

**Wykaz i sposób rozpatrzenia opinii do projektu Planu transportowego cieszyńskiej komunikacji zbiorowej**

Lp.	Treść opinii	Analiza opinii	Sposób rozpatrzenia opinii
1	<i>„Myślę, że tak Szanowna Pani Burmistrz jak i Rada Miasta zdają sobie sprawę z tego, że porozumienie zawarte w sprawie transportu z gminą Zebrzydowice jest zatem wadliwe. Wadliwą jest również umowa zawarta z gminą ościenną czyli Hażlachem, choć z innych powodów. Czy istnieje dokument stwierdzający powierzenie Cieszynowi wykonywanie zadań transportowych na rzecz gminy Hażlach i Zebrzydowice?”</i>	Plan Transportowy uwzględnia obecną sieć komunikacyjną jak i planowaną, zgodnie z wytycznymi rozporządzenia właściwego ministra. Przedstawiona uwaga dotycząca zasadności porozumienia międzygminnego z gminą Hażlach i Zebrzydowice jest bezzasadna w kontekście tworzonego Planu, ponieważ Plan analizuje obecne rozwiązania i w oparciu o nie wskazuje się obszary rozwojowe.	Nie wprowadzać zmian w projekcie Planu
2	<i>„Dodatkowo informuję, że bezprzetargowe powierzenie realizacji zadania gminy jakim jest miejski transport zbiorowy tzw. Jednostce Budżetowej Miasta jest możliwe, lecz nie dotyczy to spółek prawa handlowego jaką jest ZGK sp. z o.o. w Cieszynie. W tym ostatnim przypadku powinien zostać ogłoszony przetarg na prowadzenie komunikacji. Również wszelkie dotacje jak pokrywanie strat finansowych, zakupy inwestycyjne czy zwalnianie z opłat za korzystanie z dwora czy przystanków autobusowych przez właściciela spółki nie jest zgodne z prawem.”</i>	Uwaga nie dotyczy Planu transportowego. Plan transportowy nie analizuje aktualnych rozwiązań, tym bardziej zasadności powierzenia wykonywania przewozów spółce ZGK.	Nie wprowadzać zmian w projekcie Planu

3	<p>„Przeoczono utworzenie przystanków „tylko do wysiadania” umiejscowionych na trasach zjazdu autobusu do zajezdni, placów parkingowych, noclegowni autobusów np. przy ul. Orzeszkowej. Potrzebne są autobusy elektryczne, o różnych pojemnościach przewozowych. Brakuje w nim odpowiedzi na pytanie: z jakich środków finansowych ma być realizowany przedmiotowy plan np. środki własne (czytaj podatki), dofinansowania z potwierdzonych funduszy krajowych czy europejskich? Przy środkach zewnętrznych jak zagwarantować tzw. udział własny gminy?”</p>	<p>Tworzenie przystanków tylko do obsługi pasażerów wysadzających nie jest dobrym kierunkiem z uwagi, że ogranicza się możliwości eksploatacyjne takich przystanków. W projekcie dokumentu wymieniono konieczność inwestowania w nowe przystanki zarówno podczas przebudowy dróg jak i remoncie obecnie eksploatowanych. W Planie w rozdziale 6 przedstawiono przewidywany sposób finansowania usług przewozowych zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. Plan transportowy nie jest dokumentem który wskazuje konkretne rozwiązania finansowania dla konkretnych działań, a jedynie wskazuje możliwości skąd środki finansowe należy pozyskać.</p>	<p>Nie wprowadzać zmian w projekcie Planu</p>
