te przewozy, w efekcie czego przejazd autobusami tych linii jest dla pasażerów darmowy. Tym samym linie te stanowią konkurencję dla linii, na których przejazd jest płatny.

Rys. 17. Udział poszczególnych organizatorów w pracy eksploatacyjnej na obszarze KZK GOP w 2012 r.
Źródło: Opracowanie własne
IV. ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE

Nie wszystkie gminy uczestniczące w Związku posiadają studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Także istniejące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie obejmują całości obszaru Związku.
V. SYTUACJA SPOŁECZNO–GOSPODARCZA

V.1. Demografia obszaru KZK GOP

Łączna liczba mieszkańców gmin członkowskich Związku w 2011 r. wynosiła ok. 1 949 535 osób. W stosunku do roku poprzedniego jej spadek wyniósł 23 040 osób, co stanowi 1,2 %. Analiza zmiany liczby ludności na obszarze KZK GOP zgodna jest z prognozami GUS. Na obszarze KZK GOP w 2010 r. mieszkało 197 2575 osób. Od roku 2000 liczba mieszkańców obszaru Związku zmniejszyła się o 104 678 osób, czyli o 5%. Zmniejszenie się liczby mieszkańców dotyczy szczególnie dużych miast. Dla mniejszych miejscowości notowane są niewielkie wzrosty liczby mieszkańców.

![Diagram showing changes in population](image.png)

Rys. 18. Zmiana liczby mieszkańców obszaru KZK GOP
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS
Liczba ludności województwa śląskiego sukcesywnie spada i trend ten pozostanie niezmienny w latach najbliższych. Do roku 2035 przewiduje się, że obszar województwa śląskiego będzie zamieszkiwać ok. 4 mln. osób, co odpowiada spadkowi o ok. 14% w porównaniu do roku 2008.

Rys. 20. Prognoza liczby ludności Województwa Śląskiego w latach 2008 – 2035
źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Szczegółowe dane dotyczące zmian w liczbie mieszkańców obszaru KZK GOP w podziale na grupy wiekowe zawiera załącznik nr 2.

Zgodnie z badaniami przeprowadzonymi przez KZK GOP z usług transportu zbiorowego Związku najczęściej korzystają osoby czynne zawodowo, uczniowie i studenci oraz emeryci i renciści. Na potrzeby opracowania przyjęto do analizy pięć grup wiekowych mieszkańców, które w przybliżeniu odpowiadają strukturze pasażerów. Do pierwszej grupy umownie nazwanej „Gimnazjum” zaliczono osoby w wieku od 9 do 14 lat. Ten przedział czasowy obejmuje końcowe lata szkoły podstawowej i początek nauki w gimnazjum. Druga grupa umownie nazwana „Szkoła średnia” obejmuje osoby w wieku 15 – 19 lat. Ten przedział czasowy odpowiada końcowi nauki w gimnazjum i nauce w szkołach średnich. Trzecia grupa: „Studia”, to przedział wiekowy od 20 – 24 lat. Kolejne dwie grupy to „Wiek produkcyjny” od 25 do 64 roku życia oraz „Emerytura” powyżej 64 lat.
Zbiorcze zestawienie zmian liczby mieszkańców w poszczególnych grupach zaprezentowano na rys. 21.

Rys. 21. Zmiana liczby osób w różnych grupach wiekowych na obszarze KZK GOP
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

W trzech grupach wiekowych liczba ta zmalała, natomiast w dwóch nastąpił wzrost.
Szczegółowe tendencje są następujące:

- liczba osób w tej grupie wiekowej gimnazjum zmniejszyła się od 2000 r. o 39%,
- liczba osób w tej grupie wiekowej szkół średnich zmniejszyła się o 38%,
- liczba osób w tej grupie wiekowej studentów zmniejszyła się o 19%,
- liczba osób w wieku produkcyjnym wzrosła o 1%,
- największy wzrost liczby mieszkańców zanotowano w grupie „Emerytura”. Osiągnął on 22%.

W kolejnych dziesięciu latach spodziewany jest dalszy systematyczny spadek liczby mieszkańców z grup „Szkola średnia” i „Studia” w stosunku do liczby mieszkańców z 2010 r. W grupie „Wiek produkcyjny”, po początkowym jednoprocentowym wzroście do roku 2015,
nastąpi do roku 2020 spadek liczby osób o 4%. Z kolei po roku 2015 wzrastać będzie liczba mieszkańców z grupy „Gimnazjum” o 9% liczby z 2010 r. w roku 2020.

Rys. 22. Prognozowana zmiana liczby osób w różnych grupach wiekowych na obszarze KZK GOP do roku 2020
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Rys. 23. Prognozowana zmiana liczby osób w różnych grupach wiekowych na obszarze KZK GOP do roku 2020
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS
Łącznie do roku 2020 liczba osób z omawianych grup zmniejszy się o ok. 126 tys. osób co przełoży się na liczbę sprzedawanych biletów.

V.2. Dochody mieszkańców gmin tworzących KZK GOP

Kolejnym czynnikiem wpływającym na liczbę przejazdów ma przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto. W latach 2002 – 2011 wzrastało zarówno w Polsce, jak i w województwie śląskim o ok. 7% rocznie. W gminie Katowice wzrost ten był wyższy od średniego i wynosił ponad 9%. Wzrosty cen towarów i usług konsumpcyjnych w tym okresie wahały się w przedziale od 0,8% w 2003 roku do 4,3% w 2011 roku.

Rys. 24. Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto w Polsce, województwie śląskim oraz w Katowicach (dane za lata 2002 – 2011)
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Zróżnicowanie średniego miesięcznego wynagrodzenia brutto w gminach KZK GOP dla 2010 roku przedstawiono na rysunku 25.
Rys. 25. Średnie miesięczne wynagrodzenie brutto w 2010 r.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS. Dla gmin należących do powiatów przyjęto wartość wynagrodzenia w danym powiecie

Jak można zauważyć, jedynie w trzech gminach należących do KZK GOP: w Katowicach, Dąbrowie Górniczej i Gliwicach średnie miesięczne wynagrodzenie było wyższe od średniego miesięcznego wynagrodzenia w województwie śląskim w 2010 roku.

Rys. 26. Liczba biletów jednorazowych na 1 gminę w przeliczeniu na przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto w Katowicach (dane za lata 2002 – 2011)
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS oraz danych KZK GOP

Mimo korzystnej relacji cen biletów komunikacji miejskiej do przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia obserwuje się spadek liczby osób korzystających z usług komunikacji miejskiej.

V.3. Wskaźnik motoryzacji

Wzrost liczby przejazdów samochodami osobowymi powoduje, że maleje liczba przejazdów środkami transportu zbiorowego. Wzrost liczby przejazdów transportem indywidualnym wynika z faktu, że obecnie zakup samochodu osobowego jest łatwiejszy. Na rysunku 27 przedstawiono zmiany liczby samochodów osobowych w przeliczeniu na 1.000 mieszkańców w województwie śląskim w latach 2003 – 2010.
Rys. 27. Wskaźnik motoryzacji wyliczony jako liczba samochodów osobowych w woj. śląskim w przeliczeniu na 1.000 mieszkańców (dane za lata 2003 – 2010)
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tendencję wzrostową daje się także zauważyć w liczbie samochodów osobowych na obszarze KZK GOP (rys. 28).

Rys. 28. Zmiana liczby samochodów osobowych na obszarze KZK GOP
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS
Na rysunku nr 29 przedstawiono wartość wskaźnika motoryzacji w gminach KZK GOP. Dla gmin należących do powiatów przyjęto wartość wskaźnika motoryzacji w danym powiecie.

Rys. 29. Wartość wskaźnika motoryzacji (liczba samochodów na 1 tys. mieszkańców) w gminach KZK GOP
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Obserwowana zmiana liczby samochodów osobowych powoduje wzrost natężenia ruchu na drogach, szczególnie w centrach miast, co przekłada się na utrudnienia w ruchu, wymusza wzrost inwestycji drogowych, parkingowych, itp. Wzrost liczby samochodów osobowych oznacza dla komunikacji miejskiej utratę części pasażerów i to najczęściej z grupy osób, które stale korzystały z usług komunikacji miejskiej i nie korzystały z ulg, co w szczególny sposób wpływa na wielkość uzyskiwanych dochodów ze sprzedaży biletów.

Wzrost liczby samochodów osobowych nie uległ zahamowaniu mimo, iż ceny paliw wzrastały w okresie ostatnich lat. Na rysunku 30 przedstawiono wzrost ceny oleju napędowego w relacji do wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych.

Chęć posiadania własnego środka transportu i swobodnego przemieszczania w powiązaniu ze wzrostem zamożności społeczeństwa (który przejawia się wzrostem
przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia) oraz prowadzonymi dużymi inwestycjami
drogowymi zachęca mieszkańców do częstszego korzystania z własnego środka transportu.
Ponadto zmieniający się charakter pracy oraz cele i źródła ruchy powodują, że dla części
mieszkańców aglomeracji samochód osobowy stał się niezbędnym narzędziem pracy.

Rys. 30. Zmiana cen oleju napędowego oraz zmian cen towarów i usług konsumpcyjnych
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKN Orlen i GUS

V.4. Generatory ruchu

Na obszarze KZK GOP funkcjonuje blisko 500 przedszkoli (publicznych
i niepublicznych), ok. 350 szkół podstawowych, ok. 230 gimnazjów oraz ok. 300 szkół
ponadgimnazjalnych (także dla osób dorosłych). W gminach Związku funkcjonują 44 wyższe
uczelnie (uwzględniając oddziały dużych uczelni, takich jak: Uniwersytet Śląski lub
Politechnika Śląska.

W szkołach podstawowych na terenie KZK GOP uczy się (dane gmin z lat 2010 – 2011)
ponad 90 tys. uczniów, w gimnazjach 53 tys., a w szkołach ponadgimnazjalnych ok. 60 tys.
uczniów. W uczelniach zlokalizowanych na terenie KZK GOP uczy się ok. 130 tys. osób. Największymi ośrodkami akademickimi są: Gliwice, Katowice i Sosnowiec.

Na obszarze KZK GOP funkcjonuje ponad 500 publicznych placówek służby zdrowia. Działa tu także ok. 120 zakładów pracy, z których każdy zatrudnia ponad 250 pracowników. Są pośród nich kopalnie węgla kamiennego, huty, duże szpitale, a także fabryka General Motors Manufacturing Poland (dawniej „Opel Polska”), które zatrudniają nawet po kilka tysięcy pracowników. Na obszarze KZK GOP funkcjonuje także Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna, na terenie której działa wiele przedsiębiorstw generujących potrzeby przewozowe.

Do ważniejszych generatorów ruchu zaliczyć można, znajdujące się na terenie Związku, liczne centra handlowe.

**V.5. Stopa bezrobocia**

Zjawisko bezrobocia ma istotny wpływ na liczbę podróży. Na obszarze KZK GOP najmniejsze bezrobocie w X.2012 r. zanotowano w Gliwicach i Katowicach oraz w powiecie bieruńsko–lędzińskim, do którego należą Imielin i Chełm Śląski. W tych gminach stopa bezrobocia mieściła się w przedziale od 5,0 do 8,4 %. Mniejsze bezrobocie – od 8,5 do 11,0 % było w Mysłowicach, Rudzie Śląskiej oraz w powiecie gliwickim, do którego należą Gierałtowice, Knurów i Psarowice. W kolejnym przedziale, pomiędzy 11,1 a 14,0 % znalazły się: Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Siemianowice Śląskie, Zabrze oraz Radzionków, należący do powiatu tarnogórskiego. Bezrobocie na poziomie od 14,1 do 17,0 % zanotowano w Piekarach Śląskich, Sosnowcu, Świętochłowicach oraz gminach powiatu będzińskiego: Będzinie, Bobrownikach, Czeladzi, Psarach, Wojkowicach, Siewierz i Sławkowie. Największe bezrobocie, przekraczające 17,1 % zanotowano w Bytomiu. Graficznie zobrazowano to na rysunku nr 31.
Liczba osób bezrobotnych w powiatach po początkowym spadku w 2008 r. gwałtownie wzrosła w 2009 r. i nadal ma tendencję wzrostową. Porównanie zmian w liczbie podróży transportem miejskim KZK GOP ze zmianami stopy bezrobocia wykazało pewną współzależność tych wielkości, jednak nie jest to główny czynnik determinujący popyt na przewozy transportem zbiorowym.

Rys. 31. Stopa bezrobocia na obszarze KZK GOP
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Rys. 32. Zmiana liczby zarejestrowanych osób bezrobotnych w powiatach obejmujących obszar KZK GOP
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS
Rys. 33. Zmiana liczby zarejestrowanych osób bezrobotnych oraz liczby przejazdów w powiatach obejmujących obszar KZK GOP

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS
VI. WPŁYW TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO

Wpływ transportu drogowego na środowisko polega na emisji hałasu, emisji substancji będących produktami spalania paliw, a także innych zanieczyszczeń takich drobiny ścierających się okładzin hamulcowych, opon itd.

Hałasowi w środowisku przekraczającemu 60 dB towarzyszą takie „efekty”, jak (badania PZH):

- znaczny wzrost występowania objawów zakłóceń emocjonalnych (zmęczenie, poczucie niewyspania, niespokojny sen, trudności w skupieniu uwagi itp.),
- wzrost częstości występowania objawów chorobowych (bicie i kołatanie serca, szybkie męczenie się, duszności, zawroty głowy, uderzenia krwi do głowy, bóle mięśni i stawów itp.),
- zwiększenie się ilości zażywania różnego rodzaju leków, a przede wszystkim: nasennych, uspokajających, związanych z chorobami serca, nadciśnieniem, chorobami reumatycznymi itp.

Spośród wielu źródeł hałasu w mieście za szczególnie uciążliwy uważany jest przez mieszkańców hałas uliczny (drogowy).

Rys. 34. Udział procentowy skarg na różnego rodzaju hałas w mieście (Państwowy Zakład Higieny)
O ile emisja hałasu dotyczy wszystkich środków transportu, niezależnie od ich zasilania o tyle emisja produktów spalania dotyczy pojazdów zasilanych silnikami o zapłonie iskrowym lub samoczynnym. Spośród substancji występujących w spalinach w dużych ilościach i mających zdecydowanie negatywny wpływ na zdrowie zwierząt i ludzi wymienić trzeba:

- tlenek węgla,
- tlenki azotu,
- węglowodory i ich pochodne,
- dwutlenek siarki,
- cząstki stałe, w tym sadza, dymy, popioły, metale.

Innym produktem spalania paliw kopalnych jest dwutlenek węgla, który w małych stężeniach nie jest szkodliwy dla zdrowia, uważany jest jednak za jeden z tzw. gazów cieplarnianych odpowiedzialnych za podwyższenie temperatury powierzchni Ziemi. W przyjętej w 2011 r. przez Komisję Europejską Białej Księdze zwraca się uwagę, że transport miejski odpowiedzialny jest za ok. 25% emisji CO2 z transportu ogółem. Stąd też plan zmniejszenia o połowę liczby samochodów konwencjonalnych w transporcie miejskim do 2030 r. i wyeliminowanie ich do roku 2050. Pozwoliłoby to na ograniczenie także innych szkodliwych emisji.

Środki transportu drogowego są odpowiedzialne za następujący procent ogólnej emisji szkodliwych substancji:

- 80% tlenku węgla,
- 63% tlenków azotu,
- 50% substancji chemicznych pochodzenia organicznego,
- 10–25% pyłów zawieszonych w powietrzu,
- 6,5% dwutlenku siarki.

W 2011 r. zmiany emisji zanieczyszczeń na obszarze powiatów należących do KZK GOP w stosunku do poziomu z 2010 r. przedstawiały się następująco:
Oceny jakości powietrza dokonywane są w strefach. Na terenie województwa śląskiego wydzielono pięć stref:

I. strefa śląska,

II. aglomeracja górniośląska, obejmująca centralne gminy KZK GOP (bez Będzina, Chełma Śląskiego, Czeladzi, Gierałtowic, Imielina, Knurowa, Pyskowic, Radzionkowa, Sławkowa i Wojkowic) oraz Jaworzno,

III. aglomeracja rybnicko–jastrzębska,

IV. miasto Bielsko–Biała,

V. miasto Częstochowa.

Dla wszystkich substancji podlegającej ocenie każdą strefę zaliczono do jednej z klas: A, B, C:

- Klasa A – jeżeli stężenia zanieczyszczenia na jej terenie nie przekraczały poziomów dopuszczalnych,
- Klasa B – jeżeli stężenia zanieczyszczenia na jej terenie przekraczały stężenia dopuszczalne, lecz nie przekraczały poziomu dopuszczalnego powiększonego o margines tolerancji,

- Klasa C – jeżeli stężenia zanieczyszczenia na jej terenie przekraczały poziomy dopuszczalne powiększone o margines tolerancji, w przypadku gdy margines ten jest określony.

Wszystkie gminy należące do KZK GOP zostały zakwalifikowane do klasy A, jeżeli chodzi o dwutlenek siarki SO₂, benzen, ołów, kadm, arsen i tlenek węgla.

Wszystkie gminy należące do KZK GOP zostały zakwalifikowane do klasy C, jeżeli chodzi o stężenie pyłu zawieszonego PM10 i PM2.5.

Ze względu na stężenie dwutlenku azotu gminy aglomeracji górnośląskiej zostały zaliczone do klasy C, a pozostałe gminy KZK GOP do klasy A.

Główną przyczyną wystąpienia przekroczeń pyłu zawieszonego PM10, PM2.5 w okresie zimowym jest emisja z indywidualnego ogrzewania budynków, zaś w okresie letnim bliskość głównej drogi z intensywnym ruchem, emisja wtórna zanieczyszczeń pyłowych z powierzchni odkrytych, np. dróg, chodników, boisk oraz niekorzystne warunki meteorologiczne. Główną przyczyną wystąpienia przekroczeń dwutlenku azotu jest emisja ze źródeł liniowych (komunikacyjnych).

Należy zwrócić uwagę, że w warunkach kongestii w miastach zanieczyszczenia ze spalania paliw kumulują się na ograniczonym obszarze, co zdecydowanie pogarsza warunki życia jego mieszkańców.

W obrębie KZK GOP znajdują się 4 obszary objęte programem Natura 2000. Są to:

- Podziemia Tarnogórsko – Bytomskie,
- Lipienniki w Dąbrowie Górniczej,
- Torfowisko Sosnowiec – Bór,
- Pustynia Błędowska w Dąbrowie Górniczej.

Obszary te przedstawiono na rysunku 36.
Rys. 36. Obszary objęte programem Natura 2000 w obszarze działania KZK GOP
Źródło: Opracowanie własne na podstawie witryny http://katowice.rdos.gov.pl
VII. OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE

Według wyników Narodowego Spisu Powszechnego w 2002 r. na obszarze miast na prawach powiatu oraz powiatów należących częściowo do KZK GOP mieszkało 210 tys. osób niepełnosprawnych. Stanowiło to 9% mieszkańców. Niepełnosprawni stanowili największą część mieszkańców Sosnowca, najmniejszy odsetek niepełnosprawni stanowili w Piekarach Śląskich oraz w powiecie bieruńsko–lędzińskim.

Rys. 37. Liczba osób niepełnosprawnych w powiatach obejmujących obszar KZK GOP
źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS
Rys. 38. Udział osób niepełnosprawnych w liczbie mieszkańców powiatów obejmujących obszar KZK GOP

źródło: opracowanie własne na podstawie danych gus

Odnosząc powyższe dane do obecnej liczby mieszkańców obszaru KZK GOP można założyć, że w gminach tworzących KZK GOP mieszka ok. 175 tys. osób niepełnosprawnych.

Trudności, jakie w życiu codziennym napotykają osoby niepełnosprawne są różne i zależą od rodzaju niepełnosprawności. W ramach europejskiego programu HELIOS II wyodrębniono 6 podstawowych sektorów niepełnosprawności. Należą do nich:

- niepełnosprawność wzrokowa,
- niepełnosprawność słuchowa,
- niepełnosprawność ruchowa,
- umysłowe upośledzenie,
- sektor zdrowia publicznego,
- specyficzne medyczne uszkodzenia, upośledzenia i niepełnosprawności.
Dla osób z dysfunkcjami narządu wzroku ważne są elementy nawierzchni pełniące funkcje orientacyjne, do których zaliczamy przede wszystkim pasy prowadzące, rodzaj faktury nawierzchni, czy kontrastujące barwy nawierzchni. Osoby niedosłyszące i niesłyszące najbardziej cenią sobie odpowiednią informację wizualną, wyświetląną w postaci komunikatów na tablicach informacyjnych. Dla osób z dysfunkcjami ruchu ważną rzeczą są natomiast równe chodniki, obniżone krawężniki oraz windy zamiast schodów.

Do najczęstszych zastrzeżeń, zgłaszanych przez osoby z niepełnosprawnościami pod adresem transportu publicznego, zaliczamy:

- zbyt małą liczbę nowoczesnych pojazdów niskopodłogowych, wyposażonych w pochylne dla wózków inwalidzkich; brak takich pojazdów w znacznym stopniu utrudnia wsiadanie osobom niepełnosprawnym ruchowo, poruszającym się o kulach lub na wózkach inwalidzkich, matkom z dziećmi i osobom starszym,
- nieodpowiednią wysokość peronów przystankowych,
- zbyt niskie perony, które powodują, że po oparciu pochylne o powierzchnie przystanku, podjazd jest zbyt stromy; trzeba jednak pamiętać, że zbyt wysokie perony stanowią barierę architektoniczną i trudno na nie wjechać z chodnika; ponadto przy złym stanie technicznym zatok autobusowej mogą spowodować uszkodzenie autobusów; najwyższą wysokością peronu autobusowego jest 15–18 cm ponad poziom jezdni,
- stan zatok autobusowych oraz infrastruktury przystankowej,
- zbyt wąskie perony przystanków, brak odpowiednich podjazdów, wysokie krawężniki, schody, brak pasów prowadzących na chodnikach i ostrzegawczych przy krawędziach peronów przystanków; w niektórych miejscach utrudnienie stanowi brak utwardzonych chodników i dojść do przystanków, ich zły stan techniczny (m.in. ubytki nawierzchni, wyboje spowodowane przez korzenie drzew), a także słupy oraz gazony znajdujące się w pasie chodnika,
- blokowanie chodników i dojść na przystanek przez parkujące samochody,
- brak odpowiednich systemów informacji głosowych i wizualnych o trasie oraz aktualnym przystanku; wielu osobom, zwłaszcza z dysfunkcjami narządów wzroku, brak takich systemów utrudnia orientację; dużym problemem są również przystanki „na żądanie”, ponieważ osoby te, jako sposób orientacji na trasie wykorzystują
odliczanie przystanków; pominięcie przystanku „na żądanie” przez autobus powoduje utratę orientacji.

- niewłaściwą wielkość i widoczność numeru linii i kierunku jazdy,
- brak kontrastowości elementów wyposażenia pojazdu (poręcze, uchwyty, krawędzie stopni oraz wejść do pojazdu),
- duże zatłoczenie pojazdów,
- nieodpowiednie zachowanie kierowców i motorniczych; w szczególności dotyczy to podjeżdżania zbyt daleko od krawędzi przystanku, przez co powstaje przerwa pomiędzy krawędzią pojazdu, a krawędzią peronu, co utrudnia wysiadanie osobom mającym problemy z poruszaniem, czy osobom niedowidzącym; często spotykanym problemem jest nie otwieranie przez kierowców pochylni, brak pomocy z ich strony przy wsiadaniu lub wysiadamaniu oraz nieprawidłowy sposób jazdy (szarpanie, gwałtowne przyspieszanie i hamowanie),

Osoby z niepełnosprawnościami stanowią dla Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego ważną grupę klientów. Osoby z dysfunkcjami narządów wzroku, słuchu oraz ruchu, a także osoby starsze należą często do niezamożnej części społeczeństwa, borykającej się z racji swej niepełnosprawności, z różnego rodzaju problemami. Dlatego tak ważne jest umożliwienie osobom niepełnosprawnym skutecznego korzystanie z wszelkich praw i podstawowych wolności, na równi z innymi osobami, a przez to przyczynianie się do zwiększenia szans i poprawy sytuacji osób niepełnosprawnych.

Działania podjęte przez KZK GOP na rzecz osób z niepełносprawnościami mają na celu zapewnienie warunków umożliwiających tej specyficznej grupie klientów korzystanie z komunikacji miejskiej, a przez to zwiększenie ich udziału w życiu społecznym. Cel ten można osiągnąć poprzez dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób w różnym wieku i z różnymi dysfunkcjami.
VIII. RENTOWNOŚĆ LINII KOMUNIKACYJNYCH

Linie komunikacyjne organizowane przez KZK GOP i obsługujące jego obszar są zróżnicowane zarówno pod względem długości, częstotliwości kursowania, rodzaju taboru i wielu innych parametrów. Zlecając obsługę tych linii KZK GOP po przeprowadzeniu analiz związanych z popytem opracowuje zestaw dokumentacji przetargowej, w skład której wchodzą między innymi rozkłady jazdy oraz wymagania związane z jakością taboru. Obecnie przy kolejnych postępowaniach przetargowych, zgodnie z polityką podnoszenia jakości usług, standardem jest tabor niskopodłogowy przystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz silniki o niskiej emisji spalin. Te wyższe wymagania jakościowe pociągają za sobą wzrost średnich stawek za 1 wozokilometr. Stawki te podlegają ponadto waloryzacji (rocznej lub kwartalnej) za pomocą wskaźnika uwzględniającego zmianę cen oleju napędowego oraz wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych. Tym samym wzrastają koszty obsługi komunikacyjnej obszaru Związku. Prezentuje to rysunek 39.

Rys. 39. Zmiana średniej ceny 1 wzkm netto z pokazaniem trendu na kolejne 2 lata
źródło: opracowanie własne
Koszty te mają bezpośredni wpływ na rentowność poszczególnych linii. Należy zauważyć, że w przypadku trakcji tramwajowej nie mamy do czynienia z postępowaniem przetargowym, ale w wynegocjowanej w roku 2008 wieloletniej (15 lat) umowie z późniejszymi aneksami, przewidziano odzwierciedlenie wysokości stawki płatnej spółce Tramwaje Śląskie w zależności od realizowanych inwestycji i remontów związanych zarówno z taborem, jak i pozostałą tramwajową infrastrukturą komunikacyjną.

Drugim elementem mającym wpływ na rentowność linii są dochody biletowe uzyskiwane z przejazdów tymi liniami. Ze względu na wysoki koszt badań, które pozwoliłyby dokładnie wyliczać dochody biletowe na danej linii, przyjęto w KZK GOP wskaźnik średniego wpływu od 1 pasażera, który wyliczany jest corocznie na podstawie badań napełnień pojazdów, oraz danych o dochodach ze sprzedaży biletów. Obecnie wskaźnik ten przyjmuje się jednakowo dla wszystkich linii w całym obszarze Związku. Po wdrożeniu Śląskiej Karty Usług Publicznych wskaźnik ten będzie można różnicować, np. osobno dla każdej linii.

Dochody biletowe na liniach zależą przede wszystkim od liczby osób korzystających z przejazdów daną linią. Corocznie przeprowadzane są badania napełnień na liniach obsługujących obszar KZK GOP. Badania te są podstawą do opracowywania planów finansowych Związku oraz są wykorzystywane do rozliczenia dotacji gminnych. Ponadto, wyniki badań wykorzystuje się na bieżąco do zarządzania ofertą przewozową na liniach komunikacyjnych organizowanych przez KZK GOP. Badanie te wykonywane są metodą bezpośredniego liczenia pasażerów przez odpowiednio przeszkolone osoby, które notują dane (informacje o wsiadających oraz wysiadających pasażerach oraz rzeczywiste czasy odjazdów z przystanków) na formularzach pomiarowych, a następnie dane te przetwarzane są do wersji elektronicznej. Ponadto, w pewnym zakresie KZK GOP wykorzystuje bramki automatycznie zliczające liczbę osób wsiadających i wysiadających z pojazdów, które zainstalowane są w autobusach PKM–u Sosnowiec. Autobusy wyposażone w te urządzenia kursują na 22 liniach komunikacyjnych. Zakres badań napełnień w danym roku obejmuje ok. 50% linii, co pozwala na dysponowanie danymi o wielkościach potoków pasażerskich na liniach nie starszymi niż dwuletnie. Po całkowitym wdrożeniu ŠKUP dane o napełnieniach linii KZK GOP będą zbierane na bieżąco.

W oparciu o te wyniki oraz dane przyjmowane do opracowania planów finansowych sporządzane są zestawienia linii komunikacyjnych, pozwalające na porównywanie
poszczególnych linii w zależności od przyjętego wskaźnika porównawczego. Wskaźniki te z reguły przeliczone są na 1 wozokilometr lub na 1 przejazd (1 pasażera). Najczęściej do analiz wykorzystuje się:

- liczbę pasażerów na 1 wozokm – jest to wskaźnik informujący o liczbie pasażerów korzystających z danej linii,
- wynik finansowy na 1 wozokm – jest to wskaźnik informujący o wielkości dotacji gminy (różnica pomiędzy dochodami – kosztami linii),
- wynik finansowy na 1 przejazd – jest to wskaźnik informujący o wielkości dotacji gminy do danej linii w przeliczeniu na 1 pasażera.


KZK GOP dysponuje pełną bazą danych zawierającą wprowadzone wyniki badań dla wszystkich kursów objętych pomiarami oraz wyliczeniami poszczególnych parametrów linii, które mogą być wykorzystane na potrzeby dalszych analiz. Z porównania wskaźników dla poszczególnych gmin widać wyraźnie różnice, jakie występują pomiędzy gminami położonymi w centralnej i zachodniej części aglomeracji, a mniejszymi gminami leżącymi na jej obrzeżach. Wartości wskaźników w skrajnych przypadkach różnią się 2–5 krotnie (2 krotnie w przypadku wyniku finansowego na 1 wzkm, 4 krotnie w przypadku liczby przejazdów na 1 wzkm i 5 krotnie w przypadku wyniku finansowego przeliczonego na 1 przejazd).
IX. PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

W obszarze KZK GOP obserwuje się regularny spadek liczby przejazdów zarówno w wartościach nominalnych, jak i w przeliczeniu na 1 wzkm pracy eksploatacyjnej. Pociąga to za sobą spadek sprzedaży biletów, co szczególnie obserwuje się analizując liczby biletów wydawanych corocznie do sprzedaży. Szerzej o zmianach w sprzedaży biletów napisano w punkcie X.1.2 opracowania. Spadek popytu w obszarze KZK GOP od 2008 roku, kiedy Związek rozpoczął regularne badania napełnień swoich linii przedstawiono na rysunku 40 i 41.

Rys. 40. Roczną liczbę przejazdów w obszarze KZK GOP i dynamika zmian (rok do roku)
Źródło: opracowanie własne
Rys. 42. Prognoza przejazdów osób autobusami miejskimi w Polsce

Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy prof. J. Burnewicza zawartej w opracowaniu z roku 2012 pt. „Prognoza popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030”

Rys. 43. Prognoza przejazdów osób tramwajami w miastach

Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy prof. J. Burnewicza zawartej w opracowaniu z roku 2012 pt. „Prognoza popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030”
Rys. 44. Prognoza przejazdów osób szybką koleją miejską w miastach
źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy prof. J. Burnewicza zawartej w opracowaniu z roku 2012 pt. „Prognoza popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030”

Rys. 45. Prognoza przejazdów osób samochodami osobowymi w miastach
źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy prof. J. Burnewicza zawartej w opracowaniu z roku 2012 pt. „Prognoza popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030”
Zgodnie z prognozą, dalsze zwiększenie liczby przejazdów samochodami osobowymi spowoduje gwałtowny wzrost zatłoczenia miast. W efekcie zmalaże wykorzystanie autobusu jako środka transportu poruszającego się po tych samych drogach. Przewidywany jest także dalszy spadek liczby przejazdów tramwajami, co wydaje się być efektem braku wydzielonych torowisk i częstym korzystaniem ze wspólnego pasa ruchu z innymi uczestnikami ruchu. Przewidywany jest także dalszy spadek liczby przejazdów tramwajami, co wydaje się być efektem braku wydzielonych torowisk i częstym korzystaniem ze wspólnego pasa ruchu z innymi uczestnikami ruchu. Z uwagi na rzadkie przecinanie się przebiegu tras SKM z drogami w tym samym poziomie, zmniejsza się podatność na zakłócenia, a w efekcie uzyskuje się wzrost punktualności, pewności wykonania podróży i skrócenie czasu przejazdu w zależności od stanu infrastruktury kolejowej. Największy wzrost przejazdów, spośród środków transportu zbiorowego przewiduje się dla szybkiej kolei miejskiej. Rozwiązanie problemów komunikacyjnych związanych ze wzrostem liczby samochodów osobowych wymaga m.in.:

- zahamowania dalszego wzrostu ruchu samochodowego,
- zwiększenia roli transportu zbiorowego przez modernizację jego infrastruktury, tworzenie nowoczesnych systemów przewozowych, optymalizację i integrację wszystkich form zbiorowego miejskiego przewozu osób.
X. FINANSOWANIE TRANSPORTU MIEJSKIEGO KZK GOP

X.1. Dochody KZK GOP

Finansowanie transportu miejskiego organizowanego przez KZK GOP opiera się na dwóch głównych źródłach:

- dochodach ze sprzedaży biletów,
- dotacjach wnoszonych przez gminy członkowskie.

Ponadto na dochody składają się jeszcze między innymi:

- wpływy z tytułu usług świadczonych innym podmiotom np. gminom spoza KZK GOP na podstawie porozumień zawartych w 2012 roku z Urzędem Marszałkowskim (rocznie ok. 5 mln zł), czy też z powiatami (rocznie 0,2–0,3 mln zł) oraz usług świadczonych centrom handlowym,
- środki unijne przeznaczone na dofinansowanie realizowanych projektów (Śląska Karta Usług Publicznych, System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej) – od 2013 roku,
- kary nakładane na operatorów z tytułu świadczenia usług niezgodnie z umową,
- nakładane opłaty dodatkowe na pasażerów podróżujących bez ważnego biletu.

Wielkość dochodów KZK GOP uzyskanych w latach 2004–2012 oraz wg planu finansowego na 2013 rok przedstawiono na rysunku 46, natomiast strukturę dochodów planowaną na 2013 rok na rysunku nr 47. Na rysunku nr 48 pokazano udział dotacji gmin w dochodach KZK GOP na przestrzeni ostatnich lat.
Rys. 46. Dochody KZK GOP w latach 2004 – 2013
Źródło: Opracowanie własne

Rys. 47. Struktura dochodów KZK GOP wg planu finansowego na 2013 rok
Źródło: Opracowanie własne
Rys. 48. Udział dotacji gmin w dochodach KZK GOP na przestrzeni ostatnich lat
Źródło: Opracowanie własne

X.1.1 Dochody ze sprzedaży biletów

Bilety jednorazowe, miesięczne i pozostałe

Dochody ze sprzedaży biletów można podzielić na trzy podstawowe grupy. Pierwsza grupa dochodów to dochody uzyskane ze sprzedaży biletów jednorazowych. Bilety te nabywane są przez pasażerów, którzy nieregularnie korzystają z środków komunikacji miejskiej. Przejazdy te należą do przejazdów relatywnie najdroższych. KZK GOP ze sprzedaży biletów jednorazowych uzyskuje prawie 48% wszystkich dochodów. Druga grupa dochodów to dochody uzyskane ze sprzedaży biletów miesięcznych. Pasażerowie stale korzystający z komunikacji miejskiej nabywają najczęściej bilety miesięczne. Liczba przejazdów na biletach miesięcznych nie jest limitowana co sprawia, że przejazdy w takiej ofercie są dla pasażerów korzystne cenowo. Dochody uzyskiwane przez KZK GOP ze sprzedaży biletów miesięcznych stanowią ok. 42% łącznych dochodów ze sprzedaży biletów. Pozostałe 11% dochodów KZK GOP uzyskuje ze sprzedaży biletów wieloprzejazdowych. Strukturę dochodów biletowych przedstawiono na rysunku 49.
Rys. 49. Struktura dochodów uzyskanych ze sprzedaży biletów jednorazowych, miesięcznych i pozostałych (dane za 2011 i 2012 rok)
Źródło: Opracowanie własne

**Bilety normalne i ulgowe**

W ramach obecnej struktury sprzedaży ok. 60% dochodów uzyskiwanych jest ze sprzedaży biletów normalnych (pełnopłatnych), a dochody ze sprzedaży biletów ulgowych stanowią ok. 40% dochodów biletowych. Udział dochodów ze sprzedaży biletów normalnych i ulgowych przedstawiono na rysunku 50.

