

Szczegółowe zestawienie uwag i wniosków zgłoszonych w ramach konsultacji społecznych

Poziomy klasyfikacji uwag

Przy ocenie uwag i wniosków zgłaszanych w trakcie konsultacji rozrózniono cztery kategorie:

- **uwaga uwzględniona** – propozycja została rozpatrzona pozytywnie i znalazła swoje odzwierciedlenie w dokumencie RPT lub Prognozie w brzmieniu wskazanym przez Zgłaszającego lub oddającym sens uwagi (na odpowiednim do charakteru dokumentu poziomie ogólności),
- **uwaga częściowo uwzględniona** – propozycja częściowo rozpatrzona pozytywnie - część proponowanych zapisów znalazło swoje odzwierciedlenie w dokumencie RPT lub Prognozie, a część nie została uwzględniona lub stanowi wyjaśnienie,
- **wyjaśnienie** – charakter uwagi lub jej treść nie wymagały zmian w treści dokumentów, najczęściej wynikający z innego charakteru i zakresu dokumentu RPT, nieprzystającego do zgłaszanej uwagi lub występowaniu zapisów, których dotyczyła uwaga, w innym miejscu dokumentu. Nie wprowadzono zmian w dokumencie,
- **uwaga nieuwzględniona** – propozycja rozpatrzona negatywnie, nie wprowadzono zmian w dokumencie.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
1.	27.07.2022	Urząd Miejski w Kuźni Raciborskiej	drogi	Modernizacja drogi 421 z uwzględnieniem budowy mostu na Odrze w Ciechowicach (w trakcie realizacji) Skomunikowanie przeprawy z Kornicami	To naturalna obwodnica miasta Racibórz pozwalająca rozładować ruch w mieście. Prowadzi do fabryki okien zatrudniającej ok.8000 ludzi	Wyjaśnienie/ Budowa mostu jest ujęta w RPT jako inwestycja RD2

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
2.	27.07.2022	Urząd Miejski w Kuźni Raciborskiej	drogi	Budowa obwodnicy Rud do map	Istnieje w dokumentach planistycznych mojej gminy	Nieuwzględniona/ Inwestycja jest zgodna z kierunkami RPT, ma jednak charakter lokalny, dlatego nie przewiduje się wprowadzenia jej na listę inwestycji.
3.	27.07.2022	Urząd Miejski w Kuźni Raciborskiej	Żegluga śródlądowa	Odcinek ODW od Ostrawy do K-Koźła do map	Temat zupełnie pominięty w transporcie multimodalnym. Np. Gorzyczki skrzyżowanie Autostrady z koleją i Odrą	Wyjaśnienie/ Inwestycja związana z ODW została zapisana po 2030r., w związku z tym w horyzoncie do 2030r. nie określano terminali i portów związanych z tą inwestycją.
4.	27.07.2022	Urząd Miejski w Kuźni Raciborskiej	Żegluga śródlądowa	Kanał Śląski do map min. odcinek łączący Rybnik (zalew) z Kotłarnią i kanałem Gliwickim lub ODW	Odcinek pozwoli skomunikować tereny inwestycyjne Rybnika i spełni dodatkową funkcję zabezpieczenia p-powodziowego gminy Kuźnia Raciborska. Pozwoli na dodatkową retencję wody.	Wyjaśnienie/ RPT przewiduje budowę Kanału Śląskiego po 2030r. Obecnie nie ma ostatecznych przesądzeń co do szczegółowego przebiegu Kanału Śląskiego.
5.	27.07.2022	Urząd Miejski w Kuźni Raciborskiej	Kolej	Szeroki tor ze Sławkowa do Gorzyc	Wydłużenie tego odcinka nada impuls rozwojowy	Nieuwzględniona/ Co do zasady inwestycje o znaczeniu krajowym zostały wprowadzone do RPT na podstawie dokumentów krajowych. Wskazana inwestycja jest nowym elementem i ma znaczenie krajowe, nie znalazła się jednak w planach kolejowych, dlatego nie została uwzględniona w RPT. Jej zasadność powinna być przeanalizowana na szczeblu krajowym.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
6.	27.07.2022	Urząd Miejski w Kuźni Raciborskiej	Kolej	Linia kolei „piaskowej” do mapy	To odcinek Z terenów przemysłowych Rybnika do Kotlarni, który wymaga przejęcia i modernizacji.	Nieuwzględniona/ Inwestycja o charakterze lokalnym, ze względu na charakter dokumentu nie wymaga ujęcia w RPT. Wnioskodawca nie wyjaśnił celu tej inwestycji i w jaki sposób przyczyni się do realizacji celów RPT.
7.	27.07.2022	Urząd Miejski w Kuźni Raciborskiej	Transport towarowy rowerowy	Tylko dla miast.	Usunąć w całości. Większej bzdury nie czytałem w życiu.	Nieuwzględniona/ Na rozwój towarowego ruchu rowerowego jako środka transportu tzw. "Ostatniej mili" położono akcent w polityce europejskiej. Dotyczy to w szczególności węzłów sieci TEN-T. Towarowy ruch rowerowy może być alternatywą dla ruchu pojazdów dostawczych w miastach, a w szerszym ujęciu elementem łańcucha dostaw.
8.	28.07.2022	Starostwo Powiatowe w Żywcu	RPT, 7.2. Działania i inwestycje szczebla krajowego, regionalnego oraz ponadlokalnego, str. 148, tabela 42 Inwestycje rekomendowane do realizacji po roku 2030	„Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 945 na odcinku od Żywca do granicy państwa w Korbielowie” zmienić na „Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 945 na odcinku od ronda w Rybarzowicach do granicy państwa w Korbielowie”.	Wskazany brakujący odcinek DW 945 od ronda w Rybarzowicach do Żywca, również w najbliższym czasie wymaga remontu z uwagi na zły stan techniczny nawierzchni.	Uwzględniona/ Dodano inwestycję Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 945 na odcinku od ronda w Rybarzowicach do Żywca w tabeli 42.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
9.	28.07.2022	Starostwo Powiatowe w Żywcu	RPT, 7.2. Działania i inwestycje szczebla krajowego, regionalnego oraz ponadlokalnego, str. 146, Tabela 41. Inwestycje i działania rekomendowane do realizacji z poziomu regionu w ramach budżetu samorządu województwa	Dopisać do tabeli budowę Obwodnicy Żywca jako Inwestycje i działania rekomendowane do realizacji z poziomu regionu w ramach budżetu samorządu województwa.	Wskazana inwestycja pn. „Budowa obwodnicy Żywca” jest odpowiedzią na rozwiązanie problemów komunikacyjnych Żywiecczyny oraz miasta Żywiec. Stanowić będzie ważne połączenie korytarza TEN-T (S1) z DW945 jako uzupełnienie sieci dróg na pograniczu PL-SK. Realizacja usprawni obsługę terenom KSSE i zakładom produkcyjnym. Polepszy stan środowiska i warunki życia mieszkańców.	Częściowo uwzględniona / Tak zwana Południowa Obwodnica Żywca została ujęta w tabeli 42 - Inwestycje rekomendowane do realizacji z poziomu regionalnego po roku 2030.
10.	28.07.2022	Starostwo Powiatowe w Żywcu	Prognoza Oddziaływania na środowisko RPT, 3,12. Wody powierzchniowe, str. 151,	Zmienić nazwę Jeziora Międzyborskiego na Jezioro Międzybrodzkie.	omyłka pisarska	Uwzględniona/ Zapis zmieniono
11.	28.07.2022	Starostwo Powiatowe w Żywcu	Prognoza Oddziaływania na środowisko RPT, 3.7 Budowa geomorfologiczna, str. 109	Dopisać po zdaniu „W miejscu gdzie Soła osiąga początek przełomowej doliny przez Beskid Mały wybudowano zaporę (Jezioro Żywieckie)....” – Jezioro Żywieckie stanowi część kaskady rzeki Soły, w której skład wchodzi także	Warto nadmienić również, że w skład kaskady rzeki Soły wchodzi również wymienione w uwadze zbiorniki, które należy ująć w prognozie oddziaływania na środowisko.	Uwzględniona/ Zapis zmieniono

L.p.	Data wpływu uwagi	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				zbiorniki: Międzybrodzki, Czaniecki, jak również zbiornik elektrowni szczytowo – pompowej Żar.		
12.	29.07.2022	Koleje Śląskie Sp. Z o.o.	Załącznik nr 7, zakładka o nazwie „inwestycje ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej woj. Śląskiego do roku 2030”	Proponuję w uzgodnieniu ze Skarbnikiem Województwa Śląskiego lub merytorycznym departamentem UMWS, rozważenie wpisania do załącznika nr 7 RPT projektu o nazwie: „Zakup zeroemisyjnego taboru kolejowego na rzecz organizowanych przez Samorząd Województwa Śląskiego kolejowych pasażerskich przewozów o charakterze regionalnym”, o ile nie ma przeciwwskazań w tym zakresie. Nadmieniam, że projekt ten jest kluczowy i z pewnością będzie współfinansowany ze środków programu FE dla Śląskiego 2021-2027” w trybie pozakonkursowym, a jego beneficjentem ma być Samorząd Województwa Śląskiego. W celu zachowania spójności informacji w		Nieuwzględniona/ Projekty ujęte w tabeli Inwestycje ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Śląskiego do roku 2030 zostały zebrane na podstawie danych z WPF z dnia 26.09.2022, czyli na podstawie stanu bieżącego. Zagadnienie dotyczące wpisania projektu „Zakup zeroemisyjnego taboru kolejowego na rzecz organizowanych przez Samorząd Województwa Śląskiego kolejowych pasażerskich przewozów o charakterze regionalnym” w WPF powinien być uzgadniany z departamentem stanowiącym nadzór nad spółką Koleje Śląskie, tj. Departamentem Komunikacji Regionalnej. Obecnie projekt znajduje się na liście projektów rekomendowanych do objęcia finansowaniem na poziomie regionu (tab. 41, 42) pod nazwą Zakup zeroemisyjnego taboru kolejowego.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				dokumentach takich jak RPT, program FE dla Śląskiego 2021-2027, i Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Śląskiego zasadne jest rozważenie niniejszej sugestii.		

13.	29.07. 2022	Stowarzyszenie Śląski Ruch na Rzecz Rozwoju Kolei "Kolej na Śląsk"	Załącznik 6, Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego, str.2 lp., PD25 Budowa obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4, status: podstawowa	Wykreślenie z wykazu inwestycji szczebla ponadlokalnego budowy obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4	<p>Uwaga znajduje się poniżej:</p> <p>Dotychczasowe plany dotyczące obwodnicy miasta Chorzowa dotyczyły drogi szybkiego ruchu. Jak wynika z materiałów dostępnych na stronie slaskie.pl ma to być to droga dwujezdniowa i czteropasowa. Przebieg drogi, wynikający z dostępnych wizualizacji: od północy kontynuacja obecnej DW 911, następnie przebiega wzdłuż śladu dawnej Górnośląskiej Kolei Wąskotorowej, wzdłuż zachodniej granicy Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Żabie Doły i wzdłuż istniejącej linii kolejowej 131. Planowana droga przebiegałaby również przez dzielnicę Chorzów Stary – przez teren kompleksu rekreacyjno-wypoczynkowo-kulturalnego SztYGarka z szybem Prezydent, ulicą Parkową między Parkiem Redena oraz Górnośląskim Parkiem Etnograficznym i Parkiem Śląskim, skręcając na zachód w przebieg ulicy Wojska Polskiego wzdłuż osiedla Tysiąclecia, wzdłuż ulicy Gałeczki, zachodnią granicą Obroków, przez ogródki działkowe Nadzieja w kierunku południowym przez las do Autostrady A4.</p> <p>Obwodnica Chorzowa zaszkodzi obszarom urbanistycznym, zabytkowym oraz przyrodniczo-rekreacyjnym na terenie Bytomia, Katowic i Chorzowa.</p> <p>Realizacja tej inwestycji przyniesie jedynie</p>	<p>Nieuwzględniona/ W RPT nie precyzujemy kształtu i przebiegu tej inwestycji, będzie to wymagane na etapie prac projektowych, wtedy też badane będzie szczegółowo oddziaływanie tej inwestycji na środowisko. Zapisy RPT jednoznacznie wskazują, że ewentualnej realizacji inwestycji, muszą towarzyszyć działania mające na celu rozwój transportu niskoemisyjnego (w tym rowerowego) i zbiorowego. W tekście przed listą inwestycji dodano zapis o potrzebie określenia parametrów drogi w SUMPie.</p> <p>Nazwa inwestycji otrzymała nowe brzmienie: Budowa obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4 wraz z uspokojeniem ruchu na dotychczasowym przebiegu drogi krajowej nr 79</p>
-----	-------------	--	--	--	--	---

					<p>niekorzystne skutki dla regionu, dla mieszkańców najbardziej zurbanizowanej części konurbacji górnośląskiej, którzy czas wolny spędzają na terenach zielonych, przez które bezpośrednio, bądź na granicy których przebiegałaby planowana droga.</p> <p>Wszegobecny hałas i zanieczyszczenia wynikające z nadmiernie rozwiniętej sieci dróg szybkiego ruchu powodują, że mieszkańcy są narażeni na choroby układu krążenia, oddechowego oraz układu nerwowego.</p> <p>Hałas i szum pochodzący z autostrad czy dróg szybkiego ruchu jest cały czas słyszalny w promieniu 500-800 m w większości osiedli, a także na terenach zielonych (w parkach, obszarach leśnych lub rekreacyjnych). Okolice Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Żabie Doły, Parku Dolina Górnika, Parku Śląskiego, Parku Redena czy Górnośląskiego Parku Etnograficznego są obecnie jednym z niewielu miejsc rekreacji dla 2,5 milionowej aglomeracji, gdzie odpoczynek od miejskiego szumu jest możliwy. Poziom hałasu w katowickim Parku Kościuszki i przy 3 Stawach oscyluje wokół 65 dB, co grozi także wcześniej wspomnianym obszarom, jeśli dojdzie do inwestycji. Należy stwierdzić, że taki poziom hałasu wpływa niekorzystnie na możliwość odpoczynku, zwłaszcza że przy długotrwałej ekspozycji na taki hałas zwiększa się o 20 % ryzyko zachorowalności</p>	
--	--	--	--	--	--	--

				<p>na choroby układu krążeniu (* Janusz Bohatkiewicz et al., Wpływ uspokojenia ruchu na klimat akustyczny w otoczeniu ulic, Budownictwo i Architektura 13 (1), 2014.)</p> <p>Przy realizacji drogi należy spodziewać się ponadto pozbawienia mieszkańców okolicznych miast, a zwłaszcza Chorzowa, Bytomia i Katowic ogólnodostępnych terenów relaksu i wypoczynku, a także terenów wypoczynku indywidualnego – m.in. ogródków działkowych Nadzieja na Osiedlu Witosa a także zaburzy spokój setek rodzin zamieszkujących domy jedno- i wielorodzinne w pasie planowanej drogi o szerokości nawet do 1 km. Wskutek inwestycji ucierpiałyby także dziedzictwo kulturowe, z którego dóbr korzystają mieszkańcy na co dzień: inwestycja przebiega przez teren Kompleksu Szytgarka i ulicę Parkową, przy której znajduje się kilka zabytkowych obiektów oraz częściowo przez teren Kolonii Mościckiego przy ul. Gliwickiej w Katowicach.</p> <p>Kolejnym aspektem jest niszczenie tkanki urbanistycznej dzielnic przez drogi szybkiego ruchu. Powstają w ten sposób bariery mobilności. Należy zwrócić uwagę, że takie sytuacje zdarzały się w przypadku DTŚ (osiedle Dąb) czy też centrum Gliwic. Tak szerokie drogi rozdzielają zwarty układ urbanistyczny degradując całe dzielnice oraz negatywnie wpływając na mobilność pieszą i</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>rowerową na danym obszarze. W wypadku tej inwestycji zdegradowany zostanie Chorzów Stary, część osiedla Tysiąclecia, część Załęża – kolonia Mościckiego oraz okolice osiedla Pod Arkadami na granicy Chorzowa i Bytomia.</p> <p>Ponadto przebieg drogi zaplanowany jest w ten sposób, że mieszkańcy osiedla Tysiąclecia otoczeni będą trzema drogami szybkiego ruchu. Według raportu wykonanego przez GDDKiA w 2018 roku w Katowicach 10 305 osób jest narażona na hałas w swoich domach i mieszkaniach między 55 a 60 dB, 5 632 osób na hałas między 60 a 65, a 2552 osób na hałas między 65 a 70 dB. Jak wynika z powyższego raportu na 36 % obszaru Katowic poziom hałasu sięga między 55 a 60 dB, 26 % między 60 a 65 dB, a 28 % na hałas powyżej 65 dB. (*Mapy akustyczne dla dróg krajowych w województwie śląskim o łącznej długości 623,975 km (Część Nr 6) Zespół autorski pod kierownictwem mgr inż. Radosław Jeżyna, Wrocław 2018, za zlecenie GDDKiA)</p> <p>Żyjemy w regionie o wysokim poziomie hałasu, a należy wspomnieć, że hałas jest także rodzajem emisji, o której szkodliwości i konieczności minimalizacji mówi się na poziomie Unii Europejskiej. (EEA Report Environmental noise in Europe — 2020). Planowana inwestycja sytuację tę pogorszy.</p>	
--	--	--	--	--	--

					<p>W treści Regionalnego Planu Transportowego wiele pisze się o jakości, życia, redukcji hałasu, likwidacji barier przestrzennych. Kładzie się nacisk na intermodalny transport, rozwój transportu publicznego. Niestety ujęta w liście inwestycji ponadlokalnych obwodnica Chorzowa w kształcie takim, jak rozważano około 10 lat temu przeczy tym kierunkom i wartościom.</p> <p>Wspomina się też o promowaniu korzystania z transportu zbiorowego jednak trudno promować zmianę, jeśli rozbudowuje się już bardzo rozwiniętą sieć drogową o dużym stopniu dróg szybkiego ruchu.</p> <p>Cele, które wg autorów RPT realizuje ta inwestycja (cel 2.1 zwiększenie dostępności transportu, 2.5 minimalizacja uciążliwości wynikających z funkcjonowania infrastruktury transportowej dla mieszkańców województwa, 3.1. poprawa bezpieczeństwa ruchu, 3.2. zwiększenie niezawodności transportu) zrealizować można dzięki transportowi publicznemu. Obecnie trwa remont linii kolejowej 131, w wyniku którego z Bytomia będzie można dojechać do Katowic w poniżej 20 minut a z Chorzowa w około 10 minut. Przy odpowiednim zaplanowaniu scenariuszy dojazdu dla mieszkańców Piekar Śląskich, Bytomia i Chorzowa do Katowic i</p>	
--	--	--	--	--	---	--

					<p>przeznaczeniu środków na pracę przewozową można zminimalizować obciążenie ruchem DK 79. Ruch tranzytowy z kierunku północno-zachodniego kierować można istniejącymi już drogami szybkiego ruchu S1 i A4. Co więcej, uruchomienie tej drogi powiększy kongestię i tak już zakorkowanych Katowic, które są i będą naturalnym odbiorcą znaczącej części ruchu pojazdów indywidualnych na tej drodze.</p> <p>Podsumowując inwestycja wpisana w RPT wyklucza się z celami wartościami i treścią zawartą w treści planu. W związku z tym wnoszę o jej usunięcie z RPT z listy inwestycji ponadlokalnych</p>	
--	--	--	--	--	--	--

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
14.	29.07.2022	Urząd Miejski w Strumieniu	Prognoza oddziaływania na środowisko/wody powierzchniowe/141/lp.52	Strumień Zbytkowski (Hynek)	Błędna nazwa ciek	Uwzględniona/ Zmieniono zapis

15.	01.08.2022	Osoba prywatna	Załącznik 6, Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego, str.2 lp., PD25 Budowa obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4, status: podstawowa	Wykreślenie z wykazu inwestycji szczebla ponadlokalnego budowy obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4	<p>Dotychczasowe plany dotyczące obwodnicy miasta Chorzowa dotyczyły drogi szybkiego ruchu Jak wynika z materiałów dostępnych na stronie slaskie.pl ma to być to droga dwujezdniowa i czteropasowa. Przebieg drogi, wynikający z dostępnych wizualizacji: od północy kontynuacja obecnej DW 911, następnie przebiega wzdłuż śladu dawnej Górnośląskiej Kolei Wąskotorowej, wzdłuż zachodniej granicy Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Żabie Doły i wzdłuż istniejącej linii kolejowej 131. Planowana droga przebiegałaby również przez dzielnice Chorzów Stary – przez teren kompleksu rekreacyjno-wypoczynkowo-kulturalnego Szytgarka z szybem Prezydent, ulicą Parkową między Parkiem Redena oraz Górnośląskim Parkiem Etnograficznym i Parkiem Śląskim, skręcając na zachód w przebieg ulicy Wojska Polskiego wzdłuż osiedla Tysiąclecia, wzdłuż ulicy Gałeczki, zachodnią granicą Obroków, przez ogródki działkowe Nadzieja w kierunku południowym przez las do Autostrady A4.</p> <p>Obwodnica Chorzowa zaszkodzi obszarom urbanistycznym, zabytkowym oraz przyrodniczo-rekreacyjnym na terenie Bytomia, Katowic i Chorzowa.</p> <p>Realizacja tej inwestycji przyniesie jedynie niekorzystne skutki dla regionu, dla mieszkańców najbardziej zurbanizowanej</p>	<p>Nieuwzględniona/ W RPT nie precyzujemy kształtu i przebiegu tej inwestycji, będzie to wymagane na etapie prac projektowych, wtedy też badane będzie szczegółowo oddziaływanie tej inwestycji na środowisko. Zapisy RPT jednoznacznie wskazują, że ewentualnej realizacji inwestycji, muszą towarzyszyć działania mające na celu rozwój transportu niskoemisyjnego (w tym rowerowego) i zbiorowego. W tekście przed listą inwestycji dodano zapis o potrzebie określenia parametrów drogi SUMPie.</p> <p>Nazwa inwestycji otrzymała nowe brzmienie: Budowa obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4 wraz z uspokojeniem ruchu na dotychczasowym przebiegu drogi krajowej nr 79.</p>
-----	------------	----------------	--	--	--	--

					<p>części konurbacji górnośląskiej, którzy czas wolny spędzają na terenach zielonych, przez które bezpośrednio, bądź na granicy których przebiegałaby planowana droga.</p> <p>Wszechobecny hałas i zanieczyszczenia wynikające z nadmiernie rozwiniętej sieci dróg szybkiego ruchu powodują, że mieszkańcy są narażeni na choroby układu krążenia, oddechowego oraz układu nerwowego.</p> <p>Hałas i szum pochodzący z autostrad czy dróg szybkiego ruchu jest cały czas słyszalny w promieniu 500-800 m w większości osiedli, a także na terenach zielonych (w parkach, obszarach leśnych lub rekreacyjnych). Okolice Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Żabie Doły, Parku Dolina Górnika, Parku Śląskiego, Parku Redena czy Górnośląskiego Parku Etnograficznego są obecnie jednym z niewielu miejsc rekreacji dla 2,5 milionowej aglomeracji, gdzie odpoczynek od miejskiego szumu jest możliwy. Poziom hałasu w katowickim Parku Kościuszki i przy 3 Stawach oscyluje wokół 65 dB, co grozi także wcześniej wspomnianym obszarom, jeśli dojdzie do inwestycji. Należy stwierdzić, że taki poziom hałasu wpływa niekorzystnie na możliwość odpoczynku, zwłaszcza że przy długotrwałej ekspozycji na taki hałas zwiększa się o 20 % ryzyko zachorowalności na choroby układu krążenia (* Janusz Bohatkiewicz et al., Wpływ uspokojenia</p>	
--	--	--	--	--	---	--

				<p>ruchu na klimat akustyczny w otoczeniu ulic, Budownictwo i Architektura 13 (1), 2014.)</p> <p>Przy realizacji drogi należy spodziewać się ponadto pozbawienia mieszkańców okolicznych miast, a zwłaszcza Chorzowa, Bytomia i Katowic ogólnodostępnych terenów relaksu i wypoczynku, a także terenów wypoczynku indywidualnego – m.in. ogródków działkowych Nadzieja na Osiedlu Witosa a także zaburzy spokój setek rodzin zamieszkujących domy jedno- i wielorodzinne w pasie planowanej drogi o szerokości nawet do 1 km. Wskutek inwestycji ucierpiałyby także dziedzictwo kulturowe, z którego dóbr korzystają mieszkańcy na co dzień: inwestycja przebiega przez teren Kompleksu Szytgarka i ulicę Parkową, przy której znajduje się kilka zabytkowych obiektów oraz częściowo przez teren Kolonii Mościckiego przy ul. Gliwickiej w Katowicach.</p> <p>Kolejnym aspektem jest niszczenie tkanki urbanistycznej dzielnic przez drogi szybkiego ruchu. Powstają w ten sposób bariery mobilności. Należy zwrócić uwagę, że takie sytuacje zdarzały się w przypadku DTŚ (osiedle Dąb) czy też centrum Gliwic. Tak szerokie drogi rozdzielają zwarty układ urbanistyczny degradując całe dzielnice oraz negatywnie wpływając na mobilność pieszą i rowerową na danym obszarze. W wypadku tej inwestycji zdegradowany zostanie</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>Chorzów Stary, część osiedla Tysiąclecia, część Załęża – kolonia Mościckiego oraz okolice osiedla Pod Arkadami na granicy Chorzowa i Bytomia.</p> <p>Ponadto przebieg drogi zaplanowany jest w ten sposób, że mieszkańcy osiedla Tysiąclecia otoczeni będą trzema drogami szybkiego ruchu. Według raportu wykonanego przez GDDKiA w 2018 roku w Katowicach 10 305 osób jest narażona na hałas w swoich domach i mieszkaniach między 55 a 60 dB, 5 632 osób na hałas między 60 a 65, a 2552 osób na hałas między 65 a 70 dB. Jak wynika z powyższego raportu na 36 % obszaru Katowic poziom hałasu sięga między 55 a 60 dB, 26 % między 60 a 65 dB, a 28 % na hałas powyżej 65 dB. (*Mapy akustyczne dla dróg krajowych w województwie śląskim o łącznej długości 623,975 km (Część Nr 6) Zespół autorski pod kierownictwem mgr inż. Radosław Jeżyna, Wrocław 2018, za zlecenie GDDKiA)</p> <p>Żyjemy w regionie o wysokim poziomie hałasu, a należy wspomnieć, że hałas jest także rodzajem emisji, o której szkodliwości i konieczności minimalizacji mówi się na poziomie Unii Europejskiej. (EEA Report Environmental noise in Europe — 2020. Planowana inwestycja sytuację tę pogorszy.</p> <p>W treści Regionalnego Planu</p>	
--	--	--	--	---	--

					<p>Transportowego wiele pisze się o jakości, życia, redukcji hałasu, likwidacji barier przestrzennych. Kładzie się nacisk na intermodalny transport, rozwój transportu publicznego. Niestety ujęta w liście inwestycji ponadlokalnych obwodnica Chorzowa w kształcie takim, jak rozważano około 10 lat temu przeczy tym kierunkom i wartościom.</p> <p>Wspomina się też o promowaniu korzystania z transportu zbiorowego jednak trudno promować zmianę, jeśli rozbudowuje się już bardzo rozwiniętą sieć drogową o dużym stopniu dróg szybkiego ruchu.</p> <p>Cele, które wg autorów RPT realizuje ta inwestycja (cel 2.1 zwiększenie dostępności transportu, 2.5 minimalizacja uciążliwości wynikających z funkcjonowania infrastruktury transportowej dla mieszkańców województwa, 3.1. poprawa bezpieczeństwa ruchu, 3.2. zwiększenie niezawodności transportu) zrealizować można dzięki transportowi publicznemu. Obecnie trwa remont linii kolejowej 131, w wyniku którego z Bytomia będzie można dojechać do Katowic w poniżej 20 minut a z Chorzowa w około 10 minut. Przy odpowiednim zaplanowaniu scenariuszy dojazdu dla mieszkańców Piekar Śląskich, Bytomia i Chorzowa do Katowic i przeznaczeniu środków na pracę przewozową można zminimalizować</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>obciążenie ruchem DK 79. Ruch tranzytowy z kierunku północno-zachodniego kierować można istniejącymi już drogami szybkiego ruchu S1 i A4. Co więcej, uruchomienie tej drogi powiększy kongestię i tak już zakorkowanych Katowic, które są i będą naturalnym odbiorcą znaczącej części ruchu pojazdów indywidualnych na tej drodze.</p> <p>Podsumowując inwestycja wpisana w RPT wyklucza się z celami wartościami i treścią zawartą w treści planu. W związku z tym wnoszę u jej usunięcie z RPT z listy inwestycji ponadlokalnych</p>	
--	--	--	--	--	---	--

16.	02.08.2022	Osoba prywatna	Załącznik 6, Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego, str.2 lp., PD25 Budowa obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4, status: podstawowa	Wykreślenie z wykazu inwestycji szczebla ponadlokalnego budowy obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4	<p>Dotychczasowe plany dotyczące obwodnicy miasta Chorzowa dotyczyły drogi szybkiego ruchu Jak wynika z materiałów dostępnych na stronie slaskie.pl ma to być to droga dwujezdniowa i czteropasowa. Przebieg drogi, wynikający z dostępnych wizualizacji: od północy kontynuacja obecnej DW 911, następnie przebiega wzdłuż śladu dawnej Górnośląskiej Kolei Wąskotorowej, wzdłuż zachodniej granicy Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Żabie Doły i wzdłuż istniejącej linii kolejowej 131. Planowana droga przebiegałaby również przez dzielnice Chorzów Stary – przez teren kompleksu rekreacyjno-wypoczynkowo-kulturalnego Szytgarka z szybem Prezydent, ulicą Parkową między Parkiem Redena oraz Górnośląskim Parkiem Etnograficznym i Parkiem Śląskim, skręcając na zachód w przebieg ulicy Wojska Polskiego wzdłuż osiedla Tysiąclecia, wzdłuż ulicy Gałeczki, zachodnią granicą Obroków, przez ogródki działkowe Nadzieja w kierunku południowym przez las do Autostrady A4.</p> <p>Obwodnica Chorzowa zaszkodzi obszarom urbanistycznym, zabytkowym oraz przyrodniczo-rekreacyjnym na terenie Bytomia, Katowic i Chorzowa.</p> <p>Realizacja tej inwestycji przyniesie jedynie niekorzystne skutki dla regionu, dla mieszkańców najbardziej zurbanizowanej</p>	<p>Nieuwzględniona/ W RPT nie precyzujemy kształtu i przebiegu tej inwestycji, będzie to wymagane na etapie prac projektowych, wtedy też badane będzie szczegółowo oddziaływanie tej inwestycji na środowisko. Zapisy RPT jednoznacznie wskazują, że ewentualnej realizacji inwestycji, muszą towarzyszyć działania mające na celu rozwój transportu niskoemisyjnego (w tym rowerowego) i zbiorowego. W tekście przed listą inwestycji dodano zapis o potrzebie określenia parametrów drogi w SUMPie.</p> <p>Nazwa inwestycji otrzymała nowe brzmienie: Budowa obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4 wraz z uspokojeniem ruchu na dotychczasowym przebiegu drogi krajowej nr 79.</p>
-----	------------	----------------	--	--	--	--

					<p>części konurbacji górnośląskiej, którzy czas wolny spędzają na terenach zielonych, przez które bezpośrednio, bądź na granicy których przebiegałaby planowana droga.</p> <p>Wszechobecny hałas i zanieczyszczenia wynikające z nadmiernie rozwiniętej sieci dróg szybkiego ruchu powodują, że mieszkańcy są narażeni na choroby układu krążenia, oddechowego oraz układu nerwowego.</p> <p>Hałas i szum pochodzący z autostrad czy dróg szybkiego ruchu jest cały czas słyszalny w promieniu 500-800 m w większości osiedli, a także na terenach zielonych (w parkach, obszarach leśnych lub rekreacyjnych). Okolice Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Żabie Doły, Parku Dolina Górnika, Parku Śląskiego, Parku Redena czy Górnośląskiego Parku Etnograficznego są obecnie jednym z niewielu miejsc rekreacji dla 2,5 milionowej aglomeracji, gdzie odpoczynek od miejskiego szumu jest możliwy. Poziom hałasu w katowickim Parku Kościuszki i przy 3 Stawach oscyluje wokół 65 dB, co grozi także wcześniej wspomnianym obszarom, jeśli dojdzie do inwestycji. Należy stwierdzić, że taki poziom hałasu wpływa niekorzystnie na możliwość odpoczynku, zwłaszcza że przy długotrwałej ekspozycji na taki hałas zwiększa się o 20 % ryzyko zachorowalności na choroby układu krążenia (* Janusz Bohatkiewicz et al., Wpływ uspokojenia</p>	
--	--	--	--	--	---	--

					<p>ruchu na klimat akustyczny w otoczeniu ulic, Budownictwo i Architektura 13 (1), 2014.)</p> <p>Przy realizacji drogi należy spodziewać się ponadto pozbawienia mieszkańców okolicznych miast, a zwłaszcza Chorzowa, Bytomia i Katowic ogólnodostępnych terenów relaksu i wypoczynku, a także terenów wypoczynku indywidualnego – m.in. ogródków działkowych Nadzieja na Osiedlu Witosa a także zaburzy spokój setek rodzin zamieszkujących domy jedno- i wielorodzinne w pasie planowanej drogi o szerokości nawet do 1 km. Wskutek inwestycji ucierpiałyby także dziedzictwo kulturowe, z którego dóbr korzystają mieszkańcy na co dzień: inwestycja przebiega przez teren Kompleksu Szytgarka i ulicę Parkową, przy której znajduje się kilka zabytkowych obiektów oraz częściowo przez teren Kolonii Mościckiego przy ul. Gliwickiej w Katowicach.</p> <p>Kolejnym aspektem jest niszczenie tkanki urbanistycznej dzielnic przez drogi szybkiego ruchu. Powstają w ten sposób bariery mobilności. Należy zwrócić uwagę, że takie sytuacje zdarzały się w przypadku DTŚ (osiedle Dąb) czy też centrum Gliwic. Tak szerokie drogi rozdzielają zwarty układ urbanistyczny degradując całe dzielnice oraz negatywnie wpływając na mobilność pieszą i rowerową na danym obszarze. W wypadku tej inwestycji zdegradowany zostanie</p>	
--	--	--	--	--	--	--

				<p>Chorzów Stary, część osiedla Tysiąclecia, część Załęża – kolonia Mościckiego oraz okolice osiedla Pod Arkadami na granicy Chorzowa i Bytomia.</p> <p>Ponadto przebieg drogi zaplanowany jest w ten sposób, że mieszkańcy osiedla Tysiąclecia otoczeni będą trzema drogami szybkiego ruchu. Według raportu wykonanego przez GDDKiA w 2018 roku w Katowicach 10 305 osób jest narażona na hałas w swoich domach i mieszkaniach między 55 a 60 dB, 5 632 osób na hałas między 60 a 65, a 2552 osób na hałas między 65 a 70 dB. Jak wynika z powyższego raportu na 36 % obszaru Katowic poziom hałasu sięga między 55 a 60 dB, 26 % między 60 a 65 dB, a 28 % na hałas powyżej 65 dB. (*Mapy akustyczne dla dróg krajowych w województwie śląskim o łącznej długości 623,975 km (Część Nr 6) Zespół autorski pod kierownictwem mgr inż. Radosław Jeżyna, Wrocław 2018, za zlecenie GDDKiA)</p> <p>Żyjemy w regionie o wysokim poziomie hałasu, a należy wspomnieć, że hałas jest także rodzajem emisji, o której szkodliwości i konieczności minimalizacji mówi się na poziomie Unii Europejskiej. (EEA Report Environmental noise in Europe — 2020). Planowana inwestycja sytuację tę pogorszy.</p> <p>W treści Regionalnego Planu</p>	
--	--	--	--	--	--

					<p>Transportowego wiele pisze się o jakości, życia, redukcji hałasu, likwidacji barier przestrzennych. Kładzie się nacisk na intermodalny transport, rozwój transportu publicznego. Niestety ujęta w liście inwestycji ponadlokalnych obwodnica Chorzowa w kształcie takim, jak rozważano około 10 lat temu przeczy tym kierunkom i wartościom.</p> <p>Wspomina się też o promowaniu korzystania z transportu zbiorowego jednak trudno promować zmianę, jeśli rozbudowuje się już bardzo rozwiniętą sieć drogową o dużym stopniu dróg szybkiego ruchu.</p> <p>Cele, które wg autorów RPT realizuje ta inwestycja (cel 2.1 zwiększenie dostępności transportu, 2.5 minimalizacja uciążliwości wynikających z funkcjonowania infrastruktury transportowej dla mieszkańców województwa, 3.1. poprawa bezpieczeństwa ruchu, 3.2. zwiększenie niezawodności transportu) zrealizować można dzięki transportowi publicznemu. Obecnie trwa remont linii kolejowej 131, w wyniku którego z Bytomia będzie można dojechać do Katowic w poniżej 20 minut a z Chorzowa w około 10 minut. Przy odpowiednim zaplanowaniu scenariuszy dojazdu dla mieszkańców Piekar Śląskich, Bytomia i Chorzowa do Katowic i przeznaczeniu środków na pracę przewozową można zminimalizować</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>obciążenie ruchem DK 79. Ruch tranzytowy z kierunku północno-zachodniego kierować można istniejącymi już drogami szybkiego ruchu S1 i A4. Co więcej, uruchomienie tej drogi powiększy kongestię i tak już zakorkowanych Katowic, które są i będą naturalnym odbiorcą znaczącej części ruchu pojazdów indywidualnych na tej drodze.</p> <p>Podsumowując inwestycja wpisana w RPT wyklucza się z celami wartościami i treścią zawartą w treści planu. W związku z tym wnoszę u jej usunięcie z RPT z listy inwestycji ponadlokalnych</p>	
--	--	--	--	--	---	--

17.	02.08.2022	Osoba prywatna	Załącznik 6, Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego, str.2 lp., PD25 Budowa obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4, status: podstawowa	Wykreślenie z wykazu inwestycji szczebla ponadlokalnego budowy obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4	<p>Dotychczasowe plany dotyczące obwodnicy miasta Chorzowa dotyczyły drogi szybkiego ruchu. Jak wynika z materiałów dostępnych na stronie slaskie.pl ma to być to droga dwujezdniowa i czteropasowa. Przebieg drogi, wynikający z dostępnych wizualizacji: od północy kontynuacja obecnej DW 911, następnie przebiega wzdłuż śladu dawnej Górnośląskiej Kolei Wąskotorowej, wzdłuż zachodniej granicy Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Żabie Doły i wzdłuż istniejącej linii kolejowej 131. Planowana droga przebiegałaby również przez dzielnice Chorzów Stary – przez teren kompleksu rekreacyjno-wypoczynkowo-kulturalnego Szybarka z szybem Prezydent, ulicą Parkową między Parkiem Redena oraz Górnośląskim Parkiem Etnograficznym i Parkiem Śląskim, skręcając na zachód w przebieg ulicy Wojska Polskiego wzdłuż osiedla Tysiąclecia, wzdłuż ulicy Gałeczki, zachodnią granicą Obroków, przez ogródki działkowe Nadzieja w kierunku południowym przez las do Autostrady A4.</p> <p>Obwodnica Chorzowa zaszkodzi obszarom urbanistycznym, zabytkowym oraz przyrodniczo-rekreacyjnym na terenie Bytomia, Katowic i Chorzowa.</p> <p>Realizacja tej inwestycji przyniesie jedynie niekorzystne skutki dla regionu, dla mieszkańców najbardziej zurbanizowanej</p>	<p>Nieuwzględniona/ W RPT nie precyzujemy kształtu i przebiegu tej inwestycji, będzie to wymagane na etapie prac projektowych, wtedy też badane będzie szczegółowo oddziaływanie tej inwestycji na środowisko. Zapisy RPT jednoznacznie wskazują, że ewentualnej realizacji inwestycji, muszą towarzyszyć działania mające na celu rozwój transportu niskoemisyjnego (w tym rowerowego) i zbiorowego. W tekście przed listą inwestycji dodano zapis o potrzebie określenia parametrów drogi w SUMPie.</p> <p>Nazwa inwestycji otrzymała nowe brzmienie: Budowa obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4 wraz z uspokojeniem ruchu na dotychczasowym przebiegu drogi krajowej nr 79.</p>
-----	------------	----------------	--	--	--	--

					<p>części konurbacji górnośląskiej, którzy czas wolny spędzają na terenach zielonych, przez które bezpośrednio, bądź na granicy których przebiegałaby planowana droga.</p> <p>Wszechobecny hałas i zanieczyszczenia wynikające z nadmiernie rozwiniętej sieci dróg szybkiego ruchu powodują, że mieszkańcy są narażeni na choroby układu krążenia, oddechowego oraz układu nerwowego.</p> <p>Hałas i szum pochodzący z autostrad czy dróg szybkiego ruchu jest cały czas słyszalny w promieniu 500-800 m w większości osiedli, a także na terenach zielonych (w parkach, obszarach leśnych lub rekreacyjnych). Okolice Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Żabie Doły, Parku Dolina Górnika, Parku Śląskiego, Parku Redena czy Górnośląskiego Parku Etnograficznego są obecnie jednym z niewielu miejsc rekreacji dla 2,5 milionowej aglomeracji, gdzie odpoczynek od miejskiego szumu jest możliwy. Poziom hałasu w katowickim Parku Kościuszki i przy 3 Stawach oscyluje wokół 65 dB, co grozi także wcześniej wspomnianym obszarom, jeśli dojdzie do inwestycji. Należy stwierdzić, że taki poziom hałasu wpływa niekorzystnie na możliwość odpoczynku, zwłaszcza że przy długotrwałej ekspozycji na taki hałas zwiększa się o 20 % ryzyko zachorowalności na choroby układu krążenia (* Janusz Bohatkiewicz et al., Wpływ uspokojenia</p>	
--	--	--	--	--	---	--