4	<p>„Czy nie lepiej zająć się restrukturyzacją spółki, wykonać analizę SWOT, która upewni właściciela czy go stać na zmiany i w jakim zakresie. Może właściwym będzie powrót Spółki prawa handlowego do statusu Jednostki Budżetowej Miast o nazwie ZGK lub wyłączyć komunikację ze Spółki z powodów komercyjnych, gdyż zaniża wynik finansowy Spółki?”</p>	<p>Uwaga nie dotyczy Planu transportowego i jego treści.</p>	<p>Nie wprowadzać zmian w projekcie Planu</p>
5	<p>„Projekt utworzenia linii autobusowej tzw. transgranicznej. Radzę zapoznać się z przepisami w tej sprawie a zwłaszcza kosztami jakie trzeba ponieść!,,</p>	<p>Linia transgraniczna jest to rozwiązanie, które zostało wskazane przez mieszkańców jako rozwiązanie oczekiwane stąd taki zapis w Planie. Przepisy oraz koszty takiej linii powinny</p>	<p>Nie wprowadzać zmian w projekcie Planu</p>

		być elementem osobnego opracowania, nie Planu. Biorąc pod uwagę, że taka linia wykraczałaby poza obszar Cieszyna i obszar Polski, w Planie zostało takie rozwiązanie jedynie wspomniane, ale nie jest ustaleniem tego Planu	
6	<i>„W przedstawionym planie Transportowym brakuje mi przynajmniej chęci współpracy ze Starostwem oraz Radą przewoźników, którzy jestem pewien, że dobrze życzą Cieszynowi, całemu powiatowi dbając również o własne firmy dające zatrudnienie sporej grupie naszych mieszkańców a pracują”</i>	Uwaga dot. braku współpracy ze Starostwem oraz Radą przewoźników jest nieprawdą, w planie określa się konieczność integracji zarówno taryfowej jak i pod względem rozkładów jazdy co wskazuje na chęć współpracy. Dodatkowo należy mieć na uwadze, że obszar Planu to Cieszyn i część terenu gminy Zebrzydowice i gminy Hażlach.	Nie wprowadzać zmian w projekcie Planu
7	<i>Jako mieszkaniec Osiedla Podgórze z entuzjazmem przyjąłem informację o zwiększeniu znaczenia linii "22", a także jej wydłużeniu do ulicy Słowiczej. Obawiam się jednak, że jeśli w weekendy będzie ona tak jak obecnie obsługiwana przez jeden autobus to w wyniku zmiany trasy częstotliwość kursów spadnie, a dodatkowo ja i inni mieszkańcy Osiedla Podgórze zostaniemy pozbawieni linii 21. Oznaczałoby to duże cięcia ilości kursów. Dodatkowo po takich zmianach Osiedle Podgórze straci najprawdopodobniej dostęp do przystanku Dworzec Cieszyn (o ile linia 22 nie zostanie przetrasowana). Zdaje sobie sprawę z możliwości skorzystania z przystanków Garncarska i Kochanowskiego w celu dojazdu do dworca, obawiam się jednak że przez wiele zwłaszcza starszych osób ta zmiana może zostać odebrana negatywnie.</i>	Zmiana rozkładów jazdy linii nr 22 oraz 21 nie wpłynie na częstotliwość w weekendy, będzie ona podobna. Pomimo, że linia nr 21 będzie mieć zmienioną trasę, linie które będą przejeżdżać przez Os. Podgórze zapewnią podobną częstotliwość, zachowany zostanie również przejazd przez Dworzec Cieszyn zapewniony przez linię nr 20, która zostanie wydzielona z linii nr 22.	Nie wprowadzać zmian w projekcie Planu
8	<i>Na konsultacjach z mieszkańcami padła informacja o braku planów uruchomienia linii nocnej, gdyż podobno w ankietach mieszkańcy nie wskazali potrzeby powstania takiej linii. Na stronie 55 Planu Transportu jest jednak</i>	W Planie wskazano kierunki zmian w komunikacji miejskiej, uruchomienie linii nocnej bądź wydłużenie kursowania	Nie wprowadzać zmian w projekcie Planu