Rys. 50. Struktura dochodów uzyskanych ze sprzedaży biletów normalnych i ulgowych (dane za 2010 rok i za 10 miesięcy 2011 roku)
Źródło: Opracowanie własne
**Udział biletów normalnych i ulgowych w poszczególnych grupach biletowych**

W 2011 roku udział sprzedanych biletów ulgowych stanowił ponad połowę sprzedaży we wszystkich grupach biletów. Największy udział biletów ulgowych występuje w grupie biletów jednorazowych, który sięga prawie 60%. Udział biletów ulgowych w podstawowych grupach biletów (jednorazowych, miesięcznych i pozostałych) przedstawiono na rysunku 51.

![Diagram showing the share of normal and discounted tickets in different ticket categories in 2011 and 2012.](image)

Rys. 51. Udział liczby wydanych do sprzedaży biletów ulgowych w grupie biletów jednorazowych, miesięcznych i pozostałych (dane za 2011 i 2012 rok)

źródło: Opracowanie własne

**X.1.2 Zmiany sprzedaży biletów**

**Zmiany w sprzedaży biletów jednorazowych**

Liczba wydanych do sprzedaży biletów jednorazowych utrzymuje się na zbliżonym poziomie tj. na poziomie ok. 60 mln sztuk rocznie, przy czym liczba biletów ulgowych stanowi większość (ok. 60%). Liczbę biletów jednorazowych normalnych i ulgowych wydanych do sprzedaży w latach 2005 – 2012 przedstawiono na rysunku 52.
Zmiany w sprzedaży biletów miesięcznych

Największy spadek sprzedaży biletów odnotowano w grupie biletów miesięcznych. Liczba tych biletów spadła w okresie 7 lat (2005 – 2012) o ponad 37% (tj. spadek na poziomie ponad 5% rocznie), przy czym większy spadek odnotowano w grupie biletów ulgowych (spadek o ok. 8% rocznie). Liczbę biletów miesięcznych wydanych do sprzedaży w latach 2005 – 2012 przedstawiono na rysunku 53.
**X.1.3. ŚKUP i nowe możliwości liczenia dochodów na liniach KZK GOP**

KZK GOP corocznie przeprowadza pomiary napełnień na ok. 50% linii, w oparciu o które liczy się między innymi dochody uzyskiwane ze sprzedaży biletów. Ze względu na brak możliwości przeprowadzania wśród pasażerów równoległych badań ankietowych na tak dużą skalę, które pozwoliłyby określić na jakie odległości przemieszczają się pasażerowie oraz z jakich biletów korzystają w trakcie przejazdów, wyliczenia dokonywane są w oparciu o pewne założenia i dane, które przyjmuje się jednakowo dla wszystkich linii KZK GOP. Jako podstawową wielkość przyjmuje się średni dochód z jednego przejazdu, który wylicza się w oparciu o roczną liczbę przejazdów na wszystkich liniach KZK GOP (na podstawie pomiarów napełnień) i dochodów ze sprzedaży biletów uzyskiwanych w danym roku. Ta dana w połączeniu z informacją o rocznej liczbie przejazdów dla danej linii pozwala oszacować roczny dochód z biletów na danej linii i jego podział proporcjonalnie do liczby wzkm w danej gminie.
Wdrożenie systemu ŚKUP na wszystkich liniach organizowanych przez KZK GOP pozwoli zbierać wiele informacji i danych od pasażerów korzystających z usług przewozowych. Zgodnie z założeniami, które były podstawą opracowania dokumentacji projektowej, a zarazem specyfikacji przetargowej, zakłada się wdrożenie systemu opartego o tzw. model „check in – check out”, którego podstawą jest rejestrowanie wejścia i wyjścia każdego pasażera korzystającego z danego pojazdu i uzależnienie ceny przejazdu od odległości. Rejestracja ta odbywać się będzie poprzez przyłożenie karty do czytnika po wejściu do pojazdu i tuż przed samym wyjściem. ŚKUP daje więc możliwość wyliczenia dochodu od każdego pasażera podróżującego daną linią. System ten umożliwi przypisanie dochodów biletowych do każdego przebytego przez pasażera odcinka, który z kolei może być przypisany do konkretnej gminy. Pozwoli to na wyliczenie łącznych dochodów biletowych w każdej gminie obsługiwannej daną linią, a po uwzględnieniu kosztów obsługi na powiązanie dotacji do poszczególnych linii z rzeczywistymi wynikami finansowymi uzyskiwanymi na tych liniach w obszarze danej gminy. Przy takim rozwiązaniu dochody biletowe, które przypisywano by do danej gminie zależałyby od liczby kilometrów, które pasażerowie przejechali po danej gminie, a organizator miałby dostęp do bieżącej informacji o dochodach na danej linii. Oczywiście jest też możliwe wyliczanie dochodów i dotacji gmin wg dotychczasowej formuły tzn. poprzez uśrednianie danych na liniach obsługujących więcej niż jedną gminę. Zależy to od decyzji organów KZK GOP.

Ze względu na dużą masowość przewozów w obszarze Związku dojście do stanu, w którym większość pasażerów korzysta będzie ze ŚKUP, rozłożone zostanie w czasie, w którym funkcjonować będą dwa systemy. Pierwszy to system obecny, a w ramach drugiego stopniowo będą wydawane karty i grupa pasażerów objętych systemem ŚKUP będzie się sukcesywnie zwiększać. Umowa podpisana w dniu 9 stycznia 2012 roku z wykonawcą wdrażającym system ŚKUP przewidywała rozpoczęcie wydawania kart na większą skalę w I kwartale 2013 i zakładała że do lipca 2013 roku wydanych zostanie do 385 tys. kart. Pomimo, że wynagrodzenie wykonawcy uzależnione jest od liczby wydanych kart, obecnie w realizacji projektu obserwuje się pewne opóźnienie, stąd wspomniane terminy wydawania kart mogą nie zostać dotrzymane. W pewnym momencie KZK GOP dokona oceny, na ile grupa użytkowników kart elektronicznych jest już znacząca, aby całkowicie przejść na nowy system.
Do tego czasu liczenie dochodów biletowych odbywać się może wg obecnej metody, tzn. przyjmując wskaźniki średniego przychodu z przejazdu pasażera i liczby przejazdów na danej linii.

X.2. Wydatki KZK GOP

Główną pozycją w planie finansowym KZK GOP po stronie wydatków są wydatki na świadczenie usług przewozowych, które do roku 2011 stanowiły ok. 92% wszystkich wydatków KZK GOP. Wg planu finansowego na 2012 rok udział ten zmniejszy się do 83% kosztem wzrostu udziału pozostałych wydatków, które zwiększają się w związku z realizacją projektów współfinansowanych przez Unię Europejską: Śląska Karta Usług Publicznych (ŚKUP) oraz System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP).

Wydatki na przewozy zależą przede wszystkim od wielkości zlecanej pracy eksploatacyjnej oraz od wielkości stawek płaconych operatorom obsługującym linie na zlecenie KZK GOP. Wydatki te z roku na rok są wyższe, co związane jest między innymi z wyższymi stawkami zgłaszanymi przez operatorów w kolejnych postępowań przetargowych. Na wzrost ten, poza czynnikami inflacyjnymi, wpływ ma również zwiększania przez KZK GOP wymagań i standardów jakościowych w nowych przetargach, przede wszystkim w zakresie taboru oraz informacji pasażerskiej.

Na pozostałe 8% wydatków (do 2012 roku) składają się między innymi wydatki Biura, stanowiące ok. 3% oraz pozostałe wydatki, w tym na remonty infrastruktury informacyjnej przystanków oraz podatek od towarów i usług.

Rys. 54. Wydatki KZK GOP w latach 2004 – 2013 (Plan)  
Źródło: Opracowanie własne

Rys. 55. Struktura wydatków KZK GOP wg planu finansowego na 2013 rok  
Źródło: Opracowanie własne
X. 3. Dotacje gmin członkowskich KZK GOP

Od 2012 roku dotacje wnoszone przez poszczególne gminy wyliczane są zgodnie ze wzorem określonym w § 40 Statutu KZK GOP. Obecnie jedynym czynnikiem mającym wpływ na wielkość dotacji danej gminy jest dochodowość (wyniki finansowe) linii obsługujących gminę. Od roku 2008, kiedy to zaczął obowiązywać nowy wzór, na wielkość dotacji w kolejnych latach wpływ miała jeszcze średnia dotacja do jednego wozokilometra, która dla wszystkich gmin była jednakowa. Spotykało się to ze sprzeciwem gmin, które np. nie były obsługiwane komunikacją tramwajową, dla której koszty jednostkowe były znacznie wyższe niż w trakcji autobusowej i podnosiły wartość średniej stawki dotacji. Udział tego czynnika sukcesywnie się zmniejszał, by w 2012 roku nie mieć już wpływu na wyliczenia dotacji.

Pomimo przyjęcia pewnych uśrednień przy obliczaniu rentowności linii w KZK GOP uzyskano stan, w którym wielkość dotacji gminy zależy od wielu czynników mających wpływ zarówno na stronę dochodową linii, jak również na koszt organizacji danej linii, a tym samym na jej ostateczną rentowność. Rozwiązanie takie pozwala na ścisłe powiązanie efektów optymalizacji linii ze zmianą wielkości wnoszonej dotacji.

Wartości wyników finansowych, które od 2012 roku odpowiadają wnoszonym przez poszczególne gminy należące do KZK GOP dotacjom, wg planu finansowego na 2013 rok w rozbiciu na trakcję autobusową i tramwajową przedstawiono w tabeli nr 7, a w przeliczeniu na wozokilometr oraz na przejazd (pasażera) realizowany na terenie gminy, w tabeli nr 8.

Tab. 7. Wyniki finansowe w gminach KZK GOP wg Planu finansowego na 2013 rok

<table>
<thead>
<tr>
<th>Gminy KZK GOP</th>
<th>Wynik finansowy (zł)</th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Autobus</td>
<td>Tramwaj</td>
<td>Razem</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Będzin</td>
<td>−12 665 810</td>
<td>−5 098 764</td>
<td>−17 764 575</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bobrowniki</td>
<td>−3 038 569</td>
<td></td>
<td>−3 038 569</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bytom</td>
<td>−11 579 938</td>
<td>−13 811 357</td>
<td>−25 391 296</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Chełm Śląski</td>
<td>−1 237 210</td>
<td></td>
<td>−1 237 210</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Chorzów</td>
<td>−8 072 549</td>
<td>−6 870 250</td>
<td>−14 942 800</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Czeladź</td>
<td>−4 951 105</td>
<td>−724 740</td>
<td>−5 675 845</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>−25 806 420</td>
<td>−6 151 268</td>
<td>−31 957 688</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Gierałtowice</td>
<td>−2 425 496</td>
<td></td>
<td>−2 425 496</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Tab. 8. Wyniki finansowe w gminach KZK GOP wg Planu finansowego na 2013 rok przeliczone na 1 wozokilometr i przejazd (pasażera)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Gminy KZK GOP</th>
<th>Wynik finansowy / wozokm (zł)</th>
<th>Wynik finansowy / przejazd (pasażera) (zł)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Autobus</td>
<td>Tramwaj</td>
</tr>
<tr>
<td>---------------</td>
<td>---------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>Będzin</td>
<td>−4,06</td>
<td>−6,82</td>
</tr>
<tr>
<td>Bobrowniki</td>
<td>−3,80</td>
<td>−3,80</td>
</tr>
<tr>
<td>Bytom</td>
<td>−2,62</td>
<td>−5,75</td>
</tr>
<tr>
<td>Chełm Śląski</td>
<td>−5,32</td>
<td>−5,32</td>
</tr>
<tr>
<td>Chorzów</td>
<td>−2,96</td>
<td>−4,96</td>
</tr>
<tr>
<td>Czeladź</td>
<td>−4,31</td>
<td>−6,90</td>
</tr>
<tr>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>−4,66</td>
<td>−6,99</td>
</tr>
<tr>
<td>Gierałtowice</td>
<td>−4,60</td>
<td>−6,98</td>
</tr>
<tr>
<td>Gliwice</td>
<td>−3,70</td>
<td>−6,48</td>
</tr>
<tr>
<td>Imielin</td>
<td>−4,93</td>
<td>−4,93</td>
</tr>
<tr>
<td>Katowice</td>
<td>−3,82</td>
<td>−5,52</td>
</tr>
<tr>
<td>Knurów</td>
<td>−4,89</td>
<td>−4,89</td>
</tr>
<tr>
<td>Mysłowice</td>
<td>−4,47</td>
<td>−6,39</td>
</tr>
</tbody>
</table>

źródło: opracowanie własne
|| Gminy KZK GOP | Wynik finansowy / wozokm (zł) | Wynik finansowy / przejazd (pasażera) (zł) |
|---|---|---|
| | Autobus | Tramwaj | Średnio | Autobus | Tramwaj | Średnio |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Piekary Śląskie | –2,85 | –2,85 | –2,85 | –0,88 | –0,88 |
| Psary | –3,97 | –3,97 | –3,97 | –3,36 | –3,36 |
| Pyskowice | –3,40 | –3,40 | –3,40 | –1,43 | –1,43 |
| Radzionków | –3,14 | –3,14 | –3,14 | –1,27 | –1,27 |
| Ruda Śląska | –2,64 | –6,50 | –3,24 | –0,71 | –1,30 | –0,82 |
| Siemianowice Śl. | –3,28 | –6,63 | –3,36 | –0,91 | –1,11 | –0,91 |
| Sławki | –4,36 | –4,36 | –4,36 | –3,10 | –3,10 |
| Sosnowiec | –4,55 | –6,82 | –5,21 | –1,50 | –1,51 | –1,50 |
| Świętochłowice | –2,87 | –6,21 | –4,89 | –0,77 | –1,11 | –1,01 |
| Wojkowice | –4,39 | –4,39 | –4,39 | –2,16 | –2,16 |
| Zabrze | –3,07 | –6,58 | –4,36 | –0,86 | –1,52 | –1,13 |
| **Średnio** | **-3,72** | **-6,08** | **-4,21** | **-1,17** | **-1,11** | **-1,15** |

Źródło: Opracowanie własne

Dotacje gmin do funkcjonowania transportu zbiorowego KZK GOP nie obciążają budżetów gmin w jednakowym stopniu. Na rysunku 56 przedstawiono jaką część swoich budżetów poszczególne gminy przeznaczają na transport zbiorowy organizowany przez Związek. Pokazano także (rysunek 57) wydatki gmin (dotacje) na transport zbiorowy KZK GOP w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Z wykresów wynika, że dalszy wzrost kosztów transportu bez zwiększenia wpływów ze sprzedaży biletów zmoże spowodować konieczność obniżenia oferty przewozowej w niektórych gminach lub podjęcie próby ograniczenia kosztów transportu poprzez np. zróżnicowanie wymagań jakościowych.
Rys. 56. Udział budżetów gmin KZK GOP przeznaczanych na transport zbiorowy
źródło: opracowanie własne

Rys. 57. Dotacja gmin KZK GOP przeznaczanych na transport zbiorowy w przeliczeniu na jednego mieszkańca
źródło: opracowanie własne
XI. ANALIZA ZACHOWAŃ I PREFERENCJI PASAŻERÓW NA PODSTAWIE BADAŃ ANKIETOWYCH

XI.1 Opis badań

W październiku i listopadzie 2011 roku przeprowadzono kompleksowe badania ankietowe w największych gminach Związku, tj. Katowicach, Chorzowie, Gliwicach, Zabrzu, Bytomiu, Rudzie Śląskiej, Sosnowcu i Dąbrowie Górniczej. Pytania ankietowe zostały tak skonstruowane, aby zrealizować podstawowe cele badań, tj. zebrać informacje nt. struktury pasażerów korzystających z usług komunikacji miejskiej na obszarze działania KZK GOP, w tym przede wszystkim struktury przejazdów ulgowych i bezpłatnych, a także określić preferencje pasażerów dotyczące parametrów jakościowych w komunikacji miejskiej. Podstawowym założeniem przy doborze miejsc oraz przedziałów czasowych, w których przeprowadzono wywiady ankietowe, było zapewnienie maksymalnej reprezentatywności badanej grupy respondentów.

Ankieta – podobnie jak przeprowadzona w latach poprzednich – składała się z kilku części. Pierwsza część miała na celu uzyskanie informacji, umożliwiających określenie struktury pasażerów i ich uprawnień do preferencyjnych przejazdów. Ankieterzy pytali respondentów o płeć, status społeczny, miejsce zamieszkania, rodzaj posiadanego biletu, tytuł do preferencyjnych przejazdów, jeżeli podróżny był do nich uprawniony. Druga część wywiadu zawierała pytania o częstotliwość wykonywanych podróży w poszczególne dni tygodnia (dni robocze, soboty, niedziele). W przypadku dni roboczych ankieterzy pytali o liczbę dni w tygodniu, w których pasażer korzysta z usług komunikacji miejskiej oraz o liczbę wykonywanych przejazdów w dniu poprzedzającym badania (ewentualnie wtedy, gdy ostatnio korzystał z przejazdów środkami komunikacji miejskiej). Pytania o częstotliwość podróży w dni wolne dotyczyły sobót i niedziel w miesiącu, w których pasażer podróżuje środkami transportu zbiorowego. Ostatnia część ankiety miała na celu zebranie i usystematyzowanie najważniejszych dla pasażerów parametrów jakości komunikacji (wzór formularza ankietowego przedstawiono w załączniku nr 4).

Otrzymane informacje pozwoliły między innymi na oszacowanie liczby przejazdów, które pasażerowie wykonują w okresie ważności biletu. Do obliczeń przyjęto założenie,
iż pasażer podróżujący w określone dni tygodnia (robocze, soboty, niedziele) wykonuje średnio tyle samo przejazdów, co w dni, których dotyczyły pytania. Np. jeżeli pytanie dotyczyło liczby podróży w poprzednim dniu roboczym, a pasażer zadeklarował, że podróżuje we wszystkie dni robocze to przyjęto, że w każdym z dni roboczych pasażer odbywa jednakową (zadeklarowaną przez niego) liczbę podróży. Założenie to oparto na podstawie poprzednich badań, w których stwierdzono, że ankietowany pasażer nie jest w stanie szczegółowo opisać swoich podróży realizowanych kilka dni wcześniej.

W pierwszym etapie analizy, zebrane ankiety poddano merytorycznej ocenie polegającej na odrzuceniu błędnie wypełnionych formularzy. Analiza uzyskanych wyników została przeprowadzona na podstawie 1087 poprawnie wypełnionych formularzy ankietowych.

### XI.2 Analiza struktury pasażerów i ich uprawnień do przejazdów preferencyjnych.

#### XI.2.1 Struktura pasażerów wg płci

Badania ankietowe przeprowadzono z zapewnieniem reprezentatywnego doboru respondentów z uwzględnieniem struktury mieszkańców wg kryterium płci, na podstawie danych GUS za 2010 rok dla województwa śląskiego. Stąd też udział mieszkańców w badaniu, w którym większość stanowiły kobiety – 51,8%, a odsetek mężczyzn kształtował się na poziomie 48,2%, odpowiada strukturze mieszkańców województwa. Graficznie strukturę respondentów ze względu na płeć przedstawiono na rysunku nr 58.

Rys. 58. Struktura ankietowanych ze względu na płeć
źródło: Opracowanie własne
XI.2.2 Struktura pasażerów ze względu na status społeczny

Jednym z celów ankiety było określenie udziału poszczególnych grup społecznych wśród pasażerów korzystających z przejazdów środkami komunikacji miejskiej KZK GOP. Analiza przeprowadzonych ankiet wykazała, że wśród całej grupy respondentów, najliczniejszą grupą podróżnych są osoby czynne zawodowo (45,8%), a następnie emeryci i renciści oraz uczniowie. Najmniejszą grupę respondentów stanowili bezrobotni (4,4%) oraz studenci pracujący (6%). Należy jednak zwrócić uwagę na grupę studentów, studentów pracujących i uczniów – suma udziałów tych grup stanowi około 28% badanych. Graficznie otrzymane wyniki przedstawiono na rysunku nr 59.

Rys. 59. Struktura respondentów ze względu na status społeczny
Źródło: Opracowanie własne

XI.2.3 Struktura biletów posiadanych przez pasażerów

Badania ankietowe umożliwiły pozyskanie informacji na temat posiadanych przez mieszkańców biletów. Wśród ankietowanych dominującą grupę stanowią pasażerowie z biletem miesięcznym (48,8%), 39% pasażerów podróżuje z biletem jednorazowym, a 9% stanowią pasażerowie posiadający bilet kwartalny. Pasażerowie z biletom na okaziciela
stanowią znikomy udział podróżnych (1,5%), natomiast odsetek osób, które przyznały się do podróżowania bez ważnego biletu wyniósł 0,7%. Graficznie przedstawia to rysunek nr 60.

Rys. 60. Struktura biletów posiadanych przez pasażerów
Źródło: Opracowanie własne

Z analizy statusu posiadaczy biletu miesięcznego wynika, że ponad połowę pasażerów korzystających z tego rodzaju biletów stanowią osoby pracujące (53,3%), następnie uczniowie (17,2%), studenci (13,6%), studenci pracujący (8,7%), emeryci i renciści (6,5%) oraz bezrobotni (0,7%). Wśród posiadaczy biletu jednorazowego najliczniejszą grupę stanowiły osoby pracujące (42,6%), emeryci i renciści (29,7%) oraz uczniowie (10,5%). Najrzadziej z biletów jednorazowych korzystają natomiast studenci (4,6%) oraz studenci pracujący (3,1%). Ze względu na rodzaj posiadanego biletu, najliczniejszą grupę stanowią osoby posiadające miesięczny autobusowo - tramwajowy bilet (o symbolu SC AT) na całą sieć KZK GOP (20,9%), w tym pasażerowie z biletew ulgowym – 10,7%, a z biletew normalnym – 10,2%. Prawie 10% ogólnej liczby pasażerów stanowią podróżni podróży z normalnym, jednorazowym biletew na 1 strefę (o nominale 2,80 zł wg cen obowiązujących w czasie badań ankietowych). Udział pozostałych grup pasażerów posiadających inne rodzaje biletów waha się w przedziale 0,1 – 8,9%.

Ponadto, segment biletów miesięcznych zdominowany jest przez autobusowo-tramwajowe biletew sieciowe na wszystkie strefy. Dotyczy to zarówno biletew normalnych, jak i ulgowych. W przypadku biletów jednorazowych, najwięcej biletów kupowanych jest natomiast na jedną strefę. Podobnie, jak w przypadku biletów miesięcznych, udział biletów
normalnych i ulgowych jest prawie równy i wynosi odpowiednio 9,7% oraz 8,9%. Strukturę tą przedstawiono szczegółowo w tabeli nr 9.

Tab. 9. Struktura pasażerów wg rodzaju posiadane go biletu.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Lp.</th>
<th>Symbol biletu**</th>
<th>Ważność biletu</th>
<th>Wartość biletu*</th>
<th>Ilość wystąpień biletu</th>
<th>Udział %</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>J1–N</td>
<td>W granicach jednego miasta (gminy) lub przez 15 minut od momentu skasowania (z możliwością przesiadek)</td>
<td>2,80 zł</td>
<td>105</td>
<td>9,7%</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>J1–U</td>
<td>W granicach dwóch, sąsiadujących miast (gminy) lub przez 30 minut od momentu skasowania (z możliwością przesiadek)</td>
<td>1,40 zł</td>
<td>97</td>
<td>8,9%</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>J2–N</td>
<td>W granicach trzech i więcej miast (gminy) lub przez godzinę od momentu skasowania (z możliwością przesiadek)</td>
<td>3,40 zł</td>
<td>67</td>
<td>6,2%</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>J2–U</td>
<td>W granicach trzech i więcej miast (gminy) lub przez godzinę od momentu skasowania (z możliwością przesiadek)</td>
<td>1,70 zł</td>
<td>57</td>
<td>5,2%</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>J3–N</td>
<td>Upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie jednego wybranego miasta (gminy). Bilet autobusowo–tramwajowy</td>
<td>4,20 zł</td>
<td>32</td>
<td>2,9%</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>J3–U</td>
<td>Upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie jednego wybranego miasta (gminy). Bilet autobusowo–tramwajowy</td>
<td>2,10 zł</td>
<td>32</td>
<td>2,9%</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>SM/AT–N</td>
<td>Upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie jednego wybranego miasta (gminy). Bilet autobusowo–tramwajowy</td>
<td>108,00 zł</td>
<td>29</td>
<td>2,7%</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>SM/AT–U</td>
<td>Upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie jednego wybranego miasta (gminy). Bilet autobusowo–tramwajowy</td>
<td>54,00 zł</td>
<td>39</td>
<td>3,6%</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>SC/AT–N</td>
<td>Upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie dwóch i więcej miast (gminy). Bilet autobusowo–tramwajowy</td>
<td>128,00 zł</td>
<td>111</td>
<td>10,2%</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>SC/AT–U</td>
<td>Upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie dwóch i więcej miast (gminy). Bilet autobusowo–tramwajowy</td>
<td>64,00 zł</td>
<td>116</td>
<td>10,7%</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>SM/A(T)–N</td>
<td>Upoważnia do przejazdu wyłącznie liniami autobusowymi lub wyłącznie tramwajowymi na terenie jednego wybranego miasta (gminy)</td>
<td>96,00 zł</td>
<td>54</td>
<td>5,0%</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>SM/A(T)–U</td>
<td>Upoważnia do przejazdu wyłącznie liniami autobusowymi lub wyłącznie tramwajowymi na terenie jednego wybranego miasta (gminy)</td>
<td>48,00 zł</td>
<td>41</td>
<td>3,8%</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>SC/A(T)–N</td>
<td>Upoważnia do przejazdu wyłącznie liniami autobusowymi lub wyłącznie tramwajowymi na terenie jednego wybranego miasta (gminy)</td>
<td>116,00 zł</td>
<td>69</td>
<td>6,3%</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>SC/A(T)–U</td>
<td>Upoważnia do przejazdu wyłącznie liniami autobusowymi lub ścieżkami biletowymi na terenie jednego wybranego miasta (gminy)</td>
<td>58,00 zł</td>
<td>29</td>
<td>2,7%</td>
</tr>
<tr>
<td>Lp.</td>
<td>Symbol biletu**</td>
<td>Ważność biletu</td>
<td>Wartość biletu*</td>
<td>Ilość występń biletu</td>
<td>Udział %</td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>-----------------</td>
<td>----------------</td>
<td>-----------------</td>
<td>---------------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td></td>
<td>wyłącznie tramwajowymi na terenie dwóch lub więcej miast (gmin)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>1–N</td>
<td>24–godzinny</td>
<td>14,00 zł</td>
<td>1</td>
<td>0,1%</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>1–U</td>
<td></td>
<td>7,00 zł</td>
<td>1</td>
<td>0,1%</td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>2–N</td>
<td>48–godzinny</td>
<td>24,00 zł</td>
<td>0</td>
<td>0,0%</td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>2–U</td>
<td></td>
<td>12,00 zł</td>
<td>0</td>
<td>0,0%</td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>5–N</td>
<td>5–dniowy</td>
<td>36,00 zł</td>
<td>2</td>
<td>0,2%</td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td>5–U</td>
<td></td>
<td>18,00 zł</td>
<td>2</td>
<td>0,2%</td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>7–N</td>
<td>7–dniowy</td>
<td>42,00 zł</td>
<td>1</td>
<td>0,1%</td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td>7–U</td>
<td></td>
<td>21,00 zł</td>
<td>0</td>
<td>0,0%</td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
<td>14–N</td>
<td>14–dniowy</td>
<td>76,00 zł</td>
<td>4</td>
<td>0,4%</td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>14–U</td>
<td></td>
<td>38,00 zł</td>
<td>1</td>
<td>0,1%</td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td>MO–N</td>
<td>Miesięczny</td>
<td>150,00 zł</td>
<td>2</td>
<td>0,2%</td>
</tr>
<tr>
<td>26</td>
<td>MO–U</td>
<td></td>
<td>75,00 zł</td>
<td>1</td>
<td>0,1%</td>
</tr>
<tr>
<td>27</td>
<td>SCKW–N</td>
<td>Kwartalny (na 3 kolejne miesiące) uprawniający do przejazdu na terenie 2 i więcej gmin</td>
<td>324,00 zł</td>
<td>32</td>
<td>2,9%</td>
</tr>
<tr>
<td>28</td>
<td>SCKW–U</td>
<td></td>
<td>162,00 zł</td>
<td>36</td>
<td>3,3%</td>
</tr>
<tr>
<td>29</td>
<td>SMKW–N</td>
<td>Kwartalny (na 3 kolejne miesiące) uprawniający do przejazdu na terenie 1 gminy</td>
<td>276,00 zł</td>
<td>17</td>
<td>1,6%</td>
</tr>
<tr>
<td>30</td>
<td>SMKW–U</td>
<td></td>
<td>138,00 zł</td>
<td>5</td>
<td>0,5%</td>
</tr>
<tr>
<td>31</td>
<td>TS</td>
<td>Uprawniający do przejazdu w relacji pomiędzy miejscem zamieszkania oraz szkołą (miejsce nauki) i z powrotem, w dni nauki szkolnej</td>
<td>42,00 zł</td>
<td>9</td>
<td>0,8%</td>
</tr>
<tr>
<td>32</td>
<td>przejazd bezpłatny</td>
<td></td>
<td></td>
<td>88</td>
<td>8,1%</td>
</tr>
<tr>
<td>33</td>
<td>brak biletu</td>
<td></td>
<td></td>
<td>7</td>
<td>0,6%</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>RAZEM</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td><strong>1087</strong></td>
<td><strong>100,0%</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

*wartości biletów wedug cen obowiązujących w czasie badań ankietowych

** N – normlany, U – ulgowy

Źródło: Opracowanie własne
XI.2.4. Struktura pasażerów wg odpłatności za przejazd

Z przeprowadzonej analizy ankiet wynika, że pasażerowie, którzy ponoszą pełną opłatę za przejazd stanowią 48,5% wszystkich respondentów. Uprawnieni do preferencyjnych przejazdów (bezpłatnych i z ulgą 50%) stanowią natomiast prawie 51% ankietowanych. Pozostałą część pasażerów stanowiły osoby nie posiadające biletu lub nie posiadające ważnego biletu. Przedstawiono to na rysunku nr 61.

Rys. 61. Struktura respondentów ze względu na odpłatność za przejazdy
Źródło: Opracowanie własne

Jak wynika z rysunku nr 61, pasażerowie korzystający z 50% ulgi na przejazdy stanowią ponad 40% podróżnych korzystających z przejazdów środkami komunikacji miejskiej. Wśród pasażerów uprawnionych do tej ulgi, największą grupę stanowią emerycy i renciści 34,2%, następnie studenci 32,7% oraz uczniowie 29,2%. Na rysunku nr 62 przedstawiono procentowe zestawienie udziałów poszczególnych grup pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych.
Kolejną grupą wśród respondentów korzystających z preferencyjnych przejazdów są pasażerowie posiadający uprawnienie do bezpłatnych przejazdów, którzy stanowią 8,1% badanej grupy respondentów. Wśród nich większość (85,2%) to osoby w wieku powyżej 70 roku życia. Pozostali pasażerowie podróżujący bez ponoszenia opłaty to osoby niepełnosprawne (11,4%) oraz inni uprawnieni (2,3%). W gronie pasażerów uprawnionych do bezpłatnych przejazdów w ankietowanej próbie respondentów nie zaobserwowano czterech grup uprawnionych byli to Posłowie na Sejm i Senatorowie, uczniowie szkół specjalnych, dzieci do 4 roku życia oraz inwalidów wojennych. 

Na rysunku nr 63 przedstawiono strukturę tej grupy pasażerów oraz udział poszczególnych grup uprawnionych do preferencyjnych przejazdów w ogólnej grupie ankietowanych.
XI.3. Przesiadkowość ankietowanych pomiędzy różnymi środkami transportu

Po przeanalizowaniu otrzymanych wyników ankiet stwierdzono, że prawie 60 % ankietowanych korzysta z przesiadek pomiędzy różnymi środkami transportu. Na rysunku nr 64 przedstawiono udział pasażerów przesiadających się w codziennych przejazdach komunikacją zbiorową.

Rys. 63. Struktura uprawnionych do przejazdów bezpłatnych
źródło: Opracowanie własne

Rys. 64. Struktura ankietowanych ze względu na przesiadki
źródło: Opracowanie własne

Z przeprowadzonej analizy wynika również, że najliczniejszą grupę wśród ankietowanych korzystających z przesiadek, stanowią pasażerowie przesiadający się z autobusu na autobus (46,3 %) oraz z autobusu na tramwaj (30,1 %). Sporadycznie
natomiast zdarzają się przesiadki pomiędzy komunikacją autobusową a kolejową oraz innymi środkami transportu, np. na samochód, rower. Strukturę udziału poszczególnych środków transportu w przesiadkach zobrazowano na rysunku nr 65.

Rys. 65. Przesiadki ankietowanych pomiędzy różnymi środkami transportu w KZK GOP
Źródło: Opracowanie własne

XI.4. Analiza liczby przejazdów wykonywanych z wykorzystaniem poszczególnych grup biletów


W oparciu o analizę liczby przejazdów w okresie ważności biletu i jego ceny (obowiązującej w czasie badań ankietowych – tj. w listopadzie 2011 roku) można oszacować średnią przychodowość z jednego przejazdu, co zbiorczo przedstawiono w tabeli nr 10.
Tab. 10. Zbiorcze zestawienie jednostkowej przychodowości z 1 przejazdu wg grup biletowych

<table>
<thead>
<tr>
<th>Rodzaj biletów</th>
<th>Średnia ilość przejazdów w miesiącu</th>
<th>Średni przychód z 1 przejazdu</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Jednorazowe</td>
<td>–</td>
<td>2,45 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>Miesięczne i kwartalne</td>
<td>72,7</td>
<td>1,22 zł</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Źródło: Opracowanie własne

Szczegółowe dane nt. ilości wystąpień poszczególnych rodzajów biletów, średniej ilości przejazdów w miesiącu oraz jednostkowej przychodowości poszczególnych grup z uprawnieniami do preferencyjnych przejazdów zawarte są w tabeli nr 11.