				<p>ruchu na klimat akustyczny w otoczeniu ulic, Budownictwo i Architektura 13 (1), 2014.)</p> <p>Przy realizacji drogi należy spodziewać się ponadto pozbawienia mieszkańców okolicznych miast, a zwłaszcza Chorzowa, Bytomia i Katowic ogólnodostępnych terenów relaksu i wypoczynku, a także terenów wypoczynku indywidualnego – m.in. ogródków działkowych Nadzieja na Osiedlu Witosa a także zaburzy spokój setek rodzin zamieszkujących domy jedno- i wielorodzinne w pasie planowanej drogi o szerokości nawet do 1 km. Wskutek inwestycji ucierpiałyby także dziedzictwo kulturowe, z którego dóbr korzystają mieszkańcy na co dzień: inwestycja przebiega przez teren Kompleksu Szytgarka i ulicę Parkową, przy której znajduje się kilka zabytkowych obiektów oraz częściowo przez teren Kolonii Mościckiego przy ul. Gliwickiej w Katowicach.</p> <p>Kolejnym aspektem jest niszczenie tkanki urbanistycznej dzielnic przez drogi szybkiego ruchu. Powstają w ten sposób bariery mobilności. Należy zwrócić uwagę, że takie sytuacje zdarzały się w przypadku DTŚ (osiedle Dąb) czy też centrum Gliwic. Tak szerokie drogi rozdzielają zwarty układ urbanistyczny degradując całe dzielnice oraz negatywnie wpływając na mobilność pieszą i rowerową na danym obszarze. W wypadku tej inwestycji zdegradowany zostanie</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>Chorzów Stary, część osiedla Tysiąclecia, część Załęża – kolonia Mościckiego oraz okolice osiedla Pod Arkadami na granicy Chorzowa i Bytomia.</p> <p>Ponadto przebieg drogi zaplanowany jest w ten sposób, że mieszkańcy osiedla Tysiąclecia otoczeni będą trzema drogami szybkiego ruchu. Według raportu wykonanego przez GDDKiA w 2018 roku w Katowicach 10 305 osób jest narażona na hałas w swoich domach i mieszkaniach między 55 a 60 dB, 5 632 osób na hałas między 60 a 65, a 2552 osób na hałas między 65 a 70 dB. Jak wynika z powyższego raportu na 36 % obszaru Katowic poziom hałasu sięga między 55 a 60 dB, 26 % między 60 a 65 dB, a 28 % na hałas powyżej 65 dB. (*Mapy akustyczne dla dróg krajowych w województwie śląskim o łącznej długości 623,975 km (Część Nr 6) Zespół autorski pod kierownictwem mgr inż. Radosław Jeżyna, Wrocław 2018, za zlecenie GDDKiA)</p> <p>Żyjemy w regionie o wysokim poziomie hałasu, a należy wspomnieć, że hałas jest także rodzajem emisji, o której szkodliwości i konieczności minimalizacji mówi się na poziomie Unii Europejskiej. (EEA Report Environmental noise in Europe — 2020. Planowana inwestycja sytuację tę pogorszy.</p> <p>W treści Regionalnego Planu</p>	
--	--	--	--	---	--

					<p>Transportowego wiele pisze się o jakości, życia, redukcji hałasu, likwidacji barier przestrzennych. Kładzie się nacisk na intermodalny transport, rozwój transportu publicznego. Niestety ujęta w liście inwestycji ponadlokalnych obwodnica Chorzowa w kształcie takim, jak rozważano około 10 lat temu przeczy tym kierunkom i wartościom.</p> <p>Wspomina się też o promowaniu korzystania z transportu zbiorowego jednak trudno promować zmianę, jeśli rozbudowuje się już bardzo rozwiniętą sieć drogową o dużym stopniu dróg szybkiego ruchu.</p> <p>Cele, które wg autorów RPT realizuje ta inwestycja (cel 2.1 zwiększenie dostępności transportu, 2.5 minimalizacja uciążliwości wynikających z funkcjonowania infrastruktury transportowej dla mieszkańców województwa, 3.1. poprawa bezpieczeństwa ruchu, 3.2. zwiększenie niezawodności transportu) zrealizować można dzięki transportowi publicznemu. Obecnie trwa remont linii kolejowej 131, w wyniku którego z Bytomia będzie można dojechać do Katowic w poniżej 20 minut a z Chorzowa w około 10 minut. Przy odpowiednim zaplanowaniu scenariuszy dojazdu dla mieszkańców Piekar Śląskich, Bytomia i Chorzowa do Katowic i przeznaczeniu środków na pracę przewozową można zminimalizować</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>obciążenie ruchem DK 79. Ruch tranzytowy z kierunku północno-zachodniego kierować można istniejącymi już drogami szybkiego ruchu S1 i A4. Co więcej, uruchomienie tej drogi powiększy kongestię i tak już zakorkowanych Katowic, które są i będą naturalnym odbiorcą znaczącej części ruchu pojazdów indywidualnych na tej drodze.</p> <p>Podsumowując inwestycja wpisana w RPT wyklucza się z celami wartościami i treścią zawartą w treści planu. W związku z tym wnoszę u jej usunięcie z RPT z listy inwestycji ponadlokalnych</p>	
--	--	--	--	--	---	--

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
18.	03.08.2022	Górnośląska Wyższa Szkoła Handlowa	Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego, rozdział 5, s.97-104	W planach budowy A4bis należy uwzględnić planowaną budowę Kanału Śląskiego w ramach rewitalizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej, aby w przyszłości nie nastąpiła kolizja inwestycji.	W całości dokumentu brak uwzględnienia planów rządowych (Ministerstwa Infrastruktury) rozbudowy dróg wodnych w Polsce do roku 2035.	Wyjaśnienie/ Obydwie inwestycje są przewidziane w RPT po 2030 r., natomiast rozwiązywanie kolizji nie jest zakresem tego dokumentu. Powinno to nastąpić na etapie wyznaczania szczegółowych przebiegów obu inwestycji.
19.	03.08.2022	Górnośląska Wyższa Szkoła Handlowa	Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego, rozdział 5, s.97-104	W planach rozwoju transportu dla Województwa Śląskiego brak transportu śródlądowego (jest promowane hasło „tiry na tory”, jednak brak wizji „tiry na barki”), przy jednoczesnym nacisku na elementy ekologiczne.	W całości dokumentu (szczególnie w kontekście transportu multimodalnego) brak elementów transportu śródlądowego. Brak również symulacji oddziaływania na środowisko w porównaniu: transport drogowy, transport kolejowy, transport śródlądowy (jedna barka, w trójwarstwowym układzie kontenerów może zastąpić do 40 tir-ów).	Częściowo uwzględniona/ Podstawowym horyzontem RPT jest rok 2030. W tym okresie inwestycje w drogi wodne planowane są nader skromnie. W RPT wskazuje się potrzebę rozwoju żeglugi śródlądowej, ale z naciskiem po roku 2030. Model ruchu towarowego zbudowany został wyłącznie dla transportu drogowego, zatem wskazanej symulacji nie można przeprowadzić. W wariantcie innowacyjnym i wynikowym dodano informacje o transporcie śródlądowym z hasłem tiry na barki.
20.	03.08.2022	Górnośląska Wyższa Szkoła Handlowa	Załącznik nr 4, s.11	Należy uzupełnić o plany rządowe rozbudowy dróg śródlądowych w Polsce (w tym obejmujące tereny Województwa Śląskiego)	Uwzględniono jedynie przebudowę Kanału Gliwickiego, wraz z portem.	Wyjaśnienie/ Pozostałe inwestycje w drogi śródlądowe RPT przewidziane zostały po roku 2030.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
21.	08.04.2022	Stowarzyszenie Kolej na Knurów	Strona 145 tabela 41 punkt: „RK9 Przywrócenie ruchu pasażerskiego na linii kolejowej Gliwice - Rybnik „	Zmiana statusu z uzupełniającej na priorytetową.	Ogromne zapotrzebowanie i poparcie społeczne i polityczne na połączenia między dwoma bardzo dużymi subregionami.	Częściowo uwzględniona/ Ze względu na liczne postulaty uzupełnienia planu o dodatkowe połączenia, zostały usunięte szczegółowe zapisy, a w ich miejsce dodano bardziej ogólny, pozostawiając rozstrzygnięcia na poziomie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego: działanie RK5 Uruchomienie regionalnych połączeń kolejowych i/lub autobusowych wskazanych w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.
22.	08.04.2022	Stowarzyszenie Kolej na Knurów	Strona 145 tabela 41 punkt: „Wydłużenie części obecnych relacji pociągów spółki Koleje Śląskie Katowice – Żywiec/Zwardoń do relacji: Dąbrowa Górnicza Ząbkowice/Sosnowiec Główny – Katowice - Żywiec/Zwardoń,	Dopisać: „A także, Wydłużenie części obecnych relacji pociągów spółki POLREGIO K-K/Opole - Gliwice do Rybnika przez Knurów	Jak wyżej, uzupełnienie zapotrzebowania na połączenia. Rozwiązanie ewentualnego braku taborowego przewoźnika.	Częściowo uwzględniona/ Dodano działanie RK5 Uruchomienie regionalnych połączeń kolejowych i/lub autobusowych wskazanych w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego. Wskazane połączenie nie jest wyłącznie w kompetencjach Województwa Śląskiego.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
			Gliwice – Katowice - Żywiec/Zwardoń, Bytom – Żywiec/Zwardoń oraz Mysłowice – Katowice - Żywiec/Zwardoń „			
23.	08.04. 2022	Stowarzyszenie Kolej na Knurów	Strona 145 tabela 41 w „Wojewódzkie inwestycje kolejowe/ działania do 2030”	Dopisać dodatkowy punkt: Uruchomienie połączeń: Gliwice - Knurów - Rybnik - Cieszyn	Połączenie trzech subregionów jednym połączeniem, zwiększenie mobilności mieszkańców.	Częściowo uwzględniona / W RPT znajduje się działanie RK3 Uruchomienie połączeń kolejowych lub zwiększenie liczby kursów na nowych i przebudowywanych liniach kolejowych oraz dodano RK4 Uruchomienie regionalnych połączeń kolejowych i/lub autobusowych wskazanych w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.
24.	08.04. 2022	Stowarzyszenie Kolej na Knurów	Strona 145 tabela 41 punkt RK3 Budowa wspólnej bazy rozkładów jazdy transportu zbiorowego	Zmienić na: „Budowa wspólnej bazy rozkładów jazdy transportu zbiorowego ORAZ stworzenie wspólnej taryfy dla terenu całego województwa tak jak w regionach zachodniej Europy np. Kraj Morawsko-Slezsky czy Zagłębie Rurhy, Trójmiasto itd.		Częściowo uwzględniona/ Zmieniono zapis działania RP2 na: “Budowa wspólnej bazy rozkładów jazdy transportu zbiorowego o wysokim standardzie. Koordynacja rozkładów jazdy oraz stworzenie wspólnej taryfy dla przewozów regionalnych i lokalnych”

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
25.	08.04.2022	Stowarzyszenie Kolej na Knurów	Strony 144-145 uwaga ogólna	Proporcja ilości inwestycji priorytetowych do ilości inwestycji uzupełniających w transporcie kolejowym powinna być nie mniejsza niż w transporcie drogowym (samochodowym) tj. powinno być więcej priorytetowych inwestycji w transporcie kolejowym, a inwestycje w transporcie drogowym (samochodowym) powinny mieć zmieniony status na uzupełniający.	Sprawiedliwy podział środków. Nie tylko większość na drogi.	Wyjaśnienie/ Zakres inwestycji kolejowych jest bardzo duży, trudny będzie do zrealizowania. Uruchomienie połączeń kolejowych na nowych i modernizowanych odcinkach będzie znacznym obciążeniem dla Województwa, nie ma tu mowy o niesprawiedliwym podziale środków. Dodatkowo istnieje szeroki zakres inwestycji kolejowych finansowanych z poziomu krajowego (załącznik nr 4). Jeżeli popatrzymy łącznie na inwestycje kolejowe zawarte w obu miejscach i inwestycje drogowe to można zaobserwować przewagę w zakresie ilości tych pierwszych. Większość inwestycji kolejowych znalazła się w stanie odniesienia i dlatego nie mają przydzielonej kategorii priorytetowej.
26.	08.04.2022	Stowarzyszenie Kolej na Knurów	Strona 145 tabela 41 „Wojewódzkie inwestycje kolejowe/ działania do 2030”	Dopisać dodatkowy punkt: Uruchomić nowe połączenia szybkimi pociągami wojewódzkimi nie zatrzymującymi się na każdym przystanku (SPRINTER) łączącymi odległe od Katowic miasta powiatowe województwa śląskiego (np. Racibórz, Wodzisław, Żywiec,	Zapewnienie szybkiego i sprawnego transportu między dużymi ośrodkami miejskimi.	Nieuwzględniona/ Szczegóły dotyczące regionalnych połączeń kolejowych i autobusowych zostaną określone w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				Cieszyn) z Katowicami, Krakowem, Łodzią.		
27.	08.04.2022	Stowarzyszenie Kolej na Knurów	Strona 145 tabela 41 punkt „RK2 Zakup zeroemisyjnego taboru kolejowego na rzecz organizowanych przez Samorząd Województwa Śląskiego kolejowych pasażerskich przewozów o charakterze regionalnym „	Dopisać: a także taboru zasilanego napięciem 25kV AC 50Hz.	Możliwość kursowania takich pociągów po liniach CPK które będzie korzystać z innego zasilania niż stosowane na PKP obecnie.	Nieuwzględniona/ Dokument RPT nie rozstrzyga wymagań technicznych co do taboru planowanego do zakupu.
28.	08.04.2022	Stowarzyszenie Kolej na Knurów	Strona 145 tabela 41	Dopisać: Uruchomienie wojewódzkich autobusów Częstochowa - Kłobuck, Rybnik - Jastrzębie - Cieszyn (do czasu uruchomienia kolei), Katowice - Jastrzębie (do czasu uruchomienia kolei). Zamiast Zwardoń - Wisła powinna być tą trasą linia łącząca ośrodki powiatowe tj., Żywiec - Milówka -		Częściowo uwzględniona/ Ze względu na liczne postulaty uzupełnienia planu o dodatkowe połączenia, zostały usunięte szczegółowe zapisy, a w ich miejsce dodano bardziej ogólny, pozostawiając rozstrzygnięcia na poziomie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego: RK4 Uruchomienie regionalnych połączeń kolejowych i/lub

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				Wisła - Cieszyn, ewentualnie Żywiec - Wisła skomunikowane z pociągami w Wiśle (tworzenie skom. na obu końcach przy niestabilnym rozkładzie jazdy jest mało realne).		autobusowych wskazanych w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.
29.	08.04.2022	Stowarzyszenie Kolej na Knurów	Strona 145 tabela 41	Doprecyzowanie co kryje się pod hasłem „RK4 Uruchomienie połączeń kolejowych na nowych i przebudowywanych liniach kolejowych”	Nie wiadomo o co chodzi?	Wyjaśnienie/ W RPT wpisano szereg inwestycji kolejowych zarówno nowych linii, jak i modernizacji istniejących. Aby inwestycje te były efektywne, konieczne jest uruchomienie nowych połączeń kolejowych, również w relacjach regionalnych. RPT nie zastępuje innego dokumentu, jakim jest Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego, natomiast wskazuje konieczność działań związanych z wykorzystaniem inwestycji dla poprawy funkcjonowania regionalnych przewozów kolejowych.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
30.	08.04.2022	Stowarzyszenie Kolej na Knurów	Strona 149 punkt „Aglomeracja Rybnika”	Dopisać, zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów, uruchomienie linii Rybnik - Knurów - Gliwice, zakup taboru celem zwiększenia pojemności pociągów. Większy nacisk powinien być kładziony na zwiększenie wykorzystania transportu publicznego, a nie na samochod. Wykorzystanie do ruchu lokalnego linii 173 z budową przystanków Rybnik Nowiny, Jejkowice, Rybnik Smolna.	Powinna być zachowana konsekwencja, skoro jest napisane, że” ...i poprzez budowę nowych przystanków kolejowych. Innym pożądanym działaniem będzie integracja informacji pasażerskiej i wprowadzenie wspólnego biletu między tymi obszarami ...” to należy iść dalej i zwiększać ilość połączeń. A skoro jest napisane, że „...Silne powiązanie Aglomeracji Rybnickiej z GZM ...” to należy zapewnić możliwość dojazdu nie tylko samochodem, ale także pociągiem. Nie tylko do Katowic, ale także do Gliwic (a przez Gliwice do Zabrze) jako dużego ośrodka akademickiego, medycznego itd. Należy odciążać węzeł w Katowicach jako przesiadkowy np. w kierunku Bytomia, Zabrze itd.	Nieuwzględniona/ Uruchomienie połączeń, znajduje się na liście inwestycji i działań RK3 i RK4, nie wymaga odrębnego wyszczególnienia w opisie dla Aglomeracji Rybnickiej.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
31.	08.08.2022	Generalna Dykcja Dróg Krajowych i Autostrad		Generalna Dykcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach w nawiązaniu do opracowanego projektu Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Śląskiego po przeanalizowaniu dokumentów zgłasza uwagę polegająca na wystąpieniu znacznych rozbieżności w natężeniach ruchu pojazdów pomiędzy załącznikiem nr 2 „potoki samochodowe i pasażerskie w dobie – stan istniejący” (dane otrzymane w wyniku obliczeń) a przeprowadzonym przez tutejszy Oddział Generalnym Pomiarze Ruchu 2020/2021 (dane otrzymane w wyniku rzeczywistych pomiarów) . W pozostałym zakresie nie wnosimy uwag.		Wyjaśnienie/ W zakresie parametrów ogólnych porównanie wyników pomiarów z wynikami rozkładu daje wyniki zadawalające. Wartości r^2 dla poszczególnych rodzajów pojazdów mieszczą się w zakresie 0,85 – 0,92. Natomiast miejscowo mogą występować znaczne różnice. Model nie odwzorowuje lub niedostatecznie odwzorowuje ruchu wewnętrznego w miastach i gminach. Budowany jest przede wszystkim dla ruchu regionalnego (w zasadzie między gminnego), dlatego w szczególności na odcinakach miejskich i wewnątrzgminnych mogą występować różnice z pomiarem.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
32.	08.08.2022	Stowarzyszenie Zrównoważona Mobilność w Jaworznie	Str. 63 (Cel szczegółowy 2.1: Zwiększenie dostępności transportowej, punkt „Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacji publicznej”)	Powinno zostać doprecyzowane, że zostaną sfinansowane nie tylko dodatkowe kursy linii kolejowych, ale też autobusowych.	<p>Zmiana taka jest zgodna z ogólnym opisem celu generalnego regionalnego Planu Transportowego na str. 57 („W szczególności poprawy wymaga dostępność do publicznego transportu zbiorowego (kolejowego, autobusowego)”).</p> <p>Na trasach pomiędzy niektórymi miastami połączenia autobusowe pełnią istotniejszą rolę niż kolejowe. Przykładowo, na rysunku zamieszczonym na str. 125 widać, że autobusy międzygminne dojeżdżające do Jaworzna przewożą więcej pasażerów niż nawet najbardziej obciążone połączenia kolejowe w województwie, a mimo to nie dostają żadnej dotacji z budżetu województwa.</p> <p>Skutkiem tego jest niewystarczająca częstotliwość kursów, a przez to przepełnienie autobusów w godzinach szczytu. W efekcie większość pasażerów jest zmuszonych stać przez całą podróż trwającą nawet ponad godzinę. Problem jest na tyle poważny, że w bieżącym roku mieszkańcy Jaworzna skierowali do miejskiego przewoźnika petycję w sprawie zwiększenia liczby kursów, jednak z odpowiedzi wynika, że nie ma takiej możliwości z przyczyn</p>	Wyjaśnienie/ Zapisy w przytoczonym kierunku działania „Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacji publicznej” zostały sformułowane w sposób ogólny, nie preferując żadnego środka transportu publicznego. Powołanie się na wąskie gardła na kolei stanowi jedynie przykład. Szczegóły dotyczące regionalnych połączeń kolejowych i autobusowych zostaną określone w ramach Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					<p>finansowych: http://www.mzdim.jaworzno.pl/petycja-ws-zwiekszenia-liczby-kursow-autobusowych-trasie-jaworzno-katowice-al-korfantego-godzinach-popoludniowych/ Z powyższego wynika, że w tym przypadku to nie połączenia kolejowe, lecz autobusowe należą do głównego szkieletu sieci komunikacyjnej województwa i finansowanie z budżetu województwa powinno to odzwierciedlać.</p>	

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
33.	09.08.2022	Urząd Miejski w Orzeszu		W dokumencie nie zostały uwzględnione uwagi dotyczące dopisania do listy inwestycji do RPT następujących zadań: 1. Budowa ciągu pieszo-rowerowego w Orzeszu na terenie pozostałym po zlikwidowanej linii kolejowej Orzesze-Żory 2. Przebudowa drogi wojewódzkiej DW 926 w Orzeszu poprzez budowę chodnika (od ul. Kwiatowej do ul. Waryńskiego oraz na pozostałych brakujących odcinkach Proszę o uwzględnienie i dopisanie do RPT	Inwestycje są niezbędne do właściwego funkcjonowania układu transportowego na poziomie lokalnym	Nieuwzględniona/ Wskazane inwestycje są zgodne z celami RPT, jednak jako inwestycje o charakterze lokalnym, niemające znaczenia ponadlokalnego, nie są wymieniane w RPT.
34.	09.08.2022	Urząd Miejski w Orzeszu	Załącznik nr 5 Lokalizacja inwestycji szczebla krajowego i regionalnego	Zmiana wskazanego przebiegu A4 BIS uwzględniająca sąsiedztwo dużego zakładu produkcyjnego CP Glass S.A.	Przewidywany przebieg należy dostosować do istniejącej infrastruktury	Nieuwzględniona/ Dokument RPT jest dokumentem o charakterze strategicznym i nie określa szczegółów dotyczących lokalizacji inwestycji. Przebieg A4 bis musi być wynikiem dokładniejszych analiz na etapie sporządzania dokumentacji projektowej. Ponadto Załącznik nr 5 nie zawiera przebiegu A4 Bis, gdyż jest to rysunek z inwestycjami przed 2030r., które nie uwzględniają tej inwestycji.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
35.	09.08.2022	Urząd Miejski w Orzeszu	Załącznik 4 Wykaz inwestycji szczebla krajowego	(dotyczy pozycji KK38) W zakresie przedmiotowej inwestycji należy uwzględnić konieczność wznowienia funkcjonowania wszystkich przystanków kolejowych w zakresie obsługi pasażerów na terenie Orzesza (Orzesze Jaskowice, Orzesze Miasto i Orzesze Zawieść) oraz przewidzieć konieczność budowy bezkolizyjnych przejazdów kolejowych w Orzeszu na ul. Mikołowskiej ewentualnie należy przewidzieć przebudowę istniejącego układu komunikacyjnego (obwodnica centrum miasta)	Jeśli rewitalizacja linii kolejowej ma spełniać założony cel tj. przywrócić ruch pasażerski na przedmiotowej trasie, bardzo ważnym dla mieszkańców Orzesza jest, aby pociągi zatrzymywały się na wskazanych stacjach, jak również, nie utrudniały ruchu samochodowego w centrum Orzesza ze względu na zamykanie przejazdów kolejowych. Obecnie zamknięte przejazdy kolejowe powodują duże zatory i paraliż w ruchu kołowym w centrum miasta.	Nieuwzględniona/ Dokument RPT jest dokumentem o charakterze strategicznym i nie określa szczegółów dotyczących rozwiązań technicznych i projektowych inwestycji, musi to być wynikiem dokładniejszych analiz. Zgodnie z przyjętymi w RPT założeniami, modernizacja i rewitalizacja linii kolejowych powinna obejmować także przystanki położone przy tych liniach. Jednak zakres działań, w tym lokalizację przystanków powinny określić opracowania projektowe.

36.	09.08. 2022	Urząd Miejski w Orzeszu		<p>1. W załączniku nr 4 "Krajowe inwestycje kolejowe do 2030 r." znajduje się inwestycja oznaczona KK1 "uzupełnienie sieci kolejowej o połączenie kolejowe Jastrzębia Zdroju z Katowicami" w ramach programu Kolej + i równocześnie inwestycja oznaczona KK2 budowa nowej linii Katowice - Jastrzębie Zdrój w ramach CPK.</p> <p>Miasto Orzesze zwraca uwagę na to, że inwestycja jest poprowadzona równolegle do jednego z wariantów KDP planowanych przez CPK</p> <p>2. W załączniku nr 5 "Lokalizacja inwestycji szczebla krajowego i regionalnego" nie został pokazany przebieg KK2, chociaż w treści RPT jest mowa o wariantcie czerwonym i jego kolizji z planowaną drogą wojewódzką. Nadmieniamy, że wszystkie 5 wariantów planowanej kolei CPK wg obecnie przedkładanych planów przebiega przez miasto Orzesze, a nie są one ani żaden z nich naniesiony na mapie stanowiącej załącznik nr 5.</p> <p>3. W projekcie Regionalnego Planu transportowego na stronie 135</p>		<p>Wyjaśnienie/ ad. 1 W RPT uwzględniono inwestycje zawarte w dokumentach krajowych. W zakresie połączenia Katowic z Jastrzębiem Zdrój, należało więc uwzględnić inwestycje zawarte w Programie Kolej + oraz w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym Inwestycji CPK.</p> <p>Ad.2. W załączniku 5 przedstawiony jest przebieg inwestycji KK2. Wariant przebiegu CPK w województwie śląskim nie został jeszcze wybrany. Przebieg wariantów CPK nie jest przedmiotem analiz RPT. Analizy takie są wykonywane w ramach projektu CPK. Przebieg inwestycji przedstawiony w załączniku ma charakter poglądowy, był najbardziej prawdopodobnym w momencie prowadzenia badań modelowych w ramach RPT. Ocena funkcjonowania projektu CPK została dokonana pod kątem jego wpływu na realizację celów RPT.</p> <p>Ad. 3 Analiza ryzyka odnosi się do całości inwestycji i działań w RPT. Nawet w przypadku, gdyby część z inwestycji w wyniku braku akceptacji społecznej nie została zrealizowana lub zmieniła swój kształt, nadal możliwe będzie osiągnięcie zakładanych w RPT celów.</p> <p>Ad. 4</p>
-----	-------------	-------------------------	--	--	--	---

			<p>przedstawione jest ryzyko społeczne pod nazwą "Brak akceptacji społecznej dla działań i inwestycji przewidzianych w RPT". Poziom ryzyka został określony jako średni. Jako działania organizacyjne wymieniono:</p> <ul style="list-style-type: none">* partycypację społeczną na wstępnych etapach inwestycji* prowadzenie kampanii i dialogu społecznego* system rekompensat dla społeczeństwa <p>W związku z tak licznymi ryzykami proponuje się zmienić stopień tego ryzyka jako bardzo poważny.</p> <p>4. W projekcie Regionalnego Planu Transportowego na stronie 127 w punkcie <i>7.2. Działania i inwestycje szczebla krajowego, regionalnego oraz ponadlokalnego</i> nadmieniono, że m.in. Centralny Port Komunikacyjny ma bardzo korzystny wpływ na funkcjonowanie transportu w województwie śląskim i przynosi istotną poprawę podziału zadań przewozowych.</p> <p>Miasto Orzesze wnosi uwagę, że wpływ CPK zarówno na</p>	<p>Żaden wariant przebiegu CPK nie został jeszcze wybrany. Ocena funkcjonowania projektu CPK została dokonana pod kątem jego wpływu na realizację celów RPT.</p> <p>Analiza skali potencjalnych wyburzeń i wysiedleń będzie możliwa dopiero po wyborze wariantu, co jednak nie będzie miało wpływu na ogólną ocenę celowości inwestycji, a jedynie będzie wymagało podjęcia działań kompensacyjnych.</p> <p>Ad. 5 i 6 Zapis RPT o współfinansowaniu przewozów przez samorządy nie obliguje ich w żaden sposób do tego współfinansowania, jednak widzimy, że mogłoby ono poprawić standardy korzystania z transportu publicznego w poszczególnych jednostkach i można traktować te zapisy jako kierunek działania.</p>
--	--	--	---	---

			<p>funkcjonowanie transportu w województwie śląskim jak i na terenie Miasta Orzesza jest negatywny, ze względu na planowane liczne wyburzenia i wysiedlenia. Nadto CPK nie poprawia podziału zadań przewozowych na terenie Miasta Orzesze.</p> <p>5. W podpunkcie 8 na stronie 160 napisano, że rozwój połączeń kolejowych daje możliwość redukcji kosztów związanych z funkcjonowaniem komunikacji autobusowej, więc jednostki samorządowe powinny partycypować w finansowaniu przewozów kolejowych. Koszty dofinansowania do komunikacji publicznej autobusowej są przez Miasto Orzesze ponoszone i planowane. Koszt dofinansowania do przejazdów kolejowych na dzień dzisiejszy nie jest planowany w wydatkach Miasta.</p> <p>6. W podpunkcie 18 na stronie 162 ponownie założono, że w kosztach eksploatacyjnych transportu publicznego współuczestniczyć będą samorządy lokalne. Miasto Orzesze zwraca uwagę, że obecnie</p>		
--	--	--	---	--	--

				dofinansowywane są tylko przejazdy autobusowe i tylko one są planowane w wydatkach.		
--	--	--	--	---	--	--

37.	09.08. 2022	Urząd Miejski w Bielsku-Białej	Załącznik nr 6 „Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego”	Przeniesienie projektu pn.: „Budowa Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Miasta Bielska-Białej” do grupy projektów planowanych do realizacji do 2030 r. oraz zmiana statusu z drugorzędnego na podstawowy.	<p>W toku prac nad przedmiotowym planem, Miasto Bielsko-Biała zgłaszało ujęcie w planie dwóch kluczowych inwestycji o charakterze komplementarnym, tj.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Miasta Bielska-Białej (planowana droga wojewódzka). 2. Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w Bielsku-Białej. <p>Przede wszystkim należy podkreślić komplementarny charakter obu inwestycji. W szczególności węzeł przesiadkowy bezwzględnie wymaga wybudowania obwodnicy, która będzie doprowadzać i wyprowadzać ruch kołowy z terenu centrum przesiadkowego. Obecnie w projekcie planu inwestycja dotycząca węzła przesiadkowego znajduje się w grupie przedsięwzięć ponadlokalnych, planowanych do realizacji do 2030 r., podczas gdy budowa obwodnicy znalazła się w grupie inwestycji planowanych po 2030 r. Powyższe nie ma uzasadnienia merytorycznego ani logicznego, mając na względzie wspomnianą konieczną komplementarność obu inwestycji. Ponadto należy wskazać zaawansowany stan przygotowania inwestycji dot. budowy obwodnicy – Miasto dysponuje już koncepcją projektową, trwa przygotowanie postępowania przetargowego na pełną dokumentację projektową.</p>	<p>Częściowo uwzględniona/ Z uwagi na stopień zaawansowania prac nad projektem "Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Miasta Bielska-Białej" przeniesiono inwestycję na listę inwestycji planowanych do roku 2030. Nie mniej wskazana w uwadze komplementarność inwestycji z budową węzła przesiadkowego wymagać będzie udowodnienia na etapie składania wniosków o dofinansowanie, gdyż wątpliwość budzi zgodność z celami RPT: 1.2 Ograniczenie niekorzystnego wpływu transportu na tereny sąsiadujące z infrastrukturą transportową, 2.5 Minimalizowanie uciążliwości wynikających z funkcjonowania infrastruktury transportowej dla mieszkańców województwa. Dlatego inwestycji nadano status uzupełniający - zgodnie z zapisami Kontraktu Programowego – inwestycja określona została jako uzupełniająca wobec przedsięwzięć priorytetowych Kontrakcie Programowym.</p>
-----	-------------	--------------------------------	---	---	--	--

				<p>Znaczenie tej inwestycji podkreśla również fakt, iż została ujęta w wykazie przedsięwzięć priorytetowych (rozumianych jako projekt o szczególnym znaczeniu dla rozwoju województwa) Kontraktu Programowego dla Województwa Śląskiego, przyjętego Uchwałą Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 27.06.2022 r., jako inwestycja planowana do dofinansowania w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (art. 10 ust. 3 Kontraktu Programowego).</p> <p>Kluczowym założeniem i celem przedsięwzięcia jest ograniczenie lub nawet eliminacja samochodowego ruchu indywidualnego w zabytkowym centrum Miasta Bielska-Białej oraz jego szybkie i skuteczne wyprowadzenie na obwodnicę miasta/drogę ekspresową (sieć TEN-T). Planowana inwestycja drogowa rozpoczynająca się na węźle z drogą ekspresową S-52 („Komorowice” – sieć TEN-T) oraz mająca swoje zakończenie na węźle z drogą ekspresową S-1 („Krakowska” – sieć TEN-T) i drogą krajową nr 52 (ul. Krakowską) ma przyczynić się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, pyłów i gazów cieplarnianych, hałasu i drgań, a tym samym poprawić bezpieczeństwo oraz warunki zamieszkania w centrum. Inwestycja jest</p>	
--	--	--	--	---	--

					<p>ukierunkowana na poprawę bezpośredniego dostępu do planowanego węzła przesiadkowego, zapewniającego integrację transportu publicznego (kolejowego i autobusowego) oraz indywidualnego (obiekt Park&Ride). Inwestycja umożliwi bezpośredni dostęp do głównej stacji kolejowej/węzła przesiadkowego będącej czwartą najważniejszą stacją w województwie śląskim pod względem wymiany pasażerskiej (zgodnie z danymi UTK).</p> <p>Mając na względzie powyższe argumenty, bardzo ważne z punktu widzenia możliwości pozyskania dofinansowania ze środków UE, jest jej wpisanie na listę inwestycji planowanych do realizacji do 2030 r. oraz zmiany statusu z drugorzędnego na podstawowy (jednocześnie zachowując spójność z Kontraktem Programowym Województwa Śląskiego).</p>	
--	--	--	--	--	---	--

38.	09.08. 2022	Urząd Miejski w Bielsku-Białej	Załącznik nr 6 „Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego”	Projekt pn.: Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w Bielsku-Białej - zmiana statusu z uzupełniającej na priorytetową.	<p>Bielsko-Biała jako największe miasto w południowej części regionu województwa śląskiego, stanowi istotny punkt na mapie komunikacyjnej Aglomeracji Bielskiej Subregionu Południowego Województwa Śląskiego. Na terenie miasta istnieje naturalny węzeł komunikacyjny skupiony wokół dworca kolejowego PKP, autobusowej komunikacji podmiejskiej, kilku przystanków miejskiej komunikacji zbiorowej MZK, a także prywatnych przewoźników komunikacji podmiejskiej. Aglomeracja Bielska wraz z bezpośrednim otoczeniem funkcjonalnym oraz pozostałe gminy z terenu subregionu południowego województwa śląskiego stoją przed wyzwaniem i potrzebą zwiększenia dostępności transportowej w kontekście rozwoju sieci drogowej, jednak przede wszystkim konieczne jest zintegrowanie wielu form transportu z jednoczesnym przekształceniem układu komunikacji publicznej i parkowania. Aby poprawić dostępność transportową subregionu południowego województwa śląskiego niezbędne są działania zmierzające do integracji różnych środków transportu, a także budowa/modernizacja połączeń drogowych i kolejowych.</p> <p>Węzeł przesiadkowy znajduje się na trasie linii kolejowej nr 139 (Katowice – Zwardoń) znajdującej w korytarzu bazowej sieci kolejowej TEN-T.</p>	Uwzględniona/zastosowano ogólną nazwę dla inwestycji dotyczących centrów przesiadkowych: Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych o znaczeniu ponadlokalnym (w tym w Bielsku Białej, Gliwicach, Katowicach, Subregionie Północnym) wskazanych w SUMP/ strategii ZIT i nadano im status priorytetowy.
-----	-------------	--------------------------------	---	---	---	---

					<p>Wedle planów PKP PLK S.A. wskazana linia kolejowa na odcinku Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała – Żywiec – granica Państwa, planowana jest do modernizacji do 2030 r.</p> <p>Dzięki rozbudowie/ przebudowie istniejącej infrastruktury powstanie miejskie centrum komunikacyjne – węzeł integrujący różne typy komunikacji samochodowej: autobusowej, indywidualnej, prywatnej i publicznej, w powiązaniu z komunikacją kolejową. Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w Bielsku-Białej ma znacząco przyczynić się do wzrostu atrakcyjności turystycznej – głównego ośrodka miejskiego Aglomeracji Beskidzkiej oraz całego Subregionu Południowego Województwa Śląskiego poprzez polepszenie warunków skomunikowania oraz integrację różnych form transportu w ramach jednej (zespolonej) infrastruktury. Konsolidacja usług transportowych – sieci kolejowej (krajowej i regionalnej) oraz komunikacji autobusowej (podmiejskiej oraz miejskiej) w ramach zintegrowanego węzła przesiadkowego przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej ośrodka aglomeracyjnego, jak również całego obszaru Subregionu Południowego Województwa Śląskiego. Wspólnie z planowanym przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rozwojem linii kolejowej nr 139 (Katowice – Zwardoń) na odcinku</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała – Zwardoń, projekt wpłynie na usprawnienie podróży pasażerskich (w tym do nowych miejsc pracy) oraz przewozu ładunków na terenie Śląska, a także w kierunku granicy z Republiką Słowacką. Przewiduje się, że efekt synergii oraz wzmocnienie spójności terytorialnej i społeczno-gospodarczej zostanie również uzyskany dzięki planowanej w przyszłości rewitalizacji linii kolejowych o numerach 190 (Bielsko-Biała – Cieszyn) oraz 117 (Kalwaria Zebrzydowska – Bielsko-Biała), a również dzięki włączeniu Bielska-Białej do sieci połączeń kolei dużych prędkości (w kierunku planowanego Centralnego Portu Komunikacyjnego).</p>	
--	--	--	--	--	--	--

