

**RAPORT
Z BADAŃ MARKETINGOWYCH
WRAZ Z KONCEPCJĄ
ZMIAN W OFERCIE PRZEWOZOWEJ
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
W BIELSKU PODLASKIM**



**Marcin
Gromadzki**

**Public
Transport
Consulting**

ptc public
transport
consulting
marcin gromadzki

XXVI Sesja Rady Miasta Bielsk Podlaski, 24 lutego 2026 r.

ZAKRES TREŚCI OPRACOWANIA

1. Podaż usług przewozowych bielskiej komunikacji miejskiej
2. **Zakres i metodologia badań marketingowych oraz redukcja i analiza danych**
3. Popyt na usługi bielskiej komunikacji miejskiej w świetle wyników badań marketingowych
4. **Postulowane zmiany w ofercie przewozowej w świetle wyników badań marketingowych**
 - 4.1. Ogólne założenia optymalizacji sieci komunikacyjnej
 - 4.2. **Proponowane zmiany w ofercie przewozowej**
 - 4.3. Proponowane zmiany nazw przystanków

ZAŁĄCZNIKI DO OPRACOWANIA

- nr 1: Szczegółowe wyniki badań wielkości popytu na usługi bielskiej komunikacji miejskiej
- nr 2: Zbiorcze wyniki badań wielkości popytu na usługi bielskiej komunikacji miejskiej
- nr 3: Mapa sieci komunikacyjnej bielskiej komunikacji miejskiej:
 - ✓ nr 3A – stan na dzień 30 września 2025 r.
 - ✓ nr 3B – projekt
- nr 4: Wykorzystanie przystanków
- nr 5: Wykaz przystanków z propozycjami nowych nazw

Po zaakceptowaniu propozycji z koncepcji powstaną rozkłady jazdy.

LINIE BIELSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Według stanu na dzień 30 września 2025 r. sieć połączeń bielskiej komunikacji miejskiej tworzyło 6 dziennych linii autobusowych: 1, 1E, 1AE, 2, 3 i 4.

Wszystkie linie były bezwarunkowo nieodpłatne dla pasażerów.

Na podstawie kryterium zakresu funkcjonowania, wymienione linie można podzielić na dwie kategorie, obejmujące odpowiednio:

- **pięć linii funkcjonujących tylko w dni robocze od poniedziałku do piątku – 1, 1E, 2, 3 i 4;**
- **jedną linię funkcjonującą wyłącznie w soboty, niedziele i święta – 1AE.**

PODZIAŁ LINII WEDŁUG ZAKRESU TERYTORIALNEGO OBSŁUGI

Kryterium liczby obsługiwanych jednostek administracyjnych umożliwia wyodrębnienie dwóch grup linii, obejmujących odpowiednio:

- **trzy linie miejskie (1E, 1AE i 2) – z trasami w całości zawierającymi się w granicach administracyjnych Bielska Podlaskiego;**
- **trzy linie podmiejskie (1, 3 i 4) – z trasami łączącymi miasto Bielsk Podlaski z miejscowościami w gminie Bielsk Podlaski.**



MIEJSCOWOŚCI OBSŁUGIWANE LINIAMI BIELSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ - STAN NA 30 WRZEŚNIA 2025 R.

Kierunek wylotowy z miasta	Miejscowość	Gmina	Liczba mieszkańców	Linie	Dzienna liczba kursów do i z danej miejscowości		
					dni powszednie szkolne	soboty	niedziele
-	Bielsk Podlaski	Miasto Bielsk Podlaski	23 696	wszystkie	nie dot.	nie dot.	nie dot.
Północny	Biała	Gmina Bielsk Podlaski	16	1*	2/2	-	-
	Kotły		117	1*	2/2	-	-
Wschodni	Widowo	Gmina Bielsk Podlaski	546	3	8/8	-	-
Zachodni	Augustowo	Gmina Bielsk Podlaski	567	1	1/2	-	-
				3	7/8	-	-
				4	2/2	-	-
				Razem	10/12	-	-
Razem			24 942	-	-	-	-

* - tylko w czwartki, oprócz świąt

POTENCJAŁ DEMOGRAFICZNY OBSZARU OBSŁUGIWANEGO BIELSKĄ KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ

Sieć linii bielskiej komunikacji miejskiej obsługiwała dość niewielki obszar – zamieszkały przez 24 942 osoby.

Poza licząc 23 696 mieszkańców miastem Bielsk Podlaski, autobusy dojeżdżały także do 4 miejscowości w otaczającej miasto gminie wiejskiej, zamieszkałych łącznie przez 1 246 osób.

Poza Bielskiem Podlaskim zamieszkiwało jedynie 5% ogółu ludności obszaru obsługiwanego bielską komunikacją miejską.

Miejscowości podmiejskie charakteryzował dość niewielki potencjał demograficzny.



LICZBA KURSÓW NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH - STAN NA 30 WRZEŚNIA 2025 R.

Linia	Liczba kursów wykonywanych w poszczególnych rodzajach dni tygodnia w każdym z kierunków					
	dzień powszedni		sobota		niedziela	
	kierunek A	kierunek B	kierunek A	kierunek B	kierunek A	kierunek B
1	5	4	nie funkcjonowała		nie funkcjonowała	
1E	18	14	nie funkcjonowała		nie funkcjonowała	
1AE	nie funkcjonowała		8	6	7	6
2	18	18	nie funkcjonowała		nie funkcjonowała	
3	9	8	nie funkcjonowała		nie funkcjonowała	
4	2	2	nie funkcjonowała		nie funkcjonowała	
Razem sieć	52	46	8	6	7	6

SUMARYCZNA LICZBA KURSÓW W DNIU POWSZEDNIM, W SOBOTĘ I W NIEDZIELE – STAN NA 30 WRZEŚNIA 2025 R.

Według stanu na dzień 30 września 2025 r., na liniach autobusowych bielskiej komunikacji miejskiej wykonywano łącznie 98 kursów w dniu powszednim i tylko 14 kursów w sobotę oraz 13 kursów w niedzielę.

Liczba kursów oferowana w sobotę stanowiła 14,3% liczby kursów w dniu powszednim.

W niedzielę natomiast oferowano 13,3% liczby kursów zaplanowanych w dniu powszednim i jednocześnie 92,9% liczby kursów w sobotę.