	<p>wykres zgodnie z którym mieszkańcy oczekują większej ilości kursów w godzinach 21-23. Brakuje natomiast słupka dla godzin późniejszych, nie mam jednak pewności czy w ogóle w ankiecie była możliwość zaznaczenia godzin 23-24. O ile sam nie jestem przekonany by utworzenie linii nocnej miało sens, tak jednak uważam że kursująca w godzinach 23-1 zwłaszcza w dni takie jak piątek i sobota "linia późno wieczorna" mogłaby odnieść sukces.</p>	<p>niektórych linii do np. 1 w nocy w weekend jest rozwiązaniem które może być uwzględnione przy zmianach w rozkładach jazdy, nie ma konieczności uwzględniania takich zmian Planie. Podczas konsultacji nie wpłynęły żadne konkretne informacje w jakich kierunkach oraz w jakich godzinach linia nocna powinna kursować. Nie zmienia to jednak faktu, że takie przejazdy mogą zostać uruchomione w przyszłości, po zgłoszeniu konkretnych oczekiwań, w ramach przebiegu aktualnych linii.</p>	
9	<p>Str. 28 – w tabeli 6 są podane nieaktualne dane. Poniżej podaje właściwe:  Ad 1 ) Cieszyn – Hażlach – Zebrzydowice – Markłowice Górne TRANS-BUS  Ad 2) Cieszyn – Hażlach – Kończyce Wielkie – Zebrzydowice Kisielów TRANS-BUS  Ad 3) nie istnieje  Ad 4) Cieszyn – Pruchnia – Bąków – Strumień – Zarzeczce DAS Katarzyna Kwiczala  Ad 5) Cieszyn – Hażlach – Pruchna – Drogomyśl – Chybie TRANS-BUS  Ad 6) Cieszyn – Kostkowice – Dębowiec – Simoradz – Skoczów DAS Katarzyna Kwiczala  Ad 7) Cieszyn – Skoczów – Brenna Leśnica – WISPOL sp. z o.o.  Ad 8) Cieszyn Skoczów – Brenna Bukowa – Brenna Węgierski WISPOL sp. z o.o.  Ad 9) nie istnieje  Ad 10 ) jest prawidłowo  Ad 11) jest prawidłowo  Ad 12) jest prawidłowo  Ad 13) Cieszyn – Goleszów – Ustroń – Wisła – Koniaków Ochodzita ZPG Wispol  mgr inż. Leszek Podzorski  Ad 14) jest prawidłowo</p>	<p>Uwaga zasadna – wykaz powinien zostać poprawiony.</p>	<p>Wprowadzić do projektu Planu aktualne dane.</p>

	Ad 15) Cieszyn – Golezów – Ustroń – Wisła – Jaworzynka Trzycatek DAS Katarzyna Kwiczala Ad 17) jest prawidłowo		
10	Str. 33 – Zdanie w punkcie 4 projektu Planu ... „Gmina Cieszyn planuje realizację PTZ na obszarze Cieszyna i Gmin, które powierzyły Gminie Cieszyn zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego. Gmina Hażlach, Gmina Zebrzydowice” ... jest nadinterpretacją zadania. Trudno utrzymać tezę zawartą w/w zadaniu, projektu Planu skoro ponad 90% Transportu publicznego na terenie obu Gmin realizuje Powiat w ramach powiatowych linii komunikacyjnych. Ponadto, zawarcie porozumienia z Gminą Zebrzydowice przez Gminę Cieszyn nie znajduje oparcia w przepisach Ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (art. 4 ust. 1 pkt 4 lit c), ponieważ Gmina Zebrzydowice nie jest Gminą sąsiadującą z miastem Cieszyn.	Plan Transportowy uwzględniła obecną sieć komunikacyjną jak i planowaną, zgodnie z wytycznymi rozporządzenia właściwego ministra. Przedstawiona uwaga dotycząca zasadności porozumienia międzygminnego z gminą Hażlach i Zebrzydowice jest bezzasadna w kontekście tworzonego Planu, ponieważ Plan analizuje obecne porozumienia i w oparciu o nie wskazuje się obszary rozwojowe.	Nie wprowadzać zmian w projekcie Planu