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
39.	09.08. 2022	Urząd Miejski w Bielsku-Białej	Załącznik nr 6 „Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego”	W tytule tabeli z listą inwestycji o znaczeniu ponadlokalnym należy wpisać planowane finansowanie nie tylko w ramach budżetów samorządów lokalnych, ale również ze środków UE (np. program regionalny FE SL 2021-2027, FEnIKS 2021-2027).	Znaczna część inwestycji szczebla ponadlokalnego również będzie finansowana ze środków UE (np. program regionalny FE SL 2021-2027, FEnIKS 2021-2027). Przykładowo obie w/w inwestycje Miasta Bielska-Białej planowane są do dofinansowania ze środków UE i wpisują się w założenia w/w programów.	Uwzględniono / dodano zapis „.... w tym środków UE i krajowych”
40.	10.08. 2022	POLREGIO S.A.	strona 64	Zastosowano zbyt ogólne zapisy, nie ma informacji gdzie powinny być połączenia regionalne. Nie ma powiązań z modelem ruchu.		Wyjaśnienie/ Szczegóły dotyczące połączeń regionalnych zdefiniuje Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego, natomiast RPT wskazuje konieczność działań związanych z wykorzystaniem inwestycji dla poprawy funkcjonowania regionalnych przewozów kolejowych.
41.	10.08. 2022	POLREGIO S.A.	tabele w dokumencie	Na przykładzie tabeli nr. 15 strona 104 – Nie istnieje coś takiego jak „Koleje PolRegio” proszę zastosować prawdziwą nazwę przewoźnika.		Uwzględniono / Poprawiono
42.	10.08. 2022	POLREGIO S.A.		Prosimy o informację skąd pozyskano dane dotyczące PolRegio zawarte w dokumencie.		Częściowo uwzględniona/ Nie sprecyzowano jakich konkretnie danych dotyczy uwaga. Możliwe, że są to wyniki badań modelowych – dodano zapis pod tabelami.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
43.	10.08.2022	Osoba prywatna	PD33 Rozbudowa ul. Toszeckiej w Gliwicach (droga wojewódzka nr 901) wraz budową ciągu pieszo-rowerowego	Droga 901 w Pyskowicach jest tragiczna. Pofałdowana, dziurawa, brudna, z dużą ilością kamieni i innego brudu na poboczu. Podróż rowerem jest z roku na rok coraz bardziej niebezpieczna. Natężenie ruchu coraz większe, brak śluz do lewoskrętów. Jedynie odcinek pyskowicki jest w tak opłakanym stanie. Zarządca twierdzi, że robi to co musi. Zero perspektyw na remont.	Są użytkownicy rowerów jak i piesi, którzy kierują się w kierunku Gliwic lub do zakładów pracy ulokowanych wzdłuż drogi 901. Poprawa jakości drogi jak i pobocza znacznie poprawiłaby bezpieczeństwo tychże użytkowników.	Uwzględniona/ Wprowadzono inwestycję RD21 Przebudowa DW901 na odcinku od granicy miasta Gliwice do skrzyżowania z DK94 w miejscowości Pyskowice wraz z przebudową skrzyżowania na odcinku ulic Gliwicka i Zaolszany.
44.	11.08.2022	Urząd Miasta Siemianowice Śląskie		W dokumencie jest mowa o potrzebie rozwoju układu drogowego, kolejowego, modernizacji ogólnie transportu publicznego. Nie ma mowy o potrzebie rozwoju komunikacji miejskiej w zakresie rozwoju, modernizacji komunikacji tramwajowej. Jest jedynie opis istniejącej infrastruktury tramwajowej (lakoniczny).		Częściowo uwzględniona/ Komunikacja tramwajowa została ujęta w ogólnej kategorii komunikacji publicznej, gdyż RPT jest dokumentem szczebla regionalnego. W dokumencie ujęto transport tramwajowy w opisie działań inwestycji i działań szczebla ponadlokalnego w rozdziale 7.2. Szersza informacja na temat opisu infrastruktury tramwajowej znajduje się w dokumencie Studium analityczno – prognostycznym Etap 1-5. Uzupełniono opis celów i kierunków działań o transport tramwajowy.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
45.	11.08.2022	Urząd Miasta Siemianowice Śląskie		Wskazane i celowe jest podkreślenie i zwiększenie uwagi na rozwój transportu tramwajowego.		Częściowo uwzględniona/ patrz uwaga 44.
46.	11.08.2022	Centrum Rozwoju Inicjatyw Społecznych CRIS	s.58 Cel szczegółowy 1.1 Ograniczenie emisyjności systemu transportowego Zeroemisyjnymi środkami transportu są również rower czy urządzenia transportu osobistego (UTO). Działając na rzecz ograniczenia emisji, należy dążyć do rozwoju odpowiedniej infrastruktury zwiększającej udział tych pojazdów w ruchu.	Dodać: Jako że użytkownicy tych pojazdów często stwarzają niebezpieczeństwo dla pieszych, należy też organizować kampanie informacyjne w celu zwiększenia świadomości użytkowników, natomiast od służb wymagać interwencji i egzekwowania przepisów ustawy prawo o ruchu drogowym.	Użytkownicy hulajnóg elektrycznych porzucają je w nieodpowiednich miejscach, np. na wąskim chodniku, przy furtce mijanego domu. Ponadto niektórzy jeżdżą bardzo szybko, w tym dzieci bez opieki osoby dorosłej. Stwarza to duże zagrożenie, zwłaszcza dla seniorów, osób słabowidzących, niewidomych i głuchych, które nie słyszą pędzącego pojazdu ani okrzyku „uwaga”. Mimo że zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym pozostawienie hulajnogi w sposób utrudniający ruch pieszy jest wykroczeniem, katowicka straż miejska nie chce przyjmować takich zgłoszeń i wystawiać za to mandatów.	Częściowo uwzględniona/ Działania na rzecz kształcenia bezpiecznego zachowania na drodze są zapisane w celach RPT. Dodano natomiast takie działanie w liście działań.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
47.	11.08.2022	Centrum Rozwoju Inicjatyw Społecznych CRIS	s.62 Cel szczegółowy 2.1 Zwiększenie dostępności transportowej W efekcie transport publiczny staje się transportem socjalnym dla grup osób, które nie mogą skorzystać z bardziej elastycznego samochodu. Najczęściej jest to młodzież szkolna	Należy dodać inne grupy: seniorzy, osoby niepełnosprawne, o niskich dochodach, z wysoką świadomością ekologiczną.	Przekonanie, że z transportu publicznego korzystają głównie dzieci i młodzież to szkodliwy stereotyp, który sprawia, że w czasie wakacji, ferii i nauki zdalnej likwiduje się wiele połączeń, uniemożliwiając innym użytkownikom dotarcie do pracy, lekarza itd.	Częściowo uwzględniona/ Zmieniono na: W efekcie transport publiczny staje się transportem socjalnym dla grup osób, które nie mogą skorzystać z bardziej elastycznego samochodu. Najczęściej jest to młodzież szkolna, ale również osoby starsze i o niższych dochodach.
48.	11.08.2022	Centrum Rozwoju Inicjatyw Społecznych CRIS	s.64 Cel szczegółowy 2.2 Likwidacja wykluczenia transportowego Dostępność do zbiorowego transportu zbiorowego jest silnie zróżnicowana na obszarze	Należy usunąć „obszar zachodni”.	Informacja o dobrej dostępności do transportu zbiorowego w subregionie zachodnim jest nieprawdziwa. Jestem mieszkanką Jastrzębia-Zdroju. Najpierw zlikwidowano nam kolej, potem wiele połączeń międzymiastowych, 3 lata temu jedną czwartą połączeń z Rybnikiem. Osoby, które w weekend przyjeżdżają autobusem z Jastrzębia do Wodzisławia, na pociąg do Gdańska czekają półtorej godziny. Autobus z Rybnika do Jastrzębia odjeżdża 5 minut po przyjeździe pociągu z Wrocławia. Czy	Wyjaśnienie/ Wniosek o dobrej dostępności oparty jest o obiektywne przeliczenie wskaźników dostępności Nie wyklucza to opisanych przypadków.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
			województwa. Wysokie wskaźniki dostępności dotyczą obszaru centralnego i zachodniego		miasto, do którego ostatni autobus z Katowic odjeżdża o 20.00 można uznać za dobrze skomunikowane?	
49.	11.08.2022	Centrum Rozwoju Inicjatyw Społecznych CRIS	Cel strategiczny 2. Transport przyjazny mieszkańcom	W którymś celu szczegółowym należy dodać punkt: Synchronizacja rozkładów jazdy autobusów z rozkładem pociągów.	Organizatorzy lokalnej komunikacji autobusowej powinni na bieżąco śledzić zmiany w rozkładach jazdy pociągów na swoim terenie, by dostosować do nich godziny odjazdu autobusów. Tymczasem Międzygminny Związek Komunikacyjny w Jastrzębiu-Zdroju twierdzi, że równie dobrze mogą to robić przewoźnicy kolejowi. Nie przekonuje go argument, że pociąg nie jest w stanie dostosować się do godzin odjazdu autobusów we wszystkich miejscowościach, przez które przejeżdża. Brak synchronizacji jest bardzo uciążliwy dla pasażerów. Ogranicza ich mobilność i zwiększa ruch samochodowy. Osoba, która po przyjeździe pociągiem do Zebrzydowic czy Rybnika autobus do Jastrzębia ma za półtorej lub dwie godziny, rezygnuje z wyjazdu, jedzie dłuższą drogą przez Katowice albo musi znaleźć kogoś, kto przyjedzie po nią na dworzec samochodem	Częściowo uwzględniona/ Koordynacja rozkładów jazdy została przewidziana w celu szczegółowym 2.1., kierunek działania 3. Zmieniono zapis działania RP2 na: "Budowa wspólnej bazy rozkładów jazdy transportu zbiorowego o wysokim standardzie. Koordynacja rozkładów jazdy oraz stworzenie wspólnej taryfy dla przewozów regionalnych i lokalnych"

50.	11.08. 2022	Rada Sołecka Sołectwa Kłomnice/ Gmina Kłomnice	Załącznik nr 4 „Wykaz inwestycji szczebla krajowego”. Tabela 2. Inwestycje rekomendowane do realizacji z poziomu krajowego do roku 2030 nieujęte w dokumentach strategicznych – tabela Krajowe inwestycje drogowe do 2030r.	Wprowadzenie dodatkowej pozycji (zadania) do załącznika nr 4 „Wykaz inwestycji szczebla krajowego”. Tabela 2. Inwestycje rekomendowane do realizacji z poziomu krajowego do roku 2030 nieujęte w dokumentach strategicznych – tabela Krajowe inwestycje drogowe do 2030r. Wprowadzenie punktu KD22 pn.: „Przebudowa drogi krajowej DK 91 na odcinku Rudniki – granica woj. śląskiego/łódzkiego”.	Uzasadnienie konieczności przebudowy drogi krajowej DK-91 na odcinku Rudniki do granicy woj. śląskiego z woj. łódzkim – 17 km wraz z chodnikiem i ścieżką rowerową od Rudnik do Lipicza. GDDKiA powyższą przebudowę planowała realizować już w 2000r. Na powyższy odcinek powstały już 2 dokumentacje projektowe w roku 2002 oraz w roku 2010, które uwzględniały: 1) Przebudowę 17 km drogi DK-91 od Rudnik do granicy województwa śląskiego 2) Budowę chodników i ścieżek rowerowych od Rudnik poprzez Kłomnice do miejscowości Lipicze 3) Budowę rond: <ul style="list-style-type: none"> • w Rudnikach • w Rudnikach Nowych • w Witkowicach • w Kłomnicach Przebiegająca przez teren gminy Rędziny, Kłomnice i Kruszyny droga krajowa DK-91 jako droga której nadano klasę GP tj. drogi głównej ruchu przyspieszonego stanowi drogę alternatywną w stosunku do przebudowanej drogi krajowej nr 1 (dawnej DK-1). Od chwili rozpoczęcia przebudowy drogi krajowej DK-1 (obecnie autostrada A1), droga krajowa DK-91 przejęła ruch tranzytowy i lokalny. Spowodowało to wzrost natężenia ruchu i związane z tym	Nieuwzględniona/ Inwestycje na drogach krajowych nie są w gestii Województwa i jako takie nie były badane, lecz przepisane z programów krajowych, w których nie uwzględniono wskazanej drogi. Inwestycja jest uwzględniona częściowo jako obwodnica Kłomnic KD17. Inwestycja znajduje się w tabeli 1 w Załączniku 4.
-----	-------------	--	--	--	---	--

					<p>inne uciążliwości zarówno dla kierowców poruszających się po tej drodze jak również dla mieszkańców terenów przylegających do drogi DK-91. Władze gminy Kłomnice i gminy Rędziny jak również Powiatu Częstochowskiego wraz z mieszkańcami nieustająco od 2005 r. do chwili obecnej podejmują działania w celu wykonania przebudowy DK91 i budowy obwodnicy miejscowości Kłomnice. Bezsprzeczne jest, że natężenie ruchu pojazdów samochodowych w gminie Kłomnice i gminie Rędziny, w związku z przebudową DK-1 zwiększyło się kilkakrotnie. Z badania natężenia ruchu wykonanego w sierpniu 2019r. wynika, że po drodze DK91 porusza się ok. 17.000 pojazdów na dobę, z prędkością przekraczającą niejednokrotnie 100 km/h w centrum Rędzin czy Kłomnic, w terenie zabudowanym. Stanowi to niewątpliwie zagrożenie dla życia i zdrowia mieszkańców. Tylko w roku 2019 odnotowano 2 śmiertelne wypadki drogowe z udziałem pieszych i rowerzystów. W Kłomnicach problem stanowią tworzące się korki, uniemożliwiające wjazd i wyjazd ze skrzyżowań z drogami niższej kategorii: z czterema drogami powiatowymi: DP 1030S, DP 1029S, DP 1070 S, DP 1024 S i z siedmioma drogami gminnymi. Lokalizacja planowanej przebudowy drogi jest zgodna z dokumentami planistycznymi gminy i województwa. Przebieg drogi</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>krajowej DK-91 został ustalony już w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Kłomnice, uchwalonym Uchwałą Rady Gminy Kłomnice Nr 124/XVII/2000 dn. 28.09.2000r. Konieczność przebudowy drogi oraz jej przebieg utrzymała także zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Kłomnice, zatwierdzona w dniu 23 marca 2018 roku. Jest to teren nieobjęty żadną z form ochrony przyrody, położony w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej zabudowy. Kluczowym argumentem przemawiającym za potrzebą przebudowy przedmiotowej drogi na odcinku Rudniki – Kłomnice – granica województwa, obok ogromnego natężenia ruchu są parametry istniejącej drogi DK-91 i ich zgodność z przepisami prawa. Droga krajowa DK-91 stanowi obecnie drogę klasy GP tj. drogę główną ruchu przyspieszonego jednocześnie jako drogę alternatywną do wybudowanej autostrady A1. Nie bez znaczenia jest także brak odpowiedniego oznakowania, sygnalizacji świetlnej, ciągów pieszojezdnych i chodników dla pieszych przy drodze DK-91. Droga krajowa DK-91 która przejmuje ruch tranzytowy z autostrady A1 nie jest przygotowana do przenoszenia takiego obciążenia ruchem. Przebudowa wnioskowanej drogi znacznie ułatwi</p>	
--	--	--	--	--	---	--

					<p>przejazd oraz wydatnie podniesie spójność sieci drogowej. Zasadniczym celem przebudowy drogi jest znacząca poprawa płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Realizacja inwestycji będzie miała wpływ na znaczną poprawę bezpieczeństwa ruchu na drogach położonych w centrum Kłomnic, czy Rudnik, zmniejszenie emisji komunikacyjnych, zanieczyszczeń powietrza i hałasu oraz związanych z nimi uciążliwości, poprawę warunków życia i wypoczynku mieszkańców Kłomnic.</p> <p>Z badań przeprowadzonych przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach wynika, że znacznie przekroczone są dopuszczalne poziomy hałasu dla zabudowy mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej. Wyniki analiz przekazano także w 2019 roku do GDDKiA w Katowicach.</p> <p>Przebudowa drogi w zdecydowany sposób przyczyni się do zmniejszenia ryzyka zagrożenia życia i zdrowia ludności mogącego powstać w wyniku kolizji i awarii komunikacyjnych. Przejazd przez gminę Rędziny i Kłomnice odbywa się w bardzo trudnych warunkach. Znaczny wzrost ruchu stanowi dużą uciążliwość dla mieszkańców w/w gmin, a także stwarza zagrożenie dla budynków i budowli położonych w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego DK-91. Odczuwalne są przede wszystkim</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>duże wibracje, hałas, zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego przez spaliny. Zdecydowanie niewrażliwym miejscem są skrzyżowania drogi krajowej z drogami powiatowymi i gminnymi przy których zasadnym byłoby wybudowanie rond, które w znacznym stopniu poprawiłyby bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zasadnym jest wybudowanie ronda na skrzyżowaniach z drogami powiatowymi, m.in.:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na skrzyżowaniu drogi DK-91 z drogą powiatową nr 1060S w miejscowości Rudniki2) na skrzyżowaniu drogi DK-91 z drogą powiatową nr 1059 S w miejscowości Nowe Rudniki3) na skrzyżowaniu drogi DK-91 z drogą powiatową nr DP 1019 S i 1034 S w miejscowości Witkowice4) na skrzyżowaniu drogi DK-91 z drogą powiatową DP 1029 S w miejscowości Kłomnice.5) Na skrzyżowaniu drogi DK-91 z drogą powiatową DP 1030S w miejscowości Kłomnice. <p>Takie rozwiązania służyłyby również mieszkańcom sąsiedniej gminy Kruszyna jako droga dojazdowa do Częstochowy.</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>Jako uzasadnienie przebudowy drogi DK91 należy przywołać także prognozę wzrostu ciężkiego ruchu samochodowego, zwłaszcza tranzytowego. Z analiz ruchu dla DK-91 w m. Kłomnice opracowanych w roku 2009 przez Firmę Transport i Miasto „TiM”, Częstochowa, Al. N.M.P. 75/23 na zlecenie Urzędu Gminy Kłomnice z którego wynika, że w roku 2009 natężenie ruchu na drodze krajowej DK91 w miejscowości Kłomnice wynosiło 8700 pojazdów/dobę</p> <p>Przewidywane natężenie ruchu w roku 2020 ma wynosić 11900 a w roku 2030 – 16300 poj./dobę. Obecnie po przebudowie drogi DK-1 natężenie ruchu w roku 2030 przewiduje się 23500 pojazdów na dobę.</p> <p>Droga krajowa to także trasa ruchu pielgrzymkowego. Co roku w pielgrzymkach przechodzących przez miejscowość Kłomnice, Witkowice, Rędziny uczestniczą tysiące pątników zmierzających na Jasną Górę oraz do Klasztoru Matki Boskiej w Gidlach.</p> <p>Ponadto droga DK-91 jest jedyną alternatywną drogą do przebudowanej autostrady A1. Obecnie w przypadku wystąpienia kolizji lub wypadku na autostradzie A1 wraca na DK-91.</p> <p>Problemem jest również odbiór odpadów komunalnych. Śmieciarki odbierające</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					odpady kilka razy w miesiącu praktycznie całkowicie paraliżują ruch na drodze DK-91.	
--	--	--	--	--	--	--

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
51.	11.08.2022	Urząd Miejski w Sosnowcu	Załącznik 6 WYKAZ INWESTYCJI SZCZEBŁA PONALOKLANEGO, tabela 1	„Budowa węzła na ciągu drogi ekspresowej krajowej S1 wraz z połączeniem z istniejącym układem drogowym miasta Sosnowiec” - Zmiana statusu drogi z uzupełniającej na priorytetową	Inwestycja stanowi element zadania „Rozbudowa drogi ekspresowej S1 odcinek Sosnowiec – Mysłowice” współprojektowanego razem z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. Obecnie dla obu zadań trwa przygotowywanie dokumentacji projektowej, która będzie gotowa w roku 2023. Rozpoczęcie prac przewidziano na 2024 rok. Z uwagi na obszerność uzasadnienia, dodatkowe informacje zawarto w załączniku do niniejszego formularza.	Uwzględniona/ zmieniono status
52.	11.08.2022	Urząd Miejski w Sosnowcu	Załącznik 6 WYKAZ INWESTYCJI SZCZEBŁA PONALOKLANEGO, tabela 2	„Rozbudowa i przebudowa drogi krajowej nr 94 w Sosnowcu etap II” – Przesunięcie projektu z tabeli 2 do tabeli 1 i nadanie mu statusu drogi „priorytetowej”	Gmina wyłoniła wykonawcę programu funkcjonalno-użytkowego, co pozwoli na ubieganie się o środki w ramach FENiKS 2021-2027. Z uwagi na obszerność uzasadnienia, dodatkowe informacje zawarto w załączniku do niniejszego formularza.	Częściowo uwzględniona/ zmieniono okres realizacji, nadano status uzupełniający, który odpowiada przyjętym kryteriom dla tej inwestycji.
53.	11.08.2022	Urząd Miejski w Sosnowcu	Załącznik 7 Działania i inwestycje a cele RPT, zakładka: Inwestycje o znaczeniu ponadlokalnym do realizacji po roku 2030.	W nawiązaniu do ww. uwag, wnioskuję o przesunięcie zadania „Rozbudowa i przebudowa drogi krajowej nr 94 w Sosnowcu etap II” do zakładki „Inwestycje ponadlokalne do 2030 roku” i zaznaczenie również celu 1.1. „Ograniczenie poziomu	„Rozbudowa i przebudowa drogi krajowej nr 94 w Sosnowcu etap II” realizuje również cel 1.1. „Ograniczenie poziomu emisyjności systemu transportowego, w tym w szczególności emisji CO2”. Wpływ ma na to projektowany charakter drogi, który poprawi płynność podróżowania	Częściowo uwzględniona/ przesunięto do zakładki „Inwestycje ponadlokalne do 2030 roku”, nie uwzględniono tłumaczenia o wpływie poprawy płynności ruchu na zmniejszenie emisji, w przypadku tej inwestycji możemy spodziewać się niekorzystnych zmian w podziale zadań przewozowych, więc

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				emisyjności systemu transportowego, w tym w szczególności emisji CO2”	poprzez budowę bezkolizyjnych skrzyżowań. Uwaga ta jest konsekwencją uwagi nr 52.	wzrostu emisji. Szczegółowe badania modelowe mogą wykazać realizację tego celu, nie są one jednak możliwe w ramach RPT
54.	11.08.2022	Urząd Miejski w Sosnowcu	Załącznik 7 Działania i inwestycje a cele RPT, zakładka: Inwestycje ponadlokalne do 2030 roku.	„Budowa węzła na ciągu drogi ekspresowej krajowej S1 wraz z połączeniem z istniejącym układem drogowym miasta Sosnowiec” – dodanie również realizacji celów 1.1, 2.5,4.1.	Przedmiotowa inwestycja realizuje również cel 1.1 „Ograniczenie poziomu emisyjności systemu transportowego, w tym w szczególności emisji CO2”, cel 2.5 „Minimalizowanie uciążliwości wynikających z funkcjonowania infrastruktury transportowej dla mieszkańców województwa”, cel 4.1 „Zapewnienie dostępu różnych gałęzi transportu do obszarów inwestycyjnych i turystycznych”. Z uwagi na obszerność uzasadnienia, dodatkowe informacje zawarto w załączniku do niniejszego formularza.	Częściowo uwzględniona/ dodano cele 2.5 i 4.1, natomiast nie dodano celu 1.1 z powodów podobnych jak w przypadku uwagi 53. Szczegółowe badania modelowe mogą wykazać realizację tego celu, nie są one jednak możliwe w ramach RPT.

55.	11.08.2022	Osoba prywatna	Załącznik 6, Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego, str.2 lp., PD25 Budowa obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4, status: podstawowa	Wykreślenie z wykazu inwestycji szczebla ponadlokalnego budowy obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4	<p>Dotychczasowe plany dotyczące obwodnicy miasta Chorzowa dotyczyły drogi szybkiego ruchu Jak wynika z materiałów dostępnych na stronie slaskie.pl ma to być to droga dwujezdniowa i czteropasowa. Przebieg drogi, wynikający z dostępnych wizualizacji: od północy kontynuacja obecnej DW 911, następnie przebiega wzdłuż śladu dawnej Górnośląskiej Kolei Wąskotorowej, wzdłuż zachodniej granicy Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Żabie Doły i wzdłuż istniejącej linii kolejowej 131. Planowana droga przebiegałaby również przez dzielnice Chorzów Stary – przez teren kompleksu rekreacyjno-wypoczynkowo-kulturalnego Szytgarka z szybem Prezydent, ulicą Parkową między Parkiem Redena oraz Górnośląskim Parkiem Etnograficznym i Parkiem Śląskim, skręcając na zachód w przebieg ulicy Wojska Polskiego wzdłuż osiedla Tysiąclecia, wzdłuż ulicy Gałeczki, zachodnią granicą Obroków, przez ogródki działkowe Nadzieja w kierunku południowym przez las do Autostrady A4.</p> <p>Obwodnica Chorzowa zaszkodzi obszarom urbanistycznym, zabytkowym oraz przyrodniczo-rekreacyjnym na terenie Bytomia, Katowic i Chorzowa.</p> <p>Realizacja tej inwestycji przyniesie jedynie niekorzystne skutki dla regionu, dla mieszkańców najbardziej zurbanizowanej</p>	<p>Nieuwzględniona/ W RPT nie precyzujemy kształtu i przebiegu tej inwestycji, będzie to wymagane na etapie prac projektowych, wtedy też badane będzie szczegółowo oddziaływanie tej inwestycji na środowisko. Zapisy RPT jednoznacznie wskazują, że ewentualnej realizacji inwestycji, muszą towarzyszyć działania mające na celu rozwój transportu niskoemisyjnego (w tym rowerowego) i zbiorowego. W tekście przed listą inwestycji dodano zapis o potrzebie określenia parametrów drogi w SUMPie.</p> <p>Nazwa inwestycji otrzymała nowe brzmienie: Budowa obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4 wraz z uspokojeniem ruchu na dotychczasowym przebiegu drogi krajowej nr 79.</p>
-----	------------	----------------	--	--	--	--

					<p>części konurbacji górnośląskiej, którzy czas wolny spędzają na terenach zielonych, przez które bezpośrednio, bądź na granicy których przebiegałaby planowana droga.</p> <p>Wszechobecny hałas i zanieczyszczenia wynikające z nadmiernie rozwiniętej sieci dróg szybkiego ruchu powodują, że mieszkańcy są narażeni na choroby układu krążenia, oddechowego oraz układu nerwowego.</p> <p>Hałas i szum pochodzący z autostrad czy dróg szybkiego ruchu jest cały czas słyszalny w promieniu 500-800 m w większości osiedli, a także na terenach zielonych (w parkach, obszarach leśnych lub rekreacyjnych). Okolice Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Żabie Doły, Parku Dolina Górnika, Parku Śląskiego, Parku Redena czy Górnośląskiego Parku Etnograficznego są obecnie jednym z niewielu miejsc rekreacji dla 2,5 milionowej aglomeracji, gdzie odpoczynek od miejskiego szumu jest możliwy. Poziom hałasu w katowickim Parku Kościuszki i przy 3 Stawach oscyluje wokół 65 dB, co grozi także wcześniej wspomnianym obszarom, jeśli dojdzie do inwestycji. Należy stwierdzić, że taki poziom hałasu wpływa niekorzystnie na możliwość odpoczynku, zwłaszcza że przy długotrwałej ekspozycji na taki hałas zwiększa się o 20 % ryzyko zachorowalności na choroby układu krążenia (* Janusz Bohatkiewicz et al., Wpływ uspokojenia</p>	
--	--	--	--	--	---	--

					<p>ruchu na klimat akustyczny w otoczeniu ulic, Budownictwo i Architektura 13 (1), 2014.)</p> <p>Przy realizacji drogi należy spodziewać się ponadto pozbawienia mieszkańców okolicznych miast, a zwłaszcza Chorzowa, Bytomia i Katowic ogólnodostępnych terenów relaksu i wypoczynku, a także terenów wypoczynku indywidualnego – m.in. ogródków działkowych Nadzieja na Osiedlu Witosa a także zaburzy spokój setek rodzin zamieszkujących domy jedno- i wielorodzinne w pasie planowanej drogi o szerokości nawet do 1 km. Wskutek inwestycji ucierpiałyby także dziedzictwo kulturowe, z którego dóbr korzystają mieszkańcy na co dzień: inwestycja przebiega przez teren Kompleksu Szytgarka i ulicę Parkową, przy której znajduje się kilka zabytkowych obiektów oraz częściowo przez teren Kolonii Mościckiego przy ul. Gliwickiej w Katowicach.</p> <p>Kolejnym aspektem jest niszczenie tkanki urbanistycznej dzielnic przez drogi szybkiego ruchu. Powstają w ten sposób bariery mobilności. Należy zwrócić uwagę, że takie sytuacje zdarzały się w przypadku DTŚ (osiedle Dąb) czy też centrum Gliwic. Tak szerokie drogi rozdzielają zwarty układ urbanistyczny degradując całe dzielnice oraz negatywnie wpływając na mobilność pieszą i rowerową na danym obszarze. W wypadku tej inwestycji zdegradowany zostanie</p>	
--	--	--	--	--	--	--

				<p>Chorzów Stary, część osiedla Tysiąclecia, część Załęża – kolonia Mościckiego oraz okolice osiedla Pod Arkadami na granicy Chorzowa i Bytomia.</p> <p>Ponadto przebieg drogi zaplanowany jest w ten sposób, że mieszkańcy osiedla Tysiąclecia otoczeni będą trzema drogami szybkiego ruchu. Według raportu wykonanego przez GDDKiA w 2018 roku w Katowicach 10 305 osób jest narażona na hałas w swoich domach i mieszkaniach między 55 a 60 dB, 5 632 osób na hałas między 60 a 65, a 2552 osób na hałas między 65 a 70 dB. Jak wynika z powyższego raportu na 36 % obszaru Katowic poziom hałasu sięga między 55 a 60 dB, 26 % między 60 a 65 dB, a 28 % na hałas powyżej 65 dB. (*Mapy akustyczne dla dróg krajowych w województwie śląskim o łącznej długości 623,975 km (Część Nr 6) Zespół autorski pod kierownictwem mgr inż. Radosław Jeżyna, Wrocław 2018, za zlecenie GDDKiA)</p> <p>Żyjemy w regionie o wysokim poziomie hałasu, a należy wspomnieć, że hałas jest także rodzajem emisji, o której szkodliwości i konieczności minimalizacji mówi się na poziomie Unii Europejskiej.(EEA Report Environmental noise in Europe — 2020. Planowana inwestycja sytuację tę pogorszy.</p> <p>W treści Regionalnego Planu</p>	
--	--	--	--	---	--

					<p>Transportowego wiele pisze się o jakości, życia, redukcji hałasu, likwidacji barier przestrzennych. Kładzie się nacisk na intermodalny transport, rozwój transportu publicznego. Niestety ujęta w liście inwestycji ponadlokalnych obwodnica Chorzowa w kształcie takim, jak rozważano około 10 lat temu przeczy tym kierunkom i wartościom.</p> <p>Wspomina się też o promowaniu korzystania z transportu zbiorowego jednak trudno promować zmianę, jeśli rozbudowuje się już bardzo rozwiniętą sieć drogową o dużym stopniu dróg szybkiego ruchu.</p> <p>Cele, które wg autorów RPT realizuje ta inwestycja (cel 2.1 zwiększenie dostępności transportu, 2.5 minimalizacja uciążliwości wynikających z funkcjonowania infrastruktury transportowej dla mieszkańców województwa, 3.1. poprawa bezpieczeństwa ruchu, 3.2. zwiększenie niezawodności transportu) zrealizować można dzięki transportowi publicznemu. Obecnie trwa remont linii kolejowej 131, w wyniku którego z Bytomia będzie można dojechać do Katowic w poniżej 20 minut a z Chorzowa w około 10 minut. Przy odpowiednim zaplanowaniu scenariuszy dojazdu dla mieszkańców Piekar Śląskich, Bytomia i Chorzowa do Katowic i przeznaczeniu środków na pracę przewozową można zminimalizować</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>obciążenie ruchem DK 79. Ruch tranzytowy z kierunku północno-zachodniego kierować można istniejącymi już drogami szybkiego ruchu S1 i A4. Co więcej, uruchomienie tej drogi powiększy kongestię i tak już zakorkowanych Katowic, które są i będą naturalnym odbiorcą znaczącej części ruchu pojazdów indywidualnych na tej drodze.</p> <p>Podsumowując inwestycja wpisana w RPT wyklucza się z celami wartościami i treścią zawartą w treści planu. W związku z tym wnoszę u jej usunięcie z RPT z listy inwestycji ponadlokalnych</p>	
--	--	--	--	--	---	--

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
56.	11.08.2022	AGLOMERACJA BESKIDZKA	Załącznik nr 6 (wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego) oraz odpowiednio załącznik nr 7 (Lista działań i inwestycji wraz z przypisaniem realizowanych przez nie celów RPT)	Wnioskujemy o zmianę terminu realizacji inwestycji pn. „Budowa Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Miasta Bielska-Białej” poprzez wpisanie jej na listę inwestycji planowanych do realizacji do 2030 r. zamiast planowanych do realizacji po 2030 r. oraz zmianę statusu tej inwestycji z uzupełniających/ drugorzędnych na priorytetowe/ podstawowe (adekwatnie do zapisów Kontraktu Programowego dla Województwa Śląskiego – planowane finansowanie w ramach FEnIKS 2021-2027)	Projekt pn. Budowa Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Miasta Bielska-Białej jest projektem komplementarnym do projektu Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w Bielsku-Białej (również ujętego w planie RPT); Węzeł przesiadkowy bezwzględnie wymaga wybudowania obwodnicy, która będzie doprowadzać i wyprowadzać ruch kołowy z terenu centrum przesiadkowego. Obecnie w projekcie Regionalnego Planu Transportowego inwestycja dotycząca węzła przesiadkowego znajduje się w grupie przedsięwzięć ponadlokalnych, planowanych do realizacji do 2030 r., podczas gdy budowa obwodnicy znalazła się w grupie inwestycji planowanych po 2030 r. Powyższe nie ma uzasadnienia merytorycznego ani logicznego, mając na względzie wspomnianą konieczną komplementarność obu inwestycji. Należy dodać, że inwestycja Budowy Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Miasta Bielska-Białej znalazła się w wykazie przedsięwzięć priorytetowych (rozumianych jako projekt o szczególnym znaczeniu dla rozwoju województwa) Kontraktu Programowego dla Województwa Śląskiego, przyjętego Uchwałą Zarządu Województwa	Częściowo uwzględniona/ Z uwagi na stopień zaawansowania prac nad projektem "Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Miasta Bielska-Białej" przeniesiono inwestycję na listę inwestycji planowanych do roku 2030. Nie mniej wskazana w uwadze komplementarność inwestycji z budową węzła przesiadkowego wymagać będzie udowodnienia na etapie składania wniosków o dofinansowanie, gdyż wątpliwość budzi zgodność z celami RPT: 1.2 Ograniczenie niekorzystnego wpływu transportu na tereny sąsiadujące z infrastrukturą transportową, 2.5 Minimalizowanie uciążliwości wynikających z funkcjonowania infrastruktury transportowej dla mieszkańców województwa. Inwestycji nadano status uzupełniający - zgodnie z zapisami Kontraktu Programowego – inwestycja określona została jako uzupełniająca wobec przedsięwzięć priorytetowych Kontraktu Programowego.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					Śląskiego z dnia 27 czerwca 2022 r., jako inwestycja planowana do dofinansowania w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (art. 10 ust. 3 Kontraktu Programowego).	

57.	11.08. 2022	AGLOMERACJA BESKIDZKA	Załącznik nr 6 (wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego) oraz odpowiednio załącznik nr 7 (Lista działań i inwestycji wraz z przypisaniem realizowanych przez nie celów RPT)	Wnioskujemy o zmianę statusu inwestycji pn. „Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w Bielsku-Białej” z uzupełniającej na priorytetową	Dzięki rozbudowie/ przebudowie istniejącej infrastruktury powstanie miejskie centrum komunikacyjne – węzeł integrujący różne typy komunikacji samochodowej: autobusowej, indywidualnej, prywatnej i publicznej, w powiązaniu z komunikacją kolejową. Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w Bielsku-Białej ma znacząco przyczynić się do wzrostu atrakcyjności turystycznej – głównego ośrodka miejskiego Aglomeracji Beskidzkiej oraz całego Subregionu Południowego Województwa Śląskiego poprzez polepszenie warunków skomunikowania oraz integrację różnych form transportu w ramach jednej (zespólonej) infrastruktury. Konsolidacja usług transportowych – sieci kolejowej (krajowej i regionalnej) oraz komunikacji autobusowej (podmiejskiej oraz miejskiej) w ramach zintegrowanego węzła przesiadkowego przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej ośrodka aglomeracyjnego, jak również całego obszaru Subregionu Południowego Województwa Śląskiego. Wspólnie z planowanym przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rozwojem linii kolejowej nr 139 (Katowice – Zwardoń) na odcinku Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała – Zwardoń, projekt wpłynie na usprawnienie podróży pasażerskich (w tym do nowych miejsc pracy) oraz przewozu ładunków na terenie Śląska, a także w kierunku granicy	Uwzględniona/zastosowano ogólną nazwę dla inwestycji dotyczących centrów przesiadkowych: Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych o znaczeniu ponadlokalnym (w tym w Bielsku Białej, Gliwicach, Katowicach, Subregionie Północnym) wskazanych w SUMP/ strategii ZIT i nadano im status priorytetowy.
-----	-------------	-----------------------	--	--	---	---

					<p>z Republiką Słowacką. Przewiduje się, że efekt synergii oraz wzmocnienie spójności terytorialnej i społeczno-gospodarczej zostanie również uzyskany dzięki planowanej w przyszłości rewitalizacji linii kolejowych o numerach 190 (Bielsko-Biała – Cieszyn) oraz 117 (Kalwaria Zebrzydowska – Bielsko-Biała), a również dzięki włączeniu Bielska-Białej do sieci połączeń kolei dużych prędkości (w kierunku planowanego Centralnego Portu Komunikacyjnego).</p>	
--	--	--	--	--	---	--

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
58.	11.08.2022	AGLOMERACJA BESKIDZKA	Załącznik nr 6 (wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego)	Wnioskujemy, aby w tytule listy inwestycji o znaczeniu ponadlokalnym, uwzględnić możliwość finansowania nie tylko w ramach budżetów samorządów lokalnych, ale również ze środków UE (np. program regionalny FE SL 2021-2027, FEInKS 2021-2027)	Poszczególne inwestycje planowane są do dofinansowania ze środków UE i wpisują się w założenia programów unijnych (np. program regionalny FE SL 2021-2027, FEInKS 2021-2027)	Uwzględniono / dodano zapis „.... w tym środków UE i krajowych”
59.	11.08.2022	AGLOMERACJA BESKIDZKA	Pkt. 7.2. Działania i inwestycje szczebla krajowego, regionalnego oraz ponadlokalnego (str. 182, tabela 42 Inwestycje rekomendowane do realizacji po roku 2030)	Wnioskujemy o zmianę nazwy oraz zakresu projektu, wskazanego w RPT jako projekt pn. „Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 945 na odcinku od Żywca do granicy państwa w Korbielowie” na „Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 945 na odcinku od ronda w Rybarzowicach do granicy państwa w Korbielowie”.	Wskazany brakujący odcinek DW 945 od ronda w Rybarzowicach do Żywca, również w najbliższym czasie wymaga remontu z uwagi na zły stan techniczny nawierzchni.	Uwzględniona/ Dodano inwestycję Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 945 na odcinku od ronda w Rybarzowicach do Żywca w tabeli 42.
60.	11.08.2022	AGLOMERACJA BESKIDZKA	Pkt. 7.2. Działania i inwestycje szczebla krajowego, regionalnego oraz ponadlokalnego, str. 178, Tabela 41. Inwestycje i działania	Wnioskujemy o dopisanie do tabeli projektu pn. „Budowa obwodnicy Żywca” jako Inwestycji i działania rekomendowanego do realizacji z poziomu regionu w ramach budżetu samorządu województwa	Inwestycja pn. „Budowa obwodnicy Żywca” jest odpowiedzią na rozwiązanie problemów komunikacyjnych Żywiecczyny oraz miasta Żywiec. Stanowić będzie ważne połączenie korytarza TEN-T (S1) z DW945 jako uzupełnienie sieci dróg na pograniczu PL-SK. Realizacja usprawni obsługę terenom KSSE i zakładom produkcyjnym. Polepszy stan środowiska i warunki życia mieszkańców.	Częściowo uwzględniona / Tak zwana Południowa Obwodnica Żywca została ujęta w tabeli 42 - Inwestycje rekomendowane do realizacji z poziomu regionalnego po roku 2030.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
			rekomendowane do realizacji z poziomu regionu w ramach budżetu samorządu województwa		Ponadto obwodnica usprawni komunikację z nowym Szpitalem Powiatowym w Żywcu.	
61.	11.08.2022	AGLOMERACJA BESKIDZKA	Prognoza Oddziaływania na środowisko RPT, 3.12. Wody powierzchniowe	Wnoskujemy o uwzględnienie prawidłowej nazwy Jeziora Międzybrodzkiego w dokumencie; jest: J. Międzyborskie powinno być: J. Międzybrodzkie	omyłka pisarska	Uwzględniona / Zapis zmieniono
62.	11.08.2022	AGLOMERACJA BESKIDZKA	Prognoza Oddziaływania na środowisko RPT, 3.7 Budowa geomorfologiczna	Wnoskujemy o uzupełnienie po zdaniu „W miejscu gdzie Soła osiąga początek przełomowej doliny przez Beskid Mały wybudowano zaporę (Jezioro Żywieckie)...” – Jezioro Żywieckie stanowi część kaskady rzeki Soły, w której skład wchodzi także zbiorniki: Międzybrodzki, Czaniecki, jak również zbiornik elektrowni szczytowo – pompowej Żar.	Warto nadmienić również, że w skład kaskady rzeki Soły wchodzi również wymienione w uwadze zbiorniki, które należy ująć w prognozie oddziaływania na środowisko.	Uwzględniona / Zapis zmieniono

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
63.	11.08.2022	AGLOMERACJA BESKIDZKA	Załącznik nr 7 (Lista działań i inwestycji wraz z przypisaniem realizowanych przez nie celów RPT)	Wnioskujemy o zmianę terminu realizacji inwestycji pn. Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 944 na odcinku Bielsko-Biała – Cieszyn” poprzez wpisanie jej na listę inwestycji planowanych do realizacji do 2030 r. zamiast planowanych do realizacji po 2030 r. oraz zmianę statusu tej inwestycji z drugorzędna na priorytetowa/ podstawowa	Konieczność pilnej modernizacji drogi wojewódzkiej DW944 na całym odcinku Bielsko-Biała – Cieszyn (drogi pozostającej awaryjnym rozwiązaniem dla drogi ekspresowej S52) w zakresie remontu nawierzchni, budowy chodników/ dróg rowerowych oraz montażu oświetlenia ulicznego. Stan techniczny na wielu odcinkach (m. in. na terenie gminy Jasienica) wymaga niezwłocznej modernizacji infrastruktury drogowej, nie tylko wymiany nawierzchni.	Nieuwzględniona/ Remonty nawierzchni wykonywane są zgodnie z harmonogramem ZDW i nie są traktowane jako inwestycje. Modernizacja drogi nr 944 na odcinku Bielsko-Biała - Cieszyn nie występuje w planach Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach.
64.	11.08.2022	AGLOMERACJA BESKIDZKA	brak	Wnioskujemy o ujęcie w RPT inwestycji pn. „Rozbudowa układu drogowego w obrębie budynku Gminy w Jasienicy wraz z przebudową skrzyżowań przy węźle z drogą ekspresową” / potwierdzenie czy ww. inwestycja przewidziana jest w ramach projektu (wskazanego w załączniku nr 7 do RPT - Lista działań i inwestycji wraz z przypisaniem realizowanych przez nie celów RPT) pn. Przebudowa ekspresowej drogi krajowej nr S52, w zakresie przebudowy węzłów istotnej m.in. z punktu widzenia rządowego	Konieczność przebudowy węzłów: - Jasienica, który obecnie generuje duże utrudnienia łącząc wjazd i zjazd z głównym skrzyżowaniem w ruchu lokalnym - Grodziec-Świętoszówka, który po rozbudowie mógłby stać się ważnym węzłem dla bazy Beskidzkiego Centrum Narciarstwa (Jasienicki Kurort Zamkowy i Kotarz Arena w Brennej).	Nieuwzględniona/ według naszych informacji w ramach przebudowy drogi ekspresowej S52 planowana jest budowa węzłów. Układ dróg gminnych i powiatowych jest układem o charakterze lokalnym i jako taki nie jest wpisany do RPT. Planowana rozbudowa jest zgodna z Celem szczegółowym 4.1: Zapewnienie dostępu różnych gałęzi transportu do obszarów inwestycyjnych i turystycznych, działaniem - Zapewnienie dostępu drogowego do obszarów inwestycyjnych. Może więc ubiegać się o środki krajowe.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				projektu Beskidzkie Centrum Narciarstwa (proponowana zmiana statusu na priorytetowa).		
65.	11.08.2022	AGLOMERACJA BESKIDZKA	brak	Wnioskujemy o ujęcie w RPT inwestycji pn. „Budowa zjazdu z drogi ekspresowej S52 w Grodźcu”/ potwierdzenie czy ww. inwestycja przewidziana jest w ramach projektu (wskazanego w załączniku nr 7 do RPT - Lista działań i inwestycji wraz z przypisaniem realizowanych przez nie celów RPT) pn. Przebudowa ekspresowej drogi krajowej nr S52, w zakresie przebudowy węzłów istotnej m.in. z punktu widzenia rządowego projektu Beskidzkie Centrum Narciarstwa (proponowana zmiana statusu na priorytetowa).	(jak wyżej) Konieczność przebudowy węzłów: - Jasienica, który obecnie generuje duże utrudnienia łącząc wjazd i zjazd z głównym skrzyżowaniem w ruchu lokalnym - Grodziec-Świętoszówka, który po rozbudowie mógłby stać się ważnym węzłem dla bazy Beskidzkiego Centrum Narciarstwa (Jasienicki Kurort Zamkowy i Kotarz Arena w Brennej).	Nieuwzględniona/ według naszych informacji w ramach przebudowy drogi ekspresowej S52 planowana jest budowa węzłów. Układ dróg gminnych i powiatowych jest układem o charakterze lokalnym i jako taki nie jest wpisany do RPT. Planowana budowa jest zgodna z Celem szczegółowym 4.1: Zapewnienie dostępu różnych gałęzi transportu do obszarów inwestycyjnych i turystycznych, działaniem - Zapewnienie dostępu drogowego do obszarów inwestycyjnych. Może więc ubiegać się o środki krajowe.

