



# DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

---

Katowice, dnia 13 lutego 2014 r.

Poz. 905

## UCHWAŁA NR XXXVIII/910/2014 RADY MIEJSKIEJ W BIELSKU-BIAŁEJ

z dnia 4 lutego 2014 r.

**w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bielska-Białej na lata 2014 – 2023”**

Na podstawie art.18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2013 r. poz. 594 z późn. zm.), art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. a) i lit b), art. 13 ust. 3 i ust. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)

### **Rada Miejska u c h w a ł a:**

- § 1. Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bielska-Białej na lata 2014 – 2023” w brzmieniu stanowiącym załącznik do uchwały.
- § 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Bielska-Białej.
- § 3. 1. Uchwała wchodzi w życie z dniem 01 marca 2014 r.  
2. Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

Przewodniczący Rady  
Miejskiej

**Ryszard Batycki**

Załącznik do Uchwały Nr XXXVIII/910/2014  
Rady Miejskiej w Bielsku-Białej  
z dnia 4 lutego 2014 r.

## **Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bielska-Białej na lata 2014 – 2023**

Autorami niniejszego dokumentu są członkowie Zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.

**REFUNDA Sp. z o.o.**

pl. Solny 16  
50-062 Wrocław  
[www.refunda.pl](http://www.refunda.pl)  
[www.planytransportowe.pl](http://www.planytransportowe.pl)

<b>1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego miasta Bielska-Białej .....</b>	<b>6</b>
1.1. Wizja, cele i koncepcja rozwoju transportu publicznego.....	6
1.1.1. Wizja rozwoju transportu publicznego.....	6
1.1.2. Cele rozwoju transportu publicznego.....	6
1.1.3. Koncepcja rozwoju transportu publicznego .....	7
1.2. Podstawy prawne i metodologia tworzenia oraz uchwalania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....	7
1.3. Konsultacje społeczne.....	8
<b>2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego miasta Bielska-Białej .....</b>	<b>9</b>
2.1. Informacje wstępne .....	9
2.1.1. Miasto Bielsko-Biała.....	9
2.1.2. Gminy, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych .....	10
2.2. System transportowy miasta Bielska-Białej.....	10
2.2.1. Układ drogowy .....	10
2.2.2. Natężenie ruchu na drogach miasta Bielska-Białej .....	12
2.2.3. Zrealizowane inwestycje drogowe .....	13
2.2.4. Planowane inwestycje drogowe .....	14
2.3. Transport pasażerski dostępny na terenie miasta Bielska-Białej .....	15
2.3.1. Transport drogowy .....	15
2.3.2. Transport kolejowy .....	15
2.3.3. Transport lotniczy .....	16
<b>3. Sieć komunikacyjna.....</b>	<b>17</b>
3.1. Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej....	17
3.2. Zasady konstruowania rozkładów jazdy .....	28
3.2.1. Rodzaje dni w rozkładzie jazdy.....	28
3.2.2. Ilość kursów i kilometrów wykonywanych w poszczególne dni tygodnia .....	29
3.2.3. Konstruowanie rozkładów jazdy w dostosowaniu do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych.....	31
3.3. Węzły przesiadkowe .....	31
3.4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	32
3.5. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej .....	32
<b>4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych .....</b>	<b>35</b>
4.1. Informacje wstępne .....	35
4.2. Podstawowe dane demograficzne .....	35
4.3. Główne generatory ruchu.....	38

4.3.1. Jednostki pomocnicze .....	39
4.3.2. Urzędy i instytucje publiczne .....	42
4.3.3. Placówki oświatowe .....	42
4.3.4. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy .....	48
4.3.5. Obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne .....	48
4.3.6. Inne generatory ruchu .....	49
4.4. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego .....	49
4.5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz dostępu do transportu zbiorowego osób niepełnosprawnych ..	49
4.6. Podaż usług przewozowych .....	50
4.6.1. Podaż usług w zależności od pory dnia .....	50
4.6.2. Podaż usług w zależności od typu dnia tygodnia .....	50
4.7. Popyt na usługi przewozowe .....	52
4.7.1. Popyt na poszczególne linie komunikacyjne .....	52
4.7.2. Napelnienia autobusów .....	55
4.7.3. Obciążenie potokami pasażerskimi przystanków komunikacyjnych .....	57
<b>5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych .....</b>	<b>60</b>
5.1. Źródła i formy finansowania .....	60
5.2. Rentowność linii komunikacyjnych .....	61
<b>6. Taryfa przewozowa .....</b>	<b>63</b>
6.1. Rodzaje biletów .....	63
6.2. Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych .....	64
6.3. Struktura przychodów z biletów .....	66
<b>7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu .....</b>	<b>68</b>
7.1. Informacje wstępne .....	68
7.2. Wskaźnik motoryzacji .....	68
7.3. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej .....	69
7.4. Publiczny transport zbiorowy a aspekt zrównoważonego rozwoju Bielska-Białej .....	74
<b>8. Zasady organizacji rynku przewozów .....</b>	<b>75</b>
8.1. Miasto Bielsko-Biała jako organizator publicznego transportu zbiorowego .....	75
8.1.1. Realizacja funkcji organizatorskich .....	75
8.1.2. Przystanki komunikacyjne, których właścicielem lub zarządzającym jest miasto Bielsko-Biała ..	76
8.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego .....	77
8.2.1. Charakterystyka obecnego operatora .....	77
<b>9. Pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej .....</b>	<b>78</b>
9.1. Informacje wstępne .....	78

9.2. Realizacja postulatów przewozowych .....	78
9.3. Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego.....	80
9.4. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego .....	82
9.4.1. Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych.....	82
9.4.2. Standard w zakresie taboru.....	82
9.4.3. Standard w zakresie informacji pasażerskiej.....	82
9.5. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej .....	83
<b>10. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.....</b>	<b>84</b>
<b>11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....</b>	<b>86</b>
11.1. Informacje wstępne.....	86
11.2. Integracja środków publicznego transportu zbiorowego .....	86
11.3. Zintegrowany system zarządzania transportem publicznym .....	87
11.4. System dynamicznej informacji pasażerskiej .....	87
11.5. Promocja usług transportu miejskiego.....	87
11.6. Innowacje w publicznym transporcie zbiorowym .....	88
11.6.1. System SPOKE .....	88
11.6.2. Programy edukacyjne dla dzieci i młodzieży jako forma promocji usług transportu miejskiego .....	88
11.6.3. Rozwiązania z zakresu informacji pasażerskiej i reklamy .....	89
11.6.4. Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu .....	89
11.6.5. Rozwiązania z zakresu integracji różnych środków transportu.....	89
<b>12. Monitorowanie rezultatów i weryfikacja oraz aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....</b>	<b>90</b>
12.1. Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju transportu publicznego .....	90
12.2. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego miasta Bielska-Białej .....	90
<b>13. Spisy map, tabel i wykresów .....</b>	<b>91</b>
13.1. Spis map .....	91
13.2. Spis tabel .....	91
13.3. Spis wykresów .....	91

## **I. CEL PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO MIASTA BIELSKA-BIAŁEJ**

### **1.1. Wizja, cele i koncepcja rozwoju transportu publicznego**

#### *1.1.1. Wizja rozwoju transportu publicznego*

Występujące w roli organizatora publicznego transportu zbiorowego miasto Bielsko-Biała planuje tak zarządzać usługami przewozowymi, aby w pełni zaspokajać potrzeby jego mieszkańców w tym zakresie. Rozwój publicznego transportu zbiorowego będzie zrównoważony dzięki optymalnemu (50/50) podziałowi zadań przewozowych pomiędzy transport zbiorowy i zindywidualizowany.

Publiczny transport zbiorowy będzie pełnił w Bielsku-Białej funkcję socjalną, jednak jego działalność nie powinna polegać wyłącznie na zabezpieczaniu możliwości odbywania podróży przez osoby, które z racji wieku, stanu zdrowia czy sytuacji materialnej nie mogą korzystać z komunikacji indywidualnej.

Dzięki optymalizacji sieci komunikacyjnej i ciągłej poprawie jakości oferowanych usług przewozowych publiczny transport zbiorowy stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Zwiększenie atrakcyjności oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego poprzez modyfikację kształtu sieci komunikacyjnej oraz dostosowanie taryfy przewozowej do postulatów mieszkańców miasta Bielska-Białej oraz gmin ościennych przyczyni się do zahamowania spadku popytu na te usługi, a nawet do jego zwiększenia dzięki pozyskaniu nowych pasażerów, podróżujących do tej pory transportem indywidualnym. Beneficjentami zwiększenia sprawności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego staną się nie tylko pasażerowie, lecz wszyscy użytkownicy systemu transportowego, a także środowisko naturalne, w którym zajdą pozytywne zmiany w zakresie zmniejszenia poziomu zanieczyszczeń powietrza i nadmiernego hałasu.

Informacje zebrane na podstawie badań ankietowych mieszkańców, badań napelnień autobusów, sygnałów od pasażerów oraz pracowników MZK w Bielsku-Białej przyczynią się do dostosowania oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców miasta Bielska-Białej.

Przyszła sieć komunikacyjna zostanie wyznaczona na podstawie wcześniejszej analizy kierunków i natężeń ruchu pasażerskiego. Rozwój sieci komunikacyjnej pod względem nowych form obsługi będzie odpowiadał potrzebom wynikającym z nakreślonych w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Bielska-Białej* stref rozwoju przestrzennego terenu, na którym miasto Bielsko-Biała jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego oraz powstających tam nowych generatorów ruchu. Ten progres będzie uwzględniał możliwości dostępu komunikacji zbiorowej do infrastruktury transportowej, która jest planowana z myślą o publicznym transporcie zbiorowym. Inwestycje w sieć drogową (modernizacje, remonty oraz budowy nowych ciągów komunikacyjnych), w tym w infrastrukturę przeznaczoną dla autobusów (np. zatoczek), zwiększą standard podróży odbywanych komunikacją zbiorową.

Równolegle, dzięki wymianie taboru na nowy, nowoczesny, przyjazny pasażerom oraz środowisku naturalnemu i stworzeniu Punktów Obsługi Pasażera, wzrośnie standard jakości oferowanych usług.

#### *1.1.2. Cele rozwoju transportu publicznego*

Głównym wyzwaniem postawionym transportowi zbiorowemu na terenie miasta Bielska-Białej oraz gmin, z którymi zawarto stosowne porozumienia, jest jego zrównoważony rozwój. Oczekiwania społeczne mieszkańców miasta Bielska-Białej, stosowanie rozwiązań przyjaznych środowisku naturalnemu oraz wdrażanie nowoczesnych koncepcji zachęcających do korzystania z transportu zbiorowego staną się dodatkowymi wskazówkami dla zrównoważonego rozwoju.

Dzięki realizacji głównego zamierzenia organizowany przez miasto Bielsko-Biała publiczny transport zbiorowy rozwijać się będzie zgodnie z wizją zakładającą, iż komunikacja miejska, dzięki wysokiemu poziomowi jakości, ogólnej dostępności oraz efektywności funkcjonowania, stanie się realną alternatywą dla transportu zindywidualizowanego.

Beneficjentami zwiększenia sprawności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego będą wszyscy mieszkańcy Bielska-Białej i gmin ościennych z którymi miasto Bielsko-Biała podpisało stosowne porozumienia.

Celami szczegółowymi postawionymi przed transportem publicznym są:

- 1) poprawa dostępności transportowej i jakości transportu, przy uwzględnieniu potrzeb przewozowych osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- 2) poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego poprzez dostosowanie oferty przewozowej do oczekiwań, postulatów i potrzeb mieszkańców obszaru objętego niniejszym opracowaniem,
- 3) integracja systemu transportowego w zakresie usług przewozowych oraz potrzeb wynikających z kierunków polityki państwa, w niezbędnym zakresie dotyczącym linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich,
- 4) wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru,
- 5) poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- 6) ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

### *1.1.3. Koncepcja rozwoju transportu publicznego*

Planuje się dążyć do zwiększenia udziału podróży realizowanych środkami publicznego transportu zbiorowego w ogólnej ilości podróży odbywanych przez mieszkańców miasta Bielska-Białej i gmin ościennych.

Zapisana w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Bielska-Białej* priorytetyzacja transportu publicznego w strefie A obejmującej centrum miasta oraz stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych uczynią z miasta Bielska-Białej ośrodek, w którym przemieszczanie się nie będzie stanowiło niedogodności, a mieszkańcy cechować się będą wysokim poziomem mobilności.

## **1.2. Podstawy prawne i metodologia tworzenia oraz uchwalania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego**

Miasto Bielsko-Biała jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego sieci komunikacyjnej w miejskich przewozach pasażerskich obejmujących:

- 1) linie komunikacyjne obsługujące obszar miasta Bielska-Białej na prawach powiatu,
- 2) wybrane linie komunikacyjne, których obsługa została powierzona przez inne jednostki samorządu terytorialnego miastu Bielsko-Biała na podstawie zawartych porozumień międzygminnych.

Bielsko-Biała jako gmina, której powierzone zostały zadania z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy zawartych porozumień międzygminnych na obszarze zamieszkiwanym przez więcej niż 80 000 mieszkańców oraz planowo organizująca przewozy o charakterze użyteczności publicznej, jest zobowiązana przez *Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.* (Dz.U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm., dalej jako *Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym*) do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a następnie jego uchwalenia przez Radę Miejską w Bielsku-Białej.

Zakres niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest zgodny z art. 12. ust. 1. *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* oraz z *Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego* (Dz.U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684).

Niniejszy plan transportowy miasta Bielska-Białej jest ponadto zgodny z dokumentami planistycznymi oraz strategicznymi:

- 1) *Strategią Rozwoju Bielska-Białej do 2020 roku*, szczególnie z zawartą w jej treści polityką komunikacyjną miasta,
- 2) *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Bielska-Białej*.

Przy opracowywaniu planu transportowego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji m.in.: Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej, MZK w Bielsku-Białej, PKS w Bielsku-Białej S.A., PKM w Czechowicach-Dziedzicach, Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku-Białej, Powiatowego Urzędu Pracy w Bielsku-Białej, Głównego Urzędu Statystycznego, publikacji branżowych Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

*Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym* nakazuje, aby w planie transportowym uwzględnić ogłoszony plan transportowy wyższego rzędu. W chwili opracowywania niniejszego planu transportowego miasta Bielska-Białej nie został jeszcze ogłoszony i uchwalony plan transportowy opracowywany przez Marszałka Województwa Śląskiego.

### **1.3. Konsultacje społeczne**

W celu poinformowania społeczności miasta i gmin ościennych, z którymi zawarto porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego miasta Bielska-Białej oraz stworzenia im możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych, niniejszy dokument, jako akt prawa miejscowego, został poddany konsultacjom społecznym, przeprowadzonym na podstawie art. 10 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* w dniach od 25 września do 16 października 2013 r.

Termin konsultacji oraz tryb zgłaszania uwag podano do publicznej wiadomości poprzez opublikowanie przedmiotowego ogłoszenia Prezydenta Miasta w: Biuletynie Informacji Publicznej, na stronach internetowych Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej i MZK w Bielsku-Białej, „Magazynie Samorządowym w Bielsku-Białej” oraz na tablicach ogłoszeniowych zlokalizowanych na terenie zakładu i w obrębie Urzędu.

Treść samego planu transportowego udostępniono zainteresowanym zarówno w wersji elektronicznej na portalach: [www.um.bielsko.pl](http://www.um.bielsko.pl) i [www.mzk.bielsko.pl](http://www.mzk.bielsko.pl) oraz papierowej, wyłożonej w sekretariacie MZK.

Ponadto 14 października 2013 r. odbyło się wspólne posiedzenie Komisji Gospodarki Miejskiej i Mieszkalnictwa oraz Komisji Budżetu, Strategii i Rozwoju Gospodarczego Rady Miejskiej w Bielsku-Białej, poświęcone w całości omówieniu projektu planu transportowego.

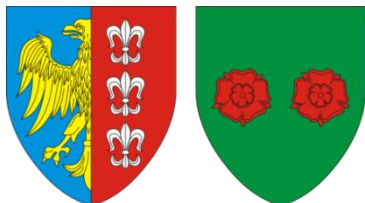
Opinie zebrane w czasie trwania konsultacji społecznych zostały niezwłocznie rozpatrzone, a te, które uznano za zasadne uwzględniono w treści planu transportowego (wprowadzono 1 uwagę zgłoszoną przez mieszkańca Bielska-Białej oraz uwagi zaproponowane przez uczestników połączonego spotkania ww. Komisji).



## **2. PODSTAWOWE INFORMACJE O OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO MIASTA BIELSKA-BIAŁEJ**

### **2.1. Informacje wstępne**

#### **2.1.1. Miasto Bielsko-Biała**



Miasto Bielsko-Biała położone jest w południowej części Polski na obszarze województwa śląskiego na Pogórzu Śląskim na wysokości 262 m n.p.m. – 1117 m n.p.m. Bielsko-Biała charakteryzuje się bardzo dużym zróżnicowaniem klimatycznym – klimat wykazuje zależność od czynników cyrkulacyjnych co wyraża się m.in. poprzez dużą nieregularność stanów pogody ze znacznymi wahaniami temperatur w ciągu roku. Obszar 125 km<sup>2</sup> zamieszkuje 174 370 mieszkańców – współczynnik gęstości zaludnienia wynosi 1395 osób na kilometr kwadratowy<sup>1</sup>. Jest to siódme miasto pod względem liczby mieszkańców i powierzchni w województwie śląskim.

Administracyjnie jest to miasto na prawach powiatu (gmina wykonująca zadania powiatu – tzw. powiat grodzki). Tutaj swoją siedzibę mają władze powiatu bielskiego (ziemskiego).

W układzie funkcjonalno-przestrzennym województwa śląskiego miasto Bielsko-Biała stanowi centrum handlowo-usługowe, gospodarczo-administracyjne oraz naukowe i kulturalne subregionu południowego obejmującego powiaty: Bielsko-Biała, bielski, cieszyński i żywiecki.

W obszar miasta wchodzi rozległe tereny rekreacyjno-wypoczynkowe o wysokich walorach krajobrazowych położone głównie w południowej części Bielska-Białej. Przeszło 50% powierzchni miasta stanowią tereny zielone. W granicach administracyjnych Bielska-Białej znajdują się 2 obszary Natura 2000, 2 rezerwy przyrody, 2 parki krajobrazowe, 3 zespoły przyrodniczo-krajobrazowe oraz 2 użytki ekologiczne. Powierzchnia obszarów prawnie chronionych wynosi 2 901 ha.

Bielsko-Biała stanowi główny ośrodek Aglomeracji Bielskiej obejmującej obszar miasta Bielska-Białej i gminę Czechowice-Dziedzice.

Zakłady przemysłowe zlokalizowane są przede wszystkim nad rzeką Białą, w Wapienicy, Komorowicach oraz w rejonie ul. Piekarskiej. Największe przedsiębiorstwa mające swoje zakłady w Bielsku-Białej to Fiat Auto Poland, Nemark Poland, Eaton Automotive Systems, Finnveden Metal Structures Polska, Adler Polska, Cooper Standard Polska, Magneti Marelli Suspension Systems Bielsko, Techmex, GE Power Controls, Hutchinson Poland, Philips Lighting Bielsko, Zakłady Tłuszczowe Bielmar, Electropoli-Galwanotechnika oraz Avio Polska.

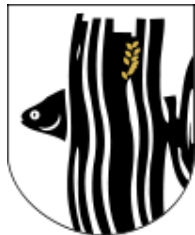
Ponadto na terenie Bielska-Białej zlokalizowane są 4 obszary Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

---

<sup>1</sup> Bank Danych Lokalnych

### 2.1.2. Gminy, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych

#### Gmina Bestwina



Gmina Bestwina to gmina wiejska położona w powiecie bielskim. Jej obszar obejmujący 38 km<sup>2</sup> zamieszkuje 11.067 osób. Gmina sąsiaduje z 5 innymi gminami, takimi jak: Czechowice-Dziedzice, Bielsko-Biała, Miedźna, Pszczyna i Wilamowice. Podzielona jest na cztery sołectwa. Mieszkańcy gminy mają dostęp do komunikacji zbiorowej autobusowej oraz kolejowej.

#### Gmina Czechowice-Dziedzice



Gmina Czechowice-Dziedzice to gmina miejsko-wiejska, w której skład wchodzi cztery miejscowości: Czechowice-Dziedzice, Bronów, Ligota oraz Zabrzeg. Jej obszar jest zamieszkiwany przez 44 554 osoby. Powierzchnia gminy wynosi 66 km<sup>2</sup>. Czechowice-Dziedzice sąsiadują z 6 innymi gminami: Bestwiną, Bielsko-Białą, Chybie, Goczałkowice-Zdrój, Jasienicą i Pszczyną. Gmina położona jest na skraju Kotliny Oświęcimskiej, a przeważająca jej część leży w obrębie zapadliska przedkarpackiego. Czechowice-Dziedzice współtworzą Euroregion Beskidy. Przez obszar Czechowic-Dziedzic przebiega droga krajowa nr 1 oraz dwie linie kolejowe: nr 93 oraz 139.

#### Gmina Jasienica



Gmina wiejska Jasienica, położona w powiecie bielskim, jest typowo rolniczą gminą, którą zamieszkuje 22 602 osoby. Jej powierzchnia wynosi 93 km<sup>2</sup>. Na gminę Jasienica składa się 14 sołectw. Sąsiadują z nią gminy takie jak: Bielsko-Biała, Brenna, Chybie, Czechowice-Dziedzice, Jaworze oraz Skoczów. Przez obszar gminy przebiega droga ekspresowa S1.

#### Gmina Wilkowice



Gmina wiejska Wilkowice sąsiaduje z gminami: Bielsko-Biała, Buczkowice, Czernichów, Kozy, Łodygowice i Szczyrk. Powierzchnia gminy wynosi 34 km<sup>2</sup> i jest zamieszkiwana przez 13 092 osoby. Gmina cechuje się rozwiniętą infrastrukturą sportowo-rekreacyjną (trasy rowerowe, szlaki górskie oraz liczne wyciągi narciarskie przystosowane do potrzeb turystów). Przez gminę przebiega droga krajowa nr 69.

## 2.2. System transportowy miasta Bielska-Białej

### 2.2.1. Układ drogowy

Miasto Bielsko-Biała jest dogodnie położone na ważnych szlakach transportowych o znaczeniu krajowym i europejskim. Relatywnie niewielka odległość do stolic państwowych (Warszawa: 360 km, Bratysława: 320 km, Budapeszt: 370 km, Praga: 400 km, Wiedeń: 350 km) oraz bliskość Republiki Czeskiej i Słowacji podnoszą znaczenie Bielska-Białej w układzie przestrzennym regionu oraz kraju.

Układ drogowy miasta składa się z:

- 1) dróg gminnych,
- 2) dróg powiatowych,
- 3) drogi wojewódzkiej nr 942, łączącej Bielsko-Białą z Wisłą - na obszarze miasta przebiega ona ciągiem ulic: częściowo ul. Warszawską – 3 Maja – Zamkową – Partyzantów, a częściowo ul. Bystrzańską,
- 4) dróg krajowych takich jak droga:
  - a) nr 1, łącząca Gdańsk z Cieszynem - przez obszar miasta przebiega ul. Warszawską,
  - b) nr 52, łącząca Bielsko-Białą z Głogoczowem - przebiegająca przez obszar miasta ulicami: Krakowską oraz Żywiecką,

- c) nr 69, łącząca Bielsko-Białą ze Zwardoniem – biegnąca ul. Żywiecką,
- d) ekspresowa S1 - wytyczona śladem ul. Bohaterów Monte Cassino,
- e) ekspresowa S69 - stanowiąca północno-wschodnią obwodnicę miasta i przebiegająca między węzłami drogowymi Komorowice oraz Mikuszowice.

Przez obszar Bielska-Białej, śladem drogi krajowej nr 1, biegną dwie europejskie trasy międzynarodowe:

- 1) E 75 Gdańsk – Bratysława,
- 2) E 462 Kraków – Brno.

Do głównych ciągów komunikacyjnych miasta, poza ulicami, którymi poprowadzony jest ruch drogami nr S1, S69, 1, 52, 69, 942 należą ponadto:

- 1) zachodnia obwodnica Bielska-Białej – ul. Gen. Andersa,
- 2) ulice: Katowicka, Bestwińska, Mazańcowicka, Komorowicka, Janowicka, Czerwona, Piekarska, Grażyńskiego, Sobieskiego, Bora-Komorowskiego, Międzyrzecka, Piastowska, Piłsudskiego, Stojalowskiego, Konopnickiej, Dmowskiego, Sempołowskiej, PCK, 1 Maja, Michałowicza, Babiogórska, Cieszyńska, Jaworzańska, Lipnicka, Witosa, Górska, Karpacka, Armii Krajowej, Kolisty, Gościnną i Karbowa.

Układ komunikacyjny miasta Bielska-Białej obejmuje 545,55 km dróg i ulic, w tym:

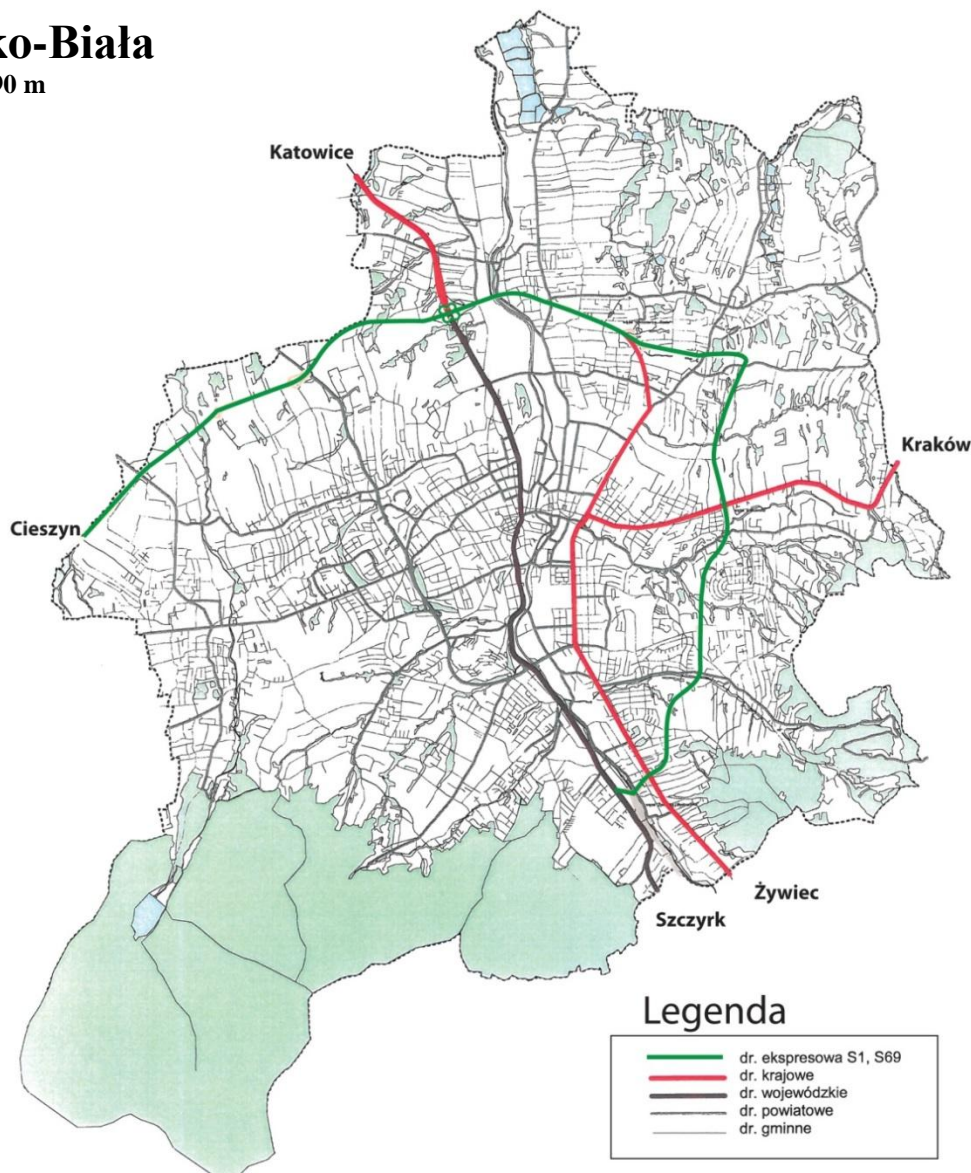
- 1) 17,80 km dróg krajowych,
- 2) 10,33 km dróg wojewódzkich,
- 3) 112,28 km dróg powiatowych,
- 4) 405,14 km dróg gminnych utwardzonych.

System drogowy obejmuje ponadto 1.237 skrzyżowań, w tym 51 wyposażonych w sygnalizację świetlną, 23 osygnalizowane przejścia dla pieszych oraz 10 przejść z funkcjonującą sygnalizacją ostrzegawczą. Poniższa mapa obrazuje sieć drogową miasta Bielska-Białej.

Mapa 1. Sieć drogowa miasta Bielska-Białej

## Bielsko-Biała

1 cm – 1090 m



Źródło: Miejski Zarząd Dróg w Bielsku-Białej

Bielsko-Biała, jako miasto na prawach powiatu, jest zarządcą wszystkich dróg przebiegających przez jego obszar, poza ekspresowymi.

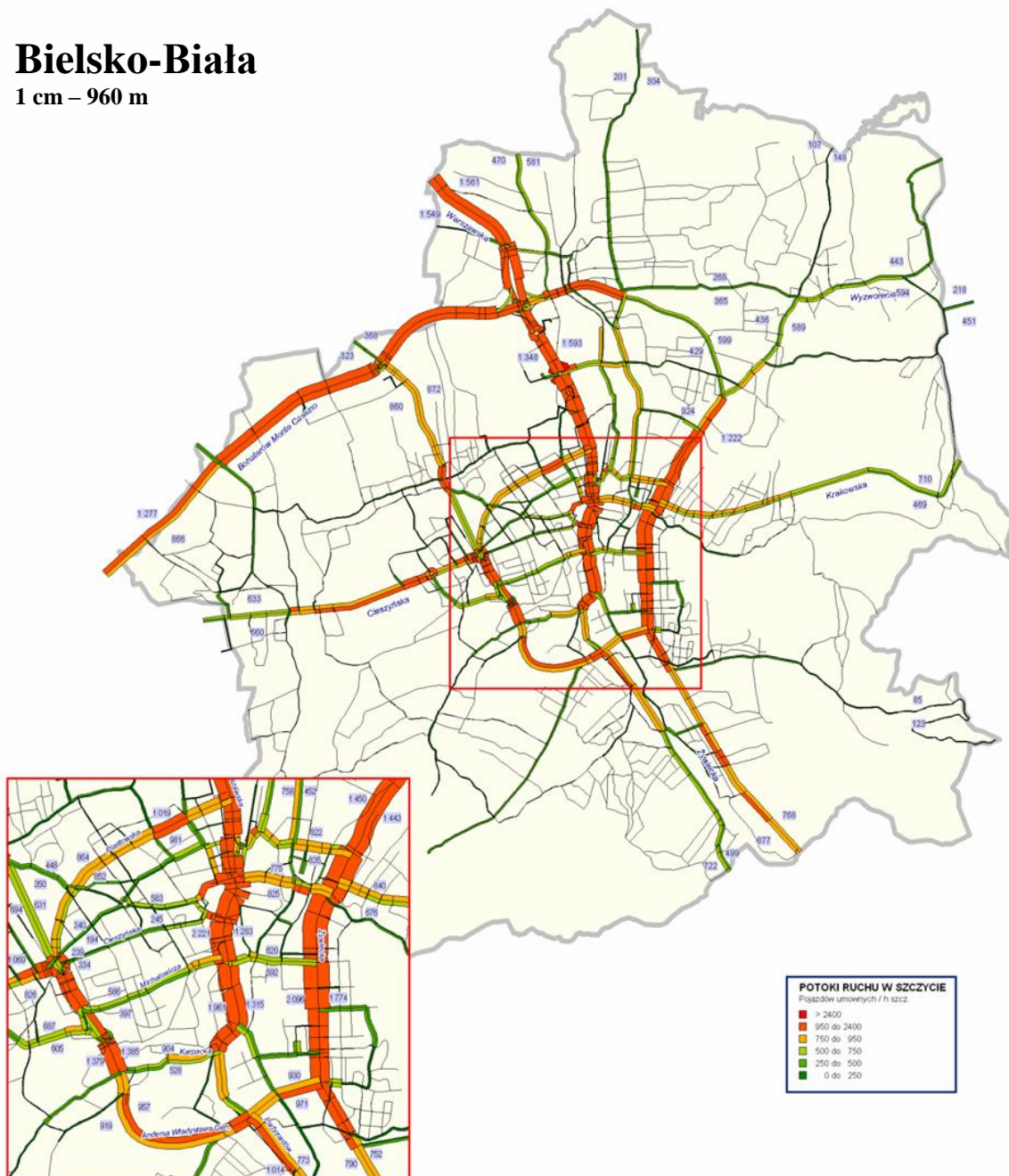
### 2.2.2. Natężenie ruchu na drogach miasta Bielska-Białej

System dróg i ulic Bielska-Białej charakteryzuje się niskim stopniem hierarchizacji oraz izolacji rodzajów potoków ruchu: tranzytowego i wewnętrznego. Problemem dla miasta jest zły stan techniczny niektórych ulic oraz znaczne natężenie ruchu drogowego w centrum. Natężenie ruchu pojazdów na terenie miasta przedstawia poniższa mapa.

Mapa 2. Natężenie ruchu drogowego w szczycie komunikacyjnym na terenie Bielska-Białej

## Bielsko-Biała

1 cm – 960 m



Źródło: Miejski Zarząd Dróg w Bielsku-Białej

### 2.2.3. Zrealizowane inwestycje drogowe

Konsekwentnie realizowane inwestycje stale podnoszą jakość infrastruktury drogowej Bielska-Białej. Przebudowa oraz modernizacja szlaków transportowych pochłania znaczne środki finansowe miasta oraz pozyskane z funduszy Unii Europejskiej.

W ostatnich latach zrealizowano takie inwestycje drogowe jak:

- 1) budowa drogi S1 w kierunku Cieszyna oraz drogi ekspresowej S69, stanowiącej obejście miasta od strony północno-wschodniej,
- 2) oddanie do użytku Al. Gen. W. Andersa, wraz z rondem „Hulanka”, stanowiących zachodnią obwodnicę miasta,
- 3) modernizacja Al. Armii Krajowej i drogi wojewódzkiej nr 942,
- 4) przebudowa ulic: Wyzwolenia i Niepodległości,

- 5) remont kilkunastu ulic, m.in.: Leszczyńskiej, Sempołowskiej, Nad Potokiem, Partyzantów, Grażyńskiego, Kwiatkowskiego, Cieszyńskiej, Kolistej, Karpackiej, Traugutta, Młodzieżowej, Barlickiego, Wapiennej, Bestwińskiej, Ks. Brzóska, Witosy,
- 6) modernizacja kilku skrzyżowań.

Wszystkie inwestycje drogowe usprawniły połączenia Bielska-Białej z gminami i miastami ościennymi, podniosły poziom bezpieczeństwa oraz zwiększyły przepustowość sieci komunikacyjnej.

#### 2.2.4. Planowane inwestycje drogowe

Inwestycje drogowe planowane do wykonania w Bielsku-Białej do roku 2016 r. przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 1. Ważniejsze publiczne projekty inwestycyjne w Bielsku-Białej w zakresie transportu i drogownictwa przewidziane do realizacji w najbliższych latach

Nazwa	Zakres rzeczowy	Cel projektu	Termin rozpocz.	Wartość (tys. zł)
Połączenie ulicy Partyzantów (DW942) z ulicą Żywiecką (DK69)	Rozbudowa skrzyżowania ul. Sempołowskiej z ul. PCK wraz z budową mostu na rzece Białej oraz połączeniem z ul. Broniewskiego	Ukształtowanie sieci powiązań zewnętrznych między dzielnicami miasta i jego centrum oraz gminami ościennymi	2008/2014	23 896
Przebudowa ul. Sobieskiego wraz z przebudową mostu nad potokiem Wapieniczanka	Przebudowa ulicy Sobieskiego od ul. Komandorskiej do ul. Kupieckiej. Przebudowa odcinka od ul. Kupieckiej do ul. Wołyńskiej	Ukształtowanie sieci powiązań wewnętrznych między dzielnicami miasta i jego centrum oraz gminami ościennymi	2004/2015	42 209
Przebudowa skrzyżowania ulic Górskiej i Złoty Potok	Przebudowa skrzyżowania	Ukształtowanie sieci powiązań wewnętrznych między dzielnicami miasta i jego centrum oraz gminami ościennymi	2013/2015	3 800
Budowa i modernizacja sygnalizacji świetlnej	Modernizacja istniejących sygnalizacji świetlnych oraz budowa nowych sygnalizacji na istniejących skrzyżowaniach	Poprawa funkcjonowania miejskiego systemu transportowego	2005/2016	2 684
Przebudowa ulic w rejonie Starówki	Przebudowa ulic w rejonie Starówki, ul. Wzgórze, ul. Orkana, ul. Cieszyńska, ul. Sobieskiego, ul. Waryńskiego, ul. Św. Trójcy, ul. 1 Maja	Ukształtowanie sieci powiązań wewnętrznych między dzielnicami miasta i jego centrum	2009/2015	9 688
Przebudowa ul. Grażyńskiego	Odbudowa ulicy	Włączenie ulicy do ruchu	2013	12 300
Zintegrowany System Zarządzania Transportem na obszarze miasta Bielska-Białej	Zintegrowany System Zarządzania Transportem na obszarze miasta Bielska-Białej etap I – wykonanie Modelu Ruchu	Przygotowanie inwestycji	2013/2014	1 000

Źródło: Czteroletni plan inwestycyjny dla miasta Bielska-Białej na lata 2013 – 2016

### 2.3. **Transport pasażerski dostępny na terenie miasta Bielska-Białej**

#### 2.3.1. *Transport drogowy*

Przewozy realizowane przez transport miejski, będące przewozami o charakterze użyteczności publicznej, stanowią podstawę funkcjonowania sieci komunikacyjnej Bielska-Białej. Przewozy pasażerskie organizowane przez miasto oraz świadczone przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej (dalej jako MZK w Bielsku-Białej) mają charakter gminny (miejski).

Przewozy miejskie uzupełniane są ponadpowiatowymi usługami transportowymi świadczonymi przez prywatnych przewoźników działających na zasadach komercyjnych oraz przez przewozy organizowane przez Czechowice-Dziedzice.