11	W tabeli 16 w punkcie 9.4.1. projektu Planu, są zapisy niezgodne z wytycznymi zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2013 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (tj. Dz.U. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.) W załączniku 1 do tego Rozporządzenia znajdujemy w punkcie: Znak D-15 powinien mieć wymiary takie, jak ustalono dla znaków średniej wielkości, jednak poza drogami krajowymi dopuszcza się stosowanie znaków o wymiarach jak dla grupy wielkości mini. Na znaku D-15 nie dopuszcza się stosowania dodatkowych napisów lub symboli. Informacje wskazujące: – nazwę przewoźnika, np. MPK, WPK, MZK, PKS itp., lub jego symbol, – rodzaj przystanku, np. na żądanie, techniczny, dla wsiadających, dla wysiadających itp.,	Uwaga zasadna – treść powinna zostać poprawiona.	Wprowadzić do projektu Planu zapisy, które będą zgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2013 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa

<p>– nazwę przystanku,  – numery lub oznaczenie linii,  – rozkład jazdy,  można umieszczać:  – na niezależnych konstrukcjach, słupkach itp.,  – na elementach konstrukcji wiaty przystankowej,  – na konstrukcji wsporczej znaku D-15.  Znaki D-15 umieszcza się w odległości od 0,5 do 2,0 m od krawędzi jezdni lub krawędzi zatoki, po tej stronie jezdni, po której zatrzymuje się autobus. Jeżeli na przystanku bez zatoki odcinek jezdni, na którym zastosowano znak poziomy P-17 „linia przystankowa”, jest dłuższy niż 30 m, zaleca się umieszczanie dwóch znaków w odległości 15 m od początku ikońca linii.  Znak D-15 „przystanek autobusowy” (rys. 5.2.15.1) stosuje się w celu oznaczenia przystanku dla autobusów komunikacji publicznej. Znak D-15 oznacza ponadto miejsce zatrzymywania się innych niż autobusy pojazdów samochodowych, wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach, i pojazdów przeznaczonych do przewozu dzieci do szkół i przedszkoli. Znak D-15 powinien mieć wymiary takie, jak ustalono dla znaków średniej wielkości, jednak poza drogami krajowymi dopuszcza się stosowanie znaków o wymiarach jak dla grupy wielkości mini.  Na znaku D-15 nie dopuszcza się stosowania dodatkowych napisów lub symboli.  Informacje wskazujące:  – nazwę przewoźnika, np. MPK, WPK, MZK, PKS itp., lub jego symbol,  – rodzaj przystanku, np. na żądanie, techniczny, dla wsiadających, dla wysiadających itp.,  – nazwę przystanku,</p>		<p>ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach</p>
---	--	---



	<p>– numery lub oznaczenie linii, – rozkład jazdy, można umieszczać: – na niezależnych konstrukcjach, słupkach itp., – na elementach konstrukcji wiaty przystankowej, – na konstrukcji wsporczej znaku D-15. Znaki D-15 umieszcza się w odległości od 0,5 do 2,0 m od krawędzi jezdni lub krawędzi zatoki, po tej stronie jezdni, po której zatrzymuje się autobus. Jeżeli na przystanku bez zatoki odcinek jezdni, na którym zastosowano znak poziomy P-17 „linia przystankowa”, jest dłuższy niż 30 m, zaleca się umieszczanie dwóch znaków w odległości 15 m od początku i końca linii.</p>		