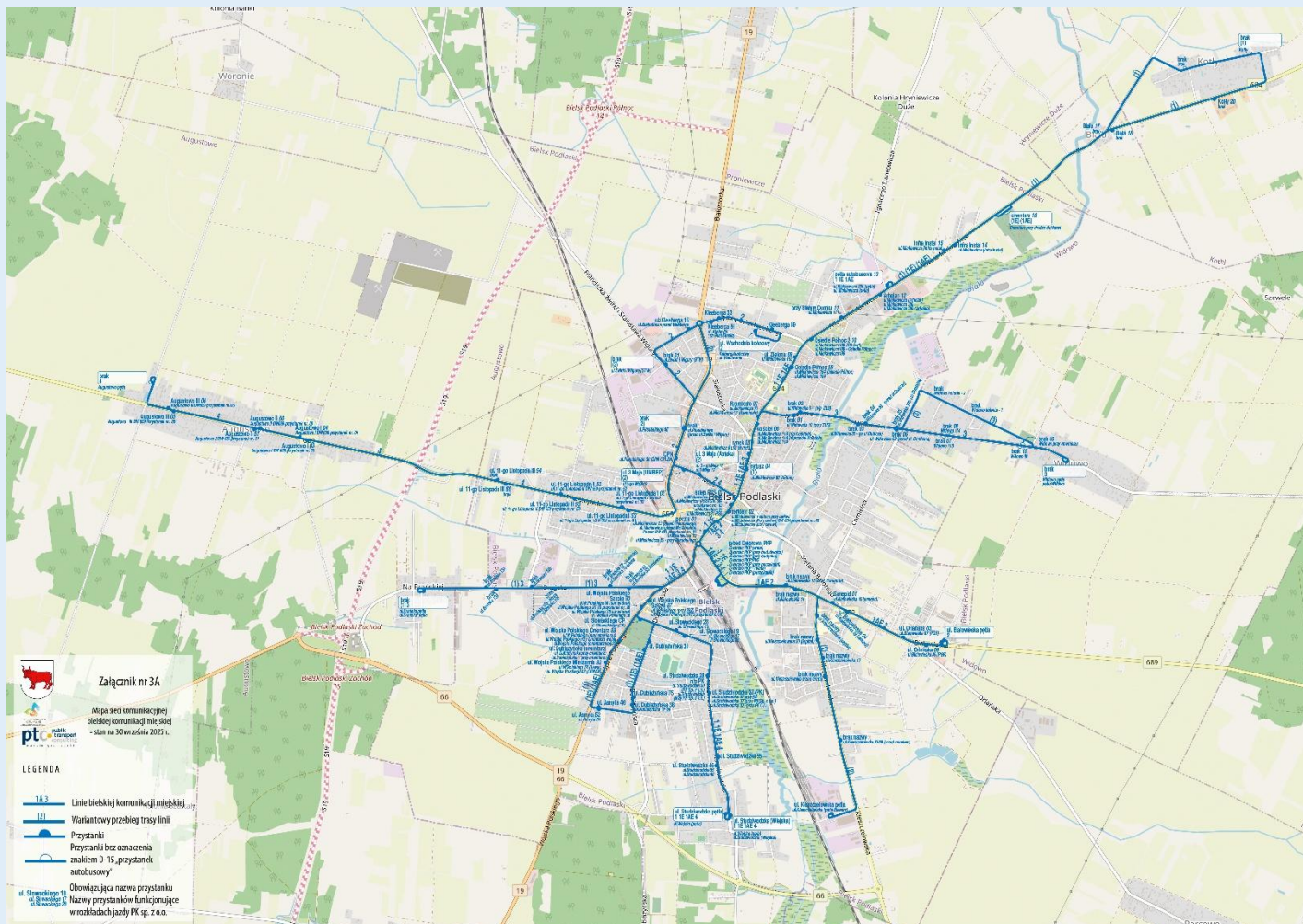
LICZBA WARIANTÓW TRAS NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH - STAN NA 30 WRZEŚNIA 2025 R.

Linia	Liczba wariantów tras w każdym z kierunków		
	kierunek A	kierunek B	łącznie
1	4	3	7
1E	5	3	8
1AE	5	3	8
2	3	7	10
3	3	3	6
4	1	1	2
Razem sieć	21	20	41

Na jedną linię przypadało przeciętnie 6,8 wariantów tras.

Taka wielowariantowość tras charakteryzowała system, w którym w skali dnia powszedniego wykonywano tylko 98 kursów. Oznacza to, że w taki sam sposób realizuje się średnio tylko 2,4 kursu.

MAPA OBECNYCH TRAS – STAN NA 30 WRZEŚNIA 2025 R.



LICZBA POJAZDÓW NA LINIACH W POSZCZEGÓLNYCH GODZINACH PRZEKROJOWYCH - STAN NA 30 WRZEŚNIA 2025 R.

Przekrojowa godzina	Liczba pojazdów na trasie o danej godzinie w poszczególne dni		
	dzień powszedni	sobota	niedziela
5:45	2	-	-
6:30	5	-	-
7:15	6	-	-
8:00	5	1	-
8:45	2	-	-
9:30	1	-	-
10:15	2	-	-
11:00	3	-	-
11:45	2	-	1
12:30	4	-	-
13:15	4	-	-
14:00	1	1	-
14:45	5	-	-
15:30	3	-	-
16:15	3	-	-
17:00	2	-	-
17:45	2	-	-
18:30			

ZAKRES CZASOWY ZAANGAŻOWANIA TABORU

Maksymalna liczba pojazdów niezbędnych do wykonania wszystkich zadań przewozowych zaplanowanych w rozkładach jazdy bielskiej komunikacji miejskiej, wyniosła 6 dla dnia powszedniego oraz po 1 dla soboty i dla niedzieli.

Kulminacja wykorzystania taboru w dniu powszednim przypadła na przekrojowe godziny: 6:30, 7:15 i 8:00 oraz 15:30 i 16:15, czyli tradycyjne szczyty przewozów szkolno-pracowniczych – z liczbą pojazdów w ruchu od 5 do 6 (najwięcej – o godz. 7:15).

W Bielsku Podlaskim na tle innych miast o podobnej wielkości widoczne jest przesunięcie pór największego zaangażowania taboru, które w innych ośrodkach z reguły przypada na godziny 6:30-8:00 i 13:15-15:30, z dużą liczbą pojazdów w ruchu utrzymywanych także pomiędzy tymi godzinami.

REDUKCJA PODAŻY W GODZINACH MIĘDZYSZCZYTOWYCH W DNIU POWSZEDNIM

Charakterystyczną cechą bielskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim, nietypową dla innych miast o podobnej wielkości, było bardzo duże ograniczenie podaży usług w godzinach międzyszczytowych, charakteryzujących się w miastach małych i średnich znacznym popytem, często nawet porównywalnym do występującego w godzinach szczytów szkolno-pracowniczych.

Opisana struktura czasowa podaży w dniu powszednim bardziej niż komunikacji miejskiej odpowiada sieciom komunikacji powiatowej, koncentrującym się przede wszystkim na dowozach szkolno-pracowniczych w dość wąskich godzinach tradycyjnych szczytów przewozowych.



ZAANGAŻOWANIE POJAZDÓW W SOBOTĘ I NIEDZIELĘ

W sobotę wykorzystywano maksymalnie tylko 1 autobus, a jego zaangażowanie przypadło na przekrojowe godziny w przedziałach od 7:15 do 8:45 i od 13:15 do 17:00, z przerwą w obsłudze sieci komunikacyjnej pomiędzy kolejnymi przekrojowymi godzinami od 9:30 do 12:30.

Niedzielna oferta przewozowa zakładała obsługę sieci komunikacyjnej także tylko 1 autobusem, angażowanym w kolejnych przekrojowych godzinach od 8:00 do 15:30.