Przewozy regularne obecnie świadczone są przez następujących przewoźników:

- 1) „TRAMP” Sp. z o.o.,
- 2) Agnieszka Kowalczyk-Skęczek TRAF-LINE,
- 3) Andrzej Janowiec Usługi Transportowo-Osobowe,
- 4) Bogusław Brzeżański F.U.P INTERPALM,
- 5) CHRUSTEK TRAVEL Radosław Chrustek,
- 6) DROBISZ-TUR Sp. z o.o.,
- 7) Handel I Usługi Transportowe Przewóz Osób Jolanta Mrowiec JM BUS,
- 8) Janecki Grzegorz Transport Krajowy i Międzynarodowy OL-MAT TRANS,
- 9) Jarosława Kordaszewska,
- 10) Krzysztof Janowiec Bus - Transport Prywatny,
- 11) Leszek Janiso Przewóz Osób, Mechanika Pojazdowa,
- 12) LINEA-TRANS Sp. z o.o.,
- 13) Matura Tomasz Firma Transportowo Usługowa KONKRET-BUS,
- 14) Ogrodzki Marek "MAR-BUS" Handel I Usługi,
- 15) Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Pszczynie Sp. z o.o.,
- 16) Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Żywcu Sp. z o.o. w upadłości likwidacyjnej,
- 17) Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” Sp. z o.o.,
- 18) Przedsiębiorstwo Turystyczno-Przewozowe "SAWA", Ośrodek Szkolenia Kandydatów na Kierowców Kat. ABCDET, Akademia Szkolenia Zawodowego Kierowców Piotr Satława,
- 19) Przedsiębiorstwo Wielobranżowe "WOJ-TUR" Białożył Wojciech,
- 20) Przewozy Osób Piotr Klimczak Szerp,
- 21) Transport Towarowo-Osobowy Andrzej Buksa,
- 22) TRAVEL-BUS Usługi Transportowe Robert Dziewit,
- 23) Urszula Wątroba F.H.U. LIVER-TUR,
- 24) Usługi Transportowe Przewóz Osób "DAS II" Karol Górniak,
- 25) Wiktorczyk Benedykt Firma Handlowo-Usługowa "BETA",
- 26) Zbigniewem Frączek,
- 27) Żądło Stanisław - Usługi Transportowe.

Ponadpowiatowe usługi przewozowe realizowane są także przez PKS w Bielsku-Białej S.A.

Miasto Bielsko-Biała posiada także autobusowe połączenia komunikacyjne w relacjach długodystansowych.

#### 2.3.2. *Transport kolejowy*

Bielsko-Biała stanowi ważny punkt na kolejowej mapie południa Polski. Pierwszy pociąg wjechał na bielską stację 17 grudnia 1855 r., a obecny układ linii kolejowych, składających się na bielski układ torowy, istnieje od roku 1888 i obejmuje następujące linie kolejowe:

- 1) linia kolejowa nr 117 Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Bielsko-Biała Główna – zelektryfikowana linia jednotorowa,
- 2) linia kolejowa nr 139 Katowice – Skalitz-Serafinov (Słowacja) – zelektryfikowana linia kolejowa, dwutorowa między Katowicami i Bielsko-Białą,
- 3) linia kolejowa nr 190 Bielsko-Biała Główna – Český Těšín (Czechy) – jednotorowa, zelektryfikowana linia kolejowa na której nie odbywa się od 10 stycznia 2009 r. ruch pasażerski.

Na obszarze miasta działa obecnie 7 punktów odprawy podróżnych. Najważniejszym z nich jest dworzec kolejowy Bielsko-Biała Główna.

Dworzec kolejowy Bielsko-Biała Główna jest największym i najważniejszym punktem odprawy podróżnych na terenie miasta. Według wprowadzonej przez PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe klasyfikacji dworców kolejowych w Polsce, bielska stacja otrzymała kategorię B, czyli ilość pasażerów odprawionych tam rokrocznie zawiera się między milionem a dwoma milionami podróżnych.

Dodatkowo na terenie miasta działają takie przystanki osobowe jak:

- 1) Bielsko-Biała Komorowice,
- 2) Bielsko-Biała Leszczyny,
- 3) Bielsko-Biała Lipnik,
- 4) Bielsko-Biała Mikuszowice,
- 5) Bielsko-Biała Północ,
- 6) Bielsko-Biała Wschód.

Obsługę kolejową o charakterze regionalnym miasta Bielska-Białej realizuje dwóch przewoźników:

- 1) Koleje Śląskie obsługujące dwie trasy komunikacyjne:
  - a) S5: Katowice – Tychy – Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała Główna – Żywiec – Zwardoń,
  - b) S52: Bielsko-Biała Główna – Wadowice,
- 2) Przewozy Regionalne obsługujące trasę komunikacyjną Bielsko-Biała Główna – Wadowice – Kraków Główny.

Połączenia dalekobieżne realizują:

- 1) PKP Intercity – kategorie: Twoje Linie Kolejowe (TLK) oraz Express Intercity (EIC) – spółka ta zabezpiecza połączenia Bielska-Białej z m.in. Bydgoszczą, Częstochową, Gdańskiem, Gdynią, Helem, Katowicami, Kołobrzegiem, Łodzią, Olsztynem, Szczecinem, Toruniem, Warszawą, Wrocławiem, Zieloną Górą,
- 2) Przewozy Regionalne – kategoria InterREGIO (IR) – zabezpieczające połączenia Bielska-Białej z np. Opolem i Wrocławiem.

Ponadto Bielsko-Biała zostanie objęte przez spółkę PKP Intercity siecią połączeń realizowanych taborem Pendolino, w ramach kategorii Express Intercity Premium.

Wszystkie dostępne kolejowe linie komunikacyjne znacznie wybiegają poza obszar miasta, toteż nie mogą być rozpatrywane jako zabezpieczające miejskie przewozy pasażerskie.

### 2.3.3. Transport lotniczy

Bielsko-Biała położone jest w stosunkowo niewielkiej odległości od następujących portów lotniczych:

- 1) Katowice-Pyrzowice (85 km),
- 2) Kraków-Balice (110 km),
- 3) Ostrava-Mošnov (65 km).

Na obszarze miasta znajduje się, niestanowiące elementu publicznego transportu zbiorowego, lotnisko sportowe Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. Lotnisko to usytuowane jest w odległości 4 km od centrum miasta.



### 3. SIEĆ KOMUNIKACYJNA

#### 3.1. Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej

Sieć komunikacyjna, w ramach której obecnie wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez miasto Bielsko-Biała, odzwierciedla przebieg linii komunikacyjnych oraz parametry ich obsługi.

Według stanu na 30.04.2013 r. na ww. sieć składają się: 42 linie miejskie i podmiejskie oraz 3 linie nocne, tzn.:

- 1) linie miejskie – 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 56BIS, D,
- 2) linie nocne – N1, N2, N3,
- 3) linie podmiejskie – 25, 50, 51, 52, 56, 57.

Przebieg tras linii komunikacyjnych przedstawiony został w poniższej tabeli.

Tabela 2. Przebieg tras komunikacyjnych

Linia	Przebieg linii komunikacyjnych wg przystanków
<b>LINIE MIEJSKIE</b>	
1	<p><u>Kierunek Osiedle Beskidzkie</u>: Cygański Las - Bystrzańska/Olszówka - Długa/Zajezdnia MZK - Armii Krajowej/Szpital - Partyzantów/Folwark - Partyzantów/Apena - Plac Mickiewicza - Plac Żwirki i Wigury - Hotel Prezydent - 3 Maja/Dworzec - Piastowska/Lubertowicza - Piastowska/Wita Stwosza - Piastowska/Sobieskiego - Cieszyńska/Hulanka - Szarotki/Cieszyńska - Szarotki/SAM - Osiedle Beskidzkie.</p> <p><u>Kierunek Cygański Las</u>: Osiedle Beskidzkie - Szarotki/SAM - Szarotki/Cieszyńska - Cieszyńska/Hulanka - Piastowska/Sobieskiego - Piastowska/Wypiańskiego - Piastowska/Dworzec - Hotel Prezydent - Plac Żwirki i Wigury - Plac Mickiewicza - Partyzantów/Apena - Partyzantów/Folwark - Boboli/Szpital - Długa/Zajezdnia MZK - Olszówka - Cygański Las.</p>
2	<p><u>Kierunek Osiedle Kopernika</u>: Mikuszowice/Stalownik - Żywiecka/Mikuszowice Krakowskie - Mikuszowice/Dom Ludowy - Żywiecka/Dworek - Żywiecka/Pawia - Żywiecka/Leszczyny - Żywiecka/Hotel Magura - Żywiecka/Osiedle Grunwaldzkie - Dmowskiego/Urząd Miejski - Hotel Prezydent - 3 Maja/Dworzec - Piastowska/Lubertowicza - Piastowska/Wita Stwosza - Piastowska/Sobieskiego - Cieszyńska/Hulanka - Osiedle Kopernika.</p> <p><u>Kierunek Mikuszowice Stalownik</u>: Osiedle Kopernika - Cieszyńska/Hulanka - Piastowska/Sobieskiego - Piastowska/Wypiańskiego - Piastowska/Dworzec - Hotel Prezydent - Dmowskiego/Urząd Miejski - Żywiecka/Osiedle Grunwaldzkie - Żywiecka/Hotel Magura - Żywiecka/Leszczyny - Żywiecka/Pawia - Żywiecka/Dworek - Mikuszowice/Dom Ludowy - Żywiecka/ Mikuszowice Krakowskie – Mikuszowice/Stalownik.</p>
3	<p><u>Kierunek Komorowice Sosna</u>: Osiedle Karpackie - Osiedle Karpackie/Kościół - Osiedle Karpackie/Kolista - Osiedle Beskidzkie/Kładka - Osiedle Beskidzkie - Michałowicza/SAM - Michałowicza/Czarneckiego - PCK/Trasa W-Z - Dmowskiego/Urząd Miejski - Wyzwolenia/Szkolna - Paderewskiego - Komorowicka/Bielsbud - Komorowicka/Przejazd - Komorowicka/Czerwona - Komorowicka/Mostek - Komorowicka/Piekarnia - Komorowice/Olimpijska - Bestwińska/Zakręt - Bestwińska/Oczyszczalnia - Bestwińska/Cegielnia - Bestwińska/Krompark – Komorowice/Sosna.</p> <p><u>Kierunek Osiedle Karpackie</u>: Komorowice/Sosna - Bestwińska/Krompark - Bestwińska/Cegielnia - Bestwińska/Oczyszczalnia - Bestwińska/Zakręt - Daszyńskiego/Stażystów - Komorowice/Olimpijska - Komorowicka/Piekarnia - Komorowicka/Mostek - Komorowicka/Czerwona - Komorowicka/Przejazd - Komorowicka/Bielsbud - Komorowicka/Szkoła - Dmowskiego/Urząd Miejski - PCK/Trasa W-Z - Michałowicza/Czarneckiego - Michałowicza/Reja - Osiedle Beskidzkie - Osiedle Beskidzkie/Kładka - Osiedle Karpackie/Kościół - Osiedle Karpackie.</p>

Linia	Przebieg linii komunikacyjnych wg przystanków
4	<p><u>Kierunek Osiedle Polskich Skrzydeł</u>: Łagowicza/Basen - Łagodna/Osiedle - Łagodna/Złotych Kłosów - Łagodna/Szkoła - Osiedle Złote Łany - Jutrzenki/SAM - Żywiecka/Osiedle Grunwaldzkie - PCK/Trasa W-Z - Plac Mickiewicza/Łącznik - Plac Żwirki i Wigury - Hotel Prezydent - 3 Maja/Dworzec - Piastowska/Lubertowicza - Piastowska/Wita Stwosza - Piastowska/Sobieskiego - Cieszyńska/Hulanka - Osiedle Kopernika - Osiedle Wojska Polskiego - Tańskiego/Skrzydlewskiego - Osiedle Polskich Skrzydeł.</p> <p><u>Kierunek Łagowicza Basen</u>: Osiedle Polskich Skrzydeł - Tańskiego/Skrzydlewskiego - Osiedle Wojska Polskiego - Osiedle Kopernika - Cieszyńska/Hulanka - Piastowska/Sobieskiego - Piastowska/Wyspiańskiego - Piastowska/Dworzec - Hotel Prezydent - Plac Żwirki i Wigury - PCK/Trasa W-Z - Żywiecka/Osiedle Grunwaldzkie - Lenartowicza - Jutrzenki/SAM - Osiedle Złote Łany - Łagodna/Szkoła - Łagodna/Złotych Kłosów - Łagodna/Osiedle - Łagowicza/Basen.</p>
6	<p><u>Kierunek Lipnik Granica</u>: Osiedle Karpackie - Osiedle Karpackie/Kościół - Osiedle Karpackie/Kolista - Osiedle Beskidzkie/Kładka - Osiedle Beskidzkie - Szarotki/SAM - Szarotki/Cieszyńska - Cieszyńska/Hulanka - Piastowska/Sobieskiego - Piastowska/Wyspiańskiego - Piastowska/Dworzec - Wałowa - Piłsudskiego - Lwowska/Krakowska - Krakowska/Solskiego - Krakowska/Krzyżowa - Krakowska/Lipnik Górny - Krakowska/Kopiec - Lipnik Granica.</p> <p><u>Kierunek Osiedle Karpackie</u>: Lipnik/Granica - Krakowska/Kopiec - Krakowska/Lipnik Górny - Krakowska/Krzyżowa - Krakowska/Solskiego - Lwowska/Krakowska - Piłsudskiego - Wałowa - 3 Maja/Dworzec - Piastowska/Lubertowicza - Piastowska/Wita Stwosza - Piastowska/Sobieskiego - Cieszyńska/Hulanka - Szarotki/Cieszyńska - Szarotki/SAM - Osiedle Beskidzkie - Osiedle Beskidzkie/Kładka - Osiedle Karpackie/Kościół - Osiedle Karpackie.</p>
7	<p><u>Kierunek Wapienica Dzwonkowa</u>: Hala Widowiskowo-Sportowa - Karbowa/Kolista - Kamienica - Kamienica/Spółdzielnia - Karpacka/Pawilon - Karpacka/Dom Kultury - Karpacka/Mostek - Karpacka/Osiedle - Partyzantów/Apena - Plac Mickiewicza - Plac Żwirki i Wigury - Hotel Prezydent - 3 Maja/Dworzec - Piastowska/Lubertowicza - Wyspiańskiego/Piastowska - Wyspiańskiego/Szpital - Sobieskiego/Wyspiańskiego - Browarna - Cieszyńska/Osiedle Słoneczne - Cieszyńska/Hulanka - Cieszyńska/Osiedle Wojska Polskiego - Lotnisko - Wapienica/Centrum - Dzwonkowa/Cieszyńska - Wapienica/Dzwonkowa.</p> <p><u>Kierunek Hala Widowiskowo-Sportowa</u>: Wapienica/Dzwonkowa - Wapienica/Centrum - Lotnisko - Cieszyńska/Osiedle Wojska Polskiego - Cieszyńska/Hulanka - Cieszyńska/Osiedle Słoneczne - Browarna - Sobieskiego/Wyspiańskiego - Wyspiańskiego/Szpital - Piastowska/Wyspiańskiego - Piastowska/Dworzec - Hotel Prezydent - Plac Żwirki i Wigury - Plac Mickiewicza - Partyzantów/Apena - Karpacka/Osiedle - Karpacka/Mostek - Karpacka/Dom Kultury - Karpacka/Pawilon - Kamienica/Spółdzielnia - Kamienica - Karbowa/Kolista - Hala Widowiskowo-Sportowa.</p>
8	<p><u>Kierunek Warszawska Dworzec</u>: Szyndzielnia - Armii Krajowej/Parking - Armii Krajowej/ZIAD - Armii Krajowej/Młodzieżowa - Armii Krajowej/Zieleń Miejska - Armii Krajowej/Szpital - Partyzantów/Folwark - Partyzantów/Apena - Plac Mickiewicza - Plac Żwirki i Wigury - Hotel Prezydent - 3 Maja/Dworzec - Warszawska/Dworzec.</p> <p><u>Kierunek Szyndzielnia</u>: Warszawska/Dworzec - Hotel Prezydent - Plac Żwirki i Wigury - Plac Mickiewicza - Partyzantów/Apena - Partyzantów/Folwark - Armii Krajowej/Szpital - Armii Krajowej/Zieleń Miejska - Armii Krajowej/Młodzieżowa - Armii Krajowej/ZIAD - Armii Krajowej/Parking - Szyndzielnia.</p>
9	<p><u>Kierunek Lotnisko</u>: Mikuszowice/Dom Ludowy - Żywiecka/Dworek - Żywiecka/Pawia - Żywiecka/Leszczyny - Żywiecka/Hotel Magura - Żywiecka/Osiedle Grunwaldzkie - Lwowska/Krakowska - Lwowska/Wyzwolenia - Piekarska/Wyzwolenia - Piekarska/Bielsko-Biała Wschód - Komorowicka/Bielsbud - Piłsudskiego - Wałowa - 3 Maja/Dworzec - Piastowska/Lubertowicza - Piastowska/Wita Stwosza - Piastowska/Sobieskiego - Cieszyńska/Hulanka - Cieszyńska/Osiedle Wojska Polskiego - Lotnisko.</p> <p><u>Kierunek Mikuszowice Dom Ludowy</u>: Lotnisko - Cieszyńska/Osiedle Wojska Polskiego - Cieszyńska/Hulanka - Piastowska/Sobieskiego - Piastowska/Wyspiańskiego - Piastowska/Dworzec - Wałowa - Piłsudskiego - Komorowicka/Bielsbud - Piekarska/Bielsko-Biała Wschód - Wyzwolenia/Piekarska - Lwowska/Krakowska - Żywiecka/Stojałowskiego - Żywiecka/Osiedle Grunwaldzkie - Żywiecka/Hotel Magura - Żywiecka/Leszczyny - Żywiecka/Pawia - Żywiecka/Dworek - Mikuszowice/Dom Ludowy.</p>

Linia	Przebieg linii komunikacyjnych wg przystanków
10	<p><u>Kierunek Wapienica Strażacka</u>: Mikuszowice/Śląskie - Bystrzańska/Willowa - Bystrzańska/Bewelana - Partyzantów/Belos - Partyzantów/Folwark - Partyzantów/Apena - Plac Mickiewicza - Plac Żwirki i Wigury - Hotel Prezydent - 3 Maja/Dworzec - Piastowska/Lubertowicza - Piastowska/Wita Stwosza - Piastowska/Sobieskiego - Cieszyńska/Hulanka - Cieszyńska/Osiedle Wojska Polskiego - Lotnisko - Wapienica/Centrum - Międzyrzecka/Przejazd - Międzyrzecka/Osiedle - Wapienica/Strażacka.</p> <p><u>Kierunek Mikuszowice Śląskie</u>: Wapienica/Strażacka - Międzyrzecka/Strażacka - Międzyrzecka/Osiedle - Dworcowa/Poczta - Wapienica/Regera - Lotnisko - Cieszyńska/Osiedle Wojska Polskiego - Cieszyńska/Hulanka - Piastowska/Sobieskiego - Piastowska/Wyspiańskiego - Piastowska/Dworzec - Hotel Prezydent - Plac Żwirki i Wigury - Plac Mickiewicza - Partyzantów/Apena - Partyzantów/Folwark - Partyzantów/Belos - Partyzantów/Krepol - Bystrzańska/Bewelana - Bystrzańska/Willowa - Mikuszowice Śląskie.</p>
11	<p><u>Kierunek Straconka Leśniczówka</u>: Warszawska/Dworzec - Wałowa - Piłsudskiego - Lwowska/Krakowska - Żywiecka/Stojałowskiego - Żywiecka/Osiedle Grunwaldzkie - Żywiecka/Hotel Magura - Żywiecka/Leszczyny - Górską/Bulwary - Górską/Partyzant - Górską/Piekarnia - Górską/Kościół - Straconka/Leśniczówka.</p> <p><u>Kierunek Warszawska Dworzec</u>: Straconka/Leśniczówka - Górską/Kościół - Górską/Piekarnia - Górską/Partyzant - Górską/Bulwary - Żywiecka/Leszczyny - Żywiecka/Hotel Magura - Żywiecka/Osiedle Grunwaldzkie - Lwowska/Krakowska - Piłsudskiego - Wałowa - 3 Maja/Dworzec - Warszawska/Dworzec.</p>
12	<p><u>Kierunek Hałcnów Kościół</u>: Mikuszowice/Błonia - Szeroka/Bystrzańska - Bystrzańska/Bewelana - Bystrzańska/Olszówka - Długa/Zajezdnia MZK - Armii Krajowej/Szpital - Partyzantów/Folwark - Partyzantów/Apena - Plac Mickiewicza - PCK/Trasa W-Z - Dmowskiego/Urząd Miejski - Wyzwolenia/Szkolna - Paderewskiego - Komorowicka/Bielsbud - Komorowicka/Przejazd - Czerwona/Komorowicka - Czerwona/Krausa - Niepodległości/Czerwona - Wyzwolenia/Niepodległości - Wyzwolenia/Witosa - Wyzwolenia/Poczta - Hałcnów/Kościół.</p> <p><u>Kierunek Mikuszowice Błonia</u>: Hałcnów/Kościół - Wyzwolenia/Poczta - Wyzwolenia/Witosa - Niepodległości/Wyzwolenia - Czerwona/Niepodległości - Czerwona/Krausa - Komorowicka/Czerwona - Komorowicka/Przejazd - Komorowicka/Bielsbud - Komorowicka/Szkoła - Dmowskiego/Urząd Miejski - PCK/Trasa W-Z - Plac Mickiewicza - Partyzantów/Apena - Partyzantów/Folwark - Boboli/Szpital - Długa/Zajezdnia MZK - Długa/Bystrzańska - Bystrzańska/Bewelana - Szeroka/Bystrzańska - Mikuszowice/Błonia.</p>
13	<p><u>Kierunek Hałcnów Kościół</u>: Lipnik Dolny - Lipnicka/Mostek - Lipnicka/Złote Łany - Lipnicka/Akademii Umiejętności - Lwowska/Krakowska - Piłsudskiego - Wałowa - 3 Maja/Dworzec - Warszawska/Dworzec - Kwiatkowskiego/Warszawska - Kwiatkowskiego/Most - Czerwona/Komorowicka - Czerwona/Krausa - Niepodległości/Czerwona - Wyzwolenia/Niepodległości - Wyzwolenia/Witosa - Wyzwolenia/Poczta - Hałcnów/Kościół.</p> <p><u>Kierunek Lipnik Dolny</u>: Hałcnów/Kościół - Wyzwolenia/Poczta - Wyzwolenia/Witosa - Niepodległości/Wyzwolenia - Czerwona/Niepodległości - Czerwona/Krausa - Kwiatkowskiego/Komorowicka - Kwiatkowskiego/Warszawska - Warszawska/Dworzec - Wałowa - Piłsudskiego - Lwowska/Krakowska - Lipnicka/Żywiecka - Lipnicka Akademii Umiejętności - Lipnicka/Złote Łany - Lipnicka/Mostek - Lipnik Dolny.</p>
14	<p><u>Kierunek Osiedle Polskich Skrzydeł</u>: Cygański Las - Bystrzańska/Olszówka - Długa/Zajezdnia MZK - Armii Krajowej/Szpital - Partyzantów/Folwark - Partyzantów/Apena - Plac Mickiewicza - Michałowicza/Czarneckiego - Michałowicza/Reja - Osiedle Beskidzkie - Szarotki/SAM - Szarotki/Cieszyńska - Osiedle Kopernika - Osiedle Wojska Polskiego - Tańskiego/Skrzydlewskiego - Osiedle Polskich Skrzydeł.</p> <p><u>Kierunek Cygański Las</u>: Osiedle Polskich Skrzydeł - Tańskiego/Skrzydlewskiego - Osiedle Wojska Polskiego - Osiedle Kopernika - Szarotki/Cieszyńska - Szarotki/SAM - Osiedle Beskidzkie - Michałowicza/SAM - Michałowicza/Czarneckiego - Plac Mickiewicza - Partyzantów/Apena - Partyzantów/Folwark - Boboli/Szpital - Długa/Zajezdnia MZK - Olszówka - Cygański Las.</p>

Linia	Przebieg linii komunikacyjnych wg przystanków
15	<p><u>Kierunek Osiedle Polskich Skrzydeł</u>: Osiedle Langiewicza - Tuwima/Osiedle Langiewicza - Urodzajna/Osiedle Langiewicza - Łagodna/Złoty Kłósów - Łagodna/Szkoła - Osiedle Złote Łany - Jutrzenki/SAM - Żywiecka/Osiedle Grunwaldzkie - Lwowska/Krakowska - Piłsudskiego - Wałowa - 3 Maja/Dworzec - Piastowska/Lubertowicza - Grunwaldzka/Szpital - Konopnickiej/Szpital - Konopnickiej/Pawilon - Cieszyńska/Hulanka - Osiedle Kopernika - Osiedle Wojska Polskiego - Tańskiego/Skrzydlewskiego - Osiedle Polskich Skrzydeł.</p> <p><u>Kierunek Osiedle Langiewicza</u>: Osiedle Polskich Skrzydeł - Tańskiego/Skrzydlewskiego - Osiedle Wojska Polskiego - Osiedle Kopernika - Cieszyńska/Hulanka - Konopnickiej/Pawilon - Konopnickiej/Szpital - Grunwaldzka/Szpital - Piastowska/Wyspiańskiego - Piastowska/Dworzec - Wałowa - Piłsudskiego - Lwowska/Krakowska - Żywiecka/Stojałowskiego - Żywiecka/Osiedle Grunwaldzkie - Lenartowicza - Jutrzenki/SAM - Osiedle Złote Łany - Łagodna/Szkoła - Łagodna/Złoty Kłósów - Urodzajna/Osiedle Langiewicza - Tuwima/Osiedle Langiewicza - Osiedle Langiewicza.</p>
16	<p><u>Kierunek Wapienica Zapora</u>: Warszawska/Dworzec - Piastowska/Lubertowicza - Piastowska/Wita Stwosza - Piastowska/Sobieskiego - Cieszyńska/Hulanka - Cieszyńska/Osiedle Wojska Polskiego - Lotnisko - Wapienica/Centrum - Jaworzańska/Zagłoby - Zapora/Jaworzańska - Zapora/Sklep - Zapora/Klimczokówka - Wapienica/Zapora.</p> <p><u>Kierunek Warszawska Dworzec</u>: Wapienica/Zapora - Zapora/Klimczokówka - Zapora/Sklep - Jaworzańska/Zapora - Jaworzańska/Zagłoby - Wapienica/Centrum - Lotnisko - Cieszyńska/Osiedle Wojska Polskiego - Cieszyńska/Hulanka - Piastowska/Sobieskiego - Piastowska/Wyspiańskiego - Piastowska/Dworzec - Warszawska/Dworzec.</p>
17	<p><u>Kierunek Krzemionki Witosa</u>: Podwale/Dworzec - Gazownicza - Piłsudskiego - Komorowicka/Bielsbud - Piekarska/Bielsko-Biała Wschód - Piekarska/Wyzwolenia - Wyzwolenia/Niepodległości - Wyzwolenia/Witosa - Witosa/Szkoła - Krzemionki/Witosa.</p> <p><u>Kierunek Podwale Dworzec</u>: Krzemionki/Witosa - Witosa/Szkoła - Wyzwolenia/Witosa - Wyzwolenia/Bukietowa - Piekarska/Wyzwolenia - Piekarska/Bielsko-Biała Wschód - Komorowicka/Bielsbud - Piłsudskiego - Podwale/Dworzec.</p>
18	<p><u>Kierunek Stare Bielsko Kościół</u>: Osiedle Złote Łany - Jutrzenki/SAM - Żywiecka/Hotel Magura - Bora-Komorowskiego/Gemini Park - Armii Krajowej/Szpital - Gościnnia/Armii Krajowej - Gościnnia/Działki - Gościnnia/Kolista - Gościnnia/Karpacka - Karpacka/Pawilon - Karpacka/Dom Kultury - Karpacka/Mostek - Karpacka/Osiedle - Partyzantów/Apena - Plac Mickiewicza - Plac Żwirki i Wigury - Hotel Prezydent - 3 Maja/Dworzec - Piastowska/Lubertowicza - Listopadowa - Nad Potokiem/Listopadowa - Nad Potokiem/Stoczniowa - Nad Potokiem/Zuchów - Stare Bielsko/Kościół - Stare Bielsko/Kościół.</p> <p><u>Kierunek Osiedle Złote Łany</u>: Stare Bielsko/Kościół - Nad Potokiem/Zuchów - Nad Potokiem/Stoczniowa - Nad Potokiem/Listopadowa - Asnyka - Piastowska/Wyspiańskiego - Piastowska/Dworzec - Hotel Prezydent - Plac Żwirki i Wigury - Plac Mickiewicza - Partyzantów/Apena - Karpacka/Osiedle - Karpacka/Mostek - Karpacka Dom Kultury - Karpacka/Pawilon - Gościnnia/Karpacka - Gościnnia/Kolista - Gościnnia/Działki - Gościnnia/Armii Krajowej - Armii Krajowej/Szpital - Bora-Komorowskiego/Gemini Park - Żywiecka/Hotel Magura - Lenartowicza - Jutrzenki/SAM - Osiedle Złote Łany.</p>
19	<p><u>Kierunek Grażyńskiego Fiat</u>: Osiedle Złote Łany - Jutrzenki/SAM - Żywiecka/Osiedle Grunwaldzkie - Lwowska/Krakowska - Lwowska/Wyzwolenia - Piekarska/Wyzwolenia - Piekarska/Bielsko-Biała Wschód - Komorowicka/Przejazd - Kwiatkowskiego/Komorowicka - Grażyńskiego/Fiat I - Grażyńskiego/Fiat II.</p> <p><u>Kierunek Osiedle Złote Łany</u>: Grażyńskiego/Fiat II - Grażyńskiego/Fiat I - Komorowicka/Czerwona - Komorowicka/Przejazd - Piekarska/Bielsko-Biała Wschód - Wyzwolenia/Piekarska - Lwowska/Krakowska - Żywiecka/Stojałowskiego - Żywiecka/Osiedle Grunwaldzkie - Lenartowicza - Jutrzenki/SAM - Osiedle Złote Łany.</p>
20	<p><u>Kierunek Wapienica Strażacka</u>: Osiedle Złote Łany - Jutrzenki/SAM - Żywiecka/Osiedle Grunwaldzkie - PCK/Trasa W-Z - Michałowicza/Czarneckiego - Michałowicza/Reja - Osiedle Beskidzkie - Szarotki/SAM - Szarotki/Cieszyńska - Cieszyńska/Osiedle Wojska Polskiego - Lotnisko - Wapienica/Centrum - Międzyrzecka/Przejazd - Międzyrzecka/Osiedle - Wapienica/Strażacka.</p> <p><u>Kierunek Osiedle Złote Łany</u>: Wapienica/Strażacka - Międzyrzecka/Strażacka - Międzyrzecka/Osiedle - Dworcowa/Poczta - Wapienica/Regera - Lotnisko - Cieszyńska/Osiedle Wojska Polskiego - Szarotki/Cieszyńska - Szarotki/SAM - Osiedle Beskidzkie - Michałowicza/SAM - Michałowicza/Czarneckiego - PCK/Trasa W-Z - Żywiecka/Osiedle Grunwaldzkie - Lenartowicza - Jutrzenki/SAM - Osiedle Złote Łany.</p>

Linia	Przebieg linii komunikacyjnych wg przystanków
21	<p><u>Kierunek Osiedle Polskich Skrzydeł</u>: Osiedle Langiewicza - Tuwima/Osiedle Langiewicza - Urodzajna/Osiedle Langiewicza - Łagodna/Złotych Kłosów - Łagodna/Szkoła - Osiedle Złote Łany - Jutrzenki/SAM - Żywiecka/Hotel Magura - Bora-Komorowskiego/Gemini Park - Partyzantów/Belos - Partyzantów/Krepol - Bystrzańska/Bewelana - Szeroka/Bystrzańska - Mikuszowice/Błonia - Szeroka/Bystrzańska - Bystrzańska/Bewelana - Bystrzańska/Olszówka - Długa/Zajezdnia MZK - Szpital Wojewódzki - Armii Krajowej/Szpital - Osiedle Karpackie/Kościół - Osiedle Karpackie/Kolista - Osiedle Beskidzkie/Kładka - Osiedle Beskidzkie - Szarotki/SAM - Szarotki/Cieszyńska - Osiedle Kopernika - Osiedle Wojska Polskiego - Tańskiego/Skrzydlewskiego - Osiedle Polskich Skrzydeł.</p> <p><u>Kierunek Osiedle Langiewicza</u>: Osiedle Polskich Skrzydeł - Tańskiego/Skrzydlewskiego - Osiedle Wojska Polskiego - Osiedle Kopernika - Szarotki/Cieszyńska - Szarotki/SAM - Osiedle Beskidzkie - Osiedle Beskidzkie/Kładka - Osiedle Karpackie/Kościół - Armii Krajowej/Szpital - Szpital Wojewódzki - Długa/Zajezdnia MZK - Długa/Bystrzańska - Bystrzańska/Bewelana - Szeroka/Bystrzańska - Mikuszowice/Błonia - Szeroka/Bystrzańska - Bystrzańska/Bewelana - Partyzantów/Belos - Bora-Komorowskiego/Gemini Park - Żywiecka/Hotel Magura - Lenartowicza - Jutrzenki/SAM - Osiedle Złote Łany - Łagodna/Szkoła - Łagodna/Złotych Kłosów - Urodzajna/Osiedle Langiewicza - Tuwima/Osiedle Langiewicza - Osiedle Langiewicza.</p>
22	<p><u>Kierunek Osiedle Sarni Stok</u>: Osiedle Langiewicza - Tuwima/Osiedle Langiewicza - Urodzajna/Osiedle Langiewicza - Łagodna/Złotych Kłosów - Łagodna/Szkoła - Osiedle Złote Łany - Jutrzenki/SAM - Żywiecka/Osiedle Grunwaldzkie - Stojałowskiego/Pawilon - Hotel Prezydent - 3 Maja/Dworzec - Warszawska/Dworzec - Sarni Stok - Sarni Potok - Osiedle Sarni Stok.</p> <p><u>Kierunek Osiedle Langiewicza</u>: Osiedle Sarni Stok - Sarni Potok - Sarni Stok - Warszawska/Dworzec - Hotel Prezydent - Stojałowskiego/Pawilon - Żywiecka/Stojałowskiego - Żywiecka/Osiedle Grunwaldzkie - Lenartowicza - Jutrzenki/SAM - Osiedle Złote Łany - Łagodna/Szkoła - Łagodna/Złotych Kłosów - Urodzajna/Osiedle Langiewicza - Tuwima/Osiedle Langiewicza - Osiedle Langiewicza.</p>
23	<p><u>Kierunek Osiedle Langiewicza</u>: Szpital Wojewódzki - Armii Krajowej/Szpital - Osiedle Karpackie/Kościół - Osiedle Karpackie/Kolista - Osiedle Beskidzkie/Kładka - Osiedle Beskidzkie - Szarotki/SAM - Szarotki/Cieszyńska - Cieszyńska/Hulanka - Konopnickiej/Pawilon - Konopnickiej/Szpital - Grunwaldzka/Szpital - Piastowska/Wypiańskiego - Piastowska/Dworzec - Wałowa - Piłsudskiego - Lwowska/Krakowska - Żywiecka/Stojałowskiego - Żywiecka/Osiedle Grunwaldzkie - Żywiecka/Hotel Magura - Łagodna/Szkoła - Łagodna/Złotych Kłosów - Urodzajna/Osiedle Langiewicza - Tuwima/Osiedle Langiewicza - Osiedle Langiewicza.</p> <p><u>Kierunek Szpital Wojewódzki</u>: Osiedle Langiewicza - Tuwima/Osiedle Langiewicza - Urodzajna/Osiedle Langiewicza - Łagodna/Złotych Kłosów - Łagodna/Szkoła - Żywiecka/Hotel Magura - Żywiecka/Osiedle Grunwaldzkie - Lwowska/Krakowska - Piłsudskiego - Wałowa - 3 Maja/Dworzec - Piastowska/Lubertowicza - Grunwaldzka/Szpital - Konopnickiej/Szpital - Konopnickiej/Pawilon - Cieszyńska/Hulanka - Szarotki/Cieszyńska - Szarotki/SAM - Osiedle Beskidzkie - Osiedle Beskidzkie/Kładka - Osiedle Karpackie/Kościół - Armii Krajowej/Szpital - Szpital Wojewódzki.</p>
24	<p><u>Kierunek Stare Bielsko</u>: Mikuszowice/Błonia - Szeroka/Bystrzańska - Bystrzańska/Bewelana - Partyzantów/Belos - Partyzantów/Folwark - Partyzantów/Apena - Plac Mickiewicza - Plac Żwirki i Wigury - Hotel Prezydent - 3 Maja/Dworzec - Piastowska/Lubertowicza - Piastowska/Wita Stwosza - Sobieskiego/Piastów Śląskich - Stare Bielsko/Kościół - Sobieskiego/Kawulok - Sobieskiego/Spółdzielnia - Stare Bielsko.</p> <p><u>Kierunek Mikuszowice Błonia</u>: Stare Bielsko - Sobieskiego/Spółdzielnia - Sobieskiego/Kawulok - Sobieskiego/Sklep - Stare Bielsko/Kościół - Sobieskiego/Piastów Śląskich - Piastowska/Sobieskiego - Piastowska/Wypiańskiego - Piastowska/Dworzec - Hotel Prezydent - Plac Żwirki i Wigury - Plac Mickiewicza - Partyzantów/Apena - Partyzantów/Folwark - Partyzantów/Belos - Partyzantów/Krepol - Bystrzańska/Bewelana - Szeroka/Bystrzańska - Mikuszowice/Błonia.</p>
26	<p><u>Kierunek Wapienna Osiedle</u>: Warszawska/Dworzec - Hotel Prezydent - Stojałowskiego/Pawilon - Norwida/Kościół - Wapienna/Osiedle.</p> <p><u>Kierunek Warszawska Dworzec</u>: Wapienna Osiedle - Wapienna/Norwida - Stojałowskiego/Pawilon - Hotel Prezydent - 3 Maja/Dworzec - Warszawska/Dworzec.</p>

