

Raport końcowy z przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących

**aktualizacji dokumentu pn.: „Plan zrównoważonego
rozwoju publicznego transportu zbiorowego
dla miasta Bielska-Białej”.**



KONSULTACJE
S P O Ł E C Z N E

Bielsko-Biała

Bielsko-Biała 12.02.2024 r.

Spis treści

Spis treści	2
Podstawa prawna	3
Informacje dotyczące przeprowadzonej akcji informacyjnej	4
Metody i narzędzia zastosowane w ramach prowadzonych konsultacji	8
Wykaz uwag zgłoszonych w trakcie trwania konsultacji.....	9

Podstawa prawna

Konsultacje społeczne dotyczące aktualizacji dokumentu pn.: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bielska-Białej”, zostały przeprowadzone na podstawie art. 5a ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym oraz § 6 pkt 1 i § 9 ust. 2 Uchwały nr XXIII/578/2020 Rady Miejskiej w Bielsku-Białej z dnia 20 października 2020 r. w sprawie określenia zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami miasta Bielska-Białej.

Informacje dotyczące przeprowadzonej akcji informacyjnej

Konsultacje społeczne dotyczące aktualizacji dokumentu pn.: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bielska-Białej” rozpoczęły się 15 stycznia 2024 r. i trwały do 5 lutego 2024 r.

Ogłoszenie o konsultacjach opublikowane zostało:

- 1) w Biuletynie Informacji Publicznej: <https://bip.um.bielsko.pl/a,87687,konsultacje-spoeczne-aktualizacji-dokumentu-pn-plan-zrownowazonego-rozwoju-publicznego-transportu-z.html>
- 2) na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej w zakładce poświęconej konsultacjom społecznym z mieszkańcami <https://bielsko-biala.pl/konsultacje/konsultacje-z-mieszkancami/konsultacje-spoeczne-planu-zrownowazonego-rozwoju>
- 3) w aktualnościach <https://bielsko-biala.pl/konsultacje/aktualnosci/konsultacje-spoeczne-planu-zrownowazonego-rozwoju-publicznego-transportu>

Ogłoszenie o konsultacjach ukazało się w lokalnych mediach:

- 1) w Magazynie Samorządowym „W Bielsku-Białej”: <https://ms.bielsko-biala.pl/aktualnosci/1/czekaja-na-uwagi-do-publicznego-transportu-zbiorowego> (wersja online oraz wersja drukowana oraz w wydawanym dwutygodniku).

The screenshot shows the website 'w bielsku-bialej' with a search bar and a navigation menu. The main article is titled 'Czekają na uwagi do publicznego transportu zbiorowego' and is dated 15.01.2024. It features a photograph of a yellow and red bus on a city street.

Jesteś tutaj: Strona główna > Czekają na uwagi do publicznego transportu zbiorowego

Czekają na uwagi do publicznego transportu zbiorowego

UTWORZONO - 15.01.2024



fol. Paweł Sowa / Wydział Prasowy UM/BB

Ruszają konsultacje społeczne bardzo ważnego dokumentu dla mieszkańców Bielska-Białej. Chodzi o Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bielska-Białej. Swoje uwagi do planu można zgłaszać od 15 stycznia do 5 lutego.

Z treścią projektu planu można zapoznać się w Wydziale Komunikacji Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej przy

The screenshot shows a page from the magazine 'w bielsku-bialej' with the title 'ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO - DO 5 LUTEGO BIELSZCZANIE MOGĄ ZGŁASZAĆ UWAGI'. The article discusses the public consultation process for the transport plan and lists various local organizations and clubs that have provided input.

ms.bielsko-biala.pl

MIASTO

14

WBIELSKU-BIALEJ MAGAZYN SAMORZĄDOWY DWUTYGODNIK NR 2548 26.01.2024

ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO - DO 5 LUTEGO BIELSZCZANIE MOGĄ ZGŁASZAĆ UWAGI

Treść konsultacji społecznej bardzo ważnego dokumentu dla mieszkańców Bielska-Białej. Chodzi o Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bielska-Białej. Swoje uwagi do planu można zgłaszać od 15 stycznia do 5 lutego.

Z treścią projektu planu można zapoznać się w Wydziale Komunikacji Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej przy placu Ratuszowym 6, w pokoiu 233, w godzinach pracy urzędu (od poniedziałku dorody 7.30-15.30, w czwartki 7.30-18.00, w piątki 7.30-13.00). Dokument jest też dostępny elektronicznie, w Biuletynie Informacji Publicznej pod adresem <https://bip.um.bielsko.pl/a,87687,konsultacje-spoeczne-aktualizacji-dokumentu-pn-plan-zrownowazonego-rozwoju-publicznego-transportu-z.html> oraz na stronie internetowej Komunikacji Miejskiej w Bielsku-Białej na stronie <https://bielsko-biala.pl/konsultacje/konsultacje-z-mieszkancami/konsultacje-spoeczne-planu-zrownowazonego-rozwoju>.

Uwagi i wnioski do projektu planu - wyłącznie wykorzystując przygotowany formularz konsultacyjny - można składać do 5 lutego.

- drogą elektroniczną na adres: transport@um.bielsko-biala.pl.

- pocztą (w formie pisemnej) na adres: Urząd Miejski w Bielsku-Białej, Wydział Komunikacji, plac Ratuszowy 6, 43-300 Bielsko-Biala.

- osobiście (w formie pisemnej) w Urzędzie Miejskim w Bielsku-Białej, Wydział Komunikacji, p. 233, plac Ratuszowy 6, 43-300 Bielsko-Biala.

Termin złożenia opinii do aktualizacji dokumentu ułżywa 5 lutego - liczy się data wpływu (pisma, e-mail) do Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej. Uwagi złożone po tym terminie pozostaną bez rozpatrzenia. Rozpatrzenie będą wyłącznie opinie złożone na formularzu konsultacyjnym.

Pierwszy plan transportowy został przyjęty w 2014 roku. Od tego czasu komunikacja miejska w Bielsku-Białej przeszła proces gruntownego prze-

obrażenia oraz unowocześnienia. Widoczno wiele usprawnień potrzebujących jednak oraz atrakcyjność transportu zbiorowego. Do eksploatacji wprowadzono 82 fabrycznie nowe autobusy, w tym pierwsze dwa zeroemisyjne. Powstały się udogodnienia w zakresie dystrybucji biletów w postaci aplikacji mobilnych, nowoczesnych kasowników mobilnych zamontowanych we wszystkich autobusach czy też e-bilety. Na 38 przystankach wybudowano elektroniczne tablice z rzeczywistymi godzinami odjazdów, uruchomiono portal internetowy oraz rozległ się mobilny z dynamicznym notdłem jazdy. Rozkład jazdy na stajonę optymalizowane - zmieniają się nie tylko godziny odjazdów, ale również trasy linii.

W 2020 roku została ważna zmiana organizacyjna. Od tego czasu Miejski Zakład Komunikacyjny funkcjonuje już jako pracodawca w formie spółki prawa handlowego, a obowiązki wynikające z planowania, organizowania oraz zarządzania publicznym transportem zbiorowym powierzono zastępcy Wydziału Komunikacji Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej. Z uwagi na opisane zmiany, jak również potrzebę rozwoju w kierunku większej konkurencyjności transportu zbiorowego oraz atrakcyjności dla pasażerów komunikacji miejskiej zaistniała konieczność aktualizacji planu transportowego.



opieki

LIGOWYM OKIEM

TAURON 1 Liga - MEZCZYŹNI

12 stycznia, BKS NOLA PROLINE Bydgoszcz - B&S Bielsko-Biala 1:3 (25:25, 22:21, 22:25, 26:28)

20 stycznia, B&S Bielsko - Gwardia Wrocław 3:0 (27:25, 25:20, 25:27)

Tabela:

1. MKS Bydź (45 pkt)

2. ZIL LEONARDO Asa Świeżak (42 pkt)

3. B&S Bielsko (41 pkt)

4. B&S Bielsko-Biala (38 pkt)

TAURON Liga - KOBIETY

15 stycznia, Grupa Azoty Arena Tarnob - B&S BOSTK ZGO Bielsko-Biala 0:3 (10:25, 15:25, 20:25)

22 stycznia, BKS BOSTK ZGO Bielsko-Biala - ITA TUDUS STAL Mięko 3:1 (25:17, 25:16, 24:28, 25:11)

Tabela:

1. Aka Gdynia (34 pkt)

2. Odra Opole (34 pkt)

3. Motor Lubin (32 pkt)

Przerwa zimowa

FORTUNA 1 LIGA

Tabela

1. Aka Gdynia (34 pkt)

2. Odra Opole (34 pkt)

3. Motor Lubin (32 pkt)

Przerwa zimowa

17. Podbeskidzie Bielsko-Biala (16 pkt)

1. Grupa Azoty Chelch Polkow (43 pkt)

2. P&E RYDZIE Rawow (39 pkt)

3. BKS BOSTK ZGO Bielsko-Biala (37 pkt)

FUTSAL EKSTRAKLASA

20 stycznia, Rakow Bielsko-Biala - We-Met FC Kamienica Krolewska 4:1 (4:0)

Tabela:

1. Rakow Bielsko-Biala (48 pkt)

2. Piast Gliwice (44 pkt)

3. KS Constart Lubawa (44 pkt)

FORTUNA 1 LIGA

Tabela

1. Aka Gdynia (34 pkt)

2. Odra Opole (34 pkt)

3. Motor Lubin (32 pkt)

Przerwa zimowa

17. Podbeskidzie Bielsko-Biala (16 pkt)

WAŻNE TELEFONY

Urząd Miejski, pl. Ratuszowy 1, 51 6 oraz ul. św. Stanisława Białobłocznego 52 (prace) od poniedziałku dorody w godz. 7:30-15:30, w czwartki 7:30-18:00, w piątki 7:30-13:30
Centrum 334979457, fax 33497796
Informacja, pl. Ratuszowy 6, tel. 334979800

Awaria oświetlenia ulicznego: UM, tel. 33497792, tel. 991
Awaria sieci energetycznej (dostęp): MZD, tel. 33472601, od 7:30 do 15:30

Pracowni Bielsko-Biala S.A. (stanowisko SUEZ) w godzinach pracy tel. 495956469, 571212625 e-mail: BOK_BB@poczta.um.bielsko-biala.pl

Wydział Gospodarki Miejskiej UM, tel. 33497793, 33497798
maszyny W&M tel. 334977627, 600040236 e-mail: gop.miejska@um.bielsko-biala.pl

Miejski Zarząd Drogi, tel. 33472601, od 7:30 do 15:30 e-mail: sekretariat@zrd.bielsko.pl
Dział Parkingu i Straży Miejskiej Parkowania: 33472600

Pogotowie weterynaryjno-sanitarne oraz Schronisko dla zwierząt: 33814918 w UM tel. 33487508, od 7:30 do 15:30

Podbeskidzie Ośrodek Interwencji Kryzysowej tel. 33846221 lub 10288
Nieskała Lina 338195901 bielsko-biala@nieaska.pl niedołączonych (kontakt w formie sms) 53056081 e-mail: polskiebielsko@interia.pl

Ośrodek Adopcyjne-Opiękunki 338150984
Straż Miejska tel. 998, 33822814, 33822815 e-mail: sm@strazmiejska.bielsko.pl
Miejska Komenda Policji tel. 991, 152, 476374255
Patriarchalna Straż Pożarna tel. 998, 33820065

POCZTA
Pogotowie ratunkowe tel. 999
Pogotowie energetyczne tel. 991
Pogotowie gazowe tel. 992
Pogotowie obojętne tel. 993
Pogotowie wodociągowe tel. 994
e-mail: zjazd@poczta.um.bielsko-biala.pl
GOPR tel. 995, 33826900

Rada Seniorów Miasta Bielska-Biala tel. 497770
dyżury w czwartki w godz. 11:00-13:00 w Centrum Seniora przy ul. Romana Dmowskiego 6
Centrum Seniora tel. 4971753, 4971754

2) w miesięczniku informacyjnym Kurier.BB

odpowiadają Maciej Bielskiowski, Piotr Kinnig i sp. Jeryj Polak, natomiast za poradę graficzną – Wiesław Lyskowski. Wydawcą jest domowa w Katedry Kłomkoc.

15 stycznia
Konsultacja w sprawie transportu zbiorowego
Rozpoczęły się konsultacje społeczne Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bielska-Białej.

Uwagi i wnioski do projektu planu – wylicznie wykorzystując przygotowany formularz konsultacyjny – można składać do 5 lutego

- drogą elektroniczną na adres: transport@urb.bielsko-biala.pl
- osobiście (w formie pisemnej) na adres: Urząd Miejski w Bielsku-Białej, Wydział Komunikacji, plac Ratuszowy 6 43-300 Bielsko-Biala
- osobiście (w formie pisemnej) w Urzędzie Miejskim w Bielsku-Białej, Wydział Komunikacji, pl. 233, plac Ratuszowy 6, 43-300 Bielsko-Biala.

16 stycznia
Odbiór odpadów z poprawkami
Rada przyjęła uchwałę zmieniającą zasady odbioru i zagospodarowania odpadów komunalnych.

Najważniejsze zmiany to zwiększenie o 10 tygodni miesięcznej liczby odbiorów odpadów komunalnych z kompostowalnymi odpadami twardego rodzaju, a dwa razy w miesiącu oraz samodzielne doprowadzenie o miesięcznej liczbie odpadów zbiórkowych i terminach ich wywozu w ramach limitu.

Wskazywanie się 9 stycznia. Związkowcy poinformowali, że nie odwołują się na nim porównanie – jedynym w tym rodzaju – na pierwszym spotkaniu nie dozwolony do porównania. Mają być porównani, by one zapisać i było skierowane przez nasz związek i pozostałe centrale. Zapewnił, że w tym celu jest skierowane przez związkowców, dyrektora przedstawia swoje. Konsultacja będzie nie ma – PRZYJAZD międzyzakładowej organizacji organizacji Jacek Duraj, przewodniczący Zarządu Pracowniczo-Technicznego Metalowcy. Związkowcy rozmawiają z likwidatorem bielskiej spółki.

Rozwijanie tematyki o pracę rozpocznie się już w lutym. – Terminy zwolnień uz-

sunku pracy z przyczyn niesłużących pracownikom.

– będziemy walczyć o jak najlepsze warunki dla zwolnionych. Myślę, że odnośnie do tego prawa nie ma być skierowane do państwa roku – zapowiada Wiesław Strojny z NSZZ Solidarność.

O tym, że w FCA Powertin nie dzieje się dobrze, wiadomo było w całym ubiegłym roku. Firma ogłosiła wtedy zamiar zmniejszenia zatrudnienia w Bielsku o szacunkowo 300 osób. Wiosną zarządził centrala związkowa podjęła się w sprawie wywołania tej redukcji. Pracownicy mogli odwołwać dobowanie.

Na spotkaniu z związkowcami likwidator poinformował o kole, iż przyczyną decyzji o likwidacji jest wprowadzenie przez Komisję Europejską regulacji dotyczących emisji spalin silników spalających gaz. Spokojnie zamówił na silniki spełniające, czego konsultacja jest podjęta przez Nadzwyczajne Zgromadzenie Wzrostków w dniu 2 stycznia 2024 roku uchwala (-) o nowym zarządzie.

Dwa i pół tysiąca małych bielszczań

He dźwił urodziło się w Bielsku-Białej w roku 2023 i jakoś otrzymały imię? Znany dane! Liczba jest zauważalnie niższa niż 12 miesięcy wcześniej, co pokazuje, że kryzys demograficzny nie oszczędza Podbeskidzia. Znany także najpopularniejsze imiona nadawane noworodkom!

W ciągu roku 2023 w Bielsku-Białej urodziło się 2518 dzieci. Wskazanie noworodków było przyszyły na świat w ubiegłym roku, było 1302 noworodków oraz 1216 noworodków.

Niestety trzeba zauważyć, że liczba dzieci, które przyszyły na świat w Bielsku-Białej w ubiegłym, jest mniejsza niż w ciągu poprzednich 12 miesięcy. Wzrostek 100 informowaliśmy ponad 3,5 tys. noworodków w całym roku 2022. Już wtedy lokalna opinia publiczna zauważyła, że mówimy o sporym spadku.

W gronie 1302 obywateli, którzy przyszyli na świat w roku 2023, najpopularniejszym imieniem był Nikodem. Tak swojego imię nazwało 59 pał.

W kolejnym miejscu w gronie imion imię było imię Agnieszka. To imię w roku 2023 miało 50 obywateli. Podam zamysł imię – imię radano 44 razy. Dalej w rankingu najpopularniejszy imię, Julia oraz Franciszka. Wskazanie imion, które w roku 2023 urodziło się w Bielsku-Białej 1216, pierwsze imię najpopularniejsze. Wskazanie 61 noworodkom podł zwiastka.

Niewco zmieniają popularność imion? Imię Hanna nadano 48 razy, a podłim zwróciła Emilia – to imię otrzymało sześć 27 razy. W gronie imion żeńskich poza podłim znalazły się także imię podłim imię jak Olivia, Maja oraz Laura.

Do imion najbardziej wybieranych przez rodziców w Bielsku-Białej należą: Diana, Platon, Józefina, Jagna, Zlatan, Dorota. Najbardziej rzadziej wybieraliśmy oraz zyczymy dużo radości z mądrecznością i opactwa, a dzieciom – zdrowia, zdrowia i jeszcze raz zdrowia!

Kurier.BB – Bezpłatny Miesięcznik Informacyjny
Wydawca: DPS Jarosław Ziłba, 32-450 Kozł, ul. Adama Asnyka 4
Redakcja: Krzysztof Kozł, Jolanta Kłosa, Michał Wałach, Tomasz Wawak, Jarosław Ziłba (red. nac.)
Kontakt z redakcją: tel. 606 767 668, e-mail: redakcja@kurier-bb.pl
Reklama: tel. 606 767 668, e-mail: reklama@kurier-bb.pl
Czas: Polska Press Sp. z o.o., Osiedle Piłsudskiego, Drukarnia w Stopnicy
Materiał nie zamieszczony w redakcji nie awrca. Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń.

ISSN: 2544-9834

3) na portalach bielsko.biala.pl, lubbie.pl: <https://bielsko.biala.pl/aktualnosci/53114/dwa-spotkania-w-ratuszu-jutro-omowienie-waznego-dokumentu>
<https://lubbie.pl/aktualnosci/ruszyla-konsultacja-w-sprawie-transportu-zbiorowego>

Lista artykułów

Dwa spotkania w Ratuszu. Jutro omówienie ważnego dokumentu

24.01.2024, godz. 20:00



Jutro w Ratuszu odbędą się spotkania konsultacyjne w sprawie aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bielska-Białej”. Konsultacje społeczne tego ważnego dokumentu trwają do 5 lutego.

W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi projektu aktualizacji kluczowego dokumentu dla rozwoju komunikacji publicznej w Bielsku-Białej w czwartek odbędą się dwa spotkania konsultacyjne poświęcone sprawie. Odbędą się one w sali sesyjnej Ratusza (plac Ratuszowy 1, pokój nr 30) w dwóch terminach: w godz. 10.30-12.00 oraz w godz. 16.30-18.00. Na spotkaniach zostaną zaprezentowane i omówione główne założenia dokumentu, z którym zapoznać można się także pod linkiem zamieszczonym w dołu artykułu.

LUBBIE.PL
JAKĄŚ STRONĄ MIAŁO

Aktualności | KulturaBB | GospodarkaBB | Blogosfera | SportBB | Bielsko ludzi | BBI

Ruszyla konsultacja w sprawie transportu zbiorowego

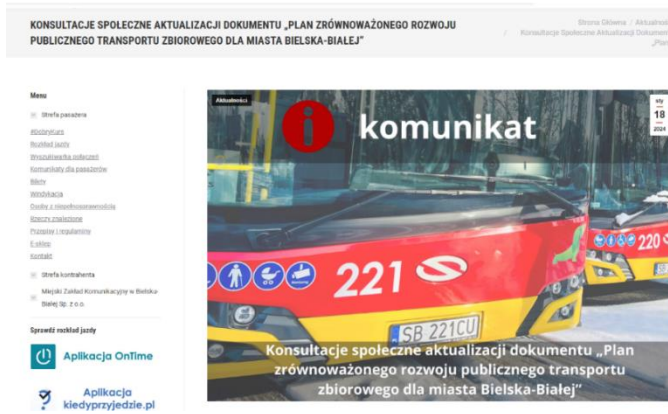
MICHAŁ WALACH | 18 STYCZNIA 2024



4) na portalach branżowych: komunikacja.bielsko-biala.pl, mzk.bielsko.pl, transinfo.pl, nowymig.cba.pl: <https://komunikacja.bielsko-biala.pl/index.php/2024/01/15/konsultacje-spoeczne-aktualizacji-dokumentu-plan-zrownowazonego-rozwoju-publicznego-transportu-zbiorowego-dla-miasta-bielska-bialej/>
<https://mzk.bielsko.pl/2024/01/18/konsultacje-spoeczne-aktualizacji-dokumentu-plan-zrownowazonego-rozwoju-publicznego-transportu-zbiorowego-dla-miasta-bielska-bialej/>

<https://transinfo.pl/infotrans/bielsko-biala-ma-plan-rozwoju-transportu-publicznego-od-trako/>

<http://www.nowymig.cba.pl/bielsko-biala-konsultacje-spoeczne-aktualizacji-dokumentu-plan-zrownowazonego-rozwoju-publicznego-transportu-zbiorowego-dla-miasta-bielska-bialej/>



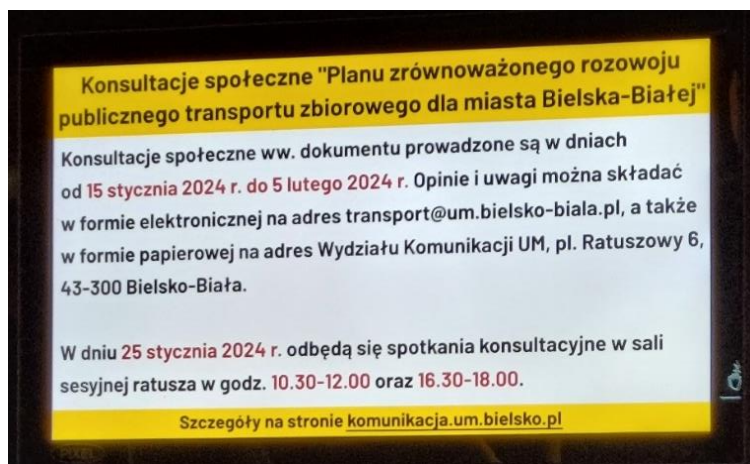
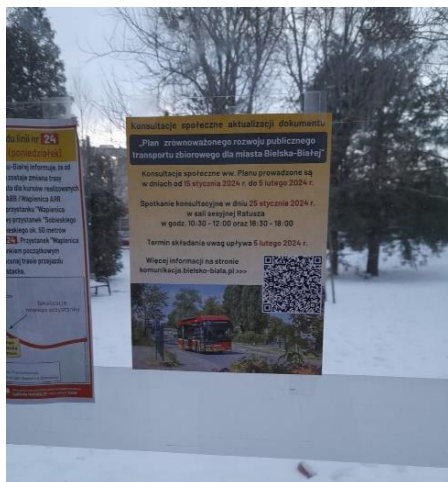
Nowy MIG
BIELSKA BIAŁA KOMUNIKACJA MIEJSKA
Codziennie nowe wiadomości i Post



Ponadto w ramach działań promocyjnych informacja o konsultacjach została rozestana mailingiem do Rad Osiedli, Radnych Rady Miejskiej w Bielsku-Białej, Młodzieżowej Rady Miasta Bielska-Białej, Powiatowej Społecznej Rady ds. Osób Niepełnosprawnych przy Prezydencie Miasta Bielska-Białej oraz umieszczona na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miejskim w Bielsku-Białej.

Informację o konsultacjach zamieszczono także:

- 1) w 35 wiatach zlokalizowanych na głównych przystankach komunikacyjnych oraz 130 autobusach MKZ na wewnętrznych wyświetlaczach LCD



- 2) w mediach społecznościowych: na Facebooku oraz Instagramie Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej



Metody i narzędzia zastosowane w ramach prowadzonych konsultacji

W ramach prowadzonych konsultacji opublikowane zostały następujące dokumenty:

- zarządzenie Prezydenta Miasta Bielska-Białej nr ON-II.0050.30.2024.SOP;
- projekt aktualizacji dokumentu pn.: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bielska-Białej”;
- wzór formularza zgłaszania uwag.

Do udziału w konsultacjach uprawnieni byli mieszkańcy Bielska-Białej.

Konsultacje polegały na kierowaniu przez uprawnione osoby opinii i uwag w formie pisemnej lub elektronicznej w terminie od 15 stycznia do 5 lutego 2024 r. W dniu 25 stycznia 2024 r. odbyły się również 2 otwarte spotkania konsultacyjne z mieszkańcami, podczas których przedstawione zostały główne założenia przedmiotowego dokumentu.

Opinie i uwagi w ramach konsultacji można było zgłaszać poprzez formularz interaktywny zamieszczony na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w zakładce dedykowanej konsultacjom społecznym, za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres: transport@um.bielsko.pl lub za pośrednictwem skrzynki podawczej znajdującej się w pokoju nr 233 (II piętro) w budynku Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej, przy pl. Ratuszowym 6.

Wykaz uwag zgłoszonych w ramach konsultacji:

Nr formularza	Lp.	Treść uwagi wraz z uzasadnieniem - pisownia oryginalna	Status uwagi	Uzasadnienie
1	1	Bielsko-Biała od lat zмага się z problemem nadmiernego zatłoczenia w centrum miasta, z którym nie robi się nic - wręcz przeciwnie zamiast wyprowadzać ruch osobówek z centrum miasta buduje się nowe parkingi (Paderewskiego, Kopernika) co tylko zachęca do przyjezdnych do rozjeżdżania ulic. Posiadam samochód, ale dojeżdżając do centrum miasta zawsze wybieram komunikację miejską - z dwóch względów - ekologia i brak konieczności szukania miejsca parkingowego. Oczywiście przez przesyt miejsc parkingowych, brak rotacji w centrum miasta występują gigantyczne korki samochodziarzy szukających wolnego - darmowego miejsca przez co komunikacja miejska zamiast priorytetu łapie opóźnienia.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 5.2.4 uwzględnia rozwój SPP, jak również ograniczenia ruchu samochodowego w centralnej części miasta. Natomiast w rozdz. 9.7.1 "Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu miejskim jako najważniejsze działanie poprawy stanu środowiska naturalnego miasta" uwzględnia potrzebę ograniczenia ruchu pojazdów indywidualnych w ścisłym centrum miasta poprzez ograniczenie liczby miejsc parkingowych.
	2	Osobiście uważam, że kwoty za parkowanie nie są adekwatne do realiów w jakich żyjemy, cena godziny parkowania powinna być zbliżona do kwoty biletu autobusowego lub wyższa, a miejsc objętych strefą płatnego parkowania zdecydowanie więcej. Obecnie w systemie są olbrzymie dziury, ulice w okolicy dworca PKP ul. Żeromskiego, Traugutta, Budowlanych. Do tego ul. Legionów i okolice, Broniewskiego. Niestety bez odważnych decyzji w zakresie jej rozszerzenia niewiele się zmieni. Właściciele samochodów osobowych, najczęściej pracowników z powiatu którzy przyjeżdżają do Bielska-Białej w celach zarobkowych, wywożą pieniądze do swoich gmin, nie powinni w ogóle być uprzywilejowani. Miasto powinno zmienić politykę parkingową stawiając na budowanie parkingów przesiadkowych na rogatkach miasta i stawiając na zrównoważony rozwój komunikacji miejskiej - bo dla pasażera nie liczy się autobus elektryczny a zwykły, czysty	Poza przedmiotem konsultacji	Kwestia wdrażania polityki parkingowej i kreowania wysokości opłat za postój w SPP wykracza poza zakres planu.

		punktualny pojazd przy jednoczesnej dobrej ofercie przewozowej (parking P&R) - zostawiam auto na rogatkach i jadę komunikacją miejską.		
3		W tym celu w perspektywie długofalowej niezbędne są parkingi na wlotach, minimum na ul. Partyzantów np. teren na przeciwko Biedronki (zbierający ruch od Żywca i Szczyrku), ul. Cieszyńskiej (rejon ul. Międzyrzeckiej), ul. Warszawska (rejon Koniczynki), ul. Krakowska (rejon obwodnicy) i ul. Wyzwolenia (rejon obwodnicy).	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.8 uwzględnia powstanie zintegrowanego węzła przesiadkowego w centrum miasta oraz lokalnych węzłów przesiadkowych przy przystankach kolejowych. W rozdz. 10.6 uwzględniono możliwość współpracy pomiędzy siecią transportu zbiorowego a systemem parkingów miejskich P+R. Wprowadzenie takich rozwiązań taryfowych leży w gestii Miasta Bielsko-Biała i Rady Miejskiej Bielska-Białej.
4		Do tego niezwykle istotnym jest stopniowe ograniczanie ruchu w centrum miasta - np. poprzez zmniejszenie przekroju ul. 3 Maja - stworzenie buspasów od ul. Piastowskiej do Placu Mickiewicza przy długofalowych planach eliminacji ruchu kołowego na tym odcinku. Na koniec zachęcam do lektury doświadczeń austriackich, gdzie władarze dzielnic apelują o rozrost strefy SPP aby wykluczać ruch kołowy poprzez bardzo wysokie opłaty parkingowe, a pieniądze pozyskane z SPP przeznacza na rozwój komunikacji miejskiej, która dzięki temu z roku na rok robi się coraz bardziej rentowna (nie socjalna jak w Polsce) i przynosi oczekiwane efekty ekologiczne.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 5.2.4 oraz 12.5 uwzględnia ograniczenie ruchu samochodowego w centralnej części miasta, tworzenie stref Tempo-30 i ulic typu woonerf, jak również lokalne uspokajanie ruchu.

2	5	<p>Miasto Bielsko-Biała kandyduje do zaszczytnego tytułu europejskiej stolicy kultury i przeszło do kolejnego etapu konkursu. Uzyskanie tego miana jest związane z możliwością zaprezentowania życia kulturalnego miasta a także okazją do pozyskania zewnętrznych środków unijnych na rozwój oferty kulturalnej. Do tej pory udało się to tylko dwóm polskim miastom: Krakowi i Wrocławowi. Jednym z elementów kulturalnej prezentacji miasta jest sprawny i rozwijający się transport publiczny, który przyciąga zarówno mieszkańców jak i przyjezdnych czystymi i zadbanymi autobusami oraz wysoką częstotliwością kursowania linii a szczególnie tych łączących ośrodki kultury. Na przestrzeni minionych lat miasto dość dogłębnie zmodernizowało tabor na nowe autobusy i poprawiło siatkę połączeń pomiędzy osiedlami lecz w dalszym ciągu nie rozwiązany został problem oblepiania autobusów staroświeckimi reklamami. Co najbardziej mnie uderzyło w dokumencie to fakt iż wręcz promuje się w nim oblepianie reklamami łącznie z oknami całych autobusów. Co prawda określone zostały tam roczniki pojazdów tylko do 2015 roku ale uważam to za głębokie nadużycie, szczególnie w okresie gdy miasto chce otrzymać tytuł stolicy kultury. Zaklejanie okien reklamami, wożenie pasażerów całymi oklejonymi autobusami jak w trumnach to z pewnością nie jest powód do dumy i promowania miasta. A mamy w Bielsku tak piękną malaturę pojazdów, rodem z herbu miasta, która jest wykorzystywana na cele komercyjne! Wnoszę o skorygowanie treści dokumentu i powzięcie decyzji o likwidacji reklam na autobusach.</p>	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 9.5 częściowo uwzględnia zakaz nanoszenia reklam całopojazdowych na nowe autobusy od 2015 r. - obecnie większość pojazdów tj. 58% nie posiada tego typu reklam.
	6	<p>Drugi wniosek dotyczy wprowadzenia wzorem innych polskich i europejskich miast przystanków na żądanie tak aby kierowcy autobusów szczególnie na peryferiach miast czy mało uczęszczanych przystankach nie byli zmuszani do bezsensownego zatrzymywania autobusów i otwierania drzwi. Powoduje to niepotrzebne straty czasu i opóźnienia w kursowaniu linii, niepotrzebne wietrzenie autobusów szczególnie w okresie jesiennozimowym oraz zużywanie się mechanizmów drzwi. Przystanki na żądanie są sprawdzonym rozwiązaniem</p>	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.2 oraz 12.6 uwzględnia utworzenie przystanków na żądanie.

	w transporcie autobusowym a od kilku lat z powodzeniem funkcjonują nawet na koleji.		
7	Trzeci wniosek jest związany z pojęciem optymalizacji sieci i potrzebie zmian na sieci poprzez łątanie czarnych dziur. Brakuje połączeń autobusowych a wręcz minibusowych o których wspomniano w dokumencie w rejonie lotniska w Aleksandrowicach.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.2 uwzględnia powstanie linii dowozowych obsługiwanych taborem klasy MINI. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
8	W rejonie ulic Grunwaldzkiej i Konopnickiej jest za mała częstotliwość kursowania autobusów (natomiast ulicą Piastowską jeżdżą niemal wszystkie linie).	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.11 uwzględnia potrzebę zwiększenia dostępności do transportu zbiorowego na obszarze osiedla Górne Przedmieście. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
9	Brakuje połączenia pomiędzy Kamienicą przez ulicę Orzeszkową w kierunku Osiedla Beskidzkiego/Kopernika.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.2 uwzględnia powstanie linii dowozowych obsługiwanych taborem klasy MINI. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
10	Powinno się dążyć za wszelką cenę do zapewnienia minimum oferty przewozowej w weekendy na odcinkach sieci gdzie linie kursują tylko od poniedziałku do piątku, tak aby wzorem linii nr 34 w weekendy zapewnić jakąkolwiek ofertę przewozową. Teraz takich połączeń pozbawiony jest np. rejon Straconki i Lipnika (35L i 35S nie kursują), ponownie Lipnika (27) czy Starego Bielska (18).	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.