LICZBA WOZOKILOMETRÓW W POSZCZEGÓLNYCH RODZAJACH DNI TYGODNIA - STAN NA 30 WRZEŚNIA 2025 R.

Linia	Liczba wozokilometrów w poszczególnych przekrojach			
	dzień powszedni	sobota	niedziela	przeciętny miesiąc
1	101,50	-	-	2 131,50
1E	274,00	-	-	5 754,00
1AE	-	155,70	155,65	1 401,05
2	234,56	-	-	4 925,76
3	119,40	-	-	2 507,40
4	44,80	-	-	940,80
Razem sieć	774,26	155,70	155,65	17 660,51

RÓŻNICE W WIELKOŚCI PRACY EKSPLOATACYJNEJ W ZALEŻNOŚCI OD RODZAJU DNIA

We wrześniu 2025 r. w dniu powszednim w bielskiej komunikacji miejskiej zaplanowano wykonanie łącznie 774,26 wozokilometrów.

W sobotę i w niedzielę założono natomiast wykonywanie odpowiednio 155,70 i 155,65 wozokilometrów, czyli po 20,1% wielkości pracy eksploatacyjnej w dniu powszednim.

Zwraca uwagę niemal identyczna wielkość podaży usług w sobotę i w niedzielę.



ŚREDNIOMIESIĘCZNY PRZEBIEG TABORU

Średni miesięczny przebieg pojazdu zaangażowanego do obsługi linii bielskiej komunikacji miejskiej wyniósł 2 943 wzkm.

Przebieg ten okazał się aż o 35% mniejszy od obliczonego w innych miastach o podobnej wielkości w kraju, w których regułą jest wykonywanie około 4 500 km miesięcznie w przeliczeniu na jeden pojazd w ruchu.

Wpływ na ten niski wynik miało relatywnie niewielkie zaangażowanie taboru przez większą część dnia powszedniego i bardzo duże ograniczenie podaży w oba dni weekendowe.



ZAKRES PRZEPROWADZONYCH BADAŃ MARKETINGOWYCH

W bielskiej komunikacji miejskiej badania marketingowe wielkości popytu przeprowadzone zostały kompleksowo dla całej sieci komunikacyjnej i objęły:

- liczbę pasażerów we wszystkich kursach wykonanych na liniach komunikacji miejskiej w reprezentatywnym dniu powszednim, w sobotę i niedzielę;
- liczbę pasażerów wysiadających, wsiadających i pozostających w pojeździe po ruszeniu z każdego przystanku;
- rzeczywisty czas przejazdu całej trasy kursu i odcinków pomiędzy przystankami węzłowymi;
- ewentualne sugestie pasażerów zgłaszane obserwatorom oraz uwagi obserwatorów odnotowywane na kartach pomiarowych.

Pomiary wykonano techniką obserwacji wewnątrzpojazdowej.

KARTA OBSERWACJI NAPEŁNIENIA W PRZEPROWADZONYCH BADANIACH MARKETINGOWYCH

PTC / PK Bielsk Podlaski - wyniki badań nappełnienia										Data badań: 16, 17 września 2025 r.									
Linia: 4 Rozkład powszedni										Kierunek: Augustowo > Studziwodzka									
A. Godz. odj. wg harm. B. Przystanek początkowy C. Nr inw. pojazdu	Badane parametry	AUGUSTOWO PĘTLA	Augustowo III	Augustowo II	AUGUSTOWO I	11 Listopada III	11 Listopada II	11 Listopada I	3 MAJAJ 19	Mickiewicza 31 - PSS	Mickiewicza 23 - przy Piłsudskiego	DWORZEC PKP (WIATA)	WOJSKA POLSKIEGO 36 SUROWCE WTÓRNE	Słowackiego CP	Słowackiego 17	STUZZIWOZZKA 28 N/P PK	Studziwodzka 48	STUZZIWOZZKA	A. Suma osób wsiadających B. Czas jazdy w min. C. Postoje na trasie
7.17	l. wys.		0	0	0	0	0	0	1	3	0	5	0	0	0	1	0	0	
	l. wsiad.	0	2	3	0	0	1	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0		10
Augustowo	w poj.	0	2	5	5	5	6	6	5	5	5	1	1	1	1	0	0	0	
	g. przyj.				7.23				7.29			7.38	7.47			7.49		7.51	0.33
	g. odj.	7.18			7.23				7.30			7.42	7.47			7.49			0.04
WL 1746S	uwagi																		
15.50	l. wys.		0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
	l. wsiad.	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0		2
Augustowo	w poj.	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
	g. przyj.				15.55				16.02			16.07	16.15			16.17		16.19	0.28
	g. odj.	15.51			15.55				16.02			16.12	16.15			16.17			0.02
WL 1746S	uwagi																		
Suma wysiadających			0	0	0	0	0	0	1	4	0	5	0	0	0	1	0	1	Σ: 12
Suma wsiadających		0	2	3	1	0	1	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0		Σ: 10
																Obydwa kierunki	Suma wysiadających	Σ: 22	
																	Suma wsiadających	Σ: 22	

ANALIZA WYNIKÓW W PRZEPROWADZONYCH BADANIACH MARKETINGOWYCH - PORÓWNANIE WIELKOŚCI POPYTU W OBU KIERUNKACH JAZDY

TABELA 6

Wyniki badań wielkości popytu na usługi bielskiej komunikacji miejskiej - jesień 2025 r.

Kursy na linii:		3		Rozkład: powszedni															
Kursy w kierunku A: Brańska > Widowo									Kursy w kierunku B: Widowo > Brańska									Kier. A+B	
Parametry kursu				Liczba pasażerów w kursie					Parametry kursu				Liczba pasażerów w kursie					Liczba pasażerów w kursach	
Godz. odj. wg rozkł.	Typ taboru	Wariant trasy	Długość kursu		suma	na 1 km	maksymalne napełnienie		Godz. odj. wg rozkł.	Typ taboru	Wariant trasy	Długość kursu		suma	na 1 km	maksymalne napełnienie		suma	na 1 km
			km liniowe	km dojazd.			miejsce	osób				km liniowe	km dojazd.			miejsce	osób		
6.05	KS	Brańska > Widowo	7.40	x	0	0.0	-	0	6.26	KS	Widowo > Brańska	7.40	x	5	0.7	Widowo	2	5	0.3
6.49	KS	Brańska > Widowo	7.40	x	8	1.1	Brańska Żarniewicza	6	7.10	KS	Widowo > kolonia > Brańska	7.60	x	19	2.5	Mickiewicza 73	15	27	1.8
7.32	KS	Brańska > Widowo	7.40	x	17	2.3	Dworzec PKP	11	8.00	KS	Widowo > Dworzec PKP	4.40	1.50	3	0.5	Widowska Chmielna	2	20	1.5
12.50	KS	Dworzec PKP > Widowo	4.40	1.50	6	1.0	Mickiewicza 114	5	13.04	KS	Widowo > kolonia > Brańska	7.60	x	8	1.1	Widowo	6	14	1.0
13.34	KS	Brańska > Widowo	7.40	x	10	1.4	Mickiewicza 114	7	13.58	KS	Widowo > Brańska	7.40	x	16	2.2	Mickiewicza Piłsudskiego	10	26	1.8
14.23	KS	Brańska > Widowo	7.40	x	17	2.3	Widowska ZUS	15	14.57	KS	Widowo > kolonia > Brańska	7.60	x	15	2.0	Mickiewicza Rynek	9	32	2.1
15.21	KS	Brańska > Widowo	7.40	x	14	1.9	Mickiewicza Ratusz	9	15.48	KS	Widowo > kolonia > Brańska	7.60	x	8	1.1	Mickiewicza PSS	5	22	1.5
16.14	KS	Brańska > Widowo	7.40	x	3	0.4	Brańska Nowa	3	17.00	KS	Widowo > Brańska	7.40	x	7	0.9	Dworzec PKP	4	10	0.7
17.22	KS	Brańska > Żarniewicza	1.70	1.50	0	0.0	-	0	x	x	x	x	x	0	x	x	0	0	0.0
Razem wszystkie kursy:			57.90	3.00	75	1.2	x	x	Razem wszystkie kursy:			57.00	1.50	81	1.4	x	x	156	1.3
Wartości maksymalne:			x	x	17	2.3	x	15	Wartości maksymalne:			x	x	19	2.5	x	15	32	2.1