Linia	Przebieg linii komunikacyjnych wg przystanków
27	<p><u>Kierunek Lipnik Dolny</u>: Osiedle Sarni Stok - Sarni Potok - CH Sarni Stok - Warszawska/Dworzec - Hotel Prezydent - Stojałowskiego/Pawilon - Krakowska/Solskiego - Krakowska/Krzyżowa - Krakowska/Lipnik Górny - Krakowska/Kopiec - Polna/Wróblowicka - Polna/Św. Franciszka - Polna/Odrzańska - Polna/Cmentarz - Ks. Brzóska/Kościół - Lipnik Dolny.</p> <p><u>Kierunek Osiedle Sarni Stok</u>: Lipnik Dolny - Księża Brzóska/Kościół - Polna/Cmentarz - Polna/Odrzańska - Polna/Św. Franciszka - Polna/Wróblowicka - Krakowska/Kopiec - Krakowska/Lipnik Górny - Krakowska/Krzyżowa - Krakowska/Solskiego - Stojałowskiego/Pawilon - Hotel Prezydent - 3 Maja/Dworzec - Warszawska/Dworzec - Sarni Stok - Sarni Potok - Osiedle Sarni Stok.</p>
28	<p><u>Kierunek Osiedle Wojska Polskiego</u>: Osiedle Karpackie - Osiedle Karpackie/Kościół - Osiedle Karpackie/Kolista - Osiedle Beskidzkie/Kładka - Michałowicza/SAM - Michałowicza/Czarneckiego - Plac Żwirki i Wigury - Hotel Prezydent - 3 Maja/Dworzec - Piastowska/Lubertowicza - Piastowska/Wita Stwosza - Piastowska/Sobieskiego - Cieszyńska/Hulanka - Stawowa - Osiedle Wojska Polskiego.</p> <p><u>Kierunek Osiedle Karpackie</u>: Osiedle Wojska Polskiego - Stawowa - Cieszyńska/Hulanka - Piastowska/Sobieskiego - Piastowska/Wyspiańskiego - Piastowska/Dworzec - Hotel Prezydent - Plac Żwirki i Wigury - Michałowicza/Czarneckiego - Michałowicza/Reja - Osiedle Beskidzkie/Kładka - Osiedle Karpackie/Kościół - Osiedle Karpackie.</p>
29	<p><u>Kierunek Komorowice Sosna</u>: Piastowska/Dworzec - Warszawska/Dworzec - Kwiatkowskiego/Warszawska - Grażyńskiego/Fiat I - Grażyńskiego/Fiat II - Grażyńskiego/Mazańcowska - Komorowicka/Kościół - Komorowice/Olimpijska - Bestwińska/Zakręt - Bestwińska/Oczyszczalnia - Bestwińska/Cegielnia - Bestwińska/Krompark - Komorowice/Sosna.</p> <p><u>Kierunek Warszawska Dworzec</u>: Komorowice/Sosna - Bestwińska/Krompark - Bestwińska/Cegielnia - Bestwińska/Oczyszczalnia - Bestwińska/Zakręt - Daszyńskiego/Stażystów - Komorowice/Olimpijska - Komorowicka/Kościół - Grażyńskiego/Mazańcowska - Grażyńskiego/Fiat II - Grażyńskiego/Fiat I - Kwiatkowskiego/Warszawska - Warszawska/Dworzec.</p>
30	<p><u>Kierunek CH Sarni Stok</u>: Osiedle Karpackie - Osiedle Karpackie/Kościół - Osiedle Karpackie/Kolista - Osiedle Beskidzkie/Kładka - Osiedle Beskidzkie - Michałowicza/SAM - Michałowicza/Czarneckiego - Plac Żwirki i Wigury - Hotel Prezydent - 3 Maja/Dworzec - Warszawska/Dworzec - CH Sarni Stok.</p> <p><u>Kierunek Osiedle Karpackie</u>: CH Sarni Stok - Warszawska/Dworzec - Hotel Prezydent - Plac Żwirki i Wigury - Michałowicza/Czarneckiego - Michałowicza/Reja - Osiedle Beskidzkie - Osiedle Beskidzkie/Kładka - Osiedle Karpackie/Kościół - Osiedle Karpackie.</p>
31	<p><u>Kierunek Hałcnów Granica</u>: Podwale/Dworzec - Gazownicza - Piłsudskiego - Komorowicka/Bielsbud - Piekarska/Bielsko-Biała Wschód - Piekarska/Wyzwolenia - Wyzwolenia/Niepodległości - Wyzwolenia/Witosa - Wyzwolenia/Pocztowa - Hałcnów/Kościół - Wyzwolenia/Spółdzielnia - Wyzwolenia/Gacek - Hałcnów/Granica.</p> <p><u>Kierunek Podwale Dworzec</u>: Hałcnów/Granica - Wyzwolenia/Gacek - Wyzwolenia/Spółdzielnia - Hałcnów/Kościół - Wyzwolenia/Pocztowa - Wyzwolenia/Witosa - Wyzwolenia/Bukietowa - Piekarska/Wyzwolenia - Piekarska/Bielsko-Biała Wschód - Komorowicka/Bielsbud - Piłsudskiego - Podwale/Dworzec.</p>
32	<p><u>Kierunek Hałcnów Kościół</u>: Osiedle Karpackie - Osiedle Karpackie/Kościół - Osiedle Karpackie/Kolista - Osiedle Beskidzkie/Kładka - Piastowska/Sobieskiego - Piastowska/Wyspiańskiego - Piastowska/Dworzec - Warszawska/Dworzec - Warszawska/Tesco - Mazańcowska/Łącznik - Mazańcowska/Skrzyżowanie - Komorowicka/Kościół - Komorowice/Olimpijska - Hałcnowska/Beczalka - Hałcnowska/Na żądanie - Hałcnowska/Sklep - Hałcnowska/Stolarnia - Hałcnowska/Piekarnia - Hałcnów/Kościół.</p> <p><u>Kierunek Osiedle Karpackie</u>: Hałcnów/Kościół - Hałcnowska/Piekarnia - Hałcnowska/Stolarnia - Hałcnowska/Sklep - Hałcnowska/Na żądanie - Hałcnowska/Beczalka - Komorowice/Olimpijska - Komorowicka/Kościół - Katowicka/Skrzyżowanie - Katowicka Polmozbyt - Warszawska/Tesco - Metalplast - Warszawska/Dworzec - Piastowska/Lubertowicza - Piastowska/Wita Stwosza - Piastowska/Sobieskiego - Osiedle Beskidzkie/Kładka - Osiedle Karpackie/Kościół - Osiedle Karpackie.</p>

Linia	Przebieg linii komunikacyjnych wg przystanków
33	<p><u>Kierunek Mazańcowice Osiedle</u>: Warszawska/Dworzec - Wałowa - Piłsudskiego - Komorowicka/Bielsbud - Piekarska/Bielsko-Biała Wschód - Piekarska/Wyzwolenia - Niepodległości/Wyzwolenia - Czerwona/Niepodległości - Czerwona/Krausa - Komorowicka/Czerwona - Komorowicka/Mostek - Komorowicka/Piekarnia - Komorowicka/Kościół - Mazańcowicka/Skrzyżowanie - Mazańcowicka/Akademicka - Mazańcowice/Osiedle.</p> <p><u>Kierunek Warszawska Dworzec</u>: Mazańcowice/Osiedle - Mazańcowicka/Akademicka - Mazańcowicka/Skrzyżowanie - Komorowicka/Kościół - Komorowicka/Piekarnia - Komorowicka/Mostek - Czerwona/Komorowicka - Czerwona/Krausa - Niepodległości/Czerwona - Wyzwolenia/Bukietowa - Piekarska/Wyzwolenia - Piekarska/Bielsko-Biała Wschód - Komorowicka/Bielsbud - Piłsudskiego - Wałowa - 3 Maja/Dworzec - Warszawska/Dworzec.</p>
34	<p><u>Kierunek Osiedle Polskich Skrzydeł</u>: Osiedle Złote Łany - Jutrzenki/SAM - Żywiecka/Hotel Magura - Bora-Komorowskiego/Gemini Park - Osiedle Karpackie/Kościół - Osiedle Karpackie/Kolista - Osiedle Beskidzkie/Kładka - Osiedle Beskidzkie - Szarotki/SAM - Szarotki/Cieszyńska - Osiedle Kopernika - Osiedle Wojska Polskiego - Tańskiego/Skrzydlewskiego - Osiedle Polskich Skrzydeł.</p> <p><u>Kierunek Osiedle Złote Łany</u>: Osiedle Polskich Skrzydeł - Tańskiego/Skrzydlewskiego - Osiedle Wojska Polskiego - Osiedle Kopernika - Szarotki/Cieszyńska - Szarotki/SAM - Osiedle Beskidzkie - Osiedle Beskidzkie/Kładka - Osiedle Karpackie/Kościół - Bora-Komorowskiego/Gemini Park - Żywiecka/Hotel Magura - Lenartowicza - Jutrzenki/SAM - Osiedle Złote Łany.</p>
35	<p><u>Kierunek Warszawska Dworzec - wariant L</u>: Warszawska/Dworzec - Hotel Prezydent - Stojałowskiego/Pawilon - Lipnicka/Żywiecka - Lipnicka Akademii Umiejętności - Lipnicka/Złote Łany - Lipnicka/Mostek - Lipnik Dolny - Ks. Brzóska/Kościół - Ks. Brzóska/Piotrkowska - Lipnik/Wielkopolska - Ks. Brzóska Senatorska - Ks. Brzóska Waszkowskiego - Ks. Brzóska Wspólna - Ks. Brzóska Piekarnia - Górską/Partyzant - Górską/Bulwary - Żywiecka/Leszczyny - Bora-Komorowskiego/Gemini Park - Partyzantów/Folwark - Partyzantów/Apena - Plac Mickiewicza - Plac Żwirki i Wigury - Hotel Prezydent - 3 Maja/Dworzec - Warszawska/Dworzec.</p> <p><u>Kierunek Warszawska Dworzec - wariant S</u>: Warszawska/Dworzec - Hotel Prezydent - Plac Żwirki i Wigury - Plac Mickiewicza - Partyzantów/Apena - Partyzantów/Folwark - Bora-Komorowskiego/Gemini Park - Żywiecka/Leszczyny - Górską/Bulwary - Górską/Partyzant - Ks. Brzóska Piekarnia - Ks. Brzóska Wspólna - Ks. Brzóska Waszkowskiego - Ks. Brzóska Senatorska - Lipnik/Wielkopolska - Wielkopolska - Księża Brzóska/Lubelska - Ks. Brzóska/Kościół - Lipnik Dolny - Lipnicka/Mostek - Lipnicka/Złote Łany - Lipnicka/Akademii Umiejętności - Stojałowskiego/Pawilon - Hotel Prezydent - 3 Maja/Dworzec - Warszawska/Dworzec.</p>
36	<p><u>Kierunek Czechowice-Dz. Proseat</u>: Dworcowa/Poczta - Wapienica/Regera - Lotnisko - Cieszyńska/Osiedle Wojska Polskiego - Cieszyńska/Hulanka - Piastowska/Sobieskiego - Piastowska/Wyspiańskiego - Piastowska/Dworzec - Warszawska/Dworzec - Czechowice-Dz./Proseat.</p> <p><u>Kierunek Dworcowa Poczta</u>: Czechowice-Dz. - Proseat - Warszawska/Dworzec - Piastowska/Lubertowicza - Piastowska/Wita Stwosza - Piastowska/Sobieskiego - Cieszyńska/Hulanka - Cieszyńska/Osiedle Wojska Polskiego - Lotnisko - Wapienica/Centrum - Międzyrzecka/Przejazd - Dworcowa/Poczta.</p>
56BIS	<p><u>Kierunek Janowicka Niklówka</u>: Podwale/Dworzec - Gazownicza - Piłsudskiego - Lwowska/Wyzwolenia - Wyzwolenia/Piekarska - Wyzwolenia/Niepodległości - Wyzwolenia/Witosa - Wyzwolenia/Poczta - Janowicka/Na żądanie - Janowicka/Pod Kasztanem - Janowicka/Niklówka.</p> <p><u>Kierunek Podwale Dworzec</u>: Janowicka Niklówka/Pętla - Janowicka/Pod Kasztanem - Janowicka/Na żądanie - Wyzwolenia/Poczta - Wyzwolenia/Witosa - Wyzwolenia/Bukietowa - Wyzwolenia/Piekarska - Piłsudskiego - Podwale/Dworzec.</p>
D	<p><u>Kierunek Krzemionki Witosa</u>: Hałcnów/Kościół - Wyzwolenia/Poczta - Wyzwolenia/Witosa - Witosa/Szkoła - Krzemionki/Witosa.</p> <p><u>Kierunek Hałcnów Kościół</u>: Krzemionki/Witosa - Witosa/Szkoła - Wyzwolenia/Witosa - Wyzwolenia/Poczta - Hałcnów/Kościół.</p>

Linia	Przebieg linii komunikacyjnych wg przystanków
<b>LINIE PODMIEJSKIE</b>	
25	<p><u>Kierunek Mazańcowice Spółdzielnia:</u> Warszawska/Dworzec - Piastowska/Lubertowicza - Piastowska/Wita Stwosza - Sobieskiego/Piastów Śląskich - Andersa/Stare Bielsko - Andersa/Wzniesienie - Andersa/Francuska - Andersa/Wiadukt - Andersa/Granica - Mazańcowice/Spółdzielnia.</p> <p><u>Kierunek Warszawska Dworzec:</u> Mazańcowice/Spółdzielnia - Andersa/Granica - Andersa/Wiadukt - Andersa/Francuska - Andersa/Wzniesienie - Andersa/Stare Bielsko - Sobieskiego/Piastów Śląskich - Piastowska/Sobieskiego - Piastowska/Wyspiańskiego - Piastowska/Dworzec - Warszawska/Dworzec.</p>
50	<p><u>Kierunek Czechowice-Dz. Silesia:</u> Osiedle Karpackie - Osiedle Karpackie/Kościół - Osiedle Karpackie/Kolista - Osiedle Beskidzkie/Kładka - Osiedle Beskidzkie - Michałowicza/SAM - Michałowicza/Czarnieckiego - Plac Żwirki i Wigury - Hotel Prezydent - 3 Maja/Dworzec - Warszawska/Dworzec - Warszawska/Tesco - Mazańcowicka/Łącznik - Mazańcowicka/Skrzyżowanie - Katowicka/Królewska - Katowicka/Centrostal - Czechowice-Dz./Elektrociepłownia - Czechowice-Dz./Kamionka - Czechowice-Dz./Południowe - Czechowice-Dz./Połud. Gigant - Czechowice-Dz./Gliksmanka - Czechowice-Dz./Stara Gmina - Czechowice-Dz./Niepodległości - Czechowice-Dz./Dworzec PKP - Czechowice-Dz./Traugutta - Czechowice-Dz./Wyspiańskiego - Czechowice-Dz./Węglowa - Czechowice Dz./Węglowa Przejazd - Czechowice-Dz./Silesia.</p> <p><u>Kierunek Osiedle Karpackie:</u> Czechowice-Dz./Silesia - Czechowice-Dz./Węglowa - Czechowice-Dz./Wyspiańskiego - Czechowice-Dz./Traugutta - Czechowice-Dz./Dworzec PKP - Czechowice-Dz./Niepodległości - Czechowice-Dz./Stara Gmina - Czechowice-Dz./Gliksmanka - Czechowice-Dz./Połud. Gigant - Czechowice-Dz./Południowe - Czechowice-Dz./Kamionka - Czechowice-Dz./Elektrociepłownia - Katowicka/Centrostal - Katowicka/Królewska - Katowicka/Skrzyżowanie - Katowicka Polmozbyt - Warszawska/Tesco - Metalplast - Warszawska/Dworzec - Hotel Prezydent - Plac Żwirki i Wigury - Michałowicza/Czarnieckiego - Michałowicza/Reja - Osiedle Beskidzkie - Osiedle Beskidzkie/Kładka - Osiedle Karpackie/Kościół - Osiedle Karpackie.</p>
51	<p><u>Kierunek Mazańcowice Osiedle:</u> Warszawska/Dworzec - Wałowa - Piłsudskiego - Komorowicka/Bielsbud - Komorowicka/Przejazd - Komorowicka/Czerwona - Komorowicka/Mostek - Komorowicka/Piekarnia - Komorowicka/Kościół - Mazańcowicka/Skrzyżowanie - Mazańcowicka/Akademicka - Mazańcowice/Osiedle.</p> <p><u>Kierunek Warszawska Dworzec:</u> Mazańcowice/Osiedle - Mazańcowicka/Akademicka - Mazańcowicka/Skrzyżowanie - Komorowicka/Kościół - Komorowicka/Piekarnia - Komorowicka/Mostek - Komorowicka/Czerwona - Komorowicka/Przejazd - Komorowicka/Bielsbud - Piłsudskiego - Wałowa - 3 Maja/Dworzec - Warszawska/Dworzec.</p>
52	<p><u>Kierunek Międzyrzecze Dolne:</u> Osiedle Sarni Stok - Sarni Potok - CH Sarni Stok - Warszawska/Dworzec - Piastowska/Lubertowicza - Piastowska/Wita Stwosza - Piastowska/Sobieskiego - Cieszyńska/Hulanka - Cieszyńska/Osiedle Wojska Polskiego - Lotnisko - Wapienica/Centrum - Międzyrzecza/Przejazd - Międzyrzecza/Osiedle - Międzyrzecza/Strażacka - Międzyrzecza/Wiadukt - Międzyrzecze/Granica - Międzyrzecze/Kopiec - Międzyrzecze Górne/Ośrodek Zdrowia - Międzyrzecze Górne OSP - Międzyrzecze Górne - Międzyrzecze Dolne/Boisko - Międzyrzecze Dolne Młyn - Międzyrzecze Dolne.</p> <p><u>Kierunek Osiedle Sarni Stok:</u> Międzyrzecze Dolne - Międzyrzecze Dolne Młyn - Międzyrzecze Dolne Boisko - Międzyrzecze Górne - Międzyrzecze Górne OSP - Międzyrzecze Górne/Ośrodek Zdrowia - Międzyrzecze/Kopiec - Międzyrzecze/Granica - Międzyrzecza/Wiadukt - Międzyrzecza/Strażacka - Międzyrzecza/Osiedle - Dworcowa/Pocza - Wapienica/Regera - Lotnisko - Cieszyńska/Osiedle Wojska Polskiego - Cieszyńska/Hulanka - Piastowska/Sobieskiego - Piastowska/Wyspiańskiego - Piastowska/Dworzec - Warszawska/Dworzec - Sarni Stok - Sarni Potok - Osiedle Sarni Stok.</p>



Linia	Przebieg linii komunikacyjnych wg przystanków
56	<p><u>Kierunek Bestwina Piekarnia</u>: Podwale/Dworzec - Gazownicza - Piłsudskiego - Lwowska/Wyzwolenia - Wyzwolenia/Piekarska - Wyzwolenia/Niepodległości - Wyzwolenia/Witosa - Wyzwolenia/Poczta - Janowicka/Na żądanie - Janowicka/Pod Kasztanem - Janowice/Niklówka - Janowice/Leśniczówka - Janowice/Kościół - Janowice/Stawy - Bestwina/Piekarnia.</p> <p><u>Kierunek Podwale Dworzec</u>: Bestwina/Piekarnia - Janowice/Stawy - Janowice/Kościół - Janowice/Leśniczówka - Janowice/Niklówka - Janowicka/Pod Kasztanem - Janowicka/Na żądanie - Wyzwolenia/Poczta - Wyzwolenia/Witosa - Wyzwolenia/Bukietowa - Wyzwolenia/Piekarska - Piłsudskiego - Podwale/Dworzec.</p>
57	<p><u>Kierunek Bystra Leśniczówka</u>: Filarowa/Med Work - Filarowa/Zakłady Energetyczne - Warszawska/Dworzec - Hotel Prezydent - Plac Żwirki i Wigury - Plac Mickiewicza - Partyzantów/Apena - Partyzantów/Folwark - Partyzantów/Belos - Partyzantów/Krepol - Bystrzańska/Bewelana - Bystrzańska/Willowa - Bystra/Szkoła - Bystra/Sanatorium - Bystra/Ława - Bystra/Pod Źródłem - Bystra/Skocznia - Bystra/Leśniczówka.</p> <p><u>Kierunek Filarowa Med Work</u>: Bystra/Leśniczówka - Bystra/Skocznia - Bystra/Pod Źródłem - Bystra/Ława - Bystra/Sanatorium - Bystra/Szkoła - Mikuszowice/Śląskie - Bystrzańska/Willowa - Bystrzańska/Bewelana - Partyzantów/Belos - Partyzantów/Folwark - Partyzantów/Apena - Plac Mickiewicza - Plac Żwirki i Wigury - Hotel Prezydent - 3 Maja/Dworzec - Warszawska/Dworzec - Filarowa/Zakłady Energetyczne - Filarowa/Med Work.</p>
<b>LINIE NOCNE</b>	
N1	<p><u>Kierunek Wapienica Centrum</u>: Długa/Zajezdnia MZK – Długa/Bystrzańska - Partyzantów/Belos - Partyzantów/Folwark - Partyzantów/Apena - Plac Mickiewicza - Plac Żwirki i Wigury - Hotel Prezydent - 3 Maja/Dworzec - Piastowska/Lubertowicza - Piastowska/Wita Stwosza - Piastowska/Sobieskiego - Cieszyńska/Hulanka - Osiedle Kopernika – Stawowa - Cieszyńska/Osiedle Wojska Polskiego – Lotnisko - Wapienica/Centrum.</p> <p><u>Kierunek Długa Zajezdnia MZK</u>: Wapienica/Regera - Lotnisko - Cieszyńska/Osiedle Wojska Polskiego – Stawowa - Osiedle Kopernika - Cieszyńska/Hulanka - Piastowska/Sobieskiego - Piastowska/Wypiańskiego – Piastowska/Dworzec - Hotel Prezydent - Plac Żwirki i Wigury - Plac Mickiewicza - Partyzantów/Apena - Partyzantów/Folwark - Partyzantów/Belos - Długa/Bystrzańska - Długa/Zajezdnia MZK.</p> <p><u>Kierunek Długa Zajezdnia MZK</u>: Długa/Zajezdnia MZK – Długa/Bystrzańska - Partyzantów/Belos - Partyzantów/Folwark - Partyzantów/Apena - Plac Mickiewicza - Plac Żwirki i Wigury - Hotel Prezydent - 3 Maja/Dworzec - Piastowska/Lubertowicza - Piastowska/Wita Stwosza – Piastowska/Sobieskiego - Cieszyńska/Hulanka - Osiedle Kopernika – Stawowa - Szarotki/Cieszyńska - Szarotki/SAM - Osiedle Beskidzkie – Osiedle Beskidzkie/Kładka - Osiedle Karpackie/Kościół - Partyzantów/Belos - Długa/Bystrzańska - Długa/Zajezdnia MZK.</p>
N2	<p><u>Kierunek Lipnik Granica</u>: Długa/Zajezdnia MZK - Długa/Bystrzańska – Żywiecka/Dworek – Żywiecka/Pawia – Łagodna/Szkoła – Osiedle Złote Łany – Jutrzenki/SAM – Żywiecka/Osiedle Grunwaldzkie – (wariant trasy: Dmowskiego/Urząd Miejski) – Lipnicka/Żywiecka – Lipnicka/Akademii Umiejętności – Lipnicka/Złote Łany – Lipnicka/Mostek – Lipnik Dolny - Krakowska/Lipnik Górny - Krakowska/Kopiec – Lipnik Granica.</p> <p><u>Kierunek Długa Zajezdnia MZK</u>: Lipnik Granica - Krakowska/Kopiec - Krakowska/Lipnik Górny - Krakowska/Krzyżowa - Krakowska/Solskiego - Żywiecka/Stojałowskiego - Żywiecka/Osiedle Grunwaldzkie – Lenartowicza - Jutrzenki/SAM - Osiedle Złote Łany - Łagodna/Szkoła – Żywiecka/Pawia – Bystrzańska/Olszówka - Długa/Zajezdnia MZK.</p>

Linia	Przebieg linii komunikacyjnych wg przystanków
N3	<p><u>Kierunek Komorowicka Kościół</u>: Długa/Zajezdnia MZK - Armii Krajowej/Szpital – Osiedle Karpackie/Kościół – Osiedle Karpackie/Kolista – Osiedle Beskidzkie/Kładka – Osiedle Beskidzkie – Michałowicza/SAM – Michałowicza/Czarnieckiego – Plac Żwirki i Wigury – Hotel Prezydent – Wałowa – Piłsudskiego – Komorowicka/Bielsbud – Komorowicka/Przejazd – Czerwona/Komorowicka – Czerwona/Krausa – Komorowicka/Kościół.</p> <p><u>Kierunek Długa Zajezdnia MZK</u>: Komorowicka/Kościół - Wyzwolenia/Poczta - Wyzwolenia/Witosa - Niepodległości/Wyzwolenia - Czerwona/Niepodległości - Czerwona/Krausa – Komorowicka/Czerwona - Komorowicka/Przejazd - Komorowicka/Bielsbud - Komorowicka/Szkoła - Plac Żwirki i Wigury - Michałowicza/Czarnieckiego – Michałowicza/Reja – Osiedle Beskidzkie - Osiedle Beskidzkie/Kładka - Osiedle Karpackie/Kościół - Boboli/Szpital - Długa/Zajezdnia MZK.</p> <p><u>Kierunek Warszawska Dworzec</u>: Długa/Zajezdnia MZK - Armii Krajowej/Szpital – Osiedle Karpackie/Kościół – Osiedle Karpackie/Kolista – Osiedle Beskidzkie/Kładka – Osiedle Beskidzkie – Michałowicza SAM – Michałowicza/Czarnieckiego – Plac Żwirki i Wigury – Hotel Prezydent - 3 Maja/Dworzec – Warszawska/Dworzec.</p>

*Źródło: MZK w Bielsku-Białej*

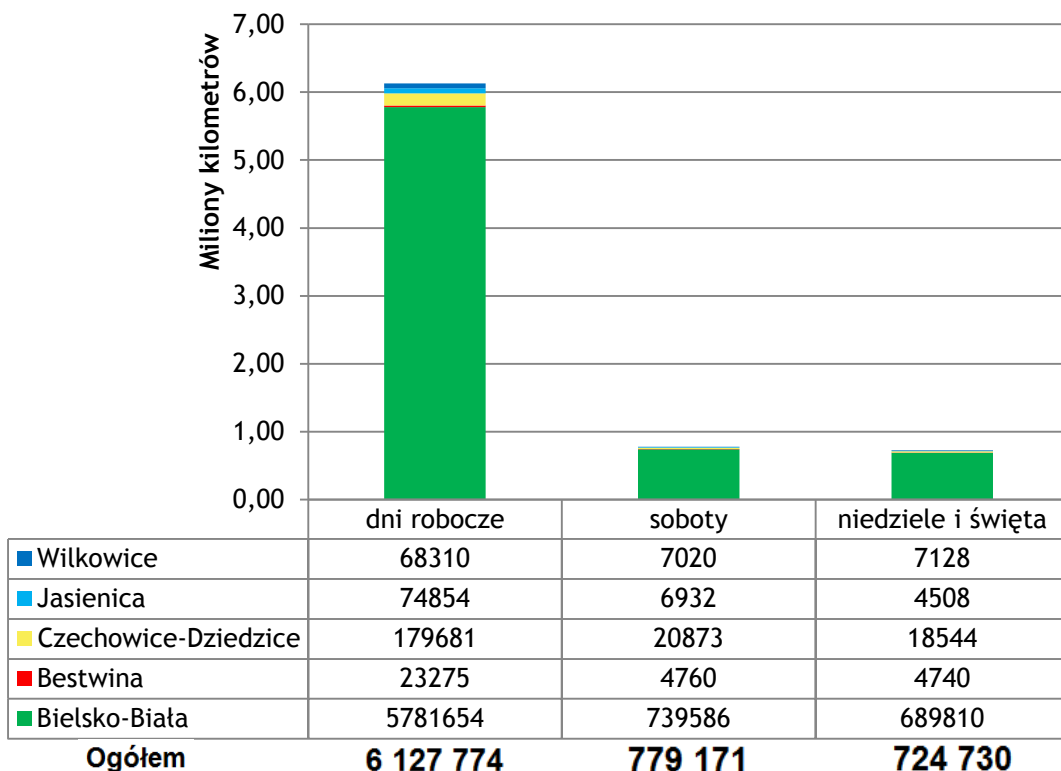
Poniższy schemat prezentuje sieć komunikacyjną, której organizatorem jest miasto Bielsko-Biała i na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej.



W ramach linii komunikacyjnych obsługujących wyłącznie obszar miasta Bielska-Białej są realizowane podróże wewnętrzne w jego obrębie. Linie obsługujące także gminy ościenne umożliwiają (poza podróżami odbywanymi w obrębie miasta) odbywanie podróży między gminami, w szczególności spełniając funkcję dowozowo-odwozową z gmin ościennych do Bielska-Białej. Na terenie gmin, z którymi miasto zawarło porozumienia komunalne, MZK w Bielsku-Białej w 2012 r. wykonał łącznie 420.625 wozokilometrów na liniach podmiejskich.

Liczbę wozokilometrów wykonanych na liniach obsługiwanych przez MZK w Bielsku-Białej w przekroju poszczególnych jednostek administracyjnych w 2012 r. obrazuje poniższy wykres.

Wykres 1. Liczba wozokilometrów wykonanych na liniach obsługiwanych przez MZK w Bielsku-Białej w przekroju poszczególnych jednostek administracyjnych w 2012 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK w Bielsku-Białej

Najwięcej wozokilometrów, w ramach linii obsługiwanych przez MZK w Bielsku-Białej, zostało wykonanych na terenie miasta: 7.211.050 wozokilometrów. Pozostałe wozokilometry zrealizowano na obszarze gmin: Czechowice-Dziedzice (219.098 wkm), Jasienica (86.294 wkm), Wilkowice (82.458 wkm) oraz Bestwina (32.775 wkm).

### 3.2. Zasady konstruowania rozkładów jazdy

#### 3.2.1. Rodzaje dni w rozkładzie jazdy

Tydzień komunikacyjny na terenie Bielska-Białej został podzielony w zależności od rodzaju dnia, w którym realizowane mają być przewozy pasażerskie. Ten podział jest determinowany przez rozkład jazdy dla poszczególnych rodzajów dni tygodnia i dzieli tydzień komunikacyjny na:

- 1) dni robocze (poniedziałek, wtorek, środa, czwartek, piątek),
- 2) soboty,
- 3) niedziele i święta.

Ponadto część kursów nie jest realizowana w okresie wakacyjnym oraz w pojedyncze dni robocze przypadające pomiędzy dniami wolnymi.

Podział na różne rodzaje dni tygodnia, a w następstwie różny standard obsługi (wyrażony w częstotliwości i ilości wykonywanych kursów) jest uzasadniony zmiennym popytem na usługi publicznego transportu zbiorowego. Te odmienności wynikają z dominacji różnych motywów podróży w poszczególnych dniach tygodnia. I tak w dni robocze dominują przewozy o charakterze obligatoryjnym (praca, szkoła, itp.), w dni wolne od pracy i nauki – przewozy incydentalne (sklep, kościół, itp.).

### 3.2.2. Ilość kursów i kilometrów wykonywanych w poszczególne dni tygodnia

Ilość kursów zaplanowana do realizacji w poszczególne rodzaje dni tygodnia różni się od siebie - poniższa tabela przedstawia stosowne dane.

Tabela 3. Ilość wykonywanych kursów i ilość przejeżdżanych kilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych

Nr linii	Średnia długość linii (km)	Ilość wykonywanych kursów dziennie			Ilość wykonywanych kilometrów dziennie		
		dni robocze	soboty	niedziele i święta	dni robocze	soboty	niedziele i święta
<b>LINIE MIEJSKIE</b>							
1	11,0	128	98	96	1335	1022	993
2	11,0	95	74	58	975	775	614
3	12,6	95	73	53	1118	880	642
4	10,3	131	75	58	1262	747	580
6	12,7	94	67	55	1125	824	672
7	14,8	84	64	43	1137	864	597
8	7,3	98	97	64	825	786	536
9	13,0	27	0	0	255	0	0
10	13,7	122	71	69	1659	973	928
11	8,5	82	76	74	797	736	683
12	13,6	19	0	0	226	0	0
13	10,7	64	27	26	742	294	278
14	10,6	17	0	0	170	0	0
15	11,6	48	46	28	534	511	317
16	8,7	55	34	33	516	319	305
17	6,3	30	22	20	207	154	142
18	14,7	20	0	0	270	0	0
19	6,5	17	0	0	121	0	0
20	10,1	68	42	28	644	378	258
21	17,5	28	15	14	440	246	228
22	8,5	62	28	26	521	226	210
23	14,2	40	20	22	523	264	292
24	9,8	70	51	30	654	479	261
26	3,9	42	0	0	174	0	0
27	11,7	21	0	0	236	0	0
28	8,3	95	76	40	766	615	320
29	8,4	24	0	0	193	0	0

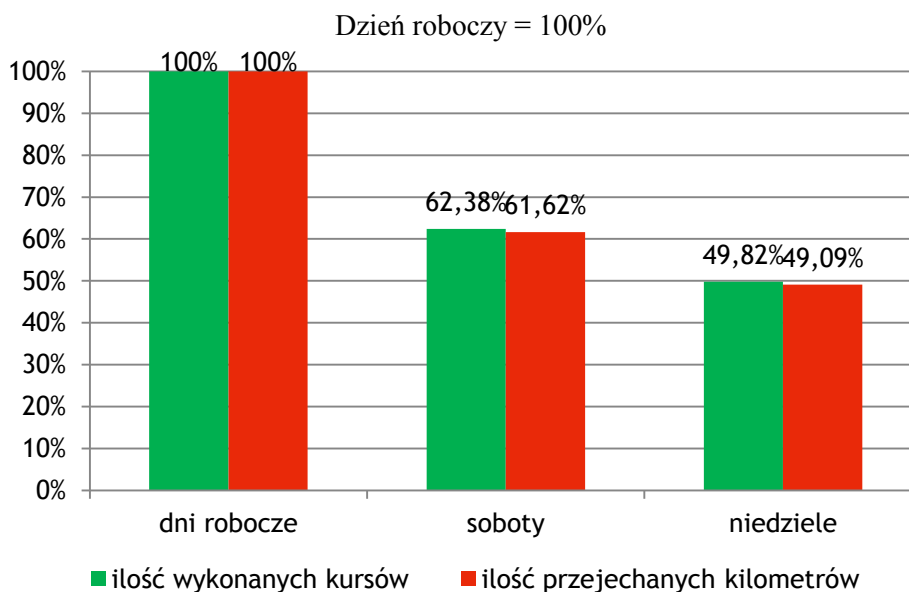
Nr linii	Średnia długość linii (km)	Ilość wykonywanych kursów dziennie			Ilość wykonywanych kilometrów dziennie		
		dni robocze	soboty	niedziele i święta	dni robocze	soboty	niedziele i święta
30	6,6	22	22	18	142	135	117
31	9,2	50	32	30	479	292	282
32	13,4	63	32	30	795	412	385
33	10,1	27	28	0	293	301	0
34	8,6	34	0	0	288	0	0
35	15,2	31	30	24	471	230	157
36	12,2	6	2	0	73	25	0
56 BIS	7,5	15	0	0	137	0	0
D	5,0	22	0	0	103	0	0
<b>LINIE NOCNE</b>							
N1	10,9	5	4	4	59	43	43
N2	13,4	4	4	4	51	46	46
N3	14,3	3	3	3	67	61	61
<b>LINIE PODMIEJSKIE</b>							
25	8,3	40	34	30	341	262	214
50	20,9	83	50	38	1596	896	680
51	10,8	26	24	29	262	212	241
52	16,8	42	18	16	605	245	199
56	12,3	42	37	33	468	435	380
57	12,9	63	30	27	799	381	343
Σ:	498,4	2254	1406	1123	24454	15069	12004

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK w Bielsku-Białej.*

Najwięcej kursów jest zaplanowanych do realizacji w dni robocze – 2.254 kursy. Ilość kursów przewidzianych do realizacji w sobotę wynosi 1.406 i stanowi to 62,38% kursów realizowanych w dniu roboczym. Z kolei w niedzielę do realizacji zaplanowane są 1.123 kursy – niemal połowa (49,82%) pracy przewozowej wykonywanej w dniu roboczym.

Należy zwrócić uwagę na fakt, iż liczba uruchamianych kursów w poszczególne dni tygodnia jest podobna do ilości wykonywanych w te dni kilometrów. Np. w sobotę pojazdy MZK w Bielsku-Białej przejeżdżają 61,62% kilometrów pokonywanych w dniu roboczym, natomiast w niedzielę: 49,09%. Porównanie tych współczynników zobrazowano na poniższym wykresie.

Wykres 2. Porównanie ilości wykonywanych kursów i ilości przejechanych kilometrów przez autobusy komunikacji publicznej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK w Bielsku-Białej

### 3.2.3. *Konstruowanie rozkładów jazdy w dostosowaniu do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych*

Rozkład jazdy obowiązujący na terenie miasta Bielska-Białej jest projektowany na podstawie przesłanek i czynników społeczno-ekonomicznych.

Główne wyznaczniki sieci komunikacyjnej miasta Bielska-Białej to:

- 1) zapewnienie wysokiego stopnia dostępności obszaru centrum miasta dla podróżnych, przy jednoczesnym zapewnieniu pojazdom komunikacji miejskiej uprzywilejowania w ruchu drogowym,
- 2) okresowe badania pomiarowe, mające na celu określenie:
  - a) wielkości popytu,
  - b) rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych,
  - c) zachowań komunikacyjnych mieszkańców Bielska-Białej.

W okresie planowania przyjmuje się, że wyniki badań potrzeb przewozowych, popytu i zachowań komunikacyjnych pasażerów będą stanowić wytyczne do konstruowania rozkładów jazdy i przebiegu tras komunikacyjnych, częstotliwości kursowania i pojemności taboru autobusowego. Rozkłady jazdy będą uwzględniać różne częstotliwości kursowania pojazdów w zależności od pór doby i tygodnia komunikacyjnego, a ich kształt będzie wypadkową analiz wielkości potoków pasażerskich i możliwości finansowych budżetu miasta Bielska-Białej. Celem nadrzędnym będzie takie ewentualne przebudowywanie układu sieci komunikacyjnej, ażeby nie pogarszać jakości świadczonych usług.

### 3.3. *Węzły przesiadkowe*

W pobliżu Dworca Głównego PKP oraz Dworca Autobusowego PKS zlokalizowano 4 przystanki komunikacyjne. Jeden z nich: „Podwale/Dworzec” jest położony peryferyjnie względem pozostałych – znajduje się po drugiej stronie torów kolejowych. Przystanki komunikacyjne: „Piastowska/Dworzec”, „3 Maja/Dworzec” i „Warszawska/Dworzec” mogą pełnić funkcję węzła przesiadkowego zarówno w miejskich przewozach pasażerskich (zbiega się tutaj większość linii autobusowych obsługiwanych przez MZK w Bielsku-Białej), jak i mogą tworzyć węzeł integrujący różne środki transportu: autobusy miejskie z podmiejskimi oraz z koleją, wraz z Dworcem Głównym PKP oraz Dworcem Autobusowym PKS.