	11	Powinno dążyć się do likwidacji nierentownych linii obsługujących zdublowane relacje innych linii podstawowych czy uzupełniających a w zamian stawiać na wysoką częstotliwość kursowania i zespoły przesiadkowe.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.11 uwzględnia potrzebę zwiększenia częstotliwości odjazdów przez zwiększenie liczby realizowanych kursów.
3	12	Pisze z prośbą o częstsze kursy autobusu nr 12 i kursy w sobotę których niestety nie posiada. Autobus ten jest dosyć ważnym kursem zwłaszcza dla mieszkańców Hałcnowa którzy oprócz tego autobusu mają tylko linie 32 jadącą w innym kierunku.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.
4	13	Plan mówi tylko o integracji taryfowej pomiędzy MZK a PKM a nie porusza w ogóle problemu koordynacji rozkładów jazdy 50 i VII który dosłownie leży i kwiczy. Autobusy zamiast się uzupełniać na trasie do Czechowic to się podjeżdżają szczególnie w weekendy. Skoro miasto płaci za PKM to powinno też wymagać dopasowania rozkładów i w drugą stronę tak samo.	Treść istniejąca	Zgłoszony postulat jest zapewniony w treści rozdziału 12.9 - zakłada się opracowanie skoordynowanego i zsynchronizowanego rozkładu jazdy.
	14	Wprowadzenie w Czechowicach na dworcu odjazdu linii 50 i VII z tego samego peronu w stronę miasta i silesii, aktualnie ludzie gonią zdezorientowani na dworcu pomiędzy peronami.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan nie odnosi się do kwestii obsługi przez poszczególne linie autobusowe przystanków wielostanowiskowych, na dworcach autobusowych i na węzłach przesiadkowych.
	15	Likwidacja linii nr 28 i przywrócenie kursowania linii nr 30 z relacji z Karpackiego do dworca a po oddaniu centrum przesiadkowego do niego	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych jak również likwidacji linii.
	16	i koordynacja z linią nr 50 co pozwoli na równe odjazdy przez cały dzień. (28 jest najczęściej zawieszoną linią przez MZK a na Michałowicza jest dużo pasażerów a za mało kursów) - w zamian za 28 przetrasowanie 16 przez Stawową.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 5.2.4, 7.2, 9.2, 10.5, 12.11 uwzględnia synchronizację odjazdów linii kursujących wspólnymi ciągami komunikacyjnymi. Plan nie określa szczegółowo czasookresy obowiązywania poszczególnych typów biletów.
	17	Modernizacja lub wymiana na nowe automatów biletowych na przystankach. Obecne są bardzo awaryjne a przy gasnącej liczbie	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 10.7 uwzględnia tę uwagę poprzez dążenie do

		punktów handlowych jedynym miejscem zakupu biletów stacjonarnych.		modernizacji kanałów płatności biletomatów stacjonarnych.
18		Uruchomienie przystanków na żądanie co pozwoli przyspieszyć kursowanie linii i ograniczyć opóźnienia, również na liniach PKM.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.2 oraz 12.6 uwzględnia utworzenie przystanków na żądanie.
19		Likwidacja reklam na autobusach MZK które ograniczają widoczność i szpecą autobusy oraz uporządkowanie ogłoszeń i reklam w środku autobusów które są klejone gdzie popadnie.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 9.5 częściowo uwzględnia zakaz nanoszenia reklam całopojazdowych na nowe autobusy od 2015 r. - obecnie większość pojazdów tj. 58% nie posiada tego typu reklam.
20		Dokończenie nowej wizualizacji autobusów MZK, nowe numery taborowe i piktogramy których nie klei się już na autobusach z reklamami.	Poza przedmiotem konsultacji	Wprowadzenie nowej wizualizacji autobusów MZK wykracza poza zakres Planu - działanie jest etapowane i uwarunkowane od zakończenia dotychczasowych kontraktów reklamowych.
21		Budowa nowych tablic DIP na przystankach Lwowska Krakowska po obu stronach, Żywiecka Hotel, Partyzantów Andersa, Karpackie Koiłsta, Beskidzkie Kładka, Piastowska tam gdzie jeszcze nie ma.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 11.1 i 12.1 uwzględnia rozwój systemu ITS poprzez montaż tablic DIP na kolejnych przystankach.
22		Budowa nowego przystanku na Piastowska Dworzec w kierunku Hulanki, bardzo brakuje w centrum miasta i zmiana lokalizacji przystanków Warszawska Dworzec przesunięcie ich pod kładkę żeby skrócić drogi dojścia pieszych.	Uwzględniono	Plan w rozdz. 12.8 uwzględnia utworzenie przystanku Piastowska Dworzec jak również zmianę lokalizacji przystanków Warszawska Dworzec jako elementu zespołu przystanków w rejonie dworca, uwaga w zakresie wprowadzenia przystanku Piastowska Dworzec uwzględniona w rozdz. 12.2 w tab. 12.1 (lokalizacja uwzględniona w projekcie przebudowy odcinka ul. Piastowskiej).
23		Budowa większych wiat przystankowych 4 modułowych zamiast 3 modułowych tam gdzie jest na to miejsce. Standardowe są za mało pojemne i nie chronią większej liczby pasażerów.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 11.1 uwzględnia budowę wiat o większej liczbie modułów na przystankach o wysokich potokach pasażerskich - działanie realizowane w programie wymiany wiat.

24	W dokumencie nie wskazano konkretnych marek i modeli autobusów tylko klasy MINI, MIDI co nie mówi nic. Pasażerowie kojarzą marki Mercedes i Solaris.	Uwzględniono	Uwaga uwzględniona - w rozdz. 4.1 dookreślone zostaną marki i modele taboru aktualnie eksploatowanego przez Operatora - przypisane do konkretnego typu taboru.
25	W dokumencie brakuje schematów sieci i przystanków PKM i Komunikacji Beskidzkiej na terenie miasta są tylko relacje linii po miejscowościach w tabelkach. Plan powinien uwzględniać takie elementy.	Uwaga nieuwzględniona	W Planie wykorzystywano wyłącznie schematy publicznie dostępne, które są na bieżąco aktualizowane.
26	Rozszerzenie umowy z Wilkowicami na kursy MZK przez wydłużenie linii 24 wybranymi kursami do Urzędu Gminy w Wilkowicach. 2 jeździ na Górne, 57 do Leśniczówki a do centrum Wilkowic poza 116 i 161 które kursują bardzo rzadko nie ma komunikacji.	Poza przedmiotem konsultacji	Kwestie wydłużenia linii komunikacyjnych poza obszar Miasta Bielska-Białej są regulowane przez porozumienia międzygminne. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
27	Niepokojące dysproporcje w sieci ścieżek rowerowych na mieście bielsko i w powiecie. W powiecie widać ponad 100% wzrost sieci dróg a na terenie miasta ledwo drży. Zwiększenie nakładów na budowę nowych odcinków dróg rowerowych a szczególnie w ramach planowanej Nowopiekarskiej, przebudowywanej piastowskiej i warszawskiej.	Poza przedmiotem konsultacji	Uwaga przedstawia indywidualną opinię - nie dotyczy treści i merytoryki Planu.
28	Przywrócenie kursowania linii 25 do Mazańców za zawieszoną linię 129.	Poza przedmiotem konsultacji	Kwestie wydłużenia linii komunikacyjnych poza obszar Miasta Bielska-Białej są regulowane przez porozumienia międzygminne. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
29	Popieram zakup nowych autobusów przegubowych i skierowanie ich na 6. MZK ma duży deficyt taboru przegubowego co widać przy awariach. Zamiast rezerwowych przegubowców zawsze MZK wysyła małe autobusy.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 10.8.4, 12.3,12.10 uwzględnia zwiększenie taboru przegubowego wraz z niezbędną

				rezerwą bierną, co wyniesie razem 28-29 szt.
30	Zaniechanie zakupu autobusów elektrycznych, których eksploatacja jest nieekonomiczna i generuje masę problemów, zawieszenia kursów i awarii. Odsyłam do artykułów o elektrykach w Gdańsku i Krakowie. Wprowadzenie tak dużej liczby elektryków zabije transport w Bielsku.		Uwaga nieuwzględniona	Zakup autobusów zeroemisyjnych wynika z wymogów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz z opracowanej w roku 2021 Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych dla komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej. Obecnie autobusy elektryczne są eksploatowane w komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej i zaprzestanie ich eksploatacji wiązałoby się z utratą korzyści społecznych i ekonomicznych generowanych przez te pojazdy (np. mniejszy hałas, brak emisji lokalnej spalin). Przepisy krajowe i wspólnotowe narzucają na organizatorów i operatorów komunikacji miejskiej wprowadzanie do eksploatacji autobusów zeroemisyjnych, do których zaliczają się m.in. autobusy elektryczne oraz autobusy z wodorowymi ogniwami paliwowymi. Toteż niemożliwe jest przyjęcie założenia o kategorycznym niewprowadzaniu do ruchu autobusów elektrycznych w komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej, gdyż ostateczny zakres przedsięwzięć w zakup zeroemisyjnej floty (typ autobusu, wielkość, liczba etc.), powinien wynikać z analiz wykonalności inwestycji.

				Kwestie te zostały opisane w rozdz. 5.3.2 i 12.3.
31	Uruchomienie nowego przystanku Daszyńskiego Stażystów w kierunku Bestwiny (aktualnie jest tylko w jedną stronę) co utrudnia dostępność komunikacyjną.	Częściowo uwzględniono		Przedstawione w tabeli proponowane lokalizacje przystanków autobusowych nie stanowią katalogu zamkniętego. Należy podkreślić, że każda nowa lokalizacja przystanku wymaga uzyskania opinii miejscowej rady osiedla oraz podjęcia szczegółowego procesowania w zakresie brd.
32	Uruchomienie kursowania linii pracowniczej do nowej strefy przy ul. Londzina i pokierowanie jest ul. Sobieskiego i Regeera do Wapienica Centrum. Rejon ten jest pozbawiony transportu a znajduje się masa firm i zakładów. Coś na wzór linii P2.	Treść istniejąca		Plan w rozdz. 12.2 uwzględnia możliwość skomunikowania ul. Londzina transportem zbiorowym. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
33	Budowa brakującego odcinka Rudawki do Andersa i zapewnienie obsługi zakładów pracy linią od drugiej strony np. wahadłowe kursy 25 co nie pojadą do Mazańcovic.	Treść istniejąca		Plan w rozdz. 12.2 uwzględnia możliwość skomunikowania ul. Rudawka transportem zbiorowym - uruchomienie połączenia uwarunkowane od inwestycji drogowej MZD.

5	34	Proponuję przywrócić koncepcję uspokojenia ruchu samochodowego w centrum miasta i wprowadzenie priorytetów dla autobusów po zakończeniu Nowopiekarskiej poprzez dedykowane buspasy na skrajnych pasach.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 5.2.4 oraz 12.5 uwzględnia ograniczenie ruchu samochodowego w centralnej części miasta, tworzenie stref Tempo-30 i ulic typu woonerf, jak również lokalne uspokajanie ruchu.
	35	Doparowanie przystanku 3 Maja do Mikuszowic, Piastowska Dworzec do Hulanki. Na obszarze centrum gdzie są największe potoki pasażerów brakuje zintegrowanych zespołów przystankowych umożliwiających przesiadki. Wprowadzony zakaz mógłby dotyczyć ruchu tranzytowego a pozostawienie tylko po jednym pasie dla samochodów samoczynnie wpłynie na wybieranie przez kierowców alternatywnych tras przejazdu.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 12.8 uwzględnia utworzenie przystanku Piastowska Dworzec jako elementu zespołu przystanków w rejonie dworca, uwaga w zakresie wprowadzenia przystanku Piastowska Dworzec uwzględniona w rozdz. 12.2 w tab. 12.1. (lokalizacja uwzględniona w projekcie przebudowy odcinka ul. Piastowskiej). Wyznaczenie przystanku 3 Maja Dworzec w kier. Mikuszowic - może odbyć się w ramach bieżących działań optymalizacyjnych po wprowadzeniu działań uspokojenia ruchu na ul. 3 Maja.
	36	Proponuję przerzucić z Piastowskiej część linii na Grunwaldzką i Konopnickiej żeby transport był bardziej dostępny w centrum miasta a na piastowskiej jest za dużo linii które wożą pojedynczych pasażerów.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.11 uwzględnia potrzebę zwiększenia dostępności do transportu zbiorowego na obszarze osiedla Górne Przedmieście.
	37	Na peryferiach jest bardzo dużo przystanków o niskich napełnieniach na których na części kursów nikt nie wsiada więc żeby przyspieszyć kursowanie linii dobrze byłoby wprowadzić je na żądanie a więc kierowcy by się tylko zatrzymywali i otwierali drzwi gdy będą na nich pasażerowie.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.2 oraz 12.6 uwzględnia utworzenie przystanków na żądanie.
	38	Brakuje biletów 15 lub 20 minutowych co uprawniałoby do przejazdu tylko na krótkich odcinkach na 2 czy 3 przystanki co nie wymagałoby przez pasażerów dodatkowych kosztów za cały bilet.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 10.6 opisuje projektowanie systemu taryfowo-biletowego w tym bilety czasowe krótko- i długookresowe. Plan nie określa szczegółowo czasookresy

				obowiązki poszczególnych typów biletów.
	39	Do tego potrzebna byłaby integracja biletów z Komunikacją Beskidzką oraz Czechowicami żeby na tym samym bilecie bez dodatkowych kosztów można podróżować wszystkimi autobusami.	Treść istniejąca	Integracja taryfowo-biletowa, opisane są w rozdz. 12.1 i 12.9.
	40	Na przystankach wiszą rozkłady odjazdów autobusów Komunikacji Beskidzkiej ale nie zatrzymują się oni na przystankach w Bielsku jadąc w stronę dworca bo kierowcom szkoda czasu a dużo pasażerów by chciało skorzystać szczególnie jak taka 6 jedzie opóźniona.	Poza przedmiotem konsultacji	Uwaga dotyczy bieżących kwestii eksploatacyjnych w ramach usług świadczonych przez zewnętrznego przewoźnika - Komunikację Beskidzką.
	41	Brakuje autobusów przegubowych duża część linii 2, 6, 4 jeździ przepełniona i podróżuje się w ścisiku.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 10.8.4, 12.3 i 12.10 uwzględnia zwiększenie taboru przegubowego.
	42	Na tablicach elektronicznych na przystankach i w aplikacji nie ma odjazdów autobusów Komunikacji Beskidzkiej i PKM, które powinny być wyświetlane tak samo jak w wyszukiwarce połączeń.	Poza przedmiotem konsultacji	Kwestie wyświetlania odjazdów autobusów innych przewoźników na tablicach DIP uwarunkowane jest od możliwości technicznych i operacyjnych poszczególnych przewoźników co wykracza poza zakres Planu.
	43	Często na tablicach wyświetlane są autobusy które nie przyjeżdżają albo nagle znikają z tablic jak nie ma odjazdów za x min tylko pokazywane są odjazdy godzinowe.	Poza przedmiotem konsultacji	Prezentowanie informacji o godzinach odjazdów w czasie teoretycznym wynika z chwilowych braków łączności GPS z pojazdem, co jest bieżącą kwestią eksploatacyjną - uwaga wykracza poza zakres Planu.
6	44	Proszę o wprowadzenie zmian na linii nr 6 poprzez zwiększenie liczby kursów w dni robocze lub puszczenie na linii większych autobusów. W autobusach panuje duży tłok w godzinach szczytu a 6 obsługuje większą część miasta co obniża komfort podróży.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 10.8.4, 12.3 i 12.10 uwzględnia zwiększenie taboru przegubowego.
	45	Proszę też rozważyć zmianę trasy linii nr 27 przez przystanek Lipnik Granica.	Częściowo uwzględniono	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych jak również likwidacji linii.

7	46	Zróbcie coś z komunikacją do Czechowic. Autobusy są przepełnione i jeżdżą stadami jeden za drugim najpierw VII a później 50 albo na odwrót do tego wiecznie opóźnione. Czemu nie można tych rozkładów normalnie ułożyć? Chce jechać rano z Czechowic to mam 2 a potem pół godziny czekania i po południu to samo z Bielska. Z jednej strony odjeżdża 50 a po drugiej stronie VII ani przelecieć na drugą stronę jak jadą ani nic.	Treść istniejąca	Zgłoszony postulat jest zapewniony w treści rozdziału 12.9 - zakłada się opracowanie skoordynowanego i zsynchronizowanego rozkładu jazdy.
8	47	Chciałem zgłosić problem związany z brakiem możliwości zakupów biletów autobusowych w mieście. Lista punktów MZK nijak się ma do rzeczywistości. Są zaznaczone punkty które nie istnieją lub nie mają biletów. Biletomaty na przystankach są wiecznie niesprawne i nie da się kupić biletów. Jak potrzebuje kupić miesięczny to czasem trzeba pojechać do centrum i przelecieć od piastowskiej do Żwirki żeby trafić sprawny. Czemu nie można w nich kupić biletów 30 dniowych tak jak w aplikacjach? Są tylko miesięczne. Rodzaje biletów powinny być takie same jak elektroniczne.	Poza przedmiotem konsultacji	Interaktywna lista punktów sprzedaży biletów MZK jest na bieżąco aktualizowana. Dystrybucja biletów okresowych 30-dniowych prowadzona jest wyłącznie w mobilnych kanałach płatności co zostało opisane w rozdziale 10.7.
	48	Brakuje biletów 20 minutowych na kilka przystanków.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 10.6 opisuje projektowanie systemu taryfowo-biletowego w tym bilety czasowe krótko- i długookresowe. Plan nie określa szczegółowo czasookresy obowiązywania poszczególnych typów biletów.
9	49	Proszę o wprowadzenie zmianę rozkładu jazdy i numeracji linii 35L i 35S bo jest to nieczytelne i na autobusach i w rozkładach jazdy i od wieku lat wprowadza ludzi w błąd wsiadających na przystankach Dworzec, Prezydent czy Lipnik Dolny. Przez to trzeba jechać dookoła.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.11 uwzględnia potrzebę zmiany numeracji linii 35L i 35S na oznaczenia cyfrowe.
	50	Rozkład jest do bani bo jest za mało kursów a w soboty i niedziele nie jeździ w ogóle.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.

	51	W Lipniki nie ma biletomaty i nie ma gdzie kupić bilety.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje kanały dystrybucji biletów w rozdz. 10.7, natomiast nie określa on poszczególnych lokalizacji automatów biletowych na obszarze Osiedli. W każdym autobusie MZK prowadzona jest sprzedaż biletów w kasownikach mobilnych oraz przez kierowców.
10	52	Składam wniosek o zwiększenie częstotliwości kursowania linii na obszarze Osiedla Sarni Stok.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.
11	53	Chciałam zwrócić uwagę na bardzo istotny moim zdaniem aspekt a więc koloru wiat przystankowych. Cieszę się że od kilku lat modernizuje się przystanki i przemalowuje na jednolity kolor grafitowy który jest naturalny dla krajobrazu. Niestety wiat o szpetnej stylistyce czerwono żółtej jest w dalszym ciągu za dużo. Proszę o uwzględnienie wniosku o ich jak najszybsze dostosowanie do nowej kolorystyki. Druga sprawa są wiaty konserwatorskie. Praktyka pokazała że kolor piaskowy na elementach architektury się nie sprawdził, wiaty są poobdzierane, widać na nich brud i ślady po kleju naklejek i taśm klejących. Podział miasta na dwa odrębne schematy malowania jest działaniem niespójnym z punktu widzenia stylistyki więc proszę o ujednoczenie koloru wiat na całym obszarze do koloru grafitowego.	Treść istniejąca	Kolorystyka wiat przystankowych została określona w rozdz. 11.1. Podział kolorystyczny wiat przystankowych wynika z odrębnego dokumentu Uchwały nr LIV/1246/2023 Rady Miejskiej w Bielsku-Białej w sprawie zasad i warunków sytuowania obiektów małej architektury, tablic reklamowych i urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń, ich gabarytów, standardów jakościowych oraz rodzajów materiałów budowlanych, z jakich mogą być wykonane (tzw. Uchwała Reklamowa).
	54	Niezrozumiałe jest dla mnie również kwestie stawiania koszy na śmieci w różnych kolorach. Na części przystanków są nowe kosze w kolorze grafitowym które stoją przy piaskowych wiatkach w centrum. A pozostałym obszarze zamontowano nowe zielone kosze na śmieci a jeszcze na wielu przystankach są stare czerwono żółte. Czy nie można było tego ujednoczyć wszystko co nowe na kolor grafitowy. Proszę o dostosowanie kolorystyki do jednolitych barw.	Poza przedmiotem konsultacji	Uwaga wykracza poza zakres Planu.

	55	Kolejna kwestia to wątpliwa estetyka reklam na autobusach MZK. Większość reklam prezentowana jest w kolorze czarnym, grafitowym przez co w przestrzeni publicznej funkcjonuje powiedzenie że autobus jest jak trumna.	Poza przedmiotem konsultacji	Uwaga wykracza poza zakres Planu.
12	56	Modernizacja lub wymiana starych nieczytelnych wyświetlaczy pomarańczowych w autobusach na białe kontrastowe i montaż tych dużych z numerem linii obok drzwi na wysokości wzroku.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 9.5 uwzględnia elektroniczne kontrastowe wyświetlacze w kolorze białym oraz dodatkowe wyświetlacze z numerem linii wysokiego kontrastu. Nie przewiduje się wymiany istniejących wyświetlaczy pomarańczowych na białe.
	57	Zmiana koloru wyświetlaczy na przystankach na białe Stosowanie na przystankach.	Uwaga nieuwzględniona	Tablice DIP zamontowane na przystankach zostały wykonane na bazie diod koloru bursztynowego, nie jest możliwa zmiana kolorystyki wyświetlanych napisów.
	58	Montaż kostek integracyjnych na przystankach o największych liczbach osób szczególnie w centrum gdzie jeździ dużo autobusów i jest ryzyko poślizgnięcia się lub potrącenia. Brakuje na dworcu, prezydencie, żwirkach.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 9.6 uwzględnia kwestia standardu budowy nowych i remontowanych przystanków poprzez montaż kostek integracyjnych na przystankach autobusowych.
	59	Stosowanie w nowych autobusach nowego typu drzwi otwieranych na zewnątrz nie tylko w 2 drzwiach ale też w 3. Po pierwsze w autobusie mieści się więcej ludzi przy drzwiach a po drugie nie ma ryzyka uszkodzenia łaski niewidomemu.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 9.6 uwzględnia kwestia stosowania co najmniej jednej pary drzwi odskokowo-przesuwnych w autobusach standardowych i co najmniej dwóch par drzwi w autobusach przegubowych.
	60	Dokończenie oznakowania środkowych drzwi piktogramami wózka i niepełnosprawnego bo ludzie nie zawsze wiedzą jak wsiadać. Część autobusów ma a część nie.	Poza przedmiotem konsultacji	Wprowadzenie nowej wizualizacji autobusów MZK wykracza poza Plan - działanie jest etapowane i uwarunkowane od zakończenia dotychczasowych kontraktów reklamowych.

	61	Zmiana formy prezentowania rozkładów jazdy obecny wzór kolorystyczny jest mało przyswajalny dla osób z wadą wzroku. Żółty kolor i czarne napisy w obecnych realiach są mało czytelne. Proponuję zmienić układ tabliczek na poziomy o większych literach i zupełnie białym tle a żółte drukować tylko rozkłady tymczasowe.	Uwaga nieuwzględniona	Wypracowany obowiązujący wzór tabliczki przystankowej powstał na bazie zgłaszanych wniosków i uwag od pasażerów, w tym także pasażerów ze szczególnymi potrzebami.
	62	Zmiana numeru czechowickich VII i X na numery cyfrowe tak jak 5. Liternictwo rzymskie jest bardzo słabo widoczne dla osób z problemami wzroku. Widać z czasami tylko poziome kreski.	Uwaga nieuwzględniona	Uwaga dotyczy linii komunikacyjnych zewnętrznego Operatora - PKM Czechowice-Dziedzice Sp. z o.o.
13	63	Prośba o uwzględnienie w rozkładach jazdy do wydruku umieszczanych na wiatach przystankowych i do pobrania w internecie, w miejscu trasy przejazdu o wpisaniu czasu przejazdu od przystanku z którego rusza autobus do kolejnych na trasie. Przykładowo rozkład linii nr 1, przystanek Cygański Las 03 (kierunek Osiedle Beskidzkie) nad każdym kolejnym przystankiem dopisywać wartość w minutach. Kolejny przystanek na trasie to Bystrzańska Olszówka (wpisać np. wartość "+3") i tak przy kolejnych aż do końca trasy. Tą prośbę uzasadniam potrzebą informacji dla mieszkańców nie korzystających z rozwiązań elektronicznych czy turystów odwiedzających nasze miasto. Takie rozwiązania są także stosowane z powodzeniem w innych miejscowościach.	Uwaga nieuwzględniona	Z uwagi na stosowanie rozbieżnych czasów przejazdu (zindywidualizowane czasy) pomiędzy przystankami w poszczególnych czasookresach w ciągu dnia jak również w poszczególnych typach dni (dzień roboczy/soboty/niedziele) wprowadzenie rozwiązania nie jest możliwe. Informacja o czasie przejazdu pomiędzy przystankami jest prezentowana w dynamicznych rozkładach jazdy na stronie rozklady.bielsko.pl, aplikacji ITSBB, OnTime oraz kiedyprzyjedzie.pl.

	<p>64 Prośba w sprawie uprawnień do bezpłatnych biletów, które obowiązują dla ZHDK. Czy przepisów nie można wprowadzić tożsamy jak w regulaminie przewozu osób w Komunikacji Beskidzkiej. Przytoczę tu odpowiedni wycinek: "5) Honorowi Dawcy Krwi: a) posiadający status „Honorowy Dawca Krwi – Zasłużony dla Zdrowia Narodu” na podstawie legitymacji wydanej przez ministra właściwego ds. zdrowia, którzy oddali bezpłatnie minimum 20 litrów krwi pełnej lub odpowiadającą tej objętości ilość innych jej składników, b) Zasłużeni Honorowi Dawcy Krwi I stopnia, na podstawie legitymacji wydanej przez Polski Czerwony Krzyż, którzy oddali bezpłatnie minimum: – 18 litrów krwi pełnej lub odpowiadającą tej objętości ilość innych jej składników – w przypadku mężczyzn, – 15 litrów krwi pełnej lub odpowiadającą tej objętości ilość innych jej składników – w przypadku kobiet wraz z dowodem osobistym lub innym dokumentem umożliwiającym potwierdzenie tożsamości osoby uprawnionej. Tożsamość można potwierdzać również przy użyciu usługi mObywatel. c) wszyscy pozostali w dniu, w którym oddali krew, na podstawie zaświadczenia wydanego przez Regionalne Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa, Wojskowe Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa MON lub Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa MSWiA." Na dzień dzisiejszy sprawa jest o tyle utrudniona, że trzeba zapisywać się na listy klubowe, wyrabiać dodatkową legitymację na bilet specjalny, odebrać go osobiście w kasach MZK, wraz z wniesieniem opłaty rocznej." Prośbę swą motywuję tym, że przepisy wyraźnie opisane w regulaminie wyeliminowałyby tą zbędną moim zdaniem procedurę i ułatwią korzystanie osobom uprawnionym. Obecnie bilety te przysługują tylko ZDZN ale tak jak zapisano to w Komunikacji Beskidzkiej mogłyby obejmować Zasłużonych Honorowych Krwiodawczyń i Krwiodawców I Stopnia. Wyeliminowało by się niepotrzebny dokument, który w tej chwili jest tworzony a i tak potwierdzany dowodem osobistym. Przecież jest od tego legitymacja odznaczenia Ministra Zdrowia czy Książeczka ZHDK wydana przez PCK.</p>	<p>Poza przedmiotem konsultacji</p>	<p>Uwaga wykracza poza zakres Planu. Kwestie te są regulowane Zarządzeniem Prezydenta Miasta.</p>
--	---	-------------------------------------	---

14	65	Na wstępie chciałbym zaznaczyć że wszystkie prowadzone działania przez miasto od momentu przejścia transportu od MZD podążają w słusznym kierunku i są prowadzone na korzyść pasażerów. Zmiany tras linii, automaty biletowe w autobusach są bez zarzutu i idą w dobra stronę. Im mniej linii a częściej kursujących tym więcej pasażerów. Chciałbym zwrócić jednak uwagę na dwa istotne i niezrozumiałe dla mnie działania a więc oklejanie szyb reklamami. O ile jestem w stanie zrozumieć że reklama zewnętrzna jest źródłem finansowania usług w jakimś stopniu to o tyle nie rozumiem idei i sensu oklejania szyb plakatami reklamowymi. Często są one powieszone niechlujnie, jeden zakleja drugi i są coraz większe. Często zasłaniają całe szyby bo przez siatkę reklamowa jeszcze coś widać ale przez plakat już nic.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 9.5 częściowo uwzględnia zakaz nanoszenia reklam całopojazdowych na nowe autobusy od 2015 r. - obecnie większość pojazdów tj. 58% nie posiada tego typu reklam.
	66	Pkm Czechowice rok temu unormował tą kwestię i na szybach jest zakaz wieszania jakichkolwiek reklam. Są one wywieszane w dostępnej przestrzeni podsufitki gdzie nikomu nie zawadzają na panelach po obu stronach autobusów. Informacje o tym jak korzystać z automatów biletowych które są powieszone na szybach są rozmoknięte, podklejoną kawałkami taśmy co znacznie obniża estetykę. A gdyby były nad każdym kasownikiem na podsufitce na profesjonalnej naklejce to nikomu nic by się nie stało. Tak samo naklejka o biletach mobilnych czemu ona musi być na szybie? Jeżeli miasto chce sprzedawać przestrzeń reklamowa to powinna ona być udostępniana na określonych warunkach i tylko w miejscach których nie przeszkadza pasażerom. A szyby do takich nie należą.	Uwaga nieuwzględniona	Plan nie określa kwestii związanych ze sprzedażą powierzchni reklamowych wewnątrz autobusów, jest to działalność dodatkowa Spółki MZK uregulowana wewnętrznymi dokumentami Spółki.
	67	Druga sprawa dotyczy linii 28 chciałbym zasugerować jej reorganizację i skrócenie do dworca tak żeby uzupełniała 50 od karpackiego. Na piastowskiej jest masa innych linii jak 4,15,16 czy 17 co jada na wojska polskiego. Skrócenie trasy mogłoby też wpłynąć na poprawę jay kursowania bo co chwilę jakiś kurs wypada.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 5.2.4, 7.2, 9.2, 10.5, 12.11 uwzględnia synchronizację odjazdów linii kursujących wspólnymi ciągami komunikacyjnymi. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on liczby kursów, przebiegu trasy linii.