ANALIZA WYNIKÓW W PRZEPROWADZONYCH BADANIACH MARKETINGOWYCH – WYKORZYSTANIE PRZYSTANKÓW

Wyniki badań wielkości popytu na usługi bielskiej komunikacji miejskiej - wrzesień 2025 r.

Wykorzystanie przystanków

sortowanie: malejąco wg sumy

Lp.	Nazwa przystanku	Kierunek	Dzień powszedni		
			liczba wysiadających	liczba wsiadających	suma
1	sklep PSS 03	1, 1E, 1AE, 4: ul. Studziwodzka pętla, 2: ul. Białowieska pętla, 3: ul. Brańska pętla	115	177	292
2	cerkiew 02	1, 1E, 1AE: Arhelan 12, 2: ul. Wschodnia końcowy, 3: Widowo pętla, 4: Augustowo pętla	158	108	266
3	rynek 05	1, 1E, 1AE: ul. Studziwodzka pętla, 3: ul. Brańska pętla	73	71	144
4	ratusz 04	1, 1E, 1AE: Arhelan 12, 3: Widowo pętla	90	42	132
5	kościół 06	1, 1E, 1AE: Arhelan 12, 3: Widowo pętla	62	52	114
6	przed Dworcem PKP	1, 1E, 1AE, 4: ul. Studziwodzka pętla, 2: ul. Białowieska pętla, 3: ul. Brańska pętla	59	49	108
7	przez Dworcem PKP	1, 1E, 1AE: Arhelan 12, 2: ul. Wschodnia końcowy, 3: Widowo pętla, 4: Augustowo pętla	47	56	103
8	ul. Zielona 09	1, 1E, 1AE: ul. Studziwodzka pętla	2	90	92
9	Rzemiosło 07	1, 1E, 1AE: ul. Studziwodzka pętla, 3: ul. Brańska pętla	35	52	87

LICZBA PASAŻERÓW OGÓŁEM I W PRZELICZENIU NA 1 WOZOKILOMETR DLA POSZCZEGÓLNYCH LINII – WRZESIEŃ 2025 R.

Linia	Liczba pasażerów w poszczególnych przekrojach					
	dzień powszedni		sobota		niedziela	
	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm
1	187	1,8	-	-	-	-
1E	490	1,8	-	-	-	-
1AE	-	-	116	0,7	182	1,2
2	460	2,0	-	-	-	-
3	156	1,3	-	-	-	-
4	22	1,5	-	-	-	-
Razem	1 315	1,7	116	0,7	182	1,2

POPYT W DNIU POWSZEDNIM

W skali dnia powszedniego popyt na usługi bielskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 1 315 pasażerów.

W dniu powszednim w całej sieci bielskiej komunikacji miejskiej zarejestrowano przeciętnie 1,7 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr.

Zdecydowanie najlepiej wykorzystane były w dniu powszednim autobusy linii 2, przewożące średnio 2,0 pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr.



POPYT W SOBOTĘ

W sobotę na jedynej funkcjonującej w tym rodzaju linii 1AE przewieziono tylko 116 pasażerów, a wykorzystanie pojazdów wyniosło zaledwie 0,7 pasażera na wozokilometr.

W sobotę popyt na usługi linii 1AE ukształtował się na poziomie 8,8% wielkości popytu w dniu powszednim, przy ponad dwukrotnie większej podaży usług mierzonej liczbą wykonanych wozokilometrów – na poziomie 20,1% dnia powszedniego.



POPYT W NIEDZIEŁĘ

W niedzielę także funkcjonowała tylko jedna linia – 1AE, z której usług skorzystało 182 pasażerów, a wykorzystanie pojazdów ukształtowało się na poziomie 1,2 pasażera na wozokilometr.

W niedzielę popyt na usługi linii 1AE wyniósł 13,8% wielkości popytu w dniu powszednim i 156,9% popytu w sobotę, przy analogicznych stosunkach podaży usług – odpowiednio 20,1 i 100,0%.

Wzrost liczby pasażerów w niedzielę względem soboty oraz lepsze niż w sobotę wykorzystanie pojazdów wynikały ze znacznie lepiej dostosowanych do potrzeb mieszkańców godzin funkcjonowania przewozów w niedzielę (brak przerwy w obsłudze w środku dnia).

PRZEJAZDY WEWNĄTRZMIEJSKIE I PODMIEJSKIE

W dniu powszednim wyłącznie w granicach administracyjnych Bielska Podlaskiego z usług bielskiej komunikacji miejskiej skorzystało 1 240 osób, co stanowiło 94,3% ogółu pasażerów w tym rodzaju dnia tygodnia.

Poza Bielsk Podlaski lub wyłącznie poza granicami miasta podróżowało zaś 75 osób (5,7%).

Udział przewozów podmiejskich i pozamiejskich był więc znikomy.

W sobotę i w niedzielę trasa jedynej funkcjonującej w obydwa dni weekendowe linii 1AE nie wykraczała poza granice miasta.

WIELKOŚĆ PRZEWOZÓW OGÓŁEM I W PRZELICZENIU NA 1 WZKM ORAZ PRACA EKSPLOATACYJNA W PRZECIĘTNYM MIESIĄCU – WRZESIEŃ 2025R.

Linia	Miesięczna liczba pasażerów	Udział w przewozach pasażerów [%]	Miesięczna praca eksploatacyjna [km]	Udział w pracy eksploatacyjnej [%]	Liczba pasażerów na 1 wzkm
1	3 927	13,8	2 131,50	12,1	1,8
1E	10 290	36,1	5 754,00	32,6	1,8
1AE	1 374	3,2	1 401,05	7,9	0,6
2	9 660	33,9	4 925,76	27,9	2,0
3	3 276	11,5	2 507,40	14,2	1,3
4	462	1,6	940,80	5,3	0,5
Razem sieć	28 989	100,0	17 660,51	100,0	1,6

POPYT W PRZECIĘTNYM MIESIĄCU

W skali przeciętnego miesiąca popyt na usługi bielskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 28 989 pasażerów.