12	<p>Na konsultacjach z mieszkańcami mówiliście Państwo o planach wariantowych kursów linii 22 do przystanku Pastwiska Katowicka. Myślę, że jest to dobry pomysł, jednak zrobiłbym podział na linii 20: Słowicza - Pastwiska Katowicka i 22: Słowicza - Hażlach Skrzyżowanie, tak jak jest to rozwiązane w przypadku linii 30 i 32. To wprowadziłoby porządek w rozkładach i nie byłoby wątpliwości, jaką trasę ma dany kurs. W przypadku podziału można by się zastanowić nad ewentualnym przetrasowaniem np. linii 20 w centrum miasta, tak jak jest to rozwiązane w przypadku linii 30 (Garncarska - Dworzec Cieszyn - Kolejowa - Liburnia - Frysztacka - ... - Pogwizdów Bloki / Pogwizdów Bloki - ... - Frysztacka - Liburnia - Dworzec Cieszyn - J. Kochanowskiego) i 32 (Garncarska - Michejdy - Frysztacka - ... - Kaczyce Pętla / Kaczyce Pętla - ... - Frysztacka - Michejdy - J. Kochanowskiego) lub skrócenie jej do przystanku np. E. Orzeszkowej. Przykładowe godziny odjazdów bym widział tak: Garncarska: 14:00 22 Hażlach Skrzyżowanie 14:15 20 Pastwiska Katowicka 14:30 22 Hażlach Skrzyżowanie 14:45 50 Wrzosów - linia 50 również jedzie na Pastwiska, więc mogłaby być uzupełnieniem linii 20 i 22</p>	<p>Opinia jest zasadna. Należy mieć na uwadze, że wyodrębnienie kursów będzie bardziej jasne dla pasażera pod względem informacji pasażerskiej, jednak wiąże się to z posiadaniem dwóch biletów miesięcznych dla linii, które w dużym stopniu kursują taką samą trasą.</p>	<p>Wprowadzić do projektu Planu zmianę numeracji poprzez wydzielenie z linii 22, linii 20 o skróconej trasie. Mając na uwadze również potrzebę zapewnienia dojazdu z os. Podgórze do Dworca Cieszyn (zmiana przebiegu dotychczasowej linii 21) wprowadza się również zmianę z przebiegu tej linii (nie będzie przebiegała ul.</p>

	<p>14:45 41 Os. Piastowskie - linia 41 jedzie na ul. Węgielną, więc mogłaby być uzupełnieniem linii 20 i 22 zaś w drugą stronę: 14:00 22 Słowicza 14:15 20 Słowicza/Orzeszkowej 14:30 22 Słowicza 14:45 21 Słowicza Jestem przekonany, że mieszkańcy byliby zachwyceni taką ofertą ZGK w szczycie komunikacyjnym.</p>		<p>Michejdy i Liburnia, ale będzie przejeżdżała przez Dworzec Cieszyn).</p>
13	<p>Drugą kwestią jest linia nr 21. Uważam, że dobrze by było, gdyby została stara trasa (Słowicza - K. Szymanowskiego - Słowicza) ze względu na połączenie Osiedla Podgórze z Osiedlem Liburnia. Ponadto linia 21 jeździ na Dworzec Cieszyn w przeciwieństwie do linii 22.</p>	<p>Linia nr 21 musi zostać przetrasowana z uwagi na dużą częstotliwość linii nr 22, utrzymanie jej w obecnym kształcie będzie bezzasadne z uwagi na zbyt dużą częstotliwość w części jej trasy przez Os. Podgórze. Dodatkowo ta linia w przyszłości będzie obsługiwała obszar w rejonie ul. Mickiewicza. Biorąc pod uwagę, że nie będzie ona kursowała z przystanku Słowicza, zasadna jest zmiana jej numeru. Równocześnie w ramach zmiany będącej wynikiem uwagi nr 12, nowa linia 20 będzie zapewniała połączenie os. Podgórze z Dworcem Cieszyn.</p>	<p>Opinia nie do uwzględnienia, niemniej jednak linia o nr 21, po zmianie jej trasy, zostanie oznaczona nr 11.</p>