15	68	wychodzę z prośbą o zmianę rozkładu jazdy autobusu. Chodzi dokładniej o linię numer 19, której potencjał jest nie do końca wykorzystany. O godzinie 13:20 gdy między innymi kończą zajęcia uczniowie liceum nr. 2, które znajduje się na osiedlu Złote Łany, które jest słabo skomunikowane z Czechowicami-Dziedzicami. Również o 13:21 z przystanku Jutrzenki Lenartowicza wyjeżdża autobus linii 19, który kończy trasę na przystanku Czechowice-Dziedzice Orzeszkowej. Propozycją jest opóźnienie odjazdu autobusu o 5 minut na 13:26 i przedłużenie trasy do pętli Czechowice-Dziedzice Silesia. Skorzystałoby na tym wiele uczniów i nie tylko. Linia 19 omija centrum a przy tym korki, które generuje o tej porze centrum Bielska. Autobus nie miałby opóźnienia i docierałby szybko z Osiedla Złotych Łanów do Czechowic-Dziedzic. Dojazd do Czechowic ze Złotych Łanów jest o tej porze szczególnie utrudniony, ponieważ linia 4 nie zawsze przyjeżdża na miejsce przesiadki z linią 50 na czas (odjazdy ich dzieli tylko kilka minut różnicy) przez co zdążenie na przesiadkę jest praktycznie niemożliwe. Rozkłady jazdy o tej godzinie są niedopasowane do zakończenia godzin lekcyjnych, kolejną propozycją jest opóźnienie o 10 minut odjazdu linii numer 20, która odjeżdża z przystanku 3 minuty przed zakończeniem zajęć lekcyjnych.	Uwaga nieuwzględniona	Kwestie wydłużenia linii komunikacyjnych poza obszar Miasta Bielska-Białej są regulowane przez porozumienia międzygminne. Kursy linii nr 19 są zindywidualizowane – dostosowane do potrzeb dojazdu pracowników do zakładów pracy zlokalizowanych w obszarze stref przemysłowych.
16	69	Wprowadzenie nowych rozkładów linii 50 i VII żeby nie jeździły stadami do i z Czechowic.	Treść istniejąca	Zgłoszony postulat jest zapewniony w treści rozdziału 12.9 - zakłada się opracowanie skoordynowanego i zsynchronizowanego rozkładu jazdy.
	70	Zmiana numeru VII na 51 i X na 52 żeby poprawić czytelność układu sieci.	Poza przedmiotem konsultacji	Uwaga dotyczy linii komunikacyjnych zewnętrznego Operatora - PKM Czechowice-Dziedzice Sp. z o.o.
	71	Wprowadzenie wspólnego biletu MZK i PKM oraz Koleje Śląskie szczególnie na odcinku do Czechowic gdzie jest wielu podróżnych.	Treść istniejąca	Integracja taryfowo-biletowa, opisane są w rozdz. 12.1 i 12.9.
	72	Dodatkowe kursy linii 50 i VII po 23 bo uruchomienie pociągu do Katowic chyba nie wchodzi w grę. Teraz nie ma żadnego połączenia transportem zbiorowym późnym wieczorem.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11

				potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii. Uwaga dotyczy linii nr VII - zewnętrznego Operatora - PKM Czechowice-Dziedzice Sp. z o.o.
	73	Wymiana mieszkających biletomatów na nowe.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 10.7 uwzględnia tę uwagę poprzez dążenie do modernizacji kanałów płatności biletomatów stacjonarnych.
	74	Otwarcie punktu sprzedaży biletów MZK w Czechowicach i PKM w Bielsku chociażby w ramach istniejących punktów MZK i PKM.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.9 przy założeniu wspólnego biletu MZK + PKM zakłada możliwość zakupu zintegrowanego biletu w POP obu przewoźników. Na chwilę obecną możliwy zakup biletów okresowych MZK online poprzez e-sklep.
	75	Prezentowanie odjazdów linii PKM na tablicach ITS i w apce.	Poza przedmiotem konsultacji	Kwestie wyświetlania odjazdów autobusów innych przewoźników na tablicach DIP uwarunkowane jest od możliwości technicznych i operacyjnych poszczególnych przewoźników co wykracza poza zakres Planu.
17	76	Proszę o zwiększenie liczby kursów autobusów w rejon Filarowej. 57 jeździ rzadko raz na 30 lub 60 minut a w we weekendy w ogóle. Tak samo w kierunku bystrej jest za mało autobusów.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.11 uwzględnia kwestię zwiększenia częstotliwości kursowania na pętli przy ul. Filarowej poprzez wydłużenie trasy przejazdu linii nr 22.
18	77	Reorganizacja kursowania linii nr 26 poprzez wydłużenie jej od dworca w kierunku zachodnim np. do pętli Wapienica Strażacka śladem linii nr 18 np. poprzez połączenie z linią nr 18 i skierowanie przez CH Sarni Stok. Na odcinku od Wapiennej do Dworca nie zmieniliby się nic dla pasażerów trasa pozostałaby bez zmian tak samo częstotliwość linii a wybrane kursy można byłoby przetrasować przez CH Sarni Stok i Osiedle Sarni Stok do ul. Nad Potokiem i przez Stare Bielsko do Wapienicy. Zmiana ta byłaby rekompensatą za skróconą kilka lat temu linię nr 27. Plusy? Mieszkańcy Starego Bielska i Wapienicy otrzymaliby bezpośrednie	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych jak również likwidacji linii.

	<p>połączenie z CH Sarni Stok. Mieszkańcy Osiedla na Wapiennej bezpośredni dojazd do centrum handlowego (na osiedlu nie ma żadnego sklepu). Linię nr 18 można wtedy skrócić do dworca. Generalnie uważam sens istnienia linii nr 26 o tak krótkiej trasie przejazdu liczącej cztery przystanki jako kuriozum systemu transportowego w Bielsku bo poza dojazdem do Prezydenta nie spełnia ona żadnej istotnej funkcji. Drugim kuriozum jest końcowy przystanek 18 w Starym Bielsku na środku drogi pod kościołem gdzie autobus stoi i blokuje przejazd bo nie ma żadnej zatoczki postojowej a centrum Starego Bielska zaczyna się wyżej na przestrzeni do strażnicy OSP. Na 18 jeździ jeden autobus a na 26 kursują dwa. Utrzymanie tego stanu pozwoli na zrealizowanie wydłużenia odcinka trasy. Z pewnością zwiększyłyby się potoki i zainteresowanie podróży.</p>		
78	<p>Reorganizacja trasy przejazdu linii nr 34 przez wycofanie z jej obsługi przystanku Szpital Wojewódzki. Autobus wjeżdżając na przystanek pod szpitalem traci dużo czasu, generuje opóźnienia które później kierowcy gonią przez pół dnia. W okolicy szpitala są przystanki które obsługuje 1 i jest dobrze, tak samo powinno być z 34. Do tego dochodzi kwestia postoju pod szpitalem autobusów linii nr 3 i 23, które jak przyjedzie jeszcze 34 to się blokują a ludzi wysadza się na środku drogi albo na trawie. Kuriozum. Zmiana trasy 34 była potrzebna ale to jest zupełnie nieprzemyślane.</p>	<p>Poza przedmiotem konsultacji</p>	<p>Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych jak również likwidacji linii.</p>
79	<p>Linia nr 32 jadąca od Karpackiego ma przystanek Beskidzkie Kładka a następny dopiero na Piastowskiej Sobieskiego co wyklucza z transportu cały obszar osiedla Słonecznego. Proponuję uruchomić dodatkowe przystanki bez zatok tak jak się postuluje w dokumencie na łącznicach od Andersa do ronda hulanka i analogicznie po drugiej stronie. Linia kursuje co 30 lub 60 minut więc kilkunastosekundowe postoje autobusów w tym miejscu nie powinny powodować zatoru. Przystanki mogłyby funkcjonować jako na żądanie.</p>	<p>Częściowo uwzględniono</p>	<p>Przedstawione w tabeli proponowane lokalizacje przystanków autobusowych nie stanowią katalogu zamkniętego. Należy podkreślić, że każda nowa lokalizacja przystanku wymaga uzyskania opinii miejscowej rady osiedla oraz podjęcia szczegółowego procesowania w zakresie brd.</p>

	80	Tak samo na trasie linii 32 i 50 na Warszawskiej na wysokości zjazdu do BMW brakuje przystanków. Jeden jest przy dworcu a drugi na aluprofie i jest bardzo długi odcinek bez przystanków. Pomogłoby to również w dojeździe do Sarniego Stoku. Kiedyś z Karpackiego kursowała tam linia nr 30 i można było dojechać a teraz trzeba iść aż spod aluprofu. Na Warszawskiej są pasy do skrętu i wyjazdu które można byłoby wykorzystać na przystanki (chyba?).	Uwzględniono	Uwaga w zakresie wprowadzenia przystanku Warszawska Os. Grażyńskiego uwzględniona w rozdz. 12.2 w tab. 12.1 (lokalizacja uwzględniona w projekcie przebudowy odcinka ul. Warszawskiej).
	81	Do tego brakuje przystanku Piastowska Dworzec w stronę Hulanki. Jest tylko do centrum a tu można też go wcisnąć w zatokę zamiast miejsc parkingowych.	Uwzględniono	Plan w rozdz. 12.8 uwzględnia utworzenie przystanku Piastowska Dworzec jak również zmianę lokalizacji przystanków Warszawska Dworzec jako elementu zespołu przystanków w rejonie dworca, uwaga w zakresie wprowadzenia przystanku Piastowska Dworzec uwzględniona w rozdz. 12.2 w tab. 12.1 (lokalizacja uwzględniona w projekcie przebudowy odcinka ul. Piastowskiej).
19	82	Proszę o zwiększenie kursów na linii 6 lub puszczenie przegubowców to co się teraz dzieje to jest dramat.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.
20	83	Likwidacja kostki brukowej w zatokach i budowanie zatok na betonie. Kostka się zapada i tworzą się koleiny co znacznie obniża komfort pracy kierowców i powoduje ryzyko uszkodzenia autobusów.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 9.6 uwzględnia kwestię nowego standardu w zakresie stosowania nawierzchni betonowej w zatokach.
	84	Przebudowa pętli na Osiedlu Karpackim. Nie da się podjechać pod wiatę i obsłużyć podróźnych.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 4.12 uwzględnia potrzebę przebudowy pętli Osiedle Karpackie.

85	Przebudowa pętli na Beskidzkim, jest doszczętnie zdegradowana.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 4.12 uwzględnia potrzebę przebudowy pętli Osiedle Karpackie.
86	Budowa pętli z prawdziwego zdarzenia w Parku Przemysłowym w Wapienicy. Aktualnie to jest błoto i same dziury a taki stan rzeczy się utrzymuje cały rok.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 4.12 uwzględnia potrzebę przebudowy pętli Osiedle Karpackie.
87	Przebudowa i poszerzenie pętli na Stalowniku lub zmiana jej lokalizacji.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 4.12 uwzględnia potrzebę przebudowy pętli. Wskazane w rozdz. pętle nie stanowią zamkniętego katalogu dla innych lokalizacji.
88	Poszerzenie pętli Langiewicza Basen.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 4.12 uwzględnia potrzebę przebudowy pętli. Wskazane w rozdz. pętle nie stanowią zamkniętego katalogu dla innych lokalizacji.
89	Przebudowa pętli Osiedle Kopernika, może utworzenie jakiejś wysepki na środku dla linii co jadą od Skrzydeł żeby tam czekali ludzie a nie chodzili po całej pętli.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 4.12 uwzględnia potrzebę przebudowy pętli Osiedle Kopernika.
90	Budowa punktów socjalnych na pętli Komorowice Sosna, Lipnik Granica, Lipnik Dolny, Wapienica Zapora.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 10.8 oraz 12.1 uwzględnia potrzeby budowy punktów socjalnych na pętlach autobusowych.
91	Wprowadzenie przystanków na żądanie i ciepłych guzików żeby nie tracić czasu na niepotrzebne otwieranie drzwi. Pomoże to przyspieszyć czasy przejazdu i trochę zniweluje opóźnienia.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.2 oraz 12.6 uwzględnia utworzenie przystanków na żądanie.
92	Zakup dodatkowych używanych przegubowców, jest ich za mało w MZK i brakuje na podmiany przy awariach.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 10.8.4, 12.3,12.10 uwzględnia zwiększenie taboru przegubowego wraz z niezbędną rezerwą bierną, co wyniesie razem 28-29 szt.
93	Budowa większych wiat przystankowych na najważniejszych przystankach. Standardowe 3-modułowe są za małe.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 11.1 uwzględnia budowę wiat o większej liczbie modułów na przystankach o wysokich potokach pasażerskich - działanie realizowane w programie wymiany wiat.
94	Przywrócenie kursowania linii 51 i 25 do Mazańcovic.	Uwaga nieuwzględniona	Kwestie wydłużenia linii komunikacyjnych poza obszar Miasta

				Bielska-Białej są regulowane przez porozumienia międzygminne.
	95	Zwiększenie liczby kursów na linii X.	Poza przedmiotem konsultacji	Uwaga dotyczy linii komunikacyjnych zewnętrznego Operatora - PKM Czechowice-Dziedzice Sp. z o.o.
21	96	Składam wniosek na wprowadzenie oferty dla zakładów pracy wzorem warszawskiego WTP Biznes. Celem projektu jest podjęcie współpracy z firmami w zakresie korzystnej oferty biletowej dla pracowników i zachęcenie ich do korzystania z transportu zbiorowego zamiast z samochodów. Dzięki przyznaniu rabatu poprzez wprowadzenie do oferty nowego typu biletu dla pracowników, który kupowałyby zakłady pracy i dystrybuowały wśród pracowników wzrosłoby zainteresowanie zbiorkomem a pracownicy zaoszczędziliby kilkaset złotych w trakcie roku (część kwoty biletu pokrywana przez zakład pracy a tylko część przez pracownika). Powstanie i promocję takiego biletu warto byłoby rozpocząć od pracowników urzędu miejskiego co wpłynęłoby znacząco na odkorkowanie centrum miasta. Kilkuset pracowników codziennie w okolicach 15:30 wyjeżdżając z parkingu przy Cavatinie dosłownie paraliżuje ruch w centrum.	Treść istniejąca	Rozdz. 10.6 uwzględnia możliwość wprowadzenia nowych rodzajów biletów dla określonych grup społecznych.
	97	Drugi wniosek dotyczy poprawy skomunikowania Bielska-Białej z Czechowicami, gdzie obecnie kursują tak na prawdę tylko dwie linie 50 i VII. Czechowicka 5 lata temu dojeżdżała do dworca w Bielsku czy Sarniego Stoku a teraz nie wiedzieć czemu dojeżdża tylko nienaturalnie do Komorowic. Proszę zauważyć że zlikwidowana została najpierw linia 36 a później P3 i obecnie dojazd z całej strefy przemysłowej w Komorowicach oparty jest tylko na 50 i VII które w szczycie pękają w szwach. Te kilka dodatkowych kursów znacznie by poprawiło dojazd i powrót na odcinku Komorowice-Dworzec. Likwidacje tych linii spowodowały, że niemal wszyscy pracownicy kilkunastu zakładów pracy pozbawieni są transportu publicznego i dojeżdżają własnymi samochodami korkując całe Komorowice. Polityka transportowa miasta w tym rejonie leży i kwiczy.	Poza przedmiotem konsultacji	Uwaga dotyczy linii komunikacyjnej nr 5 zewnętrznego Operatora - PKM Czechowice-Dziedzice Sp. z o.o.

	98	Poza tym brakuje wspólnego biletu MZK i PKM. Teraz mając miesięczny i chcąc skorzystać z PKM trzeba kupować drugi bilet co jest po prostu nie do pomyślenia. MZK i PKM to nie są prywatni przewoźnicy tylko spółki miejskie i brak zacieśnienia współpracy jest tylko i wyłącznie krótkowzrocznością i niedasizmem urzędników!	Treść istniejąca	Integracja taryfowo-biletowa, opisane są w rozdz. 12.1 i 12.9.
22	99	Wnoszę o rezygnację z zakupu autobusów elektrycznych i utrzymywanie zakupów wyłącznie autobusów wodorowych lub spalinowych ew. hybrydowych. W dokumencie wskazywane są koszty jakie co roku miasto płaci MZK za świadczone usługi. Jak widać rosną one z roku na rok i nic się nie zapowiada żeby tendencja ta została załamana. Zakup autobusów elektrycznych związany jest z budową szeroko rozumianej infrastruktury elektroenergetycznej, ładowarek zajezdniowych i na pętlach do doładowania autobusów. Koszty tych przedsięwzięć są horrendalne i nieopłacalne dla miasta. Z doniesień prasowych wynika że koszt autobusu elektrycznego 12 metrowego wynosi ok. 3 mln zł a ładowarki 2 mln zł. Jeżeli MZK złożyło wniosek na zakup 16 autobusów w tym droższych przegubowych do koszt takiego zakupu wyniesie ok. 50 mln zł do tego dochodzi koszt minimum 8 ładowarek na zajezdni i jak wynika z dokumentu 4 ładowarek na mieście czyli ok. 15 mln zł. W dokumencie nie ma jednak mowy o kosztach przebudowy pętli, budowy przyłączy. Zakładając że koszt przebudowy jednej pętli wyniesie ok. 5 mln złotych to ponosimy dodatkowy koszt rzędu ok. 20 mln zł. I teraz całe klu problemu gdzie mamy już koszt miasta 85 mln złotych. Dofinansowania dotyczą tylko kosztów zakupu taboru a nie przebudowy infrastruktury więc żeby otrzymać 70% dofinansowania na tabor ze środków UE czyli ok. 37 mln to po stronie miasta i tak wychodzi koszt 48 mln złotych. A za takie pieniądze mamy ok. 30 autobusów spalinowych z silnikiem euro 6 lub ok. 25 hybryd. CZY MIASTO STAĆ NA TAKIE INWESTYCJE? Bo z tej prostej kalkulacji wychodzi na to że zamiast racjonalnie wydatkować środki i wymieniać zdezelowane autobusy będziemy kupować zabawki na pojazd. Do tego należy jeszcze skalkulować	Uwaga nieuwzględniona	Zakup autobusów zeroemisyjnych wynika z wymogów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz z opracowanej w roku 2021 Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych dla komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej. Obecnie autobusy elektryczne są eksploatowane w komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej i zaprzestanie ich eksploatacji wiązałoby się z utratą korzyści społecznych i ekonomicznych generowanych przez te pojazdy (np. mniejszy hałas, brak emisji lokalnej spalin). Przepisy krajowe i wspólnotowe narzucają na organizatorów i operatorów komunikacji miejskiej wprowadzanie do eksploatacji autobusów zeroemisyjnych, do których zaliczają się m.in. autobusy elektryczne oraz autobusy z wodorowymi ogniwami paliwowymi. Toteż niemożliwe jest przyjęcie założenia o kategorycznym niewprowadzaniu do ruchu autobusów elektrycznych w komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej, gdyż ostateczny zakres przedsięwzięć w zakup

		<p>koszty użytkowania takich pojazdów a więc koszty energii elektrycznej, zatrudnienia dodatkowych kierowców bo jak wiadomo autobus elektryczny nie zastąpi w pełni spalinowego co znowu znacząco podniesie koszty funkcjonowania transportu w Bielsku o jakieś 10% rocznie a to wychodzi jakieś 10 mln złotych rocznie więcej. Jaki będzie z tego efekt? Liczne awarie elektryków, wypadnięte kursy a jak przyjdzie zima to pół miasta stanie. Do tego należy wziąć pod uwagę kolejny istotny czynnik a więc drenaż baterii i jej wymianę po 5-6 latach eksploatacji co kosztuje kolejne 2 mln zł za pojazd czyli łącznie 32 mln zł. Przypomnę po unijnej dotacji czyli ok. 37 mln zł. A więc prostą matematyką miasto będzie pod głęboką kreską. Czy ktoś w ogóle taką analizę przeprowadził? Jeszcze może się skończyć jak w Gdańsku. Autobusy przyjadą a ładowarek nie będzie bo nie uda się ich wybudować do 2026 r. Wnoszę więc i apeluję o rozsądek oraz zmianę polityki taborowej. Kupujmy pilnie tabor dieslowy żeby wymienić 18 letnie autobusy które ledwie zipią i odłożymy w czasie zakup pojazdów zeroemisyjnych aż ceny autobusów wodorowych spadną bo wtedy to będzie jedyny logiczny zakup taboru żeby osiągnąć te śmieszne procenty 30% zeroemisyjnej floty.</p>		<p>zeroemisyjnej floty (typ autobusu, wielkość, liczba etc.), powinien wynikać z analiz wykonalności inwestycji. Kwestie te zostały opisane w rozdz. 5.3.2 i 12.3.</p>
23	100	<p>Wnoszę o budowę przystanku na ulicy Piastowskiej w kierunku Hulanki przy dworcu obok przejścia podziemnego. Bardzo brakuje go w tej lokalizacji żeby bezpośrednio przesiąść się z autobusów Komunikacji Beskidzkiej na MKK.</p>	Uwzględniono	<p>Plan w rozdz. 12.8 uwzględnia utworzenie przystanku Piastowska Dworzec jak również zmianę lokalizacji przystanków Warszawa Dworzec jako elementu zespołu przystanków w rejonie dworca, uwaga w zakresie wprowadzenia przystanku Piastowska Dworzec uwzględniona w rozdz. 12.2 w tab. 12.1 (lokalizacja uwzględniona w projekcie przebudowy odcinka ul. Piastowskiej).</p>

24	101	Składam wniosek o uruchomienie nowego połączenia lub wykorzystanie linii 18 i połączenie Starego Bielska z CH Sarni Stok i Dworcem np. od Wapienicy Strażackiej. Dużo młodzieży ze Starego Bielska i Wapienicy dojeżdża do szkoły na Filarowej i jest zmuszana mobilizować się po kilku w samochodem. Gdyby jeździł autobus to na pewno przesiedliby się na autobus. Poza tym 18, jej rozkład i koniec trasy przy kościele w Starym Bielsku to jest porażka komunikacji w Bielsku.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych jak również likwidacji linii.
25	102	Proszę o zwiększenie liczby kursów linii nr 16 na odcinku ul. Zapora i Jaworzańskiej. Jest to jedyna część Wapienicy, gdzie kursowanie linii jest tak mocno marginalizowane a są to nie tylko obszary zwartej zabudowy jednorodzinnej ale przede wszystkim tereny rekreacyjne do których ciężko dojechać. Może by też wydłużyć trasę do CH Sarni Stok?	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.
26	103	W ślad za petycją podpisaną przez mieszkańców Sarniego Stoku zgłaszam postulat zmian w układzie linii przez zamianę pętli linii 22 i 57 tak aby wzrosła liczba kursów na obszarze osiedla w dni robocze oraz weekendy.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.11 uwzględnia kwestię wydłużenie trasy przejazdu linii nr 22 do przystanku Filarowa Zespół Szkół oraz linii nr 57 do Osiedla Sarni Stok.
27	104	Proszę o zwiększenie częstotliwości linii nr 6 i skierowanie na nią przegubowców. Wydłużenie linii 26 do Filarowej o zmianę jej trasy tak żeby objeżdżała dookoła całe osiedle na wapiennej.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.
	105	Wprowadzenie przystanków na żądanie.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.2 oraz 12.6 uwzględnia utworzenie przystanków na żądanie
28	106	Składam wniosek o przeorganizowanie linii 28 na trasie do dworca i koordynację rozkładów z linią 50.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 5.2.4, 7.2, 9.2, 10.5, 12.11 uwzględnia synchronizację odjazdów linii kursujących wspólnymi ciągami komunikacyjnymi

	107	Uruchomienie dodatkowego przystanku dla linii 32 na wysokości hulanki na alei Andersa przed rondem po obu stronach	Częściowo uwzględniono	Przedstawione w tabeli proponowane lokalizacje przystanków autobusowych nie stanowią katalogu zamkniętego. Należy podkreślić, że każda nowa lokalizacja przystanku wymaga uzyskania opinii miejscowej rady osiedla oraz podjęcia szczegółowego procesowania w zakresie brd.
	108	i dodatkowy przystanek na piastowskiej przy dworcu.	Uwzględniono	Plan w rozdz. 12.8 uwzględnia utworzenie przystanku Piastowska Dworzec jak również zmianę lokalizacji przystanków Warszawska Dworzec jako element zespołu przystanków w rejonie dworca, uwaga w zakresie wprowadzenia przystanku Piastowska Dworzec uwzględniona w rozdz. 12.2 w tab. 12.1 (lokalizacja uwzględniona w projekcie przebudowy odcinka ul. Piastowskiej).
	109	Wypuszczenie na 6 autobusów przegubowych.	Uwaga nieuwzględniona	Kierowanie na poszczególne linie komunikacyjne i brygady taboru klasy MEGA wynika z prowadzonych na bieżąco badań napełnień potoków pasażerskich. Kwestie te są regulowane umową przewozową zawartą pomiędzy organizatorem a operatorem.
29	110	Wnioskuje o wymianę zdezelowanych wiat na osiedli złote łąny na przystankach na pętli autobusowej i przy jutrzeńki sam. Wiaty nie były wymieniane od dekady, przeciekają i nie mieszczą pasażerów. Jest potrzeba wymiany ich na większe.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 9.6 i 11.1 określa standardy infrastruktury przystankowej, wykaz wiat przystankowych do remontów i wymiany na nowe konstrukcje jest prowadzony w ramach bieżących działań.
	111	Do tego proszę o rozważenie zwiększenia częstotliwości linii 34.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii

				poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.
30	112	W związku z ogłoszeniem zbierania wniosków o transport składam postulat o zmianę rozkładu jazdy linii 22. Po południu linia ma duże opóźnienia przez korki w centrum miasta i jeździ nieregularnie. Przydałaby się korekta rozkładu jazdy i większa liczba kursów na sarni stok. Część kursów jeździ przez fiat i bosmala a nie ma tam już praktycznie osób a tymczasem ciężko jest dojechać do centrum handlowego. Fiat ma zwalniać teraz kupę ludzi więc warto zastanowić się nad zmianą tych kursów by jeździły tak jak całe 22. Czy da się z osiedla sarni stok przywrócić kursowanie linii 52 jak dawniej? Tak żeby jechała minimum do Hulanki. 25 skręca wcześniej i trzeba się trzy razy przesiadać co jest bardzo czasochłonne. A jeśli nie to czy może tu dojeżdżać inna linia? Na Filarowej jest duża pętla do której mogłaby kursować.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras.
31	113	Postulat z przystankami n/z jest bardzo ważny do jak najszybszego wdrożenia.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.2 oraz 12.6 uwzględnia utworzenie przystanków na żądanie.
	114	W odniesieniu do wpisu o opóźnieniach należy przejrzeć rozkłady jazdy które zakładają za krótkie czasy przejazdu między przystankami w godzinach wieczornych (np. linia 6 w soboty, linia 32 w tygodniu).	Poza przedmiotem konsultacji	Plan nie definiuje czasów przejazdu pomiędzy przystankami. Ich określenie w poszczególnych czasookresach wynika ze zmiennej sytuacji eksploatacyjnej oraz warunków ruchu.
	115	Uważam, że miasto powinno zmodyfikować trasę lub częstotliwość linii 18 która w obecnym stanie nie spełnia swojej roli (niska ilość kursów, niska ilość pasażerów, stary tabor wypuszczany na linie). Brakuje także autobusu który bezprzesiadkowo dowiozłby mieszkańców z okolic Żółtych Łan, Langiewicza w ośrodki natury (Szyndzielnia, Wapienica Zapor). Z wielu pętli możemy dojechać tylko w określone miejsca np. z Langiewicza najczęściej dojedziemy na Os. P. Skrzydeł.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.

	116	Ostatnią uwagą jest to, aby miasto nie układało rozkładów tak, że opóźnienie z 1 kursu przechodzi na 2 gdyż duża część starszych osób myli kursy denerwując się, że ich autobus jedzie za wcześnie.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan w rozdz. 10.5 uwzględnia ogólne zasady przyjęte w trakcie procesu projektowania rozkładów jazdy. Opóźnienia w realizacji kursów wynikają ze zmiennej sytuacji ruchowej w poszczególnych dniach - jak również możliwości eksploatacyjnych Operatora.
32	117	Braki szerszej strategii/planu skomunikowania zachodniej części Starego Bielska z osiedlami na południe, a najlepiej jakiejś trasy obwodowej uwzględniającej osiedla poza centrum. Wnioskuje o rozważenie dodania do planu takiej trasy i uwzględnienia tego we innych aktywnościach i strategiach Urzędu Miasta. Obecnie nie ma żadnego ciągu drogowego z zachodniej Części Starego Bielska, który pozwoliłby na przepuszczenie choćby mniejszej wielkości autobusu w stronę osiedli Polskich Skrzydeł, Wojska Polskiego, Beskidzkiego, Karpackiego i dalej - np. za niski przejazd pod torami na ul. Wodnej czy Zapłocie Duże. W tej części dzielnicy właściwie nie da się korzystać efektywnie z komunikacji miejskiej. Dla przykładu dojazd do szkoły z okolic OSP Stare Bielsko na „górne” Beskidzkie autobusem 24 z przesiadką wymaga wyjścia z domu 50min przed zajęciami dziecka (8:00) – właściwie na piechotę można zająć te ok 4km wychodząc nawet ciut później. Nie chodzi tylko o szkoły, chodzi o dojazd do pracy, załatwianie zwykłych spraw, wyjście na plac zabaw (Stare Bielsko to właściwie dzielnica wykluczona – brak boisk/placów zabaw, sklepów sensownych w tej okolicy – wszędzie trzeba korzystać z auta).	Poza przedmiotem konsultacji	Determinantą w planowaniu bezpośredniego połączenia Osiedla Stare Bielsko z ciągiem ul. Czesława Tańskiego/Spółdzielców jest budowa nowego połączenia drogowego o parametrach użytkowych umożliwiających poprowadzenie ruchu komunikacji zbiorowej - co nie jest przedmiotem Planu. Plan w rozdz. 12.2 uwzględnia kwestie zwiększenia dostępności przestrzennej komunikacji miejskiej, jak również wskazuje przykładowe, istniejące ciągi komunikacyjnej po których możliwe jest poprowadzenie ruchu komunikacji zbiorowej - nie jest to jednak katalog zamknięty.