Z dwóch linii o największych średniomiesięcznych przewozach – 1E i 2 – skorzystało łącznie 19 950 osób, a więc 68,8% wszystkich pasażerów bielskiej komunikacji miejskiej.

Były to połączenia o największym znaczeniu w obsłudze sieci komunikacyjnej.



PRZEJAZDY PODMIEJSKIE W PRZECIĘTNYM MIESIĄCU

W skali przeciętnego miesiąca wyłącznie w granicach miasta Bielska Podlaskiego zrealizowano 27 414 przejazdów, tj. 94,6% wszystkich przejazdów.

Zdecydowanie największą liczbę pasażerów w relacjach podmiejskich przewieziono w skali miesiąca na linii 3 – 1 071 osób, stanowiących 32,7% ogółu pasażerów tej linii i zarazem 68,0% wszystkich osób wyjeżdżających autobusami komunikacji miejskiej poza miasto Bielsk Podlaski. Było to 51 osób dziennie.

Procentowo najwięcej pasażerów skorzystało na obszarze podmiejskim z linii 4 – w grupie tej znalazło się 63,6% wszystkich osób korzystających z tej linii – 294 pasażerów. Było to jednak tylko 14 osób dziennie.

UDZIAŁ W PRZEWOZACH PASAŻERÓW VERSUS UDZIAŁ W LICZBIE WOKILOMETRÓW, WYKORZYSTANIE POJAZDÓW

We wrześniu 2025 r. na trzech liniach: 1, 1E i 2 udział w przewozach pasażerów był wyższy od udziału w pracy eksploatacyjnej mierzonej liczbą wykonywanych wozokilometrów.

Zdecydowanie najkorzystniej pod tym względem wypadła linia 2, na której udział w przewozach pasażerów stanowił 121% udziału w pracy eksploatacyjnej.

Kolejne dwie linie z udziałem w przewozach pasażerów wyższym od udziału w pracy eksploatacyjnej – odpowiednio 114 i 111% – to 1 i 1E.

Najlepiej wykorzystane w skali miesiąca były autobusy linii 2, przewożąc jednak zaledwie 2,0 pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr.

Kolejne były linie 1 i 1E, z rezultatem po 1,8 pasażera na wozokilometr.

OCENA WIELKOŚCI POPYTU

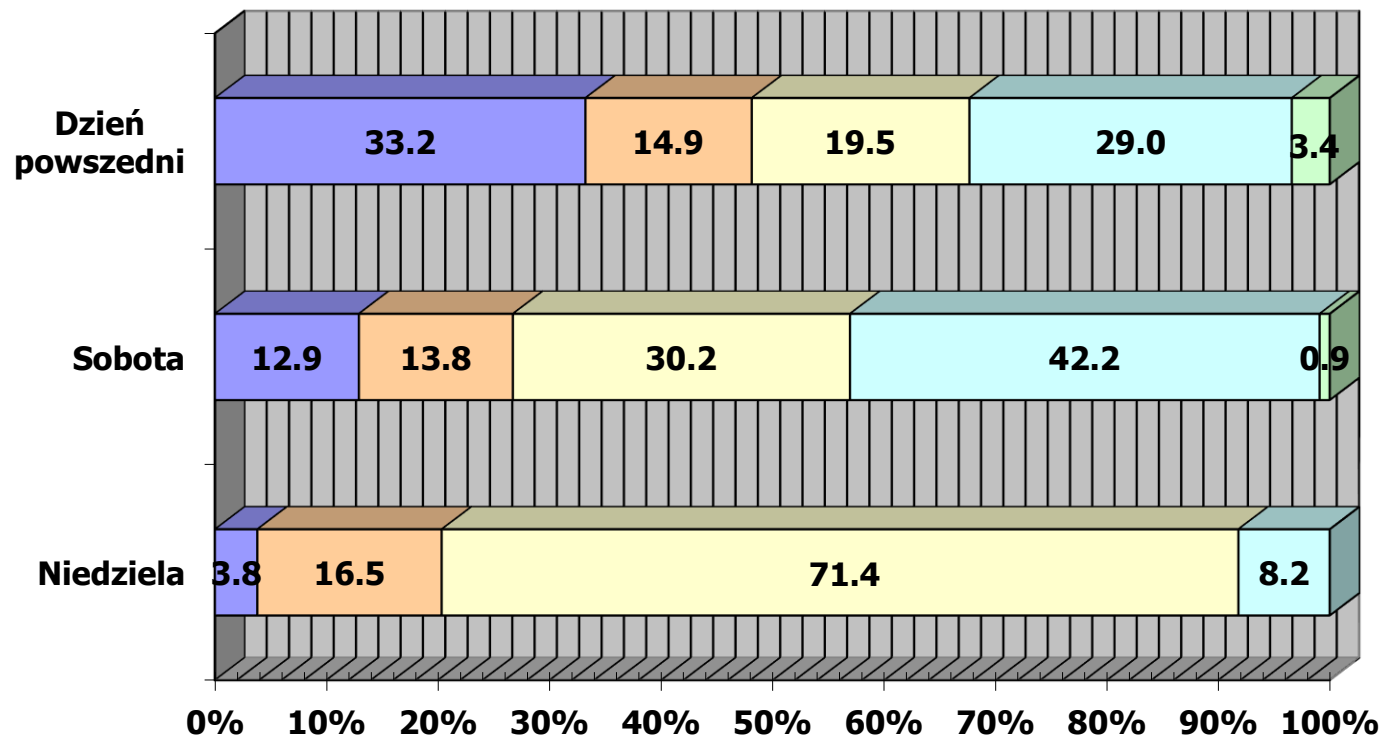
Według stanu na dzień 30 września 2025 r. obszar obsługiwany bielską komunikacją miejską zamieszkiwały 24 942 osoby.

Zarejestrowana miesięczna liczba osób korzystających z jej usług – 28 989 pasażerów – stanowiła równowartość tylko 1,2 przejazdów przeciętnego mieszkańca obsługiwanego obszaru w skali miesiąca. Jest to wartość bardzo niska.

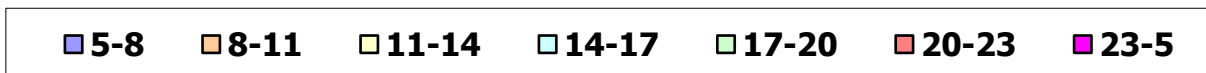
W świetle wyników badań marketingowych, roczną liczbę pasażerów bielskiej komunikacji miejskiej można oszacować na około 319 tys.



UDZIAŁ PRZEWOZÓW W TRZYGODZINNYCH PRZEDZIAŁACH CZASOWYCH W CAŁKOWITEJ LICZBIE PRZEWIEZIONYCH PASAŻERÓW – WRZESIEŃ 2025 R.