Znaczącym węzłem jest również para przystanków „Hotel Prezydent” (kierunek: dworzec oraz Mikuszowice). Zbiegają się tutaj liczne linie autobusowe. Dodatkowym atutem zespołu przystanków komunikacyjnych jest

lokalizacja w centrum miasta, na osiedlu Śródmieście Bielsko. Zespołem przystanków o podobnym charakterze jest zlokalizowana para przystanków „Plac Żwirki i Wigury” (kierunek: centrum oraz Mikuszowice).

Ponadto za węzeł przesiadkowy można uznać zespół 4 przystanków zlokalizowanych w obrębie Placu Adama Mickiewicza. Krzyżują się tu linie zjeżdżające z północnej, południowej, wschodniej oraz zachodniej części miasta.

Wyżej wymienione węzły przesiadkowe są zlokalizowane w głównej osi komunikacyjnej północ-południe Bielska-Białej, na którą składają się: ul. Partyzantów, ul. Zamkowa, ul. 3 Maja oraz ul. Warszawska.

Na węzeł przesiadkowy „Cieszyńska/Hulanka” składa się para przystanków komunikacyjnych (kierunek: centrum oraz Wapienica) zlokalizowanych na ulicy Cieszyńskiej, niedaleko węzła drogowego Rondo Hulanka. Zbiegają się tutaj linie miejskie i podmiejskie oraz przebiega linia nocna N1. Węzeł przesiadkowy „Cieszyńska/Hulanka” położony jest w zachodniej części miasta Bielska-Białej.

### **3.4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej**

Miasto Bielsko-Biała, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, nieustannie dąży do kompleksowego zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców, w tym również do prowadzenia przewozów na liniach komunikacyjnych o optymalnym przebiegu oraz parametrze obsługi. Planuje się, iż układ sieci komunikacyjnej będzie się zmieniać w wyniku dostosowywania jej do zapotrzebowania pasażerów na usługi z zakresu przewozów o charakterze użyteczności publicznej, m.in. poprzez objęcie dostępem do komunikacji zbiorowej nowopowstałych generatorów ruchu. Rozwój planowanej sieci komunikacyjnej oraz zmiany w parametrach obsługi istniejących tras linii komunikacyjnych będą uwzględniać nowopowstałe potrzeby transportowe, wpływające na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego, związane w szczególności z:

- 1) kierunkami rozwoju przestrzennego zawartymi w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Bielska-Białej* – przyjętymi na mocy Uchwały nr XIX/487/2012 Rady Miejskiej w Bielsku-Białej z dnia 29 maja 2012 roku,
- 2) zmianami liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- 3) zmianami społeczno-gospodarczymi.

Planuje się, że w najbliższych latach rozwój sieci komunikacji, na której wykonywane będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej, odbywać się będzie zgodnie z założeniami tzw. wariantu zachowawczego, którego realizacja nie będzie pociągać za sobą znacznego zwiększania wydatków przeznaczonych na finansowanie zadań lokalnego transportu publicznego. Planowane uruchomienie w 2014 roku 2 nowych linii komunikacyjnych spowoduje 2-3% zwiększenie rocznej pracy przewozowej. W kolejnych latach cała sieć komunikacyjna zostanie poddana procesowi optymalizacji eksploatacyjnej, a osiągnięte w ten sposób oszczędności zostaną w całości wykorzystane na zwiększenie intensywności obsługi komunikacyjnej istniejących linii i/lub obsługę nowych generatorów ruchu.

Dla gmin ościennych, z którymi miasto Bielsko-Biała podpisało porozumienia komunalne, przyjęto założenie niewprowadzania istotnych zmian w obsłudze komunikacyjnej. Oferta przewozowa na tych kierunkach może ulec zwiększeniu tylko w przypadku wzrostu popytu lub zwiększenia poziomu dofinansowania z gmin, gwarantującego uzyskanie rentowności linii.

Przyjęcie takich założeń dla rozwoju sieci komunikacyjnej pozwoli na zabezpieczenie potrzeb przewozowych mieszkańców Bielska-Białej i ułatwi dostosowywanie oferty przewozowej do ich zmieniających się potrzeb. Jednocześnie realizacja tych założeń nie nadwyręży budżetów gmin wchodzących w obszar objęty niniejszym planem transportowym. Na chwilę obecną siecią, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, jest ta określona w przedmiotowym podrozdziale 3.1.

### **3.5. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej**

Według stanu na dzień 30.06.2013 r. MZK w Bielsku-Białej wykorzystywał do realizacji przewozów 130 autobusów. Spis eksploatowanego taboru zawiera poniższa tabela.



Tabela 4. Spis taboru eksploatowanego przez MZK w Bielsku-Białej

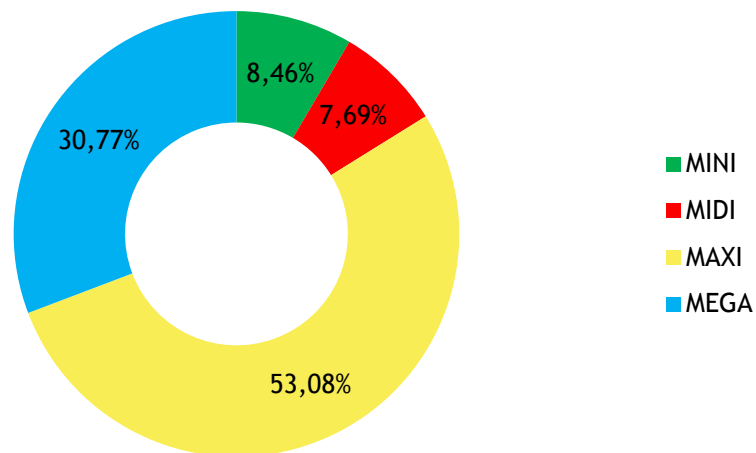
<b>Model autobusu</b>	<b>Rok produkcji</b>	<b>Liczba</b>
Ikarus 280-37A	1992	10
Ikarus 280-37B	1994	10
Ikarus 415-14D	1995	1
Ikarus 405-01		1
Ikarus 280-70E	1997	10
Ikarus 415-14D		17
Ikarus 415-14D	1998	1
MAN NL 222	1999	9
Solaris Urbino 12 II generacji	2002	6
Solaris Urbino 12 III generacji	2006	10
Jelcz M081MB		1
Mercedes-Benz O530K Citaro	2007	10
Jelcz M081MB		6
Mercedes-Benz O530 Citaro	2008	10
Solaris Urbino 12 III generacji	2009	5
Autosan A8V Wetlina		3
Mercedes-Benz O530G Citaro	2010	3
Mercedes-Benz O530G Citaro	2011	7
Mercedes-Benz Conecto		10

*Źródło: MZK w Bielsku-Białej*

Średni wiek pojazdów eksploatowanych na liniach komunikacji miejskiej przez MZK w Bielsku-Białej wynosi blisko 11 lat. Planuje się, iż w celu zapewnienia ciągłości oraz wysokiej jakości świadczonych usług, zakupionych zostanie 30 nowych autobusów do końca 2016 roku oraz kolejnych 52 w dalszym okresie planowania, tj. do 2023 roku. Planowane inwestycje taborowe MZK w Bielsku-Białej opisane zostały szczegółowo w podrozdziale 9.3 pt. „Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego”.

Tabor eksploatowany przez MZK w Bielsku-Białej jest zróżnicowany pod względem wielkości, a co za tym idzie – pojemności. Poniższy wykres obrazuje podział pojazdów eksploatowanych w miejskich przewozach pasażerskich ze względu na klasę wielkości.

Wykres 3. Wielkościowa struktura taboru MZK w Bielsku-Białej



*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK w Bielsku-Białej*

Jedenaście pojazdów eksploatowanych przez MZK w Bielsku-Białej zalicza się do klasy MINI, czyli klasy taboru o długości około 7,5 m. Stanowią one 8,5% ilości posiadanego przez MZK w Bielsku-Białej taboru. Kolejnych 10 (ok. 7,7%) – to pojazdy MIDI (długość pojazdów 9 – 10,5 m). Autobusów o długości około 12 metrów (klasa MAXI) jest 69 – jest to najliczniejsza grupa autobusów. Stanowią one około 53% taboru MZK w Bielsku-Białej, a pojazdów zaliczanych do klasy MEGA, czyli takich, których długość przekracza 15 metrów jest 40 (30,8%).

## **4. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH**

### **4.1. Informacje wstępne**

Potrzeby przewozowe są uznawane za tzw. wtórne, czyli takie, dzięki którym zaspokajane są potrzeby pierwotne. Wynikają one z konieczności realizacji procesu przemieszczenia się pasażerów. Zapotrzebowanie na odbywanie podróży za pomocą publicznego transportu zbiorowego definiuje popyt, którego znajomość pozwala na dostosowywanie oferty przewozowej do zapotrzebowania pasażerów.

### **4.2. Podstawowe dane demograficzne**

Cechy demograficzne mieszkańców zamieszkujących obszar objęty niniejszym opracowaniem są jednym z czynników wpływających na potrzeby transportowe.

Według danych z dnia 15.05.2013 r. łączna liczba osób zameldowanych w Bielsku-Białej na pobyt stały lub czasowy wynosił 172.080 osoby. W stosunku do 2011 r. liczba ta zmalała o 1,4% (tj. o 2.423 osoby), natomiast w porównaniu z rokiem 2010 zmniejszyła się o 1,5% (tj. o 2.675 osób)<sup>2</sup>. Oznacza to, że współczynnik przyrostu naturalnego w mieście jest ujemny. Wskaźnik obciążenia demograficznego, którego zadaniem jest wyrażenie relacji między wielkością grupy nieprodukcyjnej, obejmującej osoby w wieku przed i poprodukcyjnym, na 100 osób grupy produkcyjnej, stopniowo rośnie. W 2011 r. wyniósł 57,2 i był wyższy od średniej dla województwa śląskiego.

Przemiany demograficzne w strukturze ludności, a szczególnie proces starzenia się społeczeństwa, uwzględniane są już na etapie planowania standardu oferty komunikacji zbiorowej, w szczególności w zakresie:

- 1) standardu taboru,
- 2) drogi dojścia do przystanku oraz z przystanku,
- 3) gęstości rozmieszczenia przystanków komunikacyjnych.

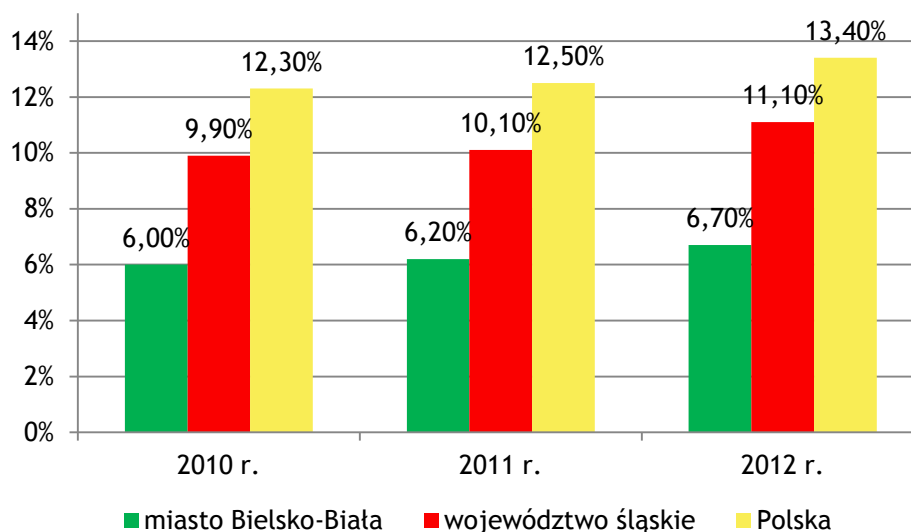
Współczynnik średniej gęstości zaludnienia w Bielsku-Białej wynosi 1.395 mieszkańców przypadających na obszar 1 km<sup>2</sup>.

W grudniu 2012 r. stopa bezrobocia w mieście wynosiła 6,7%. Ten wskaźnik jest znacznie niższy od poziomu wojewódzkiego czy krajowego. Poniższy wykres porównuje stopę bezrobocia w Bielsku-Białej, województwie śląskim oraz w Polsce w latach 2010-2012.

---

<sup>2</sup> Bank Danych Lokalnych, [http://www.stat.gov.pl/bdl/app/strona.html?p\\_name=indeks](http://www.stat.gov.pl/bdl/app/strona.html?p_name=indeks)

Wykres 4. Porównanie wielkości stopy bezrobocia



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych  
Powiatowego Urzędu Pracy w Bielsku-Białej

Liczba mieszkańców gmin, z którymi Bielsko-Biała zawarło stosowne porozumienia komunalne w sprawie organizacji lokalnego transportu zbiorowego, na wybranych liniach wynosi w gminie:

- 1) Bestwina: 11.067 osób,
- 2) Czechowice-Dziedzice: 44.554 osób,
- 3) Jasienica: 22.602 osoby,
- 4) Wilkowice: 13.092 osoby.

Struktura ludności Bielska-Białej w latach 2009-2011 została przedstawiona w poniższej tabeli.

Tabela 5. Struktura ludności Bielska-Białej w latach 2009-2011.

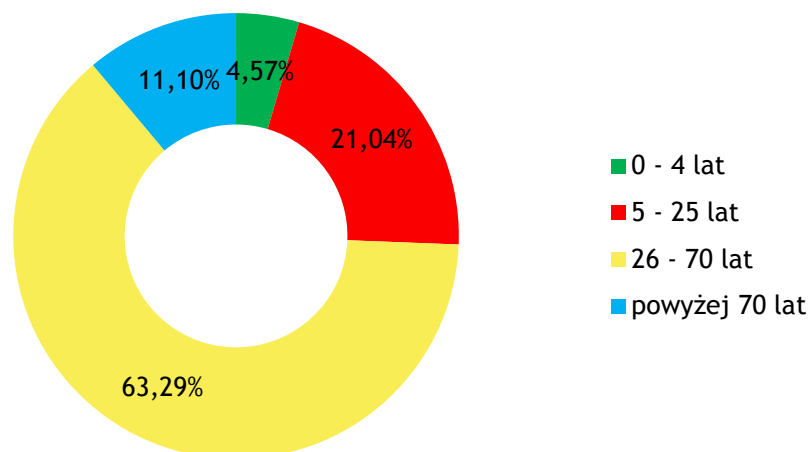
	2009		2010		2011	
	liczba	procent	liczba	procent	liczba	procent
<b>w wieku przedprodukcyjnym</b>	29 779	16,98%	29 502	16,88%	29 361	16,82%
<b>w wieku produkcyjnym</b>	113 530	64,72%	112 267	64,24%	110 996	63,61%
<b>w wieku poprodukcyjnym</b>	32 093	18,30%	32 986	18,88%	34 146	19,57%
<b>Σ:</b>	175 402		174 755		174 503	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej

Analiza powyższych danych zwraca uwagę na fakt, iż liczba osób w wieku przedprodukcyjnym na przestrzeni lat regularnie spada. W roku 2011, w porównaniu z danymi za 2009 r., osób w wieku przedprodukcyjnym było mniej o 0,16 punktu procentowego. Różnica w liczbie osób w wieku produkcyjnym jest jeszcze większa i wynosi 1,11 punktu procentowego. Zwiększyła się natomiast liczba osób w wieku poprodukcyjnym. O ile w 2009 roku mieszkańcy w wieku poprodukcyjnym stanowili 18,30% mieszkających na terenie Bielska-Białej, o tyle dwa lata później ich udział zwiększył się do 19,57% - o 1,27 punktu procentowego.

Strukturę wiekową mieszkańców miasta Bielska-Białej w 2013 r. obrazuje poniższy diagram kołowy.

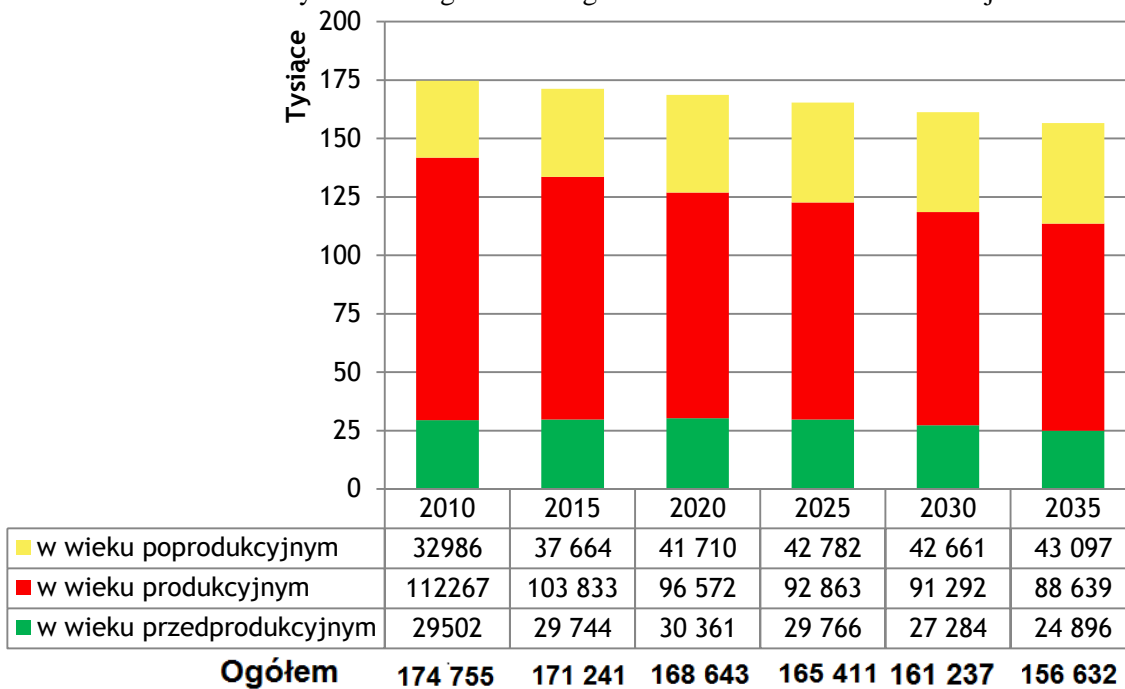
Wykres 5. Struktura wiekowa mieszkańców miasta Bielska-Białej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Spraw Obywatelskich Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej

Strukturę ludności Bielska-Białej w roku 2010, wraz z prognozą demograficzną do roku 2035, zaprezentowano na poniższym wykresie.

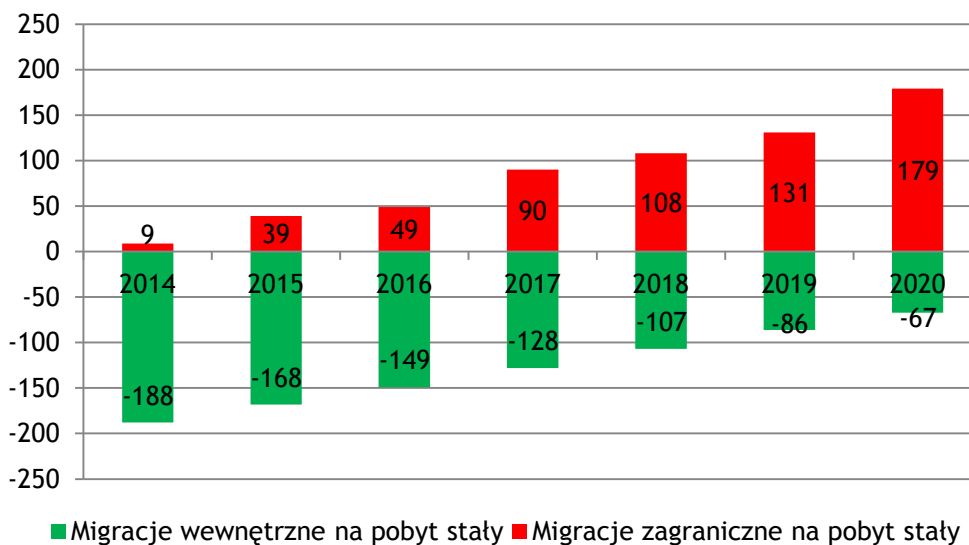
Wykres 6. Prognoza demograficzna dla miasta Bielska-Białej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej i GUS

Wpływ na prognozowane potrzeby transportowe mieszkańców Bielska-Białej mają ponadto ruchy ludności – migracje wewnętrzne oraz zewnętrzne. Poniższy diagram prezentuje prognozę migracji w latach 2014 – 2020.

Wykres 7. Migracje ludności miasta Bielska-Białej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według prognoz Głównego Urzędu Statystycznego w latach 2014 – 2020 będzie się zmniejszać liczba osób wyprowadzających się z miasta Bielska-Białej. O ile w 2014 r. saldo migracji wewnętrznych osiągnie poziom: -188 osób, o tyle w 2020 r. będzie to: -67 osób. Wskaźnik migracji zagranicznych od 2014 r. będzie dodatni. W pierwszym roku prognozy osiągnie wartość +9 i będzie przez lata wzrastać tak, aby w roku 2020 osiągnąć wartość +179. Ogólne saldo migracji dla Bielska-Białej będzie dodatnie w 2018 r.

#### 4.3. Główne generatory ruchu

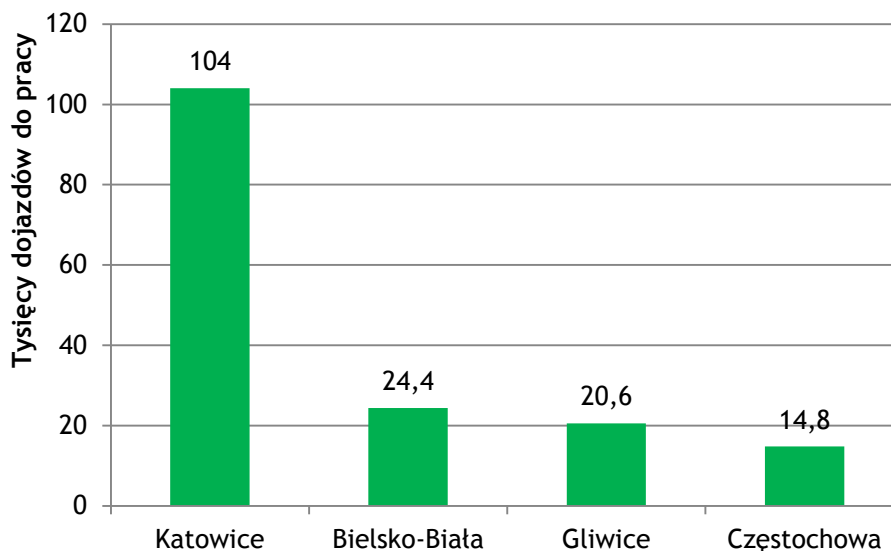
Do największych i najważniejszych generatorów ruchu zlokalizowanych na terenie miasta Bielska-Białej zaliczyć należy:

- 1) osiedla mieszkaniowe,
- 2) placówki oświatowe,
- 3) strefy inwestycyjne,
- 4) duże i średnie zakłady pracy,
- 5) obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne,
- 6) obiekty handlowo-usługowe,
- 7) instytucje publiczne,
- 8) inne generatory ruchu, takie jak placówki służby zdrowia czy cmentarze.

Funkcje pełnione przez generatory ruchu determinują charakter realizowanych doń podróży. W przypadku miejsc nauki oraz zakładów pracy są to podróże o charakterze obligatoryjnym, regularnym, cyklicznym. Muszą być one wykonywane codziennie. W przypadku urzędów, instytucji czy obiektów handlowych, rozrywkowych, kulturalnych i sportowych, podróże te realizowane są okazjonalnie, incydentalnie i nieregularnie.

Generatory ruchu obligatoryjnego są ponadto czynnikami tworzącymi zjawisko tzw. migracji wahadłowych, czyli takich, które związane są głównie z codziennymi dojazdami osób zamieszkujących obszary podmiejskich sypialni lub innych miast do miejsc nauki i zakładów pracy zlokalizowanych poza miejscem zamieszkania. Skala migracji wahadłowych jest wyznacznikiem procesów zachodzących w silnie zurbanizowanych regionach. Zjawisko to ma kluczowy wpływ na funkcjonowanie organizmów miejskich, a szczególnie systemów transportowych. Bielsko-Biała jest drugim największym ośrodkiem dojazdów do pracy na Śląsku. Obrazuje to poniższy diagram słupkowy.

Wykres 8. Największe ośrodki dojazdów do zakładów pracy na terenie województwa śląskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie publikacji „Raport Końcowy. Wyzwania rozwojowe gmin województwa śląskiego w kontekście zachodzących procesów demograficznych” autorstwa ARC Rynek i Opinia sp. z o.o., grudzień 2011 r.

#### 4.3.1. Jednostki pomocnicze

Bielsko-Biała, zgodnie z art. 5 ust. 1 *Ustawy o samorządzie gminnym*, utworzyło 30 jednostek pomocniczych. Liczbę mieszkańców zamieszkujących poszczególne osiedla, ich powierzchnię oraz gęstość zaludnienia przedstawia poniższa tabela.

Tabela 6. Powierzchnia, liczba mieszkańców oraz gęstość zaludnienia w poszczególnych osiedlach Bielska-Białej w roku 2010.

Osiedle	Powierzchnia osiedla (km <sup>2</sup> )	Liczba mieszkańców	Gęstość zaludnienia
Aleksandrowice	1,7	1 854	1091
Biała Krakowska	1,63	6 779	4159
Biała Północ	2	2 884	1442
Biała Śródmieście	0,13	2 802	21554
Biała Wschód	1,24	3 956	3190
Bielsko Południe	1,05	5 237	4988
Dolne Przedmieście	1,4	4 926	3519
Górne Przedmieście	0,98	7 592	7747
Hałcnów	13,5	8 320	616
Kamienica	7,1	5 429	765
Komorowice Krakowskie	9,61	8 245	858
Komorowice Śląskie	5,7	2 446	429
Leszczyny	3,22	6 328	1965
Lipnik	8,93	5 907	661

<b>Osiedle</b>	<b>Powierzchnia osiedla (km<sup>2</sup>)</b>	<b>Liczba mieszkańców</b>	<b>Gęstość zaludnienia</b>
Mikuszowice Krakowskie	3,86	2 907	753
Mikuszowice Śląskie	12,47	7 761	622
Osiedle Beskidzkie	0,41	8 204	20010
Osiedle Grunwaldzkie	1,29	4 754	3685
Osiedle Karpackie	0,89	10 427	11716
Osiedle Kopernika	0,75	5 348	7131
Osiedle Mieszka I	0,32	1 632	5100
Osiedle Piastowskie	0,3	2 524	8413
Osiedle Polskich Skrzydeł	0,39	3 469	8895
Osiedle Słoneczne	0,74	6 693	9045
Osiedle Wojska Polskiego	0,37	5 666	15314
Stare Bielsko	11,12	6 449	580
Straconka	5,85	3 282	561
Śródmieście Bielsko	0,53	5 305	10009
Wapienica	25,89	11 134	430
Złote Łany	1,4	15 912	11366

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie publ. pod red. K. Czekaja „Bielsko-Biała. Zjawiska i problemy społeczne 2010”.*

Rozmieszczenie poszczególnych jednostek pomocniczych obrazuje poniższa mapa



Mapa 3. Podział miasta Bielska-Białej na osiedla mieszkaniowe

**Bielsko-Biała**

1 cm – 925 m



Źródło: Urząd Miejski w Bielsku-Białej

#### 4.3.2. Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne, mające swoje siedziby na terenie miasta Bielska-Białej. Do tej grupy można zaliczyć między innymi: Urząd Miejski w Bielsku-Białej, Starostwo Powiatowe w Bielsku-Białej, Delegaturę Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Bielsku-Białej, Miejski Zarząd Dróg, Powiatowy Urząd Pracy, Zakład Ubezpieczeń Społecznych, I i II Śląski Urząd Skarbowy w Bielsku-Białej oraz Narodowy Fundusz Zdrowia.

#### 4.3.3. Placówki oświatowe

W poniższej tabeli zestawiono liczbę osób uczęszczających do poszczególnych placówek oświatowych: przedszkoli, szkół podstawowych, gimnazjów, szkół ponadgimnazjalnych oraz uczelni wyższych (generatorów ruchu zlokalizowanych na terenie Bielska-Białej).

Tabela 7. Placówki oświatowe zlokalizowane na terenie Bielska-Białej

Placówka oświatowa	Adres szkoły	Liczba uczniów
<b>Przedszkola i inne placówki wychowania przedszkolnego</b>		
Przedszkole Integracyjne Nr 1	ul. Korzenna 37	84
Przedszkole Integracyjne Nr 2	ul. Łagodna 16	80
Przedszkole Nr 2	ul. Krzywoustego 3	104
Przedszkole Nr 4	ul. K. Wielkiego 12	100
Przedszkole Nr 5	ul. Montażowa 5	78
Przedszkole Nr 6	ul. Góralska 4	128
Przedszkole Nr 7	ul. Chopina 13	76
Przedszkole Nr 8	ul. Doliny Miętusiej 21	77
Przedszkole Nr 9	ul. Orzeszkowej 5	74
Przedszkole Nr 10	ul. Ak. Umiejętności 34	74
Przedszkole Nr 11	ul. 1-go Maja 11	101
Przedszkole Nr 12	ul. Sienkiewicza 8	121
Przedszkole Nr 14	ul. Radosna 2	120
Przedszkole Nr 15	ul. Piłsudskiego 47	95
Przedszkole Nr 16	ul. Dmowskiego 7	72
Przedszkole Nr 17	ul. Lipnicka 35	51
Przedszkole Nr 23	ul. Pod Grodziskiem 6	126
Przedszkole Nr 24	ul. Sempołowskiej 52	52
Przedszkole Nr 25	ul. Widok 28	132
Przedszkole Nr 26	ul. Straconki 6	73
Przedszkole Nr 27	ul. Krakowska 243	146
Przedszkole Nr 29	ul. Grottgera 8	53
Przedszkole Nr 30	ul. Karpacka 115	75
Przedszkole Nr 31	ul. Pocztowa 24a	154
Przedszkole Nr 32	ul. Bystrzańska 37	101
Przedszkole Nr 33	ul. Żywiecka 316	62
Przedszkole Nr 35	ul. Spółdzielców 17	129

<b>Placówka oświatowa</b>	<b>Adres szkoły</b>	<b>Liczba uczniów</b>
Przedszkole Nr 36	ul. Górską 140	70
Przedszkole Nr 37	ul. Jutrzenki 5	149
Przedszkole Nr 38	ul. Grażyny 19	103
Przedszkole Nr 39	ul. Mazańcowicka 37	53
Przedszkole Nr 40	ul. Komorowicka 338	98
Przedszkole Nr 41	ul. Międzyrzecka 60	90
Przedszkole Nr 42	ul. Cieszyńska 383	195
Przedszkole Nr 43	ul. Wyzwolenia 319	127
Przedszkole Nr 44	ul. Sobieskiego 171	75
Przedszkole Nr 49	ul. Skośna 3	131
Przedszkole Nr 50	ul. Łagodna 27a	127
Przedszkole Nr 51	ul. Dyw. Kościuszkowskiej 9	158
Przedszkole Nr 52	ul. Morskie Oko 15	76
Przedszkole Nr 54	ul. Wodna 3-5	138
Przedszkole Nr 55	ul. Sternicza 4	249
Przedszkole Nr 56	ul. Kozia 11	51
Chata Skrzata Prywatne Przedszkole	ul. Karpacka 195	27
Dobra Wróżka Przedszkole niepubliczne	ul. Antyczna 36	29
Elf Akademia Młodych Odkrywców	Pl. Marcina Lutra 14	62
Figlarz Europejskie Przedszkole	ul. Cieszyńska 434	90
First Steps Przedszkole Anglojęzyczne	ul. Zielona 32	100
Groszek Przedszkole Prywatne	ul. Ak. Umiejętności 35	129
Happy Time Akademia anglojęzyczna dla przedszkolaka	ul. Górską 117	18
Jonatan Placówka Oświatowa	ul. Wyspiańskiego 29	71
Kubuś Prywatne Przedszkole	ul. Sobieskiego 86a/1	14
Mały Europejczyk Prywatne Przedszkole Językowe	ul. Świętej Anny 22	54
Miś i Przyjaciele Niepubliczne Przedszkole	ul. Krakowska 155	35
Promyczek Przedszkole Niepubliczne	ul. Podgórna 12	50
Przedszkole Katolickie	ul. Moniuszki 3	94
Przedszkole Zgromadzenia Sióstr Serafitek	ul. Sucharskiego 21	55
Przedszkole Waldorfskie	ul. Grunwaldzka 3	57
Przedszkole Waldorfskie Iskierka	ul. Sternicza 18	57
Smyk Akademia Przedszkolaka	ul. Gościnną 40	91
Tik-Tak Niepubliczne Przedszkole	ul. Komorowicka 206	35
Akademia Przytulanka	ul. Harcerska 1	11
Słoneczko Punkt Przedszkolny	ul. Korzenna 37	18
Tęczowy Ogródek	ul. Karpacka 43a	21
Ziarenko Punkt przedszkolny	ul. M. Kolbego 1	27
		Σ: 5573

Placówka oświatowa	Adres szkoły	Liczba uczniów
<b>Szkoły podstawowe</b>		
Szkoła Podstawowa Nr 1	ul. Dyw. Kościuszkowskiej 2	451
Szkoła Podstawowa Nr 3	ul. Osuchowskiego 8	422
Szkoła Podstawowa Nr 4	ul. Sikorskiego 4a/4b	165
Szkoła Podstawowa Nr 6 Integracyjna	ul. Brodzińskiego 3	354
Szkoła Podstawowa Nr 9	ul. Piłsudskiego 47	276
Szkoła Podstawowa Specjalna Nr 11	ul. Lompy 9	26
Szkoła Podstawowa Nr 13	ul. Lipnicka 226	441
Szkoła Podstawowa Specjalna Nr 17	ul. Bratków 6	120
Szkoła Podstawowa Nr 18	ul. Norwida 30	206
Szkoła Podstawowa Nr 20	ul. Lenartowicza 17	339
Szkoła Podstawowa Nr 22	ul. gen. Grota Roweckiego 5	157
Szkoła Podstawowa Nr 23	ul. Karpacka 150	177
Szkoła Podstawowa Nr 24	ul. Żywiecka 239	160
Szkoła Podstawowa Nr 25	ul. Pocztowa 28a	307
Szkoła Podstawowa Nr 26	ul. Złoty Potok 7	197
Szkoła Podstawowa Nr 27	ul. Kossak-Szczuckiej 19	524
Szkoła Podstawowa Nr 28	ul. Wyzwolenia 343	489
Szkoła Podstawowa Nr 29	ul. Czereśniowa 20	610
Szkoła Podstawowa Nr 31	ul. Zapłocie Duże 1	239
Szkoła Podstawowa Nr 32	ul. Cieszyńska 393	524
Szkoła Podstawowa Nr 33	ul. Łagodna 26	470
Szkoła Podstawowa Specjalna Nr 35	ul. Filarowa 52	17
Szkoła Podstawowa Nr 36	ul. Sternicza 4	350
Szkoła Podstawowa Nr 37	ul. Doliny Miętusiej 5	379
Szkoła Podstawowa Nr 38	ul. Filarowa 52	101
Szkoła Podstawowa Nr 39 dla Dzieci Nieśłyszących	ul. Kamienicka 11a	22
Anglojęzyczna Szkoła Podstawowa Oxford Primary School	ul. Komorowicka 25	14
BBTS Podbeskidzie Szkoła Mistrzostwa Sportowego	ul. Czereśniowa 20	66
Dwujęzyczna Szkoła Podstawowa im. Kopalińskiego	ul. Sobieskiego 10	167
Niepubliczna Szkoła Podstawowa Akademia Żaków	ul. Jaworzańska 2	16
Nowa Prywatna Szkoła Podstawowa	ul. 3 Maja 17	28
Prywatna Szkoła Podstawowa im. St. Wyspiańskiego	ul. 1 Maja 6	25
Smyk Szkoła Podstawowa	ul. Sikorskiego 4b	113
Spółeczna Szkoła Katolickiego Towarzystwa Kulturalnego	ul. Doliny Miętusiej 5	286
Waldorfska Szkoła Podstawowa	ul. Pocztowa 22	55
Szkoła Podstawowa Nr 2	Pl. Marcina Lutra 7	454
Szkoła Podstawowa Nr 10	ul. Komorowicka 13	196
$\Sigma$ :		8593

Placówka oświatowa	Adres szkoły	Liczba uczniów
<b>Gimnazja</b>		
Gimnazjum Nr 1	ul. Straconki 25	396
Gimnazjum Nr 2	ul. Jutrzenki 13	205
Gimnazjum Dwujęzyczne Nr 2	ul. Boh. Warszawy 20	36
Gimnazjum Nr 3	ul. Broniewskiego 23	194
Gimnazjum Nr 4	ul. Lipnicka 226	283
Gimnazjum Nr 5	ul. Norwida 30	97
Gimnazjum Nr 6	ul. Witosa 96	233
Gimnazjum Nr 7	ul. Pocztowa 28a	129
Gimnazjum Nr 8	ul. Doliny Miętusiej 5	261
Gimnazjum Nr 9 z oddziałami integracyjnymi	ul. Sternicza 4	200
Gimnazjum Nr 11	ul. E. Plater 3	530
Gimnazjum Nr 12	ul. Filarowa 52	54
Gimnazjum Nr 13 z oddziałami integracyjnymi	ul. Bratków 6	172
Gimnazjum Nr 14	ul. Mazańcowicka 34	296
Gimnazjum Nr 15	ul. Cieszyńska 385	232
Gimnazjum Nr 16	ul. Asnyka 30	444
Gimnazjum Specjalne Nr 17	ul. Wapienicka 46	90
Gimnazjum Nr 18 dla Dzieci Niesłyszących	ul. Kamienicka 11a	23
Gimnazjum Specjalne Nr 19	ul. Filarowa 52	24
Gimnazjum Nr 21	ul. Starobielska 9	64
Gimnazjum Nr 22	ul. Karpacka 150	73
Gimnazjum dla Dorosłych	ul. Lompy 11	92
BBTS Gimnazjum Mistrzostwa Sportowego	ul. Lompy 11	71
BTS REKORD Gimnazjum Mistrzostwa Sportowego	ul. Startowa 29	64
Gimnazjum Bielskiej Szkoły Menedżerów	ul. Tańskiego 5	15
Gimnazjum Katolickiego Towarzystwa Kulturalnego	ul. Krasieńskiego 17	104
Gimnazjum Towarzystwa Szkolnego im. M. Reja	ul. Modrzewskiego 12	85
Dwujęzyczne Gimnazjum im. W. Kopalińskiego	ul. Legionów 24	51
Nowe Prywatne Gimnazjum	ul. 3 Maja 17	23
Gimnazjum Zgromadzenia Córek Bożej Miłości	ul. Broniewskiego 13	273
$\Sigma$ :		4814
<b>Szkoły ponadgimnazjalne</b>		
Bielskie Centrum Kształcenia Ustawicznego i Praktycznego - Uzupełniające Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych	ul. Piastowska 21	32
Bielskie Centrum Kształcenia Ustawicznego i Praktycznego - Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych	ul. Piastowska 21	242
Bielskie Centrum Kształcenia Ustawicznego i Praktycznego - Liceum Profilowane dla Dorosłych	ul. Piastowska 21	26
Bielskie Centrum Kształcenia Ustawicznego i Praktycznego - Technikum Uzupełniające dla Dorosłych Nr 1	ul. Piastowska 21	68
I Liceum Ogólnokształcące im. M. Kopernika	ul. Listopadowa 70	578