Tab. 11. Średnia ilość przejazdów w miesiącu i dochodowość z jednego przejazdu

<table>
<thead>
<tr>
<th>Lp.</th>
<th>Symbol biletu</th>
<th>Wartość biletu (XI 2011r.)</th>
<th>Ilość wystąpień biletu</th>
<th>Średnia ilość przejazdów w okresie ważności biletu</th>
<th>Średnia przychodowość z jednego przejazdu</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>J1–N</td>
<td>2,80 zł</td>
<td>105</td>
<td>1</td>
<td>2,80 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>J1–U</td>
<td>1,40 zł</td>
<td>97</td>
<td>1</td>
<td>1,40 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>J2–N</td>
<td>3,40 zł</td>
<td>67</td>
<td>1</td>
<td>3,40 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>J2–U</td>
<td>1,70 zł</td>
<td>57</td>
<td>1</td>
<td>1,70 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>J3–N</td>
<td>4,20 zł</td>
<td>32</td>
<td>1</td>
<td>4,20 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>J3–U</td>
<td>2,10 zł</td>
<td>32</td>
<td>1</td>
<td>2,10 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>SM/AT–N</td>
<td>108,00 zł</td>
<td>29</td>
<td>73,6</td>
<td>1,47 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>SM/AT–U</td>
<td>54,00 zł</td>
<td>39</td>
<td>57,1</td>
<td>0,95 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>SC/AT–N</td>
<td>128,00 zł</td>
<td>111</td>
<td>90,5</td>
<td>1,41 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>SC/AT–U</td>
<td>64,00 zł</td>
<td>116</td>
<td>77,3</td>
<td>0,83 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>SM/A(T)–N</td>
<td>96,00 zł</td>
<td>54</td>
<td>57,8</td>
<td>1,66 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>SM/A(T)–U</td>
<td>48,00 zł</td>
<td>41</td>
<td>56</td>
<td>0,86 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>SC/A(T)–N</td>
<td>116,00 zł</td>
<td>69</td>
<td>74,5</td>
<td>1,56 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>SC/A(T)–U</td>
<td>58,00 zł</td>
<td>29</td>
<td>61,6</td>
<td>0,94 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>1–N</td>
<td>14,00 zł</td>
<td>1</td>
<td>Ze względu na małą liczbę wystąpień biletów w trakcie badań ankietowych nie oszacowano średniej przychodowości z przejazdu.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>1–U</td>
<td>7,00 zł</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>2–N</td>
<td>24,00 zł</td>
<td>0</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>2–U</td>
<td>12,00 zł</td>
<td>0</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nr</td>
<td>Symbol biletu</td>
<td>Wartość biletu (XI 2011r.)</td>
<td>Ilość wystąpień biletu</td>
<td>Średnia ilość przejazdów w okresie ważności biletu</td>
<td>Średnia przychodowość z jednego przejazdu</td>
</tr>
<tr>
<td>----</td>
<td>----------------</td>
<td>----------------------------</td>
<td>------------------------</td>
<td>-----------------------------------------------</td>
<td>----------------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>5–N</td>
<td>36,00 zł</td>
<td>2</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td>5–U</td>
<td>18,00 zł</td>
<td>2</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>7–N</td>
<td>42,00 zł</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td>7–U</td>
<td>21,00 zł</td>
<td>0</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
<td>14–N</td>
<td>76,00 zł</td>
<td>4</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>14–U</td>
<td>38,00 zł</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td>MO–N</td>
<td>150,00 zł</td>
<td>2</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>26</td>
<td>MO–U</td>
<td>75,00 zł</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>27</td>
<td>SCKW–N</td>
<td>324,00 zł</td>
<td>32</td>
<td>285,8</td>
<td>1,13 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>28</td>
<td>SCKW–U</td>
<td>162,00 zł</td>
<td>36</td>
<td>249,45</td>
<td>0,65 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>29</td>
<td>SMKW–N</td>
<td>276,00 zł</td>
<td>17</td>
<td>232,2</td>
<td>1,19 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>30</td>
<td>SMKW–U</td>
<td>138,00 zł</td>
<td>5</td>
<td>155,2</td>
<td>0,89 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>31</td>
<td>TS</td>
<td>42,00 zł</td>
<td>9</td>
<td>52,4</td>
<td>0,80 zł</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Ze względu na małą liczbę wystąpień biletów w trakcie badań ankietowych nie oszacowano średniej przychodowości z przejazdu.

źródło: opracowanie własne

Przeanalizowano także ruchliwość pasażerów wg grup wiekowych, poprzez wyliczenie ich średniej liczby przejazdów w skali miesiąca. Z poniższych danych wynika, że największą ruchliwością charakteryzują się pasażerowie pomiędzy 21 a 25 rokiem życia oraz 46 i 50 rokiem życia. Najmniejszą ruchliwość wykazywały osoby najmłodsze z grupy wiekowej 0–10 lat. W tabeli nr 12 przedstawiono szczegółowe wyniki dotyczące ruchliwości poszczególnych grup wiekowych w skali miesiąca.

Tab. 12. Ruchliwość pasażerów wg grup wiekowych w skali miesiąca

<table>
<thead>
<tr>
<th>Grupa wiekowa</th>
<th>Liczebność próby</th>
<th>Suma przejazdów w miesiącu</th>
<th>Średnia liczba przejazdów w miesiącu</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>0–10 lat</td>
<td>15</td>
<td>247</td>
<td>16</td>
</tr>
<tr>
<td>11–15 lat</td>
<td>20</td>
<td>1 149</td>
<td>57</td>
</tr>
<tr>
<td>16–20 lat</td>
<td>171</td>
<td>10 392</td>
<td>61</td>
</tr>
<tr>
<td>21–25 lat</td>
<td>110</td>
<td>8 577</td>
<td>78</td>
</tr>
<tr>
<td>26–30 lat</td>
<td>94</td>
<td>6 019</td>
<td>64</td>
</tr>
<tr>
<td>31–35 lat</td>
<td>94</td>
<td>5 894</td>
<td>63</td>
</tr>
<tr>
<td>Grupa wiekowa</td>
<td>Liczebność prób</td>
<td>Suma przejazdów w miesiącu</td>
<td>Średnia liczba przejazdów w miesiącu</td>
</tr>
<tr>
<td>---------------</td>
<td>----------------</td>
<td>---------------------------</td>
<td>----------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1 2</td>
<td>4 5</td>
<td>5 440 58</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>36–40 lat</td>
<td>93</td>
<td>4 248 60</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>41–45 lat</td>
<td>71</td>
<td>4 895 68</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>46–50 lat</td>
<td>72</td>
<td>5 295 57</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>51–55 lat</td>
<td>93</td>
<td>4 739 48</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>56–60 lat</td>
<td>98</td>
<td>2 191 41</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>61–65 lat</td>
<td>53</td>
<td>1 640 42</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>66–70 lat</td>
<td>39</td>
<td>2 411 51</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>71–75 lat</td>
<td>47</td>
<td>815 48</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>pow. 75 lat</td>
<td>17</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>razem</td>
<td>1 087</td>
<td>63 949 59</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Źródło: Opracowanie własne

XI.5. Postulaty przewozowe pasażerów

Ostatnim celem ankiety było uzyskanie informacji na temat rangi poszczególnych parametrów jakościowych. Przeprowadzona analiza wykazała, że najważniejsze dla pasażerów są punktualność i bezpieczeństwo, w dalszej kolejności bezpośredniość połączeń, niezawodność oraz dostępność przystanków. Najmniejsze znaczenie dla pasażerów korzystających z komunikacji organizowanej przez KZK GOP, ma sprawność kasowników oraz funkcjonalność i estetyka przystanków. Pasażerowie dokonywali oceny poszczególnych parametrów w skali od 1 do 10 punktów (1 punkt otrzymywały postulaty najmniej ważne, a 10 punktów – bardzo ważne).

W tabeli nr 13 przedstawiono łączną punktację wszystkich ocenianych parametrów – od tych, które otrzymały największą liczbę punktów (najważniejsze dla pasażerów), aż po te, które dla pasażerów są najmniej ważne.
Tab. 13. Hierarchia parametrów jakościowych

<table>
<thead>
<tr>
<th>Parametr</th>
<th>Łączna liczba punktów</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>punktualność</td>
<td>8957</td>
</tr>
<tr>
<td>bezpieczeństwo</td>
<td>8957</td>
</tr>
<tr>
<td>bezpośredniość połączeń</td>
<td>8824</td>
</tr>
<tr>
<td>niezawodność</td>
<td>8415</td>
</tr>
<tr>
<td>dostępność przystanków</td>
<td>8404</td>
</tr>
<tr>
<td>częstotliwość kursowania</td>
<td>8322</td>
</tr>
<tr>
<td>czystość pojazdów</td>
<td>8269</td>
</tr>
<tr>
<td>czas podróży</td>
<td>8260</td>
</tr>
<tr>
<td>wygoda podróżowania</td>
<td>8091</td>
</tr>
<tr>
<td>zewnętrzne oznakowanie pojazdów</td>
<td>7840</td>
</tr>
<tr>
<td>informacja pasażerska</td>
<td>7404</td>
</tr>
<tr>
<td>cena biletów</td>
<td>7138</td>
</tr>
<tr>
<td>funkcjonalność i estetyka przystanków</td>
<td>6804</td>
</tr>
<tr>
<td>sprawność kasowników</td>
<td>6378</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Źródło: Opracowanie własne

Na rysunku nr 66 przedstawiono graficznie średnią punktację uzyskaną przez poszczególne parametry jakości komunikacji, która to punktacja waha się w przedziale od 5,87 dla parametru określającego sprawność kasowników (parametr najmniej ważny) do 8,24 dla parametrów mówiących o bezpieczeństwie i punktualności (parametry najważniejsze dla pasażerów).
W trakcie analizy zaobserwowano, że respondenci, w zależności od przynależności do poszczególnych grup społecznych różnie oceniają ważność poszczególnych parametrów jakościowych. I tak:

- dla uczniów i studentów najważniejsza była punktualność i bezpośredniość połączeń, a najmniejsze znaczenie miała funkcjonalność i estetyka przystanków oraz sprawność kasowników,
- wśród studentów pracujących najwięcej punktów uzyskała punktualność i częstotliwość połączeń, a najmniej funkcjonalność i estetyka przystanków oraz sprawność kasowników,
- czynni zawodowo największą wagę przywiązywali do punktualności i bezpieczeństwa, a najmniejszą, podobnie jak wcześniejsze grupy społeczne do funkcjonalności i estetyki przystanków oraz sprawności kasowników,
- dla bezrobotnych najistotniejsze natomiast było bezpieczeństwo oraz zewnętrzne oznakowanie pojazdów, a najmniejsze znaczenie miały funkcjonalność i estetyka przystanków,
- wśród emerytów i rencistów najwięcej punktów uzyskało bezpieczeństwo oraz czystość pojazdów, a najmniej sprawność kasowników oraz cena biletów.

Rys. 66. Średnia punktacja poszczególnych parametrów
Źródło: Opracowanie własne
Analiza wyników uzyskanych z badań ankietowych miała na celu między innymi określenie struktury pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej KZK GOP oraz udziału poszczególnych grup uprawnionych do preferencyjnych przejazdów, a także określenie średniej ruchliwości pasażerów i ich preferencji dotyczących parametrów jakości komunikacji.

Na podstawie dokonanej analizy zauważono, że:

- wśród ankietowanych pasażerów dominującą grupę stanowią podróżni posiadający bilet miesięczny lub kwartalny – 57,8%, mniej jest pasażerów z biletom jednorazowym – 39% ankietowanych,
- w segmencie biletów miesięcznych i kwartalnych większość stanowią pasażerowie z biletem uprawniającym do przejazdów po całej sieci KZK GOP, natomiast w segmencie biletów jednorazowych dominują pasażerowie z biletem uprawniającym do podróży w granicach jednego miasta (gminy),
- udział pasażerów korzystających z przejazdów ulgowych wynosi prawie 43 %,
- udział pasażerów podróżujących z pełną odpłatnością wynosi około 48,5 %,
- udział pasażerów podróżujących bezpłatnie wynosi przeszło 8 %,
- największą grupą uprawnioną do ulgowych przejazdów są emeryci i renciści stanowiący ponad 34 % pasażerów korzystających z ulg,
- największą grupą uprawnioną do bezpłatnych przejazdów są osoby w wieku powyżej 70 lat, stanowiące ponad 85 % pasażerów korzystających z bezpłatnych przejazdów,
- w segmencie biletów miesięcznych, około 60 % pasażerów korzysta z biletu autobusowo–tramwajowego, natomiast pozostała grupa pasażerów posiada głównie różnego rodzaju bilety miesięczne autobusowe,
- największą ruchliwość charakteryzują się pasażerowie posiadacze biletów sieciowych o symbolu SC/AT–N (obowiązujące na wszystkich liniach autobusowych i tramwajowych KZK GOP),
- najważniejszymi postulatami stawianymi komunikacji miejskiej są punktualność i bezpieczeństwo,
- najmniejsze znaczenie pasażerowie przywiązują do funkcjonalności i estetyki przystanków.
KZK GOP w Katowicach wykorzystuje dwa główne sposoby zbierania danych:

- bramki zliczające zainstalowane w pojazdach,
- obserwatorzy wewnątrz pojazdów z arkuszami pomiarowymi.

W przypadku pierwszej metody, wykorzystywana jest ona w pojazdach PKM Sosnowiec na określonych liniiach komunikacyjnych i pozwala ona zbierać dane z każdego dnia, gdyż pomiar odbywa się w czasie rzeczywistym. Natomiast druga metoda – zliczania przez obserwatorów, odbywa się w dwuletnim cyklu badania, tzn. jeśli nie zachodzi taka konieczność, linie przebadane w jednym roku, nie są badane w następnym, dzięki czemu w ciągu dwóch lat uzyskana zostaje informacja o potokach pasażerskich na wszystkich liniach KZK GOP. Badania napełnień przeprowadza się dla wybranego dnia roboczego, soboty oraz niedzieli. W oparciu o wyniki badań została stworzona komputerowa baza danych. Baza ta pozwala na uzyskanie danych dotyczących liczby osób wsiadających i wysiadających w poszczególnych gminach. Szczegółowe wyniki znajdują się w załączniku nr 5, a graficznie przedstawione zostały na rysunkach nr 67–68.
Wiodącą rolę w układzie komunikacyjnym KZK GOP stanowi gmina Katowice, w której średnia liczba osób wsiadających i wysiadających wynosi ok. 26% osób wsiadających (wysiadających) w stosunku do liczby pasażerów wsiadających (wysiadających) na wszystkich liniach obsługiwanych na zlecenie KZK GOP i znacznie przewyższa pozostałe gminy. Kolejne gminy, na które przypada 5–10% pasażerów stanowią: Sosnowiec, Bytom, Gliwice, Zabrze, Ruda Śląska, Chorzów oraz Dąbrowa Górnicza.

Liczba pasażerów wsiadających w poszczególnych gminach (oraz wysiadających) nie jest informacją mówiącą o tym ilu mieszkańców danej gminy korzysta z finansowanych przez tą gminę przewozów. Pamiętać należy, że osoby korzystające z komunikacji, a nie mieszkające na terenie danej gminy, generują oprócz wpływów biletowych, również zyski dla tej gminy wynikające z podatków i opłat lokalnych, poprzez zakup dóbr lub usług konsumpcyjnych na terenie gminy, w której nie mieszkają. Dane ukazujące wyniki w zaprezentowano na rysunku 68.

Rys. 68. Stosunek liczby osób wsiadających do liczby mieszkańców w poszczególnych gminach (dzień roboczy)
źródło: Opracowanie własne
W odniesieniu do rejonów komunikacyjnych (w analizowanym przypadku są to gminy) można podzielić ruch pasażerskich na trzy główne grupy:

- **ruch wewnątrzgminny** – podróże odbywające się bez przekraczania granicy administracyjnej gminy,
- **ruch tranzytowy** – podróże odbywające się na terenie minimum trzech gmin, bez wysiadania i wsiadania w gminie pośredniej,
- **ruch międzygminny** – podróże odbywające się tylko pomiędzy dwiema sąsiednimi gminami.

Graficzny obraz potoków pasażerskich pomiędzy obsługiwany gminami zaprezentowano na rys. 69.

Rys. 69. Liczba osób na dobę odbywających podróże pomiędzy poszczególnymi gminami (dzień roboczy)

Źródło: Opracowanie własne
Graficzna prezentacja potoków pasażerskich za pomocą więźby ruchu pozwala na wyodrębnienie głównym ciągów komunikacyjnych w obrębie obsługiwannej sieci. Z przeprowadzonej dla układu komunikacyjnego KZK GOP analizy przemieszczeń pomiędzy poszczególnymi gminami wynika, że największe podróży generowanych jest do o największej gminy jaką są Katowice. Największy potok pasażerów dojeżdża do tej gminy od strony Chorzowa, gdzie następuje kumulacja przewozów od strony zachodniej (Gliwice, Zabrze, Ruda Śląska) oraz od północnej (Tarnowskie Góry, Piekary Śląskie, Siemianowice Śląskie). Od strony zachodniej, największa liczba przejazdów to podróże z Sosnowca i Dąbrowy Górniczej oraz z Mysłowic. Jak pokazuje zaprezentowana na rysunku 69 więźba ruchu pośrednio mniejszą liczbą pasażerów. 

Stworzona więźba ruchu jest nie tylko obrazem wielkości potoków pasażerskich, ale pośrednio wielkości oferty na analizowanych odcinkach – tam gdzie jest połączenie, są pasażerowie. Dążyć należy do utrzymywania odpowiedniej oferty na wszystkich ciągach komunikacyjnych – dla najbardziej obciążonych tak kształtować obsługę, aby następował efektywny rozkład potoków pasażerskich na poszczególne kursy i linie, natomiast dla pozostałych – tak aby istniały możliwości dojazdów na określone godziny, zgodnie z postulatami mieszkańców.

Jednym z podstawowych parametrów charakteryzujących sieć komunikacyjną pod względem czasowym jest rozkład podróży w ciągu doby. Jest to obraz liczby pasażerów podróżujących w poszczególnych porach dnia. Wyznaczono pięć podstawowych okresów:

- przejazdów wykonywanych przed szczyciem porannym,
- przejazdów wykonywanych w szczycie porannym,
- przejazdów wykonywanych pomiędzy szczyciami,
- przejazdów wykonywanych w szczycie popołudniowym,
- przejazdów wykonywanych po szczycie popołudniowym.

Dane dotyczące analizowanego systemu przedstawiono w załączniku nr 6 oraz na rysunku nr 70. Szczyt poranny występuje pomiędzy godz. 6:00 – 9:00, natomiast popołudniowy pomiędzy godz. 13:00–16:00. Średnia liczba pasażerów wsiadających i wysiadających w szczycie porannym największa jest między godz. 07:00 – 08:00 i wynosi 88.858 pasażerów. W przypadku szczycu popołudniowego, średnia liczba pasażerów wsiadających i wysiadających największa jest między godz. 14:00 – 15:00 – wynosi 95.689
pasażerów i jest większa od średnich uzyskanych w szczycie porannym. Wynika to z faktu, że oprócz podróży wykonywanych z miejsc pracy i szkół do miejsca zamieszkania, dochodzą dodatkowo m.in. podróże bytowe, kulturalne itp. Ponadto, w okresie międzyszczytowym przewożonych jest mniej pasażerów niż w szczytach komunikacyjnych, co jest typowym zjawiskiem w przewozach pasażerskich. Nie jest to zjawisko korzystne, ponieważ powoduje nierównomierne wykorzystanie ofert przewozowej, a tym samym wpływa na efektywność ekonomiczną komunikacji.

Rys. 70. Liczba podróży odbywanych w poszczególnych porach dnia roboczego
źródło: Opracowanie własne
XIII. USTALENIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO
TRANSPORTU ZBIOROWEGO

XIII.1. Sieć komunikacyjna na której wykonywane będą przewozy
użyteczności publicznej

Na obszarze KZK GOP obserwuje się kilka zjawisk niekorzystnie wpływających na liczbę podróży odbywanych transportem zbiorowym. Są to m.in.:
• zmniejszająca się liczba mieszkańców,
• rosnące bezrobocie,
• rosnąca liczba samochodów osobowych.

Jak wynika z długoterminowych prognoz nie należy się spodziewać odwrócenia niekorzystnych tendencji. Dlatego należy dążyć do zahamowania spadku konkurencyjności transportu zbiorowego wobec transportu indywidualnego. Jak pokazują przykłady dużych aglomeracji europejskich dobrze funkcjonujący transport zbiorowy może wpłynąć nie tylko na ograniczenie przejazdów samochodami osobowymi, ale wręcz wpłynąć na obniżenie liczby samych pojazdów. Dla porównania wskaźnik motoryzacji dla Katowic wynosi 494 samochody na 1 tys. mieszkańców podczas gdy w Wiedniu wynosi on 390, a w Berlinie 324, przy czym 48% gospodarstw domowych w Berlinie nie posiada samochodu. KZK GOP widzi szansę na zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego poprzez lepsze wykorzystanie funkcjonujących na obszarze Związku systemów transportu szynowego – pociągu i tramwaju.

Za jedną z zalet komunikacji szynowej (tramwaj, kolej) uważany jest krótszy niż w transporcie drogowym czas przejazdu. Ze względu jednak na to, że oprócz gęstości przystanków na trasach przejazdu, kluczową rolę w jego obniżeniu odgrywa również stan infrastruktury torowej i stopień jej wyodrębnienia z układu drogowego, czas ten nie zawsze jest krótszy od przejazdu liniami autobusowymi. Dążąc zatem do zachęcenia pasażerów do korzystania z transportu szynowego należy brać pod uwagę ten parametr.

Przeprowadzona została analiza porównawcza czasów przejazdu na trasach łączących gminy będące uczestnikami KZK GOP pomiędzy przejazdami komunikacją tramwajową i autobusową oraz kolejową. Na jej podstawie wytypowano połączenia na których transport
kolejowy stanowić może atrakcyjną alternatywę dla linii autobusowych i tramwajowych. W zależności od przyjętego kryterium mogą być to:

1. **Kryterium oszczędności czasu przejazdu:**
   Przyjmując, że skrócenie czasu przejazdu o np. 15 minut jest dla pasażera zachętą do korzystania z komunikacji kolejowej wyodrębniono relacje, dla których to kryterium jest spełnione i są to następujące połączenia:
   - a. Będzin Miasto <> Dąbrowa Górnicza,
   - b. Będzin Miasto <> Katowice,
   - c. Katowice <> Świętochłowice,
   - d. Dąbrowa Górnicza <> Sławków,
   - e. Ruda Śląska <> Świętochłowice.

2. **Kryterium procentowej oszczędności czasu przejazdu:**
   Przyjmując, że skrócenie czasu przejazdu o np. 50 % jest dla pasażera zachętą do korzystania z komunikacji kolejowej wyodrębniono relacje, dla których to kryterium jest spełnione i są to następujące połączenia:
   - a. Będzin Miasto <> Dąbrowa Górnicza,
   - b. Będzin Miasto <> Katowice,
   - c. Chorzów Batory <> Świętochłowice,
   - d. Dąbrowa Górnicza <> Sławków,
   - e. Dąbrowa Górnicza <> Sosnowiec,
   - f. Katowice <> Chorzów Batory,
   - g. Katowice <> Świętochłowice,
   - h. Ruda Śląska <> Świętochłowice.

Relacje te pokrywają się w dużej mierze z kierunkami, na których obserwowane są największe liczby przejazdów.

W 2012 roku KZK GOP i Koleje Śląskie utworzyły zespół ds. integracji, którego zadaniem jest określenie możliwości integracji transportu kolejowego z komunikacją autobusową i tramwajową. Efektem prac zespołu być będzie stworzenie nowej, zintegrowanej sieci transportowej, której trzon stanowić będą linie kolejowe i tramwajowe, z pełnującymi funkcje uzupełniające liniami autobusowymi. Aby było to możliwe, konieczne jest spełnienie szeregu warunków, do których zaliczamy:
• zapewnienie finansowania systemu,
• jednolita taryfa (integracja taryfowo-biletowa),
• skrócenie (lub w niektórych wypadkach utrzymanie niezmienionego) czasu podróży, z uwzględnieniem czasu na przesiadki,
• zapewnienie satysfakcjonującej pasażerów częstotliwości połączeń,
• zwiększenie dostępności przystanków i stacji (przede wszystkim dla osób z niepełnosprawnością),
• zapewnienie zadowalającego pasażerów standardu przesiadek,
• poprawienie komfortu i bezpieczeństwa podróży odbywanych poszczególnymi środkami transportu,
• zapewnienie małej wrażliwości systemu na zakłócenia.

W relacjach, na których nie będzie możliwe wprowadzenie pociągów do systemu podstawowym środkiem transportu pozostanie autobus.

Biorąc pod uwagę zaangażowanie gmin KZK GOP w rozwój komunikacji tramwajowej na obszarze Związku m.in. poprzez wsparcie realizacji projektu “Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą” i zawarcie długookresowej umowy na świadczenie usług przewozu pasażerów w tramwajowej komunikacji miejskiej, przewiduje się zwiększenie roli tego środka transportu poprzez ograniczenie zjawiska konkurowania autobusów i tramwajów KZK GOP na zbliżonych trasach. Szczególnie dotyczyć to będzie relacji na których, dzięki remontom infrastruktury zwiększeniu ulegnie niezawodność, bezpieczeństwo, komfort i szybkość przejazdu tramwajów. Do określenia możliwych działań w tym zakresie powołany został zespół ds. optymalizacji linii komunikacyjnych, w którego pracach biorą udział przedstawiciele KZK GOP i Tramwajów Śląskich. Uwzględniona zostanie m.in. planowana przez Tramwaje Śląskie budowa nowych odcinków torowych:

• w Katowicach w ciągu ulicy Grundmanna, co pozwoli na utworzenie linii łączącej wschodnie dzielnice Katowic z Chorzowem i Bytomiem, a także ze Stadionem Śląskim i Wojewódzkim Parkiem Kultury i Wypoczynku (Park Śląski),
• w Sosnowcu w ciągu ulic: Białoostockiej, Piłsudskiego, Rydza Śmigłego i 11 Listopada, co pozwoli na szybkie połączenie wschodnich dzielnic Sosnowca z centrum miasta i Aglomeracji.
Ważną rolę odgrywać będą w takim systemie połączenia przesiadkowe. Podobnie jak w przypadku kolei istotne będzie tu spełnienie wymaganych przez pasażerów standardów dotyczących wygody i bezpieczeństwa przesiadki.

Gminy członkowskie KZK GOP przewidują utworzenie na obszarze Związku sieci węzłów przesiadkowych umożliwiających przesiadkę w ramach różnych systemów transportu (uwzględniając także transport indywidualny – systemy Park and Ride).

Na obszarze gmin KZK GOP węzły takie przewidywane są:

- w Bytomiu w rejonie placu Wolskiego,
- w Chorzowie w rejonie rynku i w rejonie skrzyżowania ulic Metalowców i Katowickiej,
- w Czeladzi przy ulicy Kombatantów,
- w Dąbrowie Górniczej w rejonie dworca kolejowego Dąbrowa Górnicza,
- w Gliwicach w rejonie dworca kolejowego Gliwice oraz na głównych drogach wlotowych do Gliwic,
- w Imielinie w rejonie dworca kolejowego Imielin,
- w Katowicach w rejonie przystanków Brynów Pętla, Słoneczna Pętla / Wełnowiec Plac Alfreda i Zawodzie Pętla oraz w rejonie dworców kolejowych Katowice Ligota, Katowice Piotrowice i Katowice Podlesie, w Knurowie w rejonie skrzyżowania ulic Książenickiej i Parkowej w dzielnicy Szczygłowice,
- w Mysłowicach na terenach po kopalni Mysłowice,
- w Piekarach Śląskich w rejonie planowanego dworca linii kolejowej do lotniska w Pyrzowicach,
- w Pyskowicach w rejonie dworca przy ulicy Wolności,
- w Rudzie Śląskiej w rejonie dworca kolejowego Ruda Chebie,
- w Siewierzu,
- w Świętochłowicach.

Połączenia przesiadkowe, stworzone w oparciu o te węzły, uwzględniają także zróżnicowane potrzeby przewozowe na poszczególnych relacjach. Śląska Karta Usług Publicznych pozwoli na wprowadzenie rozwiązań taryfowych promujących systemy przesiadkowe. Ponadto, system ŠKUP dzięki konieczności rejestracji przez pasażerów wejść i wyjść, umożliwi otrzymanie dodatkowych informacji pozwalających na optymalizację oferty przewozowej KZK GOP.
KZK GOP, mając na uwadze zidentyfikowane potrzeby pasażerskie dążyć będzie do utrzymania obecnie funkcjonujących połączeń autobusowych o charakterze wojewódzkim lub powiatowym wymienionych w tabeli nr 1. Warunkiem będzie tu zawarcie stosownych porozumień lub przyjęcie innych rozwiązań zapewniających zgodne z prawem finansowanie funkcjonowania tych połączeń. KZK GOP przewiduje także objęcie transportem zbiorowym nowych generatorów ruchu, takich jak np. powstające w Katowicach Centrum Kongresowe, siedziba Narodowej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia, Muzeum Śląskie, budowana w Gliwicach hala „Podium”, lub duże osiedla mieszkaniowe.

XIII.2. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

W ostatnich latach obserwowany jest spadek liczby przejazdów komunikacją miejską KZK GOP. Od roku 2008, kiedy KZK GOP rozpoczął regularne badania napełnień, zmalała ona o ok. 14%.

Jak wynika z ostatnich badań, pasażerowie korzystający z autobusów i tramwajów funkcjonujących na zlecenie KZK GOP odbyli w roku 2012 ponad 306 milionów przejazdów. W ciągu przeciętnego dnia roboczego wykonano ponad 1 milion przejazdów, w ciągu soboty 560 tys. a w ciągu niedzieli 350 tys. przejazdów. Przy uwzględnieniu faktu, że statystyczny pasażer przesiada się 2,91 razy oznacza to, że z usług KZK GOP korzysta ok. 18 % mieszkańców obszaru KZK GOP. Największa liczba pasażerów przemieszcza się w ciągu dnia roboczego na ciągach komunikacyjnych:

- Chorzów – Katowice,
- Sosnowiec – Katowice,
- Gliwice – Zabrze,
- Bytom – Chorzów,
- Dąbrowa Górnicza – Będzin,
- Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec.

Ze wszystkich miast KZK GOP największe znaczenie dla liczby podróży mają Katowice. W mieście tym, w dzień roboczy, rozpoczyna się 26% wszystkich podróży odbywanych na sieci KZK GOP.
Z przeprowadzonych analiz liczby mieszkańców obszaru KZK GOP w podziale na grupy wiekowe (bez uwzględniania migracji i śmiertelności) wynika, że do roku 2020 zmniejszy się liczba mieszkańców z grup najczęściej korzystających z usług transportu zbiorowego KZK GOP. Podobne tendencje wykazują prognozy J. Burnewicza, zgodnie z którymi maleć będzie zapotrzebowanie na przejazdy autobusami miejskimi i tramwajami, wzrośnie natomiast liczba podróży szybką koleją miejską, a także liczba podróży motoryzacją indywidualną.

Biorąc pod uwagę, że rosnące ceny biletów również przyczyniają się do zmniejszenia zainteresowania komunikacją zbiorową, niezbędne są przedsięwzięcia zwiększające konkurencyjność transportu zbiorowego wobec samochodu osobowego. Do działań takich można zaliczyć m.in. zwiększenie częstotliwości kursowania na najbardziej obciążonych ciągach komunikacyjnych, skrócenie czasu jazdy, poprawa komfortu podróżowania, itd. Planowane inwestycje w infrastrukturę tramwajową polegające na modernizacji torowisk tramwajowych, modernizacji taboru oraz zakupu nowych tramwajów powinny pozwolić na osiągnięcie ww. celów. Większą atrakcyjność transportu zbiorowego na obszarze KZK GOP pozwoli osiągnąć także planowane włączenie pasażerskiego transportu kolejowego do zintegrowanego systemu taryfowego.

XIII.3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Przewiduje się, że podstawowym źródłem finansowania usług przewozowych pozostaną wpływy ze sprzedaży biletów. Do kategorii tej zalicza się także opłaty za przejazd dokonywane w formie elektronicznej, co umożliwi Śląska Karta Usług Publicznych. Praktycznie wszystkie funkcjonujące obecnie linie wymagają dofinansowania, gdyż wpływy ze sprzedaży biletów nie pokrywają w pełni kosztów ich funkcjonowania ponoszonych przez Związek. Przewidywany dalszy wzrost kosztów transportu nie pozwoli na wyeliminowanie dotacji z gmin. Zgodnie z obowiązującym Statutem dotacja poszczególnych gmin do funkcjonowania transportu zbiorowego na ich terenie jest sumą dotacji do poszczególnych linii obsługujących daną gminę. ŠKUP pozwoli na dokładniejsze niż do tej pory określenie wpływów z opłat za przejazd, a tym samym bardziej precyzyjne ustalenie niezbędnego poziomu dofinansowania. Utrzymanie istniejących obecnie linii o charakterze powiatowym
i wojewódzkim wymagać będzie także stosownego dofinansowania ze strony zainteresowanych powiatów oraz Województwa Śląskiego.

XIII.4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Na obszarze 13 gmin będących uczestnikami Związku funkcjonuje komunikacja tramwajowa. Istniejąca infrastruktura tramwajowa podlegać będzie w najbliższych latach gruntownej modernizacji. Spółka Tramwaje Śląskie S.A. realizuje program „Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą”, w ramach którego w Bytomiu, Chorzowie, Katowicach, Sosnowcu, Rudzie Śląskiej i Zabrzu przewidzianych jest 26 zadań związanych z modernizacją torowiska o łącznej długości ponad 21,5 km. Dzięki temu będzie możliwa m.in. reaktywacja linii tramwajowej nr 7 na odcinku Świętochłowice – Bytom. Przewidziany jest także zakup 30 nowych, niskopodłogowych tramwajów oraz modernizacja 75 tramwajów typu 105N.

Niezależnie od wymienionego programu Spółka planuje w latach 2014 – 2020 dalsze modernizacje torowisk w Będzinie, Bytomiu, Chorzowie, Dąbrowie Górniczej, Katowicach, Mysłowicach, Sosnowcu, Rudzie Śląskiej i Zabrzu, a także budowę nowych linii w Sosnowcu wzdłuż ulic: Białostockiej, Paderewskiego, Rydza Śmigłego i 11 Listopada, a także w Katowicach wzdłuż ulicy Grundmanna. Łączna długość zmodernizowanych i nowych torowisk wyniesie ponad 81 km toru pojedynczego. Inwestycje te, a także prowadzone bieżące remonty sieci tramwajowej, pozwolą podnieść punktualność, bezpieczeństwo, niezawodność, a także szybkość podróżowania tramwajami, szczególnie na trasach z wydzielonym torowiskiem. Wymienione wyżej postulaty przewozowe, a także bezpośredniość połączeń zostały przez pasażerów wskazane w przeprowadzonej ankiecie jako najważniejsze. Finansowanie tych inwestycji nie byłoby możliwe bez zawarcia przez KZK GOP i Tramwaje Śląskie długoterminowej, ważnej do końca 2030 roku umowy przewozowej, a także umowy wsparcia zawartej w 2012 roku pomiędzy KZK GOP, Tramwajami Śląskimi oraz Bankiem Polska Kasa Opieki S.A., dzięki której do roku 2015 możliwa będzie emisja przez Spółkę obligacji na kwotę 321 mln PLN z przeznaczeniem na inwestycje i prefinansowanie środków Unii Europejskiej. Biorąc pod uwagę powyższe, KZK GOP w miarę oddawania do użytku kolejnych zmodernizowanych odcinków tras preferował będzie
komunikację tramwajową na wspólnych z komunikacją autobusowąciągach
komunikacyjnych.