Procent pasażerów w danym dniu w trzygodzinnych przedziałach



ANALIZA POPYTU W PÓŁTORAGODZINNYCH PRZEDZIAŁACH CZASOWYCH W DNIU POWSZEDNIM

- **zdecydowanie najwięcej pasażerów – 362 osoby (aż 27,5%) było w porze porannego szczytu pracowniczo-szkolnego – 6:31-8:00;**
- **znacznie mniej intensywne przewozy zarejestrowano w porze wczesnego szczytu popołudniowego (14:01-15:30) w której przewieziono 18,9% wszystkich pasażerów (249 osób);**
- **znaczącą wielkość przewozów odnotowano w porze poprzedzającej szczyt popołudniowy (12:31-14:00) – 179 pasażerów (13,6%);**
- **mniejszą niż przed szczytem popołudniowym wielkość przewozów zarejestrowano w drugim przedziale godzinowym tego szczytu, tj. 15:31-17:00, w którym przewieziono 133 (10,1%) pasażerów;**
- **w pierwszej porze międzyszczytowej (godz. 8:01-9:30) odnotowano 107 pasażerów (8,1%).**

ROZKŁAD CZASOWY POPYTU W DNIU POWSZEDNIM

Na podstawie dokładnej analizy liczby przewożonych pasażerów w poszczególnych kursach każdej z linii, porę wzmożonego popytu, czyli szczytów przewozów w dniu powszednim na liniach bielskiej komunikacji miejskiej, można wyznaczyć na godziny 6:45-8:00 i 13:00-16:00.

Opisany rozkład czasowy popytu został jednak w dużej mierze zdeterminowany specyficzną podażą usług, z aż sześciokrotnie mniejszą liczbą pojazdów w ruchu w jednej z przekrojowych godzin w porze międzyszczytowej niż w godzinach tradycyjnych szczytów przewozowych.



PRZECIĘTNE WYKORZYSTANIE POJAZDÓW W DNIU POWSZEDNIM

W dniu powszednim autobusy bielskiej komunikacji miejskiej były najlepiej wykorzystane w porze godzinowej 8-11, przypadającej na okres międzyszczytowy, przewożąc przeciętnie 2,4 pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr.

Już niższe wykorzystanie pojazdów – na poziomie po 1,8 pasażera na wozokilometr – odnotowano w godzinach 11-14 i 14-17, czyli w drugiej porze międzyszczytowej oraz w tradycyjnym popołudniowym szczycie przewozowym.

Niewiele mniejsze wykorzystanie pojazdów, na poziomie 1,7 pasażera na wozokilometr, osiągnięto natomiast w porze godzinowej 5-8, przypadającej na godziny szczytu porannego.

BRAK PRZEKROCZENIA NOMINALNEJ POJEMNOŚCI TABORU, ODNOTOWANY PRZYPADEK STANU ŚCISKU

W skali całej sieci komunikacyjnej bielskiej komunikacji miejskiej podczas badań marketingowych wielkości popytu prowadzonych we wrześniu 2025 r. **nie wystąpił żaden przypadek przekroczenia zdolności przewozowej taboru**, odnotowano tylko jedną sytuację stanu ścisku.

Dotyczyło to linii 1AE i midibusu o mniejszej pojemności pasażerskiej określonej na około 60 osób (typ taboru KN-1).

Analizowany przypadek miał miejsce w kursie realizowanym w niedzielę o godz. 13:40 z pętli przy ul. Studziwodzkiej do cmentarza.

Zarejestrowane napełnienie wynosiło 50 osób i wystąpiło po wyjeździe autobusu z przystanku „Mickiewicza 114 (naprzeciw Kościoła)”.

PROPONOWANY TABOR DO OBSŁUGI BIELSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

W świetle danych z badań wielkości popytu, których syntezę zawarto w opracowaniu, za optymalny uniwersalny tabor do obsługi sieci komunikacyjnej bielskiej komunikacji miejskiej, należy uznać midibus o długości ok. 10 m i nominalnej pojemności przynajmniej 70 osób.

W sytuacji planów inwestowania w pojazdy krótsze i mniej pojemne, jak np. eksploatowane już midibusy marki Yutong o długości ok. 9 m, konieczne jest niewielkie zintensyfikowanie obsługi wybranych tras.

Właśnie takie rozwiązanie zaproponowano w części koncepcyjnej opracowania.

ZASADY PLANOWANIA ROZKŁADÓW JAZDY

W procesie optymalizowania oferty przewozowej podkreśla się wagę pełnej synchronizacji rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej.

Polega to na odejściu od opracowywania rozkładu jazdy w odniesieniu do jednej linii (lub zadania komunikacyjnego, przeznaczonego do obsługi jednym autobusem), na rzecz układania rozkładów jednocześnie dla całej sieci komunikacyjnej lub – w miastach większych – jej powiązanych fragmentów.



CZĘSTOTLIWOŚĆ MODUŁOWA

W procesie synchronizowania połączeń za kluczowe uznaje się obowiązywanie wspólnej dla wszystkich linii częstotliwości modułowej, gdyż jest to cecha aksjomatyczna skoordynowanego planowania.

W rozkładzie jazdy opartym na częstotliwości modułowej, odjazdy pojazdów poszczególnych linii z przystanków krańcowych są wynikiem zależności odjazdów na wspólnie obsługiwanym ciągach komunikacyjnych.

W rezultacie, rozkład jazdy układa się jak gdyby od środka trasy, a nie poprzez wyznaczanie kolejnych odjazdów z przystanków początkowych.

UWARUNKOWANIA SYNCHRONIZACJI ROZKŁADÓW JAZDY

Warunkiem uzyskania efektu synchronizacji rozkładów w skali całej sieci komunikacyjnej jest:

- **skupienie tras wszystkich linii obsługujących wspólnie dany kierunek ruchu w wiązki o jednolitym przebiegu przez obszary generujące największy popyt;**
- przeprowadzenie kategoryzacji linii, czyli przyporządkowania każdej z linii do jednej z kategorii względem obowiązującej w danej porze dnia częstotliwości modułowej.



KWESTIA ODPŁATNOŚCI USŁUG DLA PASAŻERÓW

W miastach najmniejszych rekomendowane jest wprowadzanie bezpłatnej komunikacji miejskiej w sposób bezwarunkowy dla wszystkich jej użytkowników, tak jak ma to miejsce w Bielsku Podlaskim.

Obecne zasady bezwarunkowego zwolnienia pasażerów z obowiązku wnoszenia opłat powinny być więc utrzymane.



WYKORZYSTANIE PRZYSTANKÓW

W dniu powszednim zdecydowanie najwięcej pasażerów (558 osób na łączne 2 630 osób wsiadających i wysiadających w całej sieci komunikacyjnej, tj. 21,2%) skorzystało z pary przystanków „sklep PSS 03” oraz „cerkiew 02” – w ścisłym centrum miasta.

Na drugim miejscu, z wykorzystaniem przez 276 osób (10,4%) znalazła się sąsiednia para przystanków „rynek 05” i „ratusz 04”, a na trzecim – z wykorzystaniem przez 211 osób (8,0%) – dwukierunkowy przystanek „przed dworcem PKP”.