	<p>Całokształt komunikacyjny i braki dzielnicy powoduje że właściwie każdy dorosły mieszkaniec dzielnicy korzysta z auta a nie z komunikacji miejskiej – zajmuje mu 5-10 minut dojazd (np. ul. Wodna na Beskidzkie). W mojej opinii istnieje potrzeba rozpoczęcia prac nad choćby wstępnym zaplanowaniem odpowiedniego ciągu drogowo-pieszego nadającego się do przepuszczenia w przyszłości mniejszego autobusu z okolic np. ul. Grawerskiej na osiedle Polskich Skrzydeł, tak aby można było zadbać o uwzględnienie takiego planu w projekcie przebudowy linii kolejowej 190. W przyszłości, gdy będą środki i inwestycja drogowa mogłaby ruszyć, można pomyśleć o obwodowej linii autobusowej która mogłaby być dużą pętlą (w obie strony) przez Stare Bielsko, os. Polskich Skrzydeł, os. Wojska Polskiego, os Beskidzkie, os. Karpackie, os Złote Łany, Komorowice (przejazd Kwiatkowskiego jak będzie już wybudowany wiadukt), przez Sarni Stok znów do Starego Bielska. Sądzę, że mieszkańcy wielu dzielnic Bielska chwaliliby sobie istnienie takiej dużej pętli okalającej te bardziej zewnętrzne osiedla – dzisiejsza struktura raczej wymaga przesiadek a zatem i trudności w zgraniu połączeń oraz wymaganym dodatkowym czasie na dojazd do celu. W przypadku niemożliwości (np. przez istniejącą lub zaplanowaną zabudowę lub trudności w pogodzeniu sugerowanej nowej drogi z przebudową LK 190), proszę o rozważenie wariantu puszczenia pętli obwodowej np. ul. Regera, a dopiero z ronda Cieszyńska-Tańskiego-Wapienicka o skierowanie takiej linii na ulicę Tańskiego. Proszę o uwzględnienie mojego wniosku zarówno w Planie Transportowym, jak i innych dokumentach/projektach drogowych, przyszłych decyzjach czy zmianach MPZP, tak aby sugerowane możliwości rozwoju komunikacyjnego dzielnicy nie zostały zaprzepaszczone np. przez. brak uwzględnienia w projekcie przebudowy linii kolejowej 190, czy przy okazji coraz większego zabudowywania się obszaru od ulicy Zapłocie Duże na południe.</p>		
--	---	--	--

33	118	Kilkukrotnie w przeciągu kilkunastu lat komunikuję w różnych tego typu konsultacjach, że dopóki trasy autobusów się nie urozmaicą inie będą konkurencyjne do przemieszczania się to społeczeństwo się na komunikację miejską nie przetrzucić z innych form transportu. Osobiście dla moich potrzeb przemieszczania się po Bielsku-Białej to tylko lenistwo i nadmiar czasu powoduje że korzystam z tego rodzaju transportu. Dlaczego lenistwo? Bo dotarcie z pkt A do pkt B przeważnie wymaga wycieczki pieszej (10-15 min) na konkretny przystanek, a z kolejnego na który dowiezie mnie autobus muszę znów przejść (10-15min) i cała podróż zajmuje w czasie tyle samo lub nie wiele mniej niż przejście całej trasy pieszo, w takim przypadku wybór komunikacji miejskiej to lenistwo, wybieralny ewentualnie przy złej kondycji lub dużym bagażu, a i w tej drugiej opcji i tak wygodniej taksówką bądź własnym samochodem. A dlaczego napisałam też o nadmiarze czasu? Przeważnie jeszcze podróż ta zostaje wydłużona by dostosować się do rozkładu jazdy. Przeważnie nie jest ki po drodze z komunikacją miejską a własny środek transportu zapewnia większą elastyczność. Z powodu ekologii pragnę zmian tego stanu, ale gdy z punktu ekonomii obliczane jest jaka trasa i z jakim natężeniem ma kursować, to ten stan rzeczy się nie zmienia.	Poza przedmiotem konsultacji	Opinia dotycząca transportu zbiorowego – uwaga nie dotyczy treści i merytoryki Planu.
34	119	Składam wniosek o wydłużenie linii nr 18 do Starego Bielska OSP lub nawet dalej do Wapienicy i puszczenie jej ulicą Kolumnową, Sarni Stok do CH Sarni Stok i dalej do dworca. Swoją prośbę motywuję brakiem dojazdu komunikacją publiczną do jakiegokolwiek CH ze Starego Bielska poza Gemini do którego trzeba by jechać przez pół Bielska. Poza tym po zmianie trasy też dzieci i młodzież zyskałyby dojazd do szkoły na filarowej.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych jak również likwidacji linii.
35	120	Uporządkowanie numerów linii linie powinny być cyfrowe a nie literowe i mieszane bo zaburza to strasznie porządek w układzie sieci i na schematach. Np linia D na wyświetlaczu wygląda jak 0 co może wprowadzać w błąd a linie 35L i 35S jak jadą z tych samych przystanków to ludzie się notorycznie mylą. Tak więc proponuję żeby linię nr D zamienić na numer 9, 35L i 35S np. na	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.11 uwzględnia potrzebę zmiany numeracji linii z oznaczeniem literowym na oznaczenia cyfrowe. Uwaga w części dotyczy linii komunikacyjnych zewnętrznego Operatora - PKM Czechowice-Dziedzice Sp. z o.o.

	14 i 21 a 13W na 30. Oczywiście to są luźne propozycje idea jest taka żeby uzupełnić dziury w numerach.		
121	Do tego proponuję zmienić numery linii VII i X na 51 i 52. Obok 50 będzie spójność że obsługują Czechowice 5, 50, 51 i 52.	Poza przedmiotem konsultacji	Uwaga dotyczy linii komunikacyjnych zewnętrznego Operatora - PKM Czechowice-Dziedzice Sp. z o.o.
122	Wprowadzenie przystanków na żądanie. Bezsensem jest że autobusy szczególnie wcześniej rano czy późno wieczorem stają na każdym przystanku i kierowcy otwierają drzwi. Traci się przez to niepotrzebnie czas, a linie mogłyby jeździć szybciej. Jest to realne działanie dla przyspieszenia transportu.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.2 oraz 12.6 uwzględnia utworzenie przystanków na żądanie.
123	Wycofanie sprzedaży biletów u kierowców skoro są kasowniki. Powoduje to tylko niepotrzebne opóźnienia na sieci.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 10.7 uwzględnia kwestię stopniowego ograniczania kanału sprzedaży przez kierowców.
124	Wymiana starych wyświetlaczy w autobusach na nowe w kolorze białym o większej rozdzielczości jak w nowych solarisach. Stare wąskie napisy są czasami nieczytelne.	Poza przedmiotem konsultacji	Nie przewiduje się wymiany istniejących wyświetlaczy pomarańczowych na białe. Plan w rozdz. 9.5 uwzględnia elektroniczne kontrastowe wyświetlacze w kolorze białym oraz dodatkowe wyświetlacze z numerem linii wysokiego kontrastu.
125	Zmiana zapowiedzi głosowej w autobusach w Hałcnowie, obecnie odczytuje Hałcynów.	Poza przedmiotem konsultacji	Treść wygłaszanej zapowiedzi głosowych wynika z bieżącej eksploatacji -prowadzone są działania celem poprawy fonetyki odczytywanych treści.
126	Wycofanie z ruchu małych autobusów Jelcza i wymiana na nowe. Są już tak zdezelowane że nie powinny wozić ludzi.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 4.13, 9.6 i 10.8.4 przewiduje wymianę taboru klasy MINI.
127	Zakup dodatkowych autobusów przegubowych, jest ich zdecydowanie za mało.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 10.8.4, 12.3,12.10 uwzględnia zwiększenie taboru przegubowego wraz z niezbędną rezerwą bierną, co wyniesie razem 28-29 szt.

128	Poprawa jakości obsługi dyspozytorskiej w MZK. Odbieranie telefonów od pasażerów hasłem SŁUCHAM czy O CO CHODZI jest nie na miejscu i odstaje od standardów obsługowych pasażerów w XXI wieku.	Poza przedmiotem konsultacji	Uwaga dotyczy pracowników Spółki MZK.
129	Zmiana lokalizacji Kasy Biletowej MZK z ul. Długiej na jakiś inny bardziej przystępny dla pasażera punkt w centrum miasta np. w rejonie ul. Piłsudskiego a więc kolejnego po prezydencie największego przystanku w centrum. Jeżdżenie na długą żebym załatwić sprawę jest reliktem poprzedniej epoki.	Uwaga nieuwzględniona	Plan w rozdz. 10.7 zakłada utrzymanie obecnie istniejących kanałów ich dystrybucji. Ponadto należy podkreślić, że w centrum miasta funkcjonują 2 Punkty Obsługi Pasażerów, które są zlokalizowane przy ul. Z. Krasińskiego i Piastowskiej.
130	Dokończenie nowej wizualizacji autobusów MZK przez likwidację jajek z numerami linii i stosowanie nowych oznaczeń.	Poza przedmiotem konsultacji	Wprowadzenie nowej wizualizacji autobusów MZK wykracza poza Plan - działanie jest etapowane i uwarunkowane od zakończenia dotychczasowych kontraktów reklamowych.
131	Likwidacja reklam na szybach autobusów i plakatów reklamowych wewnątrz. Można je wieszać na podsufitce gdzie nikomu by nie przeszkadzały.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan nie określa kwestii związanych ze sprzedażą powierzchni reklamowych wewnątrz autobusów, jest to działalność dodatkowa Spółki MZK uregulowana wewnętrznymi dokumentami Spółki.
132	Uporządkowanie malowania wiat przystankowych, mamy obskurne piaskowe, ... (treść wulgarna) czerwono-żółte, zielone, srebrne i grafitowe. Powinno się wszystkie malować na grafitowo.	Treść istniejąca	Kolorystyka wiat przystankowych została określona w rozdz. 11.1. Podział kolorystyczny wiat przystankowych wynika z odrębnego dokumentu Uchwały nr LIV/1246/2023 Rady Miejskiej w Bielsku-Białej w sprawie zasad i warunków sytuowania obiektów małej architektury, tablic reklamowych i urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń, ich gabarytów, standardów jakościowych oraz rodzajów materiałów budowlanych, z jakich mogą być wykonane (tzw. Uchwała Reklamowa).

133	Zaprzestanie wieszania rozkładów na szybach wiat i wieszanie ich w gablotach, zamiast plakatów reklamowych. Na części wiat już tak jest ale dalej dużo ma rozkłady na szybach.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 11.1 uwzględnia kwestię prezentacji reklam wyłącznie na wewnętrznej stronie gablot – z wyłączeniem gablot prywatnych i prywatnych wiat.
134	Budowa przystanku na Piastowskiej przy dworcu w kierunku Hulanki.	Uwzględniono	Plan w rozdz. 12.8 uwzględnia utworzenie przystanku Piastowska Dworzec jak również zmianę lokalizacji przystanków Warszawska Dworzec jako elementu zespołu przystanków w rejonie dworca, uwaga w zakresie wprowadzenia przystanku Piastowska Dworzec uwzględniona w rozdz. 12.2 w tab. 12.1 (lokalizacja uwzględniona w projekcie przebudowy odcinka ul. Piastowskiej).
135	Stworzenie śluzy dla autobusów na ulicy Wałowej żeby autobusy nie stały w korku tylko płynnie wjeżdżały w lewo i tak samo z 3 Maja w Stojałowskiego.	Treść istniejąca	Idea wyznaczenia śluz dla autobusów ujęta w rozdz. 12.6, bez wskazywania konkretnych lokalizacji.
136	Zmiana lokalizacji przystanku Plac Mickiewicza w stronę Szczyrku żeby był bliżej skrzyżowania np. w miejscu nieczynnego wjazdu na stację paliw. Dziadek mi mówił że tak kiedyś było i nie wiadomo czemu to zmieniono. Wyznaczenie nowego przystanku na Placu Mickiewicza dla linii co zjeżdżają od Michałowicza do centrum jak 28 i 50 i analogicznie tak samo w drugą stronę żeby można było się przesiadać.	Poza przedmiotem konsultacji	Przedstawione w tabeli proponowane lokalizacje przystanków autobusowych nie stanowią katalogu zamkniętego. Należy podkreślić, że każda nowa lokalizacja przystanku wymaga uzyskania opinii miejscowej rady osiedla oraz podjęcia szczegółowego procesowania w zakresie brd.
137	Zmiana trasy linii 12 żeby kursowała Leszczyńską koło Gemini Park wraz z nowymi przystankami na Leszczyńskiej przy Apenie i koszarach jak było na czas objazdu.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
138	Przetrasowanie dodatkowej linii z ulicy Piastowskiej na Grunwaldzką.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.11 uwzględnia potrzebę zwiększenia dostępności do transportu zbiorowego na obszarze osiedla Górne Przedmieście. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego

				odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
139	Budowa większych wiat przystankowych przy wymianach żeby mieściło się pod nimi więcej ludzi np. Osiedle Złote Łany, Żywiecka Grunwaldzkie, Lwowska, Warszawska Dworzec, Osiedle Beskidzkie na pętli.	Treść istniejąca		Plan w rozdz. 11.1 uwzględnia budowę wiat o większej liczbie modułów na przystankach o wysokich potokach pasażerskich - działanie realizowane w programie wymiany wiat.
140	Dobudowa tablic ITS na przystankach Partyzantów Andersa, Karpackie Kolisty, Beskidzkie Kładka, Osiedle Beskidzkie, na Piastowskiej w stronę Hulanki i na Lwowskiej.	Treść istniejąca		Plan w rozdz. 11.1 i 12.1 uwzględnia rozwój systemu ITS poprzez montaż tablic DIP na kolejnych przystankach.
141	Likwidacja linii 26 i połączenie jej z 27 tak żeby nie kursowała przez Norwida a jechała Wapienną i wyjeżdżała Solskiego.	Poza przedmiotem konsultacji		Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych jak również likwidacji linii.
142	Wydłużenie linii nr 20 na Basen na Langiewicza, żeby bez przesiadki można było dojechać na siłkę.	Treść istniejąca		Plan w rozdz. 12.11 uwzględnia możliwość skierowanie drugiej dodatkowej linii do pętli Langiewicza Basen - po jej przebudowie/poszerzeniu.
143	Wyrzucenie z linii nr 34 przejazdu przez Szpital Wojewódzki bo generuje duże opóźnienia.	Poza przedmiotem konsultacji		Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
144	Wydłużenie linii nr 57 do CH Sarni Stok.	Treść istniejąca		Plan w rozdz. 12.11 uwzględnia kwestię wydłużenia trasy przejazdu linii nr 57
145	Wydłużenie linii nr 1 do Szyndzielni przez ul. Olszówki.	Poza przedmiotem konsultacji		Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
146	Uruchomienie linii z Wapienicy Zapory do Osiedla Beskidzkiego przez Łowiecką i Lotniczą.	Poza przedmiotem konsultacji		Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.

147	Budowa ścieżki rowerowej do Wilkowic od końcowego przystanku 24.	Treść istniejąca	Kwestie planowanych dróg dla rowerów i infrastruktury rowerowej, w tym w powiązaniu z publicznym transportem zbiorowym, są już ujęte w rozdz. 4.12, 9.7.1, 9.7.3, 12.1, 12.4, 12.5 i 12.8. Plan nie określa dokładnych przebiegów ścieżek rowerowych.
148	Budowa ścieżki rowerowej do Czechowic która połączy się z budowaną w Czechowicach.	Treść istniejąca	Kwestie planowanych dróg dla rowerów i infrastruktury rowerowej, w tym w powiązaniu z publicznym transportem zbiorowym, są już ujęte w rozdz. 4.12, 9.7.1, 9.7.3, 12.1, 12.4, 12.5 i 12.8. Plan nie określa dokładnych przebiegów ścieżek rowerowych.
149	Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Piastowskiej i Warszawskiej do CH Sarni Stok.	Treść istniejąca	Kwestie planowanych dróg dla rowerów i infrastruktury rowerowej, w tym w powiązaniu z publicznym transportem zbiorowym, są już ujęte w rozdz. 4.12, 9.7.1, 9.7.3, 12.1, 12.4, 12.5 i 12.8. Plan nie określa dokładnych przebiegów ścieżek rowerowych.
150	Budowa ścieżki rowerowej od Warszawskiej do Krakowskiej wzdłuż Nowopiekarskiej.	Treść istniejąca	Kwestie planowanych dróg dla rowerów i infrastruktury rowerowej, w tym w powiązaniu z publicznym transportem zbiorowym, są już ujęte w rozdz. 4.12, 9.7.1, 9.7.3, 12.1, 12.4, 12.5 i 12.8. Plan nie określa dokładnych przebiegów ścieżek rowerowych.
151	Budowa na Komorowickiej nowego przystanku w rejonie ulicy Rzeźniczej.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.2 uwzględnia możliwość wyznaczenia nowego przystanku.

	152	Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż Łagodnej na Basen Langiewiczza.	Treść istniejąca	Kwestie planowanych dróg dla rowerów i infrastruktury rowerowej, w tym w powiązaniu z publicznym transportem zbiorowym, są już ujęte w rozdz. 4.12, 9.7.1, 9.7.3, 12.1, 12.4, 12.5 i 12.8. Plan nie określa dokładnych przebiegów ścieżek rowerowych.
36	153	Wypuszczajcie na linie więcej autobusów przegubowych na 6 są gigantyczne przepełnienia.	Uwaga nieuwzględniona	Kierowanie na poszczególne linie komunikacyjne i brygady taboru klasy MEGA wynika z prowadzonych na bieżąco badań napełnień potoków pasażerskich. Kwestie te są regulowane umową przewozową zawartą pomiędzy organizatorem a operatorem.
	154	Linia 28 za często wypada z rozkładów a jak już jedzie to opóźniona i równo z 50. Czy nie można policzyć tych rozkładów żeby 28 jeździło do dworca jako skrócona 50? Na piastowskiej ta linia jest zbędna jak jedzie tam 2,4,15,16 i 17.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 5.2.4, 7.2, 9.2, 10.5, 12.11 uwzględnia synchronizację odjazdów linii kursujących wspólnymi ciągami komunikacyjnymi. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on liczby kursów, przebiegu trasy linii.
37	155	Dziękuję za zmiany rozkładów jazdy 31 i 56 w Hałcnowie. W końcu ktoś pomyślał i linie nie jeżdżą stadami. Przekonało się do tego dużo ludzi. Hałcnów jest rozległą dzielnicą a rozkład linii D nie jest do końca dopasowany do potrzeb ludzi. Ostatnio wśród mieszkańców pojawił się temat żeby Dtką jeździła okężnie od Hałcnowa przez Krzemionki do Granicy i z powrotem. Chciałam taką zmianę zaproponować może uda się ułożyć do tego dobry rozkład. Linia ta jadąc jednostronnie połączyłaby całą dzielnicę bez przesiadek.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
38	156	Dajcie więcej kursów 16, linia jeździ za rzadko i nie da się rano wydostać z Wapienicy a po południu wrócić do domu nie mówiąc już o tym żeby gdzieś po szkole pojechać na boisko czy siłownię. 7 i 10 kursują co chwilę a 16 bardzo rzadko. Kto te rozkłady ustala	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.

		że nie widzi takiej potrzeby!? Linia powinna jeździć minimum co pół godziny żeby się jeszcze gdzieś na hulance przesiąść.		
39	157	<p>Chciałem zaproponować rewolucje w transporcie miejskim i podsunąć kilka zmian optymalizacyjnych</p> <ul style="list-style-type: none"> - wydłużenie linii 2 do osiedla wojska polskiego i likwidacja linii 28 - wydłużenie linii 32 do szpitala wojewódzkiego i skrócenie linii 3 do karpackiego - wydłużenie linii 4 do dzwonekowej i przetasowanie linii 7 do Wapienicy zaporą - wydłużenie linii 5 do dworca - wydłużenie linii 16 do osiedla sarni stok i skierowanie linii do strefy przemysłowej na Londzina przez ul. Regera - skrócenie linii 17 do osiedla polskich skrzydeł - likwidacja linii 18 i zwiększenie kursów na linii 34 - wydłużenie linii 26 do Wapienicy strażackiej przez ul nad potokiem - skierowanie linii 12 przez CH Gemini park i zwiększenie jej kursowania do co 1 godzinę - likwidacja linii 13w i dodanie kursów do linii 13 - wydłużenie linii 20 na Langiewicza basen - uruchomienie linii 30 jako pary dla 50 kursującej do dworca - zwiększenie częstotliwości kursowania linii 29 przez ul. Grażyńskiego do Komorowic - zmiana numerów linii 35L i S - przywrócenie kursowania linii 52 do strefy przemysłowej w Jasienicy i pokierowanie jej przez ul. Regera - wydłużenie 57 do osiedla sarni stok 	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych jak również likwidacji linii. Kwestie związane ze zmianą numeracji linii okrężnych jak również w zakresie wydłużenia linii 57 do Os. Sarni Stok przewidziane w Planie w rozdz. 12.11.
40	158	Zwiększenie liczby kursów na linii nr 16 w dni robocze i weekendy.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.

159	W okresie wakacji zmiana pętli kursów skróconych z Lotniska na Osiedle Kopernika przez Wojska Polskiego i Polskich Skrzydeł co poprawi dostępność do terenów rekreacyjnych dla większego grona osób.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
160	Skierowanie części linii z ulicy Piastowskiej na Grunwaldzka celem poprawy dojazdu do szkół i szpitali.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.11 uwzględnia potrzebę zwiększenia dostępności do transportu zbiorowego na obszarze osiedla Górne Przedmieście. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
161	Wydłużenie 16 z dworca np. do pętli przy fiacie lub na sarni stok tak żeby jeździła obok CH Sarni Stok.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
162	Budowa przejścia dla pieszych przy przystanku przy CH Sarni Stok.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan nie uwzględnia kwestii budowy, modernizacji przejść dla pieszych.
163	Ulokowanie w zatoce na piastowskiej gdzie stoją auta nowego przystanku w stronę Wapienicy.	Uwzględniono	Plan w rozdz. 12.8 uwzględnia utworzenie przystanku Piastowska Dworzec jak również zmianę lokalizacji przystanków Warszawska Dworzec jako elementu zespołu przystanków w rejonie dworca, uwaga w zakresie wprowadzenia przystanku Piastowska Dworzec uwzględniona w rozdz. 12.2 w tab. 12.1 (lokalizacja uwzględniona w projekcie przebudowy odcinka ul. Piastowskiej)
164	Montaż biletomatu w Wapienicy.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan nie wskazuje konkretnych lokalizacji przystankowych w zakresie modernizacji biletomatów lub uruchamiania dodatkowych lokalizacji.

	165	Montaż tablic z odjazdami ITS na przystankach na Piastowskiej w stronę Wapienicy. Nie wiedzieć czemu są tylko w stronę centrum.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 11.1 i 12.1 uwzględnia rozwój systemu ITS poprzez montaż tablic DIP na kolejnych przystankach
41	166	Zmiana przebiegu linii nr 18 wraz z zwiększeniem częstotliwości kursów. Proponowany przebieg trasy na odcinku Wapienica - Dworzec PKP ma kluczowe znaczenie z uwagi na pokrycie białych plam na mapie komunikacyjnej. Dalszy przebieg ma charakter opcjonalny. Wariant nr 1 - bez zmiany przebiegu trasy na dalszym odcinku. Wariant 2 - zmiana przebiegu trasy na dalszym odcinku w rejonie osiedla Karpackiego w celu przebiegu wzdłuż ważnych punktów: basen miejski, centrum handlowe, szpital Aktualny przebieg linii 18 nie odpowiada faktycznemu zapotrzebowaniu. Kursy są zbyt rzadkie, a zindywidualizowany charakter przebiegu linii jest alogiczny gdyż omija ważne punkty, tj. liczne szkoły w tym rejonie, nie integruje dzielnicy, gdyż kończy swój bieg w rejonie Kościoła Św. Stanisława. Trwa intensywna urbanizacja na tym terenie (rejon Starego Bielska Zapłocie-zabudowa jednorodzinna i bliźniacza, zabudowa wielorodzinna w Wapienicy, ul. Muszłowa, i. Listopadowa itd.). Zasadne jest wprowadzenie na tym obszarze transportu publicznego dedykowanego najbardziej wrażliwej na wykluczenie komunikacyjne grupie społecznej, tj. dzieciom, młodzieży oraz seniorom, którzy z racji wieku są skazani na korzystanie z tej formy komunikacji. Możliwość skorzystania z linii alternatywnych z osiedli Polskich Skrzydeł, Tańskiego jest utrudniona ze względu na dużą odległość, niski poziom bezpieczeństwa (wąska ulica, brak chodnika wzdłuż ul. Ciżemki, Św. Jadwigi, Wodnej, brak oświetlenia, duże różnice poziomów). Przebieg linii 18 mógłby być uzupełnieniem do linii 24, skorelowany częstotliwością kursów. Modyfikacja przebiegu linii nr 18 - poprzez rozpoczęcie kurs w rejonie zakładów przemysłowych i osiedli w Wapienicy, następnie ulicami Sobieskiego, nad Potokiem do Filarowej, Sarni Stok, Warszawską, 3 Maja wraz z zwiększeniem częstotliwości kursów w godzinach największego zapotrzebowania tj. 6 - 8.30. i 14 - 16.30 odpowiadałaby aktualnym potrzebom mieszkańców.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.

	<p>Zmodyfikowana linia 18 dowoziłaby pasażerów do newralgicznych punktów docelowych, do których dotarcie aktualnie wymaga przesiadek;</p> <p>1) szkoły podstawowe i ponadpodstawowe (dzięki modyfikacji możliwy dowóz do SP nr 32, 31, Technikum nr 11, Zespół Szkół im. Juliana Tuwima, Zespół Szkół Samochodowych, Zespół Szkół Budowlanych - do którego nie ma dojazdu z rejonu Starego Bielska oraz uzupełniałaby luki komunikacyjne między kursami linii nr 24 na dalszym odcinku (Dworzec PKP-ul. Partyzantów)</p> <p>2) Ważne ośrodki lokalne tj. Dom Kultury Stare Bielsko, basen Troclik, Kościół w Starym Bielsku, Szpital Wojewódzki</p> <p>3) Sklepy i usługi: Lidl, piekarnia, sklep rybny, centrum stomatologiczne, Centrum Handlowe Sarni Stok (opcja Kaufland, CH Karpacka), CH Gemini, BOK Tauron, ośrodek medyczny itp.</p>		
--	--	--	--

42	167	<p>Chciałbym odnieść się do proponowanej sugerowanej częstotliwości kursowania tj. 10. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW W TRANSPORCIE PUBLICZNYM strona 153 Tabela 10.1 Zalecane minimalne częstotliwości kursowania planowanych linii komunikacyjnych – dzień roboczy</p> <p>Uwagi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Brak proponowanej sugerowanej częstotliwości kursowania w soboty i niedziele. 2. Niezrozumiała proponowana jeszcze niższa częstotliwość kursowania w dni robocze np. na liniach podstawowych II kategorii i uzupełniających I kategorii z obecnych 20/30 min na 30/40 min. <p>Uzasadnienie:</p> <p>Proponowane jeszcze niższe częstotliwości w dni robocze, szczególnie na takich liniach jak np. 2,4,6,7, czy 28,50, które zostały zakwalifikowane do linii II kategorii linii podstawowych i uzupełniających spowodują jeszcze większe przeciążenie autobusów, a dalszej perspektywie odpływ pasażerów. Ogólnie powinna zostać ustalona jedna podstawowa modułowa częstotliwość, w celu możliwości dokonania synchronizacji i uniknięcia pokrywania się kursów na wspólnym odcinku trasy, gdzie obecnie jedna linia kursuje co 15/20 kolejne co 20/30 a jeszcze inne co 30/60 min. Dlatego sugeruję aby w dni robocze wprowadzić podział linii kursujące co 15 min (w godzinach 5:30-16:30/17:00)* , 15/30 min (15 min w szczycie), 30 min, 30/60 min (30 min w szczycie) i 60<., niestandardowo. *4:00-5:30 po 16:30/17 co 30 min).</p> <p>Poranny szczyt 5:30-9:00. Szczyt popołudniowy 13:00-16:30/17:00.</p>	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.
43	168	<p>Zlikwidujcie nieczynne kioski na przystankach które tylko szpecą miasto bo są nośnikiem graffiti.</p> <p>W ogóle stoją one od najazdu autobusów co tylko zasłania widoczność.</p>	Poza przedmiotem konsultacji	Uwaga wykracza poza zakres Planu.

	169	Budujcie większe wiaty na najważniejszych przystankach bo standardowe są za małe.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 11.1 uwzględnia budowę wiat o większej liczbie modułów na przystankach o wysokich potokach pasażerskich - działanie realizowane w programie wymiany wiat.
44	170	Witam, chciaabym zgłosić wielki problem mianowicie linia 18 wyjeżdża z przystanku Gościnną Karpacka o godzinie 7:06, czyli o wiele za wcześnie, przez co jest Kamienica jest źle skomunikowana z osiedlem Złote Lany, wnoszę o opóźnienie kursu o 10-20 minut. Ponieważ lekcje zaczynają się o 8:00.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
45	171	Pragnę przesłać uwagi dot. komunikacji miejskiej obsługującej dzielnicę Wapienica rejon ulicy Strażackiej / Międzyrzeckiej: w soboty po 3-ciej zmianie występuje problem z kursem linii 10 odjeżdżającej z przystanku Międzyrzecka / Strażacka który odjeżdża 6.19. Jest to jedyny kurs o tej porze, przepełniony do tego stopnia, że nie mieszczą się wszyscy pasażerowie . Na kolejny należy poczekać około 30 minut. Jest wcześniejszy kurs linii 24 - 6.06, na który nie sposób zdążyć z ulicy Świt kończąc pracę o 6.00.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych
	172	Ponadto bezsensowne przeniesienie przystanku (bez wiaty, na wygwizdowo) linii 24 na ul Sobieskiego. Znowu - maszerując z ELTEKu trzeba mieć dobre tempo żeby zdążyć po 14-tej i po 22-giej.	Poza przedmiotem konsultacji	Zmiana w obsłudze linii nr 24 - utworzenie nowego przystanku wynikała z kwestii eksploatacyjnych w ramach nieprzepustowej pętli Wapienica Strażacka - uwaga nie dotyczy Planu.

46	173	<p>Po zapoznaniu się z planem, jako mieszkaniec miasta, uznaję, że jest świetny i bardzo precyzyjny.</p> <p>Prawdę mówiąc nie mam żadnych większych uwag. Zawiera on bardzo szczegółowe plany rozwojowe na wielu płaszczyznach i to takie o których od dawna myślałem więc jestem zadowolony, że taki plan jest i trzymam kciuki za jego realizację.</p> <p>Kilka moich wskazówek:</p> <p>1. Zasada "ciepłego guzika". Bardzo popieram, tylko muszę mocno zaznaczyć, że przed wprowadzeniem wymaga dokładnej kontroli wszystkich urządzeń we wszystkich autobusach (przyciski, fotokomórki...) żeby wyeliminować, np. sytuacje w których fotokomórka nie zadziała i spowoduje przytrzaśnięcie pasażera, ale jednocześnie by pozwalała zamknąć drzwi przy bardzo dużym zatłoczeniu. Ponadto poprawność działania przycisków otwarcia drzwi oraz szczegółowa informacja w postaci piktogramów i wyświetleń... A następnie konsekwencja w realizacji, by nie było sytuacji, że jeśli kierowca włączy zezwolenie a pasażer samodzielnie drzwi nie otworzy i będzie rościł swoich praw, to będą mu takie przyznane na zasadzie, że "jednak kierowca mógł otworzyć".</p>	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.2 oraz 12.6 uwzględnia utworzenie przystanków na żądanie.
	174	<p>2. Cały czas będę obstawał przy tym by nadal zwiększać ilość kontroli biletowych. Zjawisko jeżdżenia "na gapę" raczej nigdy nie będzie wyeliminowane, ale należy system mocno uszczelnić by maksymalna ilość pasażerów była skontrolowana możliwe jak najczęściej i skuteczna ścigalność mandatów. Raczej tylko w ten sposób można jeszcze lepiej walczyć z "gapowiczami", którzy cały czas się zdarzają i nie rzadko sprawiają wrażenie majątnych ludzi.</p>	Poza przedmiotem konsultacji	Uwaga wykraczająca poza zakres Planu - działania w zakresie kontroli biletowej realizowane przez Spółkę MZK na zasadach określonych w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

175	<p>3. Montaż dodatkowych tablica SDIP na poniższych przystankach:</p> <p>a) os. Wojska Polskiego kier. Centrum b) Wapienica Centrum kier. Jaworze c) Michałowicza Czarnieckiego oba kierunki d) Piastowska Sobieskiego, Piastowska Starostwo Powiatowe kier. Hulanka i oczywiście po oddaniu nowego przystanku Piastowska Dworzec kier. Hulanka. e) Lwowska Szpital Miejski oba kierunki f) Partyzantów Andersa oba kierunki g) Armii Krajowej Szpital Wojewódzki kier. Centrum h) Komorowicka Towarzystwa Szkoły Ludowej kier. Komorowice</p> <p>3. Rozważyłbym propozycje stosownego oznakowania przystanków w taki sposób by pod wiatami na podłożu było namalowane farbą stosowne miejsce dla wózków dziecięcych/inwalidzkich oraz odpowiednie oznaczenia na szybach wiat przystankowych. Obecnie raczej mało ludzi wie, że wiata też posiada odpowiednie miejsce dla wózków (może dochodzić do konfliktów a żyjemy w czasach gdy niestety ludzie muszą mieć wszystko wyosłone).</p>	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 11.1 i 12.1 uwzględnia rozwój systemu ITS poprzez montaż tablic DIP na kolejnych przystankach.
176	<p>4. Proponuje większą aktywność linii dla rejonu obok Ratusza. W szczególności ma na myśli przystanek Dmowskiego Urząd Miejski obecnie słabo wykorzystany, mogłyby tamtędy przebiegać jakieś inne linie dodatkowo dla większej atrakcyjności komunikacyjnej tego rejonu i lepszego wykorzystania pary przystanków.</p>	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
177	<p>Ponadto uważam za świetny pomysł wprowadzenie linii dowozowych łączących nieskomunikowane rejonu z większymi pętlami. Może warto tutaj rozważyć na przykładzie Krakowa "TeleBUS"? Aczkolwiek nie mam zdaniem a na ten temat jeśli chodzi o nasze miasto. Cały czas są miejsca skąd do przystanku jest zdecydowanie zbyt daleko a ulica nie spełnia norm, ale małym busem dałoby rade. Straconka ze Złotymi Łanami przez Langiewicza, Kamienica z Wapienicą, Komorowice z Hałcnowem czy jeszcze jakieś inne, np. osiedlowe Karpackie z Beskidzkim przez Kamienice. Pomysłów dużo...</p>	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.2 uwzględnia powstanie linii dowozowych obsługiwanych taborem klasy MINI. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.