66.	11.08.2022	AGLOMERACJA BESKIDZKA	Pkt 3. Analiza SWOT (K TRANSPORT KOLEJOWY, zagrożenia, KT2)	Wnioskujemy o wykreślenie z zapisu: „brak wizji rozwoju kolejowych linii regionalnych i aglomeracyjnych, przez podmioty samorządowe Subregionów Zachodniego, Południowego oraz Północnego” nazwy Subregionu Południowego	Zgodnie ze stanowiskiem Zgromadzenia Ogólnego Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego AGLOMERACJA BESKIDZKA z siedzibą w Bielsku-Białej z dnia 31 marca 2020 r. (stanowiącym załącznik do Uchwały nr 16/III/2020 Zgromadzenia Ogólnego Stowarzyszenia z dnia 31 marca 2020 r.) w czerwcu 2019 r. podpisano list intencyjny w zakresie współpracy jednostek samorządu terytorialnego z terenu subregionu południowego województwa śląskiego w realizacji partnerskiego projektu dotyczącego rozwoju i integracji niskoemisyjnego transportu publicznego na terenie subregionu. Trwa identyfikacja poszczególnych potencjalnych elementów składających się na koncepcję wspólnego przedsięwzięcia pod roboczą nazwą Beskidzka Kolej Aglomeracyjna. Dotyczyć będzie ono rozwoju multimodalnego transportu publicznego w oparciu o szkieletową sieć kolejową, w tym poprawę jakości, dostępności (nowe przystanki kolejowe m. in. w Bielsku-Białej, Żywcu czy Skoczowie) oraz integrację usług, poprzez stworzenie infrastruktury węzłów przesiadkowych i park&ride, wymianę taboru na nowoczesny i nisko- lub zero emisyjny, integrację usług różnych operatorów/ przewoźników (wspólny bilet, zintegrowany rozkład jazdy), przy jednoczesnym uwzględnieniu	Uwzględniona/ zapis usunięto
-----	------------	-----------------------	---	--	---	------------------------------

					<p>alternatywnych zero-emisyjnych rozwiązań transportowych, tworzeniu inteligentnych systemów transportowych (ITS) w obszarach miejskich, obejmujących systemy dynamicznej informacji pasażerskiej oraz elementy smart city.</p> <p>Realizacja przedsięwzięcia uzależniona jest w dużej mierze od działań pozostających w kompetencjach administracji rządowej (modernizacja infrastruktury kolejowej, m. in. przywrócenie ruchu na LK 190) oraz współpracy z samorządem wojewódzkim. Na podstawie przyjętego stanowisko m. in. podjęto starania o rewitalizację LK 190 oraz LK 97 w ramach Programu Kolej+, a także zdecydowano o wspólnym opracowaniu Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ (2 sierpnia br. podpisano umowę z wykonawcą, który ma 15 m-cy na realizację zamówienia).</p> <p>Powyzsze stanowisko zostało przesłane na ręce Zarządu Województwa Śląskiego (pismo nr SAB.021.1.3.2020 z 2 kwietnia 2020 r.), a także przekazane mailowo w dniu 23 marca 2022 r. przez Biuro Stowarzyszenia AGLOMERACJA BESKIDZKA w ramach konsultacji listy inwestycji zaproponowanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich, Koleje Śląskie, poszczególne gminy i ich związki, na potrzeby opracowania Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Śląskiego.</p>	
--	--	--	--	--	---	--

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
67.	12.08.2022	Urząd Miasta Katowice	2. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze, środowiskowe i transportowe regionu, Strona 25, Mobilność	Konieczna weryfikacja zdania: Podział podróży między środki transportu w województwie śląskim wygląda następująco: pieszo wykonywanych jest 29,6% podróży, samochodem 48,9%, transportem publicznym 13,9%, a rowerem 6,0%.	Wartości nie sumują się do 100%.	Wyjaśnienie/ unikaliśmy podawania środków transportu o małym udziale (np. hulajnogi) oraz wstawiania kategorii „inne” która o niczym nie informuje, dlatego wartość nie sumuje się do 100%
68.	12.08.2022	Urząd Miasta Katowice	2. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze, środowiskowe i transportowe regionu, Strona 27, Popyt w transporcie publicznym	Wskazane doprecyzowanie, względem którego roku wykazano niższy spadek: Niestety pandemia gwałtownie zahamowała ten proces, a wymiana pasażerska w roku 2020 spadła, aż o 39%.	Nie jest jasne czy dane odnoszą się do roku poprzedniego, czy innego.	Uwzględniona / dane podawane są rok do roku, czyli spadek w stosunku do roku 2019. Dodano zapis.
69.	12.08.2022	Urząd Miasta Katowice	2. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze, środowiskowe i transportowe regionu, Strona 27, Popyt w transporcie publicznym	Do ewentualnej weryfikacji, czy poniższe zdanie jest aktualne: Sukcesywnie wzrastają przewozy w transporcie lotniczym za pośrednictwem Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach.	Wpływ pandemii i jej skutków dla transportu lotniczego.	Uwzględniona / Faktycznie pandemia spowodowała gwałtowny spadek przewozów w transporcie lotniczym. Jednak w długookresowym ujęciu następuje wzrost tych przewozów. Przeredagowano zapis.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
70.	12.08.2022	Urząd Miasta Katowice	2. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze, środowiskowe i transportowe regionu, Strona 35, Transport publiczny	Tabor tramwajowy, którym dysponuje ZTM jest przestarzały (około 30% całości taboru ma powyżej 40 lat) i jest niedostosowany do dzisiejszych standardów. Tylko 25% taboru jest niskopodłogowa - Dane nieaktualne	Aktualnie Spółka Tramwaje Śląskie dysponuje taborem niskopodłogowym -125 wagonów, czyli 41,6 %, a tabor powyżej 40 lat to niecałe 17 % (w tym 2 wagony historyczne).	Uwzględniona/ informacja została zamieszczona na podstawie danych dostępnych we wrześniu 2021 r., dziękujemy za sprostowanie i uaktualniony informacje.
71.	12.08.2022	Urząd Miasta Katowice	3. Analiza SWOT, Strona 41, słabość DW7	Do weryfikacji, czy 4,4% faktycznie jest dużym udziałem tranzytu w ruchu drogowym ogółem.	Brak wyszczególnienia pozostałych pozycji i przypisanych im udziałów %, co może dawać mylne wrażenie.	Uwzględniona/ wielkość tranzytu można odnosić do wielkości obszaru, przez który jest prowadzony, w szczególności do liczby mieszkańców, zakładów produkcyjnych, instytucji. Województwo Śląskie, pod tym względem, jest jednym z największych w kraju więc udział tranzytu 4,4% należy uznać za duży. Jest to udział pracy transportowej pojazdów osobowych w tranzycie w pracy pojazdów osobowych realizowanej na terenie województwa. W ten sposób liczony udział tranzytu dla wszystkich pojazdów wynosi 6,3%, a w grupie pojazdów ciężarowych ciężkich 19,6%. Dodano zapisy.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
72.	12.08. 2022	Urząd Miasta Katowice	3. Analiza SWOT, Strona 43, Szansa KO4	Ze wskazaną szansą związane jest również zagrożenie wskazane w uzasadnieniu: Wzrost konkurencji na rynku poprzez pojawienie się nowych przewoźników.	W przypadku nierespektowania wzajemnego biletów przez przewoźników, większa ich liczba może spowodować, że przewozy nie będą aż tak atrakcyjne, jeśli pasażerowie będą musieli poświęcać dodatkowy czas na porównywanie i inne czynności związane z wyszukaniem i wyborem właściwego przewoźnika + możliwość dodatkowych przesiadek na dłuższych trasach.	Uwzględniona/ Zła organizacja przewozów może powodować zjawisko tzw. kanibalizacji, w którym konkurencja nie podnosi jakości usług tylko nastawiona jest na odbiór klientów. Dodaliśmy w SWOT zagrożenie KT10 „Niebezpieczeństwo zjawiska kanibalizacji w przypadku konkurencyjnych przewoźników”.
73.	12.08. 2022	Urząd Miasta Katowice	3. Analiza SWOT, Strona 43, Szansa KO4	Ze wskazaną szansą związane jest również zagrożenie wskazane w uzasadnieniu: Prowadzone i planowane prace modernizacyjne poprawiające stan infrastruktury kolejowej.	Długi czas realizacji prac i związane z tym utrudnienia (wydłużonych czas jazdy, zmieniony rozkład jazdy i niedostosowany tabor do obciążenia w poszczególnych godzinach) mogą zniechęcać ludzi do transportu kolejowego.	Uwzględniona/ Uwaga dotyczy prawdopodobnie szansy KO8, dodano zagrożenie KT11 „Przedłużające się remonty i modernizacje, powodujące utrudnienia w funkcjonowaniu kolei”
74.	12.08. 2022	Urząd Miasta Katowice	3. Analiza SWOT, Strona 44, Szansa KO10	Ze wskazaną szansą związane jest również zagrożenie wskazane w uzasadnieniu: Projekt uruchomienia systemu Kolei Metropolitalnej w obszarze Metropolii Górnośląsko - Zagłębiowskiej	kapitałochłonność i zakres inwestycji może spowodować, że będą to działania realizowane w długim okresie i efekty będą nieadekwatne do przyszłej sytuacji w Województwie.	Nieuwzględniona/ Kolej metropolitalna na dzień dzisiejszy wydaje się jedynym rozwiązaniem, które znacząco może wpłynąć na zachowania komunikacyjne mieszkańców metropolii. Wybór wariantu i trybu uruchomienia kolei metropolitalnej jest zadaniem innych opracowań, dotychczasowe prace nad uruchomieniem kolei metropolitalnej wskazują na przemyślane podejście do tego tematu.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
75.	12.08.2022	Urząd Miasta Katowice	3. Analiza SWOT, Strona 46, Szansa WO8	Ze wskazaną szansą związane jest również zagrożenie wskazane w uzasadnieniu: Prognozowane ocieplenie klimatu, powoduje zmniejszenie okresów zamarzania rzek.	Towarzyszące temu okresy suszy mogą powodować obniżanie poziomu rzek i nawet uniemożliwienie korzystania z tej formy transportu.	Wyjaśnienie/ wskazano na to zagrożenie w punkcie WT3
76.	12.08.2022	Urząd Miasta Katowice	6.1.2. Parametry funkcjonalne transportu zbiorowego, strona 101 i 102, Tabela 10. Wybrane parametry dla podsystemów transportu zbiorowego w dobie – stan istniejący oraz Tabela 11. Praca eksploatacyjna/transportowa w podsystemach transportu zbiorowego w dobie – scenariusz pośredni - 2030 r.	Zaniżona wielkość pracy przewozowej	Spółka Tramwaje Śląskie realizowała w roku 2018 w dzień roboczy 45 tys. pockm, a w dobie realizacji zadań inwestycyjnych i z tym związanymi włączeniami całych ciągów komunikacyjnych, realizuje pracę przewozową, na poziomie ponad 36 tys. pockm.	Wyjaśnienie/ Praca transportowa określana w modelu nie jest równa pracy transportowej podawanej w raportach. W modelu nie uwzględnia się przejazdów serwisowych pomiędzy pętlami i zajezdniami, nie uwzględnia się zróżnicowania częstości kursowania w różnych okresach doby, sieć jest uproszczona w stosunku do rzeczywistej. Zebrane wartości mają pozwolić na porównanie pracy pomiędzy poszczególnymi środkami transportu i ta dokładność jest wystarczająca.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
77.	12.08. 2022	Urząd Miasta Katowice	7.2. Działania i inwestycje szczebla krajowego, regionalnego oraz ponadlokalnego, Strona 148, Działania i inwestycje szczebla ponadlokalnego. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Kolej metropolitalna powinna być uzupełniona o rozbudowywaną i zmodernizowaną sieć tramwajową, a także integrację poprzez istniejące i nowo budowane centra przesiadkowe, sieci tramwajowej z pozostałymi formami komunikacji publicznej.	Sieć tramwajowa jest nie tylko modernizowana, ale także rozbudowywana, poprzez budowę nowych odcinków tras tramwajowych, a także poprawę warunków eksploatacyjnych poprzez dobudowywanie drugiego toru na odcinkach jednotorowych.	Uwzględniona/ Uzupełniono zapisy. W tekście RPT zmieniono zapis na: Kolej metropolitalna powinna być uzupełniona zmodernizowaną i rozbudowaną siecią tramwajową. Uzupełniono także zapis inwestycji PP5 na: Rozbudowa i modernizacja infrastruktury związanej z transportem tramwajowym, w tym tabor (Tramwaje Śląskie S.A).
78.	12.08. 2022	Urząd Miasta Katowice	Załącznik 7 Działania i inwestycje a cele RPT PD 9: Budowa połączenia drogowego od ul. Bocheńskiego do drogi krajowej nr 81 w Katowicach	"Przedłużenie ul. Bocheńskiego w kierunku dzielnicy Ligota-Panewniki". Wnioskuje się o odrębne wpisanie zadania	Zakres inwestycji został dostosowany do stanu faktycznego wynikającego ze stanowiska PKP PLK S.A. oraz uzgodnień z mieszkańcami.	Nieuwzględniona/ jeśli jest to zakres inwestycji, której dotyczy uwaga, to nie ma potrzeby dodawania dodatkowego opisu. Natomiast, jeśli jest to oddzielne zadanie, to ma ono charakter lokalny i tego typu inwestycje mogą być dofinansowane ze środków krajowych lub UE w przypadku zgodności z kierunkami RPT (cele i działania).

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
79.	12.08.2022	Urząd Miasta Katowice	Załącznik 7 Działania i inwestycja a cele RPT PD 6: Budowa Drogowej Trasy Średnicowej Wschód	Wnioskuję się o odrębne wpisanie zadania: "Drogowa Trasa Średnicowa - Przebudowa Al. Roździeńskiego przy wylocie z tunelu Katowickiego" Bądź dookreślenie obecnego – w tym: " Przebudowa Al. Roździeńskiego przy wylocie z tunelu Katowickiego"		Nieuwzględniona/ wnioskowany odcinek wykracza poza zakres inwestycji pn. DTŚ Wschód, z kolei inwestycja "Przebudowa Al. Roździeńskiego przy wylocie tunelu Katowickiego" ma na celu usprawnienie ruchu samochodowego w centrum Katowic. Aby inwestycja ta była zgodna z RPT muszą jej towarzyszyć działania uspokajające ruch samochodowy i usprawniające transport publiczny. Inwestycja musi też być zgodna z założeniami SUMPu.
80.	12.08.2022	Urząd Miasta Katowice	Załącznik 7 Działania i inwestycja a cele RPT PD 24: Budowa Drogowej Trasy Średnicowej Północ	Wnioskuję się o odrębne wpisanie zadania: "Przedłużenie ul. Stęślickiego na odcinku od ul. Misjonarzy Oblatów do Al. W. Korfantego" Bądź dookreślenie obecnego w tym: "Przedłużenie ul. Stęślickiego na odcinku od ul. Misjonarzy Oblatów do Al. W. Korfantego"		Nieuwzględniona/ dookreślenie zasięgu, charakteru i lokalizacji Drogowej Trasy Średnicowej Północ musi być wykonane na poziomie lokalnych dokumentów i być zgodne z SUMPem.
81.	12.08.2022	Urząd Miasta Katowice	Załącznik 7 Działania i inwestycja a cele RPT - nowe zadanie:	Kontynuacja budowy systemu węzłów przesiadkowych w Katowicach, w tym: Budowa węzła Św. Jana w Katowicach, Budowa węzła Kostuchna w Katowicach,	Planowane węzły przesiadkowe o znaczeniu ponadregionalnym spełniają funkcję integrującą transport ponadlokalny z lokalnym, realizowany przez różne środki transportu: zbiorowego - kolej, autobus,	Częściowo uwzględniona/ zastosowano ogólną nazwę dla działania dotyczącego centrów przesiadkowych: Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych o znaczeniu

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				Budowa węzła Podlesie w Katowicach	tramwaj oraz indywidualnego - samochód, rower, hulajnoga itp.	ponadlokalnym (w tym w Bielsku Białej, Gliwicach, Katowicach, Subregionie Północnym) wskazanych w SUMP/ strategii ZIT. Nadano im status priorytetowy.
82.	12.08.2022	Urząd Miasta Katowice	Załącznik 7 Działania i inwestycja a cele RPT - nowe zadanie:	Rozbudowa układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna	Zadanie powiązane z powyższym tj. Budowa węzła Kostuchna w Katowicach	Nieuwzględniona/ Inwestycja w części pokrywa się z inwestycją PP5 – Rozbudowa i modernizacja infrastruktury związanej z transportem tramwajowym..., natomiast rozbudowa układu drogowego to inwestycja o charakterze lokalnym nie będąca przedmiotem RPT.

83.	12.08. 2022	Urząd Miasta Żory	<p>Rozdział 7. Działania i inwestycje</p> <p>Tabela 41. Inwestycje i działania rekomendowane do realizacji z poziomu regionu w ramach budżetu samorządu województwa (w ramach dostępności środków), programu FE SL 2021-2027 lub z innych źródeł do roku 2030</p>	<p>Wnioskuje się o się przeniesienie ponadlokalnego projektu drogowego PD12 pn. „Budowa Regionalnej Drogi Racibórz – Pszczyna (droga wojewódzka nr 935) etap Żory – Rudziczka” do zestawu inwestycji i działań ujętych w tabeli nr 41 („Inwestycje i działania rekomendowane do realizacji z poziomu regionu w ramach budżetu samorządu województwa (w ramach dostępności środków), programu FE SL 2021-2027 lub z innych źródeł do roku 2030)”.</p>	<p>Inwestycja ma strategiczne znaczenie dla zapewnienia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego województwa śląskiego, ponieważ istniejący odcinek drogi wojewódzkiej nr 935, przechodzący przez wschodnią część Żor (dzielnica Kleszczów) oraz miejscowości powiatu pszczyńskiego (Rudziczka, Suszec, Kobielice, Radostowice, Pszczyna), stanowi ważny łącznik dla autostrady A1 oraz drogi krajowej nr 1 (a w perspektywie kilku lat także dla drogi ekspresowej S1). Jednocześnie ww. odcinek drogi jest łącznikiem dla korytarzy sieci bazowej Katowice-Ostrawa-Brno-Wiedeń i Katowice-Žilina-Bratysława-Wiedeń. W ostatnich latach ww. odcinek drogi charakteryzuje się narastającymi potokami ruchu samochodowego, co potwierdza załącznik nr 2 do RPT „Potoki samochodowe i pasażerskie w dobie – stan istniejący”. Wskazuje on, iż w stanie obecnym na odcinku ul. Pszczyńskiej/Nowopszczyńskiej w Żorach (silnie zurbanizowana dzielnica Kleszczów) notuje się intensywność ruchu wynoszącą 12500 pojazdów na dobę. Jest to wartość zbliżona do potoków zidentyfikowanych na istniejących odcinkach obwodnicy w granicach miasta Żory i zarazem większa od potoków notowanych na pozostałych odcinkach drogi wojewódzkiej nr 935 w granicach subregionu zachodniego, w tym na również na odcinkach planowanych do realizacji w</p>	<p>Nieuwzględniona/ Inwestycja ta realizowana jest na terenie powiatu grodzkiego, takie inwestycje automatycznie wpisywane są do inwestycji ponadlokalnych. Nie wyklucza to natomiast możliwości starania się o dofinansowanie z środków krajowych i UE.</p>
-----	-------------	-------------------	---	--	---	--

				<p>ramach projektu RD22 (obszar miasta Rydułtowy, gminy Kornowac i Raciborza).</p> <p>Istotnych informacji, świadczących o regionalnym wymiarze i priorytetowym charakterze niniejszego projektu, dostarcza załącznik nr 3 do RPT pn. „Potoki samochodowe i pasażerskie w dobie - Wariant Wynikowy 2030”. Zakłada on znaczące przeniesienie ruchu samochodowego na planowany do budowy (rozbudowy) odcinek obwodnicy (prognozowane wartości 6950-7140 pojazdów na dobę), co automatycznie niweluje potoki ruchu samochodowego na odcinku ul. Pszczyńskiej/Nowopszczyńskiej (prognozowane wartości 6860-7070 pojazdów na dobę). Oznacza to, iż w relacji do stanu istniejącego (tj. 12500 pojazdów na dobę), potoki ruchu zmniejszą się nawet o 56%.</p> <p>Logika interwencji idealnie wpisuje się w założenia projektu programu „Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027”, w szczególności w założenia priorytetu IV „Lepiej połączone Śląskie” i odpowiadającego mu celu szczegółowego „Rozwój i udoskonalenie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>transgranicznej”, ponieważ:</p> <ul style="list-style-type: none">- polega na budowie (rozbudowie) drogi wojewódzkiej wraz z częściową zmianą jej przebiegu,- jest ukierunkowana na poprawę bezpośredniego dostępu do sieci TEN-T (droga wojewódzka nr 935 jest ważnym łącznikiem korytarzy sieci bazowej TEN-T),- jest ukierunkowana na poprawę dostępu do miejsc inwestycyjnych (m.in. tereny strefy ekonomicznej w bezpośrednim pobliżu autostrady A1) oraz potencjalnie na usprawnienie dostępu do węzłów transportowych zapewniających integrację transportu publicznego (istniejące centrum przesiadkowe w Żorach oraz planowany do realizacji „Subregionalny Węzeł Transportowy” określony w projekcie PP7). <p>Ponadto inwestycja będzie prowadzona na terenie miasta na prawach powiatu i spełnia warunki brzegowe określone w programie operacyjnym, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none">- planowana do budowy i przebudowy obwodnica ma na celu zmniejszenie ruchu samochodowego w centrum miasta Żory (co potwierdzają m.in. załączniki nr 2 i 3 do RPT),- projekt obejmuje działania ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego (przeniesienie ruchu tranzytowego poza tereny zurbanizowane; zastąpienie istniejącego kolizyjnego odcinka	
--	--	--	--	--	--

					<p>drogi nowym odcinkiem drogi ze skrzyżowaniami bezkolizyjnymi, separującymi ruch pieszy, rowerowy i kolejowy od ruchu samochodowego).</p> <p>Kolejnym argumentem, świadczącym o regionalnym, priorytetowym znaczeniu przedmiotowego projektu jest fakt, iż istniejący odcinek drogi wojewódzkiej nr 935, przebiegający przez wschodnią część Żor (ul. Pszczyńska), pokrywa się z wyznaczonym przebiegiem krajowej trasy rowerowej nr 12. Wyznaczona trasa przebiega na linii wschód-zachód województwa śląskiego i łączy aglomerację rybnicką z trasą nr 17 w Pszczynie. W rezultacie opisane już wcześniej znaczące przeniesienie ruchu samochodowego (w szczególności o charakterze tranzytowym) na nowy odcinek obwodnicy oraz zakładana zmiana przebiegu drogi wojewódzkiej nr 935 docelowo spowodują, iż ul. Pszczyńska w Żorach stanie się drogą o charakterze stricte lokalnym, co zdecydowanie zwiększy bezpieczeństwo rowerzystów poruszających się po krajowej trasie rowerowej nr 12, która – zgodnie z planami i priorytetami określonymi w projekcie Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego – powstanie w ciągu najbliższych kilku lat.</p>	
--	--	--	--	--	--	--

84.	12.08.2022	Urząd Miasta Żory	Załącznik nr 7 – Działania i inwestycje a cele RPT	W nawiązaniu do modyfikacji wymienionych w punkcie 1 postuluje się również o rewizję matrycy celów przypisanych do projektu „Budowa Regionalnej Drogi Racibórz – Pszczyna (droga wojewódzka nr 935) etap Żory – Rudziczka”.	<p>Oprócz celów już przypisanych (cel 2.1, 3.1, 3.2.), projekt „Budowa Regionalnej Drogi Racibórz – Pszczyna (droga wojewódzka nr 935) etap Żory – Rudziczka” spełnia dodatkowo następujące cele RPT:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cel szczegółowy 1.1: Ograniczenie poziomu emisyjności systemu transportowego, w tym w szczególności emisji CO2. <p>Uzasadnienie: W ramach ww. inwestycji zaplanowano również powstanie infrastruktury wspomagającej rozwój zeroemisyjnych środków transportu, w tym budowę dróg rowerowych o długości ok. 3 km oraz budowę dwóch podziemnych przejazdów dla rowerów.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cel szczegółowy 1.2: Ograniczenie niekorzystnego wpływu transportu na tereny sąsiadujące z infrastrukturą transportową <p>Uzasadnienie: Efektem realizacji projektu będzie redukcja hałasu związanego z transportem poprzez zmniejszenie ruchu samochodowego na terenach zamieszkałych</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cel szczegółowy 2.5: Minimalizowanie uciążliwości wynikających z funkcjonowania infrastruktury transportowej dla mieszkańców województwa <p>Uzasadnienie: Budowa nowego odcinka obwodnicy Żor ma na celu eliminację ruchu</p>	Częściowo uwzględniona/ Dodano cele 2.5 i 4.1, natomiast cele 1.1 i 1.2 nie są możliwe do udowodnienia w ramach RPT. Odrębne opracowania np. studium wykonalności mogą udowodnić realizację tych celów.
-----	------------	-------------------	--	---	---	---

					<p>tranzytowego o zasięgu regionalnym oraz krajowym z obszarów mieszkalnych i centrów miast (bezpośrednie sąsiedztwo żorskiej Starówki).</p> <p>- Cel szczegółowy 4.1: Zapewnienie dostępu różnych gałęzi transportu do obszarów inwestycyjnych i turystycznych</p> <p>Uzasadnienie: Realizacja projektu ma na celu także zapewnienie sprawnego dostępu drogowego do obszarów inwestycyjnych oraz turystycznych zlokalizowanych zarówno na terenie miasta Żory, jak i poza jego granicami (m.in. gmina Suszec, gmina Pszczyna). Ma to szczególne znaczenie w kontekście opisanej już wcześniej kwestii dotyczącej roli drogi wojewódzkiej nr 935 dla połączenia korytarzy sieci bazowej Katowice-Ostrawa-Brno-Wiedeń i Katowice-Žilina-Bratysława-Wiedeń.</p> <p>Z powyższych informacji wynika, iż inwestycja spełnia wszystkie cele przypisane budowie i modernizacji dróg wojewódzkich w aspekcie działań i inwestycji szczebla regionalnego do roku 2030, które opisane zostały na stronie 143 RPT. Inwestycja spełnia również cele środowiskowe RPT (cel 1.1.), ponieważ uwzględnia także działania wspomagające rozwój zeroemisyjnych środków transportu (budowa dróg i przejazdów rowerowych).</p>	
--	--	--	--	--	---	--

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
85.	12.08.2022	Urząd Miasta Żory	Uwaga generalna odnosząca się do nazwy projektu „Budowa Regionalnej Drogi Racibórz – Pszczyna (droga wojewódzka nr 935) etap Żory – Rudziczka”	<p>Proponuje się zmianę nazwy projektu celem doprecyzowania zakresu inwestycji.</p> <p>Jest: „Budowa Regionalnej Drogi Racibórz – Pszczyna (droga wojewódzka nr 935) etap Żory – Rudziczka”</p> <p>Propozycja zmiany: „Budowa i rozbudowa obwodnicy Żor w ramach przebiegu Drogi Regionalnej Racibórz-Pszczyna wraz z łącznikami do układu drogowego miasta”</p>	<p>Proponowana nazwa precyzuje zakres niniejszej inwestycji, w ramach której docelowo planuje się rozbudowę istniejącego odcinka obwodnicy oraz budowę jej nowych odcinków łączących ul. Nad Rudą z ul. Pszczyńską w połączeniu z planowanymi łącznikami z istniejącym układem drogowym miasta. Sugerowana korekta ma charakter wyłącznie porządkowy.</p>	Uwzględniona / Zmieniono nazwę

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
86.	12.08.2022	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Północnego Województwa Śląskiego	Rozdział 7 Działania i inwestycje Zał. nr 7 Działania i inwestycje a cele RPT	<p>Nie uwzględniono zadań inwestycyjnych obejmujących budowę centrów przesiadkowych na obszarze Subregionu Północnego, tj.:</p> <p>I. Budowa czterech węzłów przesiadkowych na terenie Miasta Częstochowa tj.: 1. Węzeł przesiadkowy przy ul. Goździków, 2. Węzeł przesiadkowy przy ul. Przyjemna (rozbudowa pętli linii 33 i 38), 3. Węzeł przesiadkowy przy ul. Korfantego (rejon skrzyżowania z ul. Kucelin Łąki – przedłużenie linii 13, 19 i 28 lub alternatywna lokalizacja za Hutą Szkła „Guardian, 4. Węzeł przesiadkowy ul. Sejmowa – budowa pętli z parkingiem przy skrzyżowaniu z ul. Sucharskiego;</p> <p>II. Budowa węzła przesiadkowego na terenie Miasta Myszków;</p> <p>III. Budowa węzła przesiadkowego na terenie Miasta Kłobuck;</p> <p>IV. Budowa węzłów</p>	<p>Są to inwestycje wspierające mobilność miejską w głównych ośrodkach miejskich powiatów subregionu północnego. Pozwalają na uzupełnienie już istniejącej infrastruktury centrów przesiadkowych zwiększając ich wykorzystanie i znaczenie w subregionie.</p>	<p>Częściowo uwzględniona/ zastosowano ogólną nazwę dla działania dotyczącego centrów przesiadkowych: Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych o znaczeniu ponadlokalnym (w tym w Bielsku Białej, Gliwicach, Katowicach, Subregionie Północnym) wskazanych w SUMP/ strategii ZIT. Nadano im status priorytetowy.</p>

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				przesiadkowych na obszarze Powiatu Częstochowskiego- 6 szt.		

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
87.	12.08. 2022	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Północnego Województwa Śląskiego	Rozdział 7 Działania i inwestycje Zał. nr 7 Działania i inwestycje a cele RPT	Brak uwzględnionych inwestycji na poziomie dróg powiatowych, a co się z tym wiąże brak stosownej informacji czy inwestycje na kluczowych drogach powiatowych będą możliwe do realizacji. Propozycja zmiany: Uwzględnienie w RPT zapisu o możliwości lub braku możliwości ubiegania się o dofinansowanie realizacji zadań na drogach kategorii niższej niż krajowe i wojewódzkie, a stanowiące np. kluczowe połączenie dróg krajowych i wojewódzkich.	We wcześniejszych etapach zgłaszania inwestycji do RPT, Powiat Kłobucki zgłaszał m.in. zadanie pn. Przebudowa drogi powiatowej DP 2023 S (od drogi krajowej DK 43 w Kłobucku do drogi wojewódzkiej DW 491 w miejscowości Zawady). W przedmiotowym projekcie RPT nie ma zapisów dotyczących dróg o kategorii niższej niż krajowe i wojewódzkie, a co się z tym wiąże nie ma uwzględnionych zadań zgłaszanych przez powiaty dot. dróg powiatowych.	Nieuwzględniona/ RPT nie odnosi w sposób bezpośredni do dróg lokalnych. Jeśli inwestycja spełnia cele RPT (co powinno być udowodnione), może starać się o dofinansowanie ze środków krajowych i UE.
88.	12.08. 2022	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Północnego Województwa Śląskiego	Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego - część I Studium analityczno-prognostyczne	Nie uwzględniono w potokach transportu powiatu częstochowskiego. Proszę o uwzględnienie linii powiatowych w pkt. 2.9 ww. dokumentu.	Uwagę z dodatkowymi trasami przekazano 13 maja 2022. Przebieg tras znajduje się: https://www.czystochowa.powiat.pl/przebieg-linii-powiatowych	Nieuwzględniona/ Przebiegi linii powiatowych zostały uwzględnione w modelu ruchu wg stanu na rok 2021. Ewentualne różnice wynikają z uproszczeń modelowych i nie mają wpływu na wnioskowanie.

89.	12.08. 2022	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Północnego Województwa Śląskiego	Załącznik nr 4 „Wykaz inwestycji szczebla krajowego”. Tabela 2. Inwestycje rekomendowane do realizacji z poziomu krajowego do roku 2030 nieujęte w dokumentach strategicznych – tabela Krajowe inwestycje drogowe do 2030r.	Wprowadzenie dodatkowej pozycji (zadania) do załącznika nr 4 „Wykaz inwestycji szczebla krajowego”. Tabela 2. Inwestycje rekomendowane do realizacji z poziomu krajowego do roku 2030 nieujęte w dokumentach strategicznych – tabela Krajowe inwestycje drogowe do 2030r. Wprowadzenie punktu KD22 pn.: „Przebudowa drogi krajowej DK 91 na odcinku Rudniki – granica woj. śląskiego/łódzkiego”.	Uzasadnienie konieczności przebudowy drogi krajowej DK-91 na odcinku Rudniki do granicy woj. śląskiego z woj. łódzkim – 17 km wraz z chodnikiem i ścieżką rowerową od Rudnik do Lipicza. GDDKiA powyższą przebudowę planowała realizować już w 2000r. Na powyższy odcinek powstały już 2 dokumentacje projektowe w roku 2002 oraz w roku 2010, które uwzględniały: 1) Przebudowę 17 km drogi DK-91 od Rudnik do granicy województwa śląskiego 2) Budowę chodników i ścieżek rowerowych od Rudnik poprzez Kłomnice do miejscowości Lipicze 3) Budowę rond: • w Rudnikach • w Rudnikach Nowych • w Witkowicach • w Kłomnicach Przebiegająca przez teren gminy Rędziny, Kłomnice i Kruszyny droga krajowa DK-91 jako droga której nadano klasę GP tj. drogi głównej ruchu przyspieszonego stanowi drogę alternatywną w stosunku do przebudowanej drogi krajowej nr 1 (dawnej DK-1). Od chwili rozpoczęcia przebudowy drogi krajowej DK-1 (obecnie autostrada A1), droga krajowa DK-91 przejęła ruch tranzytowy i lokalny. Spowodowało to wzrost natężenia ruchu i związane z tym	Nieuwzględniona/ Inwestycje na drogach krajowych nie są w gestii Województwa i jako takie nie były badane, lecz przepisane z programów krajowych, w których nie uwzględniono wskazanej drogi. Inwestycja jest uwzględniona częściowo jako obwodnica Kłomnic KD17. Inwestycja znajduje się w tabeli 1 w Załączniku 4.
-----	-------------	---	---	--	---	--

					<p>inne uciążliwości zarówno dla kierowców poruszających się po tej drodze jak również dla mieszkańców terenów przylegających do drogi DK-91. Władze gminy Kłomnice i gminy Rędziny jak również Powiatu Częstochowskiego wraz z mieszkańcami nieustająco od 2005 r. do chwili obecnej podejmują działania w celu wykonania przebudowy DK91 i budowy obwodnicy miejscowości Kłomnice. Bezsprzeczne jest, że natężenie ruchu pojazdów samochodowych w gminie Kłomnice i gminie Rędziny, w związku z przebudową DK-1 zwiększyło się kilkakrotnie. Z badania natężenia ruchu wykonanego w sierpniu 2019r. wynika, że po drodze DK91 porusza się ok. 17.000 pojazdów na dobę, z prędkością przekraczającą niejednokrotnie 100 km/h w centrum Rędzin czy Kłomnic, w terenie zabudowanym. Stanowi to niewątpliwie zagrożenie dla życia i zdrowia mieszkańców. Tylko w roku 2019 odnotowano 2 śmiertelne wypadki drogowe z udziałem pieszych i rowerzystów. W Kłomnicach problem stanowią tworzące się korki, uniemożliwiające wjazd i wyjazd ze skrzyżowań z drogami niższej kategorii: z czterema drogami powiatowymi: DP 1030S, DP 1029S, DP 1070 S, DP 1024 S i z siedmioma drogami gminnymi. Lokalizacja planowanej przebudowy drogi jest zgodna z dokumentami planistycznymi gminy i województwa. Przebieg drogi</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>krajowej DK-91 został ustalony już w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Kłomnice, uchwalonym Uchwałą Rady Gminy Kłomnice Nr 124/XVII/2000 dn. 28.09.2000r. Konieczność przebudowy drogi oraz jej przebieg utrzymała także zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Kłomnice, zatwierdzona w dniu 23 marca 2018 roku. Jest to teren nieobjęty żadną z form ochrony przyrody, położony w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej zabudowy. Kluczowym argumentem przemawiającym za potrzebą przebudowy przedmiotowej drogi na odcinku Rudniki – Kłomnice – granica województwa, obok ogromnego natężenia ruchu są parametry istniejącej drogi DK-91 i ich zgodność z przepisami prawa. Droga krajowa DK-91 stanowi obecnie drogę klasy GP tj. drogę główną ruchu przyspieszonego jednocześnie jako drogę alternatywną do wybudowanej autostrady A1. Nie bez znaczenia jest także brak odpowiedniego oznakowania, sygnalizacji świetlnej, ciągów pieszojezdnych i chodników dla pieszych przy drodze DK-91. Droga krajowa DK-91 która przejmuje ruch tranzytowy z autostrady A1 nie jest przygotowana do przenoszenia takiego obciążenia ruchem. Przebudowa wnioskowanej drogi znacznie ułatwi</p>	
--	--	--	--	--	---	--

					<p>przejazd oraz wydatnie podniesie spójność sieci drogowej. Zasadniczym celem przebudowy drogi jest znacząca poprawa płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Realizacja inwestycji będzie miała wpływ na znaczną poprawę bezpieczeństwa ruchu na drogach położonych w centrum Kłomnic, czy Rudnik, zmniejszenie emisji komunikacyjnych, zanieczyszczeń powietrza i hałasu oraz związanych z nimi uciążliwości, poprawę warunków życia i wypoczynku mieszkańców Kłomnic.</p> <p>Z badań przeprowadzonych przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach wynika, że znacznie przekroczone są dopuszczalne poziomy hałasu dla zabudowy mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej. Wyniki analiz przekazano także w 2019 roku do GDDKiA w Katowicach.</p> <p>Przebudowa drogi w zdecydowany sposób przyczyni się do zmniejszenia ryzyka zagrożenia życia i zdrowia ludności mogącego powstać w wyniku kolizji i awarii komunikacyjnych. Przejazd przez gminę Rędziny i Kłomnice odbywa się w bardzo trudnych warunkach. Znaczny wzrost ruchu stanowi dużą uciążliwość dla mieszkańców w/w gmin, a także stwarza zagrożenie dla budynków i budowli położonych w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego DK-91. Odczuwalne są przede wszystkim</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>duże wibracje, hałas, zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego przez spaliny. Zdecydowanie niewrażliwym miejscem są skrzyżowania drogi krajowej z drogami powiatowymi i gminnymi przy których zasadnym byłoby wybudowanie rond, które w znacznym stopniu poprawiłyby bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zasadnym jest wybudowanie ronda na skrzyżowaniach z drogami powiatowymi, m.in.:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na skrzyżowaniu drogi DK-91 z drogą powiatową nr 1060S w miejscowości Rudniki2) na skrzyżowaniu drogi DK-91 z drogą powiatową nr 1059 S w miejscowości Nowe Rudniki3) na skrzyżowaniu drogi DK-91 z drogą powiatową nr DP 1019 S i 1034 S w miejscowości Witkowice4) na skrzyżowaniu drogi DK-91 z drogą powiatową DP 1029 S w miejscowości Kłomnice.5) Na skrzyżowaniu drogi DK-91 z drogą powiatową DP 1030S w miejscowości Kłomnice. <p>Takie rozwiązania służyłyby również mieszkańcom sąsiedniej gminy Kruszyna jako droga dojazdowa do Częstochowy.</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>Jako uzasadnienie przebudowy drogi DK91 należy przywołać także prognozę wzrostu ciężkiego ruchu samochodowego, zwłaszcza tranzytowego. Z analiz ruchu dla DK-91 w m. Kłomnice opracowanych w roku 2009 przez Firmę Transport i Miasto „TiM”, Częstochowa, Al. N.M.P. 75/23 na zlecenie Urzędu Gminy Kłomnice z którego wynika, że w roku 2009 natężenie ruchu na drodze krajowej DK91 w miejscowości Kłomnice wynosiło 8700 pojazdów/dobę. Przewidywane natężenie ruchu w roku 2020 ma wynosić 11900 a w roku 2030 – 16300 poj./dobę. Obecnie po przebudowie drogi DK-1 natężenie ruchu w roku 2030 przewiduje się 23500 pojazdów na dobę. Droga krajowa to także trasa ruchu pielgrzymkowego. Co roku w pielgrzymkach przechodzących przez miejscowość Kłomnice, Witkowice, Rędziny uczestniczą tysiące pątników zmierzających na Jasną Górę oraz do Klasztoru Matki Boskiej w Gidlach.</p> <p>Ponadto droga DK-91 jest jedyną alternatywną drogą do przebudowanej autostrady A1. Obecnie w przypadku wystąpienia kolizji lub wypadku na autostradzie A1 wraca na DK-91. Problemem jest również odbiór odpadów komunalnych. Śmieciarki odbierające odpady kilka razy w miesiącu praktycznie całkowicie paraliżują ruch na drodze DK-91.</p>	
--	--	--	--	--	---	--

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
90.	12.08. 2022	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Północnego Województwa Śląskiego	Załącznik nr 4 „Wykaz inwestycji szczebla krajowego”. Tabela 2. Inwestycje rekomendowane do realizacji z poziomu krajowego do roku 2030 nieujęte w dokumentach strategicznych – tabela Krajowe inwestycje drogowe do 2030r.	Wprowadzenie dodatkowej pozycji (zadania) do załącznika nr 4 „Wykaz inwestycji szczebla krajowego”. Tabela 2. Inwestycje rekomendowane do realizacji z poziomu krajowego do roku 2030 nieujęte w dokumentach strategicznych – tabela Krajowe inwestycje drogowe do 2030r. Wprowadzenie punktu KD23 pn.: „Budowa i przedłużenie drogi serwisowej S 07 na odcinku Rząsawa – Częstochowa”	Przy przebudowie drogi krajowej DK-1 (obecnie autostrada nr 1) likwidacji uległy wszystkie zjazdy z drogi krajowej łączącej drogi dojazdowe do Gminy Mykanów, Rędziny i Kruszyna i będące bezpośrednim dojazdem do poszczególnych Gmin. Po licznych interwencjach wójtów, radnych i mieszkańców została wybudowana droga serwisowa (równoległa do autostrady), która przejęła ruch kołowy z gminy Kruszyna i Mykanów. Obecnie jest to najszybsza droga, którą można dojechać z w/w Gmin do węzła drogowego Rząsawa i tam bezpośrednio wjechać na autostradę. Przedmiotowa droga serwisowa została wybudowana na odcinku od Bogusławic do węzła Rząsawa. Zasadnym byłoby przedłużenie w/w drogi serwisowej od węzła Rząsawa do granic miasta Częstochowa. Powyższe przedłużenie drogi serwisowej pozwoli na korzystanie z tej drogi mieszkańcom Gminy Rędziny na szybki i bezpośredni dojazd od Częstochowy.	Nieuwzględniona/ Droga ma charakter lokalny, nie jest przedmiotem RPT, może starać się o dofinansowanie przy wykazaniu zgodności z celami RPT.