14	<p>Kolejna sprawa to nowa linia nr 23. Z racji na to, że w planach jest, aby jeździła do przystanku Puńcowska III, uważam, że powinna jeździć pod numerem 5. Od wielu lat na ulicy Puńcowskiej jeździ linia 5 i myślę, że przyzwyczajeni mieszkańcy nie widzą sensu zmieniania numeru linii. Linia 23 będzie kojarzona</p>	<p>Z uwagi na fakt, że docelowo linia ta będzie rozpoczynać się od przystanku Słowicza, zasadnym jest zastosowanie numeracji numeru 23.</p>	<p>Nie wprowadzać zmian w projekcie Planu</p>



	<i>przez mieszkańców z Osiedlem Podgórze, gdzie nie będzie jeździć. Warto nadmienić, że linie 23 i 23C jeżdżące w przeszłości również jeździły na Osiedle Podgórze.</i>		
15	<i>Z racji na to, że proponuje, aby linia 21 nie jeździła na ulicę Mickiewicza, w zamian za to mam dwie propozycje. a. Wydłużenie linii nr 50: K. "Przerwy" Tetmajera - A. Mickiewicza - Wyższa Brama - Garncarska - Dworzec Cieszyn - Kolejowa - H. Przepilińskiego - Pikiety - Rudowska - Wrzosów / Wrzosów - Rudowska - Pikiety - H. Przepilińskiego - Dworzec Cieszyn - J. Kochanowskiego - Wyższa Brama - A. Mickiewicza - K. "Przerwy" Tetmajera. Wydłużona linia 50 dawałaby większe możliwości przesiadki na inne linie autobusowe. b. Wjazd "kieszonkowy" na linii 5 (Państwa 23): Puńcowska III - A. Mickiewicza - Towarowa - gen. W. Sikorskiego - Intermarche - ... - Castorama / Castorama - ... - Wyższa Brama - Intermarche - gen. W. Sikorskiego - Towarowa - A. Mickiewicza - Puńcowska III.</i>	Linia nr 21 będzie kursować przez ul. Mickiewicza, przetrasowanie linii nr 50 i 5 jest nie jest uzasadnione.	Nie wprowadzać zmian w projekcie Planu
16	<i>Kolejna kwestia dotyczy linii 30 i 32. Myślę, że choćby linia 30 mogłaby zostać wydłużona o przystanek Plac Wolności po przystanku J. Kochanowskiego. Autobusy prywatnych firm jadą ulicami B. Limanowskiego, Pokoju, Plac Wolności, więc z pewnością autobusy dwunastometrowe się zmieszczą.</i>	Obecnie nie ma możliwości technicznych do wydłużenia linii nr 30 i 32 do Pl. Wolności. Przejazd z Górnego Rynku bezpośrednio na Pl. Wolności powoduje, że autobus nie może nawrócić na rondzie przy ul. Szewczyka, natomiast przejazd z Górnego Rynku, przez ul. Limanowskiego, ul. Szewczyka na Plac Wolności powoduje, że autobus nie ma miejsca na postój pomiędzy kursami.	Nie wprowadzać zmian w projekcie Planu
17	Rozdział 3 "Sieć komunikacyjna" Podrozdział 3.3. "Informacja pasażerska w cieszyńskiej komunikacji miejskiej" Brak uwag odnośnie tablicy zbiorczej dworca zintegrowanego, że nie ma na niej aktualnych rozkładów jazdy komunikacji miejskiej. Nie ma ich także w	Opinia odnosi się do rozdz. 3, który zawiera opis istniejącej sieci komunikacyjnej, w tym systemu informacji pasażerskiej, a nie	Nie wprowadzać zmian w projekcie Planu

	gablotach, gdzie są one zwyczajowo wieszane. Utrudnia to korzystanie z komunikacji miejskiej.	pożądanego w tym zakresie stanu. Przewidywany sposób funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej jest scharakteryzowany w rozdz. 10.	