XIII.5. Zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Komunikacyjny Związek Komunalny GOP w Katowicach jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z 16 dnia grudnia 2010 roku o publicznym transportie zbiorowym. Związek nie posiada własnego taboru. W tej sytuacji wykonywanie usług publicznego transportu zbiorowego na poszczególnych liniach lub grupach linii powierzane jest podmiotom zewnętrznym. Wobec faktu, że KZK GOP jest związkiem jednostek samorządu terytorialnego, a tym samym jednostką sektora finansów publicznych, obecnie wykonywanie usług publicznego transportu zbiorowego dokonuje się w oparciu o ustawę Prawo zamówień publicznych. Spośród przewidzianych tą ustawą trybów udzielania zamówienia na wykonywanie usług publicznego transportu zbiorowego w komunikacji autobusowej podstawowym trybem stosowanym przez KZK GOP jest przetarg nieograniczony. Oprócz przetargu nieograniczonego, w uzasadnionych przypadkach, a w szczególności gdy zagrożona jest ciągłość realizowania usług, stosowany jest tryb zamówienia z wolnej ręki, który stosuje się także do wyboru operatora w komunikacji tramwajowej. Usługę przewozu pasażerów liniami tramwajowej komunikacji miejskiej może realizować wykonawca dysponujący odpowiednim potencjałem technicznym. W aglomeracji katowickiej jest nim spółka Tramwaje Śląskie S.A., gdyż infrastruktura techniczna służąca do realizacji komunikacji tramwajowej (tabor tramwajowy, torowiska, sieć trakcyjna) jest własnością tej spółki. Z tego powodu jedynym możliwym trybem udzielenia zamówienia jest tryb zamówienia z wolnej ręki na podstawie art. 67 ust. 1 pkt. 1 lit. a ustawy Prawo zamówień publicznych.

Ustawa o publicznym transportie zbiorowym pozwala organizatorowi na dokonanie wyboru operatora w trybie:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.) albo
ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.) albo

art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą o koncesji na roboty budowlane lub usługi, w przypadku koncesji na usługi, koncesjonariusz na podstawie umowy koncesji zawieranej z koncesjodawcą zobowiązuje się do wykonania przedmiotu koncesji za wynagrodzeniem, którym w tym przypadku jest wyłączne prawo do wykonywania usług, w tym pobierania pożytków, albo takie prawo wraz z płatnością koncesjodawcy. Według zasad przyjętych w KZK GOP operator otrzymuje za wykonane usługi zapłatę za zrealizowaną liczbę wozokilometrów wynikającą ze stawki za 1 wozokilometr (wzkm). W okresie objętym planem transportowym nie przewiduje się zmiany tej zasady. Tym samym nie przewiduje się także wyboru operatora w trybie ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi.

Zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy:

średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300.000 kilometrów rocznie, lub

świadectwo usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub

świadectwo usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, lub

wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy.
Komunikacyjny Związek Komunalny GOP przewiduje, że z chwilą wystąpienia na obszarze działania Związku podmiotów wewnętrznych rozumianych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 jako odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami, wykorzystywana będzie w pierwszej kolejności możliwość bezpośredniego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych z podmiotem wewnętrznym.

Dla KZK GOP niezwykle istotna jest przejrzystość prowadzonych postępowań, a w szczególności równe traktowanie przedsiębiorców. Komunikacyjny Związek Komunalny GOP nie organizuje transportu kolejowego. Stąd pomimo występowania przypadków, gdy wartość umowy jest mniejsza niż 1 mln euro lub przewiduje ona usługi na poziomie mniejszym niż 300 tys. kilometrów rocznie – spośród przypadków określonych w art. 22 ust 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym Związek przewiduje stosowanie jedynie możliwości określonej w punkcie 4 art. 22 ust. 1.

Podstawowym sposobem (trybem) dokonania wyboru operatora w komunikacji autobusowej – innego niż podmiot wewnętrzny – pozostanie przetarg nieograniczony, a w sytuacjach spełniających odpowiednie przesłanki – zamówienie z wolnej ręki.

Należy podkreślić, że nie przewiduje się zmiany operatora w komunikacji tramwajowej przed 31 grudnia 2030 r., czyli przed upływem okresu obowiązywania umowy ze spółką Tramwaje Śląskie.

XIII.6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze usług publicznych

Ranking postulatów przewozowych sporządzony w oparciu o wyniki ankiety przeprowadzonej wśród pasażerów przedstawia się następująco – tabela nr 14.
Tab. 14. Ranking postulatów przewozowych

<table>
<thead>
<tr>
<th>Postulat</th>
<th>Średnia punktacja³</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>punktualność</td>
<td>8,24</td>
</tr>
<tr>
<td>bezpieczeństwo</td>
<td>8,24</td>
</tr>
<tr>
<td>bezpośredniość połączeń</td>
<td>8,12</td>
</tr>
<tr>
<td>niezawodność</td>
<td>7,74</td>
</tr>
<tr>
<td>dostępność przystanków</td>
<td>7,73</td>
</tr>
<tr>
<td>częstotliwość kursowania</td>
<td>7,66</td>
</tr>
<tr>
<td>czystość pojazdów</td>
<td>7,61</td>
</tr>
<tr>
<td>czas podróży</td>
<td>7,60</td>
</tr>
<tr>
<td>wygoda podróży</td>
<td>7,44</td>
</tr>
<tr>
<td>zewnętrzne oznakowanie pojazdów</td>
<td>7,21</td>
</tr>
<tr>
<td>informacja pasażerska</td>
<td>6,81</td>
</tr>
<tr>
<td>cena biletów</td>
<td>6,57</td>
</tr>
<tr>
<td>funkcjonalność i estetyka przystanków</td>
<td>6,26</td>
</tr>
<tr>
<td>sprawność kasowników</td>
<td>5,87</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Źródło: Opracowanie własne

Jak można zauważyć, pomimo że punktualność i bezpieczeństwo zostały ocenione najwyżej, to w przedziale wartości od 7,21 do 8,24 (a więc w przedziale o rozpiętości niewiele przewyższającej 1 punkt) znalazło się 10 z 14 postulatów. Oznacza to, że praktycznie wszystkie postulaty są dla pasażerów jednakowo ważne. Uzyskane oceny stanowią dla KZK GOP cenne źródło informacji o kierunkach niezbędnych zmian mających na celu lepsze dostosowanie komunikacji miejskiej do oczekiwań pasażerów.

Związek w postępowaniach o udzielenie zamówienia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym uwzględniałby:

- konieczność podnoszenia jakości usług m.in. w aspektach niezawodności transportu, wygody i bezpieczeństwa podróży, dostępności do pojazdów, także dla osób niepełnosprawnych, zapewnienia właściwej informacji pasażerskiej,
- konieczność obniżenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne, zarówno poprzez obniżenie poziomu hałasu jak i emisji zanieczyszczeń.

Wysokie standardy usług przewozowych przekładają się na cenę tych usług. Biorąc pod uwagę obciążenie niektórych gmin wydatkami na transport zbiorowy, uzyskanie takich

³ w skali od 1 do 10, gdzie 1 to postulat najmniej ważny, 10 - najważniejszy
standardów może nie być możliwe na całym obszarze Związku. Niemniej Związek będzie dążył do doprowadzenia do sytuacji gdzie oprócz zasad ogólnych określonych ustawą Prawo zamówień publicznych stosowane będą następujące zasady:

1. Mając na uwadze możliwość obniżenia kosztów realizacji zamówienia poprzez wprowadzenie tzw. obiegu wozów pomiędzy liniami, Związek ogłaszal będzie zamówienia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym dla pakietów kilku linii, gdy możliwe jest zastosowanie obiegu wozów.

2. Podstawowy okres trwania umowy z operatorem autobusowym będzie wynosił 10 lat, z uwzględnieniem maksymalnych okresów trwania umowy zgodnie z art. 4 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. W uzasadnionych przypadkach, np. przy uruchamianiu nowego połączenia, konieczności uruchomienia komunikacji zastępczej, itp., dopuszcza się inny czas trwania umowy.

3. Średni wiek taboru w całym okresie trwania umowy będzie nie większy niż R (wartość ta zostanie uzgodniona z poszczególnymi gminami), obliczany z zależności:

\[
R \leq \frac{r_1 + r_2 + \cdots + r_{n-1} + r_n}{n}
\]

gdzie:

- \(R\) – średni wiek taboru przewidziany umową zawartą z operatorem
- \(r\) – wiek pojazdu eksploatowanego na liniach komunikacyjnych, zgłoszonego do umowy w danym roku obowiązywania umowy, obliczany z wzoru (2)
- \(n\) – liczba pojazdów przewidzianych w umowie.

\[
r = r_b - r_p
\]

gdzie:

- \(r_b\) – bieżący rok kalendarzowy
- \(r_p\) – rok produkcji pojazdu obsługującego linie komunikacyjne zgłoszony do umowy.

W okresie trwania umowy wiek najstarszego autobusu nie może przekroczyć 10 lat.

Otrzymane wartości we wzorze (1) zaokrąglamy do 3 miejsc po przecinku.


6. Autobusy będą wyposażone w klimatyzację.

7. Autobusy będą wyposażone w urządzenia informacji pasażerskiej (zestaw wyświetlacz [przedsionek pełnowymiarowy w stosunku do szerokości pojazdu] na zewnątrz oraz we wnętrzu pojazdu, głośniki wewnętrzne oraz głośnik zewnętrzny).

8. Autobusy będą dostosowane do współpracy z systemem dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemem Śląskiej Karty Usług Publicznych.

9. W autobusach funkcjonował będzie monitoring co najmniej przestrzeni pasażerskiej.

10. W autobusach będzie dostępny Intenet bezprzewodowy (Wi–Fi).

11. Autobusy wyposażone będą w pakiet udgodnień niezbędnych dla osób z niepełnosprawnościami, na który składają się:

   - przestrzeń specjalna dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich wyposażona w urządzenia przytrzymujące, zapewniające stabilność wózka inwalidzkiego (dotyczy także minibusów),
   - pochylina lub podnośnik (także w przypadku minibusów) oraz układ przykläku umożliwiający obniżenie podłogi pojazdu do wysokości przystanku,
   - urządzenia łączności pasażerów z kierowcą z dodatkowymi oznaczeniami w alfabecie Braille’a, wyróżniające się kolorami kontrastującymi z otoczeniem,
   - siedzenia specjalne o wyróżniającej się barwie,
   - odpowiednie piktogramy odnoszące się do osób z niepełnosprawnością,
   - poręce i uchwyty o barwie kontrastującej z otoczeniem,
   - podłoga pojazdu wyłożona materiałem przeciwpoślizgowym,
   - osłony krawędzi stopni wykonane w sposób minimalizujący ryzyko potknięcia się, w kolorze kontrastującym z otoczeniem,
   - odpowiednia liczba okien przesuwnych, w których część przesuwna wynosi co najmniej 30% jego szerokości lub okna uchylne, w przypadku wyposażenia w całopojazdową klimatyzację,
   - zakaz zaklejania reklamami (we wnętrzu oraz całopojazdowymi na zewnątrz) określonych szyb / okien,
• dodatkowe oświetlenie zewnętrzne nad wszystkimi drzwiami w pojeździe.

Dodatkowo przewiduje się doprecyzowanie wymagań w zakresie budowy dla wymaganych w postępowniach przetargowych nowych autobusów. Mogą to być np.:

• w autobusach niskopodłogowych maksymalna wysokość na progu wszystkich drzwi nie może być większa niż 340 mm; w przypadku autobusów częściowo niskopodłogowych, w dwóch drzwiach wejściowych wysokość na progu nie może być większa niż 340 mm,

• liczba miejsc siedzących w autobusie nie może być mniejsza niż 25% ogólnej pojemności autobusu; 35% spośród miejsc siedzących (typu nieuchylnego) dostępnych jest bezpośrednio z niskiej podłogi; siedzenia typu 1½ liczone są jako jedno siedzenie; wszystkie siedzenia typu miejskiego, z miękką wkładką na siedzisku i oparciu; siedzenia o dużych walorach estetycznych, odporne na ścieranie i zabrudzenia, łatwe do utrzymania w czystości,

• drzwi otwierane automatycznie o szerokości minimalnej 1200 mm; każde z drzwi wyposażone w układ automatycznego powrotu po napotkaniu oporu przy zamykaniu, chroniący pasażera przed przycięciem (rewersowanie drzwi przy zamykaniu); drzwi rozmieszczone równomiernie na całej długości prawej ściany nadwozia,

• wentylacja naturalna przestrzeni pasażerskiej: minimum 50% okien bocznych na każdej stronie pojazdu musi posiadać górna część przesuwaną; część przesuwna wynosi co najmniej 30% jego szerokości; okna pojazdów klimatyzowanych wyposażone w blokadę, uniemożliwiającą jego otwarcie przy włączonej klimatyzacji,

• liczba uchylnych wywietrzników (klap) dachowych – co najmniej 3 (dopuszcza się 2, pod warunkiem, że liczba okien przesuwnych w przedziale pasażerskim wynosi nie mniej niż 11),

• system ogrzewania przedziału pasażerskiego zapewniający równomierne i skuteczne ogrzewanie całego wnętrza autobusu; system ogrzewania wnętrza autobusu grzejnikami konwektorowymi i nagrzewnicami z wentylatorami – dmuchawami, umożliwiającymi automatyczne zał./wył. urządzenia w zależności od temperatury we...
wnętrzu przedziału pasażerskiego; system musi zapobiegać zamarzaniu stopni drzwi wejściowych; nagrzewnice o mocy grzewczej i wydajności zapewniającej wysoką skuteczność, sterowane z kabiny kierowcy; konstrukcja nagrzewnica bezpieczna, zabezpieczająca przed zranieniem oraz uszkodzeniem odzieży pasażerów; moc grzewcza układu ogrzewania pozwalająca na utrzymanie we wnętrzu przedziału pasażerskiego temperatury przynajmniej +10 do +15°C przy temperaturze zewnętrznej –15°C,

• wydzieloną kabinę kierowcy typu półzamkniętego z oszklnionymi drzwiami; ścianka drzwi kabiny kierowcy wyposażona w okno i półkę do wydawania (sprzedaży) biletów,
• barierkę/i (poręcz/e) na przednim pomoście, na wysokości I-go skrzydła pierwszych drzwi, umożliwiająca wydzielenie obszaru niezbędnego do obserwacji przez kierowcję prawej strony autobusu i umożliwiająca wejście pasażerom,
• urządzenia oświetlające wnętrze pojazdu zapewniające oświetlenie całego przedziału pasażerskiego, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się jakiekolwiek przeszkody dla pasażerów (np. stopnie); barwa oświetlenia biała.

Przewiduje się także wprowadzenie jednolitych barw dla całego taboru wykonującego usługi na zlecenie KZK GOP.

Ponieważ spełnienie wymienionych wymagań wymaga od przewoźników wcześniejszego przygotowania, powyższe zasady wprowadzane będą sukcesywnie, w miarę organizowanych postępowań, tak aby były stosowane w pełnym wymiarze od 2016 roku.

XIII.7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Korzystanie z publicznego transportu zbiorowego wiąże się dla pasażera nierozerwalnie z koniecznością uzyskania informacji na temat dostępnej sieci połączeń, rozkładów jazdy linii obsługujących te połączenia, możliwych przesiadkach, ofercie taryfowo-biletowej danego organizatora usług transportu zbiorowego i innych wiadomości, np. dotyczących tymczasowych zmian przebiegu linii w związku z prowadzonymi remontami dróg bądź innymi zdarzeniami mającymi wpływ na funkcjonowanie transportu. Chcąc
dostarczyć kompleksowej informacji o ofercie systemu transportu zbiorowego zarówno dla jego obecnych użytkowników, jak też dla osób nie korzystających dotąd z tych usług bądź korzystających z nich sporadycznie, organizator transportu powinien zapewnić spójny, przyjazny dla użytkowników system, obejmujący różne dostępne kanały przekazu.

Informacja pasażerska na sieci KZK GOP przekazywana jest już m.in. za pomocą gazet kolportowanych w pojazdach komunikacji miejskiej, mediów elektronicznych (poprzez sieć internetową, komunikaty podawane w radiu i telewizji, system informacji dostępny poprzez sieć telefonii komórkowej – usługę WAP, bezpłatną infolinię telefoniczną), jak też przez rozbudowany system wizualnej informacji przystankowej i dworzecowej, która dla większości podróżnych stanowi podstawowe źródło wiadomości o ofercie publicznego transportu zbiorowego na obszarze aglomeracji.

Najbardziej podstawowe dane znajdują się na tabliczkach umieszczanych na wszystkich stanowiskach przystankowych. Pasażer może dowiedzieć się z informacji jakie linie obsługują dany przystanek, które przystanki obsługiwane są przez poszczególne linie oraz jakie są planowane godziny odjazdu z danego przystanku w poszczególnych dniach tygodnia, a także jakie są ceny biletów. Ponadto na tabliczkach przystankowych oznaczane są kursy wykonywane autobusami niskopodłogowymi oraz znajdują się inne informacje dotyczące realizowanego rozkładu jazdy.

Ten typ informacji pozostanie podstawową formą informowania pasażera o rozkładach jazdy. Przewiduje się, na wybranych przystankach, rozszerzenie zakresu przedstawianych informacji o schemat połączeń komunikacyjnych dla otaczającego przystanek obszaru.

Informacje o taryfie, regulamin przewozów, zasady porządkowych itp. umieszczane są także w pojazdach.

W zakładce „Rozkłady jazdy on-line” można znaleźć odnośniki do szczegółowych rozkładów jazdy każdej z linii KZK GOP. Oprócz godzin odjazdów z poszczególnych przystanków można dowiedzieć się, które kursy obsługiwane są taborem niskopodłogowym, ile zgodnie z rozkładem będzie trwać podróż, który operator obsługuje linię, a także wyświetlić przebieg linii na mapie. Można znaleźć tu również informację o wszystkich liniach obsługujących dany przystanek.

W zakładce „Wyszukiwarka połączeń” po wpisaniu przystanku początkowego i przystanku docelowego otrzymuje się informację o możliwościach dojazdu, zarówno bezpośredniego jak i z przesiadkami.

Niezależnie od powyższego połączenia na obszarze aglomeracji wyszukiwać można także za pomocą popularnej aplikacji „Jak dojadę”.

Z myślą o pasażerach posiadających urządzenia mobilne KZK GOP rozkłady jazdy udostępnia również w serwisie WAP oraz poprzez uproszczoną wersję strony internetowej znajdującą się pod adresem m.kzkgop.pl. Z mobilnego serwisu mogą korzystać posiadacze telefonów komórkowych mających dostęp do sieci Web oraz wszystkich urządzeń małoekranowych (palmtop, smartfony, tablety itp.)


Oprócz elektronicznych tablic na przystankach, informację o rzeczywistym rozkładzie jazdy pasażerowie będą mogli otrzymać za pośrednictwem Internetu i telefonów. W Internecie System ma umożliwiać prezentację:

- informacji pasażerskiej w postaci odwzorowania treści tabliczek przystankowych zamontowanych w terenie (prezentacja czasu rozkładowego lub czasu rzeczywistego w zależności od wyboru użytkownika),
• całego rozkładu jazdy na przystanku (wszystkich linii na danym przystanku z możliwością przejścia do rozkładu jazdy pojedynczej linii),
• rozkładu jazdy pojedynczej linii na przystanku wraz z całkowitą trasą linii i możliwością szybkiej nawigacji do poszczególnych przystanków na trasie,
• przystanków, tras linii oraz informacji przystankowej na,
• schematu sieci komunikacji miejskiej,
• pozycji pojazdów na mapie z możliwością filtrowania w podziale na linie, zadane trasy, pojedyncze pojazdy (grupy pojazdów), bądź wszystkie pojazdy z automatycznym odświeżaniem zadanym przez zamawiającego,

W mobilnych urządzeniach przenośnych System ma umożliwiać:
• prezentację informacji rozkładowej i rzeczywistej dla wszystkich przystanków obsługiwanych przez wszystkich operatorów realizujących przewozy na zlecenie KZK GOP,
• wyszukiwanie przystanku, dla którego prognozowane jest przybycie pojazdu,
• dostępność bieżącej treści elektronicznej tablicy przystankowej (treści informacji o rzeczywistym czasie przyjazdu pojazdu na dany przystanek) poprzez usługę wiadomości tekstowej (SMS).

Pierwszy etap projektu zakłada Montaż 72 tablic informacyjnych. W późniejszym okresie KZK GOP przewiduje zwiększenie liczby tablic SDIP o ok. 600 sztuk.

Równolegle, wraz z trwającymi pracami nad systemem dynamicznej informacji pasażerskiej, systematycznie do nowo zawieranych umów przewozowych wprowadza się zapisy dotyczące usług dodatkowych, polegających na wizualnym i fonicznym zapowiadaniu przystanków zlokalizowanych na trasie przejazdu danej linii.

Przewiduje się wprowadzenie, oprócz informacji dźwiękowych przekazywanych wewnątrz pojazdu, informacji zewnętrznej polegającej na głosowym informowaniu pasażerów oczekujących na przystanku – szczególnie dla osób z dysfunkcją narządu wzroku – o tym, jakiej linii autobus przyjechał na przystanek. Uzupełnieniem informacji zewnętrznej będą elektroniczne tablice kierunkowe, charakteryzujące się dużą przystępnością dla osób z dysfunkcją narządu wzroku.
Informacje dotyczące funkcjonowania komunikacji uzyskać można również w Punktach Obsługi Pasażera KZK GOP. W punktach tych można również kupić bilety – w ciągłej sprzedaży znajduje się tam pełna oferta biletowa KZK GOP – złożyć odwołanie, skargę bądź wniosek oraz zapłacić nałożoną opłatę. Punkty umożliwiają załatwienie w jednym miejscu wszystkich spraw dotyczących komunikacji miejskiej, bez konieczności wizyty w biurze KZK GOP. Obecnie, działają cztery Punkty Obsługi Pasażerów: w Katowicach, Sosnowcu, Bytomiu i w Gliwicach. Przewiduje się uruchomienie kolejnych takich punktów, m.in. w Chorzowie.

**XIII.8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego**

**XIII.8.1. Informacje ogólne**


- poboru opłat za przejazdy środkami transportu miejskiego z wykorzystaniem kart elektronicznych oraz telefonii komórkowej i usługi SMS,
- kontroli punktualności oraz funkcjonowania transportu miejskiego z wykorzystaniem systemów lokalizacji pojazdów w terenie i monitoringu wizyjnego,
- pomiarów potoków pasażerskich w pojazdach komunikacji miejskiej,
• dynamicznej informacji pasażerskiej.

Strategia działania KZK GOP oparta została na następujących założeniach wynikających z polityki realizowanej przez gminy tworzące Związek:

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

Struktura Strategii działania KZK GOP obejmuje określenie wizji (domeny działania KZK GOP) i misji (główny cel strategiczny) oraz kierunki działania zgrupowane w poszczególnych obszarach tematycznych.

Wizja KZK GOP jako publicznego organizatora transportu zbiorowego w Aglomeracji Górnośląskiej, określa przede wszystkim istotę i syntetyzuje obecną oraz przyszłą przedmiot działania Związku. Mówi ona, że:

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

Natomiast misja KZK GOP, jest skonkretyzowaniem wizji i odpowiada na pytanie w jaki sposób KZK GOP chce realizować swoją wizję. Celem KZK GOP jest więc efektywne świadczenie usług komunikacyjnych dla mieszkańców Aglomeracji przy wykorzystaniu
mechanizmów rynkowych i zgodnie z polityką samorządów terytorialnych tworzących Związek. Oznacza to, że:

- KZK GOP dąży do zapewnienia efektywności organizowanych usług transportowych – przy sparametryzowanym poziomie jakościowym i ilościowym usług transportowych, oznacza to orientację na racjonalizację wydatkowania środków finansowych,
- KZK GOP swój główny cel realizuje przy wykorzystaniu mechanizmów rynkowych, co oznacza akceptację otwierania rynku zleceń przewozowych KZK GOP oraz konkurencyjny dobór wykonawców przewozów.

Realizacja powyższych celów odbywa się w wyodrębnionych kluczowych dla Strategii sześciu obszarach działań, z których najważniejsze to:

**XIII.8.2. Obszar przewozów**

Obszar przewozów, w ramach którego odbywa się precyzyjne definiowanie i zgodne z popytem alokowanie nabywanych usług przewozowych oraz działania racjonalizujące koszt ich nabycia, jak również dostosowywanie oferty do występujących potrzeb przewozowych, w tym dążenie do poprawiania standardu i bezpieczeństwa obsługi.

Do najważniejszych kierunków działań wymienionych w Strategii KZK GOP w tym obszarze należą:

- zarządzanie ofertą przewozową w oparciu o występujący popyt wśród mieszkańców Aglomeracji Górnośląskiej,
- wprowadzanie nowych produktów komunikacyjnych uwzględniających zmiany potrzeb rynkowych,
- dążenie wspólnie z innymi podmiotami do koordynacji oferty przewozowej realizowanej przez poszczególne trakcje w obszarze Zwiąiku, w tym również kolei regionalnej,
- rozwijanie nowych połączeń tramwajowych i autobusowych w zależności od występującego popytu oraz reorganizowanie tych najmniej efektywnych,
- zwiększanie wymogów jakościowych określonych w umowach przewozowych na rzecz preferowania przewozów realizowanych nowoczesnym taborem o niskiej energochłonności,
• zapewnienie równego dostępu do rynku usług przewozowych operatorom niezależnie od formy własności,
• wdrożenie systemu monitoringu jakości świadczonych usług (np. lokalizacja GPS, monitoring pojazdów i dworców, dynamiczna informacja pasażerska),
• wspieranie projektu pt. „Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą”, przewidzianego do współfinansowania przez środki unijne,
• współpraca z gminami i podległymi im jednostkami oraz koordynacja działań w zakresie kształtowania zachowań komunikacyjnych (strefy ograniczonego ruchu kołowego, płatnego parkowania, priorytety dla komunikacji i inne rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu),
• wspieranie i koordynacja działań operatorów zmierzających do poprawy bezpieczeństwa pasażerów.

**XIII.8.3. Obszar sprzedaży usług (Polityka taryfowa)**

Obszar sprzedaży usług (Polityka taryfowa), gdzie poprzez ceny realizowana jest funkcja dochodowa mająca wpływ na popyt na usługi przewozowe. W ramach tego obszaru główne kierunki działań to:

• wdrożenie i później wykorzystanie zalet biletu elektronicznego, funkcjonującego w ramach ŚKUP, polegających na możliwości różnicowania ceny z uwzględnieniem jej funkcji dochodowej, wpływu na kształtowanie popytu i możliwości rozliczeń z innymi podmiotami,
• sukcesywny rozwój sieci Punktów Obsługi Pasażera oraz automatów biletowych na kolejne gminy członkowskie,
• intensyfikacja kontroli biletowej,
• rozwijanie badań marketingowych, aby na bieżąco identyfikować potrzeby oraz preferencje komunikacyjne w Aglomeracji Górnośląskiej i wprowadzać nowe rodzaje biletów oraz likwidować te o znikomym zainteresowaniu.
XIII.8.4. Obszar integracji

**Obszar integracji**, w którym główne działania Związku nakierowane są na integrację zarówno obszarową, jak i gałęziową, wszystkim zaliczmy do nich:

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

XIII.8.5. Obszar systemów teleinformatycznych

Obszar systemów teleinformatycznych, obejmujący działania uwzględniające nowoczesne technologie w dziedzinie informatyki i elektroniki, rozwiązania wspomagające zarządzanie transportem zbiorowym i otwierające możliwości oferowania pasażerom wyższego poziomu usług (bilet elektroniczny, dynamiczna informacja pasażerska, monitoring w pojazdach i na przystankach, lokalizacja pojazdów itp.). Główne kierunki działań w tym obszarze to:

- wdrożenie projektu Śląskiej Karty Usług Publicznych, dofinansowanego ze środków unijnych, a następnie rozwijanie tego systemu,
• wdrażanie nowoczesnych technologii w zarządzaniu miejskim transportem zbiorowym (np. dynamiczna informacja pasażerska w pojazdach i na przystankach, priorytety w ruchu, lokalizacja pojazdów, kontrola realizacji zadań),
• współpraca z uczelniami wyższymi w celu wykorzystania potencjału intelektualnego i doświadczeń pracowników naukowych, w ramach różnych projektów badawczych, mających wpływ na rozwój systemów transportowych.