<b>Placówka oświatowa</b>	<b>Adres szkoły</b>	<b>Liczba uczniów</b>
II Liceum Ogólnokształcące im. Adama Asnyka	ul. Jutrzenki 13	377
III Liceum Ogólnokształcące im. St. Żeromskiego	ul. Boh. Warszawy 20	603
IV Liceum Ogólnokształcące im. Komisji Edukacji Narodowej	ul. Słowackiego 15-17	555
V Liceum Ogólnokształcące	ul. Słowackiego 45	267
VI Liceum Ogólnokształcące z oddziałami integracyjnymi	ul. Sternicza 4	305
VII Liceum Ogólnokształcące w Zespole Szkół Medycznych	ul. Konopnickiej 6	393
Szkoła Policealna Nr 6 - wydział technik Farmaceutyczny	ul. Konopnickiej 6	45
Szkoła Policealna Nr 7	ul. Piastowska 21	57
Szkoła Specjalna przysposabiająca do Pracy	ul. Wapienicka 46	43
Technikum Nr 1	ul. Sixta 20	336
Technikum Nr 2	ul. Budowlanych 4	511
Technikum Uzupełniające dla Dorosłych Nr 2	ul. Lompy 11	57
Technikum Nr 3 z oddziałami integracyjnymi	ul. Słowackiego 24	1 199
Technikum Uzupełniające Nr 3	ul. Wyspiańskiego 5	75
Technikum Nr 4	ul. Komorowicka 27	437
Technikum Uzupełniające dla Dorosłych Nr 4	ul. Gorkiego 7	64
Technikum Nr 6	ul. Ak. Umiejętności 1	233
Technikum Nr 7	ul. Lompy 11	271
Technikum Nr 8	ul. Wyspiańskiego 5	519
Technikum Nr 11	ul. Jaskrowa 13	443
Zasadnicza Szkoła Zawodowa dla Dorosłych	ul. Lompy 11	25
Zasadnicza Szkoła Zawodowa Nr 2	ul. Budowlanych 4	72
Zasadnicza Szkoła Zawodowa Nr 4	ul. Gorkiego 7	499
Zasadnicza Szkoła Zawodowa Specjalna Nr 4	ul. Wapienicka 46	50
Zasadnicza Szkoła Zawodowa Nr 5	ul. Filarowa 52	126
Zasadnicza Szkoła Zawodowa Nr 6	ul. Ak. Umiejętności 1	41
Zasadnicza Szkoła Zawodowa Nr 7	ul. Lompy 11	110
Zasadnicza Szkoła Zawodowa Nr 8	ul. Wyspiańskiego 5	111
Bielska Szkoła Menedżerów Liceum Profilowane	ul. Tańskiego 5	12
Copernikus Szkoła Policealna dla Dorosłych	ul. 11 Listopada 14	52
Dwujęzyczne Liceum Ogólnokształcące im. W. Kopalińskiego	ul. Legionów 24	44
Edukacja Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych	ul. 3-go Maja 31	35
Edukacja Studium Policealne	ul. 3-go Maja 31	13
Edukacja Technikum Geodezyjno - Budowlane	ul. 3-go Maja 31	8
Liceum Ogólnokształcące Mistrzostwa Sportowego BBTS Podbeskidzie	ul. Lompy 11	64
Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych Copernicus	ul. 11 Listopada 14	179
Liceum Ogólnokształcące Mistrzostwa Sportowego Edu-Sport	Pl. Wolności 10	46
Liceum Ogólnokształcące Ośrodka Edukacji Sokrates	ul. Krasińskiego 18	42
Liceum Ogólnokształcące Katolickiego Towarzystwa Kulturalnego	ul. Krasińskiego 17	56

<b>Placówka oświatowa</b>	<b>Adres szkoły</b>	<b>Liczba uczniów</b>
Liceum Ogólnokształcące Bielskiej Szkoły Menedżerów	ul. Tańskiego 5	19
Liceum Ogólnokształcące im. Tadeusza Kościuszki	ul. Legionów 30	100
Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych Profesja	ul. Jutrzenki 13	75
Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych ŻAK	ul. Powst. Śląskich 6	604
Liceum Ogólnokształcące Mistrzostwa Sportowego BTS Rekord	ul. Startowa 29	64
Liceum Ogólnokształcące Towarzystwa Szkolnego im. M. Reja	ul. Modrzewskiego 12	153
Liceum Profilowane Ośrodka Edukacji Sokrates	ul. Krasińskiego 18	54
Omega LO dla Dorosłych	ul. 3-go Maja 3/3	162
Omega Policealna Szkoła Rozwoju Zawodowego	ul. 3-go Maja 3/3	297
Omega Uzupełniające LO dla Dorosłych	ul. 3-go Maja 3/3	19
Policealna Szkoła Asystentki Stomatologicznej Sokrates	ul. Krasińskiego 18	27
Policealna Szkoła Bezpieczeństwa i Higieny Pracy ŻAK	ul. Powst. Śląskich 6	180
Policealna Szkoła Detektywów i Pracowników Ochrony Ronin	ul. Spiechowicza 24	180
Policealna Szkoła Fizjoterapii Towarzystwa Szkolnego im. M. Reja	ul. Modrzewskiego 12	52
Policealna Szkoła Informatyki i Administracji	ul. Słowackiego 45	57
Policealna Szkoła Ratownictwa Medycznego Sokrates	ul. Krasińskiego 18	93
Policealna Szkoła TEB Edukacja dla Dorosłych	ul. Sempołowskiej 22	339
Policealna Szkoła Kosmetyczna ŻAK	ul. Powst. Śląskich 6	36
Policealna Szkoła Weterynarii Ośrodka Edukacji Sokrates	ul. Krasińskiego 18	23
Policealna Szkoła Zawodowa ŻAK	ul. Powst. Śląskich 6	683
Policealna Szkoła Zawodowa Profesja	ul. Jutrzenki 13	155
Prywatna Szkoła Policealna	ul. Sobieskiego 118	11
Studium Medyczne TEB Edukacja	ul. Sempołowskiej 22	57
Szkoła Ochrony Fizycznej Pudzian Academy	ul. Słowackiego 45	27
Szkoła Reklamy College of Art.	ul. Słowackiego 45	32
Technikum Fryzjerskie Ośrodka Edukacji Sokrates	ul. Krasińskiego 18	37
Technikum Weterynarii Ośrodka Edukacji Sokrates	ul. Krasińskiego 18	87
Technikum TEB Edukacja	ul. Sempołowskiej 22	88
Uzupełniające Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych Copernicus	ul. 11 Listopada 14	38
Uzupełniające Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych Profesja	ul. Jutrzenki 13	14
Uzupełniające Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych ŻAK	ul. Powst. Śląskich 6	230
ZDZ Niepubliczne Medyczne Studium Zawodowe	ul. Sempołowskiej 1	9
ZDZ Niepubliczne Policealne Studium Zawodowe	ul. Sempołowskiej 1	23
ZDZ Technikum Uzupełniające dla Dorosłych	ul. Sempołowskiej 1	26
ZDZ Technikum Fryzjerskie	ul. Sempołowskiej 1	50
ZDZ Technikum Logistyczne	ul. Sempołowskiej 1	50
Liceum Ogólnokształcące Zgromadzenia Córek Bożej Miłości	ul. Broniewskiego 13	93
Publiczne Liceum Ogólnokształcące	ul. Sobieskiego 118	66
	Σ:	13631

Placówka oświatowa	Adres szkoły	Liczba uczniów
Uczelnie wyższe		
Akademia Techniczno-Humanistyczna w Bielsku-Białej	ul. Willowa 2	7 027
Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach Bielski Ośrodek Naukowo-Dydaktyczny	ul. Dworkowa 5	1 085
Bielska Wyższa Szkoła im. Józefa Tyszkiewicza	ul. Nadbrzeźna 12	810
Kolegium Nauczycielskie w Bielsku-Białej	ul. Krakowska 30	950
Wyższa Szkoła Administracji	ul. Modrzewskiego 12	1 639
Wyższa Szkoła Finansów i Prawa w Bielsku-Białej	ul. Tańskiego 5	800
Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Humanistyczna	ul. Sikorskiego 4	480
Wyższa Szkoła Informatyki i Zarządzania	ul. Legionów 81	200
	Σ:	12991

*Źródło: Miejski Zarząd Oświaty w Bielsku-Białej*

#### 4.3.4. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Wśród generatorów ruchu ważną rolę odgrywają również strefy przemysłowe i duże zakłady pracy. Na terenie wchodzącym w skład Bielska-Białej w 1999 r. została utworzona podstrefa jastrzębsko-żorska Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Obecnie na obszarze około 55 hektarów działa 17 podmiotów zatrudniających przeszło 3,8 tys. pracowników. Na obszarze podstrefy w Bielsku-Białej zainwestowano już 3,14 mld zł. W sąsiedztwie KSSE funkcjonuje skupiający na powierzchni 5,12 ha Park Przemysłowo-Technologiczny. Celem przedsięwzięcia jest tworzenie wielofunkcyjnego terenu aktywności gospodarczej<sup>3</sup> przy współpracy z ośrodkami naukowo-badawczymi oraz jednostkami świadczącymi usługi doradcze dla małych i średnich przedsiębiorstw.

Największymi pracodawcami w Bielsku-Białej są: Beskidzkie Centrum Onkologii, Ceva Automotive Logistics Poland Sp. z o.o., Cooper Standard Polska Sp. z o.o., Electrical Components International Sp. z o.o., Fiat Auto Poland S.A., Fiat Powertrain Technologies Poland Sp. z o.o., Klingspor Sp. z o.o., Nematik Poland Sp. z o.o., Szpital Ogólny w Bielsku-Białej oraz Szpital Wojewódzki w Bielsku-Białej.

#### 4.3.5. Obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne

Kolejną grupą generatorów ruchu są obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne. Generują one przewozy o charakterze incydentalnym.

Bielsko-Biała dysponuje rozbudowaną bazą sportową umożliwiającą mieszkańcom uprawianie zróżnicowanych form aktywności ruchowej. W jej skład wchodzi 4 stadiony (w tym stadion lekkoatletyczny), 14 boisk, 10 hal sportowych, 8 pływalni i basenów oraz 16 innych obiektów sportowo-rekreacyjnych. Głównymi obiektami sportowo-rekreacyjnymi są: Stadion Miejski, Hala Wielofunkcyjna, Stadion KS „Sprint”, Kompleks Sportowy „Orlik”, Ośrodek Sportowo-Rekreacyjny „Victoria”, Bielsko-Bialski Ośrodek Rekreacyjno-Narciarski „DĘBOWIEC”, Pływalnia „Start”, Pływalnia „Panorama”, Kryta Pływalnia „Troclik” oraz Pływalnia „AQUA”. Tereny rekreacyjne zlokalizowane są przede wszystkim w południowej części miasta.

Do najważniejszych obiektów kulturalnych Bielska-Białej zaliczyć można: teatry (Teatr Polski, Teatr Lalek Baniałuka), muzea (Muzeum Bielska-Białej – Zamek Księżąt Sułkowskich, Muzeum Techniki i Włókiennictwa, Dom Tkacza), galerie (Galeria Bielska BWA, Galeria Wzgórze), kina oraz biblioteki, wraz z Książnicą Beskidzką.

<sup>3</sup> Wydział Strategii i Rozwoju Gospodarczego Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej *Bielsko-Biała Miasto przedsiębiorczości*



#### 4.3.6. *Inne generatory ruchu*

Inną kategorią generatorów ruchu są centra handlowo-usługowe oraz sklepy wielkopowierzchniowe. Na terenie Bielska-Białej, według stanu na dzień 31.12.2012 r., zlokalizowane są:

- 1) Galeria SFERA o powierzchni 132 000 m<sup>2</sup>,
- 2) Centrum Handlowe SARNI STOK – 33 000 m<sup>2</sup>,
- 3) Centrum Handlowo-Rozrywkowe GEMNI PARK – 27 500 m<sup>2</sup>,
- 4) CH AUCHAN – 26 000 m<sup>2</sup>,
- 5) CH TESCO – 22 400 m<sup>2</sup>,
- 6) LEROY MERLIN – 13 000 m<sup>2</sup>,
- 7) CASTORAMA – 11 000 m<sup>2</sup>.

Dużymi generatorami ruchu są ponadto placówki ochrony zdrowia. Na terenie miasta Bielska-Białej w 2010 roku funkcjonowało 128 zakładów opieki zdrowotnej, 8 z nich było zakładami publicznymi. W Bielsku-Białej działają 4 szpitale: Szpital Wojewódzki, Beskidzkie Centrum Onkologii – Szpital Miejski im. Jana Pawła II, Szpital Pediatryczny, Polsko-Amerykańskie Kliniki Serca II Oddział Kardiologiczny oraz 14 niepublicznych podmiotów medycznych.

#### 4.4. *Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego*

Potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej uwzględnia się już na etapie projektowania infrastruktury transportowej. W sposób szczególny uwzględniane będą miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej, takie jak: placówki służby zdrowia i instytucje publiczne.

W Bielsku-Białej działa rozwinięty system nieodpłatnego dowozu niepełnosprawnych dzieci i młodzieży do placówek oświatowych. W dni nauki szkolnej przewożonych jest około 250 osób dziennie, co daje rocznie około 198 tys. wozokilometrów.

Uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardach: przystanków komunikacyjnych, taboru oraz informacji pasażerskiej przedstawiono w podrozdziale 9.4 pt. „Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego”.

#### 4.5. *Ocena i prognoza potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz dostępu do transportu zbiorowego osób niepełnosprawnych*

W chwili obecnej potrzeby przewozowe mieszkańców zamieszkujących obszar objęty niniejszym planem transportowym miasta Bielska-Białej zaspokajane są przez miejskie przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej. Sieć komunikacyjna skonstruowana jest tak, aby zapewnić pasażerom dostęp do możliwie dużej liczby punktów docelowych jak np. urzędy i instytucje, kościoły, szkoły, a także innych miejsc o dużej gęstości zaludnienia oraz zapewniania dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

Na podstawie *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Bielska-Białej* przewiduje się przede wszystkim zwiększanie poziomu zagęszczenia zabudowy jednorodzinnej w istniejących już osiedlach mieszkaniowych oraz wytworzenie znaczących stref aktywności gospodarczej szczególnie wzdłuż ulicy Bohaterów Monte Cassino i obszarów o funkcji usługowo-wytwórczej zlokalizowanych na terenie wchodzącym w skład Osiedla Komorowice Krakowskie. Wobec powyższego zwiększyć się może ilość odbywanych podróży o charakterze obligatoryjnym realizowanych (uznając za punkt początkowy centrum miasta Bielska-Białej) w kierunkach: północno-zachodnim i północnym.

#### **4.6. Podaż usług przewozowych**

##### *4.6.1. Podaż usług w zależności od pory dnia*

Podaż linii komunikacyjnej należy rozumieć jako liczbę oferowanych miejsc w pojazdach w badanym okresie i zależy ona od częstotliwości wykonywania kursów oraz pojemności taboru obsługującego poszczególną linię. Podaż miejsc jest odzwierciedleniem popytu. Dobę komunikacyjną różnicuje się na następujące pory, różniące się pod względem podaży:

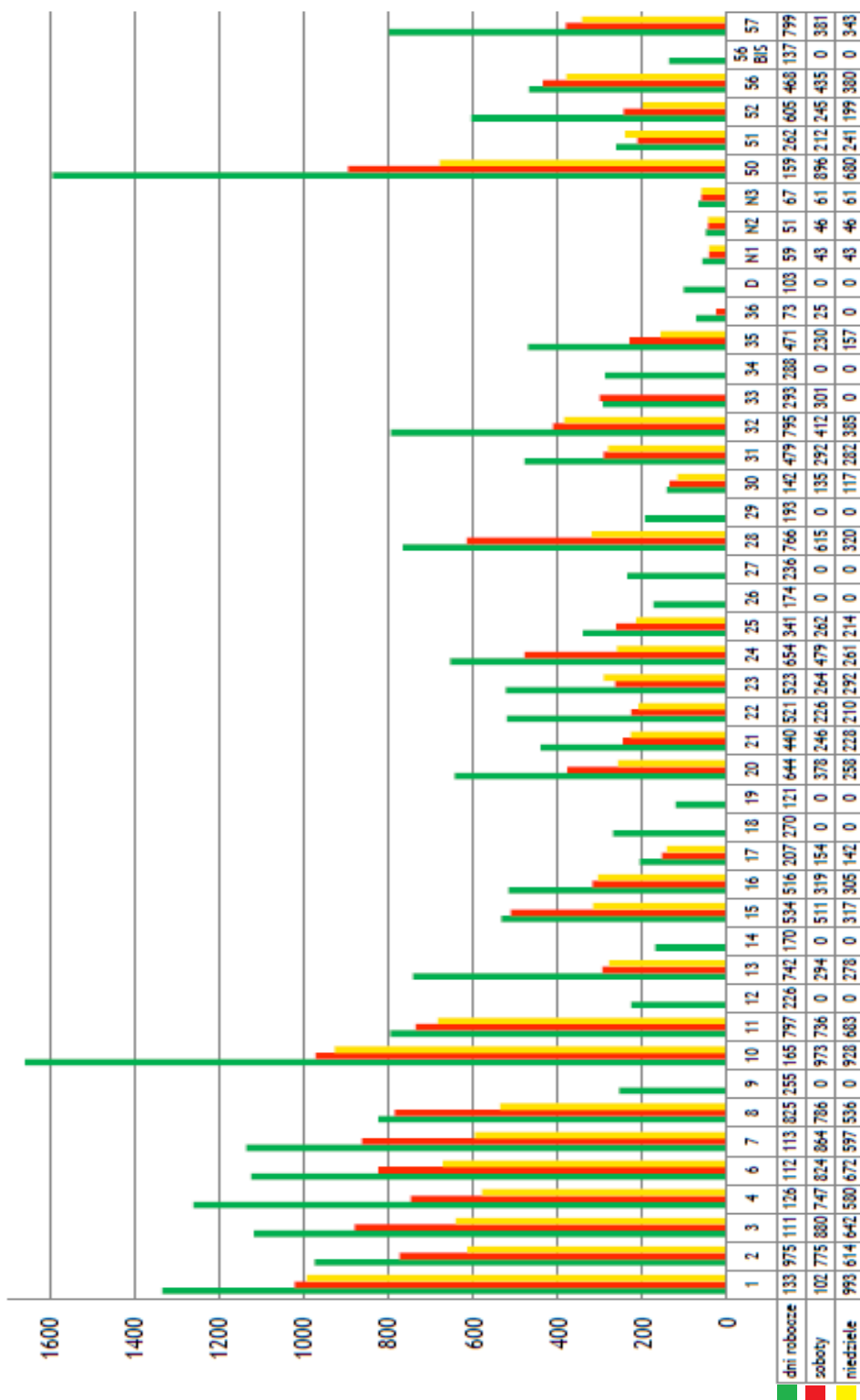
- 1) okres wczesnoporanny,
- 2) szczyt poranny,
- 3) międzyszczyt,
- 4) szczyt popołudniowy,
- 5) okres późnowieczorny.

Planuje się dążyć do sytuacji, w której napełnienie względne na najbardziej obciążonym odcinku wykonywanego kursu nie przekroczy 70% pojemności nominalnej danego kursu. W zależności od różnic w popycie obserwowanym na poszczególnych trasach komunikacyjnych w różnych porach dnia, planuje się optymalne dobieranie wielkości taboru do popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego. Podział taboru wykorzystywanego do obsługi sieci transportowej ze względu na jego rozmiar przedstawiono w rozdziale 3 pt. „Sieć komunikacyjna”, w podrozdziale 3.5 pt. „Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej”.

##### *4.6.2. Podaż usług w zależności od typu dnia tygodnia*

Podaż usług przewozowych wyrażona jako ilość zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych organizowanych przez miasto Bielsko-Biała różni się w poszczególnych typach dni tygodnia. Wspomniana podaż została przedstawiona poniżej w formie wykresu zbiorczego.

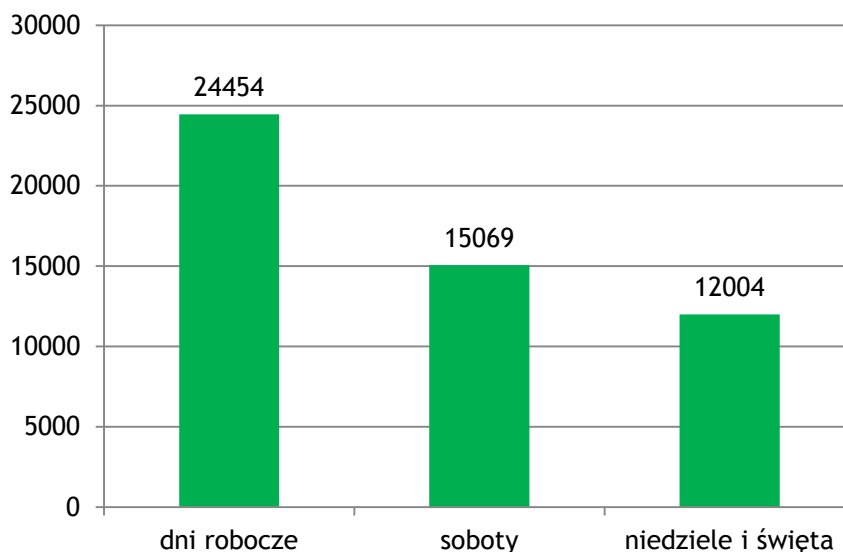
Wykres 9. Liczba kilometrów wykonywanych dziennie na poszczególnych liniach komunikacyjnych organizowanych przez miasto Bielsko-Białą



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK w Bielsku-Białej

Podaż usług przewozowych w dzień roboczy w 2012 r. była równa 24.454 km. W soboty wynosiła 15.069 km, natomiast w niedzielę i święta 12.004 km. Wartości te zostały zaprezentowane na poniższym wykresie.

Wykres 10. Liczba kilometrów realizowanych na sieci komunikacyjnej, której organizatorem jest miasto Bielsko-Biała



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK w Bielsku-Białej

Ilość kilometrów zaplanowanych do przejechania w sobotę stanowi 61,62% zaplanowanych do wykonania w dzień roboczy. Ilość kilometrów zaplanowanych do wykonania w niedzielę oraz święta stanowi natomiast 49,08% zaplanowanych do wykonania kilometrów w dzień roboczy i 79,66% zaplanowanych do wykonania w sobotę. Mniejsza liczba kilometrów zaplanowanych do wykonania w sobotę i w niedzielę związana jest z niekursowaniem autobusów niektórych linii w te dni tygodnia oraz ograniczeniem liczby wykonywanych kursów na poszczególnych liniach komunikacyjnych.

#### 4.7. Popyt na usługi przewozowe

Bielsko-Biała, dzięki badaniom przeprowadzonym w 2012 r. oraz w I kwartale roku 2013 z wykorzystaniem urządzeń zliczających, zamontowanych w 20 autobusach MZK, dysponuje danymi pozwalającymi określić potoki pasażerskie na każdym odcinku linii, w każdym typie dnia tygodnia oraz w dowolnym przedziale czasowym. Bieżąca analiza nappełnień na realizowanych kursach pozwala zoptymalizować kształt i zasięg sieci komunikacyjnej oraz rozkłady jazdy, jak też dobierać pojemność pojazdów do rzeczywistych nappełnień.

W ostatnich latach notowany jest spadek liczby przejazdów komunikacją miejską. Od 2009 roku wyniósł on 12% w stosunku do roku 2012.

W 2012 r. pasażerowie odbyli ponad 27,2 miliony przejazdów. W ciągu przeciętnego dnia roboczego przewieziono około 93 tys. osób, w ciągu soboty około 40 tys., a w niedzielę i święta około 24 tys. podróży.

##### 4.7.1. Popyt na poszczególne linie komunikacyjne

Linie komunikacyjne są zróżnicowane pod względem ich przebiegu, ilości przystanków komunikacyjnych i częstotliwości wykonywania na nich kursów. Czynniki te mają bezpośredni wpływ na liczbę pasażerów z nich korzystających. Badania popytu wykonane w 2012 r. oraz w I kwartale roku 2013 pozwoliły na określenie „popularności” każdej z linii komunikacyjnych realizowanych przez MZK w Bielsku-Białej. Poniższa tabela prezentuje szczegółową charakterystykę popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego na terenie objętym niniejszym opracowaniem.

Tabela 8. Popyt na poszczególne linie komunikacyjne

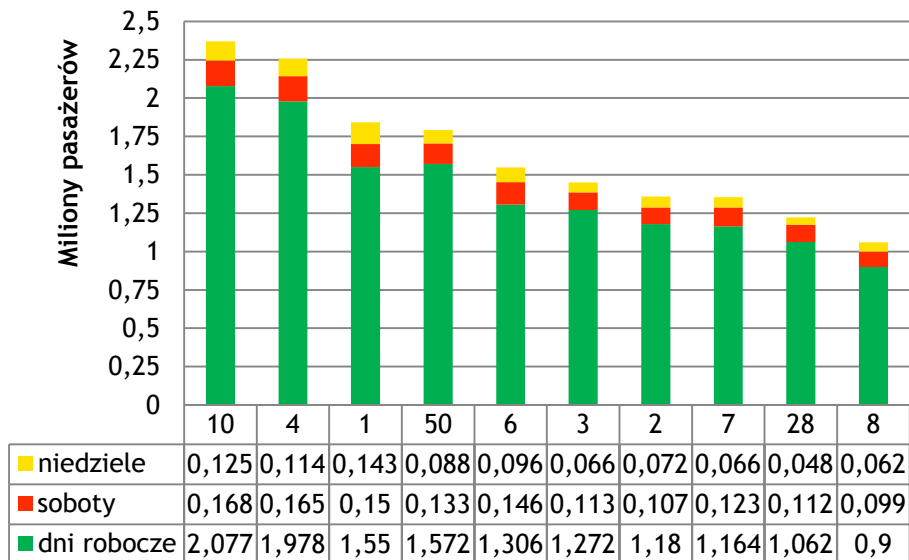
Nr linii	Liczba pasażerów			Liczba pasażerów w przeliczeniu na wkm		
	dni robocze	soboty	niedziele i święta	dni robocze	soboty	niedziele i święta
<b>LINIE MIEJSKIE</b>						
1	6 097	2 945	2 439	4,63	2,93	2,50
2	4 640	2 099	1 224	4,72	2,70	1,99
3	5 001	2 232	1 123	4,16	2,30	1,58
4	7 780	3 245	1 957	6,31	4,45	3,50
6	5 138	2 869	1 643	4,59	3,51	2,46
7	4 580	2 414	1 132	4,02	2,80	1,90
8	3 538	1 947	1 061	4,30	2,49	1,99
9	559	0	0	2,20	0	0
10	8 170	3 295	2 135	5,08	3,49	2,37
11	3175	1868	1345	3,83	2,50	1,93
12	329	0	0	1,53	0	0
13	2113	522	422	2,96	1,84	1,60
14	266	0	0	1,58	0	0
15	2294	1680	683	4,18	3,26	2,13
16	1869	841	706	3,61	2,63	2,31
17	388	198	122	1,85	1,28	0,85
18	670	0	0	2,32	0	0
19	329	0	0	2,58	0	0
20	2197	1120	634	3,40	2,95	2,44
21	1058	343	375	2,41	1,40	1,65
<b>LINIE MIEJSKIE</b>						
22	1953	622	521	3,74	2,75	2,48
23	1919	494	553	3,63	1,67	1,87
24	3147	1188	580	5,00	2,57	2,32
26	524	0	0	3,09	0	0
27	563	0	0	2,42	0	0
28	4178	2197	822	5,70	3,72	2,83
29	339	0	0	1,62	0	0
30	656	403	259	4,56	2,96	2,21
31	1343	644	412	2,90	2,30	1,53
32	2118	714	396	2,79	1,84	1,06
33	612	362	0	2,05	1,21	0
34	507	0	0	1,83	0	0
35	1388	537	214	3,21	2,56	1,53
36	160	0	0	2,29	0	0
56 BIS	301	0	0	2,94	0	0

Nr linii	Liczba pasażerów			Liczba pasażerów w przeliczeniu na wkm		
	dni robocze	soboty	niedziele i święta	dni robocze	soboty	niedziele i święta
D	175	0	0	2,40	0	0
LINIE NOCNE						
N1	130	150	40	1,97	3,19	0,85
N2	20	25	15	0,36	0,53	0,33
N3	40	35	25	0,65	0,58	0,42
LINIE PODMIEJSKIE						
25	906	403	274	2,64	1,54	1,28
50	6 181	2 622	1 507	3,99	3,01	2,32
51	566	315	296	2,10	1,49	1,23
52	1 471	242	162	2,53	1,05	0,90
56	1 307	754	498	2,72	1,69	1,29
57	2 724	871	685	3,46	2,32	2,01
Σ:	93 419	40 196	24 260			

Źródło: MZK w Bielsku-Białej

Spośród wszystkich zlokalizowanych na terenie miasta Bielska-Białej i gmin, z którymi zawarte zostały stosowne porozumienia międzygminne, za „najpopularniejsze” linie komunikacyjne uznać należy linie oznaczone jako: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 28 oraz 50. Wykres zestawiający liczbę pasażerów podróżujących tymi liniami zaprezentowano poniżej.

Wykres 11. Liczba pasażerów korzystających z „najpopularniejszych” linii autobusowych



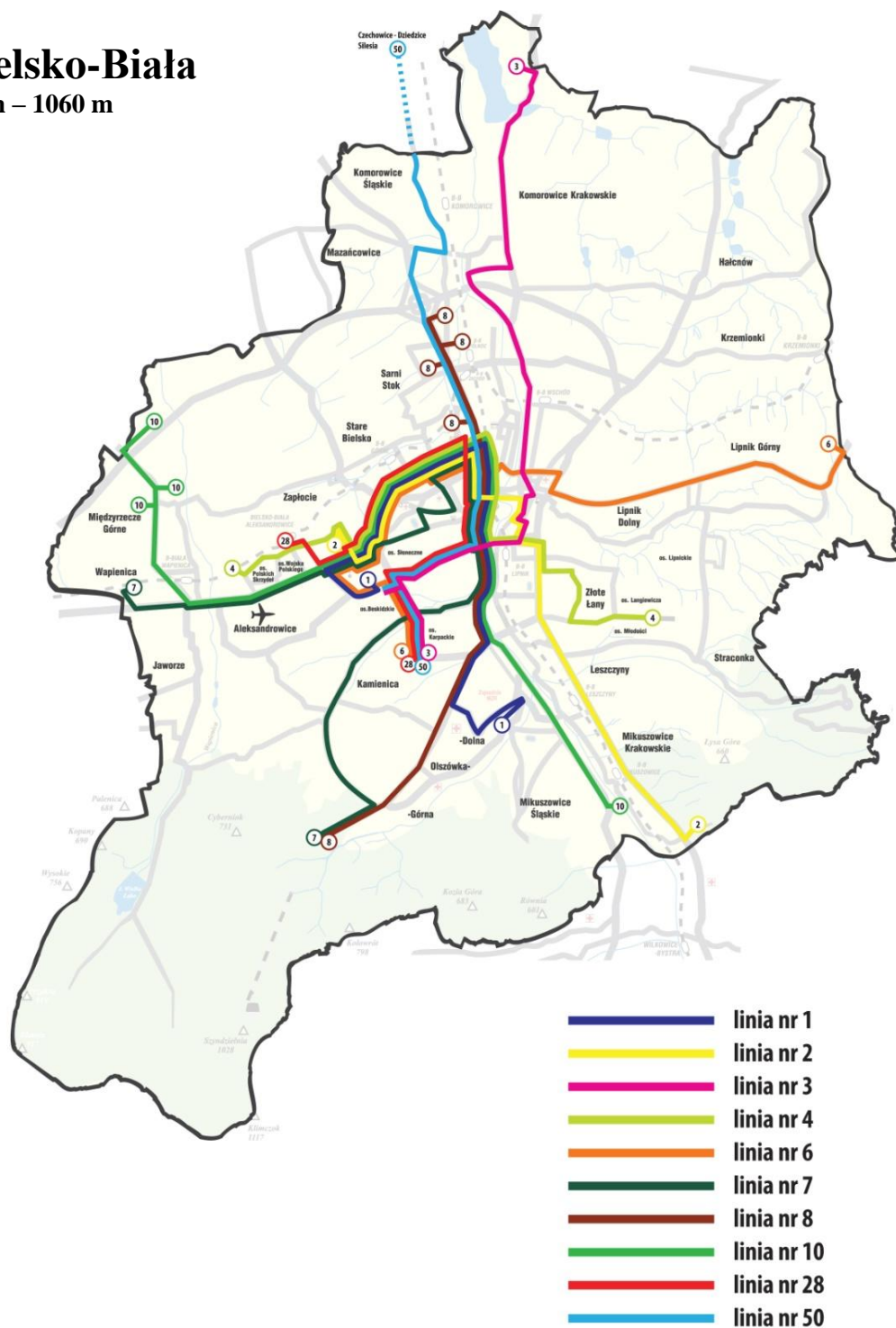
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK w Bielsku-Białej

Najbardziej obciążoną pasażerami linią komunikacyjną w Bielsku-Białej jest linia nr 10 relacji: Mikuszowice Śląskie – Wapienica/Strażacka. Rocznie autobusy kursujące tą trasą przewożą 2.369 tys. pasażerów. Drugą najpopularniejszą linią jest linia nr 4 relacji: Osiedle Polskich Skrzydeł – Langiewicza/Basen (2.256 tys. przewiezionych osób), a trzecią – linia nr 1 relacji: Cygański Las – Osiedle Beskidzkie, z usług której w 2012 r. skorzystało 1.844 tys. podróżnych. Poniższa mapa ilustruje przebieg 10 „najpopularniejszych” linii na terenie Bielska-Białej.

Mapa 4. Przebieg linii komunikacyjnych o największej liczbie przewiezionych pasażerów

## Bielsko-Biała

1 cm – 1060 m

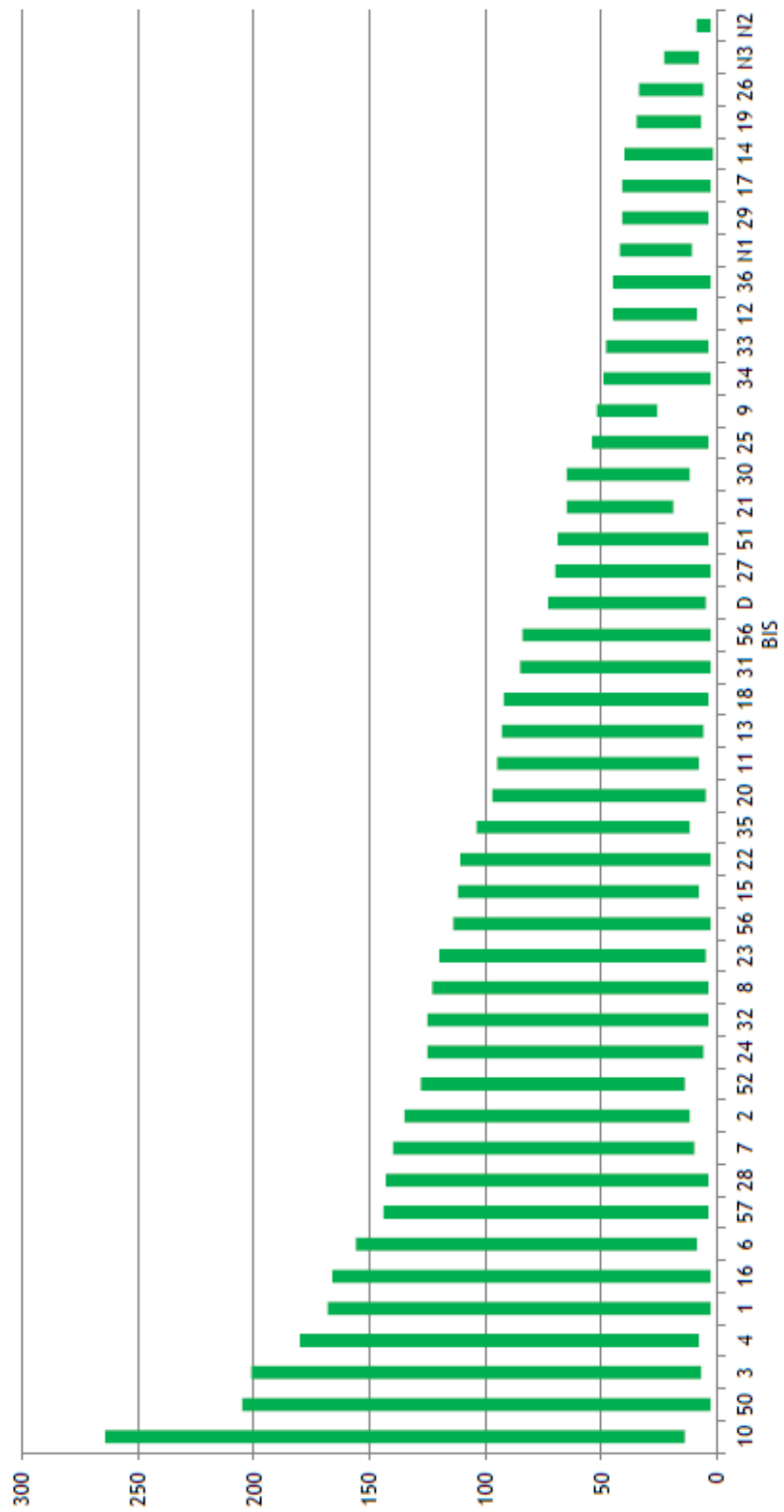


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK w Bielsku-Białej

### 4.7.2. Napętnienia autobusów

Napętnienie autobusów jest zmienne i zależy od pory doby komunikacyjnej, dnia wykonywania przewozów i poszczególnych odcinków sieci. Poniżej przedstawione wykresy obrazują minimalne oraz maksymalne napętnienia w autobusach kursujących na poszczególnych liniach komunikacyjnych w zależności od dnia wykonywania przewozów.