18	Rozdział 4. "Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej" Tabela 9 "Planowana sieć komunikacji miejskiej" i Rysunek 8 "Planowana sieć komunikacyjna" Brak w nich konkretnego wskazania, które linie mają być skierowane przez Dworzec Zintegrowany (czyli zgodnie celem dotyczącym opracowania tego planu miał zostać bardziej wykorzystany przez linie komunikacji miejskiej).	W podrozdziale 11.6 projektu Planu wymienia się konieczność integracji różnych środków transportu w oparciu o interoperacyjność Dworca Cieszyn jako punktu przesiadkowego. W związku z tym, że Plan transportowy określa ogólne standardy oraz kierunki rozwoju komunikacji miejskiej, nie wskazuje się konkretnych linii, które będą przebiegać przez dworzec z uwagi na fakt, że każda zmiana trasy linii powodować będzie konieczność uchwalenia aktualizacji Planu, niemniej jednak w dokumencie mocno akcentuje się konieczność integracji różnych środków transportu na dworcu kolejowym.	Nie wprowadzać zmian w projekcie Planu
19	Mapa z rysunku nr 8 jest kompletnie nieczytelna na obszarze centrum miasta.	Z uwagi na techniczną specyfikę dokumentu - format A4, nie ma innej możliwości prezentacji mapy. Przy przeglądaniu dokumentu w wersji elektronicznej, po stosownym powiększeniu, mapa jest czytelna.	Nie wprowadzać zmian w projekcie Planu
20	Brakuje także w tym dokumencie określenia minimalnej częstotliwości, bądź minimalnej ilości połączeń w ciągu dnia dla poszczególnych planowanych linii komunikacyjnych.	Określenie minimalnej częstotliwości lub minimalnej liczby połączeń w ciągu dnia wymaga kompleksowych badań	Nie wprowadzać zmian w projekcie Planu

		ruchu w dni tygodnia oraz w weekendy. Nie jest to przedmiotem Planu transportowego, wymaga to stworzenia osobnego opracowania w oparciu o badania ruchu oraz przesiadkowości.	
21	<p>Uwagi co do planowania zmian linii komunikacyjnych.</p> <p>Pomysł ze stworzeniem "magistralnej" linii komunikacyjnej Cieszyna (z dobrą częstotliwością w każdy dzień tygodnia) jest ze wszech miar słuszny. Jak zrozumiałem wtedy linie nr 21 oraz 23 byłyby od południowej strony miasta byłyby także liniami dopełniającymi ww. linię komunikacyjną. Jednakże w związku ze zmianą trasy linii nr 21 dzielnica Mnisztwo oraz osiedle Podgórze straciłyby bezpośrednie połączenie z Dworcem Zintegrowanym (w tym rejonie działa galeria handlowa, jest dużo miejsc pracy oraz istnieje dworzec autobusowo - kolejowy, gdzie od połowy 2022 roku planowane jest zwiększenie ilości połączeń kolejowych na linii z Goleszowa - kierunki relacji pociągów do i z Katowic, bezpośrednio lub poprzez przesiadki w Skoczowie).</p> <p>W związku z postuluje zmianę trasy linii przebiegu linii nr 22 z obsługą Dworca Zintegrowanego na 2 sposoby:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- albo wjazd kieszeniowy do niego w obie strony (zarówno od ulicy Bobreckiej (kierunek ze Słowiczej), jak i Wojciecha Korfantego (kierunek z Hażlach) i dalej przejazd swoją trasą,</li> <li>- bądź przejazd przez Dworzec Zintegrowany ze zmianą trasy (od Hażlacha: przejazd ulicą Bobrecką, wjazd na Dworzec Zintegrowany i dalej przejazd do ulicy Wojciecha Korfantego, natomiast od Słowiczej: przejazd od Garncarskiej ulicą Bobrecką do Dworca Zintegrowanego i wyjazd z niego przez ulicę Wojciecha Korfantego i Kolejową w kierunku północnym).</li> </ul>	Opinia jest zasadna.	Wprowadzać zmiany w projekcie Planu, zgodnie z rozpatrzeniem opinii w pkt. 12.
22	<p>Rozdział 11. "Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego"</p> <p>Podrozdział 11.5. Węzeł przesiadkowy</p> <p>Brak wskazania w nim, które linie komunikacyjne należy skierować na Dworzec Zintegrowany.</p>	Analiza jak w pkt. 18.	Nie wprowadzać zmian w projekcie Planu