	178	Tylko błagam, wymieńcie te przestarzałe Jelcze, haha. Pozdrawiam serdecznie.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 10.8.4 uwzględnia potrzebę wymiany taboru MZK.
47	179	Wydłużenie autobusu linii nr 56 ulicami Piastowską i Andersa przez Osiedle Beskidzkie a następnie Kolistą do Hali pod Dębowcem, 33 ulicami Piastowską, Cieszyńską, Jaworzańską, Zapora do pętli Wapienica Zapora. Znaczące ułatwienie skomunikowania rejonu C.H. Sfera i ulicy Piłsudskiego z dzielnicami Kamienica i Wapienica, poprzez zwiększenie efektywności wykorzystania linii autobusowych.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
	180	Wydłużenie autobusu linii nr 31 ulicami Wałową, Warszawską, Okrężną i Sarni Stok do pętli Osiedle Sarni Stok, a także linii nr 11 ulicami Piastowską, Listopadową, Nad Potokiem do pętli Stare Bielsko Kościół. Znaczące ułatwienie skomunikowania rejonu C.H. Sfera i ulicy Piłsudskiego z dzielnicami Stare Bielsko i Osiedle Sarni Stok, poprzez zwiększenie efektywności wykorzystania istniejących linii autobusowych.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
	181	Zmiany na trasie linii nr 7 od przystanku Cieszyńska Hulanka przetrasować przez Osiedle Kopernika, Wojska Polskiego i Polskich Skrzydeł, a następnie Cieszyńską, Jaworzańską i Zapora do pętli Wapienica Zapora. Znacząca poprawa dostępności rejonu Zapory w Wapienicy z centrum Bielska-Białej, poprzez znacznie zwiększoną liczbę kursów w ten rejon autobusów MZK. (W ten rejon będą dojeżdżały autobusy linii nr 7 i 33).	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
	182	Zmiana trasy linii nr 13 i 16: linia nr 13 zostanie wydłużona ul. Ks. Brzóska i Wielkopolską do pętli Lipnik Wielkopolska, natomiast 16 zostałaby przetrasowana od osiedla Polskich Skrzydeł ulicami Cieszyńską i Dzwonkową do przystanku Wapienica Dzwonkowa. Niepozbawienie dostępności rejonu Wapienica Dzwonkowa do komunikacji miejskiej i znacząca poprawa dostępności rejonu osiedla przy ulicy Księża Brzóska do komunikacji miejskiej.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.

48	183	<p>pozwoliłem sobie na wskazanie kilku uwag dotyczących planu transportowego:</p> <p>1. stron 152 zawiera informacje dotyczące typowego dnia i pór - na podstawie własnych obserwacji pozwolę sobie na stwierdzenie, że w Bielsku-Białej szczyt poranny trwa do godziny 9, a nie 8, natomiast szczyt popołudniowy trwa realnie od godziny 14:30 do 18:30. Wieczór 19-21, późny wieczór to 21 - 23:30.</p>	Uwaga nieuwzględniona	Dane przedstawione w Planie są odzwierciedleniem badań napełnień prowadzonych na sieci komunikacyjnej za pomocą zliczarek potoków pasażerskich.
	184	<p>2. linia 10 jest określana, obok linii 4, jako linia podstawowa I rzędu - tu zgoda - natomiast dłaczego linia, która powinna przemieszczać się w sposób szybki i efektywny na wysokości Wapienicy została przetrasowana w ulicę Regera i Dworcową? Zamiast pozostawić na ulicy Cieszyńskiej (przystanek obok sklepu Biedronka, swoją drogą bardzo wygodny żeby wsiąść zrobić szybkie zakupy i wsiąść w kolejny kurs) i skierować wiaduktem na ulicy Międzyrzeckiej gdzie linia po prostu przemieszczała się ekspresowo, a na Dworcową skierować tylko linię 20 w kierunku Wapienicy? Na tym przystanku praktycznie w tygodniu nikt nie wsiada ani nie wysiada za każdym razem co jadę, a jadę niemal codziennie. Oprócz tego skierowanie autobusów w ulicę Dworcową, z której obecnie jest zrobiona ulica dwukierunkowa, jest potencjalnie niebezpieczne (były już sytuacje gwałtowniejszego hamowania czy oczekiwania aż autobus z na przeciwka przejedzie).</p>	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
	185	<p>3. Wspólny bilet - wspólna taryfa powinna być wprowadzona jak najszybciej na równi z PKM-em Czechowice-Dziedzice oraz Komunikacją Beskidzką (tu zwłaszcza). Nie powinno być tak, że dwie spółki rywalizują ze sobą zamiast współpracować. Wracam z pracy i mam możliwość wsiąść w autobus 127, który jedzie trasą skasowanej linii 52, ale musiałbym zapłacić za bilet jednorazowy 5zł mając bilet miesięczny na MZK. Mowa jest czasem o kilku lub kilkunastu minutach oczekiwania. Dodatkowo odnosi się to do zwyczajnego przemieszczania się po okolicach Bielska-Białej. Marzeniem byłaby współpraca z np. Cieszynem lub Żywcem w tym zakresie - atrakcyjna oferta cenowa połączona z częstotliwością,</p>	Treść istniejąca	Integracja taryfowo-biletowa, opisane są w rozdz. 12.1 i 12.9.

	która byłaby wysoka mogłaby zadziałać cuda jeśli mamy starać się zmniejszać ilość samochodów.		
186	4. A propos samochodów - system ITS nie do końca chyba działa jak należy, ponieważ w teorii autobus powinien mieć tzw. zieloną falę kiedy łapie opóźnienie, ale sam byłem świadkiem kiedy autobus zamiast jechać by wytracić opóźnienie, łapie dodatkowe przez czerwone światła na skrzyżowaniu z ulicy Piastowskiej w 3 Maja, na światłach na wysokości skrzyżowania w ulicę Wałową czy przy Hotelu Prezydent.	Poza przedmiotem konsultacji	System ITS nadaje priorytet autobusom z największym opóźnieniem zbliżającym się do skrzyżowania poprzez wydłużenie sygnału zielonego, jednakże nie jest to priorytet bezwzględny - zadaniem systemu jest równomierne sterowanie kolejkami na poszczególnych wlotach skrzyżowania.
187	5. Przystanki na żądanie w Bielsku-Białej nie mają za bardzo racji bytu (choć z tym różnie bywa, ponieważ jeśli jadą 2,3 osoby i siedzą to zgłoszenie przystanku na żądanie też jest wykonalne). - tu prawda - ale tzw. ciepły guzik, który był stosowany przed pandemią - jak najbardziej tak. Mowa o czasie zimowym, ale i czasie letnim, kiedy będzie włączona klimatyzacja. Jest to element, który powinien zostać przywrócony/ wprowadzony na nowo z objaśnieniem na wysokości wzroku na drzwiach.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.2 oraz 12.6 uwzględnia utworzenie przystanków na żądanie.
188	6. Optymalizacja tras wygląda bardzo przyzwoicie chociaż: Linia 15 i 23 - tu aż korci o połączenie w jedną linię (było założenie, że część trasy linii 23 na odcinku od Hulanki do Osiedla Beskidzkiego miałyby przejąć linia 32 - tu można upiec dwie pieczenie na jednym ogniu i poprowadzić linię 32 trasą 23 od przystanku Piastowska Łabentowicza). Linia 17 - super pomysł tylko jedno ale - linia mogłaby kończyć na przystanku Wapienica Centrum zamiast na przystanku Lotnisko - podejrzewam, że dane z liczników na linii potwierdziłyby zasadność.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.

49	189	Na wstępie zaznaczam, że całościowo dokument oceniam bardzo pozytywnie. Kierunek zmian, jak i większość poszczególnych zapisów, są jak najbardziej zgodne z tym, jak miasto i komunikacja zbiorowa powinny się rozwijać. Doceniam szereg pomysłów, widzę również, że przy pisaniu Planu zostały wzięte pod uwagę liczne spostrzeżenia mieszkańców z wcześniejszych konsultacji – jak np. konieczność uspokajania ruchu, wygodnych przesiadek, równych taktów, wspólnej taryfy itp. Poniższe uwagi mają charakter szczegółowy, ale nie wpływają na pozytywną opinię względem całości.	Treść istniejąca	Uwaga przedstawia indywidualną ogólną opinię dotyczącą merytoryki planu.
	190	str. 39 – czym w praktyce różni się „dobry dostęp” od „dostatecznego” – poniżej średnio 4 połączeń i poniżej 4 połączeń? Może warto doprecyzować te wskaźniki – że np. dostęp dobry to poniżej 4, a dostateczny poniżej 3 połączeń na godzinę? Ułatwi to późniejsze wymierne poprawianie tych wskaźników i da lepszy obraz sytuacji; niezależnie od tego, stan obecny (64% populacji z dostępem poniżej 4 połączeń na godzinę) nie jest optymalny i trzeba dążyć do jego poprawy, aby móc mówić o realnej konkurencyjności transportu publicznego;	Treść istniejąca	Informacja w zakresie wskaźnika SUMI dostępności komunikacyjnej jest zamieszczona w rozdziale 4.1.1, gdzie została wskazana dokładna charakterystyka.
	191	str. 87 – wielkość popytu nie może być określana wyłącznie przez aktualną liczbę pasażerów; polepszanie oferty lub utrudnienia w ruchu samochodowym, mogą również zwiększać popyt (w dalszej części dokumentu, na str. 102 i 122, jest to wspomniane, ale dobrze aby od razu na str. 87 zostało klarownie wyjaśnione, co w tym kontekście znaczy słowo „popyt”; może lepiej używać określenia „aktualny popyt” albo po prostu „frekwencja?”);	Treść istniejąca	Informacja w zakresie wielkości popytu efektywnego jest szczegółowo umówiona w rozdziale 6.1.1 oraz 6.1.2.
	192	str. 119 – w 11. wierszu od góry podana jest wartość 79 mln zł rekompensaty w 2023 roku, a w tabeli na stronie 120 ta wartość wynosi ponad 89 mln zł (zapewne doszło do pomyłki);	Uwzględniono	Skorygowano treść akapitu w rozdziale 8.2 w zakresie kosztu funkcjonowania komunikacji miejskiej w 2023 r.

193	<p>str. 124 – maksymalne czasy oczekiwania dla kategorii II i kolejnych są zawyżone i nieadekwatne nawet wobec stanu obecnego; przykład: podany jest czas 23 min dla kat. II, czyli np. dla trasy Jutrzenki – Lenartowicza – Żywiecka, podczas gdy już dziś sama linia 4 ma takt 20-minutowy, a do tego dochodzą linie 15, 20, 22; podobnie na trasie Bystrzańska – pl. A. Mickiewicza, gdzie nakładające się linie 10, 24, 57 (+KB), byłyby w stanie utworzyć takt 10-15 min; również kategoria III ma zawyżone czasy oczekiwania (ul. PCK czy Uniwersytet Błonia już dziś mają czas oczekiwania 15-20min); w kat. IV czas oczekiwania 45 min np. dla os. Sarni Stok czy ul. Krakowskiej jest zdecydowanie zbyt długi, przez cały dzień powinno być utrzymane 30 min; generalnie należy dążyć do ulepszania oferty i zakładać jak najlepsze plany, a nie umożliwić na poziomie dokumentu strategicznego pogorszenie obecnej oferty; można ewentualnie stworzyć dwie tabele, z wartościami maksymalnymi i pożądanymi; pamiętajmy również, że nawet 20-minutowy czas oczekiwania jest już długi, szczególnie w trudnych warunkach atmosferycznych, a nie zawsze pasażer ma możliwość udania się na przystanek bezpośrednio przed przyjazdem autobusu – optymalnie byłoby, gdyby można było wychodzić na przystanek bez patrzenia na zegarek, ze świadomością, że w ciągu kilku minut coś przyjedzie – przynajmniej na ciągach komunikacyjnych kategorii I i II;</p>	Uwzględniono	Tabela 9.1 oraz treść rozdziału 9.2 została skorygowana - przedstawione zostały średnie wartości oczekiwania na poszczególnych odcinkach sieci komunikacyjnej.
194	<p>str. 125 – w kat. V czas 70 min nie tworzy równego taktu, moim zdaniem lepiej założyć 60 lub 90 min;</p>	Uwzględniono	Tabela 9.1 oraz treść rozdziału 9.2 została skorygowana - przedstawione zostały średnie wartości oczekiwania na poszczególnych odcinkach sieci komunikacyjnej.
195	<p>str. 135 – wiersze 6-7 od dołu (nie licząc przypisu): koniecznie należy dodać przy definicji zespołów przystanków, że dotyczy to nie tylko par przystanków, ale także skrzyżowań, gdzie różne linie skracają w różne strony – należy umożliwić zatrzymanie wszystkich linii przy danym skrzyżowaniu i zapewnić dogodne przesiadki (przykład skrzyżowania ulic Partyzantów i Michałowicza, gdzie część linii nie zatrzymuje się wcale lub tylko</p>	Uwzględniono	Wprowadzono zmiany w rozdz. 9.6 w zakresie lokalizowania przystanków autobusowych w obrębie skrzyżowań.

		w jedną stronę, znacznie utrudniając przesiadki między trasami płn-płd a wsch-zach) – jest o tym mowa także na str. 185 i 200;		
196		str. 154-156 – proponuję dodać postulat o wprowadzeniu biletów 20- lub 15-minutowych (albo liczonych od przejechanych przystanków lub strefowych), tańszych od jednorazowych, zachęcających do krótkich podróży i urealnających opłaty za przejazd (obecnie płaci się tyle samo jadąc dwa przystanki, co przejeżdżając całą, międzymiastową trasę linii 2 czy 50, co nie uważam za efektywne ani sprawiedliwe);	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 10.6 opisuje projektowanie systemu taryfowo-biletowego w tym bilety czasowe krótko- i długookresowe. Plan nie określa szczegółowo czasookresy obowiązywania poszczególnych typów biletów.
197		str. 187 – bardzo popieram pomysł krótkich linii dowozowych, przykładowo: linia łącząca pętlę Wapienica Zaporą z pętlą Osiedle Beskidzkie, z przystankami: Łowiecka/Skarpowa, Łowiecka/Łuczników, Zwardońska/Antyczna, Zwardońska/Lotnicza, Szarotki/Lotnicza; czas przejazdu ok. 15min; oprócz likwidacji „białej plamy” transportowej, taka linia z pewnością cieszyłaby się dużą popularnością turystyczną – dogodny, szybki dojazd na lotnisko i do terenów leśnych w Wapienicy – w okresie letnim mogłaby jeździć ze zwiększoną częstotliwością; inna duża „biała plama” istnieje w północno-wschodniej części miasta, między ul. Bestwińską, Hałcnowską a Janowicką, szczególnie w kontekście postępującej tam zabudowy (zdaję sobie jednak sprawę, że z uwagi na jakość i szerokość dróg, może nie być możliwe trasowanie tam linii nawet z najmniejszymi busami);	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.2 uwzględnia powstanie linii dowozowych obsługiwanych taborem klasy MINI. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
198		str. 193, wiersz 14 – przy „wyznaczaniu ulic jednokierunkowych” warto dopisać: „z dopuszczeniem dwukierunkowego ruchu rowerowego” (oczywiście tam gdzie jest to możliwe);	Uwzględniono	Wprowadzono zmiany w rozdz. 12.5.

199	<p>str. 194-195 – warto rozważyć także możliwość wprowadzenia linii ekspresowych, wzorem dużych aglomeracji, zatrzymujących się tylko na kluczowych przystankach – przykładowo: linia Ex50, łącząca centrum Bielska-Białej z centrum Czechowic-Dziedzic, jadąca nie ulicą Katowicką/Legionów, ale drogą nr 1, z możliwością wyznaczenia kilku przystanków przy skrzyżowaniach (np. przy ul. Królewskiej, Lipowskiej, Mazańcowickiej, następnie zjazd Ligocką do centrum Czechowic-Dziedzic), lub linia Ex2 / Ex57 do Bystrej/Wilkowic, wykorzystująca drogę ekspresową S1, lub zatrzymująca się tylko na wybranych przystankach; linie ekspresowe zwiększają konkurencyjność dojazdów podmiejskich – z uwagi na liczne postoje linie zwykłe na najdłuższych trasach jadą znacznie dłużej, niż samochody; same przystanki na żądanie mogą nie wystarczyć, bo i tak trzeba je uwzględnić w rozkładzie jazdy;</p>	Uwaga nieuwzględniona	<p>Kwestie funkcjonowania linii komunikacyjnych poza obszarem Miasta Bielska-Białej są regulowane przez porozumienia międzygminne. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.</p>
200	<p>str. 199, drugi wiersz od góry – nie uważam, żeby takt 60-minutowy dla kolei aglomeracyjnej oznaczał wysoką częstotliwość; przynajmniej na odcinku Wilkowice – Czechowice-Dziedzice ten takt przez większość dnia powinien wynosić 20-30min, aby mówić o prawdziwej kolei miejskiej, zdolnej do przyciągania pasażerów;</p>	Poza przedmiotem konsultacji	<p>Funkcjonowanie przewozów w komunikacji kolejowej wykracza poza zakres planu - przewozy są kontraktowane przez właściwego organizatora transportu - Marszałka Województwa Śląskiego.</p>
201	<p>str. 201 – konieczne doprecyzowanie: 1. przy ul. Piłsudskiego należy zapewnić także postoje linii 3 i 12 na ul. Komorowickiej, jak najbliższej Piłsudskiego (np. obecne przystanki: Komorowicka Paderewskiego i Komorowicka Towarzystwa Szkoły Ludowej kier. Komorowice – po przeniesieniu o 250m na południe – przemianować na Komorowicka Piłsudskiego); 2. Pl. Mickiewicza – konieczność zapewnienia postojów wszystkich linii przejeżdżających przez skrzyżowanie (również 3, P2 i 4 w obu kierunkach, 20, 28, 50), przesunięcie przystanków jak najbliższej skrzyżowania, dobre skomunikowanie dla pieszych pomiędzy poszczególnymi przystankami – celem ułatwienia przesiadek np. z linii 3 i 20 na linie jadące do centrum miasta lub do dzielnic południowych;</p>	Częściowo uwzględniono	<p>Przedstawione w tabeli proponowane lokalizacje przystanków autobusowych nie stanowią katalogu zamkniętego. Należy podkreślić, że każda nowa lokalizacja przystanku wymaga uzyskania opinii miejscowej rady osiedla oraz podjęcia szczegółowego procesowania w zakresie brd.</p>

	202	str. 201-202 – zgodnie z prezentowanymi w 2023 roku planami, po stronie zachodniej dworca mają powstać dwa ronda i obustronne przystanki zaraz przed budynkiem dworca; w takim przypadku wszystkie linie jadące tędy powinny zawracać z użyciem rond i zatrzymywać się na tych przystankach, co znacznie ułatwi przesiadki; w związku z tym nie byłoby konieczne tworzenie nowych przystanków na ul. 3 Maja i Piastowskiej, tym bardziej że byłyby one oddalone o ok. 150m od skrzyżowania, negatywnie wpływając na przesiadki; natomiast jako rozwiązanie tymczasowe lub awaryjne, przy braku dwóch rond, utworzenie nowych przystanków na ul. Piastowskiej i 3 Maja za skrzyżowaniem jest jak najbardziej zasadne.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
50	203	Dotyczy komunikacji osiedla Dygasińskiego. Linia numer 6 jest jedną z najbardziej uczęszczanych linii w naszym mieście, co widać w Państwa raporcie. W związku z tym często jazda tym autobusem jest trudna, nie mówiąc o tym gdy ma się ze sobą np. szkolny plecak czy zakupy. Przy tak obleganej linii autobus powinien jeździć częściej. Owszem są autobusy nr 26 i 27 według Państwa badania mało oblegane ale one zawsze jeżdżą o podobnej porze co autobus nr 6. Dla przykładu autobus 6 odjeżdża z naszego osiedla o godzinie 19:29, autobus nr 26 19:31, autobus nr 27 o godzinie 19:35 a później przez pół godziny nie ma żadnego autobusu. Takich przykładów jest więcej w ciągu dnia. W weekendy sytuacja jest jeszcze gorsza. Na naszym osiedlu nie ma żadnego większego sklepu gdzie można by było zrobić zakupy, jak to jest na innych osiedlach, więc autobus jest po prostu niezbędny. Poza tym autobusy jadą tylko w stronę dworca, chcąc jechać w inną stronę trzeba się przesiadać, co bardzo wydłuża podróż, nie mówiąc o kosztach. Bo często bilet godzinny nie wystarcza. Trudno np. dotrzeć na basen na ul. Langiewicza. Trzeba iść na nogach na ul. Żywiecką albo bardzo długo czekać na przesiadkę. W weekend trudno przesiąść się z autobusu nr 6 na autobus nr 50, żeby nie czekać zbyt długo.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.

51	204	Jeżeli jest taka możliwość to proszę o uwzględnienie w treści planu, informacji o planowanym utworzeniu przez Gminę Wilkowice węzła przesiadkowego Park & Bike & Ride. Punkt ten planuje się wybudować w pobliżu stacji kolejowej "Wilkowice Bystra". Będzie on umożliwił wykorzystanie go przez autobusy Komunikacji Miejskiej w Bielsku-Białej (linia nr 2 - w zakresie kursów, które obecnie kończą kurs na przystanku Mikuszowice Krakowskie).	Uwzględniono	Zmiana uwzględniona w zakresie możliwości wydłużenia trasy przejazdu linii nr 2 do planowanego P&R przy stacji PKP Wilkowice Bystra.
52	205	Wnoszę o korektę w zakresie "Tab. 2.1 Elementy Planu zostały przedstawione według poniższej kolejności" na str. 14-15. Zawarte w tabeli elementy nie odnoszą się ściśle do nazwy i zakresu poruszonych kwestii w danych rozdziałach. Korekta powinna uwzględnić faktyczne elementy Planu transportowego opisywane w konkretnym rozdziale.	Uwzględniono	Dokonano zmiany nazewnictwa poszczególnych elementów planu transportowego w tab. 2.1.
53	206	Na podstawie moich obserwacji pragnę stwierdzić i mocno zaakcentować, że powinien zostać wprowadzony bezwzględny zakaz przewożenia zorganizowanych grup dzieci i młodzieży powyżej pięciu osób (szkoły i przedszkola) liniowymi autobusami kursowymi! Z moich obserwacji i doświadczeń wynika, że jest to tylko wzgląd ekonomiczny nauczycieli. Podczas przewozu dzieci przedszkolnej czy szkolnej oraz młodzieży starszej w zorganizowanych grupach, np. na różne wycieczki, rajdy czy inne wyjazdy organizowane przez placówki oświatowe nie ma zapewnionego dostatecznego bezpieczeństwa i komfortu podczas wpychania zorganizowanych grup do kursowych autobusów. Znaczny dyskomfort innych współpasażerów poprzez, m.in. krzyki dzieci i o wiele większe zatłoczenie pojazdu może często powodować niemiłe sytuacje jakich sam czasem mogę doświadczyć. Nie widzę przeszkód by planowana wycieczka mogła odbyć się w spokoju oddzielnie wynajętym autobusem i tylko po akceptacji dyrektora szkoły/przedszkola na podstawie potwierdzenia, że taki autobus dla danej wycieczki jest przygotowany. W innym wypadku taka sama ucieczka nie powinna być zaakceptowana! Względy ekonomiczne nie powinny przysłaniać bezpieczeństwa nawet tych najmłodszych. Niestety	Poza przedmiotem konsultacji	Warunki przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym w Bielsku-Białej określa odrębny dokument "Regulamin przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym".

		opiekunowie grup idą po najniższej linii oporu i pakują czasem kilkadziesiąt dzieciaków do już pełnego autobusu a później krzyki, zdenerwowanie, przesadne zatłoczenie i wiele innych ewentualnych przykrych zdarzeń i to tylko po to żeby być może zaoszczędzić parę złotych na przewozie. Powinien być odgórny i kategoryczny zakaz takiego postępowania gdyż nie ma nic wspólnego z bezpieczeństwem i komfortem podróży dzieci o których tyle się mówi jeśli mowa o bezpieczeństwie lub dopiero jeżeli coś złego się stanie.		
54	207	Brak połączeń ciągów komunikacyjnych, np. "3" z ciągiem Partyzantów.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
	208	Duże odległości pomiędzy przystankami, np. "1" i "8" od Partyzantów do Szpitala Wojewódzkiego bardzo duży odcinek bez przystanku.	Częściowo uwzględniono	Przedstawione w tabeli proponowane lokalizacje przystanków autobusowych nie stanowią katalogu zamkniętego. Należy podkreślić, że każda nowa lokalizacja przystanku wymaga uzyskania opinii miejscowej rady osiedla oraz podjęcia szczegółowego procesowania w zakresie brd.
	209	Również Piastowska od dworca do Lubertowicza, kiedyś był przystanek naprzeciw "Piastowska Dworzec".	Uwzględniono	Plan w rozdz. 12.8 uwzględnia utworzenie przystanku Piastowska Dworzec jak również zmianę lokalizacji przystanków Warszawska Dworzec jako elementu zespołu przystanków w rejonie dworca, uwaga w zakresie wprowadzenia

				przystanku Piastowska Dworzec uwzględniona w rozdz. 12.2 w tab. 12.1 (lokalizacja uwzględniona w projekcie przebudowy odcinka ul. Piastowskiej).
	210	O jednej porze z końcowych przystanków wyrusza kilka linii zgodnie z rozkładami jazdy.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 5.2.4, 7.2, 9.2, 10.5, 12.11 uwzględnia synchronizację odjazdów linii kursujących wspólnymi ciągami komunikacyjnymi. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on liczby kursów, przebiegu trasy linii.
55	211	Przebudowa zatoki przystankowej Osiedle Beskidzkie kierunek osiedle Karpackie wraz z infrastrukturą antypoślizgową i wyznaczenie odpowiedniego miejsca na wymianę pasażerów na jezdni. Podczas obsługi linii komunikacyjnych nr 6, 20,34 itp. pas zatoki w/w lokalizacji wychodzi do pasu jezdni czego efektem jest brak bezpiecznego postoju środka transportu publicznego. Dochodzi do wymijania przez samochody osobowe pojazdu gdzie trzeba nadebrać trochę lewego skrajnego pasa ruchu. Wyznaczenie oraz wybudowanie odpowiedniej zatoki poprawi bezpieczeństwa zarówno pasażerów jak i kierowców osobówek.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie standardy dla nowobudowanej oraz remontowanej infrastruktury drogowej - bez wskazania konkretnych lokalizacji przystanków autobusowych. Prace modernizacyjne są prowadzone w ramach inwestycji drogowych oraz bieżących remontów.
	212	Przebudowa/remont zatok z kostki brukowej w lokalizacjach Andersa Osiedle Beskidzkie Kładka kier. Hulanka i kier. Osiedle Karpackie, Armii Krajowej Szpital Wojewódzki kier. centrum Remont nawierzchni z kostek brukowej lub zamiana na nawierzchnie betonową które poprawi bezpieczeństwo wjeżdżających autobusów komunikacji miejskiej i zwiększenie komfortu pasażerów gdyż pojazd nie wpada w zapadające się kostki brukowe pod wpływem ciężaru jaki niesie za sobą obsługa przez pojazdy komunikacji miejskiej.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie standardy dla nowobudowanej oraz remontowanej infrastruktury drogowej - bez wskazania konkretnych lokalizacji przystanków autobusowych. Prace modernizacyjne są prowadzone w ramach inwestycji drogowych oraz bieżących remontów.
	213	Wymiana nawierzchni asfaltowej na ulicy Michałowicza na całej długości. Zwiększenie komfortu pasażerskiego podczas przejazdu ulica Michałowicza. W chwili obecnej obecna nakładka asfaltowa	Poza przedmiotem konsultacji	Plan nie definiuje planu remontu dróg.

	jest na tyle zniszczona ze przejazd przez w/w ulice jest niezbyt komfortowy z racji wybojów i kolein.		
214	Wymiana nawierzchni asfaltowej na przystanku Łagodna Żółtych Kłosów i likwidacja uskoków asfaltowych. Zwiększenie komfortu pasażerskiego podczas dojazdu do przystanku Łagodną na odcinku Łagodna Żółtych Kłosów do ulicy Żywieckiej. W chwili obecnej obecna nakładka asfaltowa jest na tyle zniszczona ze przejazd przez w/w ulice jest niezbyt komfortowy z racji wybojów i kolein.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie standardy dla nowobudowanej oraz remontowanej infrastruktury drogowej - bez wskazania konkretnych lokalizacji przystanków autobusowych. Prace modernizacyjne są prowadzone w ramach inwestycji drogowych oraz bieżących remontów.
215	Przeniesienie przystanku bądź przeniesienia przejścia dla pieszych na przystanku Hałcnowska Sklep lub budowa separatorów uniemożliwiająca wymianie pojazdu komunikacji miejskiej w rejonie przystanku Hałcnowska Sklep i przejścia dla pieszych kier. Hałcnów Kościół. W chwili obecnej przystanek znajduje się w rejonie przed przejściem dla pieszych. W przypadku zatrzymania się środka transportu publicznego na w/w przystanku powoduje wymijanie przez samochody osobowe jak również stwarzanie zagrożenia w ruchu drogowych wchodzących pasażerów na przejście dla pieszych. W przypadku takich sytuacji warto dodać wykonywanie tego manewru przez kierujących dochodzi do sytuacji gdzie pieszy nie ma jak zareagować wychodząc przed stający autobus nie wspominając o braku widoczności prawego pasa podczas wymijania autobusu.	Poza przedmiotem konsultacji	W Planie podane zostały przykładowe propozycje nowych lokalizacji przystankowych - nie jest to zamknięta lista. Ostateczna lokalizacja przystanków komunikacyjnych jak również zmian lokalizacji przystanków istniejących wynikać będzie z projektów organizacji ruchu opracowanych przez organ zarządzający ruchem drogowym. Orientacyjne lokalizacje nowych przystanków komunikacyjnych zdefiniowanie w konsultowanym projekcie aktualizacji planu transportowego mają charakter koncepcyjny - a każda nowa lokalizacja wymaga analizy pod kątem BRD w ramach bieżących działań.
216	Budowa separatorów zabraniających przejazd i wymijanie środka transportu publicznego na przystanku Mazańcowice Łącznik kier. Katowicka. W przypadku przystanku Hałcnowska Sklep kier. Hałcnów Kościół również w tej lokalizacji dochodzi do wymijania autobusu stojącego i obsługującego w/w przystanek co bardzo się odbija na bezpieczeństwie pieszych.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie standardy dla przystanków autobusowych w tym budowę separatorów ruchu na przystankach dwukierunkowych ułożonych równolegle - bez wskazania konkretnych lokalizacji przystanków autobusowych.