Łącznie wymienione trzy pary przystanków odpowiadały za obsługę aż 1 045 pasażerów, a więc 39,7% ich ogółu.

Spośród wszystkich 101 słupków przystankowych w całej sieci komunikacyjnej, tylko 26 (25,7%) odpowiadało w dniu powszednim za obsługę 2 075 pasażerów, tj. aż 78,9% łącznej ich liczby.

PROPONOWANE ZMIANY OFERTY PRZEWOZOWEJ – WPROWADZENIE

Bardzo słabe wykorzystanie pojazdów oraz ogólnie niski popyt na usługi bielskiej komunikacji miejskiej, stanowiły przesłankę sformułowania propozycji istotnych zmian w ofercie przewozowej.

Proponuje się, aby najlepiej wykorzystany ciąg komunikacyjny, łączący główne cele i źródła ruchu w mieście, tj. odcinek pomiędzy dworcem kolejowym a os. Północ, obsługiwany był przez większą część dnia poprzedniego, tj. w godzinach 6:30-17 z przynajmniej 30-minutową częstotliwością kursów, zapewnianą naprzemiennie dwiema podstawowymi liniami komunikacyjnymi 1 i 2.



PROPOZYCJE ZMIAN NA LINII 1

(1)

Trasa podstawowej linii 1 powinna tak jak obecnie łączyć pętlę przy ul. Studziwodzkiej – poprzez najważniejsze generatory ruchu w rdzeniu zabudowy miasta i najlepiej wykorzystane przystanki, a więc dworzec kolejowy i przystanki w ciągu ul. Mickiewicza – z pętlą Mickiewicza na skraju obszaru intensywnej zabudowy.

Wybrane kursy linii 1 byłyby wydłużone do pętli przy cmentarzu oraz ewentualnie – w sytuacji podjęcia decyzji o niezmiennym zakresie obsługi obszaru podmiejskiego – do miejscowości Kotły.

Rekomenduje się jednak rezygnację z wyłącznie czwartkowej obsługi miejscowości Biała i Kotły (10 pasażerów dziennie).

PROPOZYCJE ZMIAN NA LINII 1

(2)

Proponuje się zmianę trasy linii 1 pomiędzy przystankami „ul. Studziwodzka 87 (PK)” i „przed Dworcem PKP”.

Zamiast ulicami: Studziwodzką, Słowackiego i Wojska Polskiego (a wybranymi kursami – Studziwodzką, Słowackiego, Dubiażyńską, Asnyka i Wojska Polskiego), trasa linii 1 prowadziłaby ulicami: Studziwodzką, Obozową, Dubiażyńską, Asnyka, Wojska Polskiego, Słowackiego, Sportową, Wyszyńskiego i ponownie Wojska Polskiego.

Zakłada się funkcjonowanie linii 1 w dniu powszednim w godzinach 5-19 (jak obecnie), w stałym takcie 30-minutowym w godzinach szczytów przewozowych (6-8:30 i 12:30-17) oraz 60-minutowym w godzinach: 5-6, 8:30-12:30 i 17-19.

Do linii 1 proponuje się włączyć kursy obecnej linii 1E, wykonywane niemal na identycznej trasie.

PROPOZYCJE ZMIAN NA LINII 2

(1)

Linia 2 na nowej trasie stanowić będzie uzupełnienie koordynacyjne linii 1 na odcinku pomiędzy dworcem kolejowym a os. Północ.

Zmieniona trasa tej linii prowadzić będzie, tak jak obecnie, z pętli przy ul. Białowieskiej w kierunku dworca kolejowego, ale dodatkowo zaplanowano zajazd na ulice: Kleszczelowską, Lipową, Hołowieską (na odcinku pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Lipową a skrzyżowaniem z ul. Kleszczelowską) i następnie ponownie ul. Kleszczelowską.

W wybranych kursach zajazd będzie dłuższy, gdyż z ul. Hołowieskiej prowadzić będzie ul. Kleszczelowską do pętli Elewarr i ponownie ul. Kleszczelowską.

PROPOZYCJE ZMIAN NA LINII 2 (2)

Od dworca kolejowego trasa linii 2 nie prowadziłaby jak obecnie do przystanku Żwirki i Wigury (lub w wybranych kursach dalej – do ul. Kleeberga), tylko byłaby identyczna jak trasa linii 1, a więc obejmowałaby ulice Białowieską i Mickiewicza, prowadząc do pętli przy os. Północ, a wybranymi kursami dalej – do pętli przy cmentarzu lub miejscowości Kotły.

Zakłada się funkcjonowanie linii 2 w dniu powszednim w godzinach 5-19 (tak jak obecnie), w takcie 30-minutowym nie tylko w godzinach porannego szczytu przewozowego, ale i także popołudniowego (w godzinach 6-8:30 i 12:30-17) oraz w takcie 60-minutowym w godzinach: 5:00-6:00, 8:30-12:30 i 17-19.

Proponuje się zwiększenie liczby kursów wydłużonych do cmentarza – aby w godzinach 8-17 dojazd do niego był możliwy średnio co 60 minut (takt ten zapewnią kursy linii 1 i 2).

WEEKENDOWA LINIA 12

(1)

W soboty i niedziele, zamiast funkcjonowania osobnych linii 1 i 2, proponuje się uruchomienie linii oznaczonej 12, funkcjonującej podobnie jak obecna linia 1AE.

Trasa linii 12 rozpoczynać się będzie przy ul. Studziwodzkiej i do dworca kolejowego prowadzić będzie identycznie, jak zaproponowana nowa trasa linii 1 (ulicami: Obozową, Dubiażyńską, Asnyka, Wojska Polskiego, Słowackiego, Sportową i Wyszyńskiego).

Po obsłudze dworca kolejowego zaplanowano zajazd do pętli przy ul. Białawieskiej, ulicami: Białawieską, Kleszczelowską, Lipową, Hołowieską, Kleszczelowską i ponownie Białawieską – do pętli.

Po zawróceniu zaplanowano przejazd ul. Białawieską do dworca kolejowego i dalej już dotychczasową trasą linii 1 (oraz obecnej linii 1AE) – do pętli przy cmentarzu, do której zakłada się wydłużenie wszystkich kursów linii 12.

WEEKENDOWA LINIA 12

(2)

Proponuje się, aby kursy na linii 12 w soboty wykonywane były w godzinach 7:30-17 przez cały czas – z częstotliwością co 90 minut, bez przerwy w godzinach 9:30-12:30.

W niedziele zakres czasowy funkcjonowania linii 12 byłby natomiast zbliżony do obecnego zakresu funkcjonowania linii 1AE, czyli 7:30-15:30, z kursami co 90 minut – w identycznych godzinach kursów jak w sobotę.



PROPOZYCJE ZMIAN NA LINII 3

(1)

Z uwagi na zmiany w trasie linii 2, dostosowawczej modyfikacji ulegnie trasa linii 3, która obejmie swoim zasięgiem rejony miasta z najstąbiej wykorzystanymi przystankami.

Trasa tej linii rozpocznie się na pętli Brańska w Augustowie i następnie obejmować będzie osiedle domków jednorodzinnych, położone na południe od ul. Brańskiej.