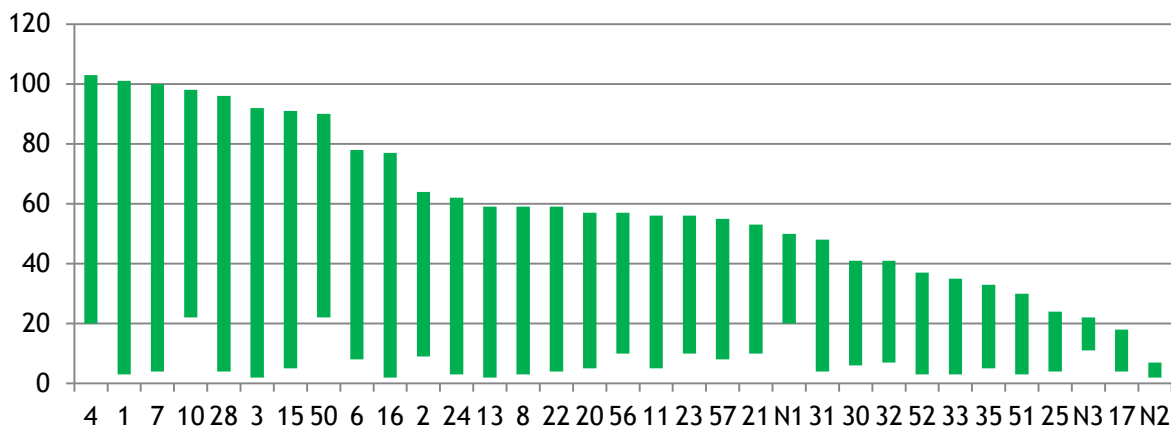
Wykres 12. Minimalne i maksymalne napełnienia autobusów w dni robocze w zależności od linii komunikacyjnej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK w Bielsku-Białej

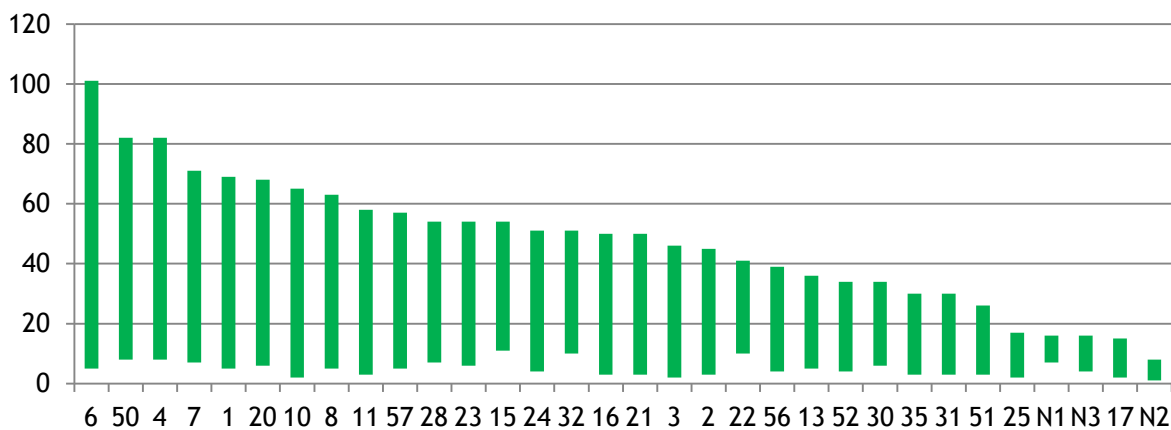


Wykres 13. Minimalne i maksymalne napełnienia autobusów w soboty w zależności od linii komunikacyjnej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK w Bielsku-Białej

Wykres 14. Minimalne i maksymalne napełnienia autobusów w niedziele w zależności od linii komunikacyjnej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK w Bielsku-Białej

Najbardziej napełnione autobusy w dni robocze kursują na liniach oznaczonych numerami: 1, 3, 4, 6, 10, 16 oraz 50. Maksymalna liczba pasażerów przypadająca na pojedynczy kurs przekracza 150 podróżnych. Najmniejsze wartości maksymalnych napełnień w dni robocze obserwuje się na liniach: N2, N3, 14, 17, 19 i 26. W soboty największym maksymalnym zapelnieniem oznaczają się trasy: 1, 4, 7, 10 i 28 (w niedziele: 1, 4, 6, 7, 50), a najmniejszym – N2, N3, 17, 25, 51 (w niedziele: N1, N2, N3, 17, 25). Nie odnotowano zerowej frekwencji na żadnym z kursów.

#### 4.7.3. Obciążenie potokami pasażerskimi przystanków komunikacyjnych

Obciążenie przystanków komunikacyjnych potokami podróżnych jest determinowane sąsiedztwem znacznych lub licznych generatorów ruchu. Poniższa tabela określa najbardziej obciążone przystanki komunikacyjne zlokalizowane na terenie Bielska-Białej.

Tabela 9. Najbardziej obciążone potokami pasażerskimi przystanki komunikacyjne.

Nazwa przystanku	Numery linii autobusowych obsługujących przystanek	Średnia liczba zatrzymań w miesiącu	Łączna liczba pasażerów w dniu roboczym
Hotel Prezydent kierunek dworzec	1, 2, 4, 7, 8, 10, 18, 22, 24, 26, 27, 28, 30, 35, 50, 57, N1, N3	14 938	8 694
Hotel Prezydent kierunek Mikuszowice	1, 2, 4, 7, 8, 10, 18, 22, 24, 24 BIS, 26, 27, 28, 30, 35, 50, 57, N1	15 196	8 368
3-go Maja Dworzec kierunek Katowice	1, 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 15, 18, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 33, 35, 50, 51, 57, N1, N3	19 709	6 589
Piastowska Dworzec kierunek 3-go Maja	1, 2, 4, 6, 7, 9, 10, 15, 16, 18, 23, 24, 24 BIS, 25, 28, 29, 32, 36, 52, N1	14 323	5 677
plac Żwirki i Wigury kierunek centrum	1, 4, 7, 8, 10, 18, 24, 28, 30, 35, 50, 57, N1, N3	12 130	3 982
plac Żwirki i Wigury kierunek Mikuszowice	1, 4, 7, 8, 10, 18, 24, 24 BIS, 28, 30, 35, 50, 57, N1, N3	12 466	3 786
Warszawska Dworzec kierunek centrum	8, 11, 13, 16, 22, 25, 26, 27, 30, 32, 33, 35, 36, 50, 51, 52, 57	10 911	3 469
Cieszyńska Hulanka kierunek Wapienica	1, 2, 4, 6, 7, 9, 10, 15, 16, 23, 28, 36, 52, N1	11 560	3 211
Piastowska Sobieskiego kierunek centrum	1, 2, 4, 6, 9, 10, 16, 24, 24 BIS, 25, 28, 32, 36, 52, N1	11 807	2 406
Piastowska Lubertowicza kierunek Hulanka	1, 2, 4, 6, 7, 9, 10, 15, 16, 18, 23, 24, 25, 28, 32, 36, 52, N1	13 867	2 323

*Źródło: Opracowanie własne MZK w Bielsku-Białej*

Planowane jest podjęcie działań, których celem stanie się podniesienie atrakcyjności świadczonych usług przewozowych na terenie miasta Bielska-Białej. Pozwoli to na zwiększenie popytu na usługi transportowe, a co za tym idzie – spowolnienie w latach kolejnych spadkowej tendencji dotyczącej ilości przewiezionych pasażerów.

Aby zapobiec dalszemu odpływowi pasażerów do komunikacji indywidualnej planuje się podjąć działania takie jak:

- 1) dostosowanie oferty przewozowej do zmieniających się potrzeb związanych z przemieszczaniem się mieszkańców Bielska-Białej poprzez zmianę kształtu sieci komunikacyjnej oraz modyfikowanie taryfy przewozowej,
- 2) wzrost jakości oferowanych usług przewozowych poprzez podnoszenie standardów realizacji tych usług, przejawiających się m.in.: utrzymaniem na odpowiednio wysokim poziomie procentu realizacji kursów wykonanych, wymianę taboru na nowocześniejszy i wyposażony w udogodnienia dla podróżujących, zapewnieniem podróżującym dostępu do sieci Wi-Fi, instalowaniem systemu informacji głosowej,
- 3) realizacja polityki komunikacyjnej opartej na zasadach zrównoważonego rozwoju poprzez priorytetyzację transportu publicznego w wybranych strefach miasta – w części 2. *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Bielska-Białej* wskazuje się na ograniczenie dojazdu samochodami do różnych części miasta poprzez wytworzenie stref A, B i C. W strefie A przewiduje się nadanie priorytetu komunikacji zbiorowej, ruchowi pieszemu, rowerowemu, dostawczemu oraz związanemu z wywozem odpadów komunalnych - ograniczenie transportu

indywidualnego poprzez eliminację ruchu tranzytowego, skuteczną i konsekwentną politykę parkingową i odpowiednią organizację ruchu. W strefie B zakładana jest równoważność transportu publicznego i zindywidualizowanego z pewnymi uprawnieniami dla transportu zbiorowego. W strefie C autobusy oraz samochody mają być równorzędnymi uczestnikami ruchu,

- 4) promocja usług publicznego transportu zbiorowego poprzez przeprowadzanie akcji i kampanii społecznych,
- 5) zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów na najbardziej obciążonych ciągach komunikacyjnych,
- 6) utrzymywanie cen biletów w dłuższych okresach na stałym poziomie.

Podjęcie wskazanych powyżej działań pozwoli na zahamowanie spadku popytu na usługi przewozowe. W wariancie optymistycznym efektywny popyt na usługi przewozowe będzie charakteryzować się tendencją wzrostową.

Popyt na usługi przewozowe będzie ponadto zależeć od wielu czynników zewnętrznych, niezwiązanych bezpośrednio z jakością oferty publicznego transportu zbiorowego, tj. w szczególności od: kierunków, planów i uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego, lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, liczby mieszkańców, w tym gęstości zaludnienia, struktury wiekowej mieszkańców, struktury społeczno-zawodowej mieszkańców, poziomu bezrobocia i jego struktury, liczby osób kształcących się, problemów społecznych, dominujących branż gospodarki, poziomu zamożności mieszkańców, wydatków na transport przeznaczanych w gospodarstwie domowym czy liczby zarejestrowanych samochodów osobowych.

## 5. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

### 5.1. Źródła i formy finansowania

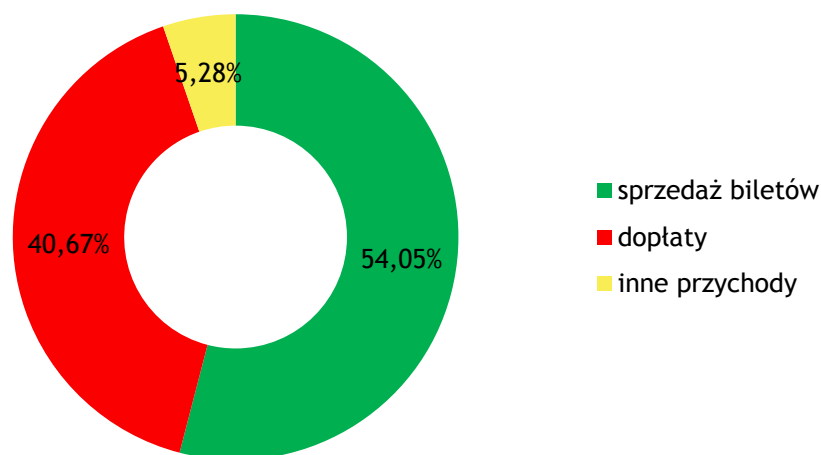
Komunikacja publiczna (miejska) w Bielsku-Białej finansowana jest z trzech źródeł:

- 1) przychodów ze sprzedaży biletów,
- 2) dopłat z budżetu miasta i gmin ościennych,
- 3) innych przychodów uzyskiwanych przez MZK w Bielsku-Białej z tytułu prowadzonej działalności.

W 2012 r. całkowite koszty poniesione przez MZK w Bielsku-Białej na publiczny transport zbiorowy wyniosły 49.394.487 zł. Przychód ze sprzedaży biletów wyniósł 26.697.708 zł, inne przychody operatora 2.605.839 zł, a dopłaty z budżetu miasta i gmin ościennych – 20.090.940 zł. Udział wpływu z biletów wyniósł 54,05%.

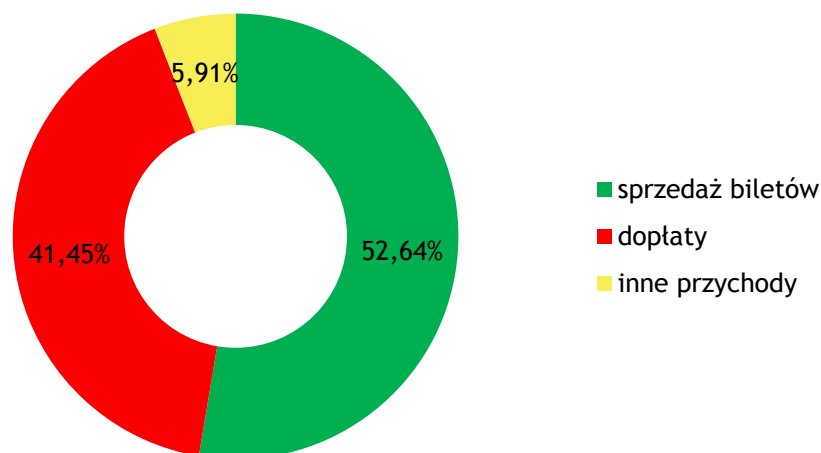
Szacuje się, że w 2013 r. wpływy ze sprzedaży biletów stanowiąc będą 52,64% dochodów MZK w Bielsku-Białej. Poniższe wykresy kołowe obrazują strukturę dochodów w 2012 r. oraz prognozę w roku 2013.

Wykres 15. Struktura finansowania usług transportu zbiorowego w 2012 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK w Bielsku-Białej

Wykres 16. Przewidywana struktura finansowania usług publicznego transportu zbiorowego w roku 2013



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK w Bielsku-Białej

W okresie planowania zakłada się, iż utrzymane zostaną zasady pokrywania kosztów związanych z organizacją i świadczeniem usług przewozowych przychodami z biletów i dopłatami z budżetów samorządów – jest to rozwiązanie powszechnie stosowane w polskich miastach.

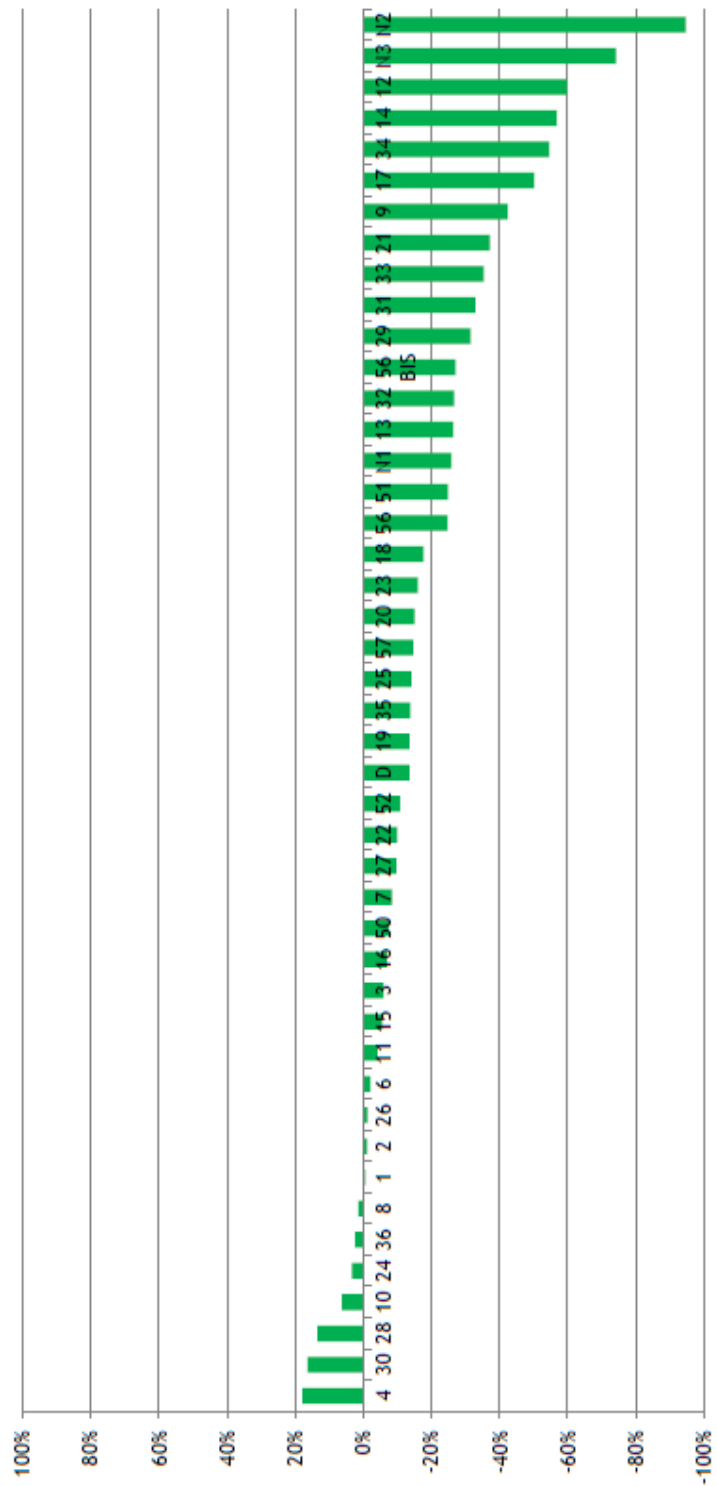
W przyszłości przewidywane jest przekształcenie samorządowego zakładu budżetowego, jakim jest obecnie MZK w Bielsku-Białej, w spółkę prawa handlowego (przedmiotowa Uchwała Nr XXIII/584/2012 Rady Miejskiej w Bielsku-Białej z 23 października 2012 r.), będącą 100% własnością miasta. Pociąga to za sobą konieczność powołania w strukturach wewnętrznych Gminy wyspecjalizowanej komórki organizacyjnej (Zarządu Transportu Miejskiego) skupiającej całość zadań przypisanych organizatorowi, zgodnie z *Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym*.

## **5.2. Rentowność linii komunikacyjnych**

Szacowanie rentowności linii komunikacyjnych to trudne zadanie, polegające m.in. na analizie przychodu ze sprzedaży biletów na poszczególnych liniach. Pociąga to za sobą konieczność przeprowadzenia stosunkowo kosztownych badań lub posiadania narzędzi umożliwiających ewidencjonowanie każdego przejazdu, w tym realizowanego na podstawie biletów jednorazowych, czasowych, okresowych czy sieciowych.

Poniższy wykres słupkowy przedstawia wyliczony wskaźnik rentowności, uwzględniający jednostkowy przychód ze sprzedaży biletów w przeliczeniu na pasażera w skali całej sieci, będący stosunkiem zysku netto do przychodów ze sprzedaży biletów dla poszczególnych linii komunikacyjnych.

Wykres 17. Analiza rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK w Bielsku-Białej

## 6. TARYFA PRZEWOZOWA

### 6.1. Rodzaje biletów

Na sieci komunikacyjnej na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowanej przez miasto Bielsko-Biała, ważne są bilety emitowane przez MZK w Bielsku-Białej. Ceny i rodzaje biletów obowiązujących na liniach komunikacyjnych spełniających zadania miejskich przewozów pasażerskich w mieście Bielsko-Biała zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 10. Ceny i rodzaje biletów obowiązujących na liniach komunikacji miejskiej w mieście Bielsko-Biała

<b>BILETY JEDNORAZOWE, CZASOWE, JEDNODNIOWE I WEEKENDOWE</b>	<b>Normalny</b>	<b>Ulgowy</b>
Bilet jednorazowy	3,00 zł	1,50 zł
Bilet jednorazowy za przewóz bagażu lub zwierzęcia (nie dotyczy pasażerów posiadających bilety miesięczne i na trzy kolejne miesiące)	3,00 zł	
Bilet 60-minutowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów w ciągu 60 minut od momentu skasowania	4,00 zł	2,00 zł
Bilet jednodniowy - NA OKAZICIELA - na wszystkie linie	12,00 zł	6,00 zł
Weekendowy bilet rodzinny	10,00 zł - „Rodzina +”	
<b>BILETY NA JEDNĄ LINIĘ</b>	<b>Normalny</b>	<b>Ulgowy</b>
Imienny bilet miesięczny na określoną linię	80,00 zł	40,00 zł
Imienny bilet na trzy kolejne miesiące na określoną linię	222,00 zł	111,00 zł
<b>BILETY SIECIOWE</b>	<b>Normalny</b>	<b>Ulgowy</b>
Imienny bilet miesięczny na wszystkie linie	100,00 zł	50,00 zł
Imienny bilet na trzy kolejne miesiące na wszystkie linie	282,00 zł	141,00 zł
Bilet miesięczny - NA OKAZICIELA - na wszystkie linie	130,00 zł	
Socjalny imienny bilet miesięczny na wszystkie linie, ważny w dni robocze oraz soboty	28,00 zł	
Socjalny imienny bilet na trzy kolejne miesiące na wszystkie linie, ważny w dni robocze oraz soboty	84,00 zł	
<b>BILETY OKRESOWE</b>	<b>Normalny</b>	<b>Ulgowy</b>
Imienny bilet 7-dniowy na określoną linię	28,00 zł	14,00 zł
Imienny bilet 7-dniowy na wszystkie linie	34,00 zł	17,00 zł
<b>BILETY SPECJALNE</b>	<b>Normalny</b>	<b>Ulgowy</b>
Imienny bilet miesięczny na określoną linię	30,00 zł	
Imienny bilet miesięczny na wszystkie linie	36,00 zł	

Źródło: Uchwała Nr XXV/686/2012 Rady Miejskiej w Bielsku-Białej z 20.12.2012 r.

Bilety jednorazowe, czasowe, okresowe, jak i specjalne dostępne są dla pasażerów wyłącznie w formie papierowej. Bilety miesięczne oraz okresowe można nabyć w punktach sprzedaży (kasach MZK w Bielsku-Białej) i w automatach biletowych zlokalizowanych na terenie miasta. Informacje taryfowe można znaleźć w uchwale Rady Miejskiej oraz na stronie internetowej MZK w Bielsku-Białej.

Obowiązująca obecnie taryfa biletowa umożliwi dobór rodzaju biletu do indywidualnych potrzeb pasażera, determinowanych ilością i częstotliwością odbywanych podróży.

W najbliższym czasie nie przewiduje się wprowadzania istotnych zmian w systemie biletowym. W przyszłości planowane jest wprowadzenie elektronicznego systemu poboru opłat, działającego w technologii bezstykowej karty elektronicznej (tzw. systemu pobierania opłat SPOKE).

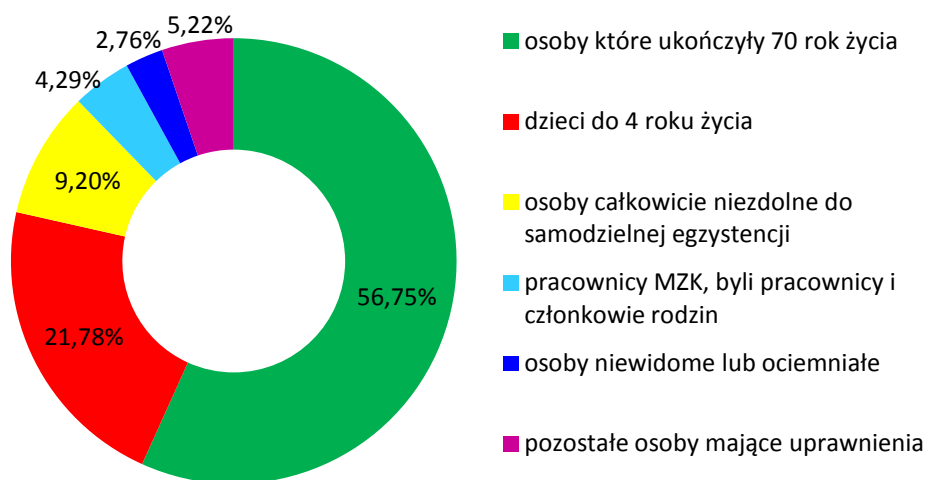
## 6.2. *Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych*

Polityka społeczna jest realizowana w ramach komunikacji zbiorowej poprzez uwzględnianie uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, wynikających z ustaw oraz nadawanych przez Radę Miejską w drodze uchwał. Z wyliczeń przeprowadzonych przez MZK w Bielsku-Białej wynika, że uprawnienia do przejazdów bezpłatnych w maju 2011 r. posiadało 32,6 tys. mieszkańców (18,95% ogółu mieszkańców Bielska-Białej), tzn.:

- 1) osoby, które ukończyły 70 rok życia – 18,5 tys. uprawnionych,
- 2) dzieci do 4 roku życia – 7,1 tys. uprawnionych,
- 3) osoby całkowicie niezdolne do samodzielnej egzystencji lub uznane za niepełnosprawne w stopniu znacznym – 3 tys. uprawnionych,
- 4) pracownicy MZK w Bielsku-Białej, członkowie ich rodzin, emeryci, renciści – 1,4 tys. uprawnionych,
- 5) osoby niewidome lub ociemniałe – 0,9 tys. uprawnionych,
- 6) pozostałe osoby mające uprawnienia – 1,7 tys.

Poniższy diagram kołowy obrazuje strukturę pasażerów posiadających uprawnienia do przejazdów bezpłatnych.

Wykres 18. Struktura pasażerów posiadających uprawnienia do przejazdów bezpłatnych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK w Bielsku-Białej

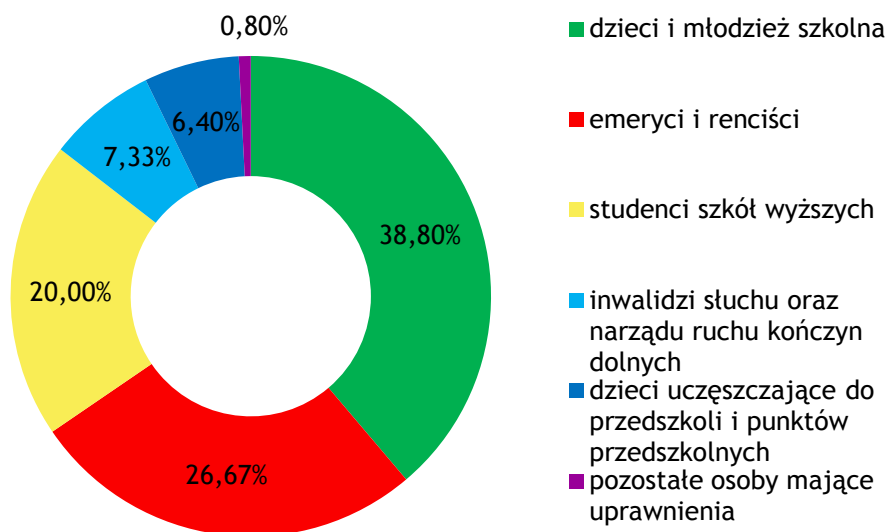
Do przejazdów ulgowych uprawnionych było 43,6% mieszkańców Bielska-Białej (ok. 75 tys. osób), w tym:

- 1) dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia nauki w szkole podstawowej do ukończenia gimnazjum, szkoły ponadpodstawowej lub ponadgimnazjalnej, nie dłużej niż do ukończenia 25 roku życia: 29,1 tys. uprawnionych,
- 2) emeryci i renciści: 20 tys. uprawnionych,
- 3) studenci szkół wyższych: 15 tys. uprawnionych,
- 4) inwalidzi słuchu oraz inwalidzi narządu ruchu kończyn dolnych: 5,5 tys. uprawnionych,
- 5) dzieci uczęszczające do przedszkoli i punktów przedszkolnych: 4,8 tys. uprawnionych,
- 6) pozostałe osoby mające uprawnienia: 0,6 tys. uprawnionych.

Na poniższym diagramie kołowym przedstawiona została struktura pasażerów posiadających uprawnienia do przejazdów ulgowych.



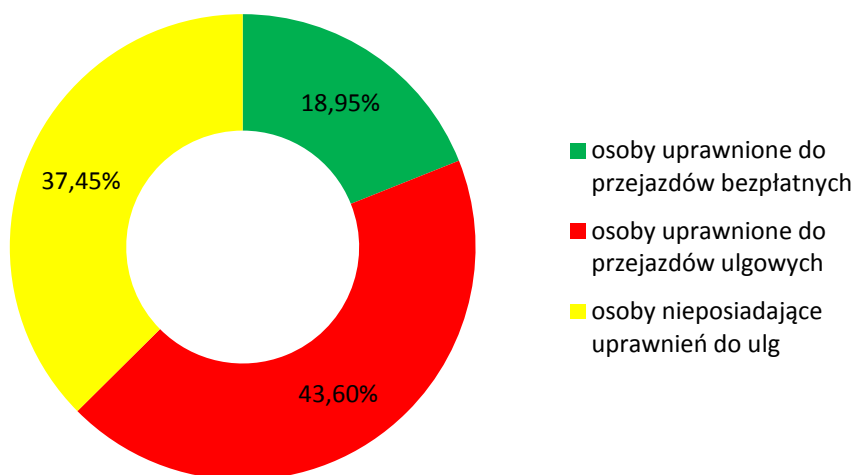
Wykres 19. Struktura pasażerów posiadających uprawnienia do przejazdów ulgowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK w Bielsku-Białej

Diagram kołowy podsumowujący uprawnienia do przejazdów bezpłatnych oraz ulgowych zaprezentowano poniżej.

Wykres 20. Struktura pasażerów MZK w Bielsku-Białej według rodzaju uprawnień do ulg



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK w Bielsku-Białej

W 2010 r. Urząd Miejski w Bielsku-Białej rozpoczął realizację programu „Rodzina+” skierowanego do rodzin wielodzietnych oraz zastępczych. Jego celem jest zwiększenie dostępności usług świadczonych publicznie dla wyżej wymienionej grupy. Efektem realizacji programu są:

- 1) bezpłatne przejazdy komunikacją miejską na wszystkich liniach dla dzieci i młodzieży posiadającej karty „Rodzina+” i wychowujących się w rodzinnych formach pieczy zastępczej lub rodzinach, w których jest co najmniej pięcioro dzieci zamieszkałych na stałe na terenie miasta Bielska-Białej,
- 2) specjalne bilety ulgowe dla dzieci i młodzieży posiadających kartę „Rodzina+” oraz wychowujących się w rodzinie uprawnionej do zasiłku rodzinnego,

- 3) weekendowe bilety rodzinne (obowiązujące w soboty i niedziele na wszystkich liniach) dla rodziców lub opiekunów prawnych posiadających karty „Rodzina+” podróżujących z co najmniej jednym dzieckiem.

W 2005 r. wprowadzono do taryfy przewozowej tzw. bilety socjalne, przeznaczone dla mieszkańców znajdujących się w szczególnie trudnych warunkach materialnych. Ten rodzaj biletu jest wydawany przez Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Bielsku-Białej - Dział Pomocy Środowiskowej osobom w trudnej sytuacji życiowej, o niskich dochodach, zmuszonych do regularnego korzystania ze środków komunikacji miejskiej (np. dojeżdżających na zabiegi lekarskie, rehabilitacje).

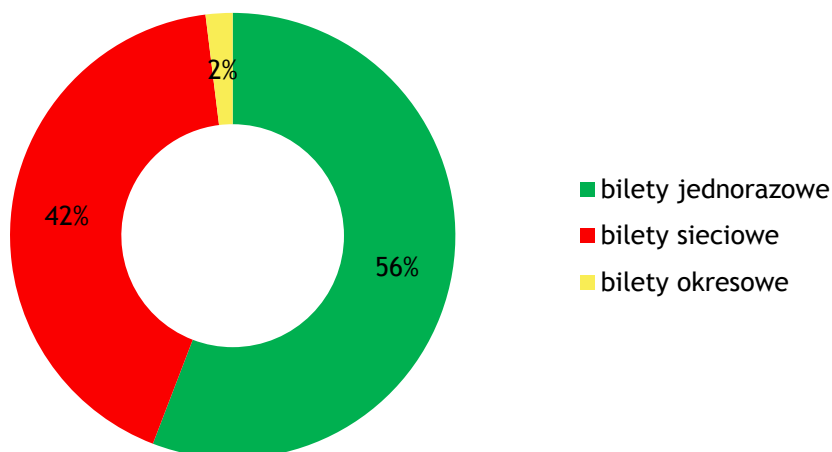
### 6.3. Struktura przychodów z biletów

Przychody ze sprzedaży biletów dzieli się na uzyskane ze sprzedaży biletów:

- 1) jednorazowych,
- 2) sieciowych,
- 3) okresowych.

Podział przychodów ze względu na rodzaj biletów przedstawia poniższy diagram kołowy.

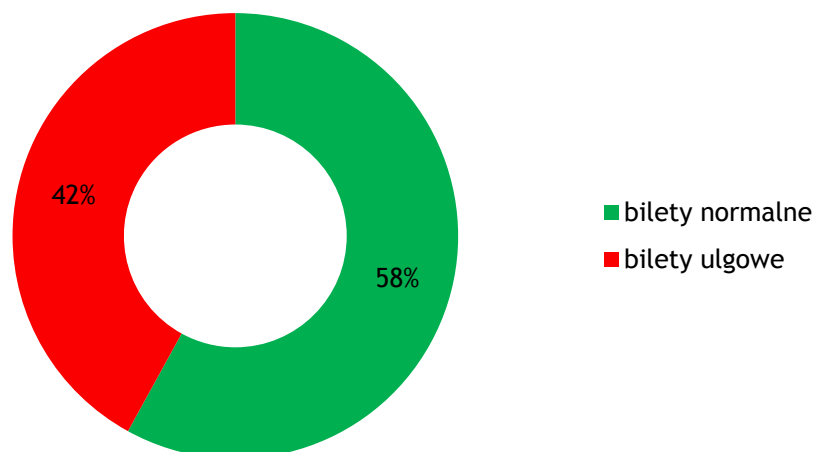
Wykres 21. Struktura przychodów z różnych rodzajów biletów



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK w Bielsku-Białej

Podział przychodów ze względu na typ biletów został przedstawiony na poniższym diagramie kołowym.

Wykres 22. Struktura przychodów z różnych typów biletów



*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK w Bielsku-Białej*

## 7. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKA TRANSPORTU

### 7.1. Informacje wstępne

W chwili obecnej mieszkańcy Bielska-Białej, do realizacji podróży o charakterze lokalnym (odbywanych w granicach administracyjnych miasta), mogą wybierać pomiędzy transportem indywidualnym (tj. samochodowym, rowerowym, motocyklowym i innym) oraz zbiorowym. Z uwagi na fakt, że wszystkie obsługiwane relacje kolejowe znacznie wykraczają poza granice Bielska-Białej, nie mogą być one rozpatrywane jako zabezpieczające miejskie przewozy pasażerskie. Ponadto na terenie miasta nie występuje inny środek publicznego transportu zbiorowego niż autobus. Brak jest np. tramwaju (sieć tramwajowa została zlikwidowana), trolejbusu, itp.

### 7.2. Wskaźnik motoryzacji

Trendem charakterystycznym dla Europy jest ciągły i intensywny rozwój motoryzacji. Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne to tylko niektóre z negatywnych efektów rosnącej presji motoryzacyjnej, wpływającej na pogarszanie się jakości życia na terenach zurbanizowanych.

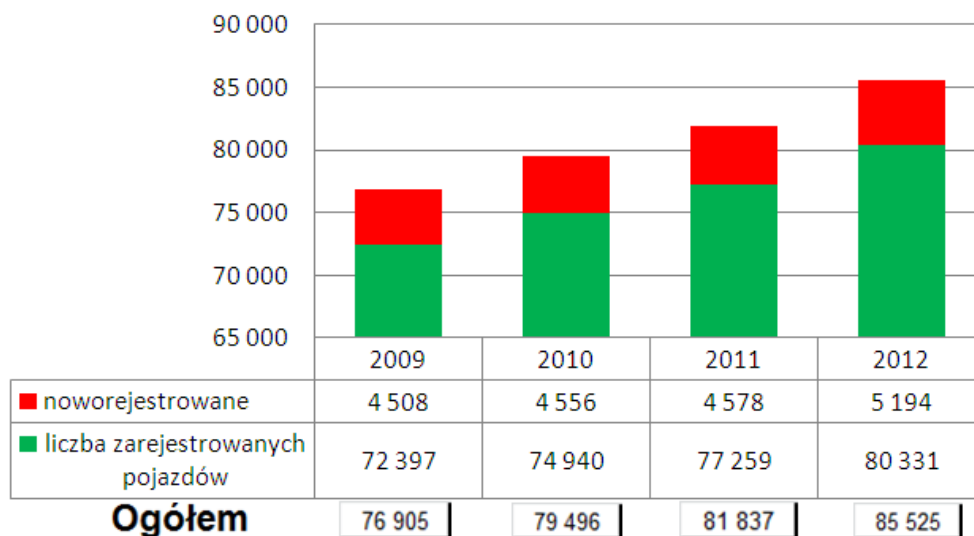
Celem, do którego dąży polityka transportowa miasta Bielska-Białej, jest jego zróżnicowany rozwój, czyli dążenie do zachowania optymalnego podziału pomiędzy transportem zbiorowym a zindywidualizowanym. Strategia zrównoważonego rozwoju przyjmuje określony podział zadań przewozowych pomiędzy poszczególne rodzaje transportu. Można przyjąć, iż na terenie dużych miast (w warunkach polskich przekraczających 100 tys. mieszkańców) oraz aglomeracji podział zadań przewozowych pomiędzy transport indywidualny i zbiorowy winien kształtować się docelowo w wartościach zbliżonych do proporcji 50:50.

W ramach prowadzenia zrównoważonego rozwoju transportu planuje się dążyć do zmniejszenia obciążenia ruchem sieci drogowej poprzez ograniczenie transportowi indywidualnemu dostępu do centrum miasta, uatrakcyjnienie oferty przewozowej oraz edukację społeczeństwa.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne m.in. od częstotliwości użytkowania aut, stopnia napełnienia oraz wskaźnika motoryzacji, czyli liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców.

Według stanu na dzień 31.12.2012 r. w Bielsku-Białej zarejestrowanych było 85.525 pojazdów. Poniższy wykres przedstawia dane zbiorcze z lat 2009 – 2012.