91.	12.08. 2022	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Północnego Województwa Śląskiego	Załącznik nr 6 „Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego”. Tabela 1. Inwestycje o znaczeniu ponadlokalnym rekomendowane do realizacji w perspektywie do roku 2030 możliwe / planowane do dofinansowania w ramach budżetów samorządów lokalnych, ich związków lub innych źródeł – tabela Ponadlokalne inwestycje drogowe do 2030.	Wprowadzenie dodatkowej pozycji (zadania) do załącznika nr 6 „Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego”. Tabela 1. Inwestycje o znaczeniu ponadlokalnym rekomendowane do realizacji w perspektywie do roku 2030 możliwe / planowane do dofinansowania w ramach budżetów samorządów lokalnych, ich związków lub innych źródeł – tabela ponadlokalne inwestycje drogowe do 2030. Wprowadzenie punktu PD24 pn.: „Budowa obwodnicy miejscowości Dudki, Lubojna i Lubojenka”.	<p>W trakcie przebudowy drogi krajowej nr 1 zrealizowano m.in. budowę wiaduktu drogowego wraz z przebudową odcinka drogi powiatowej od km 0+000 do km 0+851,06. Obiekt został zrealizowany na podstawie Decyzji nr 8/2014 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej Wojewody Śląskiego z dnia 08.08.2014r. (znak pisma IFXIII.7820.43.2012), udzielającej zezwolenia na realizację inwestycji drogowej pn. „Budowa autostrady A-1 na odcinku Tuszyn – Pyrzowice, część II, odcinek projektowy nr 2 długości 42,8 km – granica województwa łódzkiego/śląskiego – węzeł Zawodzie (z węzłem) odcinek F – węzeł Rząsawa (z węzłem) – węzeł Blachownia (z węzłem), od km 417+530,00 do km 437+800,00”. Obecnie wzmożony ruch kołowy odbywa się drogą wojewódzką nr DW 483 z Woli Kiedrzyńskiej (północna część Częstochowy) poprzez miejscowość Kolonia Wierzchowisko, Lubojna i Dudki aż do granicy województwa łódzkiego.</p> <p>Kluczowym argumentem przemawiającym za budową obwodnicy miejscowości Dudki, Lubojna i Lubojenka jest ogromne natężenie ruchu. Nie ma możliwości zastosowania rozwiązań chroniących mieszkańców przed uciążliwościami, np. budowa ekranów akustycznych, z uwagi na brak miejsca do ustawienia takich urządzeń. Nie bez znaczenia jest także brak odpowiedniego</p>	Nieuwzględniona / Budowa obwodnicy miejscowości Dudki, Lubojna i Lubojenka nie mieści się w zakresie inwestycji ponadlokalnych, gdyż dotyczy drogi wojewódzkiej. Jednocześnie inwestycja nie jest uwzględniona w planach inwestycyjnych Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach, więc nie może zostać dopisana do tabeli zawierającej inwestycje rekomendowane z poziomu regionu do roku 2030.
-----	-------------	---	--	--	--	---

					<p>oznakowania, sygnalizacji świetlnych, ciągów pieszo-jezdnych i chodników dla pieszych przy drodze wojewódzkiej nr DW 483.</p> <p>Budowa obwodnicy w zdecydowany sposób przyczyni się do zmniejszenia ryzyka zagrożenia życia i zdrowia ludności mogącego powstać w wyniku kolizji i awarii komunikacyjnych. Znaczny wzrost ruchu stanowi dużą uciążliwość dla mieszkańców gminy Mykanów a także stwarza zagrożenie dla budynków i budowli położonych w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego DW 483. Odczuwalne są przede wszystkim duże wibracje, hałas, zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego przez spaliny. Budowa obwodnicy rozwiąże problem ogromnego natężenia ruchu w północnej części Częstochowy z dzielnicą Kiedrzym, Woli Kiedrzyńskiej, Kolonii Wierchowisko, Lubojny oraz Dudek.</p> <p>Obecnie realizowane są scalenia gruntów w miejscowości Lubojna i Lubojenka, a założeniach scaleniowych ujęto teren pod budowę ewentualnego ronda.</p>	
--	--	--	--	--	--	--

92.	12.08. 2022	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Północnego Województwa Śląskiego	Załącznik nr 6 „Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego”. Tabela 1. Inwestycje o znaczeniu ponadlokalnym rekomendowane do realizacji w perspektywie do roku 2030 możliwe / planowane do dofinansowania w ramach budżetów samorządów lokalnych, ich związków lub innych źródeł – tabela Ponadlokalne inwestycje drogowe do 2030.	<p>Wprowadzenie dodatkowej pozycji (zadania) do załącznika nr 6 „Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego”. Tabela 1. Inwestycje o znaczeniu ponadlokalnym rekomendowane do realizacji w perspektywie do roku 2030 możliwe / planowane do dofinansowania w ramach budżetów samorządów lokalnych, ich związków lub innych źródeł – tabela ponadlokalne inwestycje drogowe do 2030. Wprowadzenie punktu PD25 pn.: „Zwiększenie mobilności Subregionu Północnego poprzez przebudowę DP 1059S na odc. Mykanów – węzeł autostradowy Rzęsawa – Kościelec – Rudniki – DK-91”</p> <p>Wprowadzenie w/w dodatkowej pozycji załącznika nr 7.</p>	<p>Przedmiotowa droga powiatowa ma charakter ponadregionalny dla północnej części województwa śląskiego stanowiąc jedyne połączenie wybudowanej autostrady A 1 relacji Cieszyn - Gdańsk w sieci T-ENT (po śladzie DK 1) i węzła autostradowego „Kościelec” po zachodniej stronie z drogą wojewódzką 483 a po wschodniej stronie z drogą krajową Nr 91 i dalej z drogą wojewódzką Nr 786.</p> <p>Dokończenie przebudowy drogi umożliwi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gospodarcze wykorzystanie terenów w sąsiedztwie lotniska Rudniki (którymi interesują się potencjalni inwestorzy m.in. Polska Agencja Inwestycji i Handlu), wybudowanej autostrady i planowanej giełdy rolno - spożywczej przez Spółkę Skarbu Państwa (Regionalny Fundusz Gospodarczy S.A na obszarze blisko 50 hektarów), • Rozwoju zarejestrowanego lotniska cywilnego Rudniki, wykorzystywanego obecnie przez Aeroklub Częstochowski, przedstawicieli władz państwowych różnego szczebla oraz osoby duchowne, • Zmniejszenia zdarzeń losowych w ruchu pieszym i kołowym, które na chwilę obecną niebezpiecznie rosną, a co za tym idzie wzrasta ilość ofiar śmiertelnych, <p>Utrzymania gminnego taboru autobusowego Gminy Rędziny, niedawno zmodernizowanego w ramach środków unijnych. Wzmożony ruch na DK91 oraz</p>	Nieuwzględniona/ droga ma charakter lokalny, jednak może spełniać cele RPT (np. poprzez zwiększenie dostępności transportowej ogółem, zwiększenie dostępności do terenów inwestycyjnych, poprawę bezpieczeństwa itp.), co powinno zostać uzasadnione na etapie ubiegania się o dofinansowanie.
-----	-------------	---	--	---	--	--

					<p>drodze powiatowej wraz z tworzącymi się korkami stwarzają zagrożenie zwrotu dofinansowania UE na zakup autobusów służących komunikacji zbiorowej gminy Rędziny z miastem Częstochowa - warunki dofinansowania. Ponadto w planie zagospodarowania przestrzennego Gminy Rędziny jest zabezpieczony teren pod przyszły ślad drogi będącej połączeniem z drogą DK-91 oraz terenem, na którym w najbliższym czasie planowana jest strefa przemysłowa.</p> <p>Droga ta będzie również bezpośrednim połączeniem z terenem Lotniska w Rudnikach, które jest obiektem strategicznym dla interesów Państwa Polskiego. Droga w nowym śladzie omijać będzie teren zabudowy mieszkaniowej i stanowić będzie idealne i bezpieczne połączenie z węzłem A-1 dla północno-wschodniej części powiatu częstochowskiego.</p>	
--	--	--	--	--	---	--

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
93.	12.08. 2022	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Północnego Województwa Śląskiego	Załącznik nr 6 „Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego”. Tabela 1. Inwestycje o znaczeniu ponadlokalnym rekomendowane do realizacji w perspektywie do roku 2030 możliwe / planowane do dofinansowania w ramach budżetów samorządów lokalnych, ich związków lub innych źródeł – tabela Ponadlokalne inwestycje drogowe do 2030.	Wprowadzenie dodatkowej pozycji (zadania) do załącznika nr 6 „Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego”. Tabela 1. Inwestycje o znaczeniu ponadlokalnym rekomendowane do realizacji w perspektywie do roku 2030 możliwe / planowane do dofinansowania w ramach budżetów samorządów lokalnych, ich związków lub innych źródeł – tabela ponadlokalne inwestycje drogowe do 2030. Wprowadzenie punktu PD26 pn.: „Przebudowa DP 1029S od DK-91 w Kłomnicach do skrzyżowania z DW 786 i DW 793 w miejscowości Św. Anna”	Częściowe odcinki przedmiotowej drogi uszkodzone w wyniku powodzi z 2010r. były odbudowywane ze środków powodziowych w 2010 i 2012 roku, a 2,9 km tej drogi było przebudowywane w 2013 roku z Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych. Obecnie w przypadku uzyskania dofinansowania będzie to dopełnieniem całego zadania i zakończeniem odbudowy pętli drogowej. Przedmiotowe zadanie częściowo było i jest ujęte w budżecie Powiatu oraz w Wieloletniej Prognozie Finansowej Powiatu Częstochowskiego. Ponadto dokończenie przebudowy umożliwi: <ul style="list-style-type: none"> • alternatywny ciąg komunikacyjny (73 km) obejmujący objazd samochodów od Kłomnic do Siewierza omijający 71 km odcinek z Kłomnic przez Częstochowę do Siewierza w tym zakorkowany remontowany odcinek DK-1 w Częstochowie i DK-91 od Kłomnic do Częstochowy przez co zmniejszy się ruch na DK-91 i DK-1 w Częstochowie o co najmniej 3,5 tys. pojazdów na dobę. dokończenie i dopełnienie ciągu drogi powiatowej i drogi wojewódzkiej 793 od DK-91 w Kłomnicach do DK-1 w Siewierzu na kierunku do Katowic	Nieuwzględniona/ droga ma charakter lokalny, jednak może spełniać cele RPT (np. poprzez zwiększenie dostępności transportowej ogółem, zwiększenie dostępności do terenów inwestycyjnych, poprawę bezpieczeństwa itp.), co powinno zostać uzasadnione na etapie ubiegania się o dofinansowanie.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
94.	12.08.2022	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Północnego Województwa Śląskiego	RPT (Regionalny Plan Transportowy dla województwa śląskiego) – Projekt rozdział: 7.2 działania i inwestycje szczebla krajowego, regionalnego oraz ponadlokalnego, str. 145 Tabela 41, RK-1-RK11	Dopisać kolejny punkt RK: pn.: „Przywrócenie ruchu pasażerskiego na linii kolejowej 146 Wyczerpy – Chorzew Siemkowice”	Na styku województw śląskiego i łódzkiego (linia kolejowa nr 146 Wyczerpy – Chorzew Siemkowice) została zakończona inwestycja związana z rewitalizacją przedmiotowej linii kolejowej. Niestety na etapie prowadzenia studium wykonalności i prac analitycznych zostały podjęte decyzje o wstrzymaniu ruchu pasażerskiego na linii nr 146 do roku 2022. Główną przyczyną podjęcia tej decyzji był zły stan techniczny infrastruktury i co się z tym wiąże wydłużony czas jazdy pociągów spowodowany zmniejszeniem prędkości taboru do 40 km/h. Ponowne uruchomienie przewozów pasażerskich na linii 146 przyczyni się do likwidacji tzw. „Białych plam transportowych” oraz wpłynie na znaczne ożywienie południowo – zachodniej części województwa łódzkiego i północno – zachodniej części województwa śląskiego. Ponadto przywrócenie komunikacji kolejowej jest szczególnie ważne dla uczniów, studentów, osób dojeżdżających do pracy, jak również osób nieposiadających samochodów, osób starszych i osób, których stan zdrowie całkowicie nie pozwala na prowadzenie pojazdów przez co uzależnieni są od transportu publicznego. Przywrócenie	Nieuwzględniona/ modernizacja linii 146 jest wpisana na liście inwestycji krajowych, jednocześnie na liście inwestycji na szczeblu regionalnym znajduje się działanie RK3 Uruchomienie połączeń kolejowych lub zwiększenie liczby kursów na nowych i przebudowywanych liniach kolejowych.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					<p>połączeń pasażerskich przyczyni się również do lepszego i szybszego skomunikowania województwa łódzkiego i województwa śląskiego z aglomeracją częstochowską oraz Sanktuarium Matki Bożej Częstochowskiej na Jasnej Górze będącym miejscem licznych pielgrzymek i stanowiącym zabytek kultury chrześcijańskiej. Pozwoli również na podniesienie walorów turystycznych na stuku województw – szybsze dotarcie do zabytków jury krakowsko – częstochowskiej oraz licznych obiektów związanych z agroturystyką na rzece Warcie.</p>	

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
95.	12.08. 2022	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Północnego Województwa Śląskiego	Załącznik nr 7 Działania i inwestycje a cele RPT	Wprowadzenie dodatkowej pozycji (zadania) do załącznika nr 7 - Inwestycje zaplanowane do realizacji do 2030 r. z poziomu krajowego ujęte w dokumentach strategicznych lub wdrożeniowych, Krajowe inwestycje kolejowe do 2030 w postaci: Budowa nowego przystanku osobowego Osiny na linii kolejowej nr 1	Szynowa komunikacja zbiorowa jest najbardziej efektywnym środkiem transportowym w komunikacji publicznej. Miejscowość Osiny w Gminie Kamienica Polska zlokalizowana jest wzdłuż linii kolejowej nr 1 i oddalona od Częstochowy o ok. 18 km. Wieś zamieszkuje ok. 800 osób. Budowa przystanku osobowego na linii kolejowej nr 1 znacząco poprawi jakość życia społeczności lokalnej poprzez szybki dojazd do Częstochowy oraz aglomeracji śląskiej. Ponadto działanie to będzie stymulantem rozwojowym dla samej wsi Osiny oraz Gminy Kamienica Polska.	Częściowo uwzględniona/ Nie jest możliwe wprowadzenia inwestycji we wnioskowane miejsce, gdyż podane inwestycje wynikają wprost z dokumentów szczebla krajowego. Dodano natomiast działanie pn. Budowa nowych przystanków kolejowych zwiększających dostępność transportu kolejowego. Dla perspektywy do 2030.
96.	12.08. 2022	Urząd Gminy Wyry	str. 137, Działania i inwestycje szczebla krajowego do roku 2030	Nie zgadzamy się z zapisem, z którego wynika, że inwestycje Centralnego Portu Komunikacyjnego są korzystne	Temat CPK zgłaszany był wielokrotnie, na różnych szczeblach, w tym również w Urzędzie Marszałkowskim. Warianty linii kolejowych zaproponowane przez CPK, przebiegające przez teren powiatu mikołowskiego, w tym Gminy Wyry, są dla nas nie do przyjęcia. Inwestycje kolejowe są bardzo potrzebne, sami od lat zabiegamy o rewitalizację linii 169, jednakże nie w takim zakresie jak proponuje CPK.	Nieuwzględniona / W ramach RPT nie badamy wariantów inwestycji krajowych. Budowa CPK została przyjęta jako stan odniesienia. Zbadany natomiast został wpływ CPK na zmniejszenie emisji CO ₂ , zmianę zachowań komunikacyjnych, zwiększenie dostępności i sprawności transportu kolejowego. Zatem z tego punktu widzenia inwestycja jest korzystna dla rozwoju systemu transportowego województwa.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
97.	12.08.2022	Urząd Gminy Hażlach	Rozdział 7 Działania inwestycyjne, Strona 148, Tabela 42. Inwestycje rekomendowane do realizacji z poziomu regionalnego po roku 2030	Proponuje się przeniesienie inwestycji: - Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 937 na terenie gminy Zebrzydowice, - Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 938 na terenie gminy Hażlach z tabeli 42. Inwestycje rekomendowane do realizacji z poziomu regionalnego po roku 2030 do tabeli 41. Inwestycje i działania rekomendowane do realizacji z poziomu regionu w ramach budżetu samorządu województwa (w ramach dostępności środków), programu FE SL 2021-2027 lub z innych źródeł do roku 2030	Drogi Wojewódzkie nr 937 oraz 938 łączą się lub stanowią dojazd do S52 (DW938), A1 (DW937) oraz DK81 (DW938). Są ważnym elementem komunikacyjnym o czym świadczy natężenie ruchu samochodowego. W ślad za wzrostem natężenia ruchu nie idą proporcjonalne nakłady finansowe na modernizację przedmiotowych ciągów komunikacyjnych. Dodatkowo na DW 938 (rejon Babilonu) oraz DW937 (rejon stacji Bielaszka) znajdują się najniebezpieczniejsze skrzyżowania w całym powiecie cieszyńskim wg danych policji. Rekomenduje się modernizację / przebudowę DW937 na terenie gminy Zebrzydowice i gminy Hażlach.	Nieuwzględniona/ Zakres modernizacji dróg był optymalizowany z wykorzystaniem modelu ruchu, jego zwiększenie byłoby niemożliwe do zaspokojenia w ramach budżetu Województwa.
98.	12.08.2022	Urząd Gminy Hażlach	Rozdział 7 Działania inwestycyjne, strona 145, Tabela 41. Inwestycje i działania rekomendowane do realizacji z poziomu regionu w ramach budżetu	RK2 Zakup zeroemisyjnego taboru kolejowego na rzecz organizowanych przez Samorząd Województwa Śląskiego kolejowych pasażerskich przewozów o charakterze regionalnym.	Wnioskuje się o zwiększenie kursów pociągów na linii 93 w relacji Zebrzydowice – Cieszyn (z uwzględnieniem skomunikowania w Cieszynie lub przedłużenia relacji pociągów w stronę Goleszowa i dalej).	Wyjaśnienie/ W ramach RPT zapisano modernizację linii kolejowej 90 oraz działanie RK3 Uruchomienie połączeń kolejowych lub zwiększenie liczby kursów na nowych i przebudowywanych liniach kolejowych. Z tych zapisów wynika, że przewidywane jest zwiększenie liczby kursów na połączeniu Zebrzydowice – Cieszyn.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
			samorządu województwa (w ramach dostępności środków), programu FE SL 2021-2027 lub z innych źródeł do roku 2030,			

99.	12.08. 2022	Starostwo Powiatowe w Częstochowie	<p>RPT (Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego – Projekt, rozdział 7.2. Działania i inwestycje szczebla krajowego, regionalnego oraz ponadlokalnego.</p> <p>Załącznik nr 4 „Wykaz inwestycji szczebla krajowego”. Tabela 2. Inwestycje rekomendowane do realizacji z poziomu krajowego do roku 2030 nieujęte w dokumentach strategicznych – tabela Krajowe inwestycje drogowe do 2030r.</p> <p>Załącznik nr 7 Działania i</p>	<p>Wprowadzenie dodatkowej pozycji (zadania) do załącznika nr 4 „Wykaz inwestycji szczebla krajowego”. Tabela 2. Inwestycje rekomendowane do realizacji z poziomu krajowego do roku 2030 nieujęte w dokumentach strategicznych – tabela Krajowe inwestycje drogowe do 2030r. Wprowadzenie punktu KD22 pn.: „Przebudowa drogi krajowej DK 91 na odcinku Rudniki – granica woj. śląskiego/łódzkiego”.</p> <p>Wprowadzenie w/w dodatkowej pozycji do załącznika nr 7</p> <p>Wprowadzenie w/w dodatkowej pozycji do RPT.</p>	<p>Uzasadnienie konieczności przebudowy drogi krajowej DK-91 na odcinku Rudniki do granicy woj. śląskiego z woj. łódzkim – 17 km wraz z chodnikiem i ścieżką rowerową od Rudnik do Lipicza. GDDKiA powyższą przebudowę planowała realizować już w 2000r. Na powyższy odcinek powstały już 2 dokumentacje projektowe w roku 2002 oraz w roku 2010, które uwzględniały:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Przebudowę 17 km drogi DK-91 od Rudnik do granicy województwa śląskiego 2) Budowę chodników i ścieżek rowerowych od Rudnik poprzez Kłomnice do miejscowości Lipicze 3) Budowę rond: <ul style="list-style-type: none"> • w Rudnikach • w Rudnikach Nowych • w Witkowicach • w Kłomnicach <p>Przebiegająca przez teren gminy Rędziny, Kłomnice i Kruszyny droga krajowa DK-91 jako droga której nadano klasę GP tj. drogi głównej ruchu przyspieszonego stanowi drogę alternatywną w stosunku do przebudowanej drogi krajowej nr 1 (dawnej DK-1). Od chwili rozpoczęcia przebudowy drogi krajowej DK-1 (obecnie autostrada A1), droga krajowa DK-91 przejęła ruch tranzytowy i lokalny. Spowodowało to wzrost natężenia ruchu i związane z tym</p>	<p>Nieuwzględniona / Inwestycje na drogach krajowych nie są w gestii Województwa i jako takie nie były badane, lecz przepisane z programów krajowych, w których nie uwzględniono wskazanej drogi. Inwestycja jest uwzględniona częściowo jako obwodnica Kłomnic KD17. Inwestycja znajduje się w tabeli 1 w Załączniku 4.</p>
-----	-------------	------------------------------------	---	--	---	--

			inwestycje a cele RPT		<p>inne uciążliwości zarówno dla kierowców poruszających się po tej drodze jak również dla mieszkańców terenów przylegających do drogi DK-91. Władze gminy Kłomnice i gminy Rędziny jak również Powiatu Częstochowskiego wraz z mieszkańcami nieustająco od 2005 r. do chwili obecnej podejmują działania w celu wykonania przebudowy DK91 i budowy obwodnicy miejscowości Kłomnice. Bezspornym jest, że natężenie ruchu pojazdów samochodowych w gminie Kłomnice i gminie Rędziny, w związku z przebudową DK-1 zwiększyło się kilkakrotnie. Z badania natężenia ruchu wykonanego w sierpniu 2019r. wynika, że po drodze DK91 porusza się ok. 17.000 pojazdów na dobę, z prędkością przekraczającą niejednokrotnie 100 km/h w centrum Rędzin czy Kłomnic, w terenie zabudowanym. Stanowi to niewątpliwie zagrożenie dla życia i zdrowia mieszkańców. Tylko w roku 2019 odnotowano 2 śmiertelne wypadki drogowe z udziałem pieszych i rowerzystów. W Kłomnicach problem stanowią tworzące się korki, uniemożliwiające wjazd i wyjazd ze skrzyżowań z drogami niższej kategorii: z czterema drogami powiatowymi: DP 1030S, DP 1029S, DP 1070 S, DP 1024 S i z siedmioma drogami gminnymi. Lokalizacja planowanej przebudowy drogi jest zgodna z dokumentami planistycznymi gminy i województwa. Przebieg drogi</p>	
--	--	--	-----------------------	--	--	--

					<p>krajowej DK-91 został ustalony już w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Kłomnice, uchwalonym Uchwałą Rady Gminy Kłomnice Nr 124/XVII/2000 dn. 28.09.2000r. Konieczność przebudowy drogi oraz jej przebieg utrzymała także zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Kłomnice, zatwierdzona w dniu 23 marca 2018 roku. Jest to teren nieobjęty żadną z form ochrony przyrody, położony w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej zabudowy. Kluczowym argumentem przemawiającym za potrzebą przebudowy przedmiotowej drogi na odcinku Rudniki – Kłomnice – granica województwa, obok ogromnego natężenia ruchu są parametry istniejącej drogi DK-91 i ich zgodność z przepisami prawa. Droga krajowa DK-91 stanowi obecnie drogę klasy GP tj. drogę główną ruchu przyspieszonego jednocześnie jako drogę alternatywną do wybudowanej autostrady A1. Nie bez znaczenia jest także brak odpowiedniego oznakowania, sygnalizacji świetlnej, ciągów pieszo-jezdnych i chodników dla pieszych przy drodze DK-91. Droga krajowa DK-91 która przejmuje ruch tranzytowy z autostrady A1 nie jest przygotowana do przenoszenia takiego obciążenia ruchem. Przebudowa wnioskowanej drogi znacznie ułatwi</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>przejazd oraz wydatnie podniesie spójność sieci drogowej. Zasadniczym celem przebudowy drogi jest znacząca poprawa płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Realizacja inwestycji będzie miała wpływ na znaczną poprawę bezpieczeństwa ruchu na drogach położonych w centrum Kłomnic, czy Rudnik, zmniejszenie emisji komunikacyjnych, zanieczyszczeń powietrza i hałasu oraz związanych z nimi uciążliwości, poprawę warunków życia i wypoczynku mieszkańców Kłomnic.</p> <p>Z badań przeprowadzonych przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach wynika, że znacznie przekroczone są dopuszczalne poziomy hałasu dla zabudowy mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej. Wyniki analiz przekazano także w 2019 roku do GDDKiA w Katowicach.</p> <p>Przebudowa drogi w zdecydowany sposób przyczyni się do zmniejszenia ryzyka zagrożenia życia i zdrowia ludności mogącego powstać w wyniku kolizji i awarii komunikacyjnych. Przejazd przez gminę Rędziny i Kłomnice odbywa się w bardzo trudnych warunkach. Znaczny wzrost ruchu stanowi dużą uciążliwość dla mieszkańców w/w gmin, a także stwarza zagrożenie dla budynków i budowli położonych w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego DK-91. Odczuwalne są przede wszystkim</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>duże wibracje , hałas, zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego przez spaliny. Zdecydowanie niewłaściwym miejscem są skrzyżowania drogi krajowej z drogami powiatowymi i gminnymi przy których zasadnym byłoby wybudowanie rond, które w znacznym stopniu poprawiłyby bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zasadnym jest wybudowanie ronda na skrzyżowaniach z drogami powiatowymi, m.in.:</p> <ol style="list-style-type: none">1) na skrzyżowaniu drogi DK-91 z drogą powiatową nr 1060S w miejscowości Rudniki2) na skrzyżowaniu drogi DK-91 z drogą powiatową nr 1059 S w miejscowości Nowe Rudniki3) na skrzyżowaniu drogi DK-91 z drogą powiatową nr DP 1019 S i 1034 S w miejscowości Witkowice4) na skrzyżowaniu drogi DK-91 z drogą powiatową DP 1029 S w miejscowości Kłomnice.5) Na skrzyżowaniu drogi DK-91 z drogą powiatową DP 1030S w miejscowości Kłomnice. <p>Takie rozwiązania służyłyby również mieszkańcom sąsiedniej gminy Kruszyna jako droga dojazdowa do Częstochowy.</p>	
--	--	--	--	--	---	--

					<p>Jako uzasadnienie przebudowy drogi DK91 należy przywołać także prognozę wzrostu ciężkiego ruchu samochodowego, zwłaszcza tranzytowego. Z analiz ruchu dla DK-91 w m. Kłomnice opracowanych w roku 2009 przez Firmę Transport i Miasto „TiM”, Częstochowa, Al. N.M.P. 75/23 na zlecenie Urzędu Gminy Kłomnice z którego wynika, że w roku 2009 natężenie ruchu na drodze krajowej DK91 w miejscowości Kłomnice wynosiło 8700 pojazdów/dobę. Przewidywane natężenie ruchu w roku 2020 ma wynosić 11900 a w roku 2030 – 16300 poj./dobę. Obecnie po przebudowie drogi DK-1 natężenie ruchu w roku 2030 przewiduje się 23500 pojazdów na dobę. Droga krajowa to także trasa ruchu pielgrzymkowego. Co roku w pielgrzymkach przechodzących przez miejscowość Kłomnice, Witkowice, Rędziny uczestniczą tysiące pątników zmierzających na Jasną Górę oraz do Klasztoru Matki Boskiej w Gidlach.</p> <p>Ponadto droga DK-91 jest jedyną alternatywną drogą do przebudowanej autostrady A1. Obecnie w przypadku wystąpienia kolizji lub wypadku na autostradzie A1 wraca na DK-91. Problemem jest również odbiór odpadów komunalnych. Śmieciarki odbierające odpady kilka razy w miesiącu praktycznie całkowicie paraliżują ruch na drodze DK-91.</p>	
--	--	--	--	--	---	--

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
100.	12.08.2022	Starostwo Powiatowe w Częstochowie	<p>RPT (Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego – Projekt, rozdział 7.2. Działania i inwestycje szczebla krajowego, regionalnego oraz ponadlokalnego.</p> <p>Załącznik nr 4 „Wykaz inwestycji szczebla krajowego”. Tabela 2. Inwestycje rekomendowane do realizacji z poziomu krajowego do roku 2030 nieujęte w dokumentach strategicznych – tabela Krajowe inwestycje</p>	<p>Wprowadzenie dodatkowej pozycji (zadania) do załącznika nr 4 „Wykaz inwestycji szczebla krajowego”. Tabela 2. Inwestycje rekomendowane do realizacji z poziomu krajowego do roku 2030 nieujęte w dokumentach strategicznych – tabela Krajowe inwestycje drogowe do 2030r. Wprowadzenie punktu KD23 pn.: „Budowa i przedłużenie drogi serwisowej S 07 na odcinku Rząsawa – Częstochowa”</p> <p>Wprowadzenie w/w dodatkowej pozycji do załącznika nr 7</p> <p>Wprowadzenie w/w dodatkowej pozycji do RPT.</p>	<p>Przy przebudowie drogi krajowej DK-1 (obecnie autostrada nr 1) likwidacji uległy wszystkie zjazdy z drogi krajowej łączącej drogi dojazdowe do Gminy Mykanów, Rędziny i Kruszyna i będące bezpośrednim dojazdem do poszczególnych Gmin. Po licznych interwencjach wójtów, radnych i mieszkańców została wybudowana droga serwisowa (równoległa do autostrady), która przejęła ruch kołowy z gminy Kruszyna i Mykanów. Obecnie jest to najszybsza droga, którą można dojechać z w/w Gmin do węzła drogowego Rząsawa i tam bezpośrednio wjechać na autostradę. Przedmiotowa droga serwisowa została wybudowana na odcinku od Bogustawic do węzła Rząsawa. Zasadnym byłoby przedłużenie w/w drogi serwisowej od węzła Rząsawa do granic miasta Częstochowa. Powyższe przedłużenie drogi serwisowej pozwoli na korzystanie z tej drogi mieszkańcom Gminy Rędziny na szybki i bezpośredni dojazd od Częstochowy.</p>	<p>Nieuwzględniona/ Droga ma charakter lokalny, nie jest przedmiotem RPT, może starać się o dofinansowanie przy wykazaniu zgodności z celami RPT.</p>

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
			drogowe do 2030r. Załącznik nr 7 Działania i inwestycje a cele RPT			

101.	12.08.2022	Starostwo Powiatowe w Częstochowie	<p>RPT (Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego – Projekt, rozdział 7.2. Działania i inwestycje szczebla krajowego, regionalnego oraz ponadlokalnego.</p> <p>Załącznik nr 6 „Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego”. Tabela 1. Inwestycje o znaczeniu ponadlokalnym rekomendowane do realizacji w perspektywie do roku 2030 możliwe / planowane do dofinansowania w ramach budżetów samorządów lokalnych, ich związków lub innych źródeł – tabela</p>	<p>Wprowadzenie dodatkowej pozycji (zadania) do załącznika nr 6 „Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego”. Tabela 1. Inwestycje o znaczeniu ponadlokalnym rekomendowane do realizacji w perspektywie do roku 2030 możliwe / planowane do dofinansowania w ramach budżetów samorządów lokalnych, ich związków lub innych źródeł – tabela ponadlokalne inwestycje drogowe do 2030. Wprowadzenie punktu PD24 pn.: „Budowa obwodnicy miejscowości Dudki, Lubojna i Lubojenka”.</p> <p>Wprowadzenie w/w dodatkowej pozycji do załącznika nr 7</p> <p>Wprowadzenie w/w dodatkowej pozycji do RPT.</p>	<p>W trakcie przebudowy drogi krajowej nr 1 zrealizowano m.in. budowę wiaduktu drogowego wraz z przebudową odcinka drogi powiatowej od km 0+000 do km 0+851,06. Obiekt został zrealizowany na podstawie Decyzji nr 8/2014 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej Wojewody Śląskiego z dnia 08.08.2014r. (znak pisma IFXIII.7820.43.2012), udzielającej zezwolenia na realizację inwestycji drogowej pn. „Budowa autostrady A-1 na odcinku Tuszyn – Pyrzowice, część II, odcinek projektowy nr 2 długości 42,8 km – granica województwa łódzkiego/śląskiego – węzeł Zawodzie (z węzłem) odcinek F – węzeł Rząsawa (z węzłem) – węzeł Blachownia (z węzłem), od km 417+530,00 do km 437+800,00”. Obecnie wzmożony ruch kołowy odbywa się drogą wojewódzką nr DW 483 z Woli Kiedrzyńskiej (północna część Częstochowy) poprzez miejscowość Kolonia Wierzchowisko, Lubojna i Dudki aż do granicy województwa łódzkiego.</p> <p>Kluczowym argumentem przemawiającym za budową obwodnicy miejscowości Dudki, Lubojna i Lubojenka jest ogromne natężenie ruchu. Nie ma możliwości zastosowania rozwiązań chroniących mieszkańców przed uciążliwościami, np. budowa ekranów akustycznych, z uwagi na brak miejsca do ustawienia takich urządzeń. Nie bez znaczenia jest także brak odpowiedniego</p>	<p>Nieuwzględniona / Budowa obwodnicy miejscowości Dudki, Lubojna i Lubojenka nie jest uwzględniona w planach inwestycyjnych Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach.</p>
------	------------	------------------------------------	---	--	--	--

			<p>Ponadlokalne inwestycje drogowe do 2030.</p> <p>Załącznik nr 7 Działania i inwestycje a cele RPT</p>	<p>oznakowania, sygnalizacji świetlnych, ciągów pieszo-jezdných i chodników dla pieszych przy drodze wojewódzkiej nr DW 483.</p> <p>Budowa obwodnicy w zdecydowany sposób przyczyni się do zmniejszenia ryzyka zagrożenia życia i zdrowia ludności mogącego powstać w wyniku kolizji i awarii komunikacyjnych. Znaczny wzrost ruchu stanowi dużą uciążliwość dla mieszkańców gminy Mykanów a także stwarza zagrożenie dla budynków i budowli położonych w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego DW 483. Odczuwalne są przede wszystkim duże wibracje, hałas, zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego przez spaliny. Budowa obwodnicy rozwiąże problem ogromnego natężenia ruchu w północnej części Częstochowy z dzielnicą Kiedrzyn, Woli Kiedrzyńskiej, Kolonii Wierchowisko, Lubojny oraz Dudek.</p> <p>Obecnie realizowane są scalenia gruntów w miejscowości Lubojna i Lubojenka, a założeniach scaleniowych ujęto teren pod budowę ewentualnego ronda.</p>	
--	--	--	---	--	--

102.	12.08. 2022	Starostwo Powiatowe w Częstochowie	<p>RPT (Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego – Projekt, rozdział 7.2. Działania i inwestycje szczebla krajowego, regionalnego oraz ponadlokalnego.</p> <p>Załącznik nr 6 „Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego”. Tabela 1. Inwestycje o znaczeniu ponadlokalnym rekomendowane do realizacji w perspektywie do roku 2030 możliwe / planowane do dofinansowania w ramach budżetów samorządów lokalnych, ich związków lub innych źródeł – tabela</p>	<p>Wprowadzenie dodatkowej pozycji (zadania) do załącznika nr 6 „Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego”. Tabela 1. Inwestycje o znaczeniu ponadlokalnym rekomendowane do realizacji w perspektywie do roku 2030 możliwe / planowane do dofinansowania w ramach budżetów samorządów lokalnych, ich związków lub innych źródeł – tabela ponadlokalne inwestycje drogowe do 2030. Wprowadzenie punktu PD25 pn.: „Zwiększenie mobilności Subregionu Północnego poprzez przebudowę DP 1059S na odc. Mykanów – węzeł autostradowy Rząsawa – Kościelec – Rudniki – DK-91”</p> <p>Wprowadzenie w/w dodatkowej pozycji do załącznika nr 7</p> <p>Wprowadzenie w/w dodatkowej pozycji do RPT.</p>	<p>Przedmiotowa droga powiatowa ma charakter ponadregionalny dla północnej części województwa śląskiego stanowiąc jedyne połączenie wybudowanej autostrady A 1 relacji Cieszyn - Gdańsk w sieci TEN-T (po śladzie DK 1) i węzła autostradowego „Kościelec” po zachodniej stronie z drogą wojewódzką 483 a po wschodniej stronie z drogą krajową Nr 91 i dalej z drogą wojewódzką Nr 786.</p> <p>Dokończenie przebudowy drogi umożliwi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gospodarcze wykorzystanie terenów w sąsiedztwie lotniska Rudniki (którymi interesują się potencjalni inwestorzy m.in. Polska Agencja Inwestycji i Handlu), wybudowanej autostrady i planowanej giełdy rolno - spożywczej przez Spółkę Skarbu Państwa (Regionalny Fundusz Gospodarczy S.A na obszarze blisko 50 hektarów), • Rozwoju zarejestrowanego lotniska cywilnego Rudniki, wykorzystywanego obecnie przez Aeroklub Częstochowski, przedstawicieli władz państwowych różnego szczebla oraz osoby duchowne, • Zmniejszenia zdarzeń losowych w ruchu pieszym i kołowym, które na chwilę obecną niebezpiecznie rosną, a co za tym idzie wzrasta ilość ofiar śmiertelnych, Utrzymania gminnego taboru autobusowego Gminy Rędziny, niedawno zmodernizowanego w ramach środków unijnych. Wzmożony ruch na DK91 oraz 	<p>Nieuwzględniona/ droga ma charakter lokalny, jednak może spełniać cele RPT (np. poprzez zwiększenie dostępności transportowej ogółem, zwiększenie dostępności do terenów inwestycyjnych, poprawę bezpieczeństwa itp.), co powinno zostać uzasadnione na etapie ubiegania się o dofinansowanie.</p>
------	-------------	------------------------------------	---	--	---	---