	217	Zwiększenie kursów nocnych tj. przesunięcie bądź dołożenie kursu nocnego dla pracowników MZK. W dobie wydłużania kursów dziennych dobrym pomysłem było by opóźnienie kursów nocnych odwożących kierowców MZK do domu. W większości obecnej korzystających z takowych połączeń są również pracownicy MZK. Dodatkowy kurs bądź opóźnienie go o 15 min przyniosło by dodatkową korzyść korzystania z komunikacji miejskiej jak i dodatkowej korzyści dla pozostałych pasażerów korzystających z komunikacji nocnej.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.
	218	Zwiększenie ilości służb przegubowych na linii nr 6. Linia numer 6 obecnie w godzinach szczytu porannego przewozi większą ilość pasażerów na swojej dotychczasowej trasie. Zwiększenie i wykorzystanie taboru klasy MEGA w godzinach porannego szczytu porannego i popołudniowego przyniosło by korzyść bezpiecznego i wygodnego przejazdu pasażerów na jej trasie. Dodanie pojazdów na służby typowo szczytowe.	Uwaga nieuwzględniona	Kierowanie na poszczególne linie komunikacyjne i brygady taboru klasy MEGA wynika z prowadzonych na bieżąco badań napełnień potoków pasażerskich. Kwestie te są regulowane umową przewozową zawartą pomiędzy organizatorem a operatorem.
	219	Likwidacja reklam cało pojazdowych bądź ich unifikacja kolorystyki oraz unifikacja miejsca gdzie powinny się znajdować. W przypadku chęci reklamy powinny zostać ustalone miejsca klejenie takowych reklam na tyłach pojazdów. Umieszczanie reklam cało pojazdowych zaklejających szyby autobusu z lewej strony zmniejsza komfort podróży jak i również widoczność w pojeździe. W przypadku szyb przyciemnianych spada widoczność w pojeździe.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 9.5 częściowo uwzględnia zakaz nanoszenia reklam całopojazdowych na nowe autobusy od 2015 r. - obecnie większość pojazdów tj. 58% nie posiada tego typu reklam.
	220	Stworzenie priorytetu dla autobusów komunikacji miejskiej. W przypadku dużego opóźnienia środka transportu publicznego przekierowanie priorytetu dla autobusu sygnalizacji świetlnej. Pozwoliłoby to na czasowe nadrobienie straconego czasu straconego w zatorze drogowym wynikającego z dużego ruchu samochodowego.	Treść istniejąca	Priorytety dla transportu zbiorowego funkcjonują w ramach wdrożonego systemu ITS.
56	221	Analiza dokumentu - projektu Planu transportowego wskazuje na potrzebę aktualizacji (zmiany): 1. prezentowanych danych w zakresie społeczno-gospodarczym oraz statystycznym. Plan (dokument strategiczny) uchwalany w 2024 r. powinien uwzględniać (podawać) dane ilościowe,	Uwzględniono	Wprowadzono zmiany w treści dokumentu uaktualniając informacje do najnowszych dostępnych danych.

		wskaźnikowe etc.. najbardziej świeże, a w dokumencie w dużej mierze są to dane za 2022 r. np. dane demograficzne, podmioty gospodarcze, jak również dane budżetu Bielska-Białej. Wymaga to korekty - aktualizacji.		
	222	2. prezentowanych danych w rozdziale 4.3 - lotnisko w Aleksandrowicach. Zgodnie z informacjami na stronie Aeroklubu - lotnisko posiada 3 drogi startowe, a w Planie transportowym wymienia się tylko 1. Wymaga to korekty.	Uwzględniono	Wprowadzono zmianę w rozdz. 4.10 w zakresie dróg startowych na lotnisku
	223	3. prezentowanych danych w rozdziale 4 .11 - parkingi wewnętrzne. Zgodnie z informacjami na stronie MZD, do zasobów parkingów wewnętrznych zalicza się parking na Żółtych Łanach (I. Krasickiego), natomiast w wykazie MZD dla parkingów wewnętrznych nie ma parkingu na Placu Wolności. Wymaga to korekty.	Uwzględniono	Wprowadzono zmiany w rozdz. 4.11 w zakresie płatnych miejsc postojowych.
	224	4. prezentowanych informacji w rozdziale 4.12 - brak ujęcia drugiego etapu realizacji projektu ITS - zgodnie z informacjami na stronie MZD był realizowany także etap drugi. Wymaga to aktualizacji.	Uwzględniono	Wprowadzono zmiany w rozdz. 4.12 w zakresie II etapu projektu ITS.
	225	5. braku zawarcia w analizowanym dokumencie informacji dotyczących porównania cen podstawowych biletów MZK w stosunku do innych miast np. podobnej wielkości.	Uwzględniono	W rozdz. 10.6 prowadzono tabelaryczne porównanie cen biletów jednorazowych dziennych oraz biletów okresowych 30-dniowych na przykładzie miast o podobnej liczbie ludności wraz z opisem.
	226	6. Braku ujęcia w planie transportowym potrzeby polepszenia skomunikowania dzielnicy Wapienica poprzez zwiększenie liczby bezpośrednich połączeń autobusowych na linii 7 (z Kamienicą i Szyndzielnią) oraz 20 (ze Żłotymi Łanami) – w szczególności z uwagi na osoby starsze (zwiększenie ich mobilności).	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.

57	227	Dzień dobry, poniżej zawieram swoje wnioski w zakresie projektu planu transportowego: 1. Rozdział 9.1. - obecny zapis "Realizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planowane jest na obszarze Miasta Bielska-Białej oraz gmin, z którymi Organizator PTZ posiada stosowne porozumienie w sprawie organizacji publicznego transportu zbiorowego" - jest sformułowany w sposób zawężający możliwości działania - rozwoju sieci komunikacyjnej organizowanej przez Bielsko-Białą. Przecież w przeszłości linie autobusowe 50-tyki jeździły do szeregu gmin ościennych i było to korzystne. Należy rozszerzyć obecny zapis, tak aby potencjalne inne obszary mogły być objęte liniami obsługiwanymi przez MZK.	Uwzględniono	W rozdz. 9.1 skorygowano treść akapitu w zakresie możliwości zawarcia porozumień w sprawie organizacji publicznego transportu zbiorowego.
	228	2. Rozdział 4.1. - podobnie do ww. uwagi (rozdział 9.1) na str. 35 wymaga doprecyzowania, kto jest organizatorem linii na odcinkach podmiejskich obsługiwanych przez MZK.	Uwzględniono	W rozdz. 4.1 doprecyzowano treść akapitu w zakresie organizacji połączeń.
	229	3. Tabela 4.6 (Liczba par połączeń kolejowych kursujących przez Bielsko-Białą) - brak ujęcia połączeń linii S75 do stacji Żywiec z Gliwic.	Uwzględniono	W rozdz. 4.4 skorygowano tab. 4.6 o połączenia w ramach linii S75 do stacji Żywiec.
	230	4. Rozdział 4.12 - wymienione planowane realizacje inwestycji dotyczące pętli autobusowych nie mają wskazanego jednolitego standardu w postaci rozwiązań dla osób niewidomych. Wymaga to ujednolicenia.	Uwzględniono	W rozdz. 4.12 ujednolicono zapisy odnośnie standardów infrastruktury przystankowej dla wszystkich pętli autobusowych.
	231	5. Potrzeba zwieszenia ilości taboru przegubowego na linii nr 6. Obecnie w godzinach szczytów występują bardzo duże przepełnienia na kursach.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 10.8.4, 12.3,12.10 uwzględnia zwiększenie taboru przegubowego wraz z niezbędną rezerwą bierną, co wyniesie razem 28-29 szt.
	232	6. Polepszenie oferty przewozowej w okresie weekendów. Obecnie rozkład jazdy linii MZK w dni wolne jest skonstruowany z dużymi przerwami, co uniemożliwia dogodne bezpośrednie skomunikowanie pomiędzy osiedlami.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.

58	233	12.2 Uruchomienie przystanków Cieszyńska Tańskiego i Tańskiego Cieszyńska już teraz, zamiast w perspektywie budowy osiedla. Okolica przystanku, który znalazłby się na skrzyżowaniu ulic Cieszyńskiej, Wapienickiej i Czesława Tańskiego charakteryzuje się dużą odległością do przystanku. Dla mieszkańców trzech wysokich bloków wynosi ona ok. 400 metrów, natomiast dla mieszkańców ulicy Wapienickiej jak i innych (np. Pieczarkowej) jest to nawet więcej (czasem nawet kilometr).	Częściowo uwzględniono	Przedstawione w tabeli proponowane lokalizacje przystanków autobusowych nie stanowią katalogu zamkniętego. Należy podkreślić, że każda nowa lokalizacja przystanku wymaga uzyskania opinii miejscowej rady osiedla oraz podjęcia szczegółowego procesowania w zakresie brd.
	234	12.11 Uruchomienie nowych pętli na osiedlach Beskidzkim i Karpackim Jako lokalizacje przynajmniej dla części linii na osiedlach można wskazać np. ulicę Doliny Miętusiej albo Golezowską, czy Wadowicką. Jest to bardziej komfortowe rozwiązanie niż linie dowozowe.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on liczby kursów, trasy przejazdów. Nie wskazuje on również działań w zakresie infrastruktury przystankowej i budowy pętli autobusowych.
	235	12.9 Umożliwienie korzystania z MZK dla pasażerów Komunikacji Beskidzkiej (i dojeżdżających koleją) w ścisłym centrum poprzez wprowadzenie darmowej komunikacji na krótkim odcinku Ideą tego pomysłu jest darmowa komunikacja miejska MZK np. na fragmencie Piastowska Starostwo Powiatowe – Plac Żwirki i Wigury, aby pasażerowie Komunikacji Beskidzkiej, jak i ci, którzy przyjechali koleją nie musieli kupować biletu na MZK. Zwiększy do dostępność miejsc w centrum dla tych pasażerów (z których i tak znaczna większość i tak dojeżdża do centrum) i przełoży się na wzrost komfortu dla nich. Jest to rozwiązanie tymczasowe, zanim powstanie wspólna taryfa. W ten sposób np. osoba dojeżdżająca 122 może się przesiąść na 24 i dojechać 3 przystanki i zamiast przejść 1.5km przejdzie 300m.	Uwaga nieuwzględniona	Plan w rozdz. 12.9 określa docelową formę integracji różnych rodzajów transportu zbiorowego w postaci wprowadzenia wspólnego biletu - nie jest rozpatrywane wprowadzanie form pośrednich w postaci bezpłatnych przejazdów na wybranych odcinkach sieci.
	236	W ostatnim fragmencie przedstawię uwagi i propozycje nietyczące kwestii objętych planem, jednak z nimi powiązane: Wysłanie do Szpitala Wojewódzkiego trasą linii 3 np. linii 28 i 32 w półgodzinnym takcie (zamiast linii 3) w celu uracjonalnienia	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on liczby kursów, trasy przejazdów.

		taboru na tym fragmencie jak i zwiększenia częstotliwości jak i bezpośrednio połączeń.		
	237	Propozycje taktów: 7 i 10 (i może 16) w Wapienicy po zwiększeniu częstotliwości 7 albo połączenia 7 i 16 w jedną linię jadącą do różnych pętli końcowych, 1 i 8 na odcinku od Szpitala Wojewódzkiego 28 i 50 Takt 10-minutowy na Os. Langiewicza złożony z wielu linii dla dobrych przesiadek, 4 i 22 na Złoty Łanach Uruchomienie połączenia z Hałcnowa do ulicy Stojałowskiego i Hotelu Prezydent.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
59	238	W celu poprawy funkcjonowania komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej należałoby zwiększyć ilość autobusów przegubowych 18-metrowych na liniach mocno obciążonych za przykład można tu podać linie 2,6,11,28 itd.,	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 10.8.4, 12.3,12.10 uwzględnia zwiększenie taboru przegubowego wraz z niezbędną rezerwą bierną, co wyniesie razem 28-29 szt.
	239	oraz ujednoczyć rozkłady jazdy autobusów na niektórych liniach, jest to wdrażanie ale zbyt wolno i nie zawsze z dobrym skutkiem,	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 5.2.4, 7.2, 9.2, 10.5, 12.11 uwzględnia synchronizację odjazdów linii kursujących wspólnymi ciągami komunikacyjnymi. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on liczby kursów, przebiegu trasy linii oraz częstotliwości kursowania
	240	oraz dobrym pomysłem było by przetrasowanie linii 28 ulicami Grunwaldzka i Kopernika w celu zwiększenia częstotliwość w tamtym rejonie miasta.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.11 uwzględnia potrzebę zwiększenia dostępności do transportu zbiorowego na obszarze osiedla Górne Przedmieście. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych

60	241	Linia nr 50 jest kategorii IV – w mojej opinii powinna być ona klasyfikowana co najmniej jako kategoria III, nawet w godzinach szczytu jak kategoria II. Ewentualnie w momencie gdy przejazd linią PKM nr VII zostanie zintegrowany z biletem sieciowym MZK, linia ta może pozostać kategorii IV, jednak tylko i wyłącznie w momencie gdy kursy linii VII będą w odstępach czasowych takich, aby finalnie maksymalny czas oczekiwania na tej trasie nie wynosił więcej niż czas dla kategorii II. Linia nr 50 jest drugą co do liczby przewiezionych pasażerów linią w Bielsku, jest „obłożona” mieszkańcami Czechowic, uatrakcyjnienie kursowania autobusów na tej trasie jest konieczne w celu odkorkowania wjazdu do Komorowic jak również zmniejszenia liczby aut wjeżdżających do Bielska.	Treść istniejąca	Zgłoszony postulat jest zapewniony w treści rozdziału 12.9 - zakłada się opracowanie skoordynowanego i zsynchronizowanego rozkładu jazdy z linią nr VII co pozwoli na zwiększenie odczuwalnej częstotliwości kursowania na wspólnych odcinkach tras.
	242	Linie kategorii II – III dojeżdżające również do „dalszych” dzielnic Bielska Linie kategorii II – III znajdują się praktycznie jedynie w centrum miasta. Mieszkańcy dzielnic znajdujących się na obrzeżach mają przez to utrudniony dojazd do centrum i wybierają samochód. Ludzie nie wybiorą komunikacji zbiorowej, jeżeli sytuacja na obrzeżach miasta będzie tak wyglądała.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.
	243	Tam gdzie możliwe sugerowałabym sadzenie drzew w pobliżu przystanków Ma to wymiar zarówno w ochronie środowiska (np. zapobiegania tworzenia się miejskiej wyspy ciepła, poprawa retencji) jak również w tworzeniu bezpiecznej i przyjaznej infrastruktury . Oczekiwanie na autobus w upalny dzień może być udręką dla wszystkich – dla osób starszych, dla małych dzieci, dla kobiet w ciąży jak i dla osób młodych i zupełnie zdrowych. Zadbanie o to, aby przystanki były odpowiednio zacienione (niestety, ale wiaty przystankowe nie spełniają należycie tej funkcji) mogłoby ważnym krokiem do poprawy komfortu korzystania z komunikacji zbiorowej.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 11.1 uwzględnia kwestię wyposażenia przystanków w elementy małej architektury w tym w zieleń - niską roślinność, klomby jak również idee tworzenia tzw. zielonych przystanków.

244	<p>Wyznaczenie większej ilości linii średnicowych na rzecz linii promienistych Bardzo dużym problemem w Bielskich autobusach jest brak bezpośredniości oraz czas oczekiwania na przesiadkę. Uważam wręcz, że jest to największy problem oraz największe wyzwanie w celu poprawy funkcjonowania komunikacji miejskiej. Sugerowałabym „łączenie” ze sobą linii autobusowych tak, aby jak największą ilość kursów można było zrealizować bezpośrednio. Można również wydłużyć trasy przejazdu niektórych linii, bez łączenia ich w jedną.</p> <p>Przykładowo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wydłużenie kursowania „3” do Szyndzielni - Linia „2” wydłużona do Wapienicy - Linia „50” wydłużona do szpitala wojewódzkiego - scalenie ze sobą linii niektórych dowozowych kursujących wschód – centrum – zachód scalenie ze sobą niektórych linii dowozowych kursujących południe – centrum – północ. 	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 7.2 zakłada maksymalizację połączeń bezpośrednich m.in. poprzez przekształcenie obecnie funkcjonujących linii promienistych w linie średnicowe.
245	<p>Wydłużenie kursowania wszystkich autobusów dziennych do 23:30 Obecnie niektóre autobusy jeżdżą najpóźniej do godziny 22 – przez to mieszkańcy nie są w stanie wrócić wieczorem do domu. Kursowanie linii dziennych co najmniej do 23/ 23:30 powinno być standardem. Są to jeszcze godziny o których ludzie kończą pracę.</p>	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.
246	<p>Stworzenie biletu mieszkańca oraz krótszego biletu czasowego Bardzo dobrym pomysłem byłoby stworzenie biletu mieszkańca zależnego od rozliczania podatku w mieście. Wówczas bilet ten (np. roczny lub półroczny) mógłby być tańszy od biletu obecnego. Bilet mieszkańca mógłby dodatkowo uprawniać do zniżek np. w muzeach .</p>	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 10.6 i 10.7 uwzględnia kwestię wprowadzenia tzw. biletu mieszkańca.
247	<p>W kwestii biletów jednorazowych stworzyłabym możliwość użycia obecnego biletu jednorazowego (za 4zł) również na odpowiednią ilość czasu (moja propozycja to 30 min, ponieważ czasem można długo czekać na przesiadkę).</p>	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 10.6 opisuje projektowanie systemu taryfowo-biletowego w tym bilety czasowe krótko- i długookresowe. Plan nie określa szczegółowo czasookresy obowiązywania poszczególnych typów biletów.
248	<p>Integracja z aplikacją jakdojade.pl Jest to zdecydowanie najbardziej znana obecnie aplikacja w całej Polsce i uważam, że</p>	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 11.3 uwzględnia możliwość udostępnienia otwartych danych rozkładowych (GTFS) zarówno do

	konieczne jest zintegrowanie z nią MZK, PKM oraz Komunikacją Beskidzką.		nowych jak i istniejących na rynku rozwiązań programistycznych.
249	Proszę przeanalizować też stworzenie nowych przystanków na osiedlach z zabudową jednorodzinną, tych bardziej rozproszonych. Byłoby to dobre wykorzystanie linii dowozowych dla dalej położonych osiedli (np. Hałcnów, Komorowice).	Częściowo uwzględniono	Przedstawione w tabeli proponowane lokalizacje przystanków autobusowych nie stanowią katalogu zamkniętego. Należy podkreślić, że każda nowa lokalizacja przystanku wymaga uzyskania opinii miejscowej rady osiedla oraz podjęcia szczegółowego procesowania w zakresie brd.
250	Kierunek dobry, jednak należy uważać na związane z tym zagrożenia. Podczas tegorocznych mrozów w Krakowie wiele autobusów nie dojechało, ponieważ były rozładowane. Należy pamiętać o tym zagrożeniu.	Treść istniejąca	Zakup autobusów zeroemisyjnych wynika z wymogów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz z opracowanej w roku 2021 Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych dla komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej. Obecnie autobusy elektryczne są eksploatowane w komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej i zaprzestanie ich eksploatacji wiązałoby się z utratą korzyści społecznych i ekonomicznych generowanych przez te pojazdy (np. mniejszy hałas, brak emisji lokalnej spalin). Przepisy krajowe i wspólnotowe narzucają na organizatorów i operatorów komunikacji miejskiej wprowadzanie do eksploatacji autobusów zeroemisyjnych, do których zaliczają się m.in. autobusy elektryczne oraz autobusy z wodorowymi ogniwami paliwowymi. Toteż niemożliwe jest przyjęcie założenia o kategoriowym niewprowadzaniu do ruchu autobusów

				elektrycznych w komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej, gdyż ostateczny zakres przedsięwzięć w zakup zeroemisyjnej floty (typ autobusu, wielkość, liczba etc.), powinien wynikać z analiz wykonalności inwestycji. Kwestie te zostały opisane w rozdz. 5.3.2 i 12.3.
251	Budowa B+R Bardzo dobry pomysł, uważam, że systemy B+R powinny być na jak największej ilości przystanków – nie tylko na pętlach. Powinny być one koniecznie zadane. Jest to ważne dla mieszkańców szczególnie tych miejsc, gdzie przystanek znajduje się dalej niż 500m od miejsca zamieszkania.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 4.13 oraz 9.7.1 przewiduje tworzenie zadanych parkingów z wiatami rowerowymi.	
252	Wyznaczanie bus pasów, budowa DDR lub CPR, wyznaczenie nowych pasów zieleni, zwężanie ulic Wszystkie te działania przyczynią się do uspokojenia ruchu, jak również do obniżenia poziomu hałasu (szczególnie zwężanie ulic i obniżenie maksymalnej prędkości).	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.5 uwzględnia kwestie związane z uspokajaniem ruchu oraz zwiększania poziomu BRD.	
253	Stworzenie kolei aglomeracyjnej Konieczne zadane parkingi B+R na każdej stacji. Modernizacja stacji Bielsko – Biała Wschód i dalsza poprawa jakości podróży w stronę Krakowa Stworzenie kolei aglomeracyjnej jest w mojej ocenie największą szansą Bielska na poprawę jakości funkcjonowania komunikacji zbiorowej, jak również na ograniczenie wjazdu samochodów z gmin ościennych. Rozumiem, że jest to ograniczone inwestycjami prowadzonymi PKP, miasto powinno jednak jak najszybciej zacząć działania w celu integracji kolei z komunikacją miejską. Najlepiej tak aby zaraz po zakończeniu prac na linii LK190 możliwe byłoby uruchomienie kolei aglomeracyjnej. Utworzenie systemu na	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 4.12 uwzględnia potrzebę powstania kręgosłupa infrastrukturalnego umożliwiającego utworzenie kolei aglomeracyjnej, natomiast w rozdz. 12.9 ujęte są kwestie integracji taryfowej.	

	trasach LK139 oraz LK117 może udać się wcześniej – miasto powinno jak najszybciej zacząć działania w celu integracji systemu.		
254	Integracja z PKM Czechowice- Dziedzice oraz Komunikacją beskidzką Uważam, że jest to zadanie priorytetowe. Integracja musi być jednak zrobiona z głową – nie może być sytuacji w której autobus Komunikacji beskidzkiej oraz MZK odjeżdża praktycznie o tej samej godzinie (przykład linia 128 KB oraz 33 MZK lub VII PKM i 50 MZK). Należy tak się porozumieć z sąsiednimi gminami, aby stworzyć najbardziej optymalny rozkład jazdy, który obniży okres oczekiwania na autobus.	Treść istniejąca	Zgłoszony postulat jest zapewniony w treści rozdziału 12.9 - zakłada się opracowanie skoordynowanego i zsynchronizowanego rozkładu jazdy.
255	Zwiększenie kursowania linii nocnych Sugerowałabym dodatkowe kursy linii nocnych. Myślę, że obecne linie N1 i N2 mogłyby mieć dwa dodatkowe kursy w nocy.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.
256	Dojazd do zakładów pracy na 6:00 Szczyt poranny zaczyna się o godzinie 6:30, jednak wiele z zakładów pracy (nie tylko tych wielkich, przemysłowych) zaczyna pracę o 6:00 również w soboty. Myślę, że warto przeanalizować to raz jeszcze i zwiększyć liczbę kursów od godziny 5:30.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.
257	Zwiększenie opłat za brak biletu postojowego W tym momencie mandat za brak opłacenie postoju w SPP wynosi 150zł, a mandat za brak biletu na MZK – 200 zł. Rozumiem na jakiej podstawie został obliczony ten drugi, jednak uważam, że jest to w pewien sposób faworyzacja samochodów i niesprawiedliwość w stosunku do pasażerów komunikacji zbiorowej. Sugeruję zwiększenie mandatu za brak opłaty w SPP również do 200zł, a by wynosiły tyle samo. Dodatkowy przychód mógłby zostać przeznaczony na finansowanie MZK. To samo tyczy się kwestii opłaty za SPP. Obecny koszt za 1h postoju powinien zostać zrównany z kosztem	Poza przedmiotem konsultacji	Kwestia wdrażania polityki parkingowej i kreowania wysokości opłat za postój w SPP wykracza poza zakres planu.

		biletu jednorazowego. Myślę, że byłoby to dobre dodatkowe źródło dochodu i pokazanie że nie faworyzujemy kierowców. Oczywiście musi iść to w parze z poprawą jakości MZK.		
61	258	Moje uwagi i wnioski: 1. w opracowaniu w zakresie kwestii społeczno-gospodarczych i biletów MZK nie została wskazana kwestia skali uprawnień do przejazdów bezpłatnych oraz ulgowych w komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej. Taka analiza jest uzasadniona do zawarcia w planie transportowym.	Uwzględniono	Wprowadzono zmiany w zakresie liczby mieszkańców miasta uprawnionych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych.
	259	2. w zakresie rozdziału 9.4 (Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu) - wskazany poziom 80% zajętości wszystkich miejsc - jest zbyt wysoki z uwagi na faktyczny brak odczuwalnego komfortu podróży w takich warunkach. Powinno się ten wskaźnik obniżyć np. do 50%-70%.	Uwzględniono	Wprowadzono zmiany w zakresie wskaźnika komfortu podróży w autobusach - został on obniżony z 80% do 70% pojemności
	260	3. w zakresie rozdziału 9.6 (Dostępność transportu publicznego dla osób o ograniczonej mobilności) - wskazane zostało, że autobusy MZK mają wysoką podłogę w każdym drzwiach. Fakt ten nie jest zgodny z rzeczywistością taborową, Ikarusów już nie ma w ruchu. Należy skorygować przedmiotowy zapis.	Uwzględniono	Wprowadzono zmiany w zakresie zmiany zapisu z autobusów wysokopodłogowych na autobusy z częściowo podniesioną podłogą.
62	261	W nowych rozkładach jazdy tworzonych przez Wydział Komunikacji są nieścisłości w zakresie zbyt krótkich przerw kompensacyjnych dla wyrównania czasu pomiędzy kursami co porównuje że odjazdy z pętli są realizowane z opóźnieniami a te przenoszą się na kolejne kursy. Działanie to prowadzi do opóźnień w realizacji rozkładów i przepełnienia na kursach.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje nie określa częstotliwości kursowania oraz wielkości przerw dla kierowców - wynikają one z przepisów Ustawy o czasie pracy kierowców.
63	262	1. Wnioskuje o likwidację reklam na autobusach komunikacji miejskiej MZK - ze szczególnym uwzględnieniem szyb pojazdów (zarówno reklama zewnętrzna jak i wewnętrzna). Zmianę lokalizacji reklam - plakatów wewnątrz autobusów z szyb na dedykowane elementy podsufitki - wzorem innych polskich miast.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 9.5 częściowo uwzględnia zakaz nanoszenia reklam całopojazdowych na nowe autobusy od 2015 r. - obecnie większość pojazdów tj. 58% nie posiada tego typu reklam.

	263	2. Wprowadzenie nowej trasy linii nr 26 w relacji Wapienica Strażacka - Nad Potokiem - Sarni Potok - Sarni Stok - Warszawska - Stojałowskiego - Wapienna (wybrane kursy - część skrócona do Warszawska Dworzec).	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
	264	3. Wprowadzenie nowej trasy linii nr 27 w relacji Filarowa Zespół Szkół - Kolumnowa - Listopadowa - Piastowska - Stojałowskiego - Krakowska - Ks. Brzóska - Lipnik Dolny	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
	265	4. Wydłużenie trasy linii 13W do przystanku Lipnik Granica przez ul. Ks. Brzóska połączona ze zmianą numeracji linii na oznaczenie cyfrowe. Utrzymanie docelowej trasy przejazdu linii 13W przez ul. Grażyńskiego, natomiast po oddaniu ul. Kwiatkowskiego przywrócenie podstawowej trasy linii nr 13.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
	266	5. Skrócenie relacji linii nr 18 i wprowadzenie częściowo nowej trasy poprzez nową relację Osiedle Złote Łany - Jutrzenki - Lenartowicza - Bora-Komorowskiego - Armii Krajowej - Gościnna - Karpacka - Orzeszkowej - Osiedle Beskidzkie.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on planowanych przebiegów tras linii komunikacyjnych.
	267	6. Podjęcie działań w zakresie docelowego uspokajania ruchu w ciągu ul. 3 Maja oraz docelowo Wałowej, Piłsudskiego i Stojałowskiego - po oddaniu ul. Nowopiekarskiej. Rozważenie ograniczenia ruchu już na odcinku ul. Warszawskiej na wysokości ul. Czechowickiej, Nowopiekarskiej celem wykluczenia jak największego ruchu pojazdów osobowych przy wjeździe do centrum np. poprzez utrzymanie przekroju jezdni 2x2 z czego skrajne pasy pozostawić wyłącznie jako dedykowane transportowi publicznemu buspasy.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.5 uwzględnia kwestie związane z uspakajaniem ruchu oraz zwiększania poziomu BRD.
	268	7. Prowadzenie w dalszym ciągu zadań optymalizacyjnych ukierunkowanych na synchronizację linii i rozkładów jazdy ze szczególnym uwzględnieniem linii kursujących na wspólnych odcinkach tras.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 5.2.4, 7.2, 9.2, 10.5, 12.11 uwzględnia synchronizację odjazdów linii kursujących wspólnymi ciągami komunikacyjnymi. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on liczby kursów, przebiegu trasy linii.
64	269	Przesyłam uwagi dotyczące dokumentu "Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bielska-	Uwzględniono	Skorygowano treść - charakter linii nr 18 w tabeli 4.1.