Wykres 23. Ilość zarejestrowanych pojazdów osobowych w Bielsku-Białej w latach 2009 – 2012



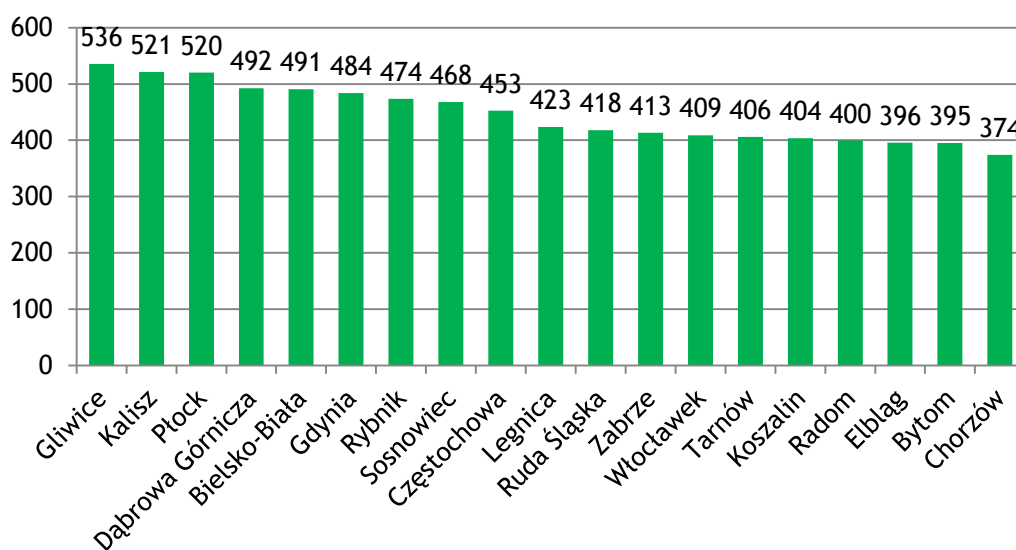
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej

Malejąca liczba przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego jest spowodowana m.in. wzrostem częstotliwości użytkowania samochodów osobowych jako komunikacji zindywidualizowanej. Wzrost liczby samochodów osobowych nie uległ zahamowaniu pomimo, iż ceny paliw w okresie od 2009 roku wzrosły o blisko 60%.

W przeliczeniu na 1000 mieszkańców Bielska-Białej, liczba samochodów osobowych w roku 2012 wynosiła 491. Porównując wartość tego wskaźnika z danymi z innych dużych, podobnych Bielsku-Białej, polskich miast (o liczbie ludności od 100 tys. do 250 tys.) – ośrodków regionalnych według Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, można zauważyć, że wskaźnik motoryzacji dla Bielska-Białej jest wyższy od średniej dla tych ośrodków miejskich.

Stosunkowo wysoki współczynnik motoryzacji determinuje prowadzenie takiej polityki parkingowej w mieście Bielsku-Białej, która uwzględniać będzie postulaty związane ze zrównoważonym rozwojem publicznego transportu zbiorowego. Planuje się, że powstawanie nowych miejsc parkingowych skutkować będzie rozszerzaniem strefy płatnego parkowania i uspokajaniem ruchu w centralnych strefach miasta.

Wykres 24. Współczynnik motoryzacji Bielska-Białej na tle innych polskich miast



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej i GUS

### 7.3. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej

W latach: 2008, 2010 i 2012 przeprowadzono na terenie miasta Bielska-Białej ankiety badanie preferencji komunikacyjnych mieszkańców. Badano wówczas takie postulaty przewozowe jak:

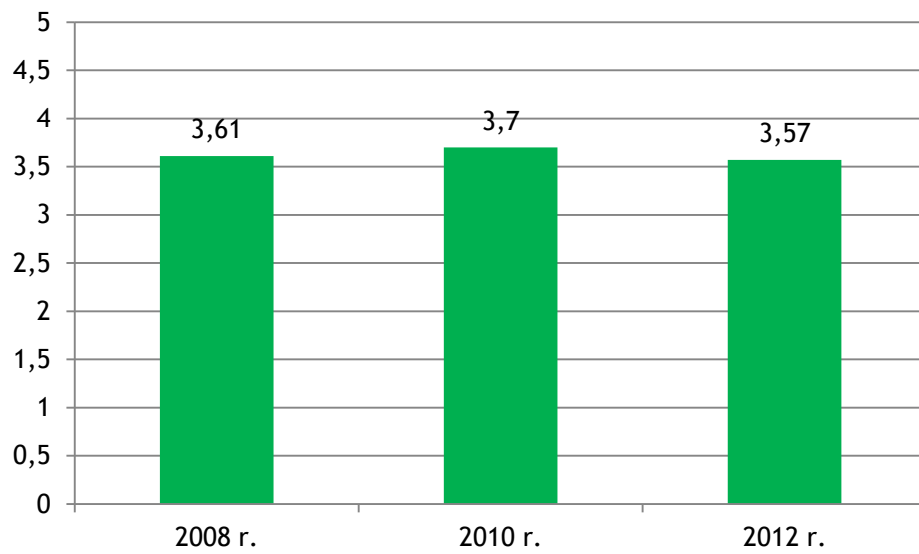
- 1) bezpośredniość połączeń,
- 2) częstotliwość kursowania autobusów,
- 3) dostępność do infrastruktury komunikacyjnej,
- 4) informacja,
- 5) koszt,
- 6) punktualność,
- 7) wygoda.

Ocenę stopnia realizacji poszczególnych postulatów ustalono w 5-stopniowej skali, gdzie ocena:

- 1) 1 oznaczała bardzo niski stopień realizacji postulatu,
- 2) 2 – niski,
- 3) 3 – średni,
- 4) 4 – dobry,
- 5) 5 – bardzo dobry.

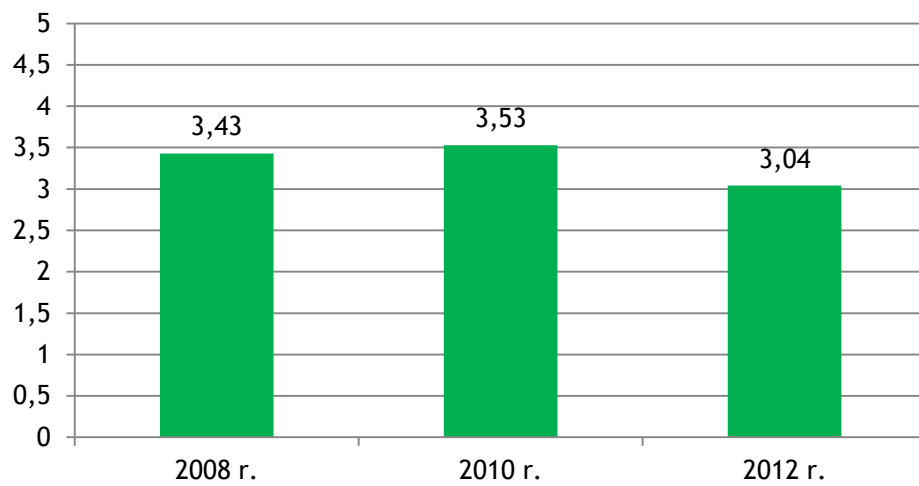
Wyniki badań przedstawiają poniższe wykresy słupkowe.

Wykres 25. Ocena realizacji postulatu bezpośredniości połączeń na przestrzeni lat 2008-2012



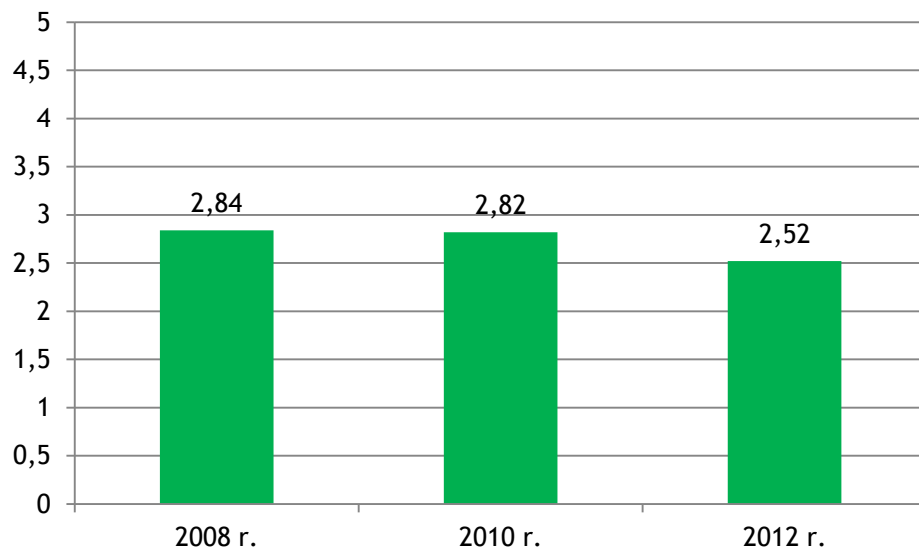
Źródło: Wyniki z badań ankietowych przeprowadzonych przez MZK w Bielsku-Białej

Wykres 26. Ocena realizacji postulatu częstotliwości kursowania na przestrzeni lat 2008-2012



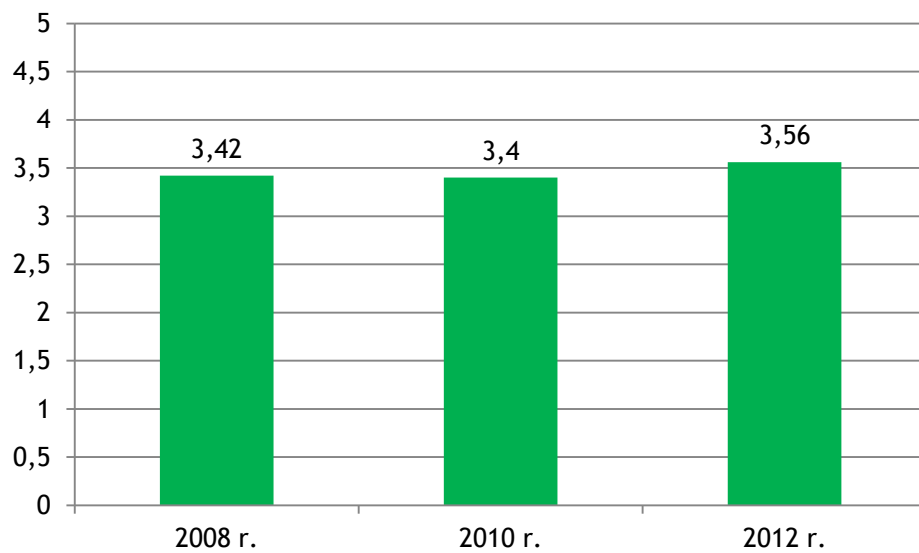
Źródło: Wyniki z badań ankietowych przeprowadzonych przez MZK w Bielsku-Białej

Wykres 27. Ocena realizacji postulatu dostępności infrastruktury na przestrzeni lat 2008-2012



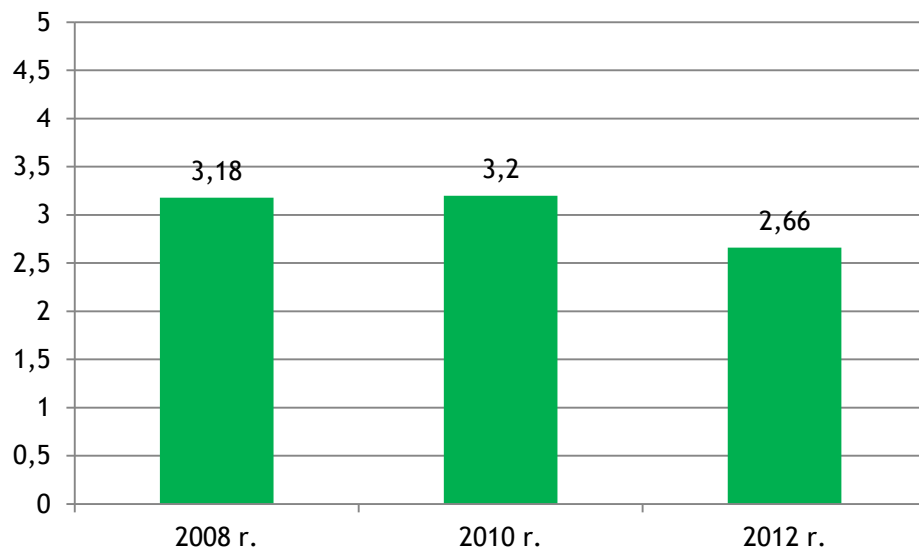
Źródło: Wyniki z badań ankietowych przeprowadzonych przez MZK w Bielsku-Białej

Wykres 28. Ocena realizacji postulatu dostępności do informacji na przestrzeni lat 2008-2012



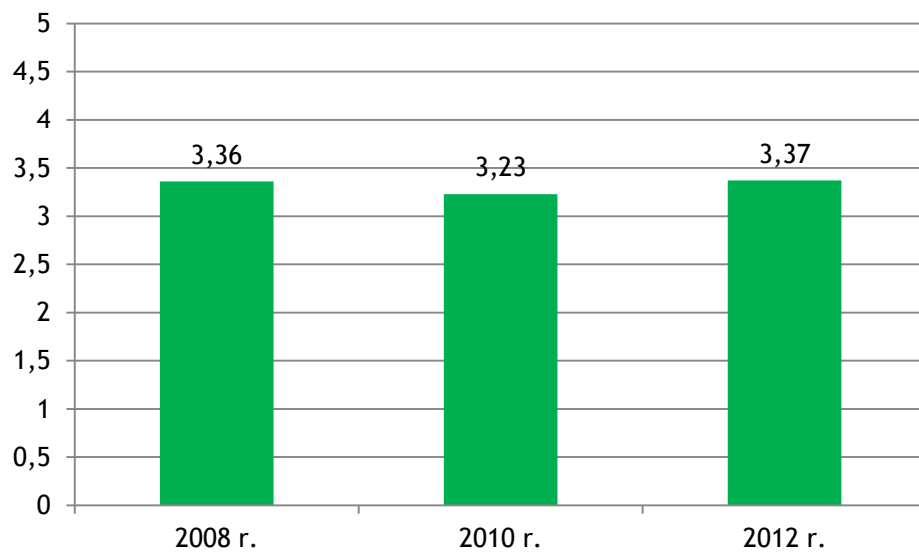
Źródło: Wyniki z badań ankietowych przeprowadzonych przez MZK w Bielsku-Białej

Wykres 29. Ocena realizacji postulatu związanego z kosztami na przestrzeni lat 2008-2012



Źródło: Wyniki z badań ankietowych przeprowadzonych przez MZK w Bielsku-Białej

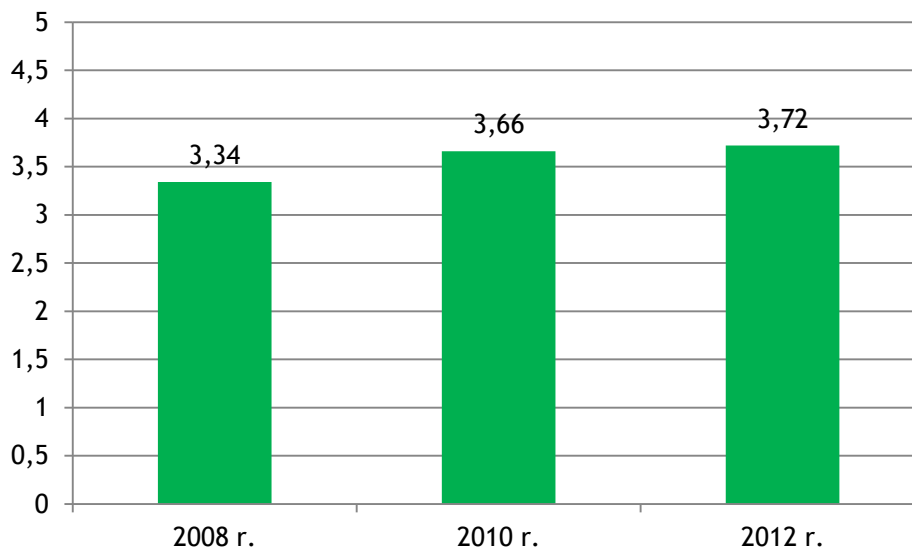
Wykres 30. Ocena realizacji postulatu punktualności na przestrzeni lat 2008-2012



Źródło: Wyniki z badań ankietowych przeprowadzonych przez MZK w Bielsku-Białej



Wykres 31. Ocena realizacji postulatu związanego z wygodą na przestrzeni lat 2008-2012



Źródło: Wyniki z badań ankietowych przeprowadzonych przez MZK w Bielsku-Białej

Interpretacja wyżej przedstawionych wyników pozwala na stwierdzenie, iż respondenci ocenili powyżej średniej następujące kryteria: bezpośredniości połączeń, częstotliwość kursowania autobusów komunikacji miejskiej, informacji, punktualności kursowania autobusów oraz wygodę podróżowania. Poniżej oceny średniej oceniono dostępność do infrastruktury oraz koszt przejazdu.

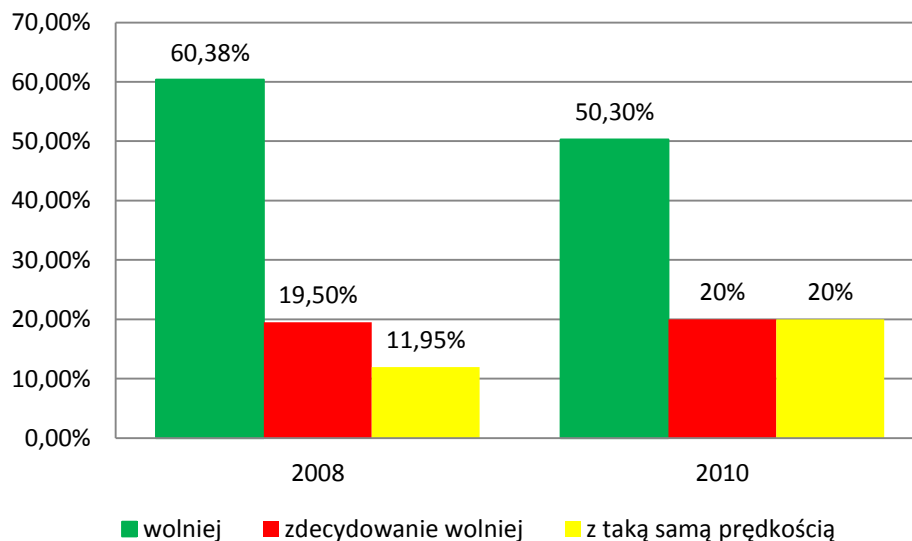
Porównując wyniki poprawiła się ocena postulatów: dostępności do informacji pasażerskiej oraz wygodę podróżowania. Na podobnym poziomie utrzymywała się opinia respondentów o stopniu realizacji postulatów: bezpośredniości i punktualności. W ocenie ankietowanych pogorszyły się natomiast: częstotliwość kursowania autobusów, dostępność infrastruktury oraz koszt biletów.

W latach 2008 oraz 2010 przeprowadzono ponadto badania postulatu prędkości. Pasażerowie ocenili czy w porównaniu z samochodem osobowym, autobus komunikacji miejskiej porusza się:

- 1) wolniej niż samochód osobowy – według 60,38% respondentów w 2008 r. i 50,30% w 2010,
- 2) zdecydowanie wolniej – 19,50% ankietowanych odpowiedziało w ten sposób w roku 2008, dwa lata później tę odpowiedź wskazało 20% respondentów,
- 3) z taką samą prędkością – 11,95% wskazań w badaniach z 2008 r. i 20% w roku 2010.

Poniższy wykres przedstawia zaprezentowane powyżej wyniki badań.

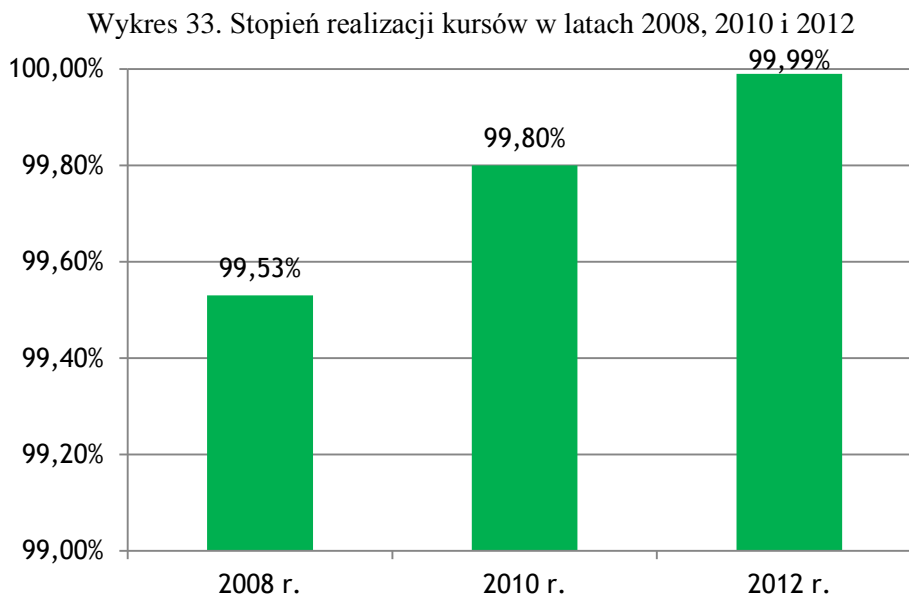
Wykres 32. Porównanie szybkości przemieszczania się autobusem i samochodem osobowym



Źródło: Wyniki z badań ankietowych przeprowadzonych przez MZK w Bielsku-Białej

W ocenie respondentów badań marketingowych, autobus komunikacji miejskiej staje się coraz szybszym środkiem transportu. Wpływ na taką opinię ma przede wszystkim zwiększające się zatłoczenie dróg. O ile w 2008 roku komunikację zbiorową za wolniejszą uznano 79,88% ankietowanych, o tyle dwa lata później odsetek ten zmalał o blisko 10% (70,30%).

Kryterium niezawodności funkcjonowania, czyli pewność realizacji rozkładów jazdy, została wysoko oceniona przez podróżnych. Również stosunek kursów wykonanych do planowanych potwierdza taką opinię podróżnych. Stopień wykonania przewozów w latach 2008, 2010 i 2012 jest wysoki i prezentuje go poniższy wykres.



Źródło: Wyniki z badań ankietowych przeprowadzonych przez MZK w Bielsku-Białej

Wskaźnik postulatu rytmiczności oceniono poniżej średniej.

Na podstawie analizy wyników badań marketingowych planuje się podjąć działania mające na celu podniesienie jakości i efektywności miejskiego systemu komunikacyjnego poprzez dostosowywanie oferty przewozowej do potrzeb pasażerów i potencjalnych klientów komunikacji zbiorowej. Działania ukierunkowane na podniesienie atrakcyjności oferty przewozowej MZK w Bielsku-Białej uwzględniają:

- 1) dopasowanie czasów przejazdów autobusów do rzeczywistych warunków (punktualność kursowania) – blisko 26% respondentów uznało to działanie za najważniejsze,
- 2) dostosowanie układu sieci komunikacyjnej miasta Bielska-Białej do potrzeb pasażerów – około 10% respondentów uznało to działanie za najważniejsze,
- 3) poprawę warunków podróżowania – około 6,5% respondentów uznało to działanie za najważniejsze.

#### **7.4. Publiczny transport zbiorowy a aspekt zrównoważonego rozwoju Bielska-Białej**

Polityka transportowa Bielska-Białej oparta jest na zasadach zrównoważonego rozwoju. Systematyczne wdrażanie postulatów wynikających z realnej potrzeby zrównoważenia całego systemu transportowego miasta Bielska-Białej i wszystkich jego składowych będzie wpływać na zachowania komunikacyjne mieszkańców, w szczególności na wybór rodzaju środka transportu jakim mieszkańcy będą podróżować i przyczyni się do wzrostu liczby podróży odbywanych publicznym transportem zbiorowym. Pozytywnie na preferencje wyboru rodzaju środka transportu przez mieszkańców Bielska-Białej wpływa również rozwój transportu rowerowego. Planowany rozwój systemu ścieżek rowerowych umożliwi dokonywanie podróży rowerem, zarówno w celach rekreacyjnych, jaki i do miejsc pracy i nauki.

## 8. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW

### 8.1. Miasto Bielsko-Biała jako organizator publicznego transportu zbiorowego

*Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym* zdefiniowała pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego. Organizatorem jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego, albo minister właściwy do spraw transportu zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Miasto Bielsko-Biała jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich przewozach pasażerskich obejmującym obszar miasta i gmin ościennych, z którymi zawarte zostały stosowne porozumienia międzygminne. Porozumienia te zostały zawarte również w oparciu o zapisy *Ustawy z 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym* (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 ze zm.), gdzie wskazano, iż gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych. Gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania.

Na podstawie zawartych porozumień międzygminnych miastu Bielsko-Biała zostały przekazane zadania w zakresie publicznego transportu zbiorowego polegające na obsłudze linii komunikacyjnych na terenie czterech gmin ościennych:

- 1) Bestwina,
- 2) Czechowice-Dziedzice,
- 3) Jasienica,
- 4) Wilkowice.

Bielsko-Biała jest odpowiedzialne również za opiniowanie wniosków i na ich podstawie wydawanie stosownych zezwoleń dla przewoźników prywatnych, którzy świadczą swoje komercyjne usługi transportu zbiorowego, również na obszarze objętym niniejszym planem transportowym.

#### 8.1.1. Realizacja funkcji organizatorskich

*Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym* wskazuje na czym w szczególności polega organizowanie publicznego transportu zbiorowego. Większość zadań realizatorskich jest wykonywanych w imieniu miasta Bielska-Białej przez samorządowy zakład budżetowy – Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej. Są to:

- 1) planowanie sieci komunikacyjnej,
- 2) planowanie układu linii autobusowych dostosowanych do rozpoznanych potrzeb przemieszczania się mieszkańców,
- 3) dostosowywanie rozkładów jazdy poszczególnych linii komunikacyjnych do potrzeb przewozowych,
- 4) rozpatrywanie skarg i wniosków oraz udzielanie informacji dotyczących komunikacji miejskiej,
- 5) podejmowanie działań na rzecz zapewnienia standardów bezpieczeństwa przewozów pasażerskich,
- 6) podejmowanie działań na rzecz ochrony środowiska naturalnego,
- 7) analiza polityki taryfowej i przedstawianie wniosków racjonalizujących politykę taryfową,
- 8) organizacja dystrybucji i sprzedaży biletów oraz zapewnienie kontroli biletów,
- 9) organizacja utrzymania przystanków z zamieszczaniem informacji przystankowej,
- 10) uzgadnianie z przewoźnikami zasad korzystania z przystanków zlokalizowanych na terenie miasta Bielska-Białej.

Wyżej wymienione oraz pozostałe funkcje organizatorskie prezentuje poniższa tabela.

Tabela 11. Podmioty realizujące funkcje organizatora na rynku publicznego transportu zbiorowego w Bielsku-Białej

<b>Funkcje organizatorskie</b>	<b>Podmioty realizujące funkcje</b>
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.	MZK w Bielsku-Białej
Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo jego aktualizacji.	MZK w Bielsku-Białej
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: 1) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców, 2) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców, 3) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, 4) systemu informacji dla pasażera.	MZK w Bielsku-Białej
Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.	MZK w Bielsku-Białej
Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora.	Funkcja nie jest realizowana
Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów.	Rada Miejska w Bielsku-Białej
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Prezydent Miasta Bielska-Białej
Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Rada Miejska w Bielsku-Białej
Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	MZK w Bielsku-Białej
Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.	Miasto Bielsko-Biała
Wykonywanie zadań związanych z wydawaniem zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób i regularnych specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym na liniach komunikacyjnych w komunikacji miejskiej oraz przebiegających na obszarze miasta.	Urząd Miejski w Bielsku-Białej - Wydział Ewidencji Działalności Gospodarczej

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie K. Grzelec, O. Wyszomirski „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin i związków międzygminnych”, IGKM, Warszawa 2011 oraz danych MZK w Bielsku-Białej i Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej*

Koncentracja najważniejszych funkcji organizatorskich w MZK w Bielsku-Białej jest rozwiązaniem tymczasowym. Po przekształceniu samorządowego zakładu budżetowego w spółkę prawa handlowego zakłada się powołanie w strukturach miasta wyspecjalizowanej komórki organizacyjnej – Zarządu Transportu Miejskiego, która skupi całość zadań przypisanych organizatorowi, wynikających z *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*.

#### 8.1.2. Przystanki komunikacyjne, których właścicielem lub zarządzającym jest miasto Bielsko-Biała

Ogólne zasady dostępu do infrastruktury publicznego transportu zbiorowego regulowane są przez *Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym*.

Zasady dotyczące przystanków komunikacyjnych zlokalizowanych na terenie miasta reguluje *Uchwała Nr VI/102/2011 Rady Miejskiej w Bielsku-Białej z 12 kwietnia 2011 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych oraz warunków korzystania z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Bielsko-Biała (z późn. zm.)*. Zgodnie z jej zapisami operatorom publicznego transportu zbiorowego oraz przedsiębiorcom uprawnionym do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób udostępniono możliwość korzystania z 405 lokalizacji przystankowych.

## 8.2. *Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego*

Zgodnie z definicją zawartą w *Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym*, operatorem publicznego transportu zbiorowego jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

*Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym* wskazuje ponadto, iż organizator publicznego transportu zbiorowego może bezpośrednio (bezprzetargowo) zawrzeć umowę na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w przypadku, gdy ich świadczenie miałby wykonywać tzw. podmiot wewnętrzny, powołany zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007.

Według stanu na dzień sporządzania niniejszego planu operatorem publicznego transportu zbiorowego w mieście jest samorządowy zakład budżetowy – MZK w Bielsku-Białej. Po przekształceniu tej jednostki w spółkę prawa handlowego Prezydent Miasta planuje bezprzetargowe powierzenie spółce, jako podmiotowi wewnętrznemu (operatorowi), realizacji dotychczas wykonywanych zadań przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Zamiar ten opublikowany został w Biuletynie Informacji Publicznej w dniu 4 grudnia 2012 roku.

Takie rozwiązanie zapewni ciągłość realizacji przewozów pasażerskich wykonywanych na terenie miasta Bielska-Białej. Powierzenie funkcji operatora spółce, której jedynym właścicielem będzie miasto Bielsko-Biała, ułatwi zarządzanie i organizację przewozów.

### 8.2.1. *Charakterystyka obecnego operatora*

Operatorem świadczącym usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej organizowanej przez miasto Bielsko-Biała jest samorządowy zakład budżetowy – Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej.

Podstawową działalnością Zakładu jest zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszkańców poprzez realizowanie regularnej komunikacji autobusowej w granicach administracyjnych miasta, a za zgodą Rady Miejskiej również poza jego granicami.

Oprócz wykonywania autobusowych przewozów pasażerskich MZK w Bielsku-Białej prowadzi również działalność w zakresie:

- 1) planowania rozwoju transportu zbiorowego,
- 2) opracowywania i koordynowania rozkładów jazdy,
- 3) badania natężenia ruchu pasażerów i projektowania linii komunikacyjnych,
- 4) dystrybucji i sprzedaży biletów komunikacyjnych, map, informatorów, rozkładów jazdy itp.,
- 5) kontroli prawidłowości wnoszenia opłat przewozowych przez pasażerów (kontrola biletów),
- 6) obsługi komunikacyjnej osób niepełnosprawnych,
- 7) konserwacji, napraw i obsługi autobusów i innych pojazdów samochodowych oraz maszyn i urządzeń,
- 8) badań diagnostycznych autobusów i innych pojazdów samochodowych,
- 9) administrowania i zarządzania posiadanymi nieruchomościami, w tym budynkami i budowlami, a także przystankami komunikacji miejskiej.

Zgodnie z postanowieniami Statutu, MZK w Bielsku-Białej może również podejmować działalność gospodarczą w dziedzinach niezwiązanych z realizacją zadań gminy, za zgodą Prezydenta Miasta, o ile podjęcie takiej działalności nie spowoduje ograniczenia lub pogorszenia jakości albo ciągłości realizacji tych zadań, a będzie korzystnie wpływać na wyniki ekonomiczne. Podstawą gospodarki finansowej Zakładu jest zatwierdzany przez Radę Miejską roczny plan finansowy, obejmujący przychody i wydatki oraz stan środków obrotowych, a także rozliczenia z budżetem miasta.

## 9. POŻĄDANY STANDARD USŁUG W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

### 9.1. Informacje wstępne

Troska o środowisko naturalne, ułatwiony dostęp osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego, zwiększona dostępność podróży do infrastruktury przystankowej, sprawna, łatwa do zrozumienia sieć komunikacyjna dostosowana do potrzeb przewozowych to wysoki standard pożądany przez wszystkich beneficjentów komunikacji publicznej, która swoją nowoczesnością, innowacyjnością i przystępnością pozyska nowych pasażerów.

### 9.2. Realizacja postulatów przewozowych

Poprzez swoje działania miasto Bielsko-Biała, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, nieustannie dąży, zarówno na etapie organizowania, jak i na etapie zarządzania, do zapewnienia możliwie najwyższego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej i najbardziej odpowiadającego oczekiwaniom mieszkańców miasta Bielska-Białej.

Planuje się podejmowanie działań mających na celu wzrost zaufania społecznego do usług komunikacji miejskiej, m.in. dzięki systematycznemu podnoszeniu ich jakości.

W poniższej tabeli przedstawione są działania, które planuje się zrealizować w celu podwyższenia standardu dostępnych usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej poprzez wzrost jakości wyrażony realizacją postulatów przewozowych, czyli dostosowaniem oferty przewozowej do potrzeb obecnych i potencjalnych pasażerów.

Tabela 12. Realizacja postulatów przewozowych

Postulat	Działania mające na celu realizację postulatu
Bezpośredniość	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Zapewnienie połączeń bezpośrednich głównych dzielnic mieszkaniowych z centrum.</li> <li>2) Zapewnienie wszystkich istotnych, ekonomicznie uzasadnionych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich zgłoszonych przez Rady Osiedlowe.</li> </ol>
Częstotliwość	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Zapewnienie dotychczasowej częstotliwości kursowania autobusów na liniach.</li> <li>2) W szczególnie uzasadnionych przypadkach podwyższenie częstotliwości kursowania autobusów na wybranych liniach.</li> <li>3) W przypadku wyraźnego spadku liczby pasażerów na poszczególnych kursach, w pierwszej kolejności zmniejszenie wielkości taboru, a dopiero później ewentualna likwidacja połączeń.</li> </ol>
Dostępność	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na liniach.</li> <li>2) Zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty (określenie standardów wyposażenia poszczególnych przystanków na podstawie liczby i struktury korzystających z nich pasażerów).</li> <li>3) Wprowadzanie do eksploatacji wyłącznie autobusów niskopodłogowych.</li> <li>4) Utrzymanie dotychczasowej dostępności transportu publicznego w obszarze śródmiejskim.</li> <li>5) Podwyższenie konkurencyjności transportu publicznego w stosunku do indywidualnego poprzez zmniejszenie dostępności centrum Bielska-Białej dla motoryzacji indywidualnej.</li> <li>6) Zapewnienie oczekiwanej przez mieszkańców obsługi komunikacyjnej dzielnic rozwijających się, o wzrastającej gęstości zabudowy.</li> <li>7) Lokalizowanie przystanków możliwie najbliżej największych generatorów ruchu i eliminowanie utrudnień w tym zakresie.</li> </ol>
Koszt	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Dążenie do utrzymania dotychczasowych relacji cen biletów okresowych do jednorazowych, z możliwością zwiększenia atrakcyjności cenowej biletu okresowego.</li> <li>2) Zapewnianie możliwie niskich cen biletów.</li> </ol>

Postulat	Działania mające na celu realizację postulatu
Niezawodność	1) Dążenie do uzyskania wskaźnika realizacji rozkładu jazdy, mierzonego liczbą wykonanych kursów na poziomie powyżej 99,9%. 2) Poprawa współpracy służb miejskich z innymi jednostkami w zakresie przeciwdziałania zakłóceniom w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej, spowodowanych np. anomaliami pogodowymi (intensywne opady śniegu), remontami infrastruktury drogowej lub w czasie organizowania różnych imprez masowych.
Prędkość	1) Utrzymanie co najmniej obecnego średniego dla całej sieci transportu miejskiego poziomu prędkości komunikacyjnej. 2) Wzrost prędkości komunikacyjnej w obrębie wyznaczonych korytarzy wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej, zapewniony poprzez priorytety dla transportu publicznego w ruchu ulicznym. 3) Zapewnienie adekwatności rozkładowych czasów jazdy do możliwości zapewnianych przez uprzywilejowanie transportu publicznego w ruchu ulicznym. 4) Skrócenie czasu podróży uzyskane poprzez optymalizację tras linii o znaczącym współczynniku wydłużenia drogi. 5) Wprowadzenie przystanków na żądanie celem uniknięcia niepotrzebnych zatrzymań i nadmiernego wydłużania czasu podróży.
Punktualność	1) Wykorzystanie systemów GPS do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu. 2) Wydłużanie lub skracanie czasów przejazdów na odcinkach sieci ulicznej o zmiennych warunkach ruchowych z uwzględnieniem zmienności czasu przejazdu w różnych porach doby komunikacyjnej. 3) Eliminacja odjazdów nieplanowych, szczególnie przyspieszonych.
Rytmiczność	1) Utrzymanie zasady rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych realizowanej wspólnie przez kilka linii - jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy. 2) Poprawa rytmiczności poprzez wprowadzenie pełnej koordynacji rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej. 3) Wprowadzenie częstotliwości modułowej, różnej dla skategoryzowanych linii komunikacyjnych.
Wygoda	1) Uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru do 10 lat. 2) Wyposażenie autobusów w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej oraz monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu. 3) Uzyskanie 100% udziału pojazdów niskopodłogowych w realizacji zadań komunikacyjnych. 4) Poprawa standardu oczekiwania na przystanku poprzez wdrożenie na wybranych przystankach systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.