			<p>Ponadlokalne inwestycje drogowe do 2030.</p> <p>Załącznik nr 7 Działania i inwestycje a cele RPT</p>		<p>drodze powiatowej wraz z tworzącymi się korkami stwarzają zagrożenie zwrotu dofinansowania UE na zakup autobusów służących komunikacji zbiorowej gminy Rędziny z miastem Częstochowa - warunki dofinansowania.</p> <p>Ponadto w planie zagospodarowania przestrzennego Gminy Rędziny jest zabezpieczony teren pod przyszły ślad drogi będącej połączeniem z drogą DK-91 oraz terenem, na którym w najbliższym czasie planowana jest strefa przemysłowa. Droga ta będzie również bezpośrednim połączeniem z terenem Lotniska w Rudnikach, które jest obiektem strategicznym dla interesów Państwa Polskiego. Droga w nowym śladzie omijać będzie teren zabudowy mieszkaniowej i stanowić będzie idealne i bezpieczne połączenie z węzłem A-1 dla północno-wschodniej części powiatu częstochowskiego.</p>	
--	--	--	---	--	---	--

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
103.	12.08.2022	Starostwo Powiatowe w Częstochowie	<p>RPT (Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego – Projekt, rozdział 7.2. Działania i inwestycje szczebla krajowego, regionalnego oraz ponadlokalnego.</p> <p>Załącznik nr 6 „Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego”. Tabela 1. Inwestycje o znaczeniu ponadlokalnym rekomendowane do realizacji w perspektywie do roku 2030 możliwe / planowane do dofinansowania w ramach budżetów</p>	<p>Wprowadzenie dodatkowej pozycji (zadania) do załącznika nr 6 „Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego”. Tabela 1. Inwestycje o znaczeniu ponadlokalnym rekomendowane do realizacji w perspektywie do roku 2030 możliwe / planowane do dofinansowania w ramach budżetów samorządów lokalnych, ich związków lub innych źródeł – tabela ponadlokalne inwestycje drogowe do 2030. Wprowadzenie punktu PD26 pn.: „Przebudowa DP 1029S od DK-91 w Kłomnicach do skrzyżowania z DW 786 i DW 793 w miejscowości Św. Anna”</p> <p>Wprowadzenie w/w dodatkowej pozycji do załącznika nr 7</p> <p>Wprowadzenie w/w dodatkowej pozycji do RPT.</p>	<p>Częściowe odcinki przedmiotowej drogi uszkodzone w wyniku powodzi z 2010r. były odbudowywane ze środków powodziowych w 2010 i 2012 roku, a 2,9 km tej drogi było przebudowywane w 2013 roku z Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych. Obecnie w przypadku uzyskania dofinansowania będzie to dopełnieniem całego zadania i zakończeniem odbudowy pętli drogowej. Przedmiotowe zadanie częściowo było i jest ujęte w budżecie Powiatu oraz w Wieloletniej Prognozie Finansowej Powiatu Częstochowskiego. Ponadto dokończenie przebudowy umożliwi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alternatywny ciąg komunikacyjny (73 km) obejmujący objazd samochodów od Kłomnic do Siewierza omijający 71 km odcinek z Kłomnic przez Częstochowę do Siewierza w tym zakorkowany remontowany odcinek DK-1 w Częstochowie i DK-91 od Kłomnic do Częstochowy przez co zmniejszy się ruch na DK-91 i DK-1 w Częstochowie o co najmniej 3,5 tys. pojazdów na dobę. • dokończenie i dopełnienie ciągu drogi powiatowej i drogi wojewódzkiej 793 od DK-91 w Kłomnicach do DK-1 w Siewierzu na kierunku do Katowic 	<p>Nieuwzględniona/ droga ma charakter lokalny, jednak może spełniać cele RPT (np. poprzez zwiększenie dostępności transportowej ogółem, zwiększenie dostępności do terenów inwestycyjnych, poprawę bezpieczeństwa itp.), co powinno zostać uzasadnione na etapie ubiegania się o dofinansowanie.</p>

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
			samorządów lokalnych, ich związków lub innych źródeł – tabela Ponadlokalne inwestycje drogowe do 2030. Załącznik nr 7 Działania i inwestycje a cele RPT			

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
104.	12.08.2022	Starostwo Powiatowe w Częstochowie	<p>RPT (Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego – Projekt, rozdział 7.2. Działania i inwestycje szczebla krajowego, regionalnego oraz ponadlokalnego.</p> <p>Załącznik nr 6 „Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego”. Tabela 1. Inwestycje o znaczeniu ponadlokalnym rekomendowane do realizacji w perspektywie do roku 2030 możliwe / planowane do dofinansowania w ramach budżetów</p>	<p>Wprowadzenie dodatkowej pozycji (zadania) do załącznika nr 6 „Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego”. Tabela 1. Inwestycje o znaczeniu ponadlokalnym rekomendowane do realizacji w perspektywie do roku 2030 możliwe / planowane do dofinansowania w ramach budżetów samorządów lokalnych, ich związków lub innych źródeł – tabela ponadlokalne inwestycje drogowe do 2030. Wprowadzenie punktu PD25 pn.: „Zwiększenie mobilności Subregionu Południowego poprzez budowę DP 1055S na odc. Młynek – Wąsosz i skomunikowanie południowego terenu powiatu częstochowskiego (Gminy Kamienica Polska, Starcza, Poczesna) z węzłem autostradowym Częstochowa Południe.</p> <p>Wprowadzenie w/w dodatkowej pozycji do załącznika nr 7</p>	<p>Planowana do budowy droga powiatowa będzie mieć charakter ponadregionalny dla południowej części powiatu częstochowskiego stanowiąc połączenie wybudowanej autostrady A 1 relacji Cieszyn - Gdańsk w sieci T-ENT.</p> <p>Wybudowanie przedmiotowej drogi pozwoli na:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gospodarcze wykorzystanie byłego terenu wojskowego (czołgowiska). Powyższy teren wojskowy jest przeznaczony w planie zagospodarowania przestrzennego gminy Poczesna i Gminy Konopiska pod działalność inwestycyjną i produkcyjną. • umożliwi dostęp dla mieszkańców w/w Gmin do autostrady A1. • Przyczyni się do zmniejszenia zdarzeń losowych w ruchu pieszym i kołowym, które na chwilę obecną niebezpiecznie rosną, a co za tym idzie wzrasta ilość ofiar śmiertelnych. 	Nieuwzględniona/ Połączenia regionalne i ponadlokalne odbywają się poprzez drogi wojewódzkie nr 904 i 908. Dofinansowanie tego lokalnego połączenia będzie możliwe w przypadku wykazania zgodności z celami RPT.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
			<p>samorządów lokalnych, ich związków lub innych źródeł – tabela Ponadlokalne inwestycje drogowe do 2030.</p> <p>Załącznik nr 7 Działania i inwestycje a cele RPT</p>	<p>Wprowadzenie w/w dodatkowej pozycji do RPT.</p>		

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
105.	12.08.2022	Starostwo Powiatowe w Częstochowie	RPT (Regionalny Plan Transportowy dla województwa śląskiego) – Projekt rozdział: 7.2 działania i inwestycje szczebla krajowego, regionalnego oraz ponadlokalnego, str. 145 Tabela 41, RK-1-RK11	Dopisać kolejny punkt RK: pn.: „Przywrócenie ruchu pasażerskiego na linii kolejowej 146 Wyczerpy – Chorzew Siemkowice”	Na styku województw śląskiego i łódzkiego (linia kolejowa nr 146 Wyczerpy – Chorzew Siemkowice) została zakończona inwestycja związana z rewitalizacją przedmiotowej linii kolejowej. Niestety na etapie prowadzenia studium wykonalności i prac analitycznych zostały podjęte decyzje o wstrzymaniu ruchu pasażerskiego na linii nr 146 do roku 2022. Główną przyczyną podjęcia tej decyzji był zły stan techniczny infrastruktury i co się z tym wiąże wydłużony czas jazdy pociągów spowodowany zmniejszeniem prędkości taboru do 40 km/h. Ponowne uruchomienie przewozów pasażerskich na linii 146 przyczyni się do likwidacji tzw. „Białych plam transportowych” oraz wpłynie na znaczne ożywienie południowo – zachodniej części województwa łódzkiego i północno – zachodniej części województwa śląskiego. Ponadto przywrócenie komunikacji kolejowej jest szczególnie ważne dla uczniów, studentów, osób dojeżdżających do pracy, jak również osób nieposiadających samochodów, osób starszych i osób, których stan zdrowie całkowicie nie pozwala na prowadzenie pojazdów przez co uzależnieni są od transportu publicznego. Przywrócenie	Nieuwzględniona/ modernizacja linii 146 jest wpisana na liście inwestycji krajowych, jednocześnie na liście inwestycji na szczeblu regionalnym znajduje się działanie RK3 Uruchomienie połączeń kolejowych lub zwiększenie liczby kursów na nowych i przebudowywanych liniach kolejowych.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					<p>połączeń pasażerskich przyczyni się również do lepszego i szybszego skomunikowania województwa łódzkiego i województwa śląskiego z aglomeracją częstochowską oraz Sanktuarium Matki Bożej Częstochowskiej na Jasnej Górze będącym miejscem licznych pielgrzymek i stanowiącym zabytek kultury chrześcijańskiej. Pozwoli również na podniesienie walorów turystycznych na stoku województw – szybsze dotarcie do zabytków jury krakowsko – częstochowskiej oraz licznych obiektów związanych z agroturystyką na rzece Warcie.</p>	

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
106.	12.08.2022	Starostwo Powiatowe w Częstochowie	RPT (Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego – Projekt, rozdział 7.2. Działania i inwestycje szczebla krajowego, regionalnego oraz ponadlokalnego. Załącznik nr 7 Działania i inwestycje a cele RPT	Wprowadzenie dodatkowej pozycji (zadania) do załącznika nr 7 - Inwestycje zaplanowane do realizacji do 2030 r. z poziomu krajowego ujęte w dokumentach strategicznych lub wdrożeniowych, Krajowe inwestycje kolejowe do 2030 w postaci: Budowa nowego przystanku osobowego Osiny na linii kolejowej nr 1 Wprowadzenie w/w dodatkowej pozycji do RPT.	Szynowa komunikacja zbiorowa jest najbardziej efektywnym środkiem transportowym w komunikacji publicznej. Miejscowość Osiny w Gminie Kamienica Polska zlokalizowana jest wzdłuż linii kolejowej nr 1 i oddalona od Częstochowy o ok. 18 km. Wieś zamieszkuje ok. 800 osób. Budowa przystanku osobowego na linii kolejowej nr 1 znacząco poprawi jakość życia społeczności lokalnej poprzez szybki dojazd do Częstochowy oraz aglomeracji śląskiej. Ponadto działanie to będzie stymulantem rozwojowym dla samej wsi Osiny oraz Gminy Kamienica Polska.	Częściowo uwzględniona/ Nie jest możliwe wprowadzenia inwestycji we wnioskowane miejsce, gdyż podane inwestycje wynikają wprost z dokumentów szczebla krajowego. Dodano natomiast działanie pn. Budowa nowych przystanków kolejowych zwiększających dostępność transportu kolejowego. Dla perspektywy do 2030.
107.	12.08.2022	Urząd Miasta Sławków	Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego, dokument o charakterze strategicznym – projekt, rozdział 4, strona 74 lub 75, punkt Kierunki działań	nazwa kierunku: Zwiększenie dostępności zespołu terminali intermodalnych i przeładunkowych działających o kolejową linię szerokotorową w Sławkowie z układem dróg krajowych	Wpisanie nowego kierunku. Wpisanie terminali w Sławkowie w rozwój Nowego Jedwabnego Szlaku w oparciu o kolejową linię szerokotorową	Częściowo uwzględniona/ W Celu szczegółowym 4.1: Zapewnienie dostępu różnych gałęzi transportu do obszarów inwestycyjnych i turystycznych, kierunku działań: Rozbudowa, modernizacja bocznic, stacji towarowych i linii kolejowych, dopisano, że dotyczy on również kolei szerokotorowej.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (proponycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
108.	12.08. 2022	Urząd Miasta Sławków	Załącznik nr 6 – Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego, Ponadlokalne inwestycje drogowe do 2030	nazwa inwestycji: Budowa łącznika drogowego pomiędzy Drogą Krajową nr 94 a Euroterminalem i stacją PKP LHS w Sławkowie dla rozwoju transportu intermodalnego	Wpisanie nowej inwestycji. Inwestycja powinna mieć status PRIORYTETOWA Budowa łącznika drogowego między DK 94 a Euroterminalem i stacją PKP LHS w Sławkowie ma strategiczne znaczenie dla rozwoju regionu i kraju. Intermodalne Terminale Przeładunkowe w Sławkowie wpisane są w europejskie korytarze transportowe sieci TEN-T i Nowy Jedwabny Szlak do Chin w oparciu o szerokotorową linię kolejową nr 65. Wielokrotnie podkreślano Transkontynentalne znaczenie tego węzła kolejowo-drogowego, obsługiwane przez 2 spółki Skarbu Państwa - PKP LHS i Euroterminal.	Uwzględniona/ Inwestycję wpisano do tabeli z inwestycjami rekomendowanymi do realizacji z poziomu krajowego nieujętych w dokumentach strategicznych. Nadano jej status priorytetowy jak w przypadku powiązanych inwestycji.
109.	12.08. 2022	Urząd Miasta Sławków	Załącznik 4 Wykaz inwestycji szczebla krajowego, Krajowe inwestycje pozostałe do 2030, poz. KP2	nazwa zadania: Przebudowa układu komunikacyjnego zespołu terminali przeładunkowych działających o kolejową linię szerokotorową w Sławkowie	Zmiana nazwy zadania. W Sławkowie w oparciu o linię szerokotorową działają dwa niezależne terminale przeładunkowe tj. Euroterminal, ale również stacja PKP LHS. Oba wymagają właściwego skomunikowania z Drogą Krajową 94.	Uwzględniona/ W zakres inwestycji wchodziła jedynie przebudowa linii kolejowej nr 180, zapisana w zamierzeniach PKP PLK. Przebudowa tej linii wypadła jednak z listy zamierzeń. Dodano inwestycję w kształcie zaproponowanej przez gminę Sławków do inwestycji krajowych nieujętych w dokumentach strategicznych zał.4 tabela. 2

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
110.	12.08.2022	Urząd Miasta Rydułtowy	Załącznik nr 5 Lokalizacja inwestycji szczebla krajowego i regionalnego	Rozważenia wymaga zmiana klasyfikacji pomiędzy drogą oznaczoną jako RD22 – wskazana jako inwestycje regionalne drogowe rekomendowane, nieujęte w WPF Województwa Śląskiego, a drogą oznaczoną jako RD14 - inwestycje regionalne drogowe ujęte w WPF Województwa Śląskiego	Zastrzeżenia budzi fakt nieujęcia w WPF Województwa Śląskiego drogi RD22 regionalnej Racibórz Pszczyzna etap III, która stanowi ostatni etap połączenia drogowego pomiędzy Rybnikiem i Raciborzem, która posiada kompletną dokumentację projektową i jest gotowa do złożenia pozwolenia na budowę. Z kolei droga południowa RD14 została ujęta w WPF Województwa Śląskiego, pomimo że nie została jeszcze opracowana dla niej dokumentacja projektowa. Zwracam się z wnioskiem o zamianę kolejności realizacji w/w dróg i ujęcie RD22 w WPF Województwa Śląskiego.	Nieuwzględniona/ Projekty ujęte w tabeli Inwestycje ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Śląskiego do roku 2030 zostały zebrane na podstawie danych z WPF z dnia 26 września 2022 r., czyli na podstawie stanu bieżącego.

111.	12.08. 2022	Urząd Gminy Istebna	7.2 str. 182, tabela nr 43, inwestycje RD35	Przeniesienie inwestycji do inwestycji do wykonania do 2030 r. i zmianę statusu na priorytetowy	<p>Zgodnie z załączonym pismem: W odpowiedzi na obwieszczenie Zarządu Województwa Śląskiego dotyczące konsultacji projektu Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Śląskiego wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko wnioskujemy, by inwestycje drogowe o numerze RD35 - Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 941 na odcinku pozostającym w bardzo złym stanie technicznym Istebna Buczki - Jaworzynka Krzyżówka, stanowiącym korytarz międzynarodowy z Czech (Jabłonków) do Istebnej i Wisły oraz RD36 - Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 934 w powiecie cieszyńskim i żywieckim wskazać w planie jako inwestycje priorytetowe do pilnej realizacji w okresie do 2030 r.</p> <p>Obie inwestycje wskazano w projekcie Planu jako inwestycje do realizacji po 2030 r., o drugorzędnym znaczeniu. Stan techniczny dróg wojewódzkich nr 941i 943 na terenie gminy Istebna jest zły, miejscami bardzo zły, jak wskazano w nazwie inwestycji RD35. Obecnie drogi te na odcinkach znajdujących się na terenie Gminy Istebna nie są dostosowane do wymogów parametrów technicznych dla tej kategorii dróg, czego zmianę zakłada się projektując ich rozbudowy. Należy mieć również na uwadze, iż obie drogi są częścią siatki transportowej o znaczeniu międzynarodowym, a ich stan jest swoistą wizytówką naszego kraju.</p>	Uwzględniona/ Inwestycję przeniesiono do tabeli 40 Inwestycje ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Śląskiego do roku 2030 pod nazwą Przebudowa DW 941 odc Istebna Dzielec – Jaworzynka Krzyżowa.
------	-------------	---------------------	---	---	--	---

					<p>Zgodnie z zapisami projektu Planu transport ma duże znaczenie na terenie. które nie będzie maleć w najbliższym czasie, co tym bardziej uzasadnia konieczności ich przebudowy, by mogły sprawniej przyjmować potoki transportowe. Drogi te często wykorzystywane są również do transportu ciężarowego i są głównymi liniami siatki transportu przez gminę Istebna. Gmina Istebna jest też na ostatnim etapie projektowania rozbudowy odcinków tych dróg na terenie gminy t.j. uzgodnieniu odstępstw od przepisów i wkrótce będzie można przejść do ich realizacji. Planowanie zakończenie projektowania i uzyskania pozwolenia na budowę to 2023 r. W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o zmianę założeń projektu Planu dla powyższych inwestycji, poprzez wskazanie ich w Planie jako inwestycje priorytetowe do realizacji w okresie do 2030 r.</p>	
--	--	--	--	--	--	--

112.	12.08. 2022	Urząd Gminy Istebna	7.2 str. 182, tabela nr 43, inwestycja RD36	Przeniesienie inwestycji do inwestycji do wykonania do 2030 r. i zmianę statusu na priorytetowy	<p>Zgodnie z załączonym pismem: W odpowiedzi na obwieszczenie Zarządu Województwa Śląskiego dotyczące konsultacji projektu Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Śląskiego wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko wnioskujemy, by inwestycje drogowe o numerze RD35 - Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 941 na odcinku pozostającym w bardzo złym stanie technicznym Istebna Buczki - Jaworzynka Krzyżówka, stanowiącym korytarz międzynarodowy z Czech (Jabłonków) do Istebnej i Wisły oraz RD36 - Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 934 w powiecie cieszyńskim i żywieckim wskazać w planie jako inwestycje priorytetowe do pilnej realizacji w okresie do 2030 r.</p> <p>Obie inwestycje wskazano w projekcie Planu jako inwestycje do realizacji po 2030 r., o drugorzędnym znaczeniu. Stan techniczny dróg wojewódzkich nr 941i 943 na terenie gminy Istebna jest zły, miejscami bardzo zły, jak wskazano w nazwie inwestycji RD35. Obecnie drogi te na odcinkach znajdujących się na terenie Gminy Istebna nie są dostosowane do wymogów parametrów technicznych dla tej kategorii dróg, czego zmianę zakłada się projektując ich rozbudowy. Należy mieć również na uwadze, iż obie drogi są częścią siatki transportowej o znaczeniu międzynarodowym, a ich stan jest swoistą</p>	Nieuwzględniona/ Status i okres realizacji wynikają z badań modelowych. Ponadto modernizacja drogi do roku 2030 nie jest ujęta w planach modernizacyjnych ZDW.
------	-------------	---------------------	---	---	---	--

					<p>wizytówką naszego kraju. Zgodnie z zapisami projektu Planu transport ma duże znaczenie na terenie. które nie będzie maleć w najbliższym czasie, co tym bardziej uzasadnia konieczności ich przebudowy, by mogły sprawniej przyjmować potoki transportowe. Drogi te często wykorzystywane są również do transportu ciężarowego i są głównymi liniami siatki transportu przez gminę Istebna. Gmina Istebna jest też na ostatnim etapie projektowania rozbudowy odcinków tych dróg na terenie gminy t.j. uzgodnieniu odstępstw od przepisów i wkrótce będzie można przejść do ich realizacji. Planowanie zakończenie projektowania i uzyskania pozwolenia na budowę to 2023 r. W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o zmianę założeń projektu Planu dla powyższych inwestycji, poprzez wskazanie ich w Planie jako inwestycje priorytetowe do realizacji w okresie do 2030 r.</p>	
--	--	--	--	--	---	--

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
113.	12.08. 2022	Urząd Miasta Gliwice	Cały dokument	Autorzy nawiązują do danych ujętych w Studium analityczno – prognostycznego, przy czym dokumenty te są niedostępne, a powinny być zamieszczone razem z konsultowaną wersją RPT.	Trudno zweryfikować niektóre tezy, jeśli autor nawiązuje do danych ujętych w innym dokumencie, który nie jest dostępny.	Wyjaśnienie/ Dokument został udostępniony na stronie internetowej https://www.slaskie.pl/content/czesc-i-studium-analityczno-prognostyczne
114.	12.08. 2022	Urząd Miasta Gliwice	Czynniki społeczno-gospodarcze	Z podanymi argumentami dotyczącymi sytuacji gospodarczej w kontekście bezrobocia i PKB można było by się zgodzić, gdyby nie wojna, oraz rozwijający się obecnie kryzys gospodarczy - na obecnym etapie grozi nam stagflacja, która na pewno będzie miała duży wpływ na mobilność ludzi.	Proponuję również wziąć pod uwagę mniej optymistyczny scenariusz, ponieważ wysokie ceny i wzrost bezrobocia może zasadniczo wpłynąć na zachowania użytkowników transportu.	Nieuwzględniona/ w scenariuszu negatywnym założono spadek liczby miejsc pracy i brak sukcesu transformacji gospodarczej, co zostało uwzględnione w modelu popytu transportowego.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
115.	12.08.2022	Urząd Miasta Gliwice	Zagospodarowanie przestrzenne	„Bezpośredni dostęp do przystanków kolejowych na obszarach wiejskich ma ograniczoną liczbą osób. Dlatego ważnymi działaniami jest intensyfikacja (zagęszczanie) zabudowy w sąsiedztwie przystanków kolejowych, w szczególności na obszarze nie większym niż w promieniu jednego kilometra od przystanków oraz integracja tych przystanków z pozostałymi środkami transportu poprzez budowę węzłów przesiadkowych i doprowadzenie linii autobusowych, budowę parkingów Park & Ride i Bike & Ride” – Na terenach wiejskich takich przystanków po prostu jest brak, więc w pierwszej kolejności należało by najpierw te przystanki na tych obszarach budować. Ponadto mało realny wydaje się pomysł zagęszczenie budowy w sąsiedztwie przystanków kolejowych. Łatwiej jest jednak starać się zintegrować inne środki transportu z koleją.	Proponuje urealnić zapisy.	Nieuwzględniona/ Można co najwyżej powiedzieć, że liczba przystanków jest niewystarczająca, nie zaś, że ich brak. W ramach programów kolejowych zakładana jest budowa nowych przystanków. Działania prowadzące do zagęszczenia zabudowy w okolicach przystanków są realne i są prowadzone w wielu krajach i w Polsce. Integracja transportu to inne działanie, bardziej wpływające na funkcjonowanie systemu, mniej na mobilność.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
116.	12.08.2022	Urząd Miasta Gliwice	Zagospodarowanie przestrzenne	„W województwie śląskim udział powierzchni obszarów wiejskich jest mniejszy niż w innych województwach w kraju, co oznacza potencjalnie większą efektywność transportu kolejowego” – efektywność takiego czy innego środka transportu należało by mierzyć stosunkiem zakładanych rezultatów do nakładów, sam fakt, że terenów wiejskich jest mniej nie oznacza, że transport kolejowy jest tam efektywny, raczej jest nie efektywny bo słaba jest dostępność do kolei na tych terenach, o czym wcześniej w dokumencie jest mowa.	Proponuję skorygować, szczególnie, że akapit wcześniej mowa jest o słabej dostępności przystanków kolejowych na terenach wiejskich.	Nieuwzględniona/ zapis dotyczy potencjału, wyższa gęstość zaludnienia to potencjał, który może wykorzystać kolej.
117.	12.08.2022	Urząd Miasta Gliwice	Zagospodarowanie przestrzenne	„Lokowanie nowej zabudowy w szczególności stref ekonomicznych, powinno odbywać się na obszarach dobrze skomunikowanych różnymi środkami transportu” – takie założenie jest mało realne, te strefy gospodarcze już są i są słabo skomunikowane i tutaj jest problem. Po za tym nowe tereny inwestycyjne lokuje się poza	Proponuje urealnić zapisy. Nie zawsze jest możliwe tworzenie stref gospodarczych, szczególnie jeśli mówimy o nowych terenach, tam gdzie jest już komunikacja, bo najczęściej są to tereny, gdzie nie ma jest tylko potencjał i których tworzenie zaczyna się od uzbrojenia. Zalecenie to powinno raczej brzmieć, tak aby poza uzbrojeniem w planowaniu takich stref brać też pod uwagę	Nieuwzględniona/ lokalizacja nowej zabudowy na terenach o dobrym dostępie do infrastruktury transportowej jest stosowaną praktyką i zgodna z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				zabudową, a tam gdzie jest już transport to ta zabudowa jest już zagospodarowana.	odpowiednią komunikacją szczególnie związaną z transportem publicznym.	
118.	12.08.2022	Urząd Miasta Gliwice	Analiza SWOT	W ramach analizy SWOT nie porusza się skutków wojny na terenach Ukrainy.	Proponuję uzupełnić.	Uwzględniona/ SWOT powstawał przed wybuchem wojny, jednak z uwagi na fakt częściowego uwzględnienia skutków wojny w późniejszych zapisach, uzupełniono też SWOT.
119.	12.08.2022	Urząd Miasta Gliwice	Analiza SWOT - mobilność	Szansą związaną z mobilnością może być wzrost usług na rzecz osób nie mobilnych, działania związane z deinstytucjonalizacją usług społecznych. Jest to jeden z celów polityki społecznej UE, co oznacza, że w dłuższej perspektywie czasu może się to przełożyć na większą mobilność osób, które usługi będą świadczyć. Ponadto biorą pod uwagę wdrażanie rozwiązań związanych z dostępnością osób niemobilnych to może się przełożyć na popyt na komunikację np. osób z	Proponuję uzupełnić.	Uwzględniona/ uzupełniono zapisy

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				niepełnosprawnościami lub osób starszych.		
120.	12.08. 2022	Urząd Miasta Gliwice	Analiza SWOT - mobilność	W ramach słabości wskazuje się na niższą dostępność do transportu zbiorowego niż transportu drogowego, z czym można się zgodzić, natomiast dalej mowa jest, że jest ona niższe mimo rozbudowanej sieci połączeń, z czym już zgodzić się nie można, gdyby była ona rozbudowana to by oznaczało, że odpowiada na popyt, a skoro mowa jest o niższej dostępności to znaczy, że na ten popyt nie odpowiada.	Proponuję usunąć określenie, które mówi o rozbudowanej sieci połączeń. Ponadto w ramach słabości powinno się znaleźć sformułowanie, że ta sieć nie w pełni odpowiada na potrzeby, o czym mowa jest w słabościach w ramach analiz SWOT dotyczącej transportu publicznego.	Nieuwzględniona/ sieć połączeń transportu zbiorowego jest rozbudowana. Natomiast zapis odnosi do dysproporcji ze znacznie mocniej rozbudowaną siecią drogową. Należy też zwrócić uwagę na to, że dostępność nie jest uwarunkowana tylko poprzez wielkość sieci, ale również przez czas przejazdu. Małe częstotliwości kursowania, niska prędkość, utrudniony dostęp do przystanków, będą oznaczały niższą dostępność nawet przy gęstej sieci połączeń.
121.	12.08. 2022	Urząd Miasta Gliwice	Analiza SWOT - kolej	W analizie występuje sprzeczność jeśli siłą jest „Gęsta i równomiernie rozłożona sieć kolejowa.” Jako słabość wskazuje się na „brak kolei metropolitalnej i aglomeracyjnej”, to znaczy, że sieć nie jest tak gęsta.	Proponuję zmienić zapisy lub uzupełnić, jaki konkretnie rodzaj sieci kolejowej jest gęsty i równomiernie rozłożony.	Nieuwzględniona/ Tu nie ma sprzeczności. Pierwszy zapis nie dotyczy organizacji przewozów, tylko sieci torowisk oraz połączeń. Drugi zapis dotyczy braku zorganizowanego transportu kolejowego przeznaczonego dla Metropolii i aglomeracji.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
122.	12.08.2022	Urząd Miasta Gliwice	Analiza SWOT – transport lotniczy	Nie jest jasne na jakiej podstawie autorzy wyciągają wniosek, że słabością jest marginalne znaczenie lotnisk lokalnych, należało by wskazać pod jakim kątem.	Proponuję doprecyzować, szczególnie, że w innych rozdziałach dokumentów wskazuje się raczej na rozwój tych małych lotnisk i uzupełnienie oferty np. w kontekście podniebnych taksówek czy przewozów cargo. W związku z tym wskazuje raczej to na szansę, szczególnie w kontekście rozwoju technologii dronowych, o czym powinno być również wspomniane w szansach.	Częściowo uwzględniona/ dodano zapis "...dla transportu osób i towarów". Zapis dotyczy słabości, a nie szans.
123.	12.08.2022	Urząd Miasta Gliwice	Analiza SWOT – transport publiczny	Autorzy jako szansę wskazują takie projektu jak ŚKUP, w obecnym kształcie jest raczej mało praktycznym rozwiązaniem, szansą będzie tylko jeśli są plany modernizacji tego systemu	Proponuje korektę.	Uwzględniona/ usługa jest rozwijana. Porównaj uwagę nr 248.
124.	12.08.2022	Urząd Miasta Gliwice	Analiza SWOT – transport publiczny	Analiza zawiera niespójność, jeśli jest gęsta sieć linii komunikacji publicznej, a nie spełnia ona oczekiwań to nie powinna być wskazana jako siła.	Proponuję korektę	Nieuwzględniona/ gęsta sieć jest siłą województwa, nie oznacza to jednak, że sieć połączeń jest optymalna.
125.	12.08.2022	Urząd Miasta Gliwice	Analiza SWOT - rower	Analiza w zakresie komunikacji rowerowej nie porusza kwestii bezpieczeństwa, mowa jest o wzrastającej liczbie wypadków z udziałem rowerzystów, jako słabość natomiast zagrożeniem w tym kontekście jest brak bezpiecznych tras rowerowych.	Proponuję temat bezpieczeństwa ująć w analizie.	Uwzględniona/ dodano zapis "Wzrastający udział rowerzystów w wypadkach drogowych oraz niewystarczająca ilość bezpiecznej infrastruktury rowerowej".

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
126.	12.08. 2022	Urząd Miasta Gliwice	Założenia do prognoz ruchu – scenariusz negatywny	Jeśli wrośnie bezrobocie, transformacja gospodarki się nie uda i nie będzie nowych firm to oznacza kryzys gospodarczy, co przekłada się na zachowania konsumenckie, które na pewno nie pozostaną na obecnym poziomie, bo bez pracy nie będzie ich stać na to co teraz szczególnie w kontekście rozrywki.	Ponadto należało by ten scenariusz dostosować do obecnej sytuacji, wchodzimy w poważny kryzys gospodarczy, który na pewno będzie miał wpływ na zachowania komunikacyjne ludzi i cele podróży.	Nieuwzględniona/ Dziś trudno jest ocenić jak silny będzie kryzys. Horyzont prognozy dotyczy roku 2030 i po kryzysie może już nie być śladu. Zmniejszeniu liczby miejsc pracy w scenariuszu negatywnym towarzyszy spadek liczby ludności, stopa bezrobocia pozostaje na podobnym poziomie. Uwzględniana zmiana zachowań konsumenckich dotyczyła nie tyle liczby nabywanych towarów i usług, co sposobu ich nabywania np. e-handel.
127.	12.08. 2022	Urząd Miasta Gliwice	Organizacja listy inwestycji	Autorzy przyjęli jako inwestycje priorytetowe m.in. kryterium wg, którego im droższa inwestycja tym wyższa efektywność.	Przy obecnej sytuacji na rynku i inflacji to kryterium nie ma odniesienia do rzeczywistości, ponadto wyższe nakłady związane są z koniecznością zastosowania droższych rozwiązań, nie koniecznie przekładają się na lepsze efekty. Przyjmowanie kryterium im cos droższe tym lepsze jako priorytet, nie wpisuje się w całą przeprowadzoną w ramach RPT analizę, gdzie nakłady na inwestycje nie były w kontekście efektywności analizowane.	Wyjaśnienie/ Nie chodzi o założenie, że droższa inwestycja jest bardziej efektywna. To kryterium oceny: od droższej inwestycji oczekujemy lepszych efektów.

128.	12.08. 2022	Urząd Miasta Gliwice	Organizacja listy inwestycji	Brak kryteriów dla wyboru projektów jak uzupełniających, szczególnie w przypadkach, gdzie dwie podobne inwestycje realizują te same cele np. budowa zachodniej i południowej obwodnicy Gliwic.	Kryteria podziału inwestycji na priorytetowe i uzupełniające, podstawowe i drugorzędne jest nie jasna. Gliwice zgłaszały szereg inwestycji i wg diagnozy sytuacji problemowej i założonych celów wpisują się one w RPT natomiast nie zostały w ogóle ujęte. Dotyczy to inwestycji: „Rozbudowa ul. Toszeckiej (DW 901) wraz budową ciągu pieszo-rowerowego”, „Budowa połączenia DK 78 z autostradą A4 wraz z przełożeniem przebiegu DW408 w Gliwicach”, „Modernizacja systemu detekcji na przejściach dla pieszych z sygnalizacją świetlną na terenie miasta Gliwice”. Szczególnie niezrozumiałe jest brak inwestycji dotyczącej DW 408 przy jednoczesnym wpisaniu na listę inwestycji Sośnicowic, która bez fragmentu drogi wybudowanej w Gliwicach nie ma sensu – obie fragmenty drogi DW408 stanowią całość, która w pełni zrealizuje swój cel. RPT sporo miejsca poświęca zasadności działań dotyczących ITS, natomiast na listę projektów nie wpisano żadnego typu projektu, dlatego też proszę o wpisanie projektu M. Gliwice, które wpisuje się w cele RPT.	Wyjaśnienie/ Inwestycje szczebla ponadlokalnego zostały ujęte w RPT i znajdują się na liście w Załączniku 6. Wskazane inwestycje: 1. „Rozbudowa ul. Toszeckiej (DW 901) wraz budową ciągu pieszo-rowerowego” - znajduje się w RPT w Załączniku 6 “Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego” pod nr PD35 2. „Budowa połączenia DK 78 z autostradą A4 wraz z przełożeniem przebiegu DW408 w Gliwicach” - znajduje się w RPT w Załączniku 6 “Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego” pod nr PD 32. Inwestycja ZDW w Katowicach polegająca na przebudowie drogi wojewódzkiej nr 408, etap I budowa obwodnicy Sośnicowic (nr RD 1 tab.40) może być realizowana niezależnie. 3. ITS Gliwice – w Załączniku 6 “Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego” pod nr PP1 założono ogólnie rozwój inteligentnych systemów transportowych. Natomiast inwestycja „Modernizacja systemu detekcji na przejściach dla pieszych z sygnalizacją świetlną na terenie miasta Gliwice” nie została ujęta w RPT, gdyż wykazuje charakter lokalny.
------	-------------	----------------------	------------------------------	--	---	--

129.	12.08. 2022	Urząd Miasta Gliwice		<p>W związku z trwającym programowaniem środków z funduszy europejskich zwracam się z prośbą o uwzględnienie i wpisanie do przygotowywanych przez Państwa dokumentów strategicznych (w tym Regionalnego Programu Transportowego) przedsięwzięć inwestycyjnych z zakresu transportu, planowanych przez miasto Gliwice.</p> <p>Lista projektów uwzględniająca najważniejsze inwestycje drogowe, rowerowe oraz te związane z transportem publicznym, znajduje się w załączeniu nr 1.</p>	<p>Załącznik 1. Lista projektów uwzględniająca najważniejsze inwestycje drogowe, rowerowe oraz te związane z transportem publicznym</p> <p>1. Rozbudowa węzła przesiadkowego Gliwice - Łąbędy I</p> <p>Przedmiotowa inwestycja dotyczy rozbudowy układu drogowego, w tym utworzenie ok 0,7 km ciągów rowerowych, której celem jest utworzenie węzła przesiadkowego przy stacji kolejowej Gliwice - Łąbędy, obsługującej jedną z największych gliwickich dzielnic. Modernizacja tej stacji jest realizowana przez PKP PLK S.A. Planowany w ramach niniejszego projektu odcinek drogi jest niezbędny do prawidłowego skomunikowania stacji i integracji różnych środków transportu (samochód, pociąg, rower). Efektem realizacji przedsięwzięcia będzie upłynnienie ruchu pojazdów i usprawnienie komunikacji publicznej w Gliwicach, co będzie miało wpływ zmniejszenie emisji spalin.</p> <p>Wartość projektu: 50 mln zł Termin Realizacji: 2022 - 2028</p> <p>2. Rozbudowa ul. Strzelców Bytomskich o ciąg pieszo - rowerowy w rejonie węzła przesiadkowego Gliwice – Łąbędy</p>	<p>Wyjaśnienie/ Inwestycje o numerach 1,3,5, znajdowały się w dotychczasowym projekcie RPT w załączniku 6 Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego w pozycjach PP11, PP12, PP13. Ostatecznie, zastosowano ogólną nazwę dla działania dotyczącego centrów przesiadkowych: Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych o znaczeniu ponadlokalnym (w tym w Bielsku - Białej, Gliwicach, Katowicach, Subregionie Północnym) wskazanych w SUMP/ strategii ZIT. Nadano im status priorytetowy.</p> <p>Inwestycja nr 6 znajduje się w RPT w Załączniku 6 "Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego" w ramach inwestycji do roku 2030.</p> <p>Inwestycja nr 7 znajduje się w RPT w Załączniku 6 "Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego" w ramach inwestycji po roku 2030.</p> <p>Inwestycje nr 2, 4, 8 zostały zakwalifikowane jako inwestycje o znaczeniu lokalnym, dlatego nie znalazły się w RPT.</p>
------	-------------	----------------------	--	---	---	---

					<p>Inwestycja zakłada budowę ok. 3 km nowych ciągów i tras rowerowych i pieszo - rowerowych wraz budową nowego oświetlenia. Projekt stanowi powiązanie do planowanej rozbudowy węzła przesiadkowego Gliwice Łabędy I, obejmującej modernizację stacji kolejowej Gliwice-Łabędy realizowaną przez PKP-PLK S.A. oraz rozbudowę układu drogowego w rejonie tej stacji. Projekt w połączeniu z inwestycją kolejową oraz rozbudową dróg przyczyni się do optymalizacji organizacji transportu miejskiego w dzielnicy Łabędy.</p> <p>Wartość projektu: 7,3 mln zł Termin Realizacji: 2022 – 2028</p> <p>3. Rozbudowa węzła przesiadkowego Gliwice - Łabędy II</p> <p>Przedmiotem projektu jest utworzenie węzła przesiadkowego w rejonie ul Mechaników w Gliwicach. Inwestycja stanowi kontynuację poprawy układu komunikacyjnego w dzielnicy Łabędy, sprzyjającego promocji transportu publicznego. W ramach projektu planowana jest przebudowa zatok, budowa nowych wiat, stacje dla rowerów. Inwestycja zlokalizowana jest w rejonie stacji kolejowej Gliwice - Kuźnica,</p>	<p>Inwestycje 9, 10, 11 – w załączniku 6 “Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego” znajduje się inwestycja: Metropolitalna Sieć Tras Rowerowych. Pozostałe inwestycje związane z rozbudową sieci dróg rowerowych zakwalifikowano jako inwestycje o znaczeniu lokalnym, dlatego nie znalazły się w RPT.</p>
--	--	--	--	--	---	---

					<p>która docelowo będzie przystankiem na trasie Gliwice - Pyskowice, modernizowanej obecnie w ramach programu Kolej +.</p> <p>Docelowo w ramach projektu powstanie również ciąg / trasa rowerowa - miasto obecnie przygotowuje się do zlecenia koncepcji tej części inwestycji.</p> <p>Wartość projektu: 3 mln zł Termin Realizacji: 2022 – 2028</p> <p>4. Budowa węzła przesiadkowego Gliwice – Kopernik</p> <p>W ramach projektu planuje się budowę zatok autobusowych, wiat, infrastruktury rowerowej, drogi wewnętrznej z parkingiem i zjazdem, wraz z infrastrukturą techniczną (budowę przyłącza wodociągowego, kanalizacji sanitarnej oraz opadowej z instalacjami wewnętrznymi na zewnątrz, budowę instalacji elektrycznej zewnętrznej z zestawem złączowo–pomiarowym, budowę kanalizacji teletechnicznej) wraz z zielenią urządzoną.</p> <p>Wartość projektu: 12 mln zł Termin Realizacji: 2022-2023</p> <p>5. Zachodnia Brama Metropolii Silesia - Centrum Przesiadkowe w Gliwicach - etap II</p>	
--	--	--	--	--	---	--