Działania związku obejmujące zarówno przedsięwzięcia krótkoterminowe, jak i projekty realizowane w dłuższej perspektywie czasowej, podlegają stałej ocenie, co jest istotne dla gmin członkowskich, dla których wszelkie działania muszą wpisywać się w strategię danej gminy i realizowaną przez nią politykę transportową.
<table>
<thead>
<tr>
<th>Lp.</th>
<th>Trasa</th>
<th>Oznaczenie</th>
<th>Przewoźnik</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Czelaż Piaski Wiejska – Będzin Targowisko</td>
<td>T</td>
<td>Perczak Bodo Przewozy Pasażerskie „RED–BUS”</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Będzin Os. Syberka Piłsudskiego – Będzin Ksawera Stalickiego</td>
<td>BP –BS</td>
<td>Perczak Bodo Przewozy Pasażerskie „RED–BUS”</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Czelaż CH M1 – Będzin Kościół</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Czelaż Legionów – Będzin Targowisko</td>
<td>CB</td>
<td>Lentner Jadwiga</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Sosnowiec Dw. PKP – Sosnowiec Szpital Woj..</td>
<td>S–Sz</td>
<td>Hanusiak Janusz</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Katowice Stawowa – Bytom Plac Wolskiego</td>
<td>4KB</td>
<td>Musiała Andrzej</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>Bytom Plac Wolskiego (dw. PKP) – Gliwice Plac Piastów</td>
<td>5GB</td>
<td>Andrzej Kostrzewa</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Bytom Plac Wolskiego (dw. PKP) – Gliwice Plac Piastów</td>
<td>5GB</td>
<td>Krzysztof Kostrzewa</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Chorzów Batory – Chorzów Pl. Jana</td>
<td>A</td>
<td>Transportowiec</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>Chorzów Pawła – Chorzów Batory Czampiela</td>
<td>E</td>
<td>Transportowiec</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>Zabrze Dw. Autobusowy – Gliwice Giełda</td>
<td>Z–GG</td>
<td>Transportowiec</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>Gliwice Pl. Piastów – Gliwice Giełda</td>
<td>G–S</td>
<td>Transportowiec</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>Gliwice Katedra – Łabędy Rynek</td>
<td>TGŁ</td>
<td>Transportowiec</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>Gliwice Plac Piastów – Gliwice Sikornik Osiedle</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>Gliwice Plac Piastów – Sośnica Os. Żeromskiego</td>
<td>TGS</td>
<td>Transportowiec</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>Ruda Śl. Bykowina – Ruda Śl. Godula</td>
<td>B – G</td>
<td>Transportowiec</td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>Ruda Śl. Dworzec – Ruda Śl. Halemba</td>
<td>H – R</td>
<td>Transportowiec</td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>Zabrze Dw. Autobusowy – Helenka Kościół</td>
<td>Z–H</td>
<td>Transportowiec</td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>Czelaż Szpital – Sosnowiec Dw. PKP</td>
<td>C</td>
<td>Kubiszewski Arkadiusz</td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td>Czelaż Szpital – Sosnowiec Dw. PKP</td>
<td>C</td>
<td>Głąbowski Mariusz</td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>Czelaż Szpital – Czelaż CH M1 przez Piaski</td>
<td>M</td>
<td>Głąbowski Mariusz</td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td>Czelaż Szpital – Czelaż CH M1 przez Piaski</td>
<td>M</td>
<td>Krzak Krystyna</td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
<td>Czelaż Szpital – Sosnowiec Dw. PKP</td>
<td>C</td>
<td>Olszewski Artur</td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>Czelaż Szpital – Sosnowiec Dw. PKP</td>
<td>C</td>
<td>Owczarek Dorota</td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td>Czelaż Szpital – Sosnowiec Dw. PKP</td>
<td>C</td>
<td>WALDEKBUSY</td>
</tr>
<tr>
<td>Lp.</td>
<td>Trasa</td>
<td>Oznaczenie</td>
<td>Przewoźnik</td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>-------</td>
<td>-------------</td>
<td>-------------</td>
</tr>
<tr>
<td>26</td>
<td>Czeladź Szpital – Sosnowiec Dw. PKP</td>
<td>C</td>
<td>Micior Jan</td>
</tr>
<tr>
<td>27</td>
<td>Czeladź Szpital – CH M1</td>
<td>M</td>
<td>Poll Bogusław</td>
</tr>
<tr>
<td>28</td>
<td>Czeladź Szpital – Sosnowiec Dw. PKP</td>
<td>C</td>
<td>Perczak Bodo</td>
</tr>
<tr>
<td>29</td>
<td>Czeladź Szpital – Sosnowiec Dw. PKP</td>
<td>C</td>
<td>Krzak Krystyna</td>
</tr>
<tr>
<td>30</td>
<td>Czeladź Madera – CH M1</td>
<td>M</td>
<td>Tomasz Hoffman</td>
</tr>
<tr>
<td>31</td>
<td>Czeladź CH M1 – Sosnowiec Dw. PKP</td>
<td></td>
<td>Hoffman Tomasz</td>
</tr>
<tr>
<td>32</td>
<td>Dąbrowa Górnicza Gołonóg Osiedle – Sosnowiec Milowice Most</td>
<td></td>
<td>Kubziakowski Marcin</td>
</tr>
<tr>
<td>33</td>
<td>Dąbrowa Górnicza Ujejsce Skrzyżowanie – Sosnowiec Dw. PKP</td>
<td></td>
<td>&quot;D–tka&quot; Porada i Wspólnicy</td>
</tr>
<tr>
<td>34</td>
<td>Sosnowiec Dw. PKP – Dąbrowa Górnicza Gołonóg Dw. PKP</td>
<td></td>
<td>&quot;D–tka&quot; Porada i Wspólnicy</td>
</tr>
<tr>
<td>35</td>
<td>Katowice – Dąbrowa Górnicza Huta Katowice</td>
<td>D</td>
<td>„D–tka” Porada i Wspólnicy</td>
</tr>
<tr>
<td>36</td>
<td>Dąbrowa Górnicza Ujejsce Skrzyżowanie – Sosnowiec Dw. PKP</td>
<td></td>
<td>Łach Łukasz</td>
</tr>
<tr>
<td>37</td>
<td>Dąbrowa Górnicza Łęknice Osiedle – Katowice P. Skargi</td>
<td></td>
<td>Łach Łukasz</td>
</tr>
<tr>
<td>38</td>
<td>Mysłowice Rzemieślnicza– Dąbrowa Górnicza HK</td>
<td>K</td>
<td>Gęsikowski Adam</td>
</tr>
<tr>
<td>39</td>
<td>Mysłowice Targ Miejski – Dąbrowa Górnicza HK</td>
<td>K</td>
<td>Rejman Ryszard</td>
</tr>
<tr>
<td>40</td>
<td>Mysłowice Targ Miejski – Dąbrowa Górnicza HK</td>
<td>K</td>
<td>Łach Adrian</td>
</tr>
<tr>
<td>41</td>
<td>Mysłowice Targ Miejski – Dąbrowa Górnicza HK</td>
<td>K</td>
<td>Łach Marek</td>
</tr>
<tr>
<td>42</td>
<td>Mysłowice Rzemieślnicza – Dąbrowa Górnicza HK</td>
<td>K</td>
<td>Zastawny Leszek</td>
</tr>
<tr>
<td>43</td>
<td>Mysłowice Rzemieślnicza – Dąbrowa Górnicza HK</td>
<td>K</td>
<td>Widomski Krzysztof</td>
</tr>
<tr>
<td>44</td>
<td>Mysłowice Rzemieślnicza – Dąbrowa Górnicza HK</td>
<td>K</td>
<td>Brudka Zbigniew</td>
</tr>
<tr>
<td>45</td>
<td>Mysłowice Rzemieślnicza – Dąbrowa Górnicza HK</td>
<td>K</td>
<td>Biernat Marek</td>
</tr>
<tr>
<td>46</td>
<td>Zabrze – Gliwice</td>
<td>Z–G</td>
<td>Krzyżowski Daniel</td>
</tr>
<tr>
<td>49</td>
<td>Knurów Remiza – Gliwice Plac Piastów</td>
<td>KG</td>
<td>Krzyżowski Daniel</td>
</tr>
<tr>
<td>50</td>
<td>Imielen Rynek – Mysłowice Targ</td>
<td>IM</td>
<td>Szafarczyk Józef</td>
</tr>
<tr>
<td>51</td>
<td>Chełm Śl. Kościół – Mysłowice Targ</td>
<td>K–SM</td>
<td>Szafarczyk Józef</td>
</tr>
<tr>
<td>52</td>
<td>Katowice Korfantego. – Sosnowiec os.</td>
<td>SW</td>
<td>Szelejewska Anna</td>
</tr>
<tr>
<td>Lp.</td>
<td>Trasa</td>
<td>Oznaczenie</td>
<td>Przewoźnik</td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>--------</td>
<td>-------------</td>
<td>-------------</td>
</tr>
<tr>
<td>53</td>
<td>Katowice Dw.– Ligota Domy Akademickie</td>
<td>KL</td>
<td>Rybak Henryk</td>
</tr>
<tr>
<td>54</td>
<td>Katowice Dw.– Ligota Domy Akademickie</td>
<td>KL</td>
<td>Antczak Grzegorz</td>
</tr>
<tr>
<td>55</td>
<td>Katowice Dw.– Ligota Domy Akademickie</td>
<td>KL</td>
<td>Barchan Aleksandra</td>
</tr>
<tr>
<td>56</td>
<td>Katowice Dw.– Ligota Domy Akademickie</td>
<td>KL</td>
<td>Ochał Tomasz, Kazimierz</td>
</tr>
<tr>
<td>57</td>
<td>Katowice Dw. – Piotrowice Osiedle Odrodzenia</td>
<td>KP</td>
<td>Rożek Janusz</td>
</tr>
<tr>
<td>58</td>
<td>Katowice Dw.– Ligota Domy Akademickie</td>
<td>KL</td>
<td>Grym Dariusz</td>
</tr>
<tr>
<td>59</td>
<td>Katowice ul. Andrzeja – Ligota Domy Akademickie</td>
<td>KL</td>
<td>Grym Piotr</td>
</tr>
<tr>
<td>60</td>
<td>Katowice Dw.– Ligota Domy Akademickie</td>
<td>KL</td>
<td>Peroń Janusz</td>
</tr>
<tr>
<td>61</td>
<td>Katowice Dw.– Ligota Domy Akademickie</td>
<td>KL</td>
<td>Krupa Krzysztof</td>
</tr>
<tr>
<td>62</td>
<td>Katowice Dw.– Ligota Domy Akademickie</td>
<td>KL</td>
<td>Bielny Zbigniew</td>
</tr>
<tr>
<td>63</td>
<td>Katowice Dw. – Os. Odrodzenia</td>
<td>KP</td>
<td>Malinowski Adam</td>
</tr>
<tr>
<td>64</td>
<td>Katowice Dw. – Os. Odrodzenia</td>
<td>KP</td>
<td>Majcherek Hieronim</td>
</tr>
<tr>
<td>65</td>
<td>Katowice Dw. – Os. Odrodzenia</td>
<td>KP</td>
<td>Nowak Ryszard</td>
</tr>
<tr>
<td>66</td>
<td>Katowice Dw. – Os. Odrodzenia</td>
<td>KP</td>
<td>Pastuska Janusz</td>
</tr>
<tr>
<td>67</td>
<td>Katowice Dw. – Os. Odrodzenia</td>
<td>KP</td>
<td>Bernaś Roman</td>
</tr>
<tr>
<td>68</td>
<td>Katowice Dw. – Os. Odrodzenia</td>
<td>KP</td>
<td>Wijas Ewelina</td>
</tr>
<tr>
<td>69</td>
<td>Katowice Dw. – Os. Odrodzenia</td>
<td>KP</td>
<td>Białecki Jan</td>
</tr>
<tr>
<td>70</td>
<td>Katowice Dw. – Os. Odrodzenia</td>
<td>KP</td>
<td>Dziwisz Stanisław</td>
</tr>
<tr>
<td>71</td>
<td>Katowice Dw. – Giszowiec</td>
<td>KG</td>
<td>Koziełek Roman</td>
</tr>
<tr>
<td>72</td>
<td>Katowice Dw. – Giszowiec</td>
<td>KG</td>
<td>Guśtak Stanisław</td>
</tr>
<tr>
<td>73</td>
<td>Katowice Dw. – Giszowiec</td>
<td>KG</td>
<td>Tarasewicz Antoni</td>
</tr>
<tr>
<td>74</td>
<td>Katowice Dw. – Giszowiec</td>
<td>KG</td>
<td>Paluch Tadeusz</td>
</tr>
<tr>
<td>75</td>
<td>Katowice Dw. – Giszowiec</td>
<td>KG</td>
<td>Knap Alfred</td>
</tr>
<tr>
<td>76</td>
<td>Mysłowice Brzeźnica Centrum – Katowice Dw. PKP</td>
<td>KD–M</td>
<td>Król Zdzisław</td>
</tr>
<tr>
<td>77</td>
<td>Mysłowice Brzeźnica Centrum – Katowice Dw. PKP</td>
<td>KD–M</td>
<td>Mościński Sławomir</td>
</tr>
<tr>
<td>78</td>
<td>Katowice Dw. PKP – Mikolów Pl. 750lecia</td>
<td>KM</td>
<td>Mościński Sławomir</td>
</tr>
<tr>
<td>79</td>
<td>Mysłowice Brzeźnica Centrum – Katowice Dw. PKP</td>
<td>KD–M</td>
<td>Woźnica Grażyna, Marek</td>
</tr>
<tr>
<td>Lp.</td>
<td>Trasa</td>
<td>Oznaczenie</td>
<td>Przewoźnik</td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>-------</td>
<td>-------------</td>
<td>-------------</td>
</tr>
<tr>
<td>80</td>
<td>Mysłowice Brzezinka Centrum – Katowice Dw. PKP</td>
<td>KD–M</td>
<td>Rybczyński Janusz</td>
</tr>
<tr>
<td>81</td>
<td>Katowice Kop. Wesoła – Real – Mysłowice Targ Miejski</td>
<td>MKR</td>
<td>Rybczyński Janusz</td>
</tr>
<tr>
<td>82</td>
<td>Mysłowice Brzezinka Centrum – Katowice Dw. PKP</td>
<td>KD–M</td>
<td>Komander Marek</td>
</tr>
<tr>
<td>83</td>
<td>Mysłowice Rzemieślnicza Pętla – Kosztowy Rynek</td>
<td></td>
<td>Bańbuła Marcin</td>
</tr>
<tr>
<td>84</td>
<td>Mysłowice Brzezinka – Mysłowice Targ</td>
<td></td>
<td>Król Zdzisław</td>
</tr>
<tr>
<td>85</td>
<td>Mysłowice Brzezinka – Mysłowice Targ</td>
<td></td>
<td>Mościński Sławomir</td>
</tr>
<tr>
<td>86</td>
<td>Mysłowice Brzezinka – Mysłowice Targ</td>
<td>MBT</td>
<td>Komander Marek</td>
</tr>
<tr>
<td>87</td>
<td>Katowice Dw. PKP – Mikofów Pl. 750lecia</td>
<td>KM</td>
<td>Rotko Mariusz</td>
</tr>
<tr>
<td>88</td>
<td>Gliwice Pl. Piastów – Knurów Remiza</td>
<td>KG</td>
<td>Barwicki Józef</td>
</tr>
<tr>
<td>89</td>
<td>Sosnowiec Teatralna – Gospodarcza II</td>
<td>ST–G</td>
<td>Olesiński Bogusław</td>
</tr>
<tr>
<td>90</td>
<td>Siemianowice Śląskie Bytków Os. Chemik – Siemianowice Śl. Powstańców</td>
<td>Si–SiB</td>
<td>Mariankowski Dariusz</td>
</tr>
<tr>
<td>91</td>
<td>Sosnowiec Dw. PKP – Osiedle Juliusz</td>
<td>SS–J</td>
<td>Kruż Jacek</td>
</tr>
<tr>
<td>92</td>
<td>Sosnowiec Dw. PKP – Środula Matejki</td>
<td>S–SR</td>
<td>Jarosz Robert</td>
</tr>
<tr>
<td>93</td>
<td>Sosnowiec Dw. PKP – Środula Matejki</td>
<td>S–SR</td>
<td>Sojka Ryszard</td>
</tr>
<tr>
<td>94</td>
<td>Sosnowiec Dw. PKP – Środula Matejki</td>
<td>S–SR</td>
<td>Szczypta Grzegorz</td>
</tr>
<tr>
<td>95</td>
<td>Sosnowiec Dw. PKP – Środula Matejki</td>
<td>S–SR</td>
<td>WALDEK BUSY</td>
</tr>
<tr>
<td>96</td>
<td>Sosnowiec Teatralna – Gospodarcza II</td>
<td>ST–G</td>
<td>Kopernatzki Piotr</td>
</tr>
<tr>
<td>97</td>
<td>Sosnowiec Zagórze – Sosnowiec Dw. PKP</td>
<td>P–Z</td>
<td>Domagała Tomasz</td>
</tr>
<tr>
<td>98</td>
<td>Sosnowiec Teatralna – Sosnowiec Gospodarcza II</td>
<td>ST–G</td>
<td>Zajączkowski Zdzisław</td>
</tr>
<tr>
<td>99</td>
<td>Sosnowiec Teatralna – Gospodarcza II</td>
<td>ST–G</td>
<td>Zajączkowski Piotr</td>
</tr>
<tr>
<td>100</td>
<td>Sosnowiec Teatralna – Gospodarcza II</td>
<td>ST–G</td>
<td>Majewski Bogdan</td>
</tr>
<tr>
<td>101</td>
<td>Sosnowiec Teatralna – Gospodarcza II</td>
<td>ST–G</td>
<td>Kalisz Szczepan</td>
</tr>
<tr>
<td>102</td>
<td>Sosnowiec Teatralna – Gospodarcza II</td>
<td>ST–G</td>
<td>Piotrowski Jan</td>
</tr>
<tr>
<td>103</td>
<td>Będzin Kościuszki – Będzin Os. Syberka Ośrodek Zdrowia</td>
<td>B–OZ</td>
<td>Piotrowski Marek</td>
</tr>
<tr>
<td>104</td>
<td>Będzin Os. Syberka Ośrodek Zdrowia – Katowice Al. Korfantego</td>
<td>BS–KK</td>
<td>Piotrowski Marek</td>
</tr>
<tr>
<td>105</td>
<td>Katowice Stawowa – Bytom Dworzec PKP</td>
<td>4K–B</td>
<td>Kot Andrzej</td>
</tr>
<tr>
<td>106</td>
<td>Sosnowiec Teatralna – Sosnowiec Gospodarcza II</td>
<td>ST–G</td>
<td>Domagała Tomasz</td>
</tr>
<tr>
<td>Lp.</td>
<td>Trasa</td>
<td>Oznaczenie</td>
<td>Przewoźnik</td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>--------</td>
<td>------------</td>
<td>--------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>107</td>
<td>Katowice Dworzec PKP – Mikołów Plac 750–lecia</td>
<td>KM</td>
<td>Mościńska Zofia</td>
</tr>
<tr>
<td>108</td>
<td>Dąbrowa Górnicza Huta Katowice – Mysłowice Rzemieślnicza</td>
<td>K</td>
<td>Adamczuk Tomasz</td>
</tr>
<tr>
<td>109</td>
<td>Katowice Stawowa – Gliwice Plac Piastów</td>
<td>G–K</td>
<td>Brożek Lucjan</td>
</tr>
<tr>
<td>110</td>
<td>Sosnowiec Dworzec PKP – Sosnowiec Środula Matejki</td>
<td>S–ŚR</td>
<td>Cęcek Włodzimierz</td>
</tr>
<tr>
<td>111</td>
<td>Będzin Dworzec PKP – Będzin Hala Targowa</td>
<td>BD–BH</td>
<td>Migocka Iwona</td>
</tr>
<tr>
<td>112</td>
<td>Będzin Osiedle Syberka – Będzin Targowisko</td>
<td>BS–BT</td>
<td>Migocka Iwona</td>
</tr>
<tr>
<td>113</td>
<td>Będzin Dworzec PKP – Będzin Hala Targowa</td>
<td>BD–BH</td>
<td>Bucki Grzegorz</td>
</tr>
<tr>
<td>114</td>
<td>Będzin Osiedle Syberka – Będzin Targowisko</td>
<td>BS–BT</td>
<td>Bucki Grzegorz</td>
</tr>
<tr>
<td>115</td>
<td>Dąbrowa Górnicza Huta Katowice – Mysłowice Targ Miejski</td>
<td></td>
<td>Przedsiębiorstwo Przewozowe &quot;D–tka&quot; Porada i Wspólnicy</td>
</tr>
<tr>
<td>116</td>
<td>Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Katowice P. Skargi</td>
<td></td>
<td>Kulig Wiesław</td>
</tr>
<tr>
<td>117</td>
<td>Wojkowice Park – Będzin Targowisko</td>
<td></td>
<td>Możdżeń Waldemar</td>
</tr>
<tr>
<td>118</td>
<td>Wojkowice Park – Częstochowa CH M1</td>
<td></td>
<td>Możdżeń Waldemar</td>
</tr>
<tr>
<td>119</td>
<td>Sosnowiec Lenartowicza – Będzin Targowisko</td>
<td></td>
<td>Piotrowski Jan</td>
</tr>
<tr>
<td>120</td>
<td>Dąbrowa Górnicza Łęknice Osiedle – Katowice P. Skargi</td>
<td></td>
<td>Łach Adrian</td>
</tr>
<tr>
<td>121</td>
<td>Katowice P. Skargi – Gliwice Plac Piastów</td>
<td></td>
<td>Prusak Andrzej</td>
</tr>
<tr>
<td>122</td>
<td>RUDA Śląska Kochłowice Rynek – RUDA Śląska Matejki</td>
<td></td>
<td>Tomaszczyk Krzysztof</td>
</tr>
<tr>
<td>123</td>
<td>Będzin Syberka – Będzin Targowisko</td>
<td></td>
<td>Piotrowski Marek</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Nowo uruchomione linie oraz linie, w których dokonano zmian w 2012 r.

Źródło: Opracowanie własne
ZAŁĄCZNIK NR 2. Dane dotyczące zmian w liczbie mieszkańców obszaru KZK GOP w podziale na grupy wiekowe

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2000</td>
<td>87 630</td>
<td>108 763</td>
<td>138 906</td>
<td>172 256</td>
<td>171 186</td>
<td>146 238</td>
<td>131 577</td>
<td>143 769</td>
<td>2 077 253</td>
</tr>
<tr>
<td>2001</td>
<td>84 707</td>
<td>103 391</td>
<td>131 879</td>
<td>168 591</td>
<td>171 464</td>
<td>151 345</td>
<td>131 363</td>
<td>138 637</td>
<td>2 064 426</td>
</tr>
<tr>
<td>2002</td>
<td>82 592</td>
<td>98 747</td>
<td>125 631</td>
<td>164 540</td>
<td>172 732</td>
<td>156 361</td>
<td>132 923</td>
<td>134 646</td>
<td>2 059 417</td>
</tr>
<tr>
<td>2003</td>
<td>81 052</td>
<td>94 085</td>
<td>119 531</td>
<td>139 256</td>
<td>174 759</td>
<td>159 915</td>
<td>135 480</td>
<td>134 646</td>
<td>2 035 406</td>
</tr>
<tr>
<td>2004</td>
<td>80 528</td>
<td>89 394</td>
<td>113 665</td>
<td>147 810</td>
<td>174 228</td>
<td>162 942</td>
<td>139 442</td>
<td>128 762</td>
<td>2 012 373</td>
</tr>
<tr>
<td>2005</td>
<td>79 975</td>
<td>86 722</td>
<td>107 585</td>
<td>136 995</td>
<td>171 938</td>
<td>165 375</td>
<td>143 538</td>
<td>128 062</td>
<td>1 997 219</td>
</tr>
<tr>
<td>2006</td>
<td>81 108</td>
<td>83 698</td>
<td>102 204</td>
<td>130 295</td>
<td>168 361</td>
<td>156 345</td>
<td>148 689</td>
<td>127 880</td>
<td>1 984 426</td>
</tr>
<tr>
<td>2007</td>
<td>83 171</td>
<td>81 105</td>
<td>97 172</td>
<td>124 285</td>
<td>162 212</td>
<td>166 013</td>
<td>152 985</td>
<td>129 159</td>
<td>1 972 575</td>
</tr>
<tr>
<td>2008</td>
<td>86 656</td>
<td>79 256</td>
<td>92 492</td>
<td>130 336</td>
<td>154 133</td>
<td>167 652</td>
<td>156 398</td>
<td>131 571</td>
<td>1 960 653</td>
</tr>
<tr>
<td>2009</td>
<td>90 078</td>
<td>78 549</td>
<td>97 720</td>
<td>112 804</td>
<td>146 274</td>
<td>168 034</td>
<td>159 018</td>
<td>135 373</td>
<td>1 949 188</td>
</tr>
<tr>
<td>2010</td>
<td>92 862</td>
<td>78 016</td>
<td>84 907</td>
<td>106 688</td>
<td>138 830</td>
<td>166 317</td>
<td>161 289</td>
<td>139 338</td>
<td>1 937 755</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Rok/Wiek</th>
<th>40 – 44</th>
<th>45 – 49</th>
<th>50 – 54</th>
<th>55 – 59</th>
<th>60 – 64</th>
<th>65 – 69</th>
<th>70 +</th>
<th>Razem</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2000</td>
<td>181 978</td>
<td>182 680</td>
<td>150 114</td>
<td>110 681</td>
<td>109 543</td>
<td>89 057</td>
<td>152 875</td>
<td>2 077 253</td>
</tr>
<tr>
<td>2001</td>
<td>173 509</td>
<td>182 613</td>
<td>159 124</td>
<td>109 429</td>
<td>110 457</td>
<td>89 668</td>
<td>158 249</td>
<td>2 064 426</td>
</tr>
<tr>
<td>2002</td>
<td>164 148</td>
<td>183 643</td>
<td>164 367</td>
<td>114 640</td>
<td>109 422</td>
<td>91 082</td>
<td>164 130</td>
<td>2 059 419</td>
</tr>
<tr>
<td>2003</td>
<td>154 027</td>
<td>182 980</td>
<td>168 290</td>
<td>120 768</td>
<td>107 592</td>
<td>93 012</td>
<td>168 445</td>
<td>2 047 017</td>
</tr>
<tr>
<td>2004</td>
<td>145 673</td>
<td>179 855</td>
<td>170 979</td>
<td>128 521</td>
<td>105 267</td>
<td>94 804</td>
<td>173 536</td>
<td>2 035 406</td>
</tr>
<tr>
<td>2005</td>
<td>138 326</td>
<td>173 751</td>
<td>172 837</td>
<td>139 650</td>
<td>100 043</td>
<td>96 913</td>
<td>178 966</td>
<td>2 020 676</td>
</tr>
<tr>
<td>2006</td>
<td>133 432</td>
<td>165 268</td>
<td>172 734</td>
<td>147 752</td>
<td>99 175</td>
<td>97 952</td>
<td>184 970</td>
<td>2 008 653</td>
</tr>
<tr>
<td>2007</td>
<td>129 292</td>
<td>155 790</td>
<td>172 965</td>
<td>152 014</td>
<td>103 785</td>
<td>96 884</td>
<td>190 387</td>
<td>1 997 219</td>
</tr>
<tr>
<td>2008</td>
<td>126 476</td>
<td>146 354</td>
<td>172 292</td>
<td>155 857</td>
<td>109 567</td>
<td>95 287</td>
<td>196 115</td>
<td>1 988 442</td>
</tr>
<tr>
<td>2009</td>
<td>124 160</td>
<td>138 716</td>
<td>169 376</td>
<td>158 590</td>
<td>116 679</td>
<td>93 160</td>
<td>201 935</td>
<td>1 980 466</td>
</tr>
<tr>
<td>2010</td>
<td>123 521</td>
<td>131 932</td>
<td>163 982</td>
<td>160 443</td>
<td>127 056</td>
<td>88 680</td>
<td>208 714</td>
<td>1 972 575</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Źródło : opracowanie własne na podstawie danych GUS
### ZAŁĄCZNIK NR 3. Rentowność linii