		Białej". Po pierwsze - w podziale linii MZK są błędy (od strony 26) - np. w opisie linia "18" jest "zindywidualizowana", w tabeli jest jako "dodatkowa".		
270		Po drugie - charakterystyka linii obsługiwanych przez MZK jest niepełna. Brakuje linii szkolnych. Te linie możemy określić nietypowo - jako "publiczne i zamknięte". Są finansowane z publicznych środków, ale kierowane są do określonej grupy pasażerów. W dokumencie powinien się znaleźć osobny podrozdział dotyczący tej formy komunikacji. Powinien on zawierać: a) podstawę prawną wykonywania takich przejazdów, b) kto jest do nich uprawniony (dlaczego nie każdy uczeń), c) informacje o realizacji takich kursów w mieście przez MZK na zlecenie miasta Bielsko-Biała, d) informacje o innych podmiotach świadczących taki transport - realizowany on jest np. na zlecenie sąsiednich gmin, które własnymi busami zapewniają dojazd uczniów z niepełnosprawnościami do szkół w Bielsku-Białej, e) tabelę z opisem linii szkolnych realizowanych przez MZK - one mają przecież swoje numery (S1, S2...) i swoje stałe trasy - oczywiście powinna być podana w opisie trasy tylko nazwa szkoły, bez konkretnych ulic, którymi te linie jadą, f) informacje o tym ile to miasto kosztuje, g) informacje o tym ile to wozokilometrów rocznie.	Uwaga nieuwzględniona	Funkcjonowanie przewozów zamkniętych - linii szkolnych dedykowanych dla niepełnosprawnych dzieci i młodzieży wynika z ustawy Prawo oświatowe - nie są to ogólnodostępne przewozy o charakterze użyteczności publicznej - informacje o ich funkcjonowaniu nie są przedmiotem Planu.
271		Po trzecie - komunikację miejską na terenie Bielska-Białej realizuje kilka podmiotów - MZK na zlecenie miasta, ale także Komunikacje Beskidzka czy PKM. W przypadku PKM i Komunikacji Beskidzkiej miasto Bielsko-Biała ich nie finansuje i nie ma wpływu na ich trasy itd., jednak w tym przypadku mówimy o mieście Bielsko-Biała jako o tym, który tworzy środowisko dla wszystkich podmiotów (także dla siebie), zarówno prywatnych jak i publicznych, i te wszystkie podmioty powinny być równo traktowane. Państwa dokument zawiera wiele badań np. przepływu pasażerów itd. Niestety, przy wielu z nich brakuje ich opisu - "badanie dotyczy tylko linii obsługiwanych przez MZK w Bielsku-Białej na zlecenie i finansowanych przez miasto Bielsko-Biała". Każdorazowo taki dopisek powinien być, bowiem brak uwzględnienia na wielu	Uwaga nieuwzględniona	W rozdz. 1.2 wskazane zostało, iż przedmiotem Planu transportowego jest obszar Miasta Bielska-Białej, na terenie którego organizator realizuje przewozy poprzez swój podmiot wewnętrzny – Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej Sp. z o.o. Informacje o przewozach realizowanych poprzez PKM, Komunikację Beskidzką oraz prywatnych przewoźników są zawarte w rozdziałach: 4.2, 4.3 oraz 4.5 - lecz nie stanowią one przedmiotu analiz i badań. Plan dotyczy

		trasach czy przystankach pasażerów np. Komunikacji Beskidzkiej nie pokazuje rzeczywistego obrazu potrzeb. Autobusy PKM, Komunikacji Beskidzkiej czy prywatnych przewoźników na terenie miasta to także komunikacja miejska. Ja - pasażer mogę sobie wybrać, z usług którego przewoźnika skorzystam.		wyłącznie sieci komunikacyjnej organizowanej przez Miasto.
272		Po czwarte - obok linii szkolnych warto dopisać także: "W Bielsku-Białej funkcjonują również linie pracownicze. Są to linie zamknięte, finansowane przez pracodawców/pracowników, wykonywane przez prywatnych przewoźników. Liczba tych linii, ich przebieg, częstotliwość zależy od zapotrzebowania i ich finansowania". Tu warto dodać jak z punktu widzenia prawnego wygląda funkcjonowanie takich linii. Można również dopisać, że obecność w mieście WORD powoduje, że w Bielsku-Białej "kursują" autobusy nauki jazdy.	Uwaga nieuwzględniona	Funkcjonowanie przewozów pracowniczych - zamkniętych kontraktowanych przez zakłady pracy nie jest przedmiotem Planu.
273		Po piąte - warto zrobić osobny rozdział o innych środkach transportu publicznego. I tu podrozdział pierwszy "Tramwaj", drugi "Metro" i trzeci "Trolejbus". W drugim i trzecim krótko: "Miasto Bielsko-Biała nie posiada i nie planuje tego rodzaju komunikacji publicznej". Pierwszy powinien już być dłuższy, bowiem miasto posiada (wciąż żywe) tradycje tramwajowe. Krótka historia, dlaczego nie kursują, tabelka z liniami tramwajowymi. I do tego dopisek: "Na przestrzeni dziesięcioleci systematycznie pojawiają się w przestrzeni publicznej dyskusje na temat ponownego uruchomienia komunikacji tramwajowej w Bielsku-Białej. Z uwagi na m.in. brak odpowiedniej infrastruktury miasto Bielsko-Biała nie planuje obecnie uruchomienia linii tramwajowych, ale nie wyklucza takich działań w przyszłości". Tramwaje w Bielsku-Białej możemy określić jako element "ducha miasta", stąd warto taki dopisek dać "nie wyklucza takich działań w przyszłości" - czyli miasto do niczego się nie zobowiązuje, ale jednocześnie "nie gasi tego ducha miasta".	Uwaga nieuwzględniona	Nie przewiduje się wprowadzania nowych środków transportu publicznego w postaci budowy linii tramwajowej czy metra, z uwagi na zwartą zabudowę ścisłego centrum miasta, konieczność poniesienia znacznych nakładów inwestycyjnych związanych z budową torowiska, trakcji, przebudowy ulic i mostów (zwiększenie nośności obiektów), przebudowy zajezdni, hal obsługowych etc. Ocena wprowadzenia do eksploatacji trolejbusów była analizowana w dokumencie pn. Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych - z uwagi na wysokie koszty związane z budową dedykowanej

				infrastruktury trakcja trolejbusowa nie jest rozpatrywana.
274	Po szóste - w wykazie linii komunikacyjnych obsługiwanych przez MZK znajdziemy dane np. dotyczące tego, ilu pasażerów korzysta z nich. Brak wyjaśnienia powoduje jednak, że obraz jest niepełny. Należy dopisać, że linie "3", "4", "10" czy "50" obsługiwane są głównie przez autobusy przegubowe, tymczasem linie "18", "26" czy "27" już z założenia miały być obsługiwane przez autobusy małej pojemności, stąd widoczne są różnice. W dokumencie nie ma słowa o tym, że w przeszłości miasto Bielsko-Biała utworzyło linie, na których kursują autobusy małej pojemności (przez pewien czas od podmiotów zewnętrznych - PKS w Bielsku-Białej i MZK Kęty, a następnie miasto kupiło takie autobusy dla MZK). W ten sposób porównanie potoków pasażerskich już nie wygląda tak jednoznacznie.	Uwaga nieuwzględniona		Kierowanie na poszczególne linie komunikacyjne i brygady taboru klasy MEGA i MIDI/MINI wynika z prowadzonych na bieżąco badań napełnień potoków pasażerskich. Kwestie te są regulowane umową przewozową zawartą pomiędzy organizatorem a operatorem.
275	Po siódme - na stronie 130 dokumentu znajdziemy rysunki pokazujące jak powinno wyglądać malowanie autobusów MZK. Po pierwsze - nie ma tam jednak dopisku, że to malowanie wynika z kolorystyki flagi miasta. Po drugie - jak już wspominałem, miasto Bielsko-Biała jest nie tylko uczestnikiem komunikacji miejskiej, ale także organizatorem całego środowiska, w którym funkcjonują także inne podmioty, jak PKM, Komunikacja Beskidzka czy prywatni przewoźnicy, i każdy z tych podmiotów przez miasto ma być równo traktowany, i MZK, i PKM, i Komunikacja Beskidzka, i prywatni przewoźnicy. I tego w tym dokumencie brakuje. Dlaczego nie ma pokazanego malowania Komunikacji Beskidzkiej czy PKM? Powinno być napisane: "Obok MZK jednolitą identyfikację wizualną taboru stosują także inne podmioty realizujące transport publiczny na terenie miasta - PKM i Komunikacja Beskidzka. Miasto Bielsko-Biała nie ma jednak wpływu na to malowanie".	Uwaga nieuwzględniona		W rozdz. 1.2 wskazane zostało, iż przedmiotem planu transportowego jest obszar Miasta Bielska-Białej, na obszarze którego organizator realizuje przewozy poprzez swój podmiot wewnętrzny – Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej Sp. z o.o. Plan nie obejmuje kwestii związanych z malaturą autobusów innych podmiotów niż MZK świadczących usługi publicznego transportu zbiorowego.

276	<p>Po ósme - zdumiewają wręcz opisy rysunków 9.3 i 9.4 na stronach 130 i 131. W dokumencie czytamy, że miasto dopuszcza na autobusach MZK - tych wyprodukowanych do 2015 roku reklamy całopojazdowe, a w tych od 2015 roku tylko reklamy zewnętrzne z tyłu autobusu. Skoro miasto jest tak bogate, że już w tak ważnym dokumencie zamyka sobie możliwość pozyskiwania środków zewnętrznych, to czemu nie dopisać także, że "miasto Bielsko-Biała będzie przyjmować środki unijne tylko te, które będą wpłacane w lata parzyste, te w nieparzyste będzie już zwracać!". Skoro w tych trudnych czasach na rynku reklamy są chętni na promocję na autobusach MZK, to dlaczego miasto Bielsko-Biała ma zamykać im taką możliwość. Dodatkowo bok autobusu (od strony kierowcy) to doskonałe miejsce na kampanie społeczne miasta - taki autobus może wspierać szerzej działania społeczne miasta - w przypadku różnych imprez, wydarzeń, spotkań, można postawić taki autobus na plac - z jednej strony będzie on billboardem akcji, z drugiej dla urzędników łatwo zamieni się w punkt informacyjny dla petentów.</p>	Uwaga nieuwzględniona	<p>W rozdz. 9.5 wskazano, iż na autobusach dopuszczona jest ekspozycja reklam całopojazdowych na autobusach do 2015 r. (42% floty MZK), natomiast na nowszych pojazdach publikacja reklam jest możliwa wyłącznie na tylnej ścianie pojazdów (nie jest zabroniona lecz ograniczona).</p>
277	<p>Po dziewiąte - na rysunku 11.3 na stronie 170 znajdziemy przykład, jak powinno wyglądać oznakowanie wiat przystankowych - chodzi o dodatkową, powiększoną numerację linii obsługujących konkretny przystanek. Należy dopisać, że w przypadku umieszczenia takich oznaczeń, obligatoryjnie powinni być tak umieszczeni wszyscy przewoźnicy, którzy mają numeracje swoich linii. Dziś to jest dobra wola urzędników, stąd dopiero po interwencji Rady Osiedla Kamienica zaczęto umieszczać w ten sposób także linie Komunikacji Beskidzkiej.</p>	Treść istniejąca	<p>W rozdz. 11.1 wskazany został stosowany standard oznakowania przystanków autobusowych w postaci nazwy i numeru przystanku oraz wykazu linii autobusowych (według kolejności: linie miejskie MZK i PKM, linie podmiejskie Komunikacji Beskidzkiej S.A.).</p>
278	<p>Po dziesiąte - znów mamy nierówne traktowanie przewoźników, bowiem na rysunku 11.1 na stronie 167 mamy pokazane, jak powinien wyglądać rozkład jazdy umieszczony na przystanku. Wszystko fajnie, tylko z tego wynika, że PKM, Komunikacja Beskidzka i prywatni przewoźnicy muszą swoje rozkłady umieszczać według tego wzoru - nie ma tam dopisku, że chodzi tylko o MZK. Warto sprawdzić cały tekst tego dokumentu, bowiem w wielu miejscach jest to tak opisane, że w domyśle możemy</p>	Uwaga nieuwzględniona	<p>W rozdz. 1.2 wskazane zostało, iż przedmiotem planu transportowego jest obszar Miasta Bielska-Białej, na obszarze którego organizator realizuje przewozy poprzez swój podmiot wewnętrzny – Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej Sp. z o.o. Plan nie obejmuje kwestii</p>

	uznać, że chodzi o MZK, ale z zapisu wynika, jak powyżej, że powinni się do tego stosować wszyscy przewoźnicy, nie tylko MZK. Niby szczegół, ale w całym dokumencie są zdjęcia autobusów MZK, a nie ma od innych podmiotów.		związanych z formatkami rozkładów jazdy innych przewoźników niż MZK.
279	Po jedenaste - miasto musi posiadać ekologiczne autobusy. Warto więc napisać jak to wygląda dziś z uwzględnieniem wszystkich podmiotów, w tym MZK, PKM i Komunikacji Beskidzkiej. W planach dla MZK są autobusy elektryczne. W ciągu 10 lat może się wiele zdarzyć, może więc warto dać dopisek, że "miasto Bielsko-Biała na liniach obsługiwanych przez MZK na zlecenie miasta chce wykorzystywać autobusy elektryczne. Z uwagi na rozwój techniki, a także zmienną sytuację polityczno-gospodarczą w kraju i na świecie, miasto dopuszcza wykorzystywanie autobusów ekologicznych o innych napędach, w tym wodorowych, hybrydowych czy spalinowych Euro".	Treść istniejąca	W rozdz. 12.3 wskazane zostały uwarunkowania związane z wymianą taboru na zeroemisyjny, w tym także plany elektryfikacji poszczególnych linii komunikacyjnych w ramach poszczególnych wariantów wdrożeniowych.
280	Powinien być również dopisek, że "z uwagi na zmienną sytuację polityczno-gospodarczą w kraju i na świecie, miasto dopuszcza zakup dla MZK obok autobusów fabrycznie nowych, także pojazdów używanych".	Treść istniejąca	W rozdz. 9.5, 9.6, 9.7.2 oraz 10.8.4 wskazane zostały możliwości zakupu używanego taboru.
281	Ponadto jeżeli chodzi o autobusy klasy mega, to warto wspomnieć, że mogą to być autobusy przegubowe, ale i 15-metrowe - warto więc zrobić taki dopisek, że rodzaj zostanie wybranych w zależności od zapotrzebowania przewoźnika. Może warto też dopisać, że w innych krajach na świecie transport publiczny realizowany jest przez autobusy dłuższe niż 18 metrów, w tym dwuprzegubowe, i jeżeli prawo w Polsce dopuści takie pojazdy, miasto rozważy ich zakup. W planach warto jednym zdaniem napisać o autobusach autonomicznych (bez kierowców) - że to kwestia przyszłości, raczej dalekiej (wykraczającej poza czas obowiązywania dokumentu) i na razie miasto nie planuje zakupu takich autobusów.	Uwaga nieuwzględniona	Nie przewiduje się wprowadzania do ruchu autobusów MEGA 15-metrowych z uwagi na ograniczone możliwości manewrowe takimi pojazdami na wąskich ulicach miasta.

65	282	Zmiana kategorii dla linii 27 umożliwiającą uruchamianie kursów w weekendy i dni świąteczne. Wykluczenie komunikacyjne mieszkańców ul. Polnej niekorzystających z samochodów (w szczególności seniorów), w dni wolne od pracy.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.
66	283	Stworzenie przystanków „na żądanie”. Zwolnienie autobusów z zatrzymywania się kiedy żaden z pasażerów nie zasygnalizuje zamiaru wysiadania poprzez naciśnięcie przycisku wewnątrz autobusu lub podniesienie ręki na przystanku. Zobowiązanie pasażera do zasygnalizowania zamiaru wysiadania poprzez naciśnięcie przycisku „STOP” z odpowiednim wyprzedzeniem. Uzasadnienie: skrócenie czasu przejazdu danej linii z punktu A do B, minimalizacja opóźnień (autobus poprzez niezatrzymanie się na przystanku może zredukować opóźnienie), zwiększenie komfortu i bezpieczeństwa pasażera poprzez zniwelowanie niepotrzebnych hamowań/przyśpieszeń autobusu, oszczędności eksploatacyjne autobusów poprzez zmniejszone spalanie paliwa oraz zużycie okładzin hamulcowych, zredukowanie emisji spalin/pyłów oraz redukcję hałasu generowanego podczas hamowania np. pisk okładzin.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 12.2 oraz 12.6 uwzględnia utworzenie przystanków na żądanie.
	284	Wprowadzenie zewnętrznych zapowiedzi przystankowych w autobusach poprzez zamontowanie zewnętrznego głośnika zapowiadającego numer linii oraz kierunek danego autobusu np.: „Linia numer 1, kierunek Osiedle Beskidzkie”. Uzasadnienie: poprawa świadczenia komunikacji dla osób niedowidzących/niewidomych.	Uwaga nieuwzględniona	Nie zakłada się montażu zewnętrznych głośników w autobusach. Funkcja zapowiadania odjazdów autobusów realizowana jest na najważniejszych przystankach przez tablice DIP (odczyt uruchamiany z guzika na tablicy lub dedykowanego pilota) jak również w aplikacji mobilnej ITSBB. Możliwe uruchomienie funkcji na każdym przystanku.

67	285	<p>„skracanie tras dojścia, stała dbałość o ich drożności (przez cały rok) oraz likwidowanie barier terenowych na nich, pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, a także na skrzyżowaniach”</p> <p>Uzasadnienie: Zapewnienie drożności tras dojścia do przystanków jest istotne z punktu widzenia osoby korzystającej lub chcącej korzystać z usług komunikacji publicznej MZK. Aktualnie prawo o ruchu drogowym zabezpiecza drogi dla pieszych przed blokowaniem przez parkujące pojazdy m.in. przepisem: „możliwe zatrzymanie lub postój kołami jednego boku lub przedniej osi pojazdu samochodowego na drodze dla pieszych, m. in. pod warunkiem, że szerokość chodnika (a więc części składowej drogi dla pieszych, która pozostaje do dyspozycji pieszych) jest nie mniejsza niż 1,5 m”. Praktyka jednak widoczna m.in. na ulicach naszego miasta pokazuje, że dużo użytkowników pojazdów ignoruje ten przepis parkując na chodnikach tak, że przejście jest utrudnione lub wręcz niemożliwe, nie wspominając już o przejeździe wózka inwalidzkiego lub dziecięcego. Przy coraz większej ilości pojazdów daje się zauważyć, że tam gdzie nie ma znaków zakazu zatrzymywania chodnik traktuje się jak dogodne miejsce do zaparkowania pojazdu. Takie parkowanie nawet na niedługi czas skutkuje ograniczeniem drożności chodnika. Korzystający z niego w takich sytuacjach niewiele mogą zrobić, a nawet gdyby chcieli, to procedura zgłaszania ich jest zbyt sformalizowana i raczej zniechęca do jej podejmowania. Nie widać też, żeby np. Straż Miejska szczególnie aktywnie na te złe praktyki reagowała.</p>	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 9.6 określa standardy dostępności transportu publicznego dla osób o ograniczonej mobilności. Wszystkie zidentyfikowane przypadki związane z blokowaniem chodników przez zaparkowane samochody powinny być na bieżąco zgłaszane do służb mundurowych celem egzekucji.
	286	<p>W okresie zimowym barierą ograniczającą drożność tras dojścia do przystanków jest duża pokrywa śnieżna. Przy większych opadach chodniki wzdłuż ulic są dodatkowo zasypywane śniegiem zgarniętym z jezdni przez pługi. Po takich opadach udrożnienie chodników następuje często dopiero po kilku dniach, a na niektórych odcinkach dopiero gdy śnieg zaczyna topnieć. Ograniczenia drożności tras dojścia są barierą mającą wpływ na decyzję konkretnych osób korzystania lub nie z miejskiej</p>	Poza przedmiotem konsultacji	Kwestie związane z odśnieżaniem chodników i przystanków autobusowych wykraczają poza przedmiot konsultacji. Wszystkie zidentyfikowane przypadki związane z nieprawidłowym odśnieżaniem powinny być zgłaszane do Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku-Białej.

		komunikacji publicznej. Jeśli przez ostatnie lata zrobiono tak wiele dla poprawy jakości świadczonych przez MZK usług transportu zbiorowego, to żeby jeszcze bardziej zwiększyć atrakcyjność tej formy transportu powinno się jeszcze zadbać o jak najlepszą dostępność przystanków zabezpieczając całoroczną drożność tras dojazdu do nich.		
	287	Będąc mieszkańcem tego osiedla pochyliłem się na tą interesującą koncepcją i na mapie nakreśliłem obszar osiedla najbardziej oddalony od istniejących przystanków oraz propozycję przebiegu trasy linii dowozowej, szczegóły w załączonym pliku. Proponowana linia byłaby jednokierunkowa w układzie zamkniętej pętli z możliwością zjazdu na pętlę przy Kauflandzie. Przebiegałaby od ronda na ul. Leszczyńskiej przy Bielmarze ulicą Partyzantów do przystanku przy Apenie. Dalej ul. Karpacką, Filomatów do ul. Doliny Miętusiej gdzie obsługiwałaby nowy przystanek dedykowany do tej linii. Dalej ulicą Dol. Miętusiej, ul. Andersa do przystanku Oś. Karpackie Kościół i następnie przystanku Oś. Karpackie Kolistą. Dalej ulicą Kolistą następnie Karpacką do przystanku Karpacka Oś. Karpackie, a następnie ul. Partyzantów do przystanku Partyzantów Apena, który można by nazwać przystankiem końcowym tej linii.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on liczby kursów, trasy przejazdów.
68	288	Wprowadzenie alternatywnego do autobusu środka transportu, np. tramwaj czy kolej jednoszynowa - monorail. Wprowadzenie szynowych środków transportu, w szczególności nowoczesnego tramwaju klasycznego, jest w grupie miast liczących 100-500 tys mieszkańców zalecane. Celem bowiem jest nie tylko usprawnienie transportu, ale także korzyści urbanistyczne i wizerunkowe. Pod względem liczby mieszkańców w miejskim obszarze funkcjonalnym, Bielsko-Biała jest drugim (po Lublinie, który jednak w porównaniu do Bielska-Biała posiada sieć trolejbusową) największym ośrodkiem bez sieci tramwajowej. Wprowadzenie sieci tramwajowej w Bielsku-Białej jest rekomendowane przez prestiżowy Instytut Sobieskiego.	Uwaga nieuwzględniona	Nie przewiduje się wprowadzania nowych środków transportu publicznego w postaci budowy linii tramwajowej z uwagi na zwartą zabudowę ścisłego centrum miasta, konieczność poniesienia znacznych nakładów inwestycyjnych związanych z budową torowiska, trakcji, przebudowy ulic i mostów (zwiększenie nośności obiektów), przebudowy zajezdni, hal obsługowych etc.

	289	Zwiększenie oferty biletów czasowych uprawniających do nieograniczonej liczby przejazdów w określonym czasie. Rozszerzenie oferty co potencjalnie przyczyni się do wzrostu zainteresowania ofertą przewozową.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 10.6 opisuje projektowanie systemu taryfowo-biletowego w tym bilety czasowe krótko- i długookresowe. Plan nie określa szczegółowo czasookresy obowiązywania poszczególnych typów biletów.
69	290	Jako mieszkanka os. Langiewicza chciałabym zgłosić następujące prośby/uwagi: 1. Wydłużenie linii nr 20 do przystanku Langiewicza Basen - możliwość sprawnego dotarcia do Wapienicy i w okolice ul. Michałowicza dla wielu mieszkańców naszego osiedla, którzy tam pracują. Ponadto linia nr 20 jest źle skomunikowana z autobusami dojeżdżającymi na os. Langiewicza (często przyjeżdża tuż po ich odjeździe).	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on liczby kursów, trasy przejazdów.
	291	2. Optymalizacja odstępów czasowych między autobusami różnych linii jadących w tym samym kierunku tak, aby jeździły one w możliwie równych odstępach czasowych. Np. obecnie autobusy 15, 22 i 23 docierają na os. Langiewicza o podobnej porze, po czym przez kilkadziesiąt minut według rozkładu nie jedzie żaden autobus w tym kierunku.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 5.2.4, 7.2, 9.2, 10.5, 12.11 uwzględnia synchronizację odjazdów linii kursujących wspólnymi ciągami komunikacyjnymi. Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on liczby kursów, przebiegu trasy linii.
	292	3. Zwiększenie różnorodności kierunków docelowych - aż 3 z 5 linii na naszym osiedlu mają swój przystanek końcowy na os. Polskich Skrzydeł, a ich trasy są okrężne i czasochłonne, co zniechęca do korzystania z usług MZK. Przydałaby się trasa przebiegająca od ul. Łagodnej przez ul. Andersa - większa dostępność dotarcia do Gemini i na os. Karpackie, na które podobny czas zajmuje dotarcie piechotą, niż komunikacją MZK przez całe miasto.	Treść istniejąca	Komunikację na wspomnianym odcinku zapewnia linia nr 34 w relacji Osiedle Langiewicza - Osiedle Polskich Skrzydeł - dokładny przebieg linii przedstawiony jest w rozdz.4.1.
	293	4. Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w mieście - dramatycznie ich brakuje, zwłaszcza przy terenach rekreacyjnych jak Lotnisko, stadion, Cavatina Hall, a także okolice dworców PKP. Do tego parking w Lipniku ma być zmniejszony na poczet przeniesienia Baniałuki, co będzie skutkowało jeszcze ciaśniejszą zabudową i jeszcze mniejszą ilością miejsc parkingowych.	Poza przedmiotem konsultacji	Przedmiotem Planu nie jest analiza dostępności parkingowej na obszarze Miasta. Plan w rozdz. 4.11 zawiera wyłącznie informacje o płatnych miejscach postojowych na obszarze

				Miasta oraz prezentuje miejskie parkingi wewnętrzne.
70	294	Wnoszę o zmianę kategorii lub inne działania w odniesieniu do linii 27, umożliwiające uruchamianie kursów w weekendy i dni świąteczne Uzasadnienie: wykluczenie komunikacyjne mieszkańców ul. Polnej niekorzystających z samochodów (w szczególności seniorów), w dni wolne od pracy.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.
71	295	Dzień dobry, w ubiegłym roku wносиłam uwagi dotyczące konsultacji projektu tzw. uchwały reklamowej gdzie zostały one odrzucone z uzasadnieniem, że kwestie reklam na autobusach są regulowane innymi aktami urzędowymi a więc ponawiam je w toku konsultacji społecznych dotyczących transportu zbiorowego. Kilka lat temu miasto wybudowało nowoczesne wiaty przystankowe, które miały stać się wizytówką Bielska-Białej, nawiązując do pięknej architektury naszego miasta. Z roku na rok niestety stały się one coraz mniej funkcjonalne. Najpierw pojawiły się informacje o transporcie, cenniki biletów itp. lecz później stopniowo zasłaniano je reklamami. W kolejnych latach doprowadzono do kuriozalnej sytuacji, gdzie zniknęły rozkłady jazdy na większości nowych (wybudowanych za duże pieniądze) wiatkach w ścisłym centrum miasta ciągnięto rozkłady i naklejono je na szyby! Na kilku przystankach zamontowano jakieś gablotki, które nie spełniają swoich funkcji gdyż odbija się od nich światło. Jest to uciążliwe szczególnie wieczorem, gdy gablota z "piękną" reklamą lub pusta plansza się świeci powodując odblask na szybie z rozkładem jazdy. Niestety my pasażerowie odczuwamy tą sytuację jakbyśmy byli jakimś gorszym sortem ludzi, którym celowo utrudnia się życie. W pełni rozumiem, że na wiatkach montuje się nośniki reklamowe, aby odciążyć budżet miasta wpływami z reklam, ale wszystko powinno mieć swoje granice. Dużo podróżuję po Polsce i świecie i proszę mi wierzyć, nie odwiedziłam drugiego miasta takiego jak	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 11.1 wskazano, iż zgodnie z przyjętym standardem w wiatkach przystankowych wyposażonych w pełne gabloty rozkładowo-reklamowe dopuszcza się możliwość prezentacji reklam wyłącznie na zewnętrznej stronie gabloty reklamowej – wewnętrzna strona gabloty przeznaczona wyłącznie do prezentowania rozkładów jazdy i informacji pasażerskiej, z wyłączeniem gablot reklamowych stanowiących własność prywatną – wbudowanych w wiaty przystankowe za zgodą Miasta Bielsko-Biała lub wiat przystankowych stanowiących własność prywatną.

		Bielsko w którym królowałyby reklamy a dostęp do rozkładów był tak utrudniony. Co prawda na przestrzeni ostatnich miesięcy dużo się poprawiło i reklamy ze środków gablot zaczęły znikać, lecz dzieje się to za wolno. W dokumencie napisano, że reklamy poza wiatami prywatnymi mogą być tylko od wewnątrz natomiast na przystankach Plac Mickiewicza, Apena, Piłsudskiego które są miejskie wiszą reklamy od środka.		
	296	Podobnie jest z reklamami na autobusach - oklejone szyby, brak światła w środku powoduje że jeździ się nimi jak trumnami. Dosłownie takie porównania można usłyszeć od pasażerów na przystankach. A to o czymś już świadczy. Dużo w ostatnich latach udało się zmienić w komunikacji w Bielsku, wymieniono nowe wiaty, w końcu wyremontowano zdewastowane przystanki a przede wszystkim rozpoczęto dostosowywanie komunikacji do potrzeb pasażerów. Autobusy przestały kursować stadami, rozkłady się nie dublują i w końcu możemy porównywać się do dużych miast w Polsce, gdzie transport miejski jest wizytówką miasta a nie bolączką. Wnoszę o całkowity zakaz oklejania autobusów reklamami a szczególnie szyb.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 9.5 częściowo uwzględnia zakaz nanoszenia reklam całopojazdowych na nowe autobusy od 2015 r. - obecnie większość pojazdów tj. 58% nie posiada tego typu reklam.
72	297	Zamiana numerów I tras autobusów nr 7 i 16 tak, żeby od Zapory do Szyndzielni jeździła 7, a 16 od Dzwonkowej przez Cieszyńską, Piastowską, dworzec na Sarni Stok. Połączenie dwóch ważnych turystycznie miejsc bardzo ułatwiłoby życie zarówno mieszkańców jak i turystów.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on trasy przejazdów.
73	298	Autobus nr 2 dojeżdża do Wilkowic .b dobre rozwiązanie od strony Żywca autobus nr 6 z mzk Żywiec ostatni przystanek ma w niedużej odległości .	Treść istniejąca	W rozdz. 12.11 wskazany został plan wydłużenia trasy przejazdu linii nr 2 do nowej pętli na terenie Gminy Wilkowice – „Wilkowice Hucisko”.
74	299	Aktualny rozkład jazdy komunikacji miejskiej obejmuje od lat niezmiennie trasy (z małymi wyjątkami). Nie uwzględnia on kierunków rozwoju budownictwa mieszkaniowego. Takie ulice jak: Wapienicka, Antyczna, Łowiecka, Jesionowa nie są objęte trasą autobusów komunikacji miejskiej. Przy ulicy Wapienickiej jest szkoła, wielu uczniów musi korzystać z przystanku autobusowego w centrum Wapienicy. Postuluję utworzenie linii autobusowej	Treść istniejąca	W rozdz. 12.2 wskazana została możliwość uruchomienia linii dowozowych obsługujących m.in. rejon ul. Łowieckiej.

		obejmującej wspomniane ulice, linia taka powinna umożliwiać dojazd do centrum miasta. Wystarczyłoby, aby autobusy kurowały co godzinę w dni powszednie i weekendy i był to autobus małych gabarytów. Jest to o tyle istotne, że aby dostać się do centrum miasta np. w trakcie imprez w BCK czy na Rynku, nie autem tylko autobusem.		
75	300	Linia 10 przystanek Międzyrzeczka Strażacka Bielsko-Biała sobota rano kurs 6.19 pracownicy wracają z 3 zmiany autobus przepełniony prosimy o dodatkowy kurs w sobotę w godzinach 6.20 - 6.30.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.
76	301	We wszystkich większych miastach gdzie komunikacja autobusowa była przez mnie użytkowana wystarczyło przyjść na przystanek i autobus jechał, z przesiadkami też nie było problemu, maksymalnie 5 minut oczekiwania. Tutaj trzeba sprawdzać kiedy autobus przyjedzie, bo jak nie to czekasz i 30 minut i w związku z tym transport publiczny jest nieatrakcyjny, choć nie zawsze tak było. Pamiętam gdy korzystanie z autobusu było płynne i jeździły niektóre linie nawet w 3 minutowych odstępach, wtedy było to przyjemne. Bo co trwa krócej? Przejazd linią 1 z (przy założeniu że na linii 1 czekam do 5 minut) osiedla beskidzkiego do centrum miasta, następnie przesiadka do linii 4 (także do 5 minut) i jazda na osiedle Langiewicza - tak było kiedyś. Czy podróż linia bezpośrednią np. 34 (przy założeniu że właśnie autobus mi uciekł i muszę czekać minimum 30 minut na inny by dojechać na os. Langiewicza). Dlatego uważam że ilość linii należy zminimalizować, przy zmaksymalizowaniu częstości kursowania.	Treść istniejąca	Plan przewiduje działania w zakresie zwiększania odczuwalnej częstotliwości kursowania, które mogą być osiągnięte poprzez kontynuację działań w zakresie synchronizacji linii kursujących wspólnymi odcinkami sieci komunikacyjnej.
	302	Uważam że należy połączyć komunikacją autobusową najważniejsze miejsca w centrum miasta. Jak może nie być linii która jeździ między przystankami w centrum miasta (Hotel Prezydent - Wałowa)? Uważam ponadto że jest to duży problem komunikacyjny że autobusy z kierunku bystrej, Szyndzielni, Cygańskiego Lasu nie jeżdżą ani na Wałowa, ani Piłsudskiego. Nie ma nawet żadnej przesiadki aby nie trzeba było biegać między przystankami. To jest uważam niezbędne, by rozwiązać problem.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on liczby kursów, trasy przejazdów.

	303	<p>Uważam że linia 34 powinna jeździć nadal pod Szpital Wojewódzki. Uważam jednocześnie że linia 23 powinna jeździć ulicami Kolistą i Gościnną, a linia nr 3 powinna kończyć bieg na os. Karpackim. Zniweluje to kosztu w postaci kursowania autobusu przegubowego na szpital Wojewódzki, oraz dezorientację pasażerów, bo nadal zdążają się pomyłki gdyż jedna linia kursuje na dwóch różnych trasach. To nie powinno tak wyglądać. Zniweluje to rozwiązanie problemu różnego rodzaju na pętli Szpital Wojewódzki.</p>	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on liczby kursów, trasy przejazdów.
77	304	<p>MZK w Bielsku-Białej nie ma takiej mocy przerobowych by przetransportować kilkanaście tysięcy ludzi z poza miasta do centrum 2 razy dziennie. Już dziś ma problemy z właściwym działaniem. Rzucenie takie hasła o zamknięciu ludzi w gettach bez możliwości swobodnego poruszania się , nawet za cenę korków nie jest właściwym wyjściem. Miasto jest jakie jest. Polecam pojeździć w okresie ferii. Ruch na mieście znikomy, a korki tylko na moment, kiedy na skrzyżowaniu pojawiają się stadnie 3-4 autobusy i blokują przejazd. Sam mieszkam w centrum miasta przy ratuszu i widzę codziennie korki.. od UM do głównej ulicy. Może by zwolnić część urzędników lub zakazać im wjazdu do miasta? Korki się zmniejszą od razu. Albo zatrudnić tylko tych, którzy mieszkają maks. 5 minut piechotą od UM? Przypominam też, że zamknięcie dla ruchu centrum spowoduje korki po za nim. Gro pojazdów jeżdżących to samochody służbowe: obsługa techniczna firm, przedsiębiorstw, serwis, służby utrzymania, zaopatrzenie, itd. Jeśli oni nie będą mogli dojechać biznes stanie. Jeśli będą mogli wjechać, i tak się nic nie zmieni. Zrobi się tymi decyzja i tylko na złość mieszkańcom, a nie zmieni się nic u nas. Ta decyzja jest szkodliwa dla miasta, budżetu i społeczeństwa.</p>	Uwaga nieuwzględniona	Plan w rozdz. 12.5 zakłada prowadzenie działań związanych z uspokajaniem ruchu mającymi na celu m.in.. Poprawę komfortu przemieszczania się pieszych, poprawę BRD, ograniczenie emisji spalin i hałasu a nie porusza kwestii związanych z zamknięciem dla ruchu centrum miasta.