					<p>W ramach inwestycji "Zachodnia Brama Metropolii Silesia - Centrum Przesiadkowe w Gliwicach - etap II" zostaną przebudowane ulice oraz Plac Piastów po południowej stronie dworca kolejowego. Zadanie to jest w trakcie realizacji. 21.12.2020 r. podpisano umowę na wykonanie robót budowlanych po południowej stronie dworca PKP, a 30.12.2020 r. przekazano plac budowy wykonawcy robót budowlanych tj. firmie EUROVIA Polska S.A. Jest to projekt komplementarny do projektu "Zachodnia Brama Metropolii Silesia - Centrum Przesiadkowe w Gliwicach" dofinansowanego ze środków RPO WSL 2014-20. Efektem realizacji obu projektów będzie integracja różnych środków transportu (samochód, pociąg, rower) i usprawnienie komunikacji publicznej w centrum Gliwic, co będzie miało wpływ na upłynnienie ruchu pojazdów i zmniejszenie emisji spalin.</p> <p>Wartość projektu: 50 mln zł Termin Realizacji: 2023</p> <p>6. Zachodnia część obwodnicy miasta - budowa odcinka drogi od ul. Gen. J. Sowińskiego do ul. I. Daszyńskiego w systemie zaprojektuj i wybuduj</p>	
--	--	--	--	--	--	--

				<p>Przedmiotowa droga stanowić będzie kontynuację nowo wybudowanego odcinka drogi od ul. Rybnickiej do ul. Daszyńskiego, będącego odcinkiem obwodnicy zachodniej Gliwic. Po wybudowaniu przedmiotowego odcinka cała obwodnica zachodnia miasta stanowić będzie bezpośrednie połączenia ul. Rybnickiej z Al. Jana Nowaka-Jeziorańskiego (DK 88), przejmując jednocześnie przebieg drogi krajowej DK 78 na terenie Gliwic. Droga krajowa nr 78 od 01.01.2021 została wprowadzona na nowo wybudowany odcinek obwodnicy zachodniej, dzięki czemu omija centrum Gliwic. Podstawą prawną takiego stanu jest Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14.09.2020r. w sprawie zaliczenia dróg do kategorii dróg krajowych (Dz.U. 2020 poz. 1616) z terminem obowiązywania od 1.01.2021 r.</p> <p>Wartość projektu: 42 249 743,02 zł Termin Realizacji: 2023</p> <p>7. Budowa połączenia DK 78 z autostradą A4 wraz z przełożeniem przebiegu DW408 w Gliwicach</p> <p>Budowa drogi zaplanowana została po zakończeniu realizacji zachodniej obwodnicy miasta, na którą docelowo zostanie przełożony przebieg DK 78 na terenie Gliwic. Inwestycja ma na celu usprawnienie ruchu tranzytowego poprzez wyprowadzenie go</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>poza centralne dzielnice Gliwic. Docelowo nowa droga będzie miała status drogi wojewódzkiej nr 408 (relacji: Kędzierzyn Koźle – Gliwice). Przedmiotowa droga będzie łączyć się z siecią TEN-T - z jednej strony z drogą krajową nr 78 tj. zachodnią obwodnicą miasta, a z drugiej strony z autostradą A-4 oraz planowaną w ciągu drogi wojewódzkiej nr 408 obwodnicą Sośnicowic. Inwestycja jest komplementarna do planów Zarządu Dróg Wojewódzkich, obejmujących przebudowę DW 408 na odcinku od m. Gliwice do granicy województwa, w ramach których zaplanowano połączenie drogi wojewódzkiej nr 408 od strony Sośniowic z autostradą A4 poprzez Węzeł Ostropa. Obecnie DW 408 w Gliwicach przebiega ul. Daszyńskiego na obszarze zabudowanym i duży ruch tranzytowy wpływa niekorzystnie na bezpieczeństwo mieszkańców tamtego obszaru miasta.</p> <p>Budowa ww. drogi poprawi bezpieczeństwo poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar zabudowany i zaktywizuje tereny inwestycyjne w zachodniej części Gliwic.</p> <p>Wartość projektu: 105 mln zł (70 mln zł budowa + 35 mln zł wykup gruntów) Termin Realizacji: 2025</p> <p>8. Modernizacja systemu detekcji na</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>przełazach dla pieszych z sygnalizacją świetlną na terenie miasta Gliwice</p> <p>Projekt dotyczy wymiany dotykowych przycisków dla pieszych na system detekcji automatycznej (bezdotykowe przyciski) - szacowana liczba przycisków do wymiany wynosi: 700 szt. Projekt będzie kompatybilny z istniejącym systemem sterowania ruchem (ITS), co poprawi płynność ruchu pieszego i samochodowego oraz zniweluje rozprzestrzenianie się wirusów poprzez wyeliminowanie konieczności dotykania przez pieszych przycisków przed przejściem przez jezdnię.</p> <p>Wartość projektu: 3,3 mln zł Termin Realizacji: 2023-2024</p> <p>9. Rozbudowa dróg rowerowych na terenie Miasta Gliwice</p> <p>W ramach projektu planuje się budowę / rozbudowę ok 15 km tras rowerowych, ciągów pieszo - rowerowych. Uzupelnione będą one o niezbędną infrastrukturę rowerową związaną ze stacjami napraw, miejscami obsługi rowerzystów (ławki, stoły, wiaty), nowym oświetleniem wraz zagospodarowaniem terenu. Celem projektu jest dalszy rozwój infrastruktury rowerowej w mieście oraz promocja roweru jako alternatywnego środka transportu.</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>Wartość projektu: 28,4 mln zł Termin Realizacji: 2022-2024</p> <p>10. Budowa trasy rowerowej Gliwice-Pyskowice</p> <p>W ramach projektu planuje się budowę ok 1,7 km trasy rowerowej w wraz z niezbędną infrastrukturą i zagospodarowaniem terenu łączącą Gliwice i Pyskowice. Pyskowice stanowią ważny obszar funkcjonalny podregionu gliwickiego, z uwagi na rozwijające się tam obszary mieszkaniowe z których mieszkańcy przemieszczają się do pracy lub szkoły w Gliwicach. Realizacja projektu przyczyni się do promocji roweru jako alternatywnego środka transportu.</p> <p>Wartość projektu: 12 mln zł Termin Realizacji: 2022-2024</p> <p>11. Budowa trasy rowerowej Gliwice-Gierałtowie</p> <p>W ramach projektu planowana jest budowa 2,9 km trasy rowerowej łączącej Gliwice i Gierałtowie wraz z niezbędną infrastrukturą rowerową i zagospodarowaniem terenu. Gierałtowie stanowią ważny obszar funkcjonalny podregionu gliwickiego, z którego mieszkańcy przemieszczają się do pracy, szkoły czy dużych ośrodków kultury.</p>	
--	--	--	--	--	--

					<p>Natomiast mieszkańcy Gliwice w Gierałtowicach znajdują miejsca rekreacji i odpoczynku. Dlatego też realizacja projektu przyczyni się do promocji roweru jako alternatywnego środka transportu.</p> <p>Wartość projektu: 2,1 mln zł Termin Realizacji: 2022-2024</p>	
--	--	--	--	--	--	--

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
130.	14.08.2022	Towarzystwo Entuzjastów Kolei	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Uzależnić status RK3 (budowa wspólnej bazy rozkładów jazdy transportu zbiorowego) od analogicznych działań (bądź ich braku) na poziomie ogólnokrajowym.	W razie stworzenia krajowego systemu transportu zbiorowego budowa tego samego na poziomie wojewódzkim nie będzie zasadna.	Nieuwzględniona/ W przypadku powstania bazy rozkładów jazdy na poziomie krajowym, będzie to tożsame z powstaniem bazy na poziomie wojewódzkim, nie ma potrzeby dodawać zapisu.
131.	14.08.2022	Towarzystwo Entuzjastów Kolei	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Wyszczególnić w RK4 (uruchomienie połączeń kolejowych na nowych i przebudowywanych liniach kolejowych), o jakie konkretnie linie chodzi / lub rozważyć usunięcie tego działania	Brak wskazania jakichkolwiek konkretów	Wyjaśnienie/ RPT nie wskazuje konkretnych połączeń, takie zostaną wskazane w ramach Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.
132.	14.08.2022	Towarzystwo Entuzjastów Kolei	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Zmienić status RK7: (uruchomienie połączenia Wodzisław Śląski - Wilchwy - Jastrzębie Zdrój) na priorytetowy	To połączenie o strategicznym znaczeniu dla subregionu zachodniego. Trasa przez Wilchwy doskonale połączy miasto Jastrzębie-Zdrój z pozostałymi ośrodkami subregionu, zapewniając atrakcyjne czasy przejazdu: ok. 15 min. do Wodzisławia i ok. 30 min. do Rybnika, a do jej obsługi wykorzystać można będzie pociągi obecnie rozpoczynające lub kończące bieg w Wodzisławiu.	Częściowo uwzględniona/_Ze względu na liczne postulaty uzupełnienia planu o dodatkowe połączenia, zostały usunięte szczegółowe zapisy, a w ich miejsce dodano bardziej ogólny, pozostawiając rozstrzygnięcia na poziomie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
133.	14.08.2022	Towarzystwo Entuzjastów Kolei	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Przenieść projekt RK8 do tabeli 42 (po roku 2030)	<p>Linia przemysłowa z Jastrzębia do st. Rybnik Towarowy przebiega po czynnych obszarach górniczych JSW i PGG, dlatego jej Vmax to 30 km/h.</p> <p>Pociąg z kopalni Zofiówka do stacji Rybnik Towarowy potrzebowałby na przejazd min. 40 minut bez zatrzymań na ew. przystankach pośrednich. Oprócz tego należałoby w Rybniku wybudować łącznicę omijającą Rybnik Towarowy, zaś w Jastrzębiu przedłużyć linię do centrum miasta. Czas przejazdu relacji Jastrzębie – Rybnik wyniósłby ok. 50 minut.</p> <p>Tymczasem projekt RK7 przez Wilchwy zapewni czas przejazdu relacji Jastrzębie – Rybnik ok. 30 minut.</p> <p>Projekt RK8 może być jednakże sensowny w latach późniejszych, tj. po zakończeniu wydobywania w tych obszarach i ustaniu szkód linia może zostać zrewitalizowana, dzięki czemu zapewni lepsze czasy przejazdu.</p>	<p>Nieuwzględniona/ działanie jest traktowane alternatywnie do połączenia przez Wilchwy, w przypadku braku możliwości jego realizacji, uruchomienie przewozów na linii węglowej może być jedyną możliwością przyłączenia Jastrzębia Zdroju do kolei. Połączenia regionalne zostały wpisane do RPT jako działanie RK4</p> <p>Uruchomienie regionalnych połączeń kolejowych i/lub autobusowych wskazanych w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.</p>

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
134.	14.08.2022	Towarzystwo Entuzjastów Kolei	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Zmienić projekt RK9 na „Uruchomienie połączenia kolejowego Gliwice – Jastrzębie-Zdrój” oraz status na priorytetowy	Mieszkańcom Jastrzębia czy Wodzisławia ogromnie brakuje połączenia z Gliwicami, ale mało konkurencyjny (ze względu na szkody górnicze w rejonie Knuruwa) czas przejazdu Rybnik – Gliwice w połączeniu z koniecznością przesiadek w Rybniku nie zachęci ich do korzystania z kolei. Natomiast bezpośrednie połączenie tych miast będzie wystarczająco atrakcyjne, a ponadto pociągi na tej linii uzupełniłyby siatkę połączeń na odcinku Jastrzębie –Wodzisław – Rybnik. Połączenie można uruchomić już teraz na odcinku Gliwice – Wodzisław Śląski.	Częściowo uwzględniona/ Ze względu na liczne postulaty uzupełnienia planu o dodatkowe połączenia, zostały usunięte szczegółowe zapisy, a w ich miejsce dodano bardziej ogólny, pozostawiając rozstrzygnięcia na poziomie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.
135.	14.08.2022	Towarzystwo Entuzjastów Kolei	Projekt RPT rozdział 2 str. 13	Zamiast: „wzmocnienie ilości połączeń na kierunkach pomiędzy głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi takimi jak Bielsko-Biała, Częstochowa, Rybnik i Konurbacja Górnośląska.” powinno być: „zwiększenie liczby połączeń na głównych ciągach komunikacyjnych.”	„Wzmocnienie ilości połączeń” to zwrot dosyć niefortunny, podobnie też ograniczanie do kierunków pomiędzy tzw. głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi, (pomijając już fakt, że ich przytoczona tutaj lista jest dyskusyjna).	Częściowo uwzględniona/ zwrot “wzmocnienie ilości” zastąpiono “zwiększeniem liczby”.
136.	14.08.2022	Towarzystwo Entuzjastów Kolei	Projekt RPT rozdział 2 str. 17	„powiaty sąsiadujące z silnymi ośrodkami edukacyjnymi (...)” zamiast: „przykładowo powiat bielski, częstochowski, gliwicki czy rybnicki.”	Powiat rybnicki nie sąsiaduje z silnymi ośrodkami edukacyjnymi.	Nieuwzględniona/ powiat rybnicki sąsiaduje z Rybnikiem. Na etapie diagnozy określono liczbę uczniów w szkołach ponadpodstawowych w Rybniku jako

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				powinno być: „przykładowo powiat bielski, częstochowski czy gliwicki.”		8836, była to jedna z wyższych liczb w województwie śląskim.
137.	14.08. 2022	Towarzystwo Entuzjastów Kolei	Projekt RPT rozdział 2 str. 18	Wykreślić zdanie: „Poza obszarem Metropolii ważnymi ośrodkami gospodarczymi są Częstochowa, Rybnik i Bielsko-Biała.”	Jest to nonsens. Wymieniono tu siedziby subregionów, a nie najważniejsze ośrodki gospodarcze.	Nieuwzględniona/ są to ważne ośrodki gospodarcze, wskazane m.in. w Strategii Rozwoju Województwa.
138.	14.08. 2022	Towarzystwo Entuzjastów Kolei	Projekt RPT rozdział 7.2 str. 149	Przereklamować akapit. Należy użyć pojęcia „Subregion Zachodni” zamiast sofizmu „Aglomeracja Rybnicka”, odnosząc się do subregionu, ew. konurbacji a nie „aglomeracji”. „W zakresie sieci dróg rowerowych istotne będą drogi (...)” nie „aglomeracyjne łączące Rybnik z pozostałym obszarem Aglomeracji Rybnickiej” tylko „łączące ze sobą ośrodki Subregionu Zachodniego”.	Sofizmat "aglomeracja rybnicka" nie powinien w ogóle zaistnieć w przestrzeni publicznej, ponieważ błędnie odnosi się go do zespołu miast równorzędnych pod względem historycznym, kulturowym, administracyjnym i gospodarczym, czyli do konurbacji sensu stricto. Wszelkie dokumenty posługujące się określeniem "aglomeracja rybnicka" wymagają poprawek podczas dokonywania aktualizacji. Równie istotne są szlaki komunikacyjne łączące ze sobą ośrodki subregionu, a niekoniecznie przez Rybnik, np. takie jak Jastrzębie – Wodzisław – Racibórz czy Racibórz – Radlin – Żory.	Nieuwzględniona/ Nazwa Aglomeracja Rybnicka, występuje w innych dokumentach strategicznych, również w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego.
139.	14.08. 2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Zmienić status RK7: (uruchomienie połączenia Wodzisław Śląski - Wilchwy - Jastrzębie Zdrój) na priorytetowy	To połączenie o strategicznym znaczeniu dla subregionu zachodniego, które doskonale łączy miasto Jastrzębie-Zdrój z pozostałymi ośrodkami subregionu, zapewniając atrakcyjne czasy przejazdu: ok. 15 min. do Wodzisławia i ok. 30 min. do	Częściowo uwzględniona/ Ze względu na liczne postulaty uzupełnienia planu o dodatkowe połączenia, zostały usunięte szczegółowe zapisy, a w ich miejsce dodano bardziej ogólny, pozostawiając rozstrzygnięcia na

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					Rybnika, a do jej obsługi wykorzystać można będzie pociągi obecnie rozpoczynające lub kończące bieg w Wodzisławiu.	poziomie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.
140.	14.08. 2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Zmienić projekt RK9 na „Uruchomienie połączenia kolejowego Gliwice – Jastrzębie-Zdrój” oraz status na priorytetowy	Mieszkańcom Jastrzębia czy Wodzisławia ogromnie brakuje połączenia z Gliwicami, ale mało konkurencyjny czas przejazdu Rybnik – Gliwice w połączeniu z koniecznością przesiadek w Rybniku nie zachęci ich do korzystania z kolei. Natomiast bezpośrednie połączenie tych miast będzie wystarczająco atrakcyjne, ponadto pociągi na tej linii uzupełniłyby siatkę połączeń na odcinku Jastrzębie –Wodzisław – Rybnik. Połączenie można uruchomić już teraz na odcinku Gliwice – Wodzisław Śląski.	Częściowo uwzględniona/ Ze względu na liczne postulaty uzupełnienia planu o dodatkowe połączenia, zostały usunięte szczegółowe zapisy, a w ich miejsce dodano bardziej ogólny, pozostawiając rozstrzygnięcia na poziomie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.
141.	15.08. 2022	Stowarzyszenie Kolej Beskidzka	Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego Strona 145/ Tabela 41	Uzupełnić RK11 – Działania do 2030 Wydłużenie części obecnych relacji pociągów spółki Koleje Śląskie Katowice – Żywiec/Zwardoń do relacji: Dąbrowa Górnicza Ząbkowice/Sosnowiec Główny – Katowice - Żywiec/Jeleśnia/Sucha Beskidzka/Zwardoń, Gliwice – Katowice - Żywiec/Jeleśnia/Sucha Beskidzka/Zwardoń, Bytom – Żywiec/Jeleśnia/Sucha Beskidzka/Zwardoń oraz	Linia kolejowa Żywiec – Sucha Beskidzka ma kluczowe znaczenie dla rozwoju transportu na pograniczu śląsko-małopolskim	Nieuwzględniona/ Rewitalizacja linii 97 zapisana jest na liście inwestycji krajowych do roku 2030, więc zgodnie z działaniem RK3 Uruchomienie połączeń kolejowych lub zwiększenie liczby kursów na nowych i przebudowywanych liniach kolejowych połączenie Żywiec - Sucha Beskidzka może być realizowane. Dodatkowo dodano działanie RK4 Uruchomienie regionalnych połączeń kolejowych i/lub autobusowych wskazanych w Planie

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				Mysłowice – Katowice - Żywiec/Jeleśnia/Sucha Beskidzka/Zwardoń		Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego, tak więc działanie RK11 zostało usunięte z tabeli.
142.	15.08.2022	Stowarzyszenie Kolej Beskidzka	Załącznik 4 Wykaz inwestycji szczebla krajowego	Uzupełnić – KK25 w kolumnie - Dokument strategiczny / wdrożeniowy Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2028 roku*, ***/ Inwestycja ujęta w Krajowym Programie Kolejowym na liście projektów KPO	Linia Żywiec – Sucha Beskidzka została także ujęta w projektach do realizacji z KPO jako inwestycja realizowana w ramach działania E 2.1.1. Linie kolejowe	Uwzględniona/ dodano zapis
143.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41, str. 145	Uzależnić status RK3 (budowa wspólnej bazy rozkładów jazdy transportu zbiorowego) od analogicznych działań (bądź ich braku) na poziomie ogólnokrajowym.	W razie stworzenia krajowego systemu transportu zbiorowego budowa tego samego na poziomie wojewódzkim nie będzie zasadna.	Nieuwzględniona/ W przypadku powstania bazy rozkładów jazdy na poziomie krajowym, będzie to tożsame z powstaniem bazy na poziomie wojewódzkim, nie ma potrzeby dodawać zapisu.
144.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41, str. 145	Wyszczególnić w RK4 (uruchomienie połączeń kolejowych na nowych i przebudowywanych liniach kolejowych), o jakie konkretnie linie chodzi / lub rozważyć usunięcie tego działania	Brak wskazania jakichkolwiek konkretnych	Wyjaśnienie/ RPT nie wskazuje konkretnych połączeń, takie zostaną wskazane w ramach Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
145.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Zmienić status RK7: (uruchomienie połączenia Wodzisław Śląski - Wilchwy - Jastrzębie Zdrój) na priorytetowy	To połączenie o strategicznym znaczeniu dla subregionu zachodniego. Trasa przez Wilchwy doskonale połączy miasto Jastrzębie-Zdrój z pozostałymi ośrodkami subregionu, zapewniając atrakcyjne czasy przejazdu: ok. 15 min. do Wodzisławia i ok. 30 min. do Rybnika, a do jej obsługi wykorzystać można będzie pociągi obecnie rozpoczynające lub kończące bieg w Wodzisławiu.	Częściowo uwzględniona/ Ze względu na liczne postulaty uzupełnienia planu o dodatkowe połączenia, zostały usunięte szczegółowe zapisy, a w ich miejsce dodano bardziej ogólny, pozostawiając rozstrzygnięcia na poziomie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.
146.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Przenieść projekt RK8 do tabeli 42 (po roku 2030)	Linia przemysłowa z Jastrzębia do st. Rybnik Towarowy przebiega po czynnych obszarach górniczych JSW i PGG, dlatego jej Vmax to 30 km/h. Pociąg z kopalni Zofiówka do stacji Rybnik Towarowy potrzebowałby na przejazd min. 40 minut bez zatrzymań na ew. przystankach pośrednich. Oprócz tego należałoby w Rybniku wybudować łącznicę omijającą Rybnik Towarowy, zaś w Jastrzębiu przedłużyć linię do centrum miasta. Czas przejazdu relacji Jastrzębie – Rybnik wyniósłby ok. 50 minut. Tymczasem projekt RK7 przez Wilchwy zapewni czas przejazdu relacji Jastrzębie – Rybnik ok. 30 minut. Projekt RK8 może być jednakże sensowny w latach późniejszych, tj. po zakończeniu	Nieuwzględniona/ działanie jest traktowane alternatywnie do połączenia przez Wilchwy, w przypadku braku możliwości jego realizacji, uruchomienie przewozów na linii węglowej może być jedyną możliwością przyłączenia Jastrzębia Zdroju do kolei. Połączenia regionalne zostały wpisane do RPT jako działanie RK5 Uruchomienie regionalnych połączeń kolejowych i/lub autobusowych wskazanych w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					wydobycia w tych obszarach i ustaniu szkód linia może zostać zrewitalizowana, dzięki czemu zapewni lepsze czasy przejazdu.	
147.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Zmienić projekt RK9 na „Uruchomienie połączenia kolejowego Gliwice – Jastrzębie-Zdrój” oraz status na priorytetowy	Mieszkańcom Jastrzębia czy Wodzisławia ogromnie brakuje połączenia z Gliwicami, ale mało konkurencyjny (ze względu na szkody górnicze w rejonie Knuruwa) czas przejazdu Rybnik – Gliwice w połączeniu z koniecznością przesiadek w Rybniku nie zachęci ich do korzystania z kolei. Natomiast bezpośrednie połączenie tych miast będzie wystarczająco atrakcyjne, a ponadto pociągi na tej linii uzupełniłyby siatkę połączeń na odcinku Jastrzębie – Wodzisław – Rybnik. Połączenie można uruchomić już teraz na odcinku Gliwice – Wodzisław Śląski.	Częściowo uwzględniona/ Ze względu na liczne postulaty uzupełnienia planu o dodatkowe połączenia, zostały usunięte szczegółowe zapisy, a w ich miejsce dodano bardziej ogólny, pozostawiając rozstrzygnięcia na poziomie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.
148.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT rozdział 2 str. 13	Zamiast: „wzmocnienie ilości połączeń na kierunkach pomiędzy głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi takimi jak Bielsko-Biała, Częstochowa, Rybnik i Konurbacja Górnośląska.” powinno być: „zwiększenie liczby połączeń na głównych ciągach komunikacyjnych.”	„Wzmocnienie ilości połączeń” to zwrot dosyć niefortunny, podobnie też ograniczanie do kierunków pomiędzy tzw. głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi, (pomijając już fakt, że ich przytoczona tutaj lista jest dyskusyjna).	Częściowo uwzględniona/ zwrot “wzmocnienie ilości” zastąpiono “zwiększeniem liczby”.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
149.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT rozdział 2 str. 17	„powiaty sąsiadujące z silnymi ośrodkami edukacyjnymi (...)” zamiast: „przykładowo powiat bielski, częstochowski, gliwicki czy rybnicki.” powinno być: „przykładowo powiat bielski, częstochowski czy gliwicki.”	Powiat rybnicki nie sąsiaduje z silnymi ośrodkami edukacyjnymi.	Nieuwzględniona/ powiat rybnicki sąsiaduje z Rybnikiem Na etapie diagnozy określono liczbę uczniów w szkołach ponadpodstawowych w Rybniku jako 8836, była to jedna z wyższych liczb w województwie śląskim.
150.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT rozdział 2 str. 18	Wykreślić zdanie: „Poza obszarem Metropolii ważnymi ośrodkami gospodarczymi są Częstochowa, Rybnik i Bielsko-Biała.”	Jest to nonsens. Wymieniono tu siedziby subregionów, a nie najważniejsze ośrodki gospodarcze.	Nieuwzględniona/ są to ważne ośrodki gospodarcze, wskazane m.in. w Strategii Rozwoju Województwa.
151.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT rozdział 7.2 str. 149	Przereklamować akapit. Należy użyć pojęcia „Subregion Zachodni” zamiast sofizmu „Aglomeracja Rybnicka”, odnosić się do subregionu, ew. konurbacji a nie „aglomeracji”. „W zakresie sieci dróg rowerowych istotne będą drogi (...)” nie „aglomeracyjne łączące Rybnik z pozostałym obszarem Aglomeracji Rybnickiej” tylko „łączące ze sobą ośrodki Subregionu Zachodniego”.	Sofizm "aglomeracja rybnicka" nie powinien w ogóle zaistnieć w przestrzeni publicznej, ponieważ błędnie odnosi się go do zespołu miast równorzędnych pod względem historycznym, kulturowym, administracyjnym i gospodarczym, czyli do konurbacji sensu stricto. Wszelkie dokumenty posługujące się określeniem "aglomeracja rybnicka" wymagają poprawek podczas dokonywania aktualizacji. Równie istotne są szlaki komunikacyjne łączące ze sobą ośrodki subregionu, a niekoniecznie przez Rybnik, np. takie jak Jastrzębie – Wodzisław – Racibórz czy Racibórz – Radlin – Żory.	Nieuwzględniona/ Nazwa Aglomeracja Rybnicka, występuje w innych dokumentach strategicznych, również w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
152.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Uzależnić status RK3 (budowa wspólnej bazy rozkładów jazdy transportu zbiorowego) od analogicznych działań (bądź ich braku) na poziomie ogólnokrajowym.	W razie stworzenia krajowego systemu transportu zbiorowego budowa tego samego na poziomie wojewódzkim nie będzie zasadna.	Nieuwzględniona/ W przypadku powstania bazy rozkładów jazdy na poziomie krajowym, będzie to tożsame z powstaniem bazy na poziomie wojewódzkim, nie ma potrzeby dodawać zapisu.
153.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Wyszczególnić w RK4 (uruchomienie połączeń kolejowych na nowych i przebudowywanych liniach kolejowych), o jakie konkretnie linie chodzi / lub rozważyć usunięcie tego działania	Brak wskazania jakichkolwiek konkretów	Wyjaśnienie/ RPT nie wskazuje konkretnych połączeń, takie zostaną wskazane w ramach Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.
154.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Zmienić status RK7: (uruchomienie połączenia Wodzisław Śląski - Wilchwy - Jastrzębie Zdrój) na priorytetowy	To połączenie o strategicznym znaczeniu dla subregionu zachodniego. Trasa przez Wilchwy doskonale połączy miasto Jastrzębie-Zdrój z pozostałymi ośrodkami subregionu, zapewniając atrakcyjne czasy przejazdu: ok. 15 min. do Wodzisławia i ok. 30 min. do Rybnika, a do jej obsługi wykorzystać można będzie pociągi obecnie rozpoczynające lub kończące bieg w Wodzisławiu.	Częściowo uwzględniona/ Ze względu na liczne postulaty uzupełnienia planu o dodatkowe połączenia, zostały usunięte szczegółowe zapisy, a w ich miejsce dodano bardziej ogólny, pozostawiając rozstrzygnięcia na poziomie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
155.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Przenieść projekt RK8 do tabeli 42 (po roku 2030)	<p>Linia przemysłowa z Jastrzębia do st. Rybnik Towarowy przebiega po czynnych obszarach górniczych JSW i PGG, dlatego jej Vmax to 30 km/h.</p> <p>Pociąg z kopalni Zofiówka do stacji Rybnik Towarowy potrzebowałby na przejazd min. 40 minut bez zatrzymań na ew. przystankach pośrednich. Oprócz tego należałoby w Rybniku wybudować łącznicę omijającą Rybnik Towarowy, zaś w Jastrzębiu przedłużyć linię do centrum miasta. Czas przejazdu relacji Jastrzębie – Rybnik wyniósłby ok. 50 minut.</p> <p>Tymczasem projekt RK7 przez Wilchwy zapewni czas przejazdu relacji Jastrzębie – Rybnik ok. 30 minut.</p> <p>Projekt RK8 może być jednakże sensowny w latach późniejszych, tj. po zakończeniu wydobywania w tych obszarach i ustaniu szkód linia może zostać zrewitalizowana, dzięki czemu zapewni lepsze czasy przejazdu.</p>	<p>Nieuwzględniona/ działanie jest traktowane alternatywnie do połączenia przez Wilchwy, w przypadku braku możliwości jego realizacji, uruchomienie przewozów na linii węglowej może być jedyną możliwością przyłączenia Jastrzębia Zdroju do kolei. Połączenia regionalne zostały wpisane do RPT jako działanie RK4</p> <p>Uruchomienie regionalnych połączeń kolejowych i/lub autobusowych wskazanych w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.</p>

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
156.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Zmienić projekt RK9 na „Uruchomienie połączenia kolejowego Gliwice – Jastrzębie-Zdrój” oraz status na priorytetowy	Mieszkańcom Jastrzębia czy Wodzisławia ogromnie brakuje połączenia z Gliwicami, ale mało konkurencyjny (ze względu na szkody górnicze w rejonie Knuruwa) czas przejazdu Rybnik – Gliwice w połączeniu z koniecznością przesiadek w Rybniku nie zachęci ich do korzystania z kolei. Natomiast bezpośrednie połączenie tych miast będzie wystarczająco atrakcyjne, a ponadto pociągi na tej linii uzupełniłyby siatkę połączeń na odcinku Jastrzębie – Wodzisław – Rybnik. Połączenie można uruchomić już teraz na odcinku Gliwice – Wodzisław Śląski.	Częściowo uwzględniona/ Ze względu na liczne postulaty uzupełnienia planu o dodatkowe połączenia, zostały usunięte szczegółowe zapisy, a w ich miejsce dodano bardziej ogólny, pozostawiając rozstrzygnięcia na poziomie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.
157.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT rozdział 2 str. 13	Zamiast: „wzmocnienie ilości połączeń na kierunkach pomiędzy głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi takimi jak Bielsko-Biała, Częstochowa, Rybnik i Konurbacja Górnośląska.” powinno być: „zwiększenie liczby połączeń na głównych ciągach komunikacyjnych.”	„Wzmocnienie ilości połączeń” to zwrot dosyć niefortunny, podobnie też ograniczanie do kierunków pomiędzy tzw. głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi, (pomijając już fakt, że ich przytoczona tutaj lista jest dyskusyjna).	Częściowo uwzględniona/ zwrot “wzmocnienie ilości” zastąpiono “zwiększeniem liczby”
158.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT rozdział 2 str. 17	„powiaty sąsiadujące z silnymi ośrodkami edukacyjnymi (...)” zamiast: „przykładowo powiat bielski, częstochowski, gliwicki czy rybnicki.” powinno być:	Powiat rybnicki nie sąsiaduje z silnymi ośrodkami edukacyjnymi.	Nieuwzględniona/ powiat rybnicki sąsiaduje z Rybnikiem Na etapie diagnozy określono liczbę uczniów w szkołach ponadpodstawowych w Rybniku jako 8836, była to jedna z

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				„przykładowo powiat bielski, częstochowski czy gliwicki.”		wyższych liczb w województwie śląskim.
159.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT rozdział 2 str. 18	Wykreślić zdanie: „Poza obszarem Metropolii ważnymi ośrodkami gospodarczymi są Częstochowa, Rybnik i Bielsko-Biała.”	Jest to nonsens. Wymieniono tu siedziby subregionów, a nie najważniejsze ośrodki gospodarcze.	Nieuwzględniona/ są to ważne ośrodki gospodarcze, wskazane m.in. w Strategii Rozwoju Województwa.
160.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT rozdział 7.2 str. 149	Przereklamować akapit. Należy użyć pojęcia „Subregion Zachodni” zamiast sofizmu „Aglomeracja Rybnicka”, odnosić się do subregionu, ew. konurbacji a nie „aglomeracji”. „W zakresie sieci dróg rowerowych istotne będą drogi (...)” nie „aglomeracyjne łączące Rybnik z pozostałym obszarem Aglomeracji Rybnickiej” tylko „łączące ze sobą ośrodki Subregionu Zachodniego”.	Sofizm „aglomeracja rybnicka” nie powinien w ogóle zaistnieć w przestrzeni publicznej, ponieważ błędnie odnosi się go do zespołu miast równorzędnych pod względem historycznym, kulturowym, administracyjnym i gospodarczym, czyli do konurbacji sensu stricto. Wszelkie dokumenty posługujące się określeniem „aglomeracja rybnicka” wymagają poprawek podczas dokonywania aktualizacji. Równie istotne są szlaki komunikacyjne łączące ze sobą ośrodki subregionu, a niekoniecznie przez Rybnik, np. takie jak Jastrzębie – Wodzisław – Racibórz czy Racibórz – Radlin – Żory.	Nieuwzględniona/ Nazwa Aglomeracja Rybnicka, występuje w innych dokumentach strategicznych, również w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego.
161.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Uzależnić status RK3 (budowa wspólnej bazy rozkładów jazdy transportu zbiorowego) od analogicznych działań (bądź ich braku) na poziomie ogólnokrajowym.	W razie stworzenia krajowego systemu transportu zbiorowego budowa tego samego na poziomie wojewódzkim nie będzie zasadna.	Nieuwzględniona/ W przypadku powstania bazy rozkładów jazdy na poziomie krajowym, będzie to tożsame z powstaniem bazy na poziomie wojewódzkim, nie ma potrzeby dodawać zapisu.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
162.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Wyszczególnić w RK4 (uruchomienie połączeń kolejowych na nowych i przebudowywanych liniach kolejowych), o jakie konkretnie linie chodzi / lub rozważyć usunięcie tego działania	Brak wskazania jakichkolwiek konkretów	Wyjaśnienie/ RPT nie wskazuje konkretnych połączeń, takie zostaną wskazane w ramach Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.
163.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Zmienić status RK7: (uruchomienie połączenia Wodzisław Śląski - Wilchwy - Jastrzębie Zdrój) na priorytetowy	To połączenie o strategicznym znaczeniu dla subregionu zachodniego. Trasa przez Wilchwy doskonale połączy miasto Jastrzębie-Zdrój z pozostałymi ośrodkami subregionu, zapewniając atrakcyjne czasy przejazdu: ok. 15 min. do Wodzisławia i ok. 30 min. do Rybnika, a do jej obsługi wykorzystać można będzie pociągi obecnie rozpoczynające lub kończące bieg w Wodzisławiu.	Częściowo uwzględniona/ Ze względu na liczne postulaty uzupełnienia planu o dodatkowe połączenia, zostały usunięte szczegółowe zapisy, a w ich miejsce dodano bardziej ogólny, pozostawiając rozstrzygnięcia na poziomie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
164.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Przenieść projekt RK8 do tabeli 42 (po roku 2030)	Linia przemysłowa z Jastrzębia do st. Rybnik Towarowy przebiega po czynnych obszarach górniczych JSW i PGG, dlatego jej Vmax to 30 km/h. Pociąg z kopalni Zofiówka do stacji Rybnik Towarowy potrzebowałby na przejazd min. 40 minut bez zatrzymań na ew. przystankach pośrednich. Oprócz tego należałoby w Rybniku wybudować łącznicę omijającą Rybnik Towarowy, zaś w Jastrzębiu przedłużyć linię do centrum miasta. Czas przejazdu relacji Jastrzębie – Rybnik wyniósłby ok. 50 minut. Tymczasem projekt RK7 przez Wilchwy zapewni czas przejazdu relacji Jastrzębie – Rybnik ok. 30 minut. Projekt RK8 może być jednakże sensowny w latach późniejszych, tj. po zakończeniu wydobywania w tych obszarach i ustaniu szkód linia może zostać zrewitalizowana, dzięki czemu zapewni lepsze czasy przejazdu.	Nieuwzględniona/ działanie jest traktowane alternatywnie do połączenia przez Wilchwy, w przypadku braku możliwości jego realizacji, uruchomienie przewozów na linii węglowej może być jedyną możliwością przyłączenia Jastrzębia Zdroju do kolei. Połączenia regionalne zostały wpisane do RPT jako działanie RK4 Uruchomienie regionalnych połączeń kolejowych i/lub autobusowych wskazanych w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
165.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Zmienić projekt RK9 na „Uruchomienie połączenia kolejowego Gliwice – Jastrzębie-Zdrój” oraz status na priorytetowy	Mieszkańcom Jastrzębia czy Wodzisławia ogromnie brakuje połączenia z Gliwicami, ale mało konkurencyjny (ze względu na szkody górnicze w rejonie Knuruwa) czas przejazdu Rybnik – Gliwice w połączeniu z koniecznością przesiadek w Rybniku nie zachęci ich do korzystania z kolei. Natomiast bezpośrednie połączenie tych miast będzie wystarczająco atrakcyjne, a ponadto pociągi na tej linii uzupełniłyby siatkę połączeń na odcinku Jastrzębie – Wodzisław – Rybnik. Połączenie można uruchomić już teraz na odcinku Gliwice – Wodzisław Śląski.	Częściowo uwzględniona/ Ze względu na liczne postulaty uzupełnienia planu o dodatkowe połączenia, zostały usunięte szczegółowe zapisy, a w ich miejsce dodano bardziej ogólny, pozostawiając rozstrzygnięcia na poziomie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.
166.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT rozdział 2 str. 13	Zamiast: „wzmocnienie ilości połączeń na kierunkach pomiędzy głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi takimi jak Bielsko-Biała, Częstochowa, Rybnik i Konurbacja Górnośląska.” powinno być: „zwiększenie liczby połączeń na głównych ciągach komunikacyjnych.”	„Wzmocnienie ilości połączeń” to zwrot dosyć niefortunny, podobnie też ograniczanie do kierunków pomiędzy tzw. głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi, (pomijając już fakt, że ich przytoczona tutaj lista jest dyskusyjna).	Częściowo uwzględniona/ zwrot “wzmocnienie ilości” zastąpiono “zwiększeniem liczby”
167.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT rozdział 2 str. 17	„powiaty sąsiadujące z silnymi ośrodkami edukacyjnymi (...)” zamiast: „przykładowo powiat bielski, częstochowski, gliwicki czy rybnicki.” powinno być:	Powiat rybnicki nie sąsiaduje z silnymi ośrodkami edukacyjnymi.	Nieuwzględniona/ powiat rybnicki sąsiaduje z Rybnikiem. Na etapie diagnozy określono liczbę uczniów w szkołach ponadpodstawowych w Rybniku jako 8836, była to jedna z