<table>
<thead>
<tr>
<th>Numer linii</th>
<th>Obsługiwane gminy z obszaru KZK GOP</th>
<th>Liczba przejazdów / wozokm</th>
<th>Wynik finansowy / wozokm</th>
<th>Wynik finansowy / przejazd</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>T20</td>
<td>Katowice – Chorzów</td>
<td>9,64</td>
<td>-0,97 zł</td>
<td>-0,10 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T6</td>
<td>Bytom – Chorzów – Katowice</td>
<td>9,34</td>
<td>-3,75 zł</td>
<td>-0,40 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T16</td>
<td>Katowice</td>
<td>8,12</td>
<td>-4,45 zł</td>
<td>-0,55 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>623</td>
<td>Bytom</td>
<td>7,70</td>
<td>1,21 zł</td>
<td>0,16 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>659</td>
<td>Zabrze</td>
<td>6,79</td>
<td>0,57 zł</td>
<td>0,08 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>50</td>
<td>Katowice – Siemianowice Śląskie</td>
<td>6,39</td>
<td>-1,35 zł</td>
<td>-0,21 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td>Chorzów – Siemianowice Śląskie</td>
<td>6,14</td>
<td>0,13 zł</td>
<td>0,02 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>910</td>
<td>Katowice</td>
<td>6,12</td>
<td>-1,52 zł</td>
<td>-0,25 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T14</td>
<td>Katowice – Mysłowice</td>
<td>6,10</td>
<td>-4,59 zł</td>
<td>-0,75 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>114</td>
<td>Bytom – Piekary Śląskie</td>
<td>6,06</td>
<td>-0,42 zł</td>
<td>-0,07 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T17</td>
<td>Chorzów – Świętochłowice – Bytom – Ruda Śląska – Gliwice – Zabrze</td>
<td>6,04</td>
<td>-4,64 zł</td>
<td>-0,77 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T7</td>
<td>Bytom – Świętochłowice – Chorzów – Katowice</td>
<td>5,98</td>
<td>-5,61 zł</td>
<td>-0,94 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Katowice</td>
<td>5,89</td>
<td>-1,13 zł</td>
<td>-0,19 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>A4</td>
<td>Gliwice</td>
<td>5,74</td>
<td>-1,09 zł</td>
<td>-0,19 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>230</td>
<td>Ruda Śląska</td>
<td>5,58</td>
<td>-0,34 zł</td>
<td>-0,06 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T38</td>
<td>Bytom</td>
<td>5,54</td>
<td>-5,06 zł</td>
<td>-0,91 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T24</td>
<td>Sosnowiec – Będzin – Dąbrowa Górnicza</td>
<td>5,47</td>
<td>-5,12 zł</td>
<td>-0,94 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T23</td>
<td>Katowice</td>
<td>5,37</td>
<td>-6,15 zł</td>
<td>-1,15 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T13</td>
<td>Siemianowice Śląskie – Katowice</td>
<td>5,31</td>
<td>-5,24 zł</td>
<td>-0,99 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>185</td>
<td>Bytom – Piekary Śląskie</td>
<td>5,25</td>
<td>0,18 zł</td>
<td>0,03 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>215</td>
<td>Ruda Śląska</td>
<td>5,25</td>
<td>0,59 zł</td>
<td>0,11 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T26</td>
<td>Mysłowice – Sosnowiec</td>
<td>5,23</td>
<td>-4,69 zł</td>
<td>-0,90 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T1</td>
<td>Gliwice – Zabrze – Ruda Śląska</td>
<td>5,23</td>
<td>-5,68 zł</td>
<td>-1,09 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T9</td>
<td>Bytom – Ruda Śląska – Świętochłowice – Chorzów</td>
<td>5,20</td>
<td>-5,34 zł</td>
<td>-1,03 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T19</td>
<td>Bytom – Chorzów – Katowice</td>
<td>5,17</td>
<td>-4,61 zł</td>
<td>-0,89 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>297/297N</td>
<td>Katowice</td>
<td>5,17</td>
<td>-2,34 zł</td>
<td>-0,45 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>146</td>
<td>Bytom – Ruda Śląska</td>
<td>5,16</td>
<td>-0,81 zł</td>
<td>-0,16 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T3</td>
<td>Zabrze – Gliwice</td>
<td>5,14</td>
<td>-4,73 zł</td>
<td>-0,92 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>C3</td>
<td>Gliwice</td>
<td>5,12</td>
<td>-1,96 zł</td>
<td>-0,38 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>55</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec</td>
<td>5,09</td>
<td>-2,50 zł</td>
<td>-0,49 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>296</td>
<td>Katowice – Siemianowice Śląskie</td>
<td>5,04</td>
<td>-2,34 zł</td>
<td>-0,46 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>32</td>
<td>Gliwice – Zabrze</td>
<td>5,03</td>
<td>-2,39 zł</td>
<td>-0,47 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
<td>Obsługiwane gminy z obszaru KZK GOP</td>
<td>Liczba przejazdów / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / przejazd</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>---------------------------</td>
<td>--------------------------</td>
<td>----------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>Zabrze</td>
<td>5,03</td>
<td>−1,97 zł</td>
<td>−0,39 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>674</td>
<td>Katowice</td>
<td>4,99</td>
<td>−2,59 zł</td>
<td>−0,52 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>0</td>
<td>Katowice – Siemianowice Śląskie</td>
<td>4,97</td>
<td>−2,52 zł</td>
<td>−0,51 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>109</td>
<td>Katowice</td>
<td>4,81</td>
<td>−2,03 zł</td>
<td>−0,42 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>657/657N</td>
<td>Katowice</td>
<td>4,79</td>
<td>−2,55 zł</td>
<td>−0,53 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T18</td>
<td>Bytom – Ruda Śląska – Zabrze – Gliwice</td>
<td>4,77</td>
<td>−5,70 zł</td>
<td>−1,20 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T22</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Będzin – Czeladź</td>
<td>4,74</td>
<td>−5,91 zł</td>
<td>−1,25 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>51</td>
<td>Katowice</td>
<td>4,71</td>
<td>−1,01 zł</td>
<td>−0,22 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>617</td>
<td>Gliwice – Zabrze</td>
<td>4,69</td>
<td>−2,58 zł</td>
<td>−0,55 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>Katowice</td>
<td>4,67</td>
<td>−2,15 zł</td>
<td>−0,46 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>197</td>
<td>Gliwice</td>
<td>4,65</td>
<td>−2,67 zł</td>
<td>−0,57 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>121</td>
<td>Ruda Śląska</td>
<td>4,62</td>
<td>−1,11 zł</td>
<td>−0,24 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T21</td>
<td>Sosnowiec – Będzin – Dąbrowa Górnicza</td>
<td>4,61</td>
<td>−6,04 zł</td>
<td>−1,31 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>932</td>
<td>Gliwice – Zabrze</td>
<td>4,60</td>
<td>−2,46 zł</td>
<td>−0,54 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>168</td>
<td>Siemianowice Śląskie – Katowice – Piekary Śląskie</td>
<td>4,55</td>
<td>−0,36 zł</td>
<td>−0,08 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>234</td>
<td>Zabrze</td>
<td>4,53</td>
<td>−1,50 zł</td>
<td>−0,33 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>600</td>
<td>Katowice</td>
<td>4,51</td>
<td>−0,65 zł</td>
<td>−0,14 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>165</td>
<td>Katowice – Chorzów</td>
<td>4,51</td>
<td>−0,88 zł</td>
<td>−0,20 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>974</td>
<td>Siemianowice Śląskie – Chorzów</td>
<td>4,47</td>
<td>−2,31 zł</td>
<td>−0,52 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>155</td>
<td>Ruda Śląska</td>
<td>4,47</td>
<td>−0,78 zł</td>
<td>−0,17 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>270</td>
<td>Zabrze</td>
<td>4,44</td>
<td>−1,25 zł</td>
<td>−0,28 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>183</td>
<td>Bytom</td>
<td>4,43</td>
<td>−0,49 zł</td>
<td>−0,11 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>110</td>
<td>Siemianowice Śląskie – Katowice</td>
<td>4,43</td>
<td>−3,07 zł</td>
<td>−0,69 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>255</td>
<td>Ruda Śląska</td>
<td>4,42</td>
<td>−0,82 zł</td>
<td>−0,19 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>72</td>
<td>Katowice – Siemianowice Śląskie</td>
<td>4,30</td>
<td>−2,46 zł</td>
<td>−0,57 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>Katowice – Sosnowiec – Czeladź</td>
<td>4,29</td>
<td>−3,05 zł</td>
<td>−0,71 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>126</td>
<td>Gliwice</td>
<td>4,26</td>
<td>−2,82 zł</td>
<td>−0,66 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>86</td>
<td>Zabrze</td>
<td>4,22</td>
<td>−1,27 zł</td>
<td>−0,30 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>C–2</td>
<td>Gliwice</td>
<td>4,22</td>
<td>−2,71 zł</td>
<td>−0,64 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>699</td>
<td>Gliwice</td>
<td>4,21</td>
<td>−3,10 zł</td>
<td>−0,74 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>663</td>
<td>Siemianowice Śląskie – Chorzów</td>
<td>4,18</td>
<td>−1,00 zł</td>
<td>−0,24 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T15</td>
<td>Katowice – Sosnowiec – Będzin</td>
<td>4,18</td>
<td>−6,43 zł</td>
<td>−1,54 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T11</td>
<td>Ruda Śląska – Świętochłowice – Chorzów – Katowice</td>
<td>4,16</td>
<td>−5,49 zł</td>
<td>−1,32 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>201</td>
<td>Bytom – Świętochłowice – Chorzów</td>
<td>4,15</td>
<td>−0,96 zł</td>
<td>−0,23 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>89</td>
<td>Zabrze – Ruda Śląska</td>
<td>4,13</td>
<td>−2,02 zł</td>
<td>−0,49 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>74</td>
<td>Katowice – Siemianowice Śląskie – Chorzów</td>
<td>4,12</td>
<td>−2,60 zł</td>
<td>−0,63 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
<td>Obsługiwane gminy z obszaru KZK GOP</td>
<td>Liczba przejazdów / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / przejazd</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>---------------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>T28</td>
<td>Będzin – Dąbrowa Górnicza</td>
<td>4,11</td>
<td>–6,24 zł</td>
<td>–1,52 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>811</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Katowice</td>
<td>4,10</td>
<td>–3,27 zł</td>
<td>–0,80 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>147</td>
<td>Ruda Śląska</td>
<td>4,09</td>
<td>–1,39 zł</td>
<td>–0,34 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>632</td>
<td>Katowice – Chorzów</td>
<td>4,07</td>
<td>–2,89 zł</td>
<td>–0,71 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>912</td>
<td>Katowice</td>
<td>4,03</td>
<td>–0,72 zł</td>
<td>–0,18 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>676</td>
<td>Gliwice</td>
<td>4,03</td>
<td>–2,52 zł</td>
<td>–0,63 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Katowice – Siemianowice Śląskie – Piekary Śląskie</td>
<td>4,02</td>
<td>–1,84 zł</td>
<td>–0,46 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>39</td>
<td>Bytom – Zabrze – Ruda Śląska – Świętochłowice</td>
<td>3,99</td>
<td>–0,87 zł</td>
<td>–0,22 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>156</td>
<td>Gliwice – Zabrze</td>
<td>3,97</td>
<td>–2,56 zł</td>
<td>–0,65 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T4</td>
<td>Gliwice – Zabrze</td>
<td>3,95</td>
<td>–6,38 zł</td>
<td>–1,61 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>7/7N</td>
<td>Katowice – Chorzów – Świętochłowice – Ruda Śląska – Zabrze</td>
<td>3,94</td>
<td>–3,15 zł</td>
<td>–0,80 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>Katowice</td>
<td>3,92</td>
<td>–2,78 zł</td>
<td>–0,71 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>48</td>
<td>Katowice – Ruda Śląska – Chorzów</td>
<td>3,91</td>
<td>–3,54 zł</td>
<td>–0,91 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>C–1</td>
<td>Gliwice</td>
<td>3,88</td>
<td>–2,99 zł</td>
<td>–0,77 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T5</td>
<td>Bytom – Zabrze – Gliwice</td>
<td>3,87</td>
<td>–5,78 zł</td>
<td>–1,50 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>825</td>
<td>Katowice – Sosnowiec</td>
<td>3,85</td>
<td>–3,53 zł</td>
<td>–0,92 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>150</td>
<td>Myślowice – Sosnowiec</td>
<td>3,84</td>
<td>–3,54 zł</td>
<td>–0,92 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>108</td>
<td>Katowice</td>
<td>3,83</td>
<td>–2,84 zł</td>
<td>–0,74 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>139</td>
<td>Ruda Śląska – Chorzów</td>
<td>3,83</td>
<td>–1,00 zł</td>
<td>–0,26 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>860</td>
<td>Siemianowice Śląskie – Katowice – Piekary Śląskie</td>
<td>3,80</td>
<td>–2,98 zł</td>
<td>–0,78 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>604</td>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>3,80</td>
<td>–3,17 zł</td>
<td>–0,84 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T31</td>
<td>Bytom</td>
<td>3,76</td>
<td>–6,54 zł</td>
<td>–1,74 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>199</td>
<td>Zabrze – Ruda Śląska – Świętochłowice</td>
<td>3,75</td>
<td>–1,02 zł</td>
<td>–0,27 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>723</td>
<td>Sosnowiec – Czeladź</td>
<td>3,74</td>
<td>–3,44 zł</td>
<td>–0,92 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>720</td>
<td>Zabrze</td>
<td>3,73</td>
<td>–1,84 zł</td>
<td>–0,49 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>280</td>
<td>Zabrze – Gliwice</td>
<td>3,72</td>
<td>–1,98 zł</td>
<td>–0,53 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Katowice – Chorzów – Świętochłowice – Ruda Śląska – Zabrze – Gliwice</td>
<td>3,70</td>
<td>–3,58 zł</td>
<td>–0,97 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>30/30 N</td>
<td>Katowice – Siemianowice Śląskie</td>
<td>3,69</td>
<td>–3,52 zł</td>
<td>–0,96 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>193</td>
<td>Katowice</td>
<td>3,67</td>
<td>–3,70 zł</td>
<td>–1,01 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>138</td>
<td>Katowice</td>
<td>3,66</td>
<td>–3,07 zł</td>
<td>–0,84 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec – Myślowice – Katowice</td>
<td>3,63</td>
<td>–3,58 zł</td>
<td>–0,99 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>815</td>
<td>Sosnowiec – Katowice</td>
<td>3,61</td>
<td>–3,64 zł</td>
<td>–1,01 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>C–5</td>
<td>Katowice</td>
<td>3,58</td>
<td>–4,00 zł</td>
<td>–1,12 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
<td>Obsługiwane gminy z obszaru KZK GOP</td>
<td>Liczba przejazdów / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / przejazd</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>---------------------------</td>
<td>--------------------------</td>
<td>---------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1 807</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Będzin – Sosnowiec – Katowice</td>
<td>3,56</td>
<td>-3,72 zł</td>
<td>-1,04 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>190</td>
<td>Chorzów – Siemianowice Śląskie – Katowice</td>
<td>3,56</td>
<td>-3,07 zł</td>
<td>-0,86 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>35</td>
<td>Czeladź – Sosnowiec – Mysłowice</td>
<td>3,55</td>
<td>-3,75 zł</td>
<td>-1,06 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>665</td>
<td>Chorzów – Siemianowice Śląskie</td>
<td>3,54</td>
<td>-1,46 zł</td>
<td>-0,41 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>677</td>
<td>Gliwice – Pyskowice</td>
<td>3,52</td>
<td>-3,10 zł</td>
<td>-0,88 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>820</td>
<td>Katowice – Chorzów – Bytom</td>
<td>3,52</td>
<td>-4,66 zł</td>
<td>-1,32 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>829</td>
<td>Gliwice</td>
<td>3,51</td>
<td>-2,94 zł</td>
<td>-0,84 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>935</td>
<td>Sosnowiec – Czeladź – Mysłowice</td>
<td>3,50</td>
<td>-3,51 zł</td>
<td>-1,00 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>187</td>
<td>Gliwice</td>
<td>3,48</td>
<td>-2,97 zł</td>
<td>-0,86 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>644</td>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>3,45</td>
<td>-3,35 zł</td>
<td>-0,97 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
<td>Katowice – Chorzów – Świętochłowice – Ruda Śląska – Zabrze</td>
<td>3,45</td>
<td>-1,71 zł</td>
<td>-0,50 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>92</td>
<td>Zabrze – Bytom – Chorzów</td>
<td>3,44</td>
<td>-1,28 zł</td>
<td>-0,37 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>870</td>
<td>Katowice – Chorzów – Świętochłowice – Ruda Śląska – Zabrze – Gliwice</td>
<td>3,44</td>
<td>-3,83 zł</td>
<td>-1,11 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>616</td>
<td>Będzin</td>
<td>3,44</td>
<td>-2,93 zł</td>
<td>-0,85 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>808</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec – Katowice</td>
<td>3,43</td>
<td>-3,79 zł</td>
<td>-1,11 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>299</td>
<td>Sosnowiec</td>
<td>3,43</td>
<td>-3,78 zł</td>
<td>-1,10 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>664</td>
<td>Siemianowice Śląskie – Chorzów</td>
<td>3,41</td>
<td>-1,57 zł</td>
<td>-0,46 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>Bytom – Zabrze</td>
<td>3,36</td>
<td>-1,35 zł</td>
<td>-0,40 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>227</td>
<td>Bytom</td>
<td>3,36</td>
<td>-1,39 zł</td>
<td>-0,41 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>238</td>
<td>Katowice</td>
<td>3,34</td>
<td>-3,33 zł</td>
<td>-1,00 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>650</td>
<td>Gliwice</td>
<td>3,34</td>
<td>-3,09 zł</td>
<td>-0,93 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T27</td>
<td>Będzin – Sosnowiec – Dąbrowa Górnicza</td>
<td>3,33</td>
<td>-6,58 zł</td>
<td>-1,98 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>622</td>
<td>Sosnowiec</td>
<td>3,31</td>
<td>-3,77 zł</td>
<td>-1,14 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>127</td>
<td>Bytom</td>
<td>3,29</td>
<td>-1,45 zł</td>
<td>-0,44 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>27</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Będzin – Czeladź – Siemianowice Śląskie – Katowice – Sosnowiec</td>
<td>3,28</td>
<td>-3,27 zł</td>
<td>-1,00 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>111</td>
<td>Zabrze</td>
<td>3,26</td>
<td>-2,12 zł</td>
<td>-0,65 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>260</td>
<td>Sosnowiec – Będzin – Dąbrowa Górnicza</td>
<td>3,25</td>
<td>-3,56 zł</td>
<td>-1,10 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>982</td>
<td>Ruda Śląska</td>
<td>3,24</td>
<td>-2,11 zł</td>
<td>-0,65 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>61</td>
<td>Będzin – Czeladź – Sosnowiec – Katowice</td>
<td>3,24</td>
<td>-3,10 zł</td>
<td>-0,96 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>692</td>
<td>Gliwice</td>
<td>3,24</td>
<td>-3,88 zł</td>
<td>-1,20 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>804</td>
<td>Katowice</td>
<td>3,23</td>
<td>-3,34 zł</td>
<td>-1,03 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>675</td>
<td>Katowice</td>
<td>3,23</td>
<td>-3,35 zł</td>
<td>-1,04 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
<td>Obsługiwane gminy z obszaru KZK GOP</td>
<td>Liczba przejazdów / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / przejazd</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
<td>-----------------------------------</td>
<td>---------------------------</td>
<td>--------------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td></td>
<td>3,19</td>
<td>-3,83 zł</td>
<td>-1,20 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>192</td>
<td>Bytom – Piekary Śląskie</td>
<td>3,17</td>
<td>-1,89 zł</td>
<td>-0,60 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>Bytom</td>
<td>3,16</td>
<td>-1,89 zł</td>
<td>-0,60 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>148</td>
<td>Bytom – Piekary Śląskie</td>
<td>3,14</td>
<td>-1,58 zł</td>
<td>-0,50 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>106</td>
<td>Sosnowiec – Mysłowice</td>
<td>3,14</td>
<td>-4,13 zł</td>
<td>-1,32 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>76/76 N</td>
<td>Katowice – Mysłowice</td>
<td>3,13</td>
<td>-4,03 zł</td>
<td>-1,28 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>154</td>
<td>Sosnowiec – Katowice</td>
<td>3,13</td>
<td>-1,80 zł</td>
<td>-0,57 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>801</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec – Katowice</td>
<td>3,11</td>
<td>-4,15 zł</td>
<td>-1,34 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>814</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Będzin – Katowice – Sosnowiec – Czeladź</td>
<td>3,11</td>
<td>-2,26 zł</td>
<td>-0,73 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>830/8 30N</td>
<td>Katowice – Chorzów – Bytom – Świętochłowice</td>
<td>3,09</td>
<td>-3,46 zł</td>
<td>-1,12 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>662</td>
<td>Katowice – Siemianowice Śląskie</td>
<td>3,05</td>
<td>-3,49 zł</td>
<td>-1,14 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>196</td>
<td>Siemianowice Śląskie</td>
<td>3,05</td>
<td>-3,49 zł</td>
<td>-1,15 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>702</td>
<td>Gliwice</td>
<td>3,04</td>
<td>-3,33 zł</td>
<td>-1,10 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>800</td>
<td>Będzin – Czeladź – Sosnowiec – Katowice</td>
<td>3,03</td>
<td>-3,27 zł</td>
<td>-1,08 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>94</td>
<td>Bytom – Radzionków</td>
<td>3,01</td>
<td>-2,31 zł</td>
<td>-0,77 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>690</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec</td>
<td>3,00</td>
<td>-3,57 zł</td>
<td>-1,19 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>689</td>
<td>Katowice</td>
<td>3,00</td>
<td>-4,15 zł</td>
<td>-1,38 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>928</td>
<td>Będzin – Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec</td>
<td>2,99</td>
<td>-3,31 zł</td>
<td>-1,11 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>648</td>
<td>Gliwice – Knurów</td>
<td>2,97</td>
<td>-4,22 zł</td>
<td>-1,42 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>57</td>
<td>Bytom – Zabrze – Gliwice</td>
<td>2,89</td>
<td>-3,67 zł</td>
<td>-1,27 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>144</td>
<td>Chorzów – Ruda Śląska – Świętochłowice</td>
<td>2,88</td>
<td>-2,38 zł</td>
<td>-0,83 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>C–4</td>
<td>Gliwice</td>
<td>2,88</td>
<td>-3,09 zł</td>
<td>-1,07 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>C–10</td>
<td>Knurów</td>
<td>2,88</td>
<td>-3,09 zł</td>
<td>-1,07 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>83</td>
<td>Bytom – Zabrze</td>
<td>2,88</td>
<td>-1,23 zł</td>
<td>-0,43 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>607</td>
<td>Bytom</td>
<td>2,88</td>
<td>-1,51 zł</td>
<td>-0,52 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>40</td>
<td>Będzin – Sosnowiec – Katowice</td>
<td>2,86</td>
<td>-3,41 zł</td>
<td>-1,19 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>60</td>
<td>Gliwice</td>
<td>2,85</td>
<td>-3,49 zł</td>
<td>-1,23 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>77/77 N</td>
<td>Katowice – Mysłowice</td>
<td>2,85</td>
<td>-4,11 zł</td>
<td>-1,44 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>835</td>
<td>Sosnowiec – Katowice</td>
<td>2,83</td>
<td>-4,38 zł</td>
<td>-1,55 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>73</td>
<td>Bytom – Radzionków – Piekary Śląskie</td>
<td>2,81</td>
<td>-2,64 zł</td>
<td>-0,94 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>194</td>
<td>Gliwice – Knurów</td>
<td>2,80</td>
<td>-4,12 zł</td>
<td>-1,47 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>672/6 72N</td>
<td>Katowice – Mysłowice</td>
<td>2,77</td>
<td>-2,39 zł</td>
<td>-0,86 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>100</td>
<td>Sosnowiec – Czeladź – Będzin – Wojkowice</td>
<td>2,75</td>
<td>-3,88 zł</td>
<td>-1,41 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
<td>Obsługiwane gminy z obszaru KZK GOP</td>
<td>Liczba przejazdów / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / przejazd</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>---------------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>Katowice – Chorzów – Ruda Śląska</td>
<td>2,73</td>
<td>−3,76 zł</td>
<td>−1,38 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>96</td>
<td>Siemianowice Śląskie</td>
<td>2,72</td>
<td>−2,33 zł</td>
<td>−0,85 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>717</td>
<td>Bobrowniki</td>
<td>2,68</td>
<td>−1,40 zł</td>
<td>−0,52 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>222</td>
<td>Siemianowice Śląskie – Katowice</td>
<td>2,66</td>
<td>−1,80 zł</td>
<td>−0,67 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>175</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Siewierz</td>
<td>2,65</td>
<td>−4,38 zł</td>
<td>−1,65 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>931</td>
<td>Katowice – Myślowice</td>
<td>2,65</td>
<td>−4,35 zł</td>
<td>−1,64 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>102</td>
<td>Świętochłowice</td>
<td>2,65</td>
<td>−2,71 zł</td>
<td>−1,03 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>99</td>
<td>Będzin – Wojkowice – Bobrowniki – Bytom – Piekarzy Śląskie</td>
<td>2,65</td>
<td>−3,59 zł</td>
<td>−1,36 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Gliwice – Knurów – Gierałtowice</td>
<td>2,64</td>
<td>−3,83 zł</td>
<td>−1,45 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>115</td>
<td>Katowice</td>
<td>2,63</td>
<td>−3,85 zł</td>
<td>−1,47 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>70</td>
<td>Katowice</td>
<td>2,62</td>
<td>−3,85 zł</td>
<td>−1,47 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>618</td>
<td>Sosnowiec – Myślowice – Katowice</td>
<td>2,62</td>
<td>−4,56 zł</td>
<td>−1,74 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>174</td>
<td>Radzionków</td>
<td>2,62</td>
<td>−1,45 zł</td>
<td>−0,55 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>708</td>
<td>Bytom – Radzionków</td>
<td>2,61</td>
<td>−2,59 zł</td>
<td>−0,99 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>132</td>
<td>Bytom – Zabrze</td>
<td>2,60</td>
<td>−1,98 zł</td>
<td>−0,76 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>47</td>
<td>Zabrze – Gierałtowice – Knurów</td>
<td>2,59</td>
<td>−4,21 zł</td>
<td>−1,62 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>673</td>
<td>Katowice</td>
<td>2,58</td>
<td>−4,06 zł</td>
<td>−1,58 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>Będzin – Wojkowice – Bobrowniki – Bytom – Piekarzy Śląskie</td>
<td>2,57</td>
<td>−3,66 zł</td>
<td>−1,42 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>58</td>
<td>Gliwice – Gierałtowice – Knurów</td>
<td>2,57</td>
<td>−3,79 zł</td>
<td>−1,48 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>Katowice – Ruda Śląska – Świętochłowice</td>
<td>2,55</td>
<td>−3,91 zł</td>
<td>−1,53 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>30N</td>
<td>Katowice – Chorzów – Ruda Śląska</td>
<td>2,55</td>
<td>−4,30 zł</td>
<td>−1,68 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>998</td>
<td>Chorzów</td>
<td>2,55</td>
<td>−0,96 zł</td>
<td>−0,38 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>710</td>
<td>Gliwice – Knurów</td>
<td>2,54</td>
<td>−4,16 zł</td>
<td>−1,64 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>880</td>
<td>Katowice – Ruda Śląska</td>
<td>2,54</td>
<td>−2,29 zł</td>
<td>−0,90 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>198</td>
<td>Zabrze – Ruda Śląska</td>
<td>2,51</td>
<td>−2,05 zł</td>
<td>−0,82 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>90</td>
<td>Sosnowiec – Będzin – objazdy</td>
<td>2,51</td>
<td>−3,72 zł</td>
<td>−1,48 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>42</td>
<td>Będzin – Czeladź – Siemianowice Śląskie – Bytom – Piekarzy Śląskie</td>
<td>2,51</td>
<td>−3,71 zł</td>
<td>−1,48 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>71</td>
<td>Gliwice – Pyskowice</td>
<td>2,50</td>
<td>−2,77 zł</td>
<td>−1,11 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>133</td>
<td>Katowice – Siemianowice Śląskie – Wojkowice – Będzin – Czeladź – Piekarzy Śląskie</td>
<td>2,48</td>
<td>−3,97 zł</td>
<td>−1,60 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>634</td>
<td>Będzin – Dąbrowa Górnicza – Sławków</td>
<td>2,47</td>
<td>−2,95 zł</td>
<td>−1,19 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>264</td>
<td>Piekarzy Śląskie</td>
<td>2,47</td>
<td>−2,45 zł</td>
<td>−0,99 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>164</td>
<td>Piekarzy Śląskie</td>
<td>2,47</td>
<td>−2,45 zł</td>
<td>−0,99 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>188</td>
<td>Sosnowiec</td>
<td>2,47</td>
<td>−3,76 zł</td>
<td>−1,53 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
<td>Obsługiwane gminy z obszaru KZK GOP</td>
<td>Liczba przejazdów / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / przejazd</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
<td>----------------------------------------------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>---------------------------</td>
<td>---------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>98</td>
<td>Ruda Śląska – Chorzów – Siemianowice Śląskie</td>
<td>2,46</td>
<td>−2,33 zł</td>
<td>−0,95 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>805</td>
<td>Sosnowiec – Katowice</td>
<td>2,44</td>
<td>−3,78 zł</td>
<td>−1,55 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>182</td>
<td>Sosnowiec – Dąbrowa Górnicza</td>
<td>2,44</td>
<td>−3,78 zł</td>
<td>−1,55 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>624</td>
<td>Gliwice</td>
<td>2,43</td>
<td>−3,98 zł</td>
<td>−1,64 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>169</td>
<td>Bytom – Zabrze</td>
<td>2,42</td>
<td>−1,89 zł</td>
<td>−0,78 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>911/9</td>
<td>Katowice – Czeladź – Sosnowiec</td>
<td>2,42</td>
<td>−4,17 zł</td>
<td>−1,72 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>28</td>
<td>Będzin – Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec</td>
<td>2,42</td>
<td>−3,78 zł</td>
<td>−1,56 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>186</td>
<td>Gliwice</td>
<td>2,42</td>
<td>−4,42 zł</td>
<td>−1,83 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>292</td>
<td>Mysłowice – Katowice</td>
<td>2,39</td>
<td>−1,24 zł</td>
<td>−0,52 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>91</td>
<td>Sosnowiec – Katowice – Siemianowice Śląskie – Bytom – Piekary Śląskie</td>
<td>2,36</td>
<td>−4,45 zł</td>
<td>−1,89 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>700</td>
<td>Bytom – Bobrowniki – Wojkowice – Piekary Śląskie</td>
<td>2,35</td>
<td>−2,39 zł</td>
<td>−1,02 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>135</td>
<td>Bytom</td>
<td>2,33</td>
<td>−3,26 zł</td>
<td>−1,40 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>608</td>
<td>Bytom – Radzionków</td>
<td>2,31</td>
<td>−2,84 zł</td>
<td>−1,23 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>286</td>
<td>Zabrze</td>
<td>2,30</td>
<td>−2,84 zł</td>
<td>−1,24 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>224</td>
<td>Gliwice</td>
<td>2,30</td>
<td>−3,87 zł</td>
<td>−1,69 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>688</td>
<td>Katowice</td>
<td>2,28</td>
<td>−4,14 zł</td>
<td>−1,81 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>34</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec</td>
<td>2,28</td>
<td>−4,75 zł</td>
<td>−2,08 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>780</td>
<td>Piekary Śląskie</td>
<td>2,28</td>
<td>−2,63 zł</td>
<td>−1,15 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>831</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec – Katowice</td>
<td>2,28</td>
<td>−4,84 zł</td>
<td>−2,12 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>275</td>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>2,27</td>
<td>−3,22 zł</td>
<td>−1,42 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>140</td>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>2,26</td>
<td>−2,83 zł</td>
<td>−1,25 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>Będzin – Dąbrowa Górnicza</td>
<td>2,24</td>
<td>−3,93 zł</td>
<td>−1,75 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>43</td>
<td>Katowice – Siemianowice Śląskie – Czeladź – Będzin – Wojkowice – Bobrowniki – Piekary Śląskie</td>
<td>2,22</td>
<td>−4,19 zł</td>
<td>−1,88 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>176</td>
<td>Bytom</td>
<td>2,19</td>
<td>−2,08 zł</td>
<td>−0,95 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>149</td>
<td>Katowice – Mysłowice – Imielin – Chełm Śląski</td>
<td>2,18</td>
<td>−4,85 zł</td>
<td>−2,22 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>C–7</td>
<td>Chorzów – Siemianowice Śląskie</td>
<td>2,18</td>
<td>−5,16 zł</td>
<td>−2,37 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>53</td>
<td>Bytom – Bobrowniki – Piekary Śląskie</td>
<td>2,18</td>
<td>−2,71 zł</td>
<td>−1,25 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>116</td>
<td>Sosnowiec – Będzin – Dąbrowa Górnicza</td>
<td>2,18</td>
<td>−4,03 zł</td>
<td>−1,85 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>88</td>
<td>Sosnowiec – Czeladź – Będzin – Wojkowice</td>
<td>2,17</td>
<td>−4,10 zł</td>
<td>−1,89 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>235</td>
<td>Będzin – Sosnowiec – Czeladź</td>
<td>2,17</td>
<td>−4,01 zł</td>
<td>−1,85 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>212</td>
<td>Katowice</td>
<td>2,16</td>
<td>−4,24 zł</td>
<td>−1,97 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>66</td>
<td>Katowice – Mysłowice – Imielin</td>
<td>2,13</td>
<td>−4,26 zł</td>
<td>−2,00 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>900</td>
<td>Katowice</td>
<td>2,13</td>
<td>−3,42 zł</td>
<td>−1,61 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
<td>Obsługiwane gminy z obszaru KZK GOP</td>
<td>Liczba przejazdów / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / przejazd</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
<td>------------------------------------</td>
<td>----------------------------</td>
<td>--------------------------</td>
<td>----------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Siewierz</td>
<td>2,09</td>
<td>−4,30 zł</td>
<td>−2,05 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>221</td>
<td>Sosnowiec</td>
<td>2,09</td>
<td>−4,11 zł</td>
<td>−1,97 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>184</td>
<td>Bytom – Zabrze – Pyskowice</td>
<td>2,08</td>
<td>−2,41 zł</td>
<td>−1,16 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>653</td>
<td>Katowice</td>
<td>2,07</td>
<td>−4,31 zł</td>
<td>−2,08 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>80</td>
<td>Gliwice – Zabrze – Bytom</td>
<td>2,06</td>
<td>−4,89 zł</td>
<td>−2,37 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>52</td>
<td>Bytom – Bobrowniki – Wojkowice – Piekary Śląskie</td>
<td>2,06</td>
<td>−2,63 zł</td>
<td>−1,28 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>59</td>
<td>Gliwice</td>
<td>2,03</td>
<td>−4,33 zł</td>
<td>−2,13 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>615</td>
<td>Katowice</td>
<td>2,03</td>
<td>−4,35 zł</td>
<td>−2,14 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>84</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Sławków</td>
<td>1,99</td>
<td>−4,16 zł</td>
<td>−2,09 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>223</td>
<td>Katowice – Mysłowice</td>
<td>1,98</td>
<td>−3,01 zł</td>
<td>−1,52 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>817</td>
<td>Będzin – Sosnowiec – Katowice</td>
<td>1,95</td>
<td>−5,12 zł</td>
<td>−2,62 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>926</td>
<td>Sosnowiec – Mysłowice – Będzin</td>
<td>1,95</td>
<td>−3,49 zł</td>
<td>−1,79 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>716</td>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>1,94</td>
<td>−4,18 zł</td>
<td>−2,15 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>850</td>
<td>Bytom – Zabrze – Gliwice</td>
<td>1,94</td>
<td>−3,29 zł</td>
<td>−1,70 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>178</td>
<td>Gliwice</td>
<td>1,92</td>
<td>−4,27 zł</td>
<td>−2,23 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>173</td>
<td>Radzionków – Bytom</td>
<td>1,91</td>
<td>−2,94 zł</td>
<td>−1,54 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>813</td>
<td>Czeladź – Będzin – Sosnowiec – Katowice</td>
<td>1,91</td>
<td>−2,92 zł</td>
<td>−1,53 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>160</td>
<td>Sosnowiec – Mysłowice</td>
<td>1,90</td>
<td>−4,24 zł</td>
<td>−2,24 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>788</td>
<td>Mysłowice</td>
<td>1,87</td>
<td>−3,10 zł</td>
<td>−1,66 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>104</td>
<td>Będzin – Psary – Wojkowice – Bobrowniki – Bytom – Piekary Śląskie</td>
<td>1,84</td>
<td>−4,26 zł</td>
<td>−2,31 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>158</td>
<td>Bytom – Zabrze</td>
<td>1,84</td>
<td>−2,10 zł</td>
<td>−1,14 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>721</td>
<td>Będzin – Wojkowice – Bobrowniki</td>
<td>1,83</td>
<td>−4,27 zł</td>
<td>−2,34 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td>Będzin – Wojkowice</td>
<td>1,83</td>
<td>−3,18 zł</td>
<td>−1,74 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>818</td>
<td>Będzin – Sosnowiec – Katowice</td>
<td>1,81</td>
<td>−4,29 zł</td>
<td>−2,37 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>735</td>
<td>Bytom</td>
<td>1,79</td>
<td>−3,71 zł</td>
<td>−2,07 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>125</td>
<td>Będzin – Psary</td>
<td>1,75</td>
<td>−4,34 zł</td>
<td>−2,47 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>142</td>
<td>Bobrowniki</td>
<td>1,75</td>
<td>−2,17 zł</td>
<td>−1,24 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>744</td>
<td>Bytom</td>
<td>1,75</td>
<td>−2,35 zł</td>
<td>−1,34 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td>Bytom – Zabrze – Pyskowice</td>
<td>1,74</td>
<td>−2,43 zł</td>
<td>−1,40 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>288</td>
<td>Gliwice</td>
<td>1,74</td>
<td>−4,00 zł</td>
<td>−2,30 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>695</td>
<td>Katowice – Mysłowice</td>
<td>1,73</td>
<td>−3,26 zł</td>
<td>−1,88 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>637</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Siewierz</td>
<td>1,72</td>
<td>−3,27 zł</td>
<td>−1,90 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>722</td>
<td>Będzin – Wojkowice – Bobrowniki</td>
<td>1,70</td>
<td>−4,38 zł</td>
<td>−2,58 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>220</td>
<td>Sosnowiec</td>
<td>1,64</td>
<td>−4,45 zł</td>
<td>−2,70 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>984</td>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>1,63</td>
<td>−4,45 zł</td>
<td>−2,72 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>669</td>
<td>Gliwice – Gierałtowice – Ruda Śląska</td>
<td>1,60</td>
<td>−3,53 zł</td>
<td>−2,21 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>120</td>
<td>Katowice – Chorzów – Ruda Śląska –</td>
<td>1,60</td>
<td>−4,54 zł</td>
<td>−2,84 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
<td>Obsługiwane gminy z obszaru KZK GOP</td>
<td>Liczba przejazdów / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / przejazd</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>--------------------------</td>
<td>---------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td></td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>44</td>
<td>Gierałtowice – Knurów</td>
<td>1,57</td>
<td>−4,73 zł</td>
<td>−3,01 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>202</td>
<td>Katowice – Gliwice</td>
<td>1,56</td>
<td>−4,57 zł</td>
<td>−2,92 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>605</td>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>1,55</td>
<td>−4,52 zł</td>
<td>−2,92 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>Bytom – Radzionków – Bobrowniki</td>
<td>1,52</td>
<td>−3,26 zł</td>
<td>−2,15 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>162</td>
<td>Gliwice – Katowice</td>
<td>1,51</td>
<td>−4,78 zł</td>
<td>−3,16 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>105</td>
<td>Bobrowniki – Piekary Śląskie</td>
<td>1,49</td>
<td>−2,39 zł</td>
<td>−1,61 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>803</td>
<td>Będzin – Dąbrowa Górnicza</td>
<td>1,46</td>
<td>−4,60 zł</td>
<td>−3,16 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>79</td>
<td>Będzin – Psary – Gliwice</td>
<td>1,42</td>
<td>−4,61 zł</td>
<td>−3,25 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>112</td>
<td>Bytom – Żabrze – Gliwice</td>
<td>1,41</td>
<td>−2,46 zł</td>
<td>−1,74 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>237</td>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>1,39</td>
<td>−3,95 zł</td>
<td>−2,84 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>119</td>
<td>Bobrowniki – Wojkowice – Siemianowice Śląskie – Katowice – Piekary Śląskie</td>
<td>1,39</td>
<td>−2,47 zł</td>
<td>−1,78 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>269</td>
<td>Będzin – Psary – Siewierz</td>
<td>1,36</td>
<td>−4,66 zł</td>
<td>−3,42 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>85</td>
<td>Bytom – Bobrowniki – Piekary Śląskie</td>
<td>1,35</td>
<td>−2,51 zł</td>
<td>−1,86 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>995</td>
<td>Gliwice – Katowice</td>
<td>1,34</td>
<td>−2,95 zł</td>
<td>−2,20 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>283</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Będzin</td>
<td>1,34</td>
<td>−4,70 zł</td>
<td>−3,50 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>646</td>
<td>Bobrowniki</td>
<td>1,33</td>
<td>−2,53 zł</td>
<td>−1,90 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>812</td>
<td>Będzin – Sosnowiec</td>
<td>1,32</td>
<td>−5,78 zł</td>
<td>−4,36 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>179</td>
<td>Bobrowniki</td>
<td>1,32</td>
<td>−3,43 zł</td>
<td>−2,59 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>170</td>
<td>Katowice – Knurów</td>
<td>1,32</td>
<td>−4,94 zł</td>
<td>−3,75 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>636</td>
<td>Gliwice – Gierałtowice</td>
<td>1,31</td>
<td>−3,76 zł</td>
<td>−2,86 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>225</td>
<td>Psary – Będzin</td>
<td>1,26</td>
<td>−2,58 zł</td>
<td>−2,05 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>49</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Sławków</td>
<td>1,23</td>
<td>−4,79 zł</td>
<td>−3,88 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>236</td>
<td>Knurów</td>
<td>1,23</td>
<td>−3,41 zł</td>
<td>−2,78 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>200</td>
<td>Będzin – Psary – Bobrowniki</td>
<td>1,20</td>
<td>−4,80 zł</td>
<td>−4,00 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>246</td>
<td>Bobrowniki</td>
<td>1,19</td>
<td>−2,64 zł</td>
<td>−2,22 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>219</td>
<td>Gliwice – Psary – Będzin – Psary</td>
<td>1,17</td>
<td>−1,41 zł</td>
<td>−1,20 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>707</td>
<td>Gliwice – Psary – Gliwice</td>
<td>1,15</td>
<td>−3,02 zł</td>
<td>−2,64 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>734</td>
<td>Bytom</td>
<td>1,10</td>
<td>−4,29 zł</td>
<td>−3,90 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>625</td>
<td>Psary – Bytom – Siewierz – Będzin</td>
<td>1,08</td>
<td>−2,73 zł</td>
<td>−2,53 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>107</td>
<td>Będzin – Psary – Bobrowniki</td>
<td>1,07</td>
<td>−4,91 zł</td>
<td>−4,60 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>243</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Będzin – Psary</td>
<td>1,06</td>
<td>−1,51 zł</td>
<td>−1,42 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
<td>Obsługiwane gminy z obszaru KZK GOP</td>
<td>Liczba przejazdów / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / przejazd</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
<td>-----------------------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>--------------------------</td>
<td>---------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>Będzin</td>
<td>1,06</td>
<td>-1,50 zł</td>
<td>-1,42 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>921</td>
<td>Będzin</td>
<td>1,00</td>
<td>-1,56 zł</td>
<td>-1,56 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>919</td>
<td>Radzionków</td>
<td>0,98</td>
<td>-3,02 zł</td>
<td>-3,07 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>103</td>
<td>Bobrowniki – Wojkowice</td>
<td>0,98</td>
<td>-2,81 zł</td>
<td>-2,88 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>167</td>
<td>Bytom</td>
<td>0,97</td>
<td>-3,38 zł</td>
<td>-3,47 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>678</td>
<td>Gliwice</td>
<td>0,97</td>
<td>-5,06 zł</td>
<td>-5,21 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>908N</td>
<td>Katowice – Sosnowiec</td>
<td>0,95</td>
<td>-3,42 zł</td>
<td>-3,60 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Siewierz</td>
<td>0,94</td>
<td>-1,45 zł</td>
<td>-1,54 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>166</td>
<td>Chełm Śląski</td>
<td>0,93</td>
<td>-3,09 zł</td>
<td>-3,31 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>C–9</td>
<td>Myślowice</td>
<td>0,90</td>
<td>-5,42 zł</td>
<td>-6,02 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>953</td>
<td>Imielin – Myślowice</td>
<td>0,85</td>
<td>-3,15 zł</td>
<td>-3,70 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>97</td>
<td>Będzin – Psary – Bobrowniki</td>
<td>0,84</td>
<td>-1,93 zł</td>
<td>-2,29 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>67</td>
<td>Będzin – Psary – Bobrowniki – Wojkowice</td>
<td>0,83</td>
<td>-1,94 zł</td>
<td>-2,33 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>619</td>
<td>Siewierz</td>
<td>0,83</td>
<td>-2,84 zł</td>
<td>-3,41 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>738</td>
<td>Siewierz</td>
<td>0,83</td>
<td>-3,39 zł</td>
<td>-4,07 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>969</td>
<td>Siewierz</td>
<td>0,81</td>
<td>-1,96 zł</td>
<td>-2,42 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>93</td>
<td>Gliwice</td>
<td>0,70</td>
<td>-4,27 zł</td>
<td>-6,10 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>905N</td>
<td>Katowice</td>
<td>0,65</td>
<td>-5,50 zł</td>
<td>-8,52 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>973</td>
<td>Katowice</td>
<td>0,64</td>
<td>-1,96 zł</td>
<td>-3,06 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>954</td>
<td>Myślowice – Imielin</td>
<td>0,61</td>
<td>-1,98 zł</td>
<td>-3,25 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>916</td>
<td>Będzin</td>
<td>0,60</td>
<td>-3,50 zł</td>
<td>-5,81 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>949/9</td>
<td>Sławków</td>
<td>0,60</td>
<td>-2,41 zł</td>
<td>-4,03 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>59</td>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>0,55</td>
<td>-4,25 zł</td>
<td>-7,70 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>937</td>
<td>Katowice</td>
<td>0,54</td>
<td>-2,07 zł</td>
<td>-3,83 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>904</td>
<td>Sosnowiec – Dąbrowa Górnicza – Czeladź – Bobrowniki – Wojkowice – Psary – Będzin</td>
<td>0,42</td>
<td>-5,44 zł</td>
<td>-12,82 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>936</td>
<td>Gierałtowice</td>
<td>0,41</td>
<td>-1,74 zł</td>
<td>-4,21 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>906N</td>
<td>Katowice</td>
<td>0,37</td>
<td>-5,73 zł</td>
<td>-15,56 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>902N</td>
<td>Sosnowiec – Będzin – Czeladź – Dąbrowa Górnicza</td>
<td>0,33</td>
<td>-5,54 zł</td>
<td>-16,68 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>955</td>
<td>Ruda Śląska</td>
<td>0,25</td>
<td>-3,63 zł</td>
<td>-14,69 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>903</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec</td>
<td>0,11</td>
<td>-5,72 zł</td>
<td>-50,07 zł</td>
</tr>
</tbody>
</table>

ŚREDNIO W KZK GOP LINIE AUTOBUSOWE I TRAMWAJOWE

<table>
<thead>
<tr>
<th>ŚREDNIO W KZK GOP LINIE AUTOBUSOWE</th>
<th>ŚREDNIO W KZK GOP LINIE TRAMWAJOWE</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>3,68</td>
<td>3,21</td>
</tr>
<tr>
<td>-3,42 zł</td>
<td>-2,99 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>-0,93 zł</td>
<td>-0,93 zł</td>
</tr>
</tbody>
</table>