*Źródło: Opracowanie własne*

Planuje się, że do 2023 r. wprowadzane do eksploatacji nowe autobusy realizujące usługi transportu, będą spełniać następujące wymogi:

- 1) niska podłoga bez progów poprzecznych wewnątrz,
- 2) dopuszczalny poziom emisji spalin nie wyższy niż odpowiadający normie Euro 6,
- 3) monitoring przestrzeni pasażerskiej wraz z rejestracją obrazu,
- 4) komplet urządzeń informacji pasażerskiej – zestaw wyświetlaczy na zewnątrz i wewnątrz pojazdu, głośniki wewnętrzne itp.,
- 5) urządzenia umożliwiające łączność z systemem dynamicznej informacji pasażerskiej,
- 6) kasowniki wielofunkcyjne dostosowane do biletów jednorazowych i kart elektronicznych,
- 7) udogodnienia niezbędne dla osób niepełnosprawnych, na które składają się:
  - a) przestrzeń specjalna dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich wyposażona w urządzenia przytrzymujące, zapewniające stabilność wózka inwalidzkiego,
  - b) pochylnia oraz układ przykłąku umożliwiający obniżenie podłogi pojazdu do wysokości chodnika na przystanku,
  - c) urządzenia łączności pasażerów z kierowcą z dodatkowymi oznaczeniami w alfabecie Braille’a, wyróżniające się kolorami kontrastującymi z otoczeniem,
  - d) siedzenia specjalne o wyróżniającej się barwie,
  - e) odpowiednie piktogramy odnoszące się do osób z niepełnosprawnością,

- f) poręcze i uchwyty o barwie kontrastującej z otoczeniem,
  - g) podłoga pojazdu wyłożona materiałem przeciwpoślizgowym,
  - h) osłony krawędzi stopni wykonane w sposób minimalizujący ryzyko potknięcia się w kolorze kontrastującym z otoczeniem,
- 8) urządzenia poprawiające bezpieczeństwo przewozów, w tym:
- a) układy hamulcowe z systemem EBS lub ABS i ASR,
  - b) układ gaszenia pożaru komory silnika,
- 9) systemy ogrzewania przedziału pasażerskiego zapewniające równomierne i skuteczne ogrzewanie całego wnętrza autobusu,
- 10) układy zapewniające zwiększenie efektywności obsługi technicznych pojazdów (automatyczne systemy smarowania podzespołów i uzupełniania oleju w silniku).

Ze względu na planowane wprowadzenie na części linii autobusowych obsługiwanych taborem przegubowym pojazdów o mniejszej pojemności, zasadnym jest zwiększenie udziału pojazdów klasy MINI oraz MIDI w strukturze taboru.

Zapewnienie odpowiedniej rytmiczności transportu miejskiego w Bielsku-Białej wymaga powiązania sfery zarządzania ruchem ulicznym z realizacją rozkładów jazdy, poprzez zapewnienie pojazdom opóźnionym większego priorytetu w przejeździe przez skrzyżowania z sygnalizacją świetlną niż pojazdy punktualne. Analogicznie sygnalizacja świetlna powinna opóźnić przejazd autobusów przyspieszonych w stosunku do rozkładu jazdy.

### **9.3. Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego**

Zgodnie z informacjami opublikowanymi przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach podstawowym źródłem emisji zanieczyszczeń powietrza w mieście Bielsko-Biała są:

- 1) emisja komunalna,
- 2) transport drogowy,
- 3) przemysł.

Transport drogowy stanowi źródło zanieczyszczeń powietrza poprzez wydzielane spaliny, wycieki oleju, itp. oraz emituje uciążliwy hałas. Aby ograniczyć negatywny wpływ transportu drogowego na środowisko naturalne planowane jest wspieranie wszelkich rozwiązań z zakresu organizacji transportu oraz szeroko rozumianej techniki i technologii zmniejszających jego uciążliwość dla środowiska, pod względem wytwarzanych zanieczyszczeń i emitowanego hałasu. Kluczowe znaczenie ma m.in. proces dostosowywania stanu infrastruktury drogowej do obowiązujących regulacji unijnych i krajowych standardów oraz wymogów ekologicznych, poprzez jej rozbudowę i modernizację. Istotne z punktu widzenia aspektu ochrony środowiska naturalnego są działania mające na celu stałe unowocześnianie taboru (pojazdów oraz innych niezbędnych urządzeń i wyposażenia) w celu doprowadzenia go do stanu odpowiadającego unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ochrony środowiska. Poniższa tabela prezentuje planowane inwestycje taborowe MZK w Bielsku-Białej na lata 2014 – 2022.



Tabela 13. Planowana wymiana taboru MZK w Bielsku-Białej w latach 2014 – 2022.

Rok	Autobusy planowane do wycofywania z eksploatacji					Zakup nowych autobusów		
	Ilość	Marka	Rodzaj	Wiek	Średni planowany przebieg (km)	Ilość	Rodzaj	Szacunkowy koszt zakupu w zł <sup>4</sup>
2014	10	Ikarus 280	MEGA	22	1.380.000	10	MAXI	8.000.000
2015	10	Ikarus 280	MEGA	21	1.370.000	10	MAXI	8.000.000
2016	10	Ikarus 415	MAXI	19	1.200.000	5	MAXI	4.000.000
						5	MINI	3.000.000
2017	8	Ikarus 415	MAXI	20	1.200.000	5	MAXI	4.000.000
	1	Ikarus 415	MAXI	19	1.220.000	5	MINI	3.000.000
2018	10	Ikarus 280	MEGA	21	1.290.000	10	MEGA	12.000.000
2019	9	MAN NL 222	MAXI	20	1.170.000	9	MAXI	7.200.000
2020	6	SOLARIS URBINO 12	MAXI	18	1.100.000	6	MAXI	4.800.000
2021	10	SOLARIS URBINO 12	MAXI	15	1.050.000	10	MAXI	8.000.000
2022	1	Jelcz M081MB	MINI	16	850.000	7	MINI	4.200.000
	6	Jelcz M081MB	MINI	15	850.000			

*Źródło: MZK w Bielsku-Białej*

Europejskie standardy emisji spalin (norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych:

- 1) tlenków azotu (NO<sub>x</sub>),
- 2) węglowodorów (HC),
- 3) tlenków węgla (CO),
- 4) cząstek stałych.

Od stycznia 2014 r. powszechną normą emisji spalin w nowych autobusach będzie obecnie najwyższa norma EURO 6.

Problem dopuszczalnej emisji spalin w wybranych strefach ośrodków miejskich jest coraz częściej normowany przez regulacje prawne. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu tworzone są specjalne strefy obejmujące obszary śródmiejskie, do których możliwość wjazdu mają wyłącznie pojazdy spełniające odpowiednio wysokie normy EURO. Innymi od zaostrzania norm w zakresie emisji spalin, proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze eksploatowanym przez operatorów publicznego transportu zbiorowego jest m.in. wykorzystywanie taboru napędzanego udoskonalonymi formami konwencjonalnymi oraz niekonwencjonalnymi (np. gazem ziemnym, biopaliwami) czy zasilanego energią elektryczną lub formą pośrednią – hybrydową. Dlatego też w przyszłości planuje się wykonanie stosownych analiz, których wynikiem może być wprowadzenie do obsługi wybranych linii komunikacyjnych bądź całej sieci organizowanej przez miasto Bielsko-Biała autobusów o napędzie innym niż paliwa konwencjonalne.

Modernizacja taboru autobusowego, oprócz obniżenia wielkości emitowanych zanieczyszczeń powietrza, wpłynie również na zmniejszenie poziomu hałasu w mieście. Będzie to możliwe dzięki temu, że nowoczesne autobusy z silnikami o mocy powyżej 150 kW osiągają poziom hałasu nieprzekraczający 80 dB, natomiast np. silniki najstarszych pojazdów użytkowanych przez MZK w Bielsku-Białej generują hałas na poziomie 91 dB.

<sup>4</sup> Według cen stałych z 2013 roku

#### **9.4. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego**

Przejazd osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej transportem zbiorowym może odbywać się za pomocą przewozów:

- 1) regularnych specjalnych, zdefiniowanych przez *Ustawę o transporcie zbiorowym*,
- 2) ogólnodostępnych, czyli przewozów użyteczności publicznej oraz przewozów komercyjnych.

Organizator publicznego transportu zbiorowego, jakim jest miasto Bielsko-Biała, dąży do dostosowania przewozów pasażerskich do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. W ramach tych działań planuje się podjęcie szeregu zadań w zakresie:

- 1) przystanków komunikacyjnych,
- 2) taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej,
- 3) informacji dostępnej dla pasażerów.

##### *9.4.1. Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych*

Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się potrzeby osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy budowie, remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowana jest eliminacja wszelkich typów barier: na drodze dojścia do przystanku komunikacyjnego i w miejscach przekraczania ciągów komunikacyjnych oraz lokowanie samych przystanków możliwie blisko generatorów ruchu, budowę zatok poprawiających bezpieczeństwo pasażerów. Ponadto planuje się:

- 1) lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej w obszarze ciągów pieszych,
- 2) dostosowywanie wysokości peronów do poziomu podłogi taboru niskopodłogowego,
- 3) umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanku, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej.

##### *9.4.2. Standard w zakresie taboru*

W zakresie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej miasto Bielsko-Biała dąży do takiej jego wymiany, ażeby był on w pełni dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Szczególne znaczenie mają parametry taboru w zakresie:

- 1) poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskopodłogowego (pożądane są pojazdy ze 100% niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz),
- 2) wyposażenia w tzw. „przyklęk”,
- 3) wyposażenia w ruchomą platformę ułatwiającą wjazd i wyjazd wózka inwalidzkiego,
- 4) zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózka inwalidzkiego,
- 5) instalacji urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów,
- 6) liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości i rozmieszczenia,
- 7) dostępności informacji wizualnej dostosowanej do potrzeb osób niedosłyszących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących.

Aktualnie podejmowane przez Bielsko-Biała działania mają na względzie zabezpieczenie potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej oraz ciągłe podnoszenie komfortu podróży pasażerów. Obecnie 61 autobusów, będących w posiadaniu MZK w Bielsku-Białej, jest niskopodłogowych na całej długości podłogi, 100% pojazdów jest wyposażona w informację wizualną, a w 65 zainstalowano elektroniczny system zapowiedzi głosowych o zbliżających się przystankach. Wszystkie nowo zakupywane pojazdy będą wyposażone w system klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej.

##### *9.4.3. Standard w zakresie informacji pasażerskiej*

Z punktu widzenia osób niepełnosprawnych o obniżonej zdolności poznawczo-sensorycznej szczególnie ważnymi elementami informacji jest:

- 1) informacja dźwiękowa - pozwalająca osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować następny przystanek w czasie podróży autobusem oraz przystanek, na którym pojazd się aktualnie znajduje,
- 2) informacja wizualna ułatwiająca podróże osobom niedosłyszącym.

Wszystkie wymienione powyżej czynniki pozytywnie wpływają na standard usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Ponadto podwyższają one ocenę komunikacji zbiorowej także wśród pasażerów pełnosprawnych.

Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu ilości podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często, z racji wieku i stanu zdrowia, nie mogą podróżować samodzielnie komunikacją zindywidualizowaną, dlatego wybierają komunikację zbiorową. Standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest dla tej grupy pasażerów szczególnie ważnym aspektem.

#### **9.5. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej**

Dostępność infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W warunkach polskich za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się obszar o promieniu 500–1000 m, co w przeliczeniu odpowiada czasowi dojścia rzędu 6 do 12 minut zakładając, iż średnia szybkość pieszego wynosi 5 km/h.

Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od odległości i struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych m.in. z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszych z potokami ruchu samochodowego lub różnic wysokości, w tym schodów, dlatego na obszarach miast strefa oddziaływania poszczególnego przystanku komunikacyjnego mierzona odległością jest mniejsza<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Bartosz Majewski, Michał Beim, *Dostępność komunikacji publicznej w Poznaniu* [w:] Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, seria „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna” nr 3 (2008)

**10. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA**

Obecnie sposób organizowania systemu informacji dla pasażera obejmuje udostępnienie informacji w zakresie:

- 1) godzin przyjazdów lub odjazdów środków transportu, tras komunikacyjnych, ich przebiegu oraz taboru obsługującego poszczególne kursy,
- 2) obowiązujących opłat za przejazd,
- 3) obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- 4) regulaminów przewozu osób.

Informacje dla pasażerów są dostępne we wszystkich fazach realizacji podróży. Potencjalni pasażerowie mają dostęp do informacji o usługach przewozowych od chwili, gdy wystąpi domniemana potrzeba przewozowa, poprzez moment oczekiwania na przystanku na środek transportu, aż po odbywanie podróży.

Na terenie obsługiwanym przez MZK w Bielsku-Białej informacja pasażerska przekazywana jest m.in. za pomocą ogłoszeń wywieszonych w pojazdach komunikacji miejskiej, mediów (poprzez sieć internetową, komunikaty podawane w radiu i telewizji), jak też przez rozbudowany system wizualnej informacji przystankowej, która dla większości podróżnych stanowi główne źródło przedmiotowych wiadomości.

Rozbudowana informacja pasażerska dostępna jest również w Internecie. Pod adresem [www.mzk.bielsko.pl](http://www.mzk.bielsko.pl) pasażerowie uzyskują szczegółowe dane na temat poszczególnych linii, zasad działania i struktury MZK w Bielsku-Białej, rozkładów jazdy, taryfy, regulaminu przewozów, zasad porządkowych, zamówień publicznych, odjazdów, utrudnień w ruchu, itd.

Planuje się, iż rozkład jazdy dostępny na wszystkich przystankach komunikacyjnych pozostanie podstawową formą informowania pasażerów. Na wybranych przystankach wywiesza się także informacje dotyczące połączeń komunikacyjnych w mieście. Przewiduje się rozszerzenie tej informacji na wszystkie przystanki wyposażone w wiaty, co pozwoli na poinformowanie pasażerów o możliwości dalszego kontynuowania podróży z przesiadką w stosownym punkcie (węźle) przesiadkowym.

Planuje się ponadto uruchomienie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej oraz wdrożenie aplikacji pozwalających na śledzenie rozkładu jazdy za pomocą telefonów komórkowych (smartfonów) czy tabletów.

Informacje dotyczące funkcjonowania komunikacji uzyskać będzie można również w Punktach Obsługi Pasażera. Będzie można tam także nabyć bilety, złożyć odwołanie, skargę bądź wniosek oraz zapłacić nałożoną opłatę dodatkową. Punkty umożliwią załatwienie w jednym miejscu wszystkich spraw dotyczących komunikacji miejskiej, bez konieczności wizyty w siedzibie MZK. Docelowy kształt systemu informacji dla pasażerów zebrany został w poniższej tabeli.

Tabela 14. Docelowy system informacji dla pasażerów komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej i gminach ościennych

<b>Część składowa systemu</b>	<b>Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności</b>
Zintegrowana informacja na przystankach	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Rozkłady jazdy na przystankach, na kluczowych przystankach zastosowanie podświetlenia poprzez energooszczędne diody.</li> <li>2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów na wiatach przystankowych i monitorach biletomatów.</li> <li>3) Zastosowanie jednolitego wzoru rozkładów jazdy dla operatorów i przewoźników komunikacji regionalnej korzystających z przystanków publicznego transportu zbiorowego.</li> <li>4) Dynamiczna informacja o przyjazdach i odjazdach pojazdów co najmniej na przystankach węzłowych.</li> <li>5) Schematy sieci komunikacyjnej na tablicach umieszczonych na wiatach.</li> <li>6) Informacja o możliwości kontynuowania podróży innym środkiem transportu.</li> </ol>
Informacja w pojazdach	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Zewnętrzne tablice kierunkowe (diodowe, ciekłokrystaliczne lub inne).</li> <li>2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów.</li> <li>3) Zapowiedzi głosowe przystanków.</li> <li>4) Wewnętrzne tablice elektroniczne prezentujące pełną trasę przejazdu.</li> </ol>
Zintegrowana informacja w Internecie i telefonach komórkowych	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Informacja o rozkładach jazdy.</li> <li>2) Informacja o opłatach, ulgach, regulaminie przewozów.</li> <li>3) Wyszukiwarka połączeń.</li> <li>4) Mapy i schematy sieci komunikacyjnej.</li> </ol>

<b>Część składowa systemu</b>	<b>Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności</b>
Punkty Obsługi Pasażera	Co najmniej trzy punkty obsługi pasażera na terenie miasta.

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK w Bielsku-Białej*

System informacji dla pasażera w wyżej zaprezentowanym kształcie zapewni łatwy dostęp do szczegółowych informacji niezbędnych z punktu widzenia podróżnego.

## **11. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO**

### **11.1. Informacje wstępne**

Wyznacznikami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w mieście oraz gminach ościennych, z którymi podpisano porozumienia międzygminne, są:

- 1) dokumenty planistyczne, szczególnie strategie rozwoju oraz studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego,
- 2) prognozy popytu transportu uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu oraz dostępność infrastruktury,
- 3) przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta,
- 4) uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego,
- 5) zasady dostępu do infrastruktury komunikacyjnej.

Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego została określona w podrozdziale 1.1. pt. „Wizja, cele i koncepcja rozwoju transportu publicznego”. Poniżej zawarte zostały elementy szczegółowe.

### **11.2. Integracja środków publicznego transportu zbiorowego**

Jednym z kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Bielska-Białej jest pełnowymiarowa integracja tego typu usług dostępnych na terenie, na którym funkcję organizatora pełni miasto. Obecna oferta przewozowa cechuje się dezintegracją różnych środków transportu. Ich połączenie jest procesem długofalowym, w ramach którego planuje się realizację szeregu działań opisanych poniżej.

Jednym z zadań jest stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miejscach naturalnych dla komunikacji miejskiej i regionalnej, np. w okolicach dworca i przystanków kolejowych oraz dworca autobusowego. Wspólne węzły przesiadkowe, poza aspektem integracji przestrzennej podsystemów transportu, docelowo będą dotyczyć także rozkładów jazdy oraz informacji pasażerskiej, np. poprzez synchronizację pociągów z komunikacją miejską.

Ważnym aspektem przy budowie tego typu rozwiązań jest wygoda pasażerów oczekujących na środek transportu, która powinna być zapewniona poprzez dostosowanie infrastruktury, np. budowę wiat i poczekalni dających schronienie przed deszczem, wiatrem, słońcem oraz stanowiących dla podróżnych miejsce odpoczynku. Jednak najważniejszym czynnikiem jest zwiększenie sprawności przesiadki, która podnosi atrakcyjność publicznego transportu zbiorowego.

Nowoczesne węzły komunikacyjne powinny umożliwiać odbywanie podróży w systemach:

- 1) Park & Ride - czyli dojazd samochodem osobowym na specjalnie wyznaczony parking w sąsiedztwie węzła, pozostawienie na nim pojazdu oraz kontynuację podróży transportem zbiorowym,
- 2) Bike & Ride - czyli dojazd rowerem, pozostawienie go na specjalnie wyznaczonym parkingu w granicach węzła oraz kontynuację podróży transportem zbiorowym.

Prawidłowo zaprojektowany węzeł powinien charakteryzować się:

- 1) pewnością przesiadki dla pasażera,
- 2) optymalną liczbą skomunikowanych linii,
- 3) stałą częstotliwością kursowania pojazdów,
- 4) minimalizacją czasu przesiadki,
- 5) możliwością kompensacji opóźnień.

Kolejne elementy integracji środków publicznego transportu zbiorowego to:

- 1) utworzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie ze wszystkich usług publicznego transportu zbiorowego dostępnych na obszarze objętym planem transportowym miasta,
- 2) ustandaryzowanie i ujednoczenie wyglądu infrastruktury komunikacyjnej i rozkładów jazdy.

Integracja usług publicznego transportu zbiorowego może być osiągnięta tylko dzięki współpracy wszystkich podmiotów, w szczególności miasta Bielsko-Biała oraz przewoźników komercyjnych i kolejowych.

Miasto Bielsko-Biała rozważy możliwość stworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych, utworzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego oraz ujednoczenie wyglądu infrastruktury komunikacyjnej i

rozkładów jazdy. Wszystkie decyzje zostaną poprzedzone przeprowadzeniem odpowiednich badań marketingowych wśród pasażerów oraz badań natężenia ruchu.

### **11.3. Zintegrowany system zarządzania transportem publicznym**

Miasto Bielsko-Biała planuje wprowadzić zintegrowany system zarządzania publicznym transportem zbiorowym. Jego głównym elementem jest system informatyczny, który - dzięki komunikacji bezprzewodowej i elektronicznie zamontowanej w pojazdach - umożliwi efektywne zarządzanie transportem oraz sprawną obsługę podróżnych. Zintegrowany system zarządzania może obejmować:

- 1) system zarządzania ruchem drogowym,
- 2) system zarządzania transportem publicznym,
- 3) system zarządzania pojazdami,
- 4) system zarządzania bezpieczeństwem ruchu, monitoring naruszania przepisów,
- 5) usługi informacyjne dla podróżnych.

Główne cele wprowadzenia ww. systemu to:

- 1) wzrost atrakcyjności transportu zbiorowego w Bielsku-Białej,
- 2) wzrost konkurencyjności transportu zbiorowego w stosunku do indywidualnego,
- 3) poprawa komfortu podróży transportem zbiorowym,
- 4) wzrost niezawodności funkcjonowania transportu zbiorowego.

### **11.4. System dynamicznej informacji pasażerskiej**

Bielsko-Biała planuje wprowadzenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach i w pojazdach komunikacji zbiorowej. Taki system zapewnia pasażerom dostęp do informacji o rzeczywistym czasie przyjazdu środka transportowego na przystanek według jego aktualnego położenia w sieci komunikacyjnej. W okresie podwyższonego nasilenia ruchu drogowego ten system informuje o faktycznym czasie przejazdu, a nie ustalonym w rozkładach jazdy.

Działanie systemu opiera się na umieszczeniu w pojazdach specjalnych sterowników, które dostarczają wybrane dane do aplikacji informatycznej, która jest podstawą działania całego systemu. Elementami realizującymi przesył danych są specjalnie dedykowane modemy radiowe, instalowane zarówno w pojazdach, jak i na tablicach informacyjnych. Informacja będzie wyświetlana na elektronicznych tablicach zamontowanych w pierwszej kolejności na najbardziej obciążonych lokalizacjach przystankowych. Oczekujący na przystanku pasażer odczyta z nich dane o kierunku, numerze linii i realnym czasie odjazdu kolejnych autobusów. Dodatkowo na tablicy znajdzie się też informacja o dacie, godzinie oraz ewentualnym przystosowaniu pojazdu do przewozu osób niepełnosprawnych. Tablice będą także wyświetlać informacje specjalne, np. dotyczące zmiany trasy autobusu.

W związku z postępującym rozwojem telefonii komórkowej i popularyzacją tzw. smartfonów, pasażerowie będą mogli w przyszłości otrzymywać za ich pośrednictwem informacje o rzeczywistym rozkładzie jazdy.

Uzupełnieniem informacji zewnętrznej będą elektroniczne tablice kierunkowe, widoczne nawet dla osób z dysfunkcją narządu wzroku.

System dynamicznej informacji pasażerskiej wpłynie na bardziej harmonijne działanie transportu publicznego, a każdy pasażer będzie miał do dyspozycji wiarygodną informację o odjazdach komunikacji miejskiej. Ułatwi to planowanie podróży i wpłynie pozytywnie na podniesienie atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego.

### **11.5. Promocja usług transportu miejskiego**

Miasto Bielsko-Biała za pośrednictwem MZK w Bielsku-Białej świadczy usługi w postaci przewozu osób. Promocja, obok ceny usługi i jej rozpowszechnienia, jest jednym z głównych elementów kształtujących popyt. Podstawowym celem promocji jest pozyskanie konsumentów. Promocja, poza cenową formą konkurencyjności, powinna zwiększać wiedzę o przedsiębiorstwie oraz o ofercie, którą ono posiada.

Bielsko-Biała planuje promować publiczny transport zbiorowy poprzez informowanie, przekonywanie i wpływanie na decyzje dotyczące wyboru rodzaju transportu poprzez:

- 1) reklamę w lokalnych środkach masowego przekazu,

- 2) organizację konferencji i seminariów,
- 3) wspieranie akcji społecznych promujących publiczny transport zbiorowy,
- 4) organizowanie specjalnych usług dla wybranych grup społecznych.

### **11.6. Innowacje w publicznym transporcie zbiorowym**

Innowacyjność nowoczesnych rozwiązań daje nowe możliwości i ma pozytywny wpływ na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, tym samym podwyższa standard komunikacji zbiorowej. Miasto Bielsko-Biała w miarę możliwości rozważy różne kierunki działań ukierunkowane na poprawę jakości tych usług.

#### *11.6.1. System SPOKE*

Bielsko-Biała rozważy możliwość wprowadzenia elektronicznego systemu pobierania opłat opartego na bezstykowej, plastikowej karcie elektronicznej wyposażonej w mikroprocesor i funkcjonującej w ramach tzw. systemu SPOKE, generującego korzyści zarówno dla pasażerów, jak i operatora.

##### Wybrane korzyści dla operatora:

- 1) obniżenie kosztów dystrybucji i produkcji biletów dzięki stopniowej rezygnacji z biletów papierowych jednorazowych,
- 2) przyspieszenie ruchu pasażerskiego i komunikacyjnego poprzez skrócenie czasu wsiadania pasażerów do pojazdu,
- 3) zamknięcie obiegu pieniężnego z możliwością prowadzenia dla każdej karty osobnego konta,
- 4) proste odnawianie zapisów na karcie.

##### Najważniejsze korzyści dla pasażerów:

- 1) możliwość rozbudowania funkcji karty elektronicznej – może być ona wykorzystywana jako elektroniczna portmonetka do dokonywania opłat w istniejących systemach komunikacyjnych, np. parkometrach czy w przejazdach realizowanych przez kolej,
- 2) prosta obsługa,
- 3) brak konieczności użycia gotówki,
- 4) pewność transakcji i eliminacja fałszerstw,
- 5) bardziej sprawne wejście do pojazdu,
- 6) ułatwienie dla osób niepełnosprawnych i dzieci,
- 7) karta odporna na uszkodzenia mechaniczne,
- 8) łatwość przeprowadzania transakcji nawet podczas ekstremalnych warunków,
- 9) brak konieczności znajomości szczegółów taryfy.

Planowane jest wprowadzanie do eksploatacji nowych autobusów realizujących usługi transportu zbiorowego wyposażonych m.in. w kasowniki wielofunkcyjne dostosowane do biletów jednorazowych oraz kart elektronicznych.

#### *11.6.2. Programy edukacyjne dla dzieci i młodzieży jako forma promocji usług transportu miejskiego*

Oprócz działań promujących komunikację zbiorową wśród mieszkańców miasta Bielsko-Biała zakłada się także możliwość realizacji programów edukacyjnych wśród dzieci i młodzieży. Grupą docelową objętą programem edukacyjnym będą osoby w wieku 7-18 lat. Programy będą miały charakter cykliczny, z czynnym udziałem ekspertów, urzędników oraz młodzieży. Programy będą realizowane w formie:

- 1) spotkań,
- 2) seminariów,
- 3) wykładów,
- 4) dyskusji,
- 5) zadań do wykonania,
- 6) wycieczek edukacyjnych,
- 7) konkursów z nagrodami.

Programy edukacyjne będą kierowane bezpośrednio do dzieci i młodzieży, a pośrednio także do ich rodzin, przyjaciół i znajomych.



### *11.6.3. Rozwiązania z zakresu informacji pasażerskiej i reklamy*

#### *Mobilny, wieloobszarowy system informacji pasażerskiej*

Internet stał się jednym z głównych źródeł informacji, a nowoczesne komputery (w tym urządzenia mobilne) stały się nieodzownym elementem życia większości społeczeństwa. Publiczny transport zbiorowy może wykorzystywać internet poprzez udostępnianie w nim informacji ułatwiających planowanie podróży. Istnieje wiele serwisów internetowych oraz aplikacji dedykowanych urządzeniom mobilnym pozwalających na szczegółowe zaplanowanie podróży, np. platforma [www.jakdojade.pl](http://www.jakdojade.pl) lub możliwość prezentowania rozkładów jazdy w najpopularniejszym serwisie mapowym – Google Maps. Część z dostępnych narzędzi oferuje dane aktualizowane w czasie rzeczywistym.

Miasto Bielsko-Biała rozważy możliwość udostępnienia danych rozkładowych najpopularniejszym wśród internautów i użytkowników urządzeń mobilnych serwisom zbierających i prezentujących takie informacje.

#### *System powiadomień głosowych w autobusach*

System powiadomień głosowych polega na emisji informacji dźwiękowej o przystanku komunikacyjnym, następnym przystanku, możliwości zrealizowania przesiadki, momencie zamykania drzwi pojazdu lub awarii jednostki.

#### *Nowoczesne systemy prezentacji treści reklamowych*

Reklama na pojazdach komunikacji miejskiej jest uznawana za jedną z najskuteczniejszych. Jej największe zalety to:

- 1) możliwość dotarcia do szerokiego grona potencjalnych Klientów: pasażerów, przechodniów i innych uczestników ruchu ulicznego (mieszkańców miasta oraz osób czasowo przebywającymi na terenie Bielska-Białej),
- 2) długi czas ekspozycji (do 12 godz. każdego dnia),
- 3) niski koszt dotarcia do odbiorców w porównaniu z innymi nośnikami reklamy,
- 4) możliwość wykorzystania nowoczesnych technik wykonania grafiki reklamowej.

Obecnie popularnym nośnikiem treści reklamowych w autobusach są ekrany LCD montowane w ich wnętrzu.

### *11.6.4. Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu*

#### *Wydzielone pasy ruchu i sygnalizatory typu SB (sygnalizatory z sygnałami dla kierujących autobusami)*

Miasto Bielsko-Biała w przyszłości rozważy możliwość wydzielenia specjalnych pasów drogowych w obrębie ulic i skrzyżowań o największym natężeniu ruchu, przeznaczonych wyłącznie dla pojazdów komunikacji zbiorowej. Dzięki takim rozwiązaniom środki transportu publicznego nie będą podatne na zatory występujące na sieci komunikacyjnej.

Na wydzielonych pasach ruchu, w obrębie osygnalizowanych skrzyżowań, możliwe będzie zamontowanie sygnalizatorów dedykowanych środkom komunikacji zbiorowej. Wprowadzenie specjalnie oznaczonych sygnalizatorów typu SB na skrzyżowaniach umożliwi pojazdom komunikacji zbiorowej wykonywanie manewrów niedozwolonych dla innych uczestników ruchu.

#### *Strefa Tempo 30*

Wiele miast dąży do uspokojenia ruchu kołowego poprzez wprowadzenie stref Tempo 30 o ograniczonej szybkości. Poza wprowadzeniem nowych oznaczeń na drogach, modernizuje się układy drogowe tak, aby obniżyć ich przepustowość lub zmusić kierujących do zmniejszenia szybkości przejazdu.

### *11.6.5. Rozwiązania z zakresu integracji różnych środków transportu*

#### *System roweru miejskiego*

Rower, obok komunikacji zbiorowej i indywidualnej, stał się w wielu europejskich miastach istotnym środkiem transportu. System roweru miejskiego pozwala mieszkańcom na przemieszanie się w obrębie miasta na stosunkowo niewielkie odległości w sposób niskokosztowy i ekologiczny.

Zlokalizowanie stacji roweru miejskiego w pobliżu przystanków komunikacyjnych pozwoli na realizację podróży w systemie B+R.

## **12. MONITOROWANIE REZULTATÓW I WERYFIKACJA ORAZ AKTUALIZACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO**

### **12.1. Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju transportu publicznego**

Monitoring rezultatów w zakresie stopnia realizacji celów postawionych przed transportem publicznym to proces zbierania obiektywnych dowodów potwierdzających zgodność realizacji planu z postawionymi celami. W przypadku transportu publicznego mierniki stopnia realizacji celów podzielić można na:

- 1) mierniki społeczne,
- 2) mierniki statystyczne,
- 3) mierniki finansowe.

Do mierników społecznych zaliczyć należy przede wszystkim kontrolę szerokokorozumianej opinii publicznej i reagowanie na zmieniające się zapotrzebowanie mieszkańców obszaru miasta Bielska-Białej i gmin ościennych, z którymi zawarte zostały stosowne porozumienia międzygminne. Poznanie opinii można realizować poprzez np.:

- 1) przeprowadzanie ankiet oraz badań marketingowych mających na celu kontrolowanie zmian nastrojów – poznanie subiektywnej oceny standardu i poziomu jakości świadczonych usług,
- 2) udostępnienie pasażerom platformy ułatwiającej zgłaszanie uwag.

W sferze statystycznej zestawia się dane zbierane przed, w trakcie i po realizacji celów, w szczególności dotyczące:

- 1) liczby przewożonych pasażerów,
- 2) współczynników gęstości sieci transportowej, na której wykonywane są zadania z zakresu transportu publicznego,
- 3) liczby wykonanych wozokilometrów,
- 4) szybkości komunikacyjnej na sieci transportowej.

Mierniki ekonomiczne pozwalają na kontrolowanie kosztów transportu publicznego i obejmują obszary związane z:

- 1) kosztem wozokilometra,
- 2) kosztem pasażerokilometra,
- 3) przychodami ze sprzedaży biletów,
- 4) stopniem pokrywania deficytu przez jednostki samorządu terytorialnego.

Podobnie jak w przypadku mierników społecznych i statystycznych, zestawia się ze sobą cyklicznie zbierane dane.

### **12.2. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego miasta Bielska-Białej**

Artykuł 11 ust. 2 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przez miasto Bielsko-Biała.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, iż rokrocznie dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Miejską w Bielsku-Białej.

### **13. SPISY MAP, TABEL I WYKRESÓW**

#### **13.1. Spis map**

Mapa 1. Sieć drogowa miasta Bielska-Białej .....	12
Mapa 2. Natężenie ruchu drogowego w szczycie komunikacyjnym na terenie Bielska-Białej .....	13
Mapa 3. Podział miasta Bielska-Białej na osiedla mieszkaniowe .....	41
Mapa 4. Przebieg linii komunikacyjnych o największej liczbie przewiezionych pasażerów.....	55

#### **13.2. Spis tabel**

Tabela 1. Ważniejsze publiczne projekty inwestycyjne w Bielsku-Białej w zakresie transportu i drogownictwa przewidziane do realizacji w najbliższych latach.....	14
Tabela 2. Przebieg tras komunikacyjnych .....	17
Tabela 3. Ilość wykonywanych kursów i ilość przejeżdżanych kilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych .....	29
Tabela 4. Spis taboru eksploatowanego przez MZK w Bielsku-Białej .....	33
Tabela 5. Struktura ludności Bielska-Białej w latach 2009-2011. ....	36
Tabela 6. Powierzchnia, liczba mieszkańców oraz gęstość zaludnienia w poszczególnych osiedlach Bielska-Białej w roku 2010. ....	39
Tabela 7. Placówki oświatowe zlokalizowane na terenie Bielska-Białej .....	42
Tabela 8. Popyt na poszczególne linie komunikacyjne .....	53
Tabela 9. Najbardziej obciążone potokami pasażerskimi przystanki komunikacyjne. ....	58
Tabela 10. Ceny i rodzaje biletów obowiązujących na liniach komunikacji miejskiej w mieście Bielsko-Biała	63
Tabela 11. Podmioty realizujące funkcje organizatora na rynku publicznego transportu zbiorowego w Bielsku-Białej.....	76
Tabela 12. Realizacja postulatów przewozowych .....	78
Tabela 13. Planowana wymiana taboru MZK w Bielsku-Białej w latach 2014 – 2022.....	81
Tabela 14. Docelowy system informacji dla pasażerów komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej i gminach ościennych.....	84

#### **13.3. Spis wykresów**

Wykres 1. Liczba wozokilometrów wykonanych na liniach obsługiwanych przez MZK w Bielsku-Białej w przekroju poszczególnych jednostek administracyjnych w 2012 r.....	28
Wykres 2. Porównanie ilości wykonywanych kursów i ilości przejechanych kilometrów przez autobusy komunikacji publicznej.....	31
Wykres 3. Wielkościowa struktura taboru MZK w Bielsku-Białej.....	34
Wykres 4. Porównanie wielkości stopy bezrobocia .....	36
Wykres 5. Struktura wiekowa mieszkańców miasta Bielska-Białej.....	37
Wykres 6. Prognoza demograficzna dla miasta Bielska-Białej.....	37
Wykres 7. Migracje ludności miasta Bielska-Białej.....	38
Wykres 8. Największe ośrodki dojazdów do zakładów pracy na terenie województwa śląskiego .....	39
Wykres 9. Liczba kilometrów wykonywanych dziennie na poszczególnych liniach komunikacyjnych organizowanych przez miasto Bielsko-Biała.....	51

Wykres 10. Liczba kilometrów realizowanych na sieci komunikacyjnej, której organizatorem jest miasto Bielsko-Biała .....	52
Wykres 11. Liczba pasażerów korzystających z „najpopularniejszych” linii autobusowych .....	54
Wykres 12. Minimalne i maksymalne napełnienia autobusów w dni robocze w zależności od linii komunikacyjnej .....	56
Wykres 13. Minimalne i maksymalne napełnienia autobusów w soboty w zależności od linii komunikacyjnej .....	57
Wykres 14. Minimalne i maksymalne napełnienia autobusów w niedziele w zależności od linii komunikacyjnej .....	57
Wykres 15. Struktura finansowania usług transportu zbiorowego w 2012 r. ....	60
Wykres 16. Przewidywana struktura finansowania usług publicznego transportu zbiorowego w roku 2013. ....	60
Wykres 17. Analiza rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych .....	62
Wykres 18. Struktura pasażerów posiadających uprawnienia do przejazdów bezpłatnych .....	64
Wykres 19. Struktura pasażerów posiadających uprawnienia do przejazdów ulgowych .....	65
Wykres 20. Struktura pasażerów MZK w Bielsku-Białej według rodzaju uprawnień do ulg .....	65
Wykres 21. Struktura przychodów z różnych rodzajów biletów .....	66
Wykres 22. Struktura przychodów z różnych typów biletów .....	67
Wykres 23. Ilość zarejestrowanych pojazdów osobowych w Bielsku-Białej w latach 2009 – 2012 .....	68
Wykres 24. Współczynnik motoryzacji Bielska-Białej na tle innych polskich miast .....	69
Wykres 25. Ocena realizacji postulatu bezpośredniości połączeń na przestrzeni lat 2008-2012 .....	70
Wykres 26. Ocena realizacji postulatu częstotliwości kursowania na przestrzeni lat 2008-2012 .....	70
Wykres 27. Ocena realizacji postulatu dostępności infrastruktury na przestrzeni lat 2008-2012 .....	71
Wykres 28. Ocena realizacji postulatu dostępności do informacji na przestrzeni lat 2008-2012 .....	71
Wykres 29. Ocena realizacji postulatu związanego z kosztami na przestrzeni lat 2008-2012 .....	72
Wykres 30. Ocena realizacji postulatu punktualności na przestrzeni lat 2008-2012 .....	72
Wykres 31. Ocena realizacji postulatu związanego z wygodą na przestrzeni lat 2008-2012 .....	73
Wykres 32. Porównanie szybkości przemieszczania się autobusem i samochodem osobowym .....	73
Wykres 33. Stopień realizacji kursów w latach 2008, 2010 i 2012 .....	74