78	305	<p>Witam, Chciałbym przekazać moje uwagi dotyczące funkcjonowanie MZK BB: a) Połączenie linii 31 i 32 polegające na przedłużeniu linii 32 do przystanku Hałcnów granica, utworzona w ten sposób linia pozwalałaby na interwały 20min w szczycie (obecny czas przejazdu w szczycie 32 to 36min (kier Hałcnów) albo 34min (kier karpackie) + 6min x2 do granicy co daje łącznie 82min; te dwie linie w szczycie dysponują łącznie 5 brygadami, do interwału 20min potrzeba przejechania trasy tam i z powrotem poniżej 100min z zapasem czasu), 45/30 poza szczytem oraz 45/60 w weekendy, wadą tego typu rozwiązania jest wydłużenie czasu przejazdu z Hałcnów granica do okolic dworca o około 7min, aczkolwiek byłoby to niwelowane większą częstotliwością oraz łatwiejszymi przesiadkami bądź ich brakiem (czas przejścia z podwale dworzec na przystanku 3 maja dworzec/piastowska dworzec/warszawska dworzec oraz brak przesiadek w przypadku chęci kontynuacji podróży po ul. piastowskiej), inną zaletą tego rozwiązania jest częstszy dostęp z os. karpackiego do okolic dworca (linie takie jak 3, 50, 23 oraz 6 jadą okrężnie przez os. beskidzkie co znacznie wydłuża czas przejazdu); braki w obsłudze przystanków na ulicy wyzwolenia Hałcnowska-Piekarska są w większości kompensowane nowym rozkładem linii 17 oraz 56 (jest również możliwość ponownego skierowania linii nr 12 ulicą wyzwolenia po starej trasie tejże linii); potoki pasażerskie występujące na nowej linii mogłoby przekraczać możliwości autobusów klasy MAXI, dlatego można by zastosować rozwiązanie istniejące w obecnym rozkładzie linii 32, czyli dla os. jadących w okolice dworca postój na Warszawskiej Dworzec około 7:55 (obecnie 7:58), a dla osób kontynuujących podróż dalej niż w okolice dworca około 7:35 oraz 7:15 (obecnie 7:28), rozbiłoby to pasażerów jadących na godzinę 8:00 na dwie grupy, opcjonalnie obsadzenie najbardziej obciążonego kursu autobusem klasy MEGA;</p>	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on liczby kursów, trasy przejazdów ani dysponowania konkretnego typu taboru dla obsługi danej linii.
----	-----	---	------------------------------	--

306	b) Wybudowanie krawędzi bądź zatoki przystankowej na przystanku Hałcnowska sklep kier. Hałcnów (121), ponieważ obecny stan infrastruktury w tamtym miejscu notorycznie powoduje sytuację niebezpieczne polegające na częściowym zjeździe autobusu na pobocze (mimo znaku P-17 "linia przystankowa") oraz omijaniu go przez samochody (tego typu manewr wymaga najechania na linię podwójną ciągłą co dla kierowców nie stanowi niestety żadnej przeszkody), które z perspektywy pieszego wychodzącego z autobusu oraz przechodzącego przez przejście dla pieszych są słabo widoczne.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan określa pożądane standardy infrastruktury przystankowej w zakresie.
307	c) Rozdzielenie obecnej pętli Os. Karpackie na dwie osobne, Os. Karpackie (nowa lokalizacja przy doliny Miętusiej (o ile znajdzie się tam miejsce) (np. dla linii 28, 32) oraz po przedłużeniu ul. Sosnkowskiego do ul. Pileckiego, budowa nowej pętli (np. dla 3 (skróconych), 6 oraz 50), taki układ zapewni znacznie krótszy czas dojścia na autobus mieszkańcom jednostek A i B Os. Karpackiego oraz Os. Cztery Pory Roku.	Uwaga nieuwzględniona	Plan w rozdz. 4.12 uwzględnia potrzebę przebudowy pętli Osiedle Karpackie z przystosowaniem jej do obsługi przez autobusy elektryczne.
308	d) Analiza możliwości połączenia linii promienistych w średnicowe (8, 16, 26, 27, 29, (31), 33, 35+35S+35L, 56 i po rozcięciu 13/13W).	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 7.2 zakłada maksymalizację połączeń bezpośrednich m.in. poprzez przekształcenie obecnie funkcjonujących linii promienistych w linie średnicowe, natomiast w rozdz. 12.11 przewiduje się możliwość skomunikowania Os. Karpackiego przez uruchomienie połączeń w ciągu ul. Sosnkowskiego i Grondysa w kierunku Hali Sportowej co nie wymaga budowy pętli autobusowej.

79	309	<p>Rozszerzenie zapisów o stworzenie/zorganizowanie koncepcji transportu door-to-door dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach (np. we współpracy z korporacjami taksówkarskimi) który byłby dostępny czasowo i w zbliżonych do rynkowych cenach.</p> <p>Uzasadnienie Co prawda istnieją usługi transportowe świadczone przez np. MZK, Spółdzielnia Socjalna "Synergia" oraz firmy taksówkarskie. Problem z tymi usługami polega na tym że często trzeba dużo wcześniej ustalać terminy, warunki finansowe a dodatkowo część z nich świadczy usługi tylko w tygodniu. Ze względu na powyższe ciężko jest mieć pewność że taki transport uda się zorganizować spontanicznie z małym wyprzedzeniem np. będąc w centrum handlowym przedłużając pobyt o kilka godz. loterią jest to czy uda się go zorganizować. Brak pewności, że taki transport jest dostępny ogranicza możliwości korzystania z oferty miejskiej.</p>	Uwaga nieuwzględniona	<p>Funkcjonowanie przewozów zamkniętych na zasadzie transportu indywidualnego door to door nie jest przedmiotem Planu. Dokument wspomina wyłącznie o funkcjonowaniu tego rodzaju transportu jako pozycji budżetowej Miasta w Wieloletniej prognozie finansowej miasta Bielska-Białej na lata 2023-2045.</p>
80	310	<p>Na stronie 204 wskazana została błędna liczba linii Komunikacji Beskidzkiej, z tabeli w rozdziale 4 wynika że jest to 26 linii dziennych i 3 specjalne a nie 22.</p>	Uwzględniono	<p>Skorygowano zapisy w rozdz. 12.9.</p>
81	311	<p>W rozdziale 9.2 prezentują Państwo gwarantowaną dostępność czasową komunikacji miejskiej, która ma odzwierciedlenie w tabeli 9.1 na kolejnych stronach dokumentu. Wskazane w tabeli wartości bazowe określone mianem maksymalnego czasu oczekiwania w dzień roboczy identyfikowane jako częstotliwości graniczne wskazują na potencjalną możliwość ograniczania częstotliwości kursowania linii autobusowych tymczasem częstotliwość ta ulega w ostatnich latach poprawie. Przykładowo ciąg pomiędzy ul. Cieszyńską a Osiedlem Polskich Skrzydeł charakteryzuje się wysoką częstotliwością kursowania, którą zapewnia podstawowa linia nr 4 jeżdżąca co 20 minut a do tego dochodzą jeszcze uzupełniające linie nr 15, 16, 17, a więc odczuwalna częstotliwość plasuje się na pułapie ok 10-15 minut tymczasem w tabeli wskazywane są wartości 40/70 minut. Wnioskuje o zmianę metodologii prezentowanych danych - zamiast wartości maksymalnych określenie np. średnich czasów oczekiwania.</p>	Uwzględniono	<p>Tabela 9.1 oraz treść rozdziału 9.2 została skorygowana - przedstawione zostały średnie wartości oczekiwania na poszczególnych odcinkach sieci komunikacyjnej.</p>

82	312	Uderzyła mnie bardzo informacja która pojawiła się w przestrzeni publicznej że autorzy dokumentu w tym osobiście głównodowodzący wydziału komunikacji w osobie pana naczelnika nie korzysta z transportu zbiorowego a mieszkający na największym i najlepiej skomunikowanym osiedlu uważa go za niewydolny przez co sam podróżuje z synem samochodem. Dokument i jego rekomendacje dla mieszkańców w świetle tej informacji są wyssane z palca i nijak mają się do rzeczywistości. Linie komunikacyjne jeżdżą za rzadko, często trzeba pół godziny czekać na kolejny kurs. I kto to ma wiedzieć jak przecież nie korzysta z MZK? Jestem zbulwersowany.	Poza przedmiotem konsultacji	Uwaga przedstawia indywidualną opinię - nie dotyczy treści i merytoryki Planu.
83	313	Dla mnie jako pasażera komunikacji zbiorowej najważniejszym elementem planu transportowego jest częstotliwość kursowania autobusów. W projekcie dokumentu na str. 123-126". Gwarantowana dostępność czasowa komunikacji miejskiej" prezentowane są dane "Maksymalny czas oczekiwania w dzień roboczy – częstotliwość graniczna [min.]" jest to sformułowanie budzące obawy., że nie będzie istotnych zmian na lepsze w tej kategorii działań transportowych,, bo będzie wytłumaczenie, że granicznie ((CZYLI MAKSYMALNIE ŻLE) jest tak przyjęte w planie., a wręcz można będzie dokonywać nadmiernej eliminacji kursów czy linii. Wnoszę o wpisanie/zastąpienie wskaźników na średnie czasy w danych grupach kursów, a nie ile maksymalnie można oczekiwać na przyjazd autobusu.	Uwzględniono	Tabela 9.1 oraz treść rozdziału 9.2 została skorygowana - przedstawione zostały średnie wartości oczekiwania na poszczególnych odcinkach sieci komunikacyjnej.
84	314	Tab. 9.1: zmniejszenie wszystkich podanych wartości o połowę (np. z 10 minut - do 5 minut), usunięcie możliwości zawieszenia obsługi (usunięcie znaczników * oraz **) przy odcinkach dróg / miejscach, dla których jest to jedyna forma komunikacji publicznej (dostępna dla linii, których trasa w całości pokrywa się z trasami przynajmniej jednej innej linii). Czy plan zakłada rozwijanie czy zwijanie komunikacji publicznej? Zaproponowany w dokumencie maksymalny czas oczekiwania jest rażąco długi. Jak można na głównym ciągu obsługiwanym bodaj przez 10 linii autobusowych dopuszczać czas oczekiwania rzędu 15 minut poza szczytem czy 6 minut w szczycie? To jest	Uwzględniono	Tabela 9.1 oraz treść rozdziału 9.2 została skorygowana - przedstawione zostały średnie wartości oczekiwania na poszczególnych odcinkach sieci komunikacyjnej a nie wartości graniczne (brzegowe) w postaci maksymalnego odstępu czasowego.

		akceptacja problemu, który mimo deklaracji wciąż nie jest rozwiązany, czyli "stadnego" kursowania autobusów.		
315		Zmiana zapisu: "z przystanku pośredniego nie później niż 5 minut i nie wcześniej niż 2 minuty w stosunku do czasu ustalonego w rozkładzie jazdy;" na "z przystanku pośredniego nie później niż 5 minut i nie wcześniej niż 0,5 minuty w stosunku do czasu ustalonego w rozkładzie jazdy;" Autobusu, który odjechał sobie 2 minuty przed czasem nie można traktować jako autobusu punktualnego. O ile spóźnienie spowodowane różnymi sytuacjami na drodze można jakoś uzasadnić, o tyle jakikolwiek wcześniejszy odjazd - już nie.	Treść istniejąca	Plan w rozdz. 9.3 zakłada dążenie do maksymalizacji punktualności kursowania autobusów - wobec czego przewidywana jest zmiana wskaźnika punktualności kursowania do wartości granicznej odjazdów punktualnych o nie więcej niż 1 minutę w stosunku do czasu rozkładowego.
316		Zmiana wyodrębnienia grup na str. 151, zmiana zapisu na następujący: "W układzie linii komunikacyjnych można wyodrębnić grupy: linie podstawowe I rzędu nr: 1, 4, 10, 28; linie podstawowe II rzędu nr: 2, 3, 6; linie uzupełniające I rzędu nr: 7, 8, 11, 15, 16, 22, 24, 50; linie uzupełniające II rzędu nr: 13+13W, 20, 31+56, 32, 33, 34, 35+35L+35S, 57; linie dodatkowe nr: 12, 17, 18, 23, 25, 26, 27; linie zindywidualizowane nr: 19, 29, D, N1, N2, P2. Linie nr 1, 4, 10 i 28, kursujące na określonym w niniejszym opracowaniu głównym ciągu komunikacyjnym Rondo Niemena - Dworzec - Plac Mickiewicza, powinny kursować zgodnie z przedstawionym postulatem. Dałoby to kurs co 2/3 minuty w szczycie, cca. 4 minuty poza szczytem, 5 minut wieczorem. Czasy odjazdów poszczególnych linii powinny zostać zgodnie z poniżej zaproponowanym postulatem czasowo poukładane tak, aby unikać (poza głównym ciągiem) dublowania czasów jazdy.	Uwaga nieuwzględniona	Kategoryzacja linii komunikacyjnych została opracowana na podstawie m.in. badań napełnień potoków pasażerskich na poszczególnych ciągach komunikacyjnych oraz analizy rozkładu przestrzennego mieszkańców na obszarze miasta - wskazującego potencjalną liczbę generowanych podróży. Zaproponowana zmiana w postaci zaszeregowania poszczególnych linii pomiędzy kategoriami skutkowałaby zaburzeniem wprowadzonej synchronizacji pomiędzy liniami (np. rozdzielenie linii nr 1 i 6 czy 28 i 50 do różnych kategorii o rozbieżnych interwałach kursowania).

	317	<p>Zwiększenie planowanej częstotliwości kursowania do: 10 minut w szczycie, 15 minut poza szczytem, 20 minut w godzinach wieczornych dla linii podstawowych I rzędu: do 15 minut w szczycie, 20 minut poza szczytem, 30 minut wieczorem dla linii podstawowych II rzędu do 20 minut w szczycie, 30 minut poza szczytem, 60 minut wieczorem, dla linii uzupełniających I rzędu To jest plan na najbliższych 10 lat. Za lat ma być tak samo lub gorzej, niż teraz - i to ma zachęcić do korzystania z komunikacji publicznej? Powinno się dążyć do zwiększenia częstotliwości - nawet to opracowanie wskazuje ten postulat jako najważniejszych wśród pasażerów, tymczasem model docelowy wcale do tego nie dąży.</p>	Treść istniejąca	<p>Plan w rozdz. 10.5 uwzględnia zalecane częstotliwości kursowania planowanych linii komunikacyjnych z podziałem na poszczególne kategorie. W rozdz. 9.2 wskazano, iż Organizator transportu ma możliwość decydowania o zastosowaniu większej niż wskazanej częstotliwości kursowania publicznego transportu zbiorowego i zamawianiu dodatkowych kursów, gdy występować będzie zwiększone zapotrzebowanie na usługi przewozowe lub nadmierne napełnienia pojazdów. Oczekiwany przez mieszkańców, jak i również uzasadniony ekonomicznie optymalny wzrost częstotliwości kursowania, przemawiają za postulowanym skróceniem maksymalnych czasów oczekiwania na najbardziej obciążonych odcinkach sieci komunikacyjnej (działania takie mogą zostać osiągnięte docelowo po zbudowaniu sieciowo skoordynowanego rozkładu jazdy bazującego na częstotliwościach modułowych dla najważniejszych linii podstawowych i uzupełniających).</p>
85	318	<p>Proponuję, aby rekomendacja uwzględniała również przewozy pasażerskie przekraczające granicę województwa. Przewozy dalekobieżne, choć dotyczą w praktyce tylko stacji Bielsko-Biała Główna, również mogą generować potoki pasażerów zamierzających dotrzeć na pociąg lub wrócić ze stacji miejską komunikacją publiczną. Ważne punkty generujące ruch na linii nr 117 (Kozy, Kęty, Andrychów, Wadowice, Kalwaria Zebrzydowska, Kraków) znajdują się poza granicami województwa śląskiego.</p>	Uwaga nieuwzględniona	<p>Przedstawiona w dokumencie integracja taryfowa zakłada etapowanie integracji Komunikacji Miejskiej w Bielsku-Białej z innymi systemami transportu publicznego zarówno na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej (etap 4) jak również na obszarze wojewódzkim (etap 2 - integracja z pociągami Kolei Śląskich) oraz na obszarze międzywojewódzkim</p>

				(etap 3 - integracja z autobusami Komunikacji Beskidzkiej obsługującymi częściowo obszar Województwa Małopolskiego). Nie przewiduje się integracji w systemach kolejowych międzywojewódzkich.
319	Proponuję dodać do rekomendacji rozważenie utworzenia kolei miejskiej lub podmiejskiej na bazie istniejących w mieście (i jego okolicach) oraz planowanych do rewitalizacji i modernizacji linii kolejowych. Przebieg linii kolejowych, zobrazowany na mapie na stronie 45, pokrywa się głównymi korytarzami transportowymi, bardzo obciążonymi w godzinach szczytu komunikacyjnego (co często powoduje opóźnienia autobusów), czego rozwiązaniem mogłoby być wykorzystanie miejskiej komunikacji kolejowej. Bielsko-Biała jest również dogodnie połączone koleją z prawie wszystkimi sąsiadującymi miejscowościami. Także te nieco bardziej odległe generują codzienny ruch do i z Bielska-Białej, co wykorzystanie potencjału kolei mogłoby usprawnić.	Treść istniejąca		Plan w rozdz. 4.12 uwzględnia potrzebę powstania kręgosłupa infrastrukturalnego umożliwiającego utworzenie kolei aglomeracyjnej, natomiast w rozdz. 12.9 ujęte są kwestie integracji taryfowej.
320	Proponuję wydłużenie dnia roboczego co najmniej do północy. Możliwość dotarcia do obrzeży miasta z centrum w późniejszych godzinach najprawdopodobniej wpłynie pozytywnie na atrakcyjność miasta dla młodych, niezmotoryzowanych mieszkańców.	Częściowo uwzględniono		Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.
321	Proponuję umieszczać na tablicach również przewidywany czas dotarcia do poszczególnych następnych przystanków na trasie w minutach od odjazdu z bieżącego przystanku (liczby mogą być umieszczone pod kropkami oznaczającymi kolejne przystanki na schemacie). Niezależnie od położenia na trasie linii, tabliczki powinny też zawierać informacje o poprzednich przystankach, pozwalając na łatwy dostęp do informacji skąd przyjeżdża dany autobus. Dodatkowa informacja zwiększa świadomość sytuacyjną pasażerów, a zadowolenie z bycia poinformowanym zwiększa odczuwalny komfort usługi.	Uwaga nieuwzględniona		Z uwagi na stosowanie rozbieżnych czasów przejazdu (indywidualizowane czasy) pomiędzy przystankami w poszczególnych czasookresach w ciągu dnia jak również w poszczególnych typach dni (dzień roboczy/soboty/niedziele) wprowadzenie rozwiązania nie jest możliwe. Informacja o czasie przejazdu pomiędzy przystankami jest prezentowana w dynamicznych rozkładach jazdy na stronie rozklady.bielsko.pl, aplikacj

				i ITSBB, OnTime oraz kiedyprzyjedzie.pl.
322	Proponuję uwzględnienie na wyświetlaczach wewnętrznych również przesiadek z przystanków w kierunku przeciwnym. W przypadku konieczności przejścia na przystanek po przeciwnej stronie ulicy, informacja o pozostałym czasie do przesiadki bywa często bardziej przydatna niż gdy w celu przesiadki nie trzeba przechodzić na inny przystanek.	Uwaga nieuwzględniona	Brak możliwości technicznych prezentowania informacji z innych przystanków (słupków przystankowych w przeciwnym kierunku jazdy) informacji o przesiadkach.	
323	Sugeruję prowadzenie dalszych prac nad algorytmem. Jesienią 2023 r., aplikacja, zapytana o sposób dotarcia z Hotelu „Szyndzielnia” w kompleksie ZIAD na Uniwersytet Bielsko-Bialski, zaproponowała trasę z przesiadką w Starym Bielsku – dość absurdalną dla osób znających topografię miasta. Być może nowy algorytm został wprowadzony później, co – jeśli poprawiło się jego działanie w zakresie wskazywania optymalnych przesiadek – czyniłoby niniejszą uwagę bezprzedmiotową.	Poza przedmiotem konsultacji	Algorytmy rozwiązań programistycznych są udoskonalane w ramach bieżących działań prowadzonych przez Wydział Komunikacji.	
324	Proponuję rozważenie również działania polegającego na zwiększeniu dostępności południowych dzielnic Bielska-Białej z kierunku Kamienicy, Dębowca i Szyndzielni, przez skomunikowanie linii nr 7 i 8 z liniami łączącymi centrum Bielska-Białej z południowymi dzielnicami (jak np. nr 10, 24) na przystankach „Partyzantów Apena” i „Partyzantów Andersa”). Proponuję również przeanalizowanie sieci komunikacji miejskiej pod kątem występowania podobnych miejsc przesiadek pomiędzy liniami jadącymi w różnych kierunkach. Obecnie w celu dokonania przesiadki z autobusów opisanych linii, na obu wymienionych przystankach konieczne jest pokonanie pieszo znacznego dystansu (260 m w przypadku przystanku „Partyzantów Apena” i 280 m w przypadku przystanku „Partyzantów Andersa”) i przekroczenie ruchliwej, dwupasmowej ulicy. Ma to znaczenie	Uwaga nieuwzględniona	Plan nie określa szczegółowo rozwiązań odnoszących się do konkretnych lokalizacji przystankowych i dróg dojścia do nich. Wyznaczanie dróg dojścia, ciągów pieszych jest uwarunkowane istniejącą zabudową, charakterem i przekrojem jezdni oraz wynika z opracowanych i wdrożonych projektów organizacji ruchu.	

		szczególnie dla pasażerów mniej sprawnych ruchowo, zwłaszcza w przypadkach warunków atmosferycznych dodatkowo to przemieszczanie się utrudniających.		
86	325	Wydłużenie kursu linii nr 20 od basenu przy ul. Langiewicza do ul. Międzyrzeckiej, biurowiec ARR i firmy ABB.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan definiuje wyłącznie zalecane standardy obsługi danego odcinka, natomiast nie określa on liczby kursów, trasy przejazdów.
	326	Zwiększenie częstotliwości kursów linii 20.	Częściowo uwzględniono	Plan w rozdz. 9.2 uwzględnia możliwość zmiany kategorii poszczególnych odcinków sieci komunikacyjnej a w rozdz. 12.11 potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania linii.
	327	Zrobienie przystanku dodatkowego za skrzyżowaniem ul. Michałowicza i Partyzantów od strony Parku Włókniarzy na skrzyżowaniu ul. 1-go Maja z ulicą z PCK przed mostem na rzece Biała.	Częściowo uwzględniono	Przedstawione w tabeli proponowane lokalizacje przystanków autobusowych nie stanowią katalogu zamkniętego. Należy podkreślić, że każda nowa lokalizacja przystanku wymaga uzyskania opinii miejscowej rady osiedla oraz podjęcia szczegółowego procesowania w zakresie brd.
87	328	Plan proponowany mieszkańcom Bielska-Białej to utrudnianie życia kierowcom, a nie zachętą do korzystania z transportu publicznego. Klasyczny kij, nie marchewka. Rezygnacja z poboru opłat za przejazdy oraz poszerzenie siatki połączeń byłoby ruchem w dobrą stronę. Zalety : 1. Ekologia i nowoczesność! 2. Mniejszy ruch uliczny-> szybszy transport indywidualny i publiczny, mniejsze zanieczyszczenie powietrza, więcej wolnych miejsc parkingowych, większa szansa na ożywienie ścisłego centrum, większe zadowolenie mieszkańców. 3. Oszczędności na: - systemach poboru opłat, - kosztach ujednolicania systemów łączonych biletów, -kosztach	Uwaga nieuwzględniona	Plan nie przewiduje wprowadzenia bezpłatnej komunikacji miejskiej dla wszystkich mieszkańców Miasta. Należy wskazać, iż wachlarz uprawnień do przejazdów bezpłatnych jest wysoki i dotyczy aż 33,4% mieszkańców Miasta - na co istotny wpływ miało wprowadzenie bezpłatności dla osób które ukończyły 65 rok życia oraz dzieci od urodzenia do 30 września roku, w którym kończą 7 rok życia.

		etatów kontrolerów biletów., -modernizacjach (typu likwidacja zatoczek w celu utrudnienia ruchu aut i rzekomej zachęty do korzystania z autobusów). 4. Większa samodzielność młodzieży i dzieci (częściej korzystających z komunikacji miejskiej), mniejsze obciążenie rodziców dowozami do placówek-> mniejszy ruch uliczny. 5. Mniejsze obciążenie mieszkańców wydatkami na transport, na paliwo -> większa konsumpcja->większe ożywienie gospodarcze-> większe wpływy do budżetu miasta. Wyliczone realne koszty rezygnacji z poboru opłat należy pomniejszyć o w/ w koszty obsługi biletów i modernizacji oraz potencjalne wpływy do budżetu z tytułu większej konsumpcji mieszkańców. Jako matka czwórki dzieci, na co dzień zmagającą się z dowożeniem dzieci do różnych placówek i na różne zajęcia, widząc jaki dzieci mają problem z dojazdem (niewystarczająca siatka połączeń), biorąc pod uwagę wysoki koszt dojazdu i czasochłonność tych transferów, wybieramy auto. Niestety. Liczymy na nowoczesne spojrzenie decydentów i wzięcie pod uwagę czynników społecznych, ekologicznych , a nie tylko ekonomicznych w podejmowaniu decyzji dotyczących transportu publicznego.		
88	329	Brak chodnika dla pieszych: ul. Filarowa – brak bezpiecznego dojścia do szkoły, która powstała ponad 50 lat temu,	Poza przedmiotem konsultacji	Plan nie definiuje inwestycji drogowych w tym budowy ciągów pieszych i rowerowych na obszarze Miasta.
	330	brak chodnika i ścieżki rowerowej wzdłuż łącznika obok Castoramy od ronda do ul. Węglowej, brak chodnika i ścieżki rowerowej na ul., Węglowej.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan nie definiuje inwestycji drogowych w tym budowy ciągów pieszych i rowerowych na obszarze Miasta.
	331	Na czas budowy wiaduktu na ul. Kwiatkowskiego dojście z ul. Warszawskiej do ul. Grażyńskiego wyznaczono ulicą Trakcyjną (jest tablica informująca o tym) a na ul. Trakcyjnej BRAK chodnika, ścieżki rowerowej zapewniającej minimum bezpieczeństwa dla pieszych, rowerzystów, po opadach deszczu są kałuże, co uniemożliwia przejście „suchą stopą”, przejście i przejazd rowerem pod wiaduktem są bardzo niebezpieczne. Miasto Bielsko-Biała opracowuje ambitny Plan zrównoważonego... a nie zapewnia elementarnego bezpieczeństwa dla pieszych, rowerzystów na ulicach, które już istnieją.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan nie definiuje inwestycji drogowych w tym budowy ciągów pieszych i rowerowych na obszarze Miasta.

	332	Została wyremontowana ul. Warszawska i też ktoś „zapomniał” o grupie mieszkańców – rowerzystach i nie zbudowano ścieżek rowerowych.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan nie definiuje inwestycji drogowych w tym budowy ciągów pieszych i rowerowych na obszarze Miasta.
	333	Oddzielenie ruchu rowerowego od ruch hulajnóg elektrycznych – użytkownicy hulajnóg elektrycznych nie przestrzegają przepisów ruchu drogowego w zakresie prędkości, stanowią zagrożenie dla rowerzystów na ścieżkach rowerowych.	Poza przedmiotem konsultacji	Plan nie określa kwestii związanych z przestrzeganiem przepisów przez użytkowników poszczególnych środków transportu.
89	334	Wnoszę o zmianę w zakresie polityki stosowania zatok przystankowych raz pojawia się sformułowanie mówiące o ich likwidacji a raz o zaprzestaniu budowy nowych. Ujednolicenie treści dokumentu do zaniechania budowy nowych zatok - nieuzasadnione finansowo jest ponoszenie nakładów na ich likwidację.	Uwzględniono	Wprowadzono zmianę w rozdz. 12.1 w zakresie zaniechania budowy nowych zatok przystankowych.
	335	W zakresie liczby pasażerów wartość bazowa podobnie jak w innych wierszach powinna odnosić się do 2023 r. a nie 2022 r. Stare dane proszę o korektę.	Uwzględniono	Wprowadzono zmianę w rozdz. 13 w tab. 13.1.
90	336	Nadmierna emisja hałasu i spalin na pętli przy J. Tuwima. 101 kursów autobusów MZK w dni robocze od 4.45 do 23.10, bezpośrednio spod domów mieszkalnych. Konieczna budowa ekranu dźwiękochłonnego. Pętla eksploatowana nie tylko przez MZK, ale też inne spółki miejskie (pługi śnieżne). Ciągła uciążliwość związane z hałasem i smrodem spalin. Sprzęt i usługi dla mieszkańców na bardzo niskim poziomie.	Poza przedmiotem konsultacji	Budowa elementów ochronnych w postaci ekranów akustycznych na pętlach autobusowych nie jest przedmiotem Planu.

Podczas trwania konsultacji wpłynęło 336 uwag do projektu aktualizacji dokumentu, w tym dotyczyły one takich obszarów jak:

- sieć komunikacyjna transportu zbiorowego, w tym rozkłady jazdy, częstotliwość kursowania oraz przebieg tras przejazdów poszczególnych linii autobusowych – 133 uwagi,
- infrastruktura drogowa, w tym przystanki oraz kwestie związane z ich obsługą – 99 uwag,
- taryfa biletowa, w tym kwestie dotyczące rodzajów biletów, sieci dystrybucji oraz kontroli biletów – 27 uwag,
- tabor komunikacji miejskiej, w tym eksploatacja autobusów przegubowych oraz nisko- i zeroemisyjnych – 25 uwag,
- pozostałe kwestie, w tym nie dotyczące przedmiotu Planu, aspektów prawnych oraz innych środków transportu – 52 uwagi.

Po dokonaniu szczegółowej analizy i ocenie formalnej oraz merytorycznej wszystkich uwag:

- 35 uwag zostało uwzględnionych (zmieniono zapisy Planu),
- 39 uwag została uwzględniona częściowo (zmieniono zapisy Planu dla części uwagi),
- 130 uwag – treść istniejąca (dotyczyła istniejącej treści Planu poddanego pod konsultacje społeczne),
- 95 uwag poza przedmiotem konsultacji (uwaga nie dotyczyła bezpośrednio treści Planu),
- 37 uwag nie uwzględniono (szczegółowe uzasadnienia w tabeli powyżej).

Zgodnie z powyższym, znaczna część wniosków i opinii zgłoszonych w trakcie konsultacji odnosiła się do szczegółowych kwestii dotyczących rozkładów jazdy, częstotliwości kursowania i tras przejazdów linii, które to w Planie zostały ujęte wyłącznie w ramy pozwalające na efektywne kształtowanie sieci komunikacyjnej oraz podnoszenie standardów jej obsługi. Należy również wskazać, że złożone uwagi podczas konsultacji społecznych nie dotyczyły wprowadzanej na przestrzeni ostatnich lat optymalizacji poszczególnych linii komunikacyjnych, co można odczytywać jako akceptacja realizowanych dotychczas działań w zakresie zmian tras, częstotliwości kursowania oraz synchronizacji godzin odjazdów tych linii.

Działania w zakresie konkretnych zmian na sieci będą odbywać się w dalszym ciągu poprzez bieżące prace Wydziału Komunikacji, które zostaną poprzedzone m.in. analizą przedmiotowych wniosków (uwag z konsultacji społecznych) oraz badań potoków pasażerskich.

Jednostką wyznaczoną do udzielania wyjaśnień w związku z przedmiotem konsultacji był Wydział Komunikacji Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej.

Wyniki konsultacji nie mają charakteru wiążącego. Konsultacje uznaje się za ważne bez względu na liczbę osób, biorących udział w konsultacjach.

Niniejszy raport podlega publikacji w Biuletynie Informacji Publicznej oraz na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej, w tym w zakładce dedykowanej konsultacjom społecznym.

Z up. PREZYDENTA MIASTA

Piotr Kucia

ZASTĘPCA PREZYDENTA