ŚREDNIO W KZK GOP – LINIE AUTOBUSOWE

<table>
<thead>
<tr>
<th>ŚREDNIO W KZK GOP – LINIE TRAMWAJOWE</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>5,49</td>
</tr>
<tr>
<td>-5,07 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>-0,92 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
</tr>
<tr>
<td>623</td>
</tr>
<tr>
<td>215</td>
</tr>
<tr>
<td>659</td>
</tr>
<tr>
<td>185</td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
</tr>
<tr>
<td>230</td>
</tr>
<tr>
<td>114</td>
</tr>
<tr>
<td>168</td>
</tr>
<tr>
<td>T20</td>
</tr>
<tr>
<td>183</td>
</tr>
<tr>
<td>600</td>
</tr>
<tr>
<td>146</td>
</tr>
<tr>
<td>155</td>
</tr>
<tr>
<td>912</td>
</tr>
<tr>
<td>255</td>
</tr>
<tr>
<td>A4</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>165</td>
</tr>
<tr>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>51</td>
</tr>
<tr>
<td>39</td>
</tr>
<tr>
<td>201</td>
</tr>
<tr>
<td>663</td>
</tr>
<tr>
<td>121</td>
</tr>
<tr>
<td>910</td>
</tr>
<tr>
<td>139</td>
</tr>
<tr>
<td>199</td>
</tr>
<tr>
<td>270</td>
</tr>
<tr>
<td>86</td>
</tr>
<tr>
<td>234</td>
</tr>
<tr>
<td>147</td>
</tr>
<tr>
<td>92</td>
</tr>
<tr>
<td>998</td>
</tr>
<tr>
<td>C–3</td>
</tr>
<tr>
<td>81</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>T6</td>
</tr>
<tr>
<td>227</td>
</tr>
<tr>
<td>665</td>
</tr>
<tr>
<td>109</td>
</tr>
<tr>
<td>83</td>
</tr>
<tr>
<td>127</td>
</tr>
<tr>
<td>297/29</td>
</tr>
<tr>
<td>7N</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>664</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>296</td>
</tr>
<tr>
<td>32</td>
</tr>
<tr>
<td>89</td>
</tr>
<tr>
<td>55</td>
</tr>
<tr>
<td>720</td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
</tr>
<tr>
<td>148</td>
</tr>
<tr>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>974</td>
</tr>
<tr>
<td>674</td>
</tr>
<tr>
<td>292</td>
</tr>
<tr>
<td>717</td>
</tr>
<tr>
<td>607</td>
</tr>
<tr>
<td>657/65</td>
</tr>
<tr>
<td>7N</td>
</tr>
<tr>
<td>280</td>
</tr>
<tr>
<td>932</td>
</tr>
<tr>
<td>T16</td>
</tr>
<tr>
<td>617</td>
</tr>
<tr>
<td>174</td>
</tr>
<tr>
<td>72</td>
</tr>
<tr>
<td>197</td>
</tr>
<tr>
<td>154</td>
</tr>
<tr>
<td>192</td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
</tr>
<tr>
<td>676</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
</tr>
<tr>
<td>-------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>C–2</td>
</tr>
<tr>
<td>156</td>
</tr>
<tr>
<td>111</td>
</tr>
<tr>
<td>982</td>
</tr>
<tr>
<td>126</td>
</tr>
<tr>
<td>222</td>
</tr>
<tr>
<td>110</td>
</tr>
<tr>
<td>632</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>814</td>
</tr>
<tr>
<td>699</td>
</tr>
<tr>
<td>108</td>
</tr>
<tr>
<td>T14</td>
</tr>
<tr>
<td>132</td>
</tr>
<tr>
<td>94</td>
</tr>
<tr>
<td>T17</td>
</tr>
<tr>
<td>C–1</td>
</tr>
<tr>
<td>169</td>
</tr>
<tr>
<td>860</td>
</tr>
<tr>
<td>811</td>
</tr>
<tr>
<td>7/7N</td>
</tr>
<tr>
<td>198</td>
</tr>
<tr>
<td>144</td>
</tr>
<tr>
<td>604</td>
</tr>
<tr>
<td>259</td>
</tr>
<tr>
<td>138</td>
</tr>
<tr>
<td>616</td>
</tr>
<tr>
<td>96</td>
</tr>
<tr>
<td>187</td>
</tr>
<tr>
<td>672/67 2N</td>
</tr>
<tr>
<td>190</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>677</td>
</tr>
<tr>
<td>T9</td>
</tr>
<tr>
<td>T26</td>
</tr>
<tr>
<td>880</td>
</tr>
<tr>
<td>48</td>
</tr>
<tr>
<td>T38</td>
</tr>
<tr>
<td>825</td>
</tr>
<tr>
<td>T3</td>
</tr>
<tr>
<td>723</td>
</tr>
<tr>
<td>150</td>
</tr>
<tr>
<td>650</td>
</tr>
<tr>
<td>T24</td>
</tr>
<tr>
<td>T7</td>
</tr>
<tr>
<td>73</td>
</tr>
<tr>
<td>176</td>
</tr>
<tr>
<td>98</td>
</tr>
<tr>
<td>61</td>
</tr>
<tr>
<td>30/30N</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>644</td>
</tr>
<tr>
<td>T13</td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
</tr>
<tr>
<td>708</td>
</tr>
<tr>
<td>264</td>
</tr>
<tr>
<td>164</td>
</tr>
<tr>
<td>27</td>
</tr>
<tr>
<td>238</td>
</tr>
<tr>
<td>935</td>
</tr>
<tr>
<td>193</td>
</tr>
<tr>
<td>815</td>
</tr>
<tr>
<td>700</td>
</tr>
<tr>
<td>102</td>
</tr>
<tr>
<td>T9</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>804</td>
</tr>
<tr>
<td>675</td>
</tr>
<tr>
<td>807</td>
</tr>
<tr>
<td>35</td>
</tr>
<tr>
<td>C–4</td>
</tr>
<tr>
<td>C–10</td>
</tr>
<tr>
<td>800</td>
</tr>
<tr>
<td>T1</td>
</tr>
<tr>
<td>702</td>
</tr>
<tr>
<td>260</td>
</tr>
<tr>
<td>299</td>
</tr>
<tr>
<td>808</td>
</tr>
<tr>
<td>928</td>
</tr>
<tr>
<td>71</td>
</tr>
<tr>
<td>870</td>
</tr>
<tr>
<td>C–5</td>
</tr>
<tr>
<td>830/83</td>
</tr>
<tr>
<td>840</td>
</tr>
<tr>
<td>622</td>
</tr>
<tr>
<td>158</td>
</tr>
<tr>
<td>662</td>
</tr>
<tr>
<td>196</td>
</tr>
<tr>
<td>T23</td>
</tr>
<tr>
<td>780</td>
</tr>
<tr>
<td>184</td>
</tr>
<tr>
<td>690</td>
</tr>
<tr>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>634</td>
</tr>
<tr>
<td>T18</td>
</tr>
<tr>
<td>692</td>
</tr>
<tr>
<td>242</td>
</tr>
<tr>
<td>37</td>
</tr>
<tr>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>608</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>26</td>
</tr>
<tr>
<td>286</td>
</tr>
<tr>
<td>142</td>
</tr>
<tr>
<td>T22</td>
</tr>
<tr>
<td>53</td>
</tr>
<tr>
<td>140</td>
</tr>
<tr>
<td>57</td>
</tr>
<tr>
<td>52</td>
</tr>
<tr>
<td>76/76N</td>
</tr>
<tr>
<td>T21</td>
</tr>
<tr>
<td>T11</td>
</tr>
<tr>
<td>106</td>
</tr>
<tr>
<td>820</td>
</tr>
<tr>
<td>801</td>
</tr>
<tr>
<td>744</td>
</tr>
<tr>
<td>99</td>
</tr>
<tr>
<td>177</td>
</tr>
<tr>
<td>689</td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>135</td>
</tr>
<tr>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>275</td>
</tr>
<tr>
<td>901</td>
</tr>
<tr>
<td>648</td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
</tr>
<tr>
<td>243</td>
</tr>
<tr>
<td>77/77N</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>115</td>
</tr>
<tr>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>194</td>
</tr>
<tr>
<td>58</td>
</tr>
<tr>
<td>42</td>
</tr>
<tr>
<td>90</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
</tr>
<tr>
<td>T5</td>
</tr>
<tr>
<td>T28</td>
</tr>
<tr>
<td>223</td>
</tr>
<tr>
<td>188</td>
</tr>
<tr>
<td>813</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>173</td>
</tr>
<tr>
<td>T15</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>835</td>
</tr>
<tr>
<td>805</td>
</tr>
<tr>
<td>182</td>
</tr>
<tr>
<td>921</td>
</tr>
<tr>
<td>28</td>
</tr>
<tr>
<td>673</td>
</tr>
<tr>
<td>133</td>
</tr>
<tr>
<td>900</td>
</tr>
<tr>
<td>105</td>
</tr>
<tr>
<td>T4</td>
</tr>
<tr>
<td>47</td>
</tr>
<tr>
<td>624</td>
</tr>
<tr>
<td>710</td>
</tr>
<tr>
<td>931</td>
</tr>
<tr>
<td>175</td>
</tr>
<tr>
<td>788</td>
</tr>
<tr>
<td>130/13 ON</td>
</tr>
<tr>
<td>224</td>
</tr>
<tr>
<td>850</td>
</tr>
<tr>
<td>911/91 1N</td>
</tr>
<tr>
<td>T31</td>
</tr>
<tr>
<td>618</td>
</tr>
<tr>
<td>112</td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
</tr>
<tr>
<td>119</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
</tr>
<tr>
<td>926</td>
</tr>
<tr>
<td>688</td>
</tr>
<tr>
<td>186</td>
</tr>
<tr>
<td>235</td>
</tr>
<tr>
<td>116</td>
</tr>
<tr>
<td>85</td>
</tr>
<tr>
<td>283</td>
</tr>
<tr>
<td>43</td>
</tr>
<tr>
<td>695</td>
</tr>
<tr>
<td>91</td>
</tr>
<tr>
<td>88</td>
</tr>
<tr>
<td>637</td>
</tr>
<tr>
<td>646</td>
</tr>
<tr>
<td>212</td>
</tr>
<tr>
<td>221</td>
</tr>
<tr>
<td>T27</td>
</tr>
<tr>
<td>66</td>
</tr>
<tr>
<td>635</td>
</tr>
<tr>
<td>225</td>
</tr>
<tr>
<td>735</td>
</tr>
<tr>
<td>653</td>
</tr>
<tr>
<td>34</td>
</tr>
<tr>
<td>84</td>
</tr>
<tr>
<td>831</td>
</tr>
<tr>
<td>59</td>
</tr>
<tr>
<td>615</td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
</tr>
<tr>
<td>716</td>
</tr>
<tr>
<td>995</td>
</tr>
<tr>
<td>669</td>
</tr>
<tr>
<td>246</td>
</tr>
<tr>
<td>149</td>
</tr>
<tr>
<td>178</td>
</tr>
<tr>
<td>160</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>97</td>
</tr>
<tr>
<td>288</td>
</tr>
<tr>
<td>104</td>
</tr>
<tr>
<td>67</td>
</tr>
<tr>
<td>721</td>
</tr>
<tr>
<td>818</td>
</tr>
<tr>
<td>C–7</td>
</tr>
<tr>
<td>80</td>
</tr>
<tr>
<td>969</td>
</tr>
<tr>
<td>219</td>
</tr>
<tr>
<td>125</td>
</tr>
<tr>
<td>625</td>
</tr>
<tr>
<td>722</td>
</tr>
<tr>
<td>179</td>
</tr>
<tr>
<td>817</td>
</tr>
<tr>
<td>707</td>
</tr>
<tr>
<td>41</td>
</tr>
<tr>
<td>220</td>
</tr>
<tr>
<td>984</td>
</tr>
<tr>
<td>236</td>
</tr>
<tr>
<td>237</td>
</tr>
<tr>
<td>120</td>
</tr>
<tr>
<td>636</td>
</tr>
<tr>
<td>103</td>
</tr>
<tr>
<td>605</td>
</tr>
<tr>
<td>202</td>
</tr>
<tr>
<td>44</td>
</tr>
<tr>
<td>973</td>
</tr>
<tr>
<td>919</td>
</tr>
<tr>
<td>803</td>
</tr>
<tr>
<td>162</td>
</tr>
<tr>
<td>954</td>
</tr>
<tr>
<td>79</td>
</tr>
<tr>
<td>166</td>
</tr>
<tr>
<td>619</td>
</tr>
<tr>
<td>269</td>
</tr>
<tr>
<td>167</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1 806</td>
</tr>
<tr>
<td>2 908N</td>
</tr>
<tr>
<td>3 953</td>
</tr>
<tr>
<td>4 812</td>
</tr>
<tr>
<td>5 170</td>
</tr>
<tr>
<td>6 937</td>
</tr>
<tr>
<td>7 49</td>
</tr>
<tr>
<td>8 734</td>
</tr>
<tr>
<td>9 200</td>
</tr>
<tr>
<td>10 949/959</td>
</tr>
<tr>
<td>C–8</td>
</tr>
<tr>
<td>11 738</td>
</tr>
<tr>
<td>12 936</td>
</tr>
<tr>
<td>C–6</td>
</tr>
<tr>
<td>13 107</td>
</tr>
<tr>
<td>14 678</td>
</tr>
<tr>
<td>15 916</td>
</tr>
<tr>
<td>C–9</td>
</tr>
<tr>
<td>16 93</td>
</tr>
<tr>
<td>17 809</td>
</tr>
<tr>
<td>18 905N</td>
</tr>
<tr>
<td>19 904</td>
</tr>
<tr>
<td>20 955</td>
</tr>
<tr>
<td>21 906N</td>
</tr>
<tr>
<td>22 902N</td>
</tr>
<tr>
<td>23 903</td>
</tr>
</tbody>
</table>