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				„przykładowo powiat bielski, częstochowski czy gliwicki.”		wyższych liczb w województwie śląskim.
168.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT rozdział 2 str. 18	Wykreślić zdanie: „Poza obszarem Metropolii ważnymi ośrodkami gospodarczymi są Częstochowa, Rybnik i Bielsko-Biała.”	Jest to nonsens. Wymieniono tu siedziby subregionów, a nie najważniejsze ośrodki gospodarcze.	Nieuwzględniona/ są to ważne ośrodki gospodarcze, wskazane m.in. w Strategii Rozwoju Województwa.
169.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT rozdział 7.2 str. 149	Przeredagować akapit. Należy użyć pojęcia „Subregion Zachodni” zamiast sofizmu „Aglomeracja Rybnicka”, odnosić się do subregionu, ew. konurbacji a nie „aglomeracji”. „W zakresie sieci dróg rowerowych istotne będą drogi (...)” nie „aglomeracyjne łączące Rybnik z pozostałym obszarem Aglomeracji Rybnickiej” tylko „łączące ze sobą ośrodki Subregionu Zachodniego”.	Sofizmat "aglomeracja rybnicka" nie powinien w ogóle zaistnieć w przestrzeni publicznej, ponieważ błędnie odnosi się go do zespołu miast równorzędnych pod względem historycznym, kulturowym, administracyjnym i gospodarczym, czyli do konurbacji sensu stricto. Wszelkie dokumenty posługujące się określeniem "aglomeracja rybnicka" wymagają poprawek podczas dokonywania aktualizacji. Równie istotne są szlaki komunikacyjne łączące ze sobą ośrodki subregionu, a niekoniecznie przez Rybnik, np. takie jak Jastrzębie – Wodzisław – Racibórz czy Racibórz – Radlin – Żory.	Nieuwzględniona/ Nazwa Aglomeracja Rybnicka, występuje w innych dokumentach strategicznych, również w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego.
170.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Uzależnić status RK3 (budowa wspólnej bazy rozkładów jazdy transportu zbiorowego) od analogicznych działań (bądź ich braku) na poziomie ogólnokrajowym.	W razie stworzenia krajowego systemu transportu zbiorowego budowa tego samego na poziomie wojewódzkim nie będzie zasadna.	Nieuwzględniona/ W przypadku powstania bazy rozkładów jazdy na poziomie krajowym, będzie to tożsame z powstaniem bazy na poziomie wojewódzkim, nie ma potrzeby dodawać zapisu.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
171.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Wyszczególnić w RK4 (uruchomienie połączeń kolejowych na nowych i przebudowywanych liniach kolejowych), o jakie konkretnie linie chodzi / lub rozważyć usunięcie tego działania	Brak wskazania jakichkolwiek konkretów	Wyjaśnienie/ RPT nie wskazuje konkretnych połączeń, takie zostaną wskazane w ramach Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.
172.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Zmienić status RK7: (uruchomienie połączenia Wodzisław Śląski - Wilchwy - Jastrzębie Zdrój) na priorytetowy	To połączenie o strategicznym znaczeniu dla subregionu zachodniego. Trasa przez Wilchwy doskonale połączy miasto Jastrzębie-Zdrój z pozostałymi ośrodkami subregionu, zapewniając atrakcyjne czasy przejazdu: ok. 15 min. do Wodzisławia i ok. 30 min. do Rybnika, a do jej obsługi wykorzystać można będzie pociągi obecnie rozpoczynające lub kończące bieg w Wodzisławiu.	Częściowo uwzględniona/ Ze względu na liczne postulaty uzupełnienia planu o dodatkowe połączenia, zostały usunięte szczegółowe zapisy, a w ich miejsce dodano bardziej ogólny, pozostawiając rozstrzygnięcia na poziomie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
173.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Przenieść projekt RK8 do tabeli 42 (po roku 2030)	<p>Linia przemysłowa z Jastrzębia do st. Rybnik Towarowy przebiega po czynnych obszarach górniczych JSW i PGG, dlatego jej Vmax to 30 km/h.</p> <p>Pociąg z kopalni Zofiówka do stacji Rybnik Towarowy potrzebowałby na przejazd min. 40 minut bez zatrzymań na ew. przystankach pośrednich. Oprócz tego należałoby w Rybniku wybudować łącznicę omijającą Rybnik Towarowy, zaś w Jastrzębiu przedłużyć linię do centrum miasta. Czas przejazdu relacji Jastrzębie – Rybnik wyniósłby ok. 50 minut.</p> <p>Tymczasem projekt RK7 przez Wilchwy zapewni czas przejazdu relacji Jastrzębie – Rybnik ok. 30 minut.</p> <p>Projekt RK8 może być jednakże sensowny w latach późniejszych, tj. po zakończeniu wydobywania w tych obszarach i ustaniu szkód linia może zostać zrewitalizowana, dzięki czemu zapewni lepsze czasy przejazdu.</p>	<p>Nieuwzględniona/ działanie jest traktowane alternatywnie do połączenia przez Wilchwy, w przypadku braku możliwości jego realizacji, uruchomienie przewozów na linii węglowej może być jedyną możliwością przyłączenia Jastrzębia Zdroju do kolei. Połączenia regionalne zostały wpisane do RPT jako działanie RK4</p> <p>Uruchomienie regionalnych połączeń kolejowych i/lub autobusowych wskazanych w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.</p>

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
174.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Zmienić projekt RK9 na „Uruchomienie połączenia kolejowego Gliwice – Jastrzębie-Zdrój” oraz status na priorytetowy	Mieszkańcom Jastrzębia czy Wodzisławia ogromnie brakuje połączenia z Gliwicami, ale mało konkurencyjny (ze względu na szkody górnicze w rejonie Knuruwa) czas przejazdu Rybnik – Gliwice w połączeniu z koniecznością przesiadek w Rybniku nie zachęci ich do korzystania z kolei. Natomiast bezpośrednie połączenie tych miast będzie wystarczająco atrakcyjne, a ponadto pociągi na tej linii uzupełniłyby siatkę połączeń na odcinku Jastrzębie – Wodzisław – Rybnik. Połączenie można uruchomić już teraz na odcinku Gliwice – Wodzisław Śląski.	Częściowo uwzględniona/ Ze względu na liczne postulaty uzupełnienia planu o dodatkowe połączenia, zostały usunięte szczegółowe zapisy, a w ich miejsce dodano bardziej ogólny, pozostawiając rozstrzygnięcia na poziomie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.
175.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT rozdział 2 str. 13	Zamiast: „wzmocnienie ilości połączeń na kierunkach pomiędzy głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi takimi jak Bielsko-Biała, Częstochowa, Rybnik i Konurbacja Górnośląska.” powinno być: „zwiększenie liczby połączeń na głównych ciągach komunikacyjnych.”	„Wzmocnienie ilości połączeń” to zwrot dosyć niefortunny, podobnie też ograniczanie do kierunków pomiędzy tzw. głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi, (pomijając już fakt, że ich przytoczona tutaj lista jest dyskusyjna).	Częściowo uwzględniona/ zwrot “wzmocnienie ilości” zastąpiono “zwiększeniem liczby”.
176.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT rozdział 2 str. 17	„powiaty sąsiadujące z silnymi ośrodkami edukacyjnymi (...)” zamiast: „przykładowo powiat bielski, częstochowski, gliwicki czy rybnicki.” powinno być:	Powiat rybnicki nie sąsiaduje z silnymi ośrodkami edukacyjnymi.	Nieuwzględniona/ powiat rybnicki sąsiaduje z Rybnikiem. Na etapie diagnozy określono liczbę uczniów w szkołach ponadpodstawowych w Rybniku jako 8836, była to jedna z

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				„przykładowo powiat bielski, częstochowski czy gliwicki.”		wyższych liczb w województwie śląskim.
177.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT rozdział 2 str. 18	Wykreślić zdanie: „Poza obszarem Metropolii ważnymi ośrodkami gospodarczymi są Częstochowa, Rybnik i Bielsko-Biała.”	Jest to nonsens. Wymieniono tu siedziby subregionów, a nie najważniejsze ośrodki gospodarcze.	Nieuwzględniona/ są to ważne ośrodki gospodarcze, wskazane m.in. w Strategii Rozwoju Województwa.
178.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT rozdział 7.2 str. 149	Przeredagować akapit. Należy użyć pojęcia „Subregion Zachodni” zamiast sofizmu „Aglomeracja Rybnicka”, odnosić się do subregionu, ew. konurbacji a nie „aglomeracji”. „W zakresie sieci dróg rowerowych istotne będą drogi (...)” nie „aglomeracyjne łączące Rybnik z pozostałym obszarem Aglomeracji Rybnickiej” tylko „łączące ze sobą ośrodki Subregionu Zachodniego”.	Sofizmat "aglomeracja rybnicka" nie powinien w ogóle zaistnieć w przestrzeni publicznej, ponieważ błędnie odnosi się go do zespołu miast równorzędnych pod względem historycznym, kulturowym, administracyjnym i gospodarczym, czyli do konurbacji sensu stricto. Wszelkie dokumenty posługujące się określeniem "aglomeracja rybnicka" wymagają poprawek podczas dokonywania aktualizacji. Równie istotne są szlaki komunikacyjne łączące ze sobą ośrodki subregionu, a niekoniecznie przez Rybnik, np. takie jak Jastrzębie – Wodzisław – Racibórz czy Racibórz – Radlin – Żory.	Nieuwzględniona/ Nazwa Aglomeracja Rybnicka, występuje w innych dokumentach strategicznych, również w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego.
179.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Uzależnić status RK3 (budowa wspólnej bazy rozkładów jazdy transportu zbiorowego) od analogicznych działań (bądź ich braku) na poziomie ogólnokrajowym.	W razie stworzenia krajowego systemu transportu zbiorowego budowa tego samego na poziomie wojewódzkim nie będzie zasadna.	Nieuwzględniona/ W przypadku powstania bazy rozkładów jazdy na poziomie krajowym, będzie to tożsame z powstaniem bazy na poziomie wojewódzkim, nie ma potrzeby dodawać zapisu.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (proponycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
180.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Wyszczególnić w RK4 (uruchomienie połączeń kolejowych na nowych i przebudowywanych liniach kolejowych), o jakie konkretnie linie chodzi / lub rozważyć usunięcie tego działania	Brak wskazania jakichkolwiek konkretów	Wyjaśnienie/ RPT nie wskazuje konkretnych połączeń, takie zostaną wskazane w ramach Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.
181.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Zmienić status RK7: (uruchomienie połączenia Wodzisław Śląski - Wilchwy - Jastrzębie Zdrój) na priorytetowy	To połączenie o strategicznym znaczeniu dla subregionu zachodniego. Trasa przez Wilchwy doskonale połączy miasto Jastrzębie-Zdrój z pozostałymi ośrodkami subregionu, zapewniając atrakcyjne czasy przejazdu: ok. 15 min. do Wodzisławia i ok. 30 min. do Rybnika, a do jej obsługi wykorzystać można będzie pociągi obecnie rozpoczynające lub kończące bieg w Wodzisławiu.	Częściowo uwzględniona/ Ze względu na liczne postulaty uzupełnienia planu o dodatkowe połączenia, zostały usunięte szczegółowe zapisy, a w ich miejsce dodano bardziej ogólny, pozostawiając rozstrzygnięcia na poziomie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
182.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Przenieść projekt RK8 do tabeli 42 (po roku 2030)	Linia przemysłowa z Jastrzębia do st. Rybnik Towarowy przebiega po czynnych obszarach górniczych JSW i PGG, dlatego jej Vmax to 30 km/h. Pociąg z kopalni Zofiówka do stacji Rybnik Towarowy potrzebowałby na przejazd min. 40 minut bez zatrzymań na ew. przystankach pośrednich. Oprócz tego należałoby w Rybniku wybudować łącznicę omijającą Rybnik Towarowy, zaś w Jastrzębiu przedłużyć linię do centrum miasta. Czas przejazdu relacji Jastrzębie – Rybnik wyniósłby ok. 50 minut. Tymczasem projekt RK7 przez Wilchwy zapewni czas przejazdu relacji Jastrzębie – Rybnik ok. 30 minut. Projekt RK8 może być jednakże sensowny w latach późniejszych, tj. po zakończeniu wydobywania w tych obszarach i ustaniu szkód linia może zostać zrewitalizowana, dzięki czemu zapewni lepsze czasy przejazdu.	Nieuwzględniona/ działanie jest traktowane alternatywnie do połączenia przez Wilchwy, w przypadku braku możliwości jego realizacji, uruchomienie przewozów na linii węglowej może być jedyną możliwością przyłączenia Jastrzębia Zdroju do kolei. Połączenia regionalne zostały wpisane do RPT jako działanie RK4 Uruchomienie regionalnych połączeń kolejowych i/lub autobusowych wskazanych w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
183.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	Zmienić projekt RK9 na „Uruchomienie połączenia kolejowego Gliwice – Jastrzębie-Zdrój” oraz status na priorytetowy	Mieszkańcom Jastrzębia czy Wodzisławia ogromnie brakuje połączenia z Gliwicami, ale mało konkurencyjny (ze względu na szkody górnicze w rejonie Knuruwa) czas przejazdu Rybnik – Gliwice w połączeniu z koniecznością przesiadek w Rybniku nie zachęci ich do korzystania z kolei. Natomiast bezpośrednie połączenie tych miast będzie wystarczająco atrakcyjne, a ponadto pociągi na tej linii uzupełniłyby siatkę połączeń na odcinku Jastrzębie – Wodzisław – Rybnik. Połączenie można uruchomić już teraz na odcinku Gliwice – Wodzisław Śląski.	Częściowo uwzględniona/ Ze względu na liczne postulaty uzupełnienia planu o dodatkowe połączenia, zostały usunięte szczegółowe zapisy, a w ich miejsce dodano bardziej ogólny, pozostawiając rozstrzygnięcia na poziomie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.
184.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT rozdział 2 str. 13	Zamiast: „wzmocnienie ilości połączeń na kierunkach pomiędzy głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi takimi jak Bielsko-Biała, Częstochowa, Rybnik i Konurbacja Górnośląska.” powinno być: „zwiększenie liczby połączeń na głównych ciągach komunikacyjnych.”	„Wzmocnienie ilości połączeń” to zwrot dosyć niefortunny, podobnie też ograniczanie do kierunków pomiędzy tzw. głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi, (pomijając już fakt, że ich przytoczona tutaj lista jest dyskusyjna).	Częściowo uwzględniona/ zwrot “wzmocnienie ilości” zastąpiono “zwiększeniem liczby”
185.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT rozdział 2 str. 17	„powiaty sąsiadujące z silnymi ośrodkami edukacyjnymi (...)” zamiast: „przykładowo powiat bielski, częstochowski, gliwicki czy rybnicki.” powinno być:	Powiat rybnicki nie sąsiaduje z silnymi ośrodkami edukacyjnymi.	Nieuwzględniona/ powiat rybnicki sąsiaduje z Rybnikiem Na etapie diagnozy określono liczbę uczniów w szkołach ponadpodstawowych w Rybniku jako 8836, była to jedna z

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				„przykładowo powiat bielski, częstochowski czy gliwicki.”		wyższych liczb w województwie śląskim.
186.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT rozdział 2 str. 18	Wykreślić zdanie: „Poza obszarem Metropolii ważnymi ośrodkami gospodarczymi są Częstochowa, Rybnik i Bielsko-Biała.”	Jest to nonsens. Wymieniono tu siedziby subregionów, a nie najważniejsze ośrodki gospodarcze.	Nieuwzględniona/ są to ważne ośrodki gospodarcze, wskazane m.in. w Strategii Rozwoju Województwa.
187.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT rozdział 7.2 str. 149	Przeredagować akapit. Należy użyć pojęcia „Subregion Zachodni” zamiast sofizmu „Aglomeracja Rybnicka”, odnosić się do subregionu, ew. konurbacji a nie „aglomeracji”. „W zakresie sieci dróg rowerowych istotne będą drogi (...)” nie „aglomeracyjne łączące Rybnik z pozostałym obszarem Aglomeracji Rybnickiej” tylko „łączące ze sobą ośrodki Subregionu Zachodniego”.	Sofizmat "aglomeracja rybnicka" nie powinien w ogóle zaistnieć w przestrzeni publicznej, ponieważ błędnie odnosi się go do zespołu miast równorzędnych pod względem historycznym, kulturowym, administracyjnym i gospodarczym, czyli do konurbacji sensu stricto. Wszelkie dokumenty posługujące się określeniem "aglomeracja rybnicka" wymagają poprawek podczas dokonywania aktualizacji. Równie istotne są szlaki komunikacyjne łączące ze sobą ośrodki subregionu, a niekoniecznie przez Rybnik, np. takie jak Jastrzębie – Wodzisław – Racibórz czy Racibórz – Radlin – Żory.	Nieuwzględniona/ Nazwa Aglomeracja Rybnicka, występuje w innych dokumentach strategicznych, również w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
188.	15.08.2022	Urząd Miejski w Bieruniu	Załącznik 2. Potoki samochodowe i pasażerskie w dobie - stan istniejący (str. 4) Potoki samochodowe w dobie [pojazdów/dobę] – południowa część województwa śląskiego	DK44 – w załączniku wskazano wartości 13450, 13590, 15940 Wg danych RPT 2020/2021 SDRR na odcinku: Tychy /gr. miasta/ – Bieruń Stary /ul. Turystyczna (DW931)/ wynosi 13654 Bieruń Stary /ul. Turystyczna (DW931)/ – Bieruń Nowy /ul. Wawelska (DW934)/ wynosi 18398 Bieruń Nowy /ul. Wawelska (DW934)/ – Oświęcim /ul. Powstańców Śl./ wynosi 19383 DW934 – w załączniku wskazano wartości 13570, 13020, 12850, 10450 Wg danych RPT 2020/2021 SDRR na odcinku: Mysłowice – Imielin /ul. Śląska/ wynosi 17911 Imielin /ul. Śląska/ – Chełm Śl. /DW780/ wynosi 11245 Chełm Śl. /DW780/ – Bieruń /DK44/ wynosi 12794 DW931 – w załączniku wskazano wartości 6230, 4170 Wg danych RPT 2020/2021 SDRR	Wskazane średniodobowe potoki ruchu na drodze krajowej DK44 (na odcinku Tychy-Bieruń-Oświęcim) oraz drogach wojewódzkich: DW931 (na odcinku Bieruń-Bojszowy-Pszczyna) i DW934 (na odcinku Bieruń-Imielin-Mysłowice) są niezgodne z danymi Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021	Wyjaśnienie/ W zakresie parametrów ogólnych porównanie wyników pomiarów z wynikami rozkładu daje wyniki zadawalające. Wartości r^2 dla poszczególnych rodzajów pojazdów mieszczą się w zakresie 0,85 – 0,92. Natomiast miejscowo mogą występować znaczne różnice. Model nie odwzorowuje lub niedostatecznie odwzorowuje ruchu wewnętrznego w miastach i gminach. Budowany jest przede wszystkim dla ruchu regionalnego (w zasadzie między gminnego), dlatego w szczególności na odcinakach miejskich i wewnątrzgminnych mogą występować różnice z pomiarem.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				na odcinku: Bieruń /DK44/ – Bojszowy wynosi 5944 Bojszowy – Pszczyna /DK1/ wynosi 4902		

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
189.	15.08.2022	Urząd Miejski w Bieruniu	Załącznik 4 Wykaz inwestycji szczebla krajowego Inwestycje rekomendowane do realizacji z poziomu krajowego do roku 2030 nieujęte w dokumentach Strategicznych (str.7) Krajowe inwestycje drogowe do 2030 r.	Inwestycja do uwzględnienia w RPT: Poszerzenie drogi krajowej DK44 na odcinku od mostu drogowego na wysokości ul. Lędzińskiej do obwodnicy Bierunia, projektowanej w ramach budowy drogi ekspresowej S1 Odcinek objęty inwestycją: Bieruń Inwestycja do uwzględnienia w RPT: Rozbudowa drogi gminnej ul. Kasztanowej w Bieruniu do połączenia z obwodnicą Bierunia, projektowaną w ramach budowy drogi ekspresowej S1 Odcinek objęty inwestycją: Bieruń Inwestycja do uwzględnienia w RPT: Rozbudowa drogi powiatowej ul. Lędzińskiej w zakresie węzła z drogą krajową DK44 ul. Turyńską, polegająca na rozbudowie i przebudowie pasa drogowego o ciągi pieszo-rowerowe i elementy służące komunikacji publicznej i	Wymienione inwestycje powinny zostać ujęte w RPT w związku z faktem realizacji inwestycji KD1 (Budowa nowej ekspresowej drogi krajowej S1 na odcinku Bielsko Biała - Mysłowice Kosztowy). Mając na uwadze, iż inwestycja KD1 (po jej podziale na odcinki) jest już w trakcie prac projektowych w formule zaprojektuj-wybuduj [chodzi o odcinek Mysłowice Kosztowy – Bieruń (bez węzła) oraz budowę węzła Bieruń wraz z obwodnicą i łącznicą do węzła], wskazane w kolumnie obok inwestycje są nieodzownym elementem budowy drogi S1, gwarantującym płynność ruchu na dojeździe do projektowanym węzłów drogowych na S1.	Częściowo uwzględniona/ Do załącznika nr 4 dano zapis “Modernizacja drogi krajowej nr 44 na odcinku od mostu drogowego na wysokości ul. Lędzińskiej do obwodnicy Bierunia, projektowanej w ramach budowy drogi ekspresowej S1” W przypadku pozostałych inwestycji mają one charakter lokalny, mogą być dofinansowane w przypadku wykazania zgodności z celami RPT.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				poprawie bezpieczeństwa Odcinek objęty inwestycją: Bieruń		

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
190.	15.08.2022	Urząd Miejski w Bieruniu	Załącznik 6 Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego (str. 1) Ponadlokalne inwestycje drogowe do 2030	Inwestycja do uwzględnienia w RPT: Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 44 w miejscowości Bieruń (rejon ul. Granitowej, Warszawskiej oraz Mieszka I) - cicha nawierzchnia” Odcinek objęty inwestycją: Bieruń Inwestycja do uwzględnienia w RPT: Rozbudowa drogi krajowej DK44 ul. Warszawskiej, polegająca na rozbudowie i przebudowie pętli autobusowej na granicy województwa śląskiego i małopolskiego w Bieruniu Odcinek objęty inwestycją: Bieruń	Wymienione inwestycje powinny zostać ujęte w RPT w związku z faktem realizacji inwestycji KD1 (Budowa nowej ekspresowej drogi krajowej S1 na odcinku Bielsko Biała - Mysłowice Kosztowy).	Nieuwzględniona/ inwestycje mają charakter lokalny i w związku z tym nie zostaną ujęte w RPT, mogą być dofinansowane w przypadku wykazania zgodności z celami RPT.
191.	15.08.2022	Urząd Miejski w Bieruniu	Załącznik 6 Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego (str. 1) Ponadlokalne inwestycje drogowe do 2030	Inwestycja do uwzględnienia w RPT: Rozbudowa ulicy Oświęcimskiej na odcinku od ul. Serdecznej w Tychach do ul. Homera w Bieruniu Odcinek objęty inwestycją: Bieruń - Tychy	Wymieniona inwestycja powinna zostać ujęta w RPT w związku z faktem połączenia ul. Oświęcimską miast: Tychy i Bieruń, Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, podstrefa tyska oraz firmy Stellantis (poprzednio FCA Poland). KSSE podstrefa tyska, zarówno w Tychach, jak i w Bieruniu oraz Stellantis to dziesiątki tysięcy miejsc prac, a ich lokalizacja w najbliższym sąsiedztwie ul. Oświęcimskiej to zwiększone natężenie ruchu	Nieuwzględniona/ inwestycja ma charakter lokalny i w związku z tym nie zostanie ujęta w RPT, może być dofinansowana w przypadku wykazania zgodności z celami RPT.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					samochodowego i rowerowego (pracownicy dojeżdżający do zakładów pracy).	
192.	15.08.2022	Urząd Miejski w Bieruniu	Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego (str.144) Tabela 40. Inwestycje ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Śląskiego do roku 2030 L.p. RD11, Nazwa: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 934 od m.	Inwestycja do uwzględnienia w RPT: Przebudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 934 z DK-44 wraz z przebudową skrzyżowania DW-934 z linią kolejową w miejscowości Bieruń Odcinek objęty inwestycją: Bieruń	Wymieniona inwestycja powinna zostać ujęta w RPT w związku z faktem rozpoczętej obecnie przebudowy drogi wojewódzkiej nr 934 od m. Imielin do m. Bieruń, finansowanej ze środków Rządowego Funduszu Polski Ład. Wskazana w kolumnie obok inwestycja stanowi uzupełnienie ww. zadania i polega na budowie tunelu na skrzyżowaniu DW934 i linii kolejowej nr 138 oraz budowie skrzyżowania typu rondo na drogach DW934/DK44. Zadanie jest obecnie na etapie wykonywania dokumentacji projektowo-budowlanej, zleconej przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach.	Uwzględniona / dodano inwestycję do tabeli 40. Inwestycje ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Śląskiego do roku 2030.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
			Imielin do drogi krajowej nr 44 plan/program: WPF/ Rządowy Fundusz Polski Ład			
193.	15.08.2022	Urząd Miejski w Bieruniu	Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego (str.145) Tabela 41. Inwestycje i działania rekomendowane do realizacji z poziomu regionu w ramach budżetu samorządu województwa (w	Inwestycja do uwzględnienia w RPT: Rozbudowa drogi wojewódzkiej polegająca na przebudowie skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 931 ul. Turystycznej, DP 5905 S ul. Bojszowskiej i DG ul. Peryferyjnej w Bieruniu Odcinek objęty inwestycją: Bieruń	Zadanie jest obecnie na etapie wykonywania dokumentacji projektowo-budowlanej, zleconej przez Powiatowy Zarząd Dróg w Bieruniu, przy współfinansowaniu ze środków Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach i Gminy Bieruń. Wymieniona inwestycja powinna zostać ujęta w RPT w związku z faktem realizacji inwestycji KD1 (Budowa nowej ekspresowej drogi krajowej S1 na odcinku Bielsko Biała - Mysłowice Kosztowy) – planowane do przebudowy skrzyżowanie jest na drodze	Nieuwzględniona/ inwestycja ma charakter lokalny i w związku z tym nie zostanie ujęta w RPT, może być dofinansowana w przypadku wykazania zgodności z celami RPT. Jednocześnie inwestycja ta znajduje się w WPF w ramach zbiorczego zadania, za które odpowiada Departament Transportu i Drogownictwa UMWSL.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
			ramach dostępności środków), programu FE SL 2021-2027 lub z innych źródeł do roku 2030		DW931, stanowiącej dojazd do węzła Bieruń na drodze ekspresowej S1.	
194.	15.08.2022	Urząd Miejski w Bieruniu	Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego (str.145) Tabela 41. Inwestycje i działania rekomendowane do realizacji z poziomu regionu w ramach budżetu samorządu województwa (w ramach dostępności	Inwestycja do uwzględnienia w RPT: Rozbudowa drogi wojewódzkiej polegająca na przebudowie skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 931 ul. Turystycznej i DG ul. Borowinowej w Bieruniu z połączeniem z obwodnicą Bierunia, projektowaną w ramach budowy drogi ekspresowej S1 Odcinek objęty inwestycją: Bieruń Inwestycja do uwzględnienia w RPT: Rozbudowa drogi wojewódzkiej polegająca na budowie ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż drogi	Wymienione inwestycje powinny zostać ujęte w RPT w związku z faktem realizacji inwestycji KD1 (Budowa nowej ekspresowej drogi krajowej S1 na odcinku Bielsko Biąta - Mysłowice Kosztowy) – obie zaplanowane są na drodze DW931, stanowiącej dojazd do węzła Bieruń na drodze ekspresowej S1.	Nieuwzględniona/ inwestycje mają charakter lokalny i w związku z tym nie zostaną ujęte w RPT, mogą być dofinansowane w przypadku wykazania zgodności z celami RPT.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
			środków), programu FE SL 2021-2027 lub z innych źródeł do roku 2030	wojewódzkiej nr 931 ul. Turystycznej w Bieruniu Odcinek objęty inwestycją: Bieruń - Bojszowy		
195.	15.08.2022	Osoba prywatna	Załącznik nr 6 oraz 7 – inwestycja PD25 „Budowa obwodnicy Chorzowa...”	Wykreślenie z listy inwestycji	W analizie SWAT jako jedną z głównych słabości wskazano „Dominujący udział samochodu jako środka transportu w podróżach mieszkańców województwa”. Budowa nowej drogi w samym centrum aglomeracji doprowadzi do zwiększenia ilości podróży realizowanych samochodami. Co 107więcej obwodnicy wpłynie negatywnie na okolice Chorzowa Starego, Batorego oraz zachodni fragment WPKiW, gdzie wzrośnie emisja CO2 oraz natężenie hałasu. Wątpliwe wydaje się również spełnienie celu 2.1 i 2.5. Budowa drogi wyżej	Nieuwzględniona/ W RPT nie precyzujemy kształtu i przebiegu tej inwestycji, będzie to wymagane na etapie prac projektowych, wtedy też badane będzie szczegółowo oddziaływanie tej inwestycji na środowisko. Zapisy RPT jednoznacznie wskazują, że ewentualnej realizacji inwestycji, muszą towarzyszyć działania mające na celu rozwój transportu niskoemisyjnego (w tym rowerowego) i zbiorowego. W tekście przed listą inwestycji dodano zapis o potrzebie

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					klasy może również stanowić barierę dla podróży pieszych.	określenia parametrów drogi w SUMPie. Nazwa inwestycji otrzymała nowe brzmienie: Budowa obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4 wraz z uspokojeniem ruchu na dotychczasowym przebiegu drogi krajowej nr 79.
196.	15.08.2022	Osoba prywatna	Str. 56, 3 akapit	Propozycja wymiany i stosowania powierzchni czynnych biologiczne zamiast nawierzchni betonowych lub bitumicznych	Stosowanie powierzchni czynnych biologicznie jest skutecznym sposobem przeciwdziałania zdarzeniom wynikającym ze zmian klimatu (np. ulewne deszcze czy upały)	Wyjaśnienie/ walka z tzw. wyspami ciepła została zapisana jako kierunek działań. W tym również przewiduje się odzyskiwanie powierzchni "zielonej" tam, gdzie jest to możliwe.
197.	15.08.2022	Osoba prywatna	Str. 35 – wiek taboru TŚ	Wydaje się, że po ostatnich dostawach tramwajów twierdzenie, że ok. 30% taboru ma powyżej 40 lat jest nieuprawnione. Tym bardziej, że część składów 105N pochodzi z drugiej połowy lat. 80. lub 90.	Prośba o weryfikację	Uwzględniona/ informacja została zamieszczona na podstawie danych dostępnych we wrześniu 2021 r., dziękujemy za sprostowanie i uaktualniony informacje.
198.	15.08.2022	Osoba prywatna	Str. 59 - elektromobilność	Wykreślenie zapisów o: - ułatwienia w ruchu dla pojazdów zeroemisyjnych: poprzez dopuszczanie do poruszania się po buspasach, - ulgach lub darmowym parkowaniu w strefach płatnego	Głównym celem RPT powinno być ograniczenia transportu indywidualnego co wielokrotnie wskazywane jest w dokumencie – „Należy zadbać o przestrzeń publiczną by nie była ona zdominowana przez samochody”. Postulowane zapisy są sprzeczne z tą ideą i nie ma tu znaczenia	Nieuwzględniona/ RPT zawiera wiele inwestycji i działań mających na uwadze zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego czy rowerowego. Jednak zgodnie z prognozami ruch samochodowy nadal będzie wzrastał i konieczna będzie

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				parkowania dla samochodów zeroemisyjnych.	sposób zasilania tych pojazdów. Dodatkowo ruch pojazdów zasianych elektronicznie jest również związany z uciążliwą emisją pyłów (np. zużycie opon czy klocków hamulcowych)	rozbudowa sieci drogowej, aby zniwelować negatywne skutki tej rozbudowy proponowane są działania uspokajające ruch oraz działania sprzyjające rozwojowi elektromobilności.
199.	15.08.2022	Osoba prywatna	Załącznik nr 6 oraz 7 – inwestycja PD4	Wykreślenie inwestycji PD4 – niezgodna z celem 1.2 – inwestycja	Bezpośrednim oddziaływaniem transportu na otaczające środowisko jest zajęcie przestrzeni na infrastrukturę transportową, która mogłaby pozostać w stanie naturalnym lub być zagospodarowana inaczej – atrakcyjniej. Mowa tu zarówno o niszczeniu terenów przyrodniczych, jak i środowiska ludzkiego. Inwestycja będzie terno chłonna i związana z koniecznie wycinka lasu w obrębie Muchowca	Nieuwzględniona/ RPT nie przesądza szczegółów projektowych, inwestycja będzie musiała przejść procedury środowiskowe, w ramach których badany jest szczegółowo jej wpływ na lokalne środowisko.
200.	15.08.2022	Osoba prywatna	Str. 112	Wyjaśnienie wątpliwości dotyczących wariantu wynikowego	Bardzo niejasne założenia przejścia z wariantu innowacyjnego do wariantu wynikowego - niezrozumiałe jest pojęcie „skracania drogi w wyniku budowy nowych połączeń”. Skracanie drogi z punktu widzenia optymalizacji przejazdu często wiąże się z wydłużeniem drogi i wybieraniem dłuższej trasy, która zapewni szybszy przejazd drogami wyższej klasy (wysokie prędkość dopuszczalna). Jest to związana z większą emisją ze względu na pokonywanie dłuższej drogi z dużymi	Wyjaśnienie/ Każdy nowy odcinek sieci wpływa na potencjalne skrócenie drogi i/lub czasu przejazdu podobnie jak każde zamknięcie wpływa na potencjalne na wydłużenie drogi i/lub czasu. Dotyczy to również obwodnic. W pierwszej kolejności badano warianty kierunkowe bez uwzględniania ograniczeń finansowych. Wariant innowacyjny uzyskał najlepsze wyniki i kierunkowo powinien być realizowany. Jednak RPT konstruowany jest na

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					<p>prędkościami. W dokumencie nie wykazano w jaki sposób budowa nowych dróg miałyby sprawić, że realizowane będą jedynie najkrótsze przejazdy (pod względem przejechanych kilometrów), a nie tych najkrótsze czasowo. Niezrozumiała jest relacja między wynikami dla wariantu innowacyjnego a wynikowego. Skoro niemożliwe jest przeznaczenie tak dużych nakładów finansowych na wybrany wariant innowacyjny to znaczy, że nie powinien on być brany pod uwagę. Jaka jest gwarancja, że wariant wynikowy spełni pokładane w nim nadzieje? Na tej samej zasadzie również pozostałe warianty mogłyby zostać poddane optymalizacji</p>	<p>horyzont 2030r. i w takim przypadku ograniczenia finansowe musimy uwzględnić. Wariant wynikowy został przebadany i spełnia oczekiwania.</p>
201.	15.08.2022	Osoba prywatna	Str. 71	Wskazanie dróg, dla których należy wytyczyć bus pasy	<p>Dokument trafnie wskazuje budowę bus pasów jako rozwiązanie wzmacniające niezawodność systemów transportowych. Pomimo tego, że dokument wskazuje inwestycje infrastrukturalne w postaci budowy i remontów dróg brak jest konkretnego wskazania, gdzie należy wyznaczyć bus pasy</p>	<p>Wyjaśnienie/ Wyznaczenie buspasów to zadania miast i gmin. Skala badań RPT nie pozwala na takie wskazania.</p>

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
202.	15.08.2022	Osoba prywatna	Str. 88	Wykreślenie z wariantu innowacyjnego częstszego użytkowania pojazdów zero i niskoemisyjnych, lub ew. dopisanie ich do pozostałych wariantów. Ponowne przeprowadzenie analiz	Całkowicie niezrozumiała jest korelacja częstszego użytkowania pojazdów zero-emisyjnych jedynie z wariantem innowacyjnym. Wydaje się, że stopień wykorzystania pojazdów zero emisyjnych jest zmienny w stosunku do głównych założeń innych wariantów. Co więcej takie połączenie sztucznie wpływa na poprawę wyników wariantu innowacyjnego pomimo zwiększenia podróży indywidualnymi środkami transportu (które według głównych założeń dokumentu powinny być zredukowane)	Nieuwzględniona/ W wariantie innowacyjnym zaproponowano dodatkowe działania i przeznaczono dodatkowy budżet na rozwój elektomobilności. W pozostałych wariantach rozwój ten również następuje, ale zgodnie z planami krajowymi.
203.	15.08.2022	Osoba prywatna	Str. 160	Wyjaśnienie jak obliczono wzrost kosztów utrzymania infrastruktury drogowej na 2,5 mln zł	Wątpliwe jest tak niski wzrost kosztów utrzymania tak rozbudowanej infrastruktury drogowej w wariantie innowacyjnym.	Wyjaśnienie/ Wzrost kosztów utrzymania dotyczy dróg wojewódzkich. Wzrost kosztów określono przemnażając dzisiejszy budżet na utrzymanie dróg przez współczynnik wzrostu długości dróg wojewódzkich. Jest to szacunek w pełni wystarczający na potrzeby RPT.

204.	15.08.2022	Osoba prywatna	Załącznik 6, Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego, str.2 lp., PD25 Budowa obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4, status: podstawowa	Wykreślenie z wykazu inwestycji szczebla ponadlokalnego budowy obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4	<p>Dotychczasowe plany dotyczące obwodnicy miasta Chorzowa dotyczyły drogi szybkiego ruchu Jak wynika z materiałów dostępnych na stronie slaskie.pl ma to być to droga dwujezdniowa i czteropasowa. Przebieg drogi, wynikający z dostępnych wizualizacji: od północy kontynuacja obecnej DW 911, następnie przebiega wzdłuż śladu dawnej Górnośląskiej Kolei Wąskotorowej, wzdłuż zachodniej granicy Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Żabie Doły i wzdłuż istniejącej linii kolejowej 131. Planowana droga przebiegałaby również przez dzielnice Chorzów Stary – przez teren kompleksu rekreacyjno-wypoczynkowo-kulturalnego Szytgarka z szybem Prezydent, ulicą Parkową między Parkiem Redena oraz Górnośląskim Parkiem Etnograficznym i Parkiem Śląskim, skręcając na zachód w przebieg ulicy Wojska Polskiego wzdłuż osiedla Tysiąclecia, wzdłuż ulicy Gałeczki, zachodnią granicą Obroków, przez ogródki działkowe Nadzieja w kierunku południowym przez las do Autostrady A4.</p> <p>Obwodnica Chorzowa zaszkodzi obszarom urbanistycznym, zabytkowym oraz przyrodniczo-rekreacyjnym na terenie Bytomia, Katowic i Chorzowa.</p> <p>Realizacja tej inwestycji przyniesie jedynie niekorzystne skutki dla regionu, dla mieszkańców najbardziej zurbanizowanej</p>	<p>Nieuwzględniona/ W RPT nie precyzujemy kształtu i przebiegu tej inwestycji, będzie to wymagane na etapie prac projektowych, wtedy też badane będzie szczegółowo oddziaływanie tej inwestycji na środowisko. Zapisy RPT jednoznacznie wskazują, że ewentualnej realizacji inwestycji, muszą towarzyszyć działania mające na celu rozwój transportu niskoemisyjnego (w tym rowerowego) i zbiorowego. W tekście przed listą inwestycji dodano zapis o potrzebie określenia parametrów drogi w SUMPie.</p> <p>Nazwa inwestycji otrzymała nowe brzmienie: Budowa obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4 wraz z uspokojeniem ruchu na dotychczasowym przebiegu drogi krajowej nr 79.</p>
------	------------	----------------	--	--	--	--

					<p>części konurbacji górnośląskiej, którzy czas wolny spędzają na terenach zielonych, przez które bezpośrednio, bądź na granicy których przebiegałaby planowana droga.</p> <p>Wszechobecny hałas i zanieczyszczenia wynikające z nadmiernie rozwiniętej sieci dróg szybkiego ruchu powodują, że mieszkańcy są narażeni na choroby układu krążenia, oddechowego oraz układu nerwowego.</p> <p>Hałas i szum pochodzący z autostrad czy dróg szybkiego ruchu jest cały czas słyszalny w promieniu 500-800 m w większości osiedli, a także na terenach zielonych (w parkach, obszarach leśnych lub rekreacyjnych). Okolice Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Żabie Doły, Parku Dolina Górnika, Parku Śląskiego, Parku Redena czy Górnośląskiego Parku Etnograficznego są obecnie jednym z niewielu miejsc rekreacji dla 2,5 milionowej aglomeracji, gdzie odpoczynek od miejskiego szumu jest możliwy. Poziom hałasu w katowickim Parku Kościuszki i przy 3 Stawach oscyluje wokół 65 dB, co grozi także wcześniej wspomnianym obszarom, jeśli dojdzie do inwestycji. Należy stwierdzić, że taki poziom hałasu wpływa niekorzystnie na możliwość odpoczynku, zwłaszcza że przy długotrwałej ekspozycji na taki hałas zwiększa się o 20 % ryzyko zachorowalności na choroby układu krążenia (* Janusz Bohatkiewicz et al., Wpływ uspokojenia</p>	
--	--	--	--	--	---	--

					<p>ruchu na klimat akustyczny w otoczeniu ulic, Budownictwo i Architektura 13 (1), 2014.)</p> <p>Przy realizacji drogi należy spodziewać się ponadto pozbawienia mieszkańców okolicznych miast, a zwłaszcza Chorzowa, Bytomia i Katowic ogólnodostępnych terenów relaksu i wypoczynku, a także terenów wypoczynku indywidualnego – m.in. ogródków działkowych Nadzieja na Osiedlu Witosa a także zaburzy spokój setek rodzin zamieszkujących domy jedno- i wielorodzinne w pasie planowanej drogi o szerokości nawet do 1 km. Wskutek inwestycji ucierpiałyby także dziedzictwo kulturowe, z którego dóbr korzystają mieszkańcy na co dzień: inwestycja przebiega przez teren Kompleksu SztYGarka i ulicę Parkową, przy której znajduje się kilka zabytkowych obiektów oraz częściowo przez teren Kolonii Mościckiego przy ul. Gliwickiej w Katowicach.</p> <p>Kolejnym aspektem jest niszczenie tkanki urbanistycznej dzielnic przez drogi szybkiego ruchu. Powstają w ten sposób bariery mobilności. Należy zwrócić uwagę, że takie sytuacje zdarzały się w przypadku DTŚ (osiedle Dąb) czy też centrum Gliwic. Tak szerokie drogi rozdzielają zwarty układ urbanistyczny degradując całe dzielnice oraz negatywnie wpływając na mobilność pieszą i rowerową na danym obszarze. W wypadku tej inwestycji zdegradowany zostanie</p>	
--	--	--	--	--	--	--

				<p>Chorzów Stary, część osiedla Tysiąclecia, część Załęża – kolonia Mościckiego oraz okolice osiedla Pod Arkadami na granicy Chorzowa i Bytomia.</p> <p>Ponadto przebieg drogi zaplanowany jest w ten sposób, że mieszkańcy osiedla Tysiąclecia otoczeni będą trzema drogami szybkiego ruchu. Według raportu wykonanego przez GDDKiA w 2018 roku w Katowicach 10 305 osób jest narażona na hałas w swoich domach i mieszkaniach między 55 a 60 dB, 5 632 osób na hałas między 60 a 65, a 2552 osób na hałas między 65 a 70 dB. Jak wynika z powyższego raportu na 36 % obszaru Katowic poziom hałasu sięga między 55 a 60 dB, 26 % między 60 a