Optymalny byłby przejazd autobusu ulicami: Brańską, Norwida, Jana Pawła II, Pileckiego, Witosa, ponownie Brańską, Wojska Polskiego, Słowackiego, Sportową, Wyszyńskiego, po raz kolejny Wojska Polskiego i dalej Białowieską – pod dworzec kolejowy.

PROPOZYCJE ZMIAN NA LINII 3 (2)

Po zawróceniu pod dworcem trasa linii 3 prowadzić będzie ponownie ul. Białowieską i następnie ulicami: Mickiewicza, 3 Maja, al. Piłsudskiego, Żwirki i Wigury, Kleeberga, ponownie Mickiewicza, Widowską, Chmielną i Białowieską – do pętli przy ul. Białowieskiej.

W ten sposób bielska komunikacja miejska nie tylko lepiej spenetruje część miasta pomiędzy ulicami Brańską i Jana Pawła II, ale też umożliwi uczniom dojazd z tego rejonu do SP nr 2.

Zaletą takiej trasy linii 3 jest też obsługa przystanków przy ul. Wojska Polskiego, w pobliżu Zespołu Szkół im. Jana Pawła II (których nie obsługiwałyby już autobusy linii 1), a także obsługa kolejną linią podstawową rejonu bloków za torami kolejowymi.

Wyznaczenie przebiegu nieobsługiwanej do tej pory ul. Chmielną zapewni realizację postulatu objęcia tej ulicy komunikacją miejską.

PROPOZYCJE ZMIAN NA LINII 3

(3)

Wybrane kursy, w godzinach zbliżonych do obecnych, wykonywane będą z zajazdem przez Widowo.

Przejazd z Widowa do Bielska Podlaskiego realizowany będzie przez Widowo Kolonię, ale nie tak jak obecnie tylko w wybranych kursach, tylko wszystkimi prowadzącymi przez Widowo.

PROPOZYCJE ZMIAN NA LINII 3 ZWIĄZANE Z LIKWIDACJĄ LINII 4

Z uwagi na bardzo słabe wykorzystanie linii 4, do obsługi miejscowości Augustowo – w sytuacji podjęcia decyzji o jej utrzymaniu – proponuje się skierować linię 3.

Zamiast uruchamiania dedykowanej linii 4, zakłada się wydłużenie dwóch par kursów tej linii (około godzin 7 i 15) – ulicami Berezowca i 11 Listopada.

Obecne przystanki linii 4 w ciągu ul. 11 Listopada nie były w ogóle wykorzystane w czasie badań marketingowych.

PROPONOWANY NOWY UKŁAD KOMUNIKACYJNY – PODSUMOWANIE

Zaprojektowany w ramach niniejszej koncepcji nowy system obsługi komunikacyjnej Bielska Podlaskiego i przyległych miejscowości, składa się z czterech linii autobusowych:

- **trzech priorytetowych – funkcjonujących w dniu powszednim w godzinach szczytów przewozowych z częstotliwością 30-minutową, a w godzinach międzyszczytowych i wieczornych (do godziny 19) z częstotliwością 60-minutową – 1, 2 i 3;**
- **jednej uzupełniającej – funkcjonującej tylko w sobotę (w godzinach 7:30-17) i niedzielę (w godzinach 7:30-15:30), będącej połączeniem linii 1 i 2 – 12.**

Łączne częstotliwości kursów w dni powszednie na trasie pomiędzy dworcem kolejowym a pętlą przy ul. Mickiewicza, wyniosą średnio 15 minut w godzinach 6-8:30 i 12:30-17:00 oraz średnio 30 minut w godzinach wczesnoporannych, międzyszczytowych i wieczornych.

PROPONOWANE PRZEDZIAŁY OBOWIĄZYWANIA I WARTOŚCI CZĘSTOTLIWOŚCI DLA POSZCZEGÓLNYCH LINII

Przedział godzinowy	Rodzaj dnia tygodnia					
	dzień powszedni		sobota		niedziela	
	częstotliwość modułowa [min]	funkcjonujące linie	częstotliwość modułowa [min]	funkcjonujące linie	częstotliwość modułowa [min]	funkcjonujące linie
5:00-6:00	60	1, 2, 3	-	-	-	-
6:00-7:30	30	1, 2, 3				
7:30-8:30	30	1, 2, 3	90	12	90	12
8:30-12:30	60	1, 2, 3	90	12	90	12
12:30-15:30	30	1, 2, 3	90	12	90	12
15:30-17:00	30	1, 2, 3	90	12	-	-
17:00-20:00	60	1, 2, 3	-	-		

NIEZBĘDNE ZASOBY TABOROWE I KADROWE DO OBSŁUGI NOWEJ SIATKI POŁĄCZEŃ

Do obsługi całej sieci komunikacyjnej bielskiej komunikacji miejskiej zaplanowano maksymalnie 8 pojazdów, a więc o 2 więcej niż obecnie.

Maksymalna liczba pojazdów wykorzystywana będzie zarówno w porannym, jak i w popołudniowym szczycie przewozowym (tj. w godzinach 6:00-8:30 i 12:30-17:00).

W tym czasie 5 pojazdów obsługiwać będzie wspólnym obiegiem taboru linie 1 i 2, natomiast pozostałe 3 pojazdy – linię 3.

W pozostałych godzinach (5:00-6:00, 8:30-12:30 i 17:00-19:00) zaangażowane będą 4 pojazdy, z których każdy obsługiwać będzie naprzemiennie kursy na liniach: 1, 2 i 3.

Do obsługi wszystkich zadań przewozowych w dniu powszednim potrzebnych będzie 11 kierowców.

LICZBA WOZOKILOMETRÓW PO ZMIANACH

Z oszacowanej liczby wozokilometrów wynika, że w dniu powszednim realizowanych byłoby 1 410,0 wzkm, w sobotę – 224,3 wzkm, a w niedzielę – 192,6 wzkm.

Roczną wielkość pracy eksploatacyjnej można oszacować na 379 886,2 wzkm.

Oznacza to wzrost rocznej pracy eksploatacyjnej o 166 560,7 wzkm (78,1%) w stosunku do stanu na dzień 30 września 2025 r., z planem 213 326 wzkm w skali roku.

Jest to cena znacznego wzrostu intensywności obsługi obszaru miasta i wydatnej poprawy jakości bielskiej komunikacji miejskiej.

Wzrost ten nastąpi przy zwiększeniu liczby zaangażowanego taboru o 1/3, nie spowoduje więc proporcjonalnego przyrostu kosztów.

Warto podjąć się wyzwania uatrakcyjnienia oferty przewozowej.

PODZIĘKOWANIE ZA UWAGĘ

Bardzo serdecznie dziękuję Państwu za uwagę.

Marcin Gromadzki Public Transport Consulting

ul. Strzelców 1B/33, 81-586 Gdynia

tel. 601 61 75 18, 661 66 75 18, fax 58 740 54 44



[Zachęcam do odwiedzenia naszego profilu na Facebooku i polubienia nas.](#)