ŚREDNIO W KZK GOP LINIE AUTOBUSOWE I TRAMWAJOWE

3,68 –3,42 zł –0,93 zł

ŚREDNIO W KZK GOP – LINIE AUTOBUSOWE

3,21 –2,99 zł –0,93 zł

ŚREDNIO W KZK GOP – LINIE TRAMWAJOWE

5,49 –5,07 zł –0,92 zł

Źródło: opracowanie własne
<table>
<thead>
<tr>
<th>Numer linii</th>
<th>Obsługiwane gminy z obszaru KZK GOP</th>
<th>Liczba przejazdów / wozokm</th>
<th>Wynik finansowy / wozokm</th>
<th>Wynik finansowy / przejazd</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>623</td>
<td>Bytom</td>
<td>7,70</td>
<td>1,21 zł</td>
<td>0,16 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>215</td>
<td>Ruda Śląska</td>
<td>5,25</td>
<td>0,59 zł</td>
<td>0,11 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>659</td>
<td>Zabrze</td>
<td>6,79</td>
<td>0,57 zł</td>
<td>0,08 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>185</td>
<td>Bytom – Piekary Śląskie</td>
<td>5,25</td>
<td>0,18 zł</td>
<td>0,03 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td>Chorzów – Siemianowice Śląskie</td>
<td>6,14</td>
<td>0,13 zł</td>
<td>0,02 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>230</td>
<td>Ruda Śląska</td>
<td>5,58</td>
<td>–0,34 zł</td>
<td>–0,06 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>168</td>
<td>Siemianowice Śląskie – Katowice – Piekary Śląskie</td>
<td>4,55</td>
<td>–0,36 zł</td>
<td>–0,08 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>114</td>
<td>Bytom – Piekary Śląskie</td>
<td>6,06</td>
<td>–0,42 zł</td>
<td>–0,07 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>183</td>
<td>Bytom</td>
<td>4,43</td>
<td>–0,49 zł</td>
<td>–0,11 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>600</td>
<td>Katowice</td>
<td>4,51</td>
<td>–0,65 zł</td>
<td>–0,14 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>912</td>
<td>Katowice</td>
<td>4,03</td>
<td>–0,72 zł</td>
<td>–0,18 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>155</td>
<td>Ruda Śląska</td>
<td>4,47</td>
<td>–0,78 zł</td>
<td>–0,17 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>146</td>
<td>Bytom – Ruda Śląska</td>
<td>5,16</td>
<td>–0,81 zł</td>
<td>–0,16 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>255</td>
<td>Ruda Śląska</td>
<td>4,42</td>
<td>–0,82 zł</td>
<td>–0,19 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>39</td>
<td>Bytom – Zabrze – Ruda Śląska – Świętochłowice</td>
<td>3,99</td>
<td>–0,87 zł</td>
<td>–0,22 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>165</td>
<td>Katowice – Chorzów</td>
<td>4,51</td>
<td>–0,88 zł</td>
<td>–0,20 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>201</td>
<td>Bytom – Świętochłowice – Chorzów</td>
<td>4,15</td>
<td>–0,96 zł</td>
<td>–0,23 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>998</td>
<td>Chorzów</td>
<td>2,55</td>
<td>–0,96 zł</td>
<td>–0,38 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T20</td>
<td>Katowice – Chorzów</td>
<td>9,64</td>
<td>–0,97 zł</td>
<td>–0,10 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>139</td>
<td>Ruda Śląska – Chorzów</td>
<td>3,83</td>
<td>–1,00 zł</td>
<td>–0,26 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>663</td>
<td>Siemianowice Śląskie – Chorzów</td>
<td>4,18</td>
<td>–1,00 zł</td>
<td>–0,24 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>51</td>
<td>Katowice</td>
<td>4,71</td>
<td>–1,01 zł</td>
<td>–0,22 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>199</td>
<td>Zabrze – Ruda Śląska – Świętochłowice</td>
<td>3,75</td>
<td>–1,02 zł</td>
<td>–0,27 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>A4</td>
<td>Gliwice</td>
<td>5,74</td>
<td>–1,09 zł</td>
<td>–0,19 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>121</td>
<td>Ruda Śląska</td>
<td>4,62</td>
<td>–1,11 zł</td>
<td>–0,24 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Katowice</td>
<td>5,89</td>
<td>–1,13 zł</td>
<td>–0,19 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>83</td>
<td>Bytom – Zabrze</td>
<td>2,88</td>
<td>–1,23 zł</td>
<td>–0,43 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>292</td>
<td>Mysłowice – Katowice</td>
<td>2,39</td>
<td>–1,24 zł</td>
<td>–0,52 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>270</td>
<td>Zabrze</td>
<td>4,44</td>
<td>–1,25 zł</td>
<td>–0,28 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>86</td>
<td>Zabrze</td>
<td>4,22</td>
<td>–1,27 zł</td>
<td>–0,30 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>92</td>
<td>Zabrze – Bytom – Chorzów</td>
<td>3,44</td>
<td>–1,28 zł</td>
<td>–0,37 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>Bytom – Zabrze</td>
<td>3,36</td>
<td>–1,35 zł</td>
<td>–0,40 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>50</td>
<td>Katowice – Siemianowice Śląskie</td>
<td>6,39</td>
<td>–1,35 zł</td>
<td>–0,21 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>227</td>
<td>Bytom</td>
<td>3,36</td>
<td>–1,39 zł</td>
<td>–0,41 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>147</td>
<td>Ruda Śląska</td>
<td>4,09</td>
<td>–1,39 zł</td>
<td>–0,34 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>717</td>
<td>Bobrowniki</td>
<td>2,68</td>
<td>–1,40 zł</td>
<td>–0,52 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
<td>Obsługiwane gminy z obszaru KZK GOP</td>
<td>Liczba przejazdów / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / przejazd</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
<td>-----------------------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>---------------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Będzin – Psary</td>
<td>1,17</td>
<td>−1,41 zł</td>
<td>−1,20 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Siewierz</td>
<td>0,94</td>
<td>−1,45 zł</td>
<td>−1,54 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>127</td>
<td>Bytom</td>
<td>3,29</td>
<td>−1,45 zł</td>
<td>−0,44 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>174</td>
<td>Radzionków</td>
<td>2,62</td>
<td>−1,45 zł</td>
<td>−0,55 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>665</td>
<td>Chorzów – Siemianowice Śląskie</td>
<td>3,54</td>
<td>−1,46 zł</td>
<td>−0,41 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>234</td>
<td>Zabrze</td>
<td>4,53</td>
<td>−1,50 zł</td>
<td>−0,33 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>901</td>
<td>Będzin</td>
<td>1,06</td>
<td>−1,50 zł</td>
<td>−1,42 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>243</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Będzin – Psary</td>
<td>1,06</td>
<td>−1,51 zł</td>
<td>−1,42 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>607</td>
<td>Bytom</td>
<td>2,88</td>
<td>−1,51 zł</td>
<td>−0,52 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>910</td>
<td>Katowice</td>
<td>6,12</td>
<td>−1,52 zł</td>
<td>−0,25 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>921</td>
<td>Będzin</td>
<td>1,00</td>
<td>−1,56 zł</td>
<td>−1,56 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>664</td>
<td>Siemianowice Śląskie – Chorzów</td>
<td>3,41</td>
<td>−1,57 zł</td>
<td>−0,46 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>148</td>
<td>Bytom – Piekary Śląskie</td>
<td>3,14</td>
<td>−1,58 zł</td>
<td>−0,50 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>29</td>
<td>Katowice – Chorzów – Świętochłowice – Ruda Śląska – Zabrze</td>
<td>3,45</td>
<td>−1,71 zł</td>
<td>−0,50 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>936</td>
<td>Gierałtowice</td>
<td>0,41</td>
<td>−1,74 zł</td>
<td>−4,21 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>222</td>
<td>Siemianowice Śląskie – Katowice</td>
<td>2,66</td>
<td>−1,80 zł</td>
<td>−0,67 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>154</td>
<td>Sosnowiec – Katowice</td>
<td>3,13</td>
<td>−1,80 zł</td>
<td>−0,57 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>53</td>
<td>Katowice – Siemianowice Śląskie – Piekary Śląskie</td>
<td>4,02</td>
<td>−1,84 zł</td>
<td>−0,46 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>720</td>
<td>Zabrze</td>
<td>3,73</td>
<td>−1,84 zł</td>
<td>−0,49 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>169</td>
<td>Bytom – Zabrze</td>
<td>2,42</td>
<td>−1,89 zł</td>
<td>−0,78 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>192</td>
<td>Bytom – Piekary Śląskie</td>
<td>3,17</td>
<td>−1,89 zł</td>
<td>−0,60 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>Bytom</td>
<td>3,16</td>
<td>−1,89 zł</td>
<td>−0,60 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>97</td>
<td>Będzin – Psary – Bobrowniki</td>
<td>0,84</td>
<td>−1,93 zł</td>
<td>−2,29 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>67</td>
<td>Będzin – Psary – Bobrowniki – Wojkowice</td>
<td>0,83</td>
<td>−1,94 zł</td>
<td>−2,33 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>969</td>
<td>Siewierz</td>
<td>0,81</td>
<td>−1,96 zł</td>
<td>−2,42 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>973</td>
<td>Katowice</td>
<td>0,64</td>
<td>−1,96 zł</td>
<td>−3,06 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>C–3</td>
<td>Gliwice</td>
<td>5,12</td>
<td>−1,96 zł</td>
<td>−0,38 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>81</td>
<td>Zabrze</td>
<td>5,03</td>
<td>−1,97 zł</td>
<td>−0,39 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>280</td>
<td>Zabrze – Gliwice</td>
<td>3,72</td>
<td>−1,98 zł</td>
<td>−0,53 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>954</td>
<td>Mysłowice – Imielin</td>
<td>0,61</td>
<td>−1,98 zł</td>
<td>−3,25 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>132</td>
<td>Bytom – Zabrze</td>
<td>2,60</td>
<td>−1,98 zł</td>
<td>−0,76 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>89</td>
<td>Zabrze – Ruda Śląska</td>
<td>4,13</td>
<td>−2,02 zł</td>
<td>−0,49 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>109</td>
<td>Katowice</td>
<td>4,81</td>
<td>−2,03 zł</td>
<td>−0,42 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>198</td>
<td>Zabrze – Ruda Śląska</td>
<td>2,51</td>
<td>−2,05 zł</td>
<td>−0,82 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>937</td>
<td>Katowice</td>
<td>0,54</td>
<td>−2,07 zł</td>
<td>−3,83 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>176</td>
<td>Bytom</td>
<td>2,19</td>
<td>−2,08 zł</td>
<td>−0,95 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>158</td>
<td>Bytom – Zabrze</td>
<td>1,84</td>
<td>−2,10 zł</td>
<td>−1,14 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
<td>Obsługiwane gminy z obszaru KZK GOP</td>
<td>Liczba przejazdów / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / przejazd</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
<td>------------------------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------------------</td>
<td>--------------------------</td>
<td>---------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>Ruda Śląska</td>
<td>3,24</td>
<td>–2,11 zł</td>
<td>–0,65 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>111</td>
<td>Zabrze</td>
<td>3,26</td>
<td>–2,12 zł</td>
<td>–0,65 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>Katowice</td>
<td>4,67</td>
<td>–2,15 zł</td>
<td>–0,46 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>142</td>
<td>Bobrowniki</td>
<td>1,75</td>
<td>–2,17 zł</td>
<td>–1,24 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>814</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Będzin – Katowice – Sosnowiec – Czeladź</td>
<td>3,11</td>
<td>–2,26 zł</td>
<td>–0,73 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>880</td>
<td>Katowice – Ruda Śląska</td>
<td>2,54</td>
<td>–2,29 zł</td>
<td>–0,90 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>974</td>
<td>Siemianowice Śląskie – Chorzów</td>
<td>4,47</td>
<td>–2,31 zł</td>
<td>–0,52 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>94</td>
<td>Bytom – Radzionków</td>
<td>3,01</td>
<td>–2,31 zł</td>
<td>–0,77 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>96</td>
<td>Siemianowice Śląskie</td>
<td>2,72</td>
<td>–2,33 zł</td>
<td>–0,85 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>98</td>
<td>Ruda Śląska – Chorzów – Siemianowice Śląskie</td>
<td>2,46</td>
<td>–2,33 zł</td>
<td>–0,95 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>296</td>
<td>Katowice – Siemianowice Śląskie</td>
<td>5,04</td>
<td>–2,34 zł</td>
<td>–0,46 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>297/297</td>
<td>Katowice</td>
<td>5,17</td>
<td>–2,34 zł</td>
<td>–0,45 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>744</td>
<td>Bytom</td>
<td>1,75</td>
<td>–2,35 zł</td>
<td>–1,34 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>144</td>
<td>Chorzów – Ruda Śląska – Świętochłowice</td>
<td>2,88</td>
<td>–2,38 zł</td>
<td>–0,83 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>32</td>
<td>Gliwice – Zabrze</td>
<td>5,03</td>
<td>–2,39 zł</td>
<td>–0,47 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>672/672</td>
<td>Katowice – Mysłowice</td>
<td>2,77</td>
<td>–2,39 zł</td>
<td>–0,86 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>700</td>
<td>Bytom – Bobrowniki – Wojkowice – Piekary Śląskie</td>
<td>2,35</td>
<td>–2,39 zł</td>
<td>–1,02 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>105</td>
<td>Bobrowniki – Piekary Śląskie</td>
<td>1,49</td>
<td>–2,39 zł</td>
<td>–1,61 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>184</td>
<td>Bytom – Zabrze – Pyskowice</td>
<td>2,08</td>
<td>–2,41 zł</td>
<td>–1,16 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>949/959</td>
<td>Sławków</td>
<td>0,60</td>
<td>–2,41 zł</td>
<td>–4,03 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td>Bytom – Zabrze – Pyskowice</td>
<td>1,74</td>
<td>–2,43 zł</td>
<td>–1,40 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>264</td>
<td>Piekary Śląskie</td>
<td>2,47</td>
<td>–2,45 zł</td>
<td>–0,99 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>164</td>
<td>Piekary Śląskie</td>
<td>2,47</td>
<td>–2,45 zł</td>
<td>–0,99 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>112</td>
<td>Bytom – Zabrze – Gliwice</td>
<td>1,41</td>
<td>–2,46 zł</td>
<td>–1,74 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>72</td>
<td>Katowice – Siemianowice Śląskie</td>
<td>4,30</td>
<td>–2,46 zł</td>
<td>–0,57 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>932</td>
<td>Gliwice – Zabrze</td>
<td>4,60</td>
<td>–2,46 zł</td>
<td>–0,54 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>119</td>
<td>Bobrowniki – Wojkowice – Siemianowice Śląskie – Katowice – Piekary Śląskie</td>
<td>1,39</td>
<td>–2,47 zł</td>
<td>–1,78 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>55</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec</td>
<td>5,09</td>
<td>–2,50 zł</td>
<td>–0,49 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>85</td>
<td>Bytom – Bobrowniki – Piekary Śląskie</td>
<td>1,35</td>
<td>–2,51 zł</td>
<td>–1,86 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>283</td>
<td>Bobrowniki</td>
<td>1,34</td>
<td>–2,51 zł</td>
<td>–1,88 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>676</td>
<td>Gliwice</td>
<td>4,03</td>
<td>–2,52 zł</td>
<td>–0,63 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>0</td>
<td>Katowice – Siemianowice Śląskie</td>
<td>4,97</td>
<td>–2,52 zł</td>
<td>–0,51 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>646</td>
<td>Bobrowniki</td>
<td>1,33</td>
<td>–2,53 zł</td>
<td>–1,90 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>657/657</td>
<td>Katowice</td>
<td>4,79</td>
<td>–2,55 zł</td>
<td>–0,53 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
<td>Obsługiwane gminy z obszaru KZK GOP</td>
<td>Liczba przejazdów / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / przejazd</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>----------------------------</td>
<td>--------------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>Gliwice – Zabrze</td>
<td>3,97</td>
<td>−2,56 zł</td>
<td>−0,65 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>617</td>
<td>Gliwice – Zabrze</td>
<td>4,69</td>
<td>−2,58 zł</td>
<td>−0,55 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>225</td>
<td>Psary – Będzin</td>
<td>1,26</td>
<td>−2,58 zł</td>
<td>−2,05 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>708</td>
<td>Bytom – Radzionków</td>
<td>2,61</td>
<td>−2,59 zł</td>
<td>−0,99 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>674</td>
<td>Katowice</td>
<td>4,99</td>
<td>−2,59 zł</td>
<td>−0,52 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>74</td>
<td>Katowice – Siemianowice Śląskie – Chorzów</td>
<td>4,12</td>
<td>−2,60 zł</td>
<td>−0,63 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>780</td>
<td>Piekary Śląskie</td>
<td>2,28</td>
<td>−2,63 zł</td>
<td>−1,15 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>52</td>
<td>Bytom – Bobrowniki – Wojkowice – Piekary Śląskie</td>
<td>2,06</td>
<td>−2,63 zł</td>
<td>−1,28 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>246</td>
<td>Bobrowniki</td>
<td>1,19</td>
<td>−2,64 zł</td>
<td>−2,22 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>73</td>
<td>Bytom – Radzionków – Piekary Śląskie</td>
<td>2,81</td>
<td>−2,64 zł</td>
<td>−0,94 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>197</td>
<td>Gliwice</td>
<td>4,65</td>
<td>−2,67 zł</td>
<td>−0,57 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>102</td>
<td>Świętochłowice</td>
<td>2,65</td>
<td>−2,71 zł</td>
<td>−1,03 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>53</td>
<td>Bytom – Bobrowniki – Piekary Śląskie</td>
<td>2,18</td>
<td>−2,71 zł</td>
<td>−1,25 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>625</td>
<td>Siewierz – Psary – Będzin</td>
<td>1,08</td>
<td>−2,73 zł</td>
<td>−2,53 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>71</td>
<td>Gliwice – Pszkowice</td>
<td>2,50</td>
<td>−2,77 zł</td>
<td>−1,11 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>Katowice</td>
<td>3,92</td>
<td>−2,78 zł</td>
<td>−0,71 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>103</td>
<td>Bobrowniki – Wojkowice</td>
<td>0,98</td>
<td>−2,81 zł</td>
<td>−2,88 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>126</td>
<td>Gliwice</td>
<td>4,26</td>
<td>−2,82 zł</td>
<td>−0,66 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>140</td>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>2,26</td>
<td>−2,83 zł</td>
<td>−1,25 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>608</td>
<td>Bytom – Radzionków</td>
<td>2,31</td>
<td>−2,84 zł</td>
<td>−1,23 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>619</td>
<td>Siewierz</td>
<td>0,83</td>
<td>−2,84 zł</td>
<td>−3,41 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>108</td>
<td>Katowice</td>
<td>3,83</td>
<td>−2,84 zł</td>
<td>−0,74 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>286</td>
<td>Zabrze</td>
<td>2,30</td>
<td>−2,84 zł</td>
<td>−1,24 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>219</td>
<td>Mysłowice</td>
<td>1,19</td>
<td>−2,88 zł</td>
<td>−2,42 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>632</td>
<td>Katowice – Chorzów</td>
<td>4,07</td>
<td>−2,89 zł</td>
<td>−0,71 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>813</td>
<td>Czeladź – Będzin – Sosnowiec – Katowice</td>
<td>1,91</td>
<td>−2,92 zł</td>
<td>−1,53 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>616</td>
<td>Będzin</td>
<td>3,44</td>
<td>−2,93 zł</td>
<td>−0,85 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>173</td>
<td>Radzionków – Bytom</td>
<td>1,91</td>
<td>−2,94 zł</td>
<td>−1,54 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>259</td>
<td>Gliwice</td>
<td>3,51</td>
<td>−2,94 zł</td>
<td>−0,84 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>634</td>
<td>Będzin – Dąbrowa Górnicza – Sławków</td>
<td>2,47</td>
<td>−2,95 zł</td>
<td>−1,19 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>995</td>
<td>Mysłowice – Imielin</td>
<td>1,34</td>
<td>−2,95 zł</td>
<td>−2,20 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>187</td>
<td>Gliwice</td>
<td>3,48</td>
<td>−2,97 zł</td>
<td>−0,86 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>860</td>
<td>Siemianowice Śląskie – Katowice – Piekary Śląskie</td>
<td>3,80</td>
<td>−2,98 zł</td>
<td>−0,78 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>C–1</td>
<td>Gliwice</td>
<td>3,88</td>
<td>−2,99 zł</td>
<td>−0,77 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>223</td>
<td>Katowice – Mysłowice</td>
<td>1,98</td>
<td>−3,01 zł</td>
<td>−1,52 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
<td>Obsługiwane gminy z obszaru KZK GOP</td>
<td>Liczba przejazdów / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / przejazd</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
<td>-------------------------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>---------------------------</td>
<td>---------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>Radzionków</td>
<td>0,98</td>
<td>−3,02 zł</td>
<td>−3,07 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>707</td>
<td>Gliwice – Pyskowice</td>
<td>1,15</td>
<td>−3,02 zł</td>
<td>−2,64 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>Katowice – Sosnowiec – Czeladź</td>
<td>4,29</td>
<td>−3,05 zł</td>
<td>−0,71 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>110</td>
<td>Siemianowice Śląskie – Katowice</td>
<td>4,43</td>
<td>−3,07 zł</td>
<td>−0,69 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>190</td>
<td>Chorzów – Siemianowice Śląskie – Katowice</td>
<td>3,56</td>
<td>−3,07 zł</td>
<td>−0,86 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>138</td>
<td>Katowice</td>
<td>3,66</td>
<td>−3,07 zł</td>
<td>−0,84 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>C–4</td>
<td>Gliwice</td>
<td>2,88</td>
<td>−3,09 zł</td>
<td>−1,07 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>C–10</td>
<td>Knurów</td>
<td>2,88</td>
<td>−3,09 zł</td>
<td>−1,07 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>650</td>
<td>Gliwice</td>
<td>3,34</td>
<td>−3,09 zł</td>
<td>−0,93 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>166</td>
<td>Chełm Śląski</td>
<td>0,93</td>
<td>−3,09 zł</td>
<td>−3,31 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>61</td>
<td>Będzin – Czeladź – Sosnowiec – Katowice</td>
<td>3,24</td>
<td>−3,10 zł</td>
<td>−0,96 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>677</td>
<td>Gliwice – Pyskowice</td>
<td>3,52</td>
<td>−3,10 zł</td>
<td>−0,88 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>788</td>
<td>Mysłowice</td>
<td>1,87</td>
<td>−3,10 zł</td>
<td>−1,66 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>699</td>
<td>Gliwice</td>
<td>4,21</td>
<td>−3,10 zł</td>
<td>−0,74 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>7/7N</td>
<td>Katowice – Chorzów – Świętochłowice – Ruda Śląska – Zabrze</td>
<td>3,94</td>
<td>−3,15 zł</td>
<td>−0,80 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>953</td>
<td>Imielin – Mysłowice</td>
<td>0,85</td>
<td>−3,15 zł</td>
<td>−3,70 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>604</td>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>3,80</td>
<td>−3,17 zł</td>
<td>−0,84 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td>Będzin – Wojkowice</td>
<td>1,83</td>
<td>−3,18 zł</td>
<td>−1,74 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>275</td>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>2,27</td>
<td>−3,22 zł</td>
<td>−1,42 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>695</td>
<td>Katowice – Mysłowice</td>
<td>1,73</td>
<td>−3,26 zł</td>
<td>−1,88 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>Bytom – Radzionków – Bobrowniki</td>
<td>1,52</td>
<td>−3,26 zł</td>
<td>−2,15 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>135</td>
<td>Bytom</td>
<td>2,33</td>
<td>−3,26 zł</td>
<td>−1,40 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>27</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Będzin – Czeladź – Siemianowice Śl. – Katowice – Sosnowiec</td>
<td>3,28</td>
<td>−3,27 zł</td>
<td>−1,00 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>637</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Siewierz</td>
<td>1,72</td>
<td>−3,27 zł</td>
<td>−1,90 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>811</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec – Katowice</td>
<td>4,10</td>
<td>−3,27 zł</td>
<td>−0,80 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>800</td>
<td>Będzin – Czeladź – Sosnowiec – Katowice</td>
<td>3,03</td>
<td>−3,27 zł</td>
<td>−1,08 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>850</td>
<td>Bytom – Zabrze – Gliwice</td>
<td>1,94</td>
<td>−3,29 zł</td>
<td>−1,70 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>928</td>
<td>Będzin – Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec</td>
<td>2,99</td>
<td>−3,31 zł</td>
<td>−1,11 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>238</td>
<td>Katowice</td>
<td>3,34</td>
<td>−3,33 zł</td>
<td>−1,00 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>702</td>
<td>Gliwice</td>
<td>3,04</td>
<td>−3,33 zł</td>
<td>−1,10 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>804</td>
<td>Katowice</td>
<td>3,23</td>
<td>−3,34 zł</td>
<td>−1,03 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>675</td>
<td>Katowice</td>
<td>3,23</td>
<td>−3,35 zł</td>
<td>−1,04 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>644</td>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>3,45</td>
<td>−3,35 zł</td>
<td>−0,97 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>167</td>
<td>Bytom</td>
<td>0,97</td>
<td>−3,38 zł</td>
<td>−3,47 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>738</td>
<td>Siewierz</td>
<td>0,83</td>
<td>−3,39 zł</td>
<td>−4,07 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
<td>Obsługiwane gminy z obszaru KZK GOP</td>
<td>Liczba przejazdów / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / przejazd</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
<td>------------------------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>---------------------------</td>
<td>----------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>236</td>
<td>Knurów</td>
<td>1,23</td>
<td>−3,41 zł</td>
<td>−2,78 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>40</td>
<td>Będzin – Sosnowiec – Katowice</td>
<td>2,86</td>
<td>−3,41 zł</td>
<td>−1,19 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>900</td>
<td>Katowice</td>
<td>2,13</td>
<td>−3,42 zł</td>
<td>−1,61 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>908N</td>
<td>Katowice – Sosnowiec</td>
<td>0,95</td>
<td>−3,42 zł</td>
<td>−3,60 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>179</td>
<td>Bobrowniki</td>
<td>1,32</td>
<td>−3,43 zł</td>
<td>−2,59 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>723</td>
<td>Sosnowiec – Czeladź</td>
<td>3,74</td>
<td>−3,44 zł</td>
<td>−0,92 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>41</td>
<td>Gliwice – Gierałtowice</td>
<td>1,30</td>
<td>−3,46 zł</td>
<td>−2,65 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>830/830N</td>
<td>Katowice – Chorzów – Bytom – Świętochłowice</td>
<td>3,09</td>
<td>−3,46 zł</td>
<td>−1,12 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>26</td>
<td>Sosnowiec – Mysłowice</td>
<td>2,82</td>
<td>−3,47 zł</td>
<td>−1,23 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>926</td>
<td>Sosnowiec – Mysłowice – Będzin</td>
<td>1,95</td>
<td>−3,49 zł</td>
<td>−1,79 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>662</td>
<td>Katowice – Siemianowice Śląskie</td>
<td>3,05</td>
<td>−3,49 zł</td>
<td>−1,14 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>60</td>
<td>Gliwice</td>
<td>2,85</td>
<td>−3,49 zł</td>
<td>−1,23 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>196</td>
<td>Siemianowice Śląskie</td>
<td>3,05</td>
<td>−3,49 zł</td>
<td>−1,15 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>916</td>
<td>Będzin</td>
<td>0,60</td>
<td>−3,50 zł</td>
<td>−5,81 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>935</td>
<td>Sosnowiec – Czeladź – Mysłowice</td>
<td>3,50</td>
<td>−3,51 zł</td>
<td>−1,00 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>30/30N</td>
<td>Katowice – Siemianowice Śląskie</td>
<td>3,69</td>
<td>−3,52 zł</td>
<td>−0,96 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>669</td>
<td>Gliwice – Gierałtowice – Ruda Śląska</td>
<td>1,60</td>
<td>−3,53 zł</td>
<td>−2,21 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>825</td>
<td>Katowice – Sosnowiec</td>
<td>3,85</td>
<td>−3,53 zł</td>
<td>−0,92 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>150</td>
<td>Mysłowice – Sosnowiec</td>
<td>3,84</td>
<td>−3,54 zł</td>
<td>−0,92 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>48</td>
<td>Katowice – Ruda Śląska – Chorzów</td>
<td>3,91</td>
<td>−3,54 zł</td>
<td>−0,91 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>260</td>
<td>Sosnowiec – Będzin – Dąbrowa Górnicza</td>
<td>3,25</td>
<td>−3,56 zł</td>
<td>−1,10 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>690</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec</td>
<td>3,00</td>
<td>−3,57 zł</td>
<td>−1,19 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Katowice – Chorzów – Świętochłowice – Ruda Śląska – Zabrze – Gliwice</td>
<td>3,70</td>
<td>−3,58 zł</td>
<td>−0,97 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec – Mysłowice – Katowice</td>
<td>3,63</td>
<td>−3,58 zł</td>
<td>−0,99 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>99</td>
<td>Będzin – Wojkowice – Bobrowniki – Bytom – Piekary Śląskie</td>
<td>2,65</td>
<td>−3,59 zł</td>
<td>−1,36 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>955</td>
<td>Ruda Śląska</td>
<td>0,25</td>
<td>−3,63 zł</td>
<td>−14,69 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>815</td>
<td>Sosnowiec – Katowice</td>
<td>3,61</td>
<td>−3,64 zł</td>
<td>−1,01 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>Będzin – Wojkowice – Bobrowniki – Bytom – Piekary Śląskie</td>
<td>2,57</td>
<td>−3,66 zł</td>
<td>−1,42 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>57</td>
<td>Bytom – Zabrze – Gliwice</td>
<td>2,89</td>
<td>−3,67 zł</td>
<td>−1,27 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>193</td>
<td>Katowice</td>
<td>3,67</td>
<td>−3,70 zł</td>
<td>−1,01 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>42</td>
<td>Będzin – Czeladź – Siemianowice Śląskie – Bytom – Piekary Śląskie</td>
<td>2,51</td>
<td>−3,71 zł</td>
<td>−1,48 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>735</td>
<td>Bytom</td>
<td>1,79</td>
<td>−3,71 zł</td>
<td>−2,07 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>807</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Będzin – Sosnowiec – Katowice</td>
<td>3,56</td>
<td>−3,72 zł</td>
<td>−1,04 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
<td>Obsługiwane gminy z obszaru KZK GOP</td>
<td>Liczba przejazdów / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / przejazd</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
<td>-----------------------------------</td>
<td>--------------------------</td>
<td>--------------------------</td>
<td>--------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>90</td>
<td>Sosnowiec – Będzin – objazdy</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>T6</td>
<td>Bytom – Chorzów – Katowice</td>
<td>9,34</td>
<td>−3,75 zł</td>
<td>−0,40 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>35</td>
<td>Czeladź – Sosnowiec – Mysłowice</td>
<td>3,55</td>
<td>−3,75 zł</td>
<td>−1,06 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>177</td>
<td>Katowice – Chorzów – Ruda Śląska</td>
<td>2,73</td>
<td>−3,76 zł</td>
<td>−1,38 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>636</td>
<td>Knurów – Gierałtowice</td>
<td>1,31</td>
<td>−3,76 zł</td>
<td>−2,86 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>188</td>
<td>Sosnowiec</td>
<td>2,47</td>
<td>−3,76 zł</td>
<td>−1,53 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>622</td>
<td>Sosnowiec</td>
<td>3,31</td>
<td>−3,77 zł</td>
<td>−1,14 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>299</td>
<td>Sosnowiec</td>
<td>3,43</td>
<td>−3,78 zł</td>
<td>−1,10 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>28</td>
<td>Będzin – Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec</td>
<td>2,42</td>
<td>−3,78 zł</td>
<td>−1,56 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>182</td>
<td>Sosnowiec – Dąbrowa Górnicza</td>
<td>2,44</td>
<td>−3,78 zł</td>
<td>−1,55 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>805</td>
<td>Sosnowiec – Katowice</td>
<td>2,44</td>
<td>−3,78 zł</td>
<td>−1,55 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>58</td>
<td>Gliwice – Gierałtowice – Knurów</td>
<td>2,57</td>
<td>−3,79 zł</td>
<td>−1,48 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>808</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec – Katowice</td>
<td>3,43</td>
<td>−3,79 zł</td>
<td>−1,11 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>840</td>
<td>Katowice – Chorzów – Świętochłowice – Ruda Śląska – Zabrze – Gliwice</td>
<td>3,39</td>
<td>−3,82 zł</td>
<td>−1,13 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>870</td>
<td>Katowice – Chorzów – Świętochłowice – Ruda Śląska – Zabrze – Gliwice</td>
<td>3,44</td>
<td>−3,83 zł</td>
<td>−1,11 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Gliwice – Knurów – Gierałtowice</td>
<td>2,64</td>
<td>−3,83 zł</td>
<td>−1,45 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>37</td>
<td>Katowice</td>
<td>3,19</td>
<td>−3,83 zł</td>
<td>−1,20 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>115</td>
<td>Katowice</td>
<td>2,63</td>
<td>−3,85 zł</td>
<td>−1,47 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>70</td>
<td>Katowice</td>
<td>2,62</td>
<td>−3,85 zł</td>
<td>−1,47 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>224</td>
<td>Gliwice</td>
<td>2,30</td>
<td>−3,87 zł</td>
<td>−1,69 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>692</td>
<td>Gliwice</td>
<td>3,24</td>
<td>−3,88 zł</td>
<td>−1,20 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>100</td>
<td>Sosnowiec – Czeladź – Będzin – Wojkowice</td>
<td>2,75</td>
<td>−3,88 zł</td>
<td>−1,41 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>Katowice – Ruda Śląska – Świętochłowice</td>
<td>2,55</td>
<td>−3,91 zł</td>
<td>−1,53 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>Będzin – Dąbrowa Górnicza</td>
<td>2,24</td>
<td>−3,93 zł</td>
<td>−1,75 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>237</td>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>1,39</td>
<td>−3,95 zł</td>
<td>−2,84 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>133</td>
<td>Katowice – Siemianowice Śląskie – Wojkowice – Będzin – Czeladź – Piekary Śląskie</td>
<td>2,48</td>
<td>−3,97 zł</td>
<td>−1,60 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>624</td>
<td>Gliwice</td>
<td>2,43</td>
<td>−3,98 zł</td>
<td>−1,64 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>C–5</td>
<td>Katowice</td>
<td>3,58</td>
<td>−4,00 zł</td>
<td>−1,12 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>288</td>
<td>Gliwice</td>
<td>1,74</td>
<td>−4,00 zł</td>
<td>−2,30 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>235</td>
<td>Będzin – Sosnowiec – Czeladź</td>
<td>2,17</td>
<td>−4,01 zł</td>
<td>−1,85 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>76/76N</td>
<td>Katowice – Mysłowice</td>
<td>3,13</td>
<td>−4,03 zł</td>
<td>−1,28 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>116</td>
<td>Sosnowiec – Będzin – Dąbrowa Górnicza</td>
<td>2,18</td>
<td>−4,03 zł</td>
<td>−1,85 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>673</td>
<td>Katowice</td>
<td>2,58</td>
<td>−4,06 zł</td>
<td>−1,58 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
<td>Obsługiwane gminy z obszaru KZK GOP</td>
<td>Liczba przejazdów / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / przejazd</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
<td>-------------------------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>--------------------------</td>
<td>---------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td></td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>88</td>
<td>Sosnowiec – Czeladz – Będzin – Wojkowice</td>
<td>2,17</td>
<td>−4,10 zł</td>
<td>−1,89 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>77/77N</td>
<td>Katowice – Mysłowice</td>
<td>2,85</td>
<td>−4,11 zł</td>
<td>−1,44 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>221</td>
<td>Sosnowiec</td>
<td>2,09</td>
<td>−4,11 zł</td>
<td>−1,97 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>194</td>
<td>Gliwice – Knurów</td>
<td>2,80</td>
<td>−4,12 zł</td>
<td>−1,47 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>106</td>
<td>Sosnowiec – Mysłowice</td>
<td>3,14</td>
<td>−4,13 zł</td>
<td>−1,32 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>688</td>
<td>Katowice</td>
<td>2,28</td>
<td>−4,14 zł</td>
<td>−1,81 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>689</td>
<td>Katowice</td>
<td>3,00</td>
<td>−4,15 zł</td>
<td>−1,38 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>801</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec – Katowice</td>
<td>3,11</td>
<td>−4,15 zł</td>
<td>−1,34 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>84</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Sławków</td>
<td>1,99</td>
<td>−4,16 zł</td>
<td>−2,09 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>710</td>
<td>Gliwice – Knurów</td>
<td>2,54</td>
<td>−4,16 zł</td>
<td>−1,64 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>911/911N</td>
<td>Katowice – Czeladz – Sosnowiec</td>
<td>2,42</td>
<td>−4,17 zł</td>
<td>−1,72 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>716</td>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>1,94</td>
<td>−4,18 zł</td>
<td>−2,15 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>43</td>
<td>Katowice – Siemianowice Śląskie – Czeladz – Będzin – Wojkowice – Bobrowniki – Piekary Śląskie</td>
<td>2,22</td>
<td>−4,19 zł</td>
<td>−1,88 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>47</td>
<td>Zabrze – Gierałtowice – Knurów</td>
<td>2,59</td>
<td>−4,21 zł</td>
<td>−1,62 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>648</td>
<td>Gliwice – Knurów</td>
<td>2,97</td>
<td>−4,22 zł</td>
<td>−1,42 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>160</td>
<td>Sosnowiec – Mysłowice</td>
<td>1,90</td>
<td>−4,24 zł</td>
<td>−2,24 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>212</td>
<td>Katowice</td>
<td>2,16</td>
<td>−4,24 zł</td>
<td>−1,97 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>809</td>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>0,55</td>
<td>−4,25 zł</td>
<td>−7,70 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>66</td>
<td>Katowice – Mysłowice – Imielin</td>
<td>2,13</td>
<td>−4,26 zł</td>
<td>−2,00 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>104</td>
<td>Będzin – Psary – Wojkowice – Bobrowniki – Bytom – Piekary Śląskie</td>
<td>1,84</td>
<td>−4,26 zł</td>
<td>−2,31 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>178</td>
<td>Gliwice</td>
<td>1,92</td>
<td>−4,27 zł</td>
<td>−2,23 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>721</td>
<td>Będzin – Wojkowice – Bobrowniki</td>
<td>1,83</td>
<td>−4,27 zł</td>
<td>−2,34 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>93</td>
<td>Gliwice</td>
<td>0,70</td>
<td>−4,27 zł</td>
<td>−6,10 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>734</td>
<td>Bytom</td>
<td>1,10</td>
<td>−4,29 zł</td>
<td>−3,90 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>818</td>
<td>Będzin – Sosnowiec – Katowice</td>
<td>1,81</td>
<td>−4,29 zł</td>
<td>−2,37 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>130/130N</td>
<td>Katowice – Chorzów – Ruda Śląska</td>
<td>2,55</td>
<td>−4,30 zł</td>
<td>−1,68 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>635</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Siewierz</td>
<td>2,09</td>
<td>−4,30 zł</td>
<td>−2,05 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>653</td>
<td>Katowice</td>
<td>2,07</td>
<td>−4,31 zł</td>
<td>−2,08 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>59</td>
<td>Gliwice</td>
<td>2,03</td>
<td>−4,33 zł</td>
<td>−2,13 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>125</td>
<td>Będzin – Psary</td>
<td>1,75</td>
<td>−4,34 zł</td>
<td>−2,47 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>615</td>
<td>Katowice</td>
<td>2,03</td>
<td>−4,35 zł</td>
<td>−2,14 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>931</td>
<td>Katowice – Mysłowice</td>
<td>2,65</td>
<td>−4,35 zł</td>
<td>−1,64 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>722</td>
<td>Będzin – Wojkowice – Bobrowniki</td>
<td>1,70</td>
<td>−4,38 zł</td>
<td>−2,58 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
<td>Obsługiwane gminy z obszaru KZK GOP</td>
<td>Liczba przejazdów / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / przejazd</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
<td>-----------------------------------</td>
<td>--------------------------</td>
<td>-------------------------</td>
<td>----------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>835</td>
<td>Sosnowiec – Katowice</td>
<td>2,83</td>
<td>–4,38 zł</td>
<td>–1,55 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>175</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Siewierz</td>
<td>2,65</td>
<td>–4,38 zł</td>
<td>–1,65 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>186</td>
<td>Gliwice</td>
<td>2,42</td>
<td>–4,42 zł</td>
<td>–1,83 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>220</td>
<td>Sosnowiec</td>
<td>1,64</td>
<td>–4,45 zł</td>
<td>–2,70 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T16</td>
<td>Katowice</td>
<td>8,12</td>
<td>–4,45 zł</td>
<td>–0,55 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>984</td>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>1,63</td>
<td>–4,45 zł</td>
<td>–2,72 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>91</td>
<td>Sosnowiec – Katowice – Siemianowice Śląskie – Bytom – Piekary Śląskie</td>
<td>2,36</td>
<td>–4,45 zł</td>
<td>–1,89 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>605</td>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>1,55</td>
<td>–4,52 zł</td>
<td>–2,92 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>120</td>
<td>Katowice – Chorzów – Ruda Śląska – Gierałtowice – Knurów</td>
<td>1,60</td>
<td>–4,54 zł</td>
<td>–2,84 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>618</td>
<td>Sosnowiec – Mysłowice – Katowice</td>
<td>2,62</td>
<td>–4,56 zł</td>
<td>–1,74 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>202</td>
<td>Gliwice</td>
<td>1,56</td>
<td>–4,57 zł</td>
<td>–2,92 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T14</td>
<td>Katowice – Mysłowice</td>
<td>6,10</td>
<td>–4,59 zł</td>
<td>–0,75 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>803</td>
<td>Będzin – Dąbrowa Górnicza</td>
<td>1,46</td>
<td>–4,60 zł</td>
<td>–3,16 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T19</td>
<td>Bytom – Chorzów – Katowice</td>
<td>5,17</td>
<td>–4,61 zł</td>
<td>–0,89 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>79</td>
<td>Będzin – Psary – Dąbrowa Górnicza</td>
<td>1,42</td>
<td>–4,61 zł</td>
<td>–3,25 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T17</td>
<td>Chorzów – Świętochłowice – Bytom – Ruda Śląska – Gliwice – Zabrze</td>
<td>6,04</td>
<td>–4,64 zł</td>
<td>–0,77 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>820</td>
<td>Katowice – Chorzów – Bytom</td>
<td>3,52</td>
<td>–4,66 zł</td>
<td>–1,32 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>269</td>
<td>Będzin – Psary – Siewierz</td>
<td>1,36</td>
<td>–4,66 zł</td>
<td>–3,42 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T26</td>
<td>Mysłowice – Sosnowiec</td>
<td>5,23</td>
<td>–4,69 zł</td>
<td>–0,90 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>806</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Będzin</td>
<td>1,34</td>
<td>–4,70 zł</td>
<td>–3,50 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T3</td>
<td>Zabrze – Gliwice</td>
<td>5,14</td>
<td>–4,73 zł</td>
<td>–0,92 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>44</td>
<td>Katowice – Mysłowice</td>
<td>1,57</td>
<td>–4,73 zł</td>
<td>–3,01 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>34</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec</td>
<td>2,28</td>
<td>–4,75 zł</td>
<td>–2,08 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>162</td>
<td>Mysłowice – Katowice</td>
<td>1,51</td>
<td>–4,78 zł</td>
<td>–3,16 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>49</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Sławków</td>
<td>1,23</td>
<td>–4,79 zł</td>
<td>–3,88 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>200</td>
<td>Będzin – Psary – Bobrowniki</td>
<td>1,20</td>
<td>–4,80 zł</td>
<td>–4,00 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>831</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec – Katowice</td>
<td>2,28</td>
<td>–4,84 zł</td>
<td>–2,12 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>149</td>
<td>Katowice – Mysłowice – Imielin – Chełm Śląski</td>
<td>2,18</td>
<td>–4,85 zł</td>
<td>–2,22 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>80</td>
<td>Gliwice – Zabrze – Bytom</td>
<td>2,06</td>
<td>–4,89 zł</td>
<td>–2,37 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>107</td>
<td>Będzin – Psary – Bobrowniki</td>
<td>1,07</td>
<td>–4,91 zł</td>
<td>–4,60 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>812</td>
<td>Katowice</td>
<td>1,32</td>
<td>–4,94 zł</td>
<td>–3,75 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>170</td>
<td>Katowice – Siemianowice Śląskie – Wojkowice – Bobrowniki – Piekary Śląskie</td>
<td>1,31</td>
<td>–4,94 zł</td>
<td>–3,77 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T38</td>
<td>Bytom</td>
<td>5,54</td>
<td>–5,06 zł</td>
<td>–0,91 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>678</td>
<td>Gliwice</td>
<td>0,97</td>
<td>–5,06 zł</td>
<td>–5,21 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>Numer linii</td>
<td>Obsługiwane gminy z obszaru KZK GOP</td>
<td>Liczba przejazdów / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / wozokm</td>
<td>Wynik finansowy / przejazd</td>
</tr>
<tr>
<td>-------------</td>
<td>-----------------------------------</td>
<td>---------------------------</td>
<td>--------------------------</td>
<td>----------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>C–8</td>
<td>Katowice</td>
<td>1,26</td>
<td>−5,11 zł</td>
<td>−4,05 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T24</td>
<td>Sosnowiec – Będzin – Dąbrowa Górnicza</td>
<td>5,47</td>
<td>−5,12 zł</td>
<td>−0,94 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>817</td>
<td>Będzin – Sosnowiec – Katowice</td>
<td>1,95</td>
<td>−5,12 zł</td>
<td>−2,62 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>C–7</td>
<td>Chorzów – Siemianowice Śląskie</td>
<td>2,18</td>
<td>−5,16 zł</td>
<td>−2,37 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T13</td>
<td>Siemianowice Śląskie – Katowice</td>
<td>5,31</td>
<td>−5,24 zł</td>
<td>−0,99 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T9</td>
<td>Bytom – Ruda Śląska – Świętochłowice – Chorzów</td>
<td>5,20</td>
<td>−5,34 zł</td>
<td>−1,03 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>C–9</td>
<td>Mysłowice</td>
<td>0,90</td>
<td>−5,42 zł</td>
<td>−6,02 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>904</td>
<td>Sosnowiec – Dąbrowa Górnicza – Czeladź – Bobrowniki – Wojkowice – Psary – Będzin</td>
<td>0,42</td>
<td>−5,44 zł</td>
<td>−12,82 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T11</td>
<td>Ruda Ślaska – Świętochłowice – Chorzów – Katowice</td>
<td>4,16</td>
<td>−5,49 zł</td>
<td>−1,32 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>905N</td>
<td>Katowice</td>
<td>0,65</td>
<td>−5,50 zł</td>
<td>−8,52 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>902N</td>
<td>Sosnowiec – Będzin – Czeladź – Dąbrowa Górnicza</td>
<td>0,33</td>
<td>−5,54 zł</td>
<td>−16,68 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T7</td>
<td>Bytom – Świętochłowice – Chorzów – Katowice</td>
<td>5,98</td>
<td>−5,61 zł</td>
<td>−0,94 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T1</td>
<td>Gliwice – Zabrze – Ruda Śląska</td>
<td>5,23</td>
<td>−5,68 zł</td>
<td>−1,09 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T18</td>
<td>Bytom – Ruda Ślaska – Zabrze – Gliwice</td>
<td>4,77</td>
<td>−5,70 zł</td>
<td>−1,20 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>903</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec</td>
<td>0,11</td>
<td>−5,72 zł</td>
<td>−50,07 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>906N</td>
<td>Katowice</td>
<td>0,37</td>
<td>−5,73 zł</td>
<td>−15,56 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T5</td>
<td>Bytom – Zabrze – Gliwice</td>
<td>3,87</td>
<td>−5,78 zł</td>
<td>−1,50 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>C–6</td>
<td>Będzin – Sosnowiec</td>
<td>1,32</td>
<td>−5,78 zł</td>
<td>−4,36 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T22</td>
<td>Dąbrowa Górnicza – Będzin – Czeladź</td>
<td>4,74</td>
<td>−5,91 zł</td>
<td>−1,25 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T21</td>
<td>Sosnowiec – Będzin – Dąbrowa Górnicza</td>
<td>4,61</td>
<td>−6,04 zł</td>
<td>−1,31 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T23</td>
<td>Katowice</td>
<td>5,37</td>
<td>−6,15 zł</td>
<td>−1,15 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T28</td>
<td>Będzin – Dąbrowa Górnicza</td>
<td>4,11</td>
<td>−6,24 zł</td>
<td>−1,52 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T4</td>
<td>Gliwice – Zabrze</td>
<td>3,95</td>
<td>−6,38 zł</td>
<td>−1,61 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T15</td>
<td>Katowice – Sosnowiec – Będzin</td>
<td>4,18</td>
<td>−6,43 zł</td>
<td>−1,54 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T31</td>
<td>Bytom</td>
<td>3,76</td>
<td>−6,54 zł</td>
<td>−1,74 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>T27</td>
<td>Będzin – Sosnowiec – Dąbrowa Górnicza</td>
<td>3,33</td>
<td>−6,58 zł</td>
<td>−1,98 zł</td>
</tr>
</tbody>
</table>

ŚREDNIO W KZK GOP LINIE AUTOBUSOWE I TRAMWAJOWE

<table>
<thead>
<tr>
<th>Liczba przejazdów / wozokm</th>
<th>Wynik finansowy / wozokm</th>
<th>Wynik finansowy / przejazd</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>3,68</td>
<td>−3,42 zł</td>
<td>−0,93 zł</td>
</tr>
</tbody>
</table>

ŚREDNIO W KZK GOP – LINIE AUTOBUSOWE

<table>
<thead>
<tr>
<th>Liczba przejazdów / wozokm</th>
<th>Wynik finansowy / wozokm</th>
<th>Wynik finansowy / przejazd</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>3,21</td>
<td>−2,99 zł</td>
<td>−0,93 zł</td>
</tr>
</tbody>
</table>

ŚREDNIO W KZK GOP – LINIE TRAMWAJOWE

<table>
<thead>
<tr>
<th>Liczba przejazdów / wozokm</th>
<th>Wynik finansowy / wozokm</th>
<th>Wynik finansowy / przejazd</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>5,49</td>
<td>−5,07 zł</td>
<td>−0,92 zł</td>
</tr>
</tbody>
</table>

źródło: opracowanie własne
ZAŁĄCZNIK NR 4. Formularz ankietowy

**ANKIETA**

**Tytuł do ulgi:**

1. Jak często korzysta Pan/i z przejazdów komunikacyjnych w dni robocze?
   - [ ] 1 raz na tydzień
   - [ ] 2-3 razy na tydzień
   - [ ] 3-4 razy na tydzień
   - [ ] 5-6 razy na tydzień
   - [ ] Często

2. Jak często korzysta Pan/i z przejazdów komunikacyjnych w dni wolne?
   - [ ] 1 raz na tydzień
   - [ ] 2-3 razy na tydzień
   - [ ] 3-4 razy na tydzień
   - [ ] 5-6 razy na tydzień
   - [ ] Często

3. Ile razy korzystać Pan/i z przejazdów komunikacyjnych w zimę?
   - [ ] 1 raz na tydzień
   - [ ] 2-3 razy na tydzień
   - [ ] 3-4 razy na tydzień
   - [ ] 5-6 razy na tydzień
   - [ ] Często

4. Czy w trakcie codziennych przejazdów komunikacyjnych Pan/i korzysta z różnymi uprawnień lub środków transportu miejskiego?
   - [ ] Tak
   - [ ] Nie

5. Proszę ocenić, jakie z poniższych parametrów dla Ciebie najbardziej ważne:
   - [ ] Przyczynowość
   - [ ] Minimalne zanurzenie pojazdów
   - [ ] Czas podróży
   - [ ] Bezpieczność
   - [ ] Wysokość
   - [ ] Komfortowość
   - [ ] Dostępność
   - [ ] Szybkość

**Przejazdy bezpłatne:**

1. dziecko w wieku 4-10 lat
2. uczennica
3. student
4. dziecko w wieku 0-4 lat
5. osoba o znacznym stopniu niepełnosprawności
6. osoby w wieku 60 lat i starsze
7. osoby w wieku 70 lat i starsze
8. osoby z wiekiem w wieku 70 lat
9. osoba w wieku 70 lat
10. osoba w wieku 70 lat
11. osoba w wieku 70 lat
12. osoba w wieku 70 lat
13. osoba w wieku 70 lat
14. inna

**Status:**

- [ ] 1. uczniowie
- [ ] 2. studenci
- [ ] 3. osoby zakończone
- [ ] 4. bezrobotny
- [ ] 5. nieudany
ZAŁĄCZNIK NR 5. Liczba pasażerów wsiadających i wysiadających w granicach administracyjnych gmin objętych obsługą KZK GOP

<table>
<thead>
<tr>
<th>Gmina</th>
<th>Pasażerowie wsiadający</th>
<th>Pasażerowie wysiadający</th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Liczba [pas/dobę]</td>
<td>Udział procentowy w całej sieci [%]</td>
<td>Liczba [pas/dobę]</td>
<td>Udział procentowy w całej sieci [%]</td>
</tr>
<tr>
<td>------------------------------</td>
<td>------------------------</td>
<td>-------------------------</td>
<td>---</td>
<td>---</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Będzin</td>
<td>32926</td>
<td>3,1</td>
<td>32442</td>
<td>3,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Bieruń</td>
<td>312</td>
<td>&lt;0,1</td>
<td>320</td>
<td>&lt;0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Bobrowniki</td>
<td>2895</td>
<td>0,3</td>
<td>2958</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Bytom</td>
<td>99993</td>
<td>9,4</td>
<td>99712</td>
<td>9,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Chełm Śląski</td>
<td>646</td>
<td>0,1</td>
<td>645</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Chorzów</td>
<td>69300</td>
<td>6,5</td>
<td>70026</td>
<td>6,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Czeladź</td>
<td>13935</td>
<td>1,3</td>
<td>14059</td>
<td>1,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Czerwionka – Leszczyny</td>
<td>1967</td>
<td>0,2</td>
<td>1873</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Dąbrowa Górnicza</td>
<td>63164</td>
<td>5,9</td>
<td>62066</td>
<td>5,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Gierałtowice</td>
<td>1613</td>
<td>0,2</td>
<td>1596</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Gliwice</td>
<td>89993</td>
<td>8,5</td>
<td>90219</td>
<td>8,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Imielin</td>
<td>666</td>
<td>0,1</td>
<td>712</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Jaworzno</td>
<td>122</td>
<td>&lt;0,1</td>
<td>120</td>
<td>&lt;0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Katowice</td>
<td>271066</td>
<td>25,5</td>
<td>273959</td>
<td>25,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Knurów</td>
<td>8276</td>
<td>0,8</td>
<td>8464</td>
<td>0,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Lędziny</td>
<td>1633</td>
<td>0,2</td>
<td>1586</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Łazy</td>
<td>311</td>
<td>&lt;0,1</td>
<td>315</td>
<td>&lt;0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Mierzęcice</td>
<td>1570</td>
<td>0,1</td>
<td>1498</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Mikołów</td>
<td>3191</td>
<td>0,3</td>
<td>3111</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Mysłowice</td>
<td>26815</td>
<td>2,5</td>
<td>26646</td>
<td>2,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Myszków</td>
<td>179</td>
<td>&lt;0,1</td>
<td>193</td>
<td>&lt;0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Ornontowice</td>
<td>228</td>
<td>&lt;0,1</td>
<td>228</td>
<td>&lt;0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Orzesze</td>
<td>91</td>
<td>&lt;0,1</td>
<td>90</td>
<td>&lt;0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Ożarowice</td>
<td>1587</td>
<td>0,1</td>
<td>1540</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Piekary Śląskie</td>
<td>24885</td>
<td>2,3</td>
<td>24474</td>
<td>2,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Pilchowice</td>
<td>532</td>
<td>0,1</td>
<td>518</td>
<td>&lt;0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Psary</td>
<td>1730</td>
<td>0,2</td>
<td>1695</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Pyskowice</td>
<td>2541</td>
<td>0,2</td>
<td>2468</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Radzionków</td>
<td>3693</td>
<td>0,3</td>
<td>3764</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Ruda Śląska</td>
<td>73541</td>
<td>6,9</td>
<td>72550</td>
<td>6,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Rudziniec</td>
<td>21</td>
<td>&lt;0,1</td>
<td>40</td>
<td>&lt;0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Rybnik</td>
<td>30</td>
<td>&lt;0,1</td>
<td>20</td>
<td>&lt;0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Siemianowice Śląskie</td>
<td>31413</td>
<td>3,0</td>
<td>30937</td>
<td>2,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Siewierz</td>
<td>1512</td>
<td>0,1</td>
<td>1516</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Stawków</td>
<td>685</td>
<td>0,1</td>
<td>635</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Sosnowiec</td>
<td>100307</td>
<td>9,4</td>
<td>100630</td>
<td>9,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Świerklaniec</td>
<td>3226</td>
<td>0,3</td>
<td>3227</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Gmina</td>
<td>Pasażerowie wsiadający</td>
<td>Pasażerowie wysiadający</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>----------------</td>
<td>------------------------</td>
<td>-------------------------</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Liczba [pas/dobę]</td>
<td>Udział procentowy w całej sieci [%]</td>
<td>Liczba [pas/dobę]</td>
<td>Udział procentowy w całej sieci [%]</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Świętochłowice</td>
<td>22058</td>
<td>2,1</td>
<td>21900</td>
<td>2,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Tarnowskie Góry</td>
<td>13213</td>
<td>1,2</td>
<td>13230</td>
<td>1,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Tychy</td>
<td>1473</td>
<td>0,1</td>
<td>1432</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Wojkowice</td>
<td>3462</td>
<td>0,3</td>
<td>3516</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Zabrze</td>
<td>83643</td>
<td>7,9</td>
<td>83396</td>
<td>7,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Zawiercie</td>
<td>26</td>
<td>&lt;0,1</td>
<td>26</td>
<td>&lt;0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Zbrosławice</td>
<td>2219</td>
<td>0,2</td>
<td>2357</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>RAZEM</td>
<td>1062689</td>
<td>100</td>
<td>1062709</td>
<td>100</td>
</tr>
</tbody>
</table>

źródło: opracowanie własne
ZAŁĄCZNIK NR 6. Liczba pasażerów wsiadających w poszczególnych okresach doby

<table>
<thead>
<tr>
<th>Przedział czasu</th>
<th>Liczba pasażerów wsiadających [pas]</th>
<th>Okres doby</th>
<th>Nazwa</th>
<th>Liczba pasażerów wsiadających [pas]</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>04:00–05:00</td>
<td>11208</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>51009</td>
</tr>
<tr>
<td>05:00–06:00</td>
<td>39801</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>06:00–07:00</td>
<td>63776</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>07:00–08:00</td>
<td>88585</td>
<td></td>
<td></td>
<td>221986</td>
</tr>
<tr>
<td>08:00–09:00</td>
<td>69625</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>09:00–10:00</td>
<td>64886</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>10:00–11:00</td>
<td>64217</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>11:00–12:00</td>
<td>63330</td>
<td></td>
<td></td>
<td>262377</td>
</tr>
<tr>
<td>12:00–13:00</td>
<td>69944</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>13:00–14:00</td>
<td>79736</td>
<td></td>
<td></td>
<td>268584</td>
</tr>
<tr>
<td>14:00–15:00</td>
<td>95689</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>15:00–16:00</td>
<td>93159</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>16:00–17:00</td>
<td>70904</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>17:00–18:00</td>
<td>54662</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>18:00–19:00</td>
<td>42307</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>19:00–20:00</td>
<td>30864</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>20:00–21:00</td>
<td>22731</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>21:00–22:00</td>
<td>18310</td>
<td></td>
<td></td>
<td>258915</td>
</tr>
<tr>
<td>22:00–23:00</td>
<td>12928</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>23:00–24:00</td>
<td>3428</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>24:00–01:00</td>
<td>989</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>01:00–02:00</td>
<td>376</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>02:00–03:00</td>
<td>524</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>03:00–04:00</td>
<td>892</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Źródło: opracowanie własne
Schemat linii komunikacyjnych KZK GOP i Kolei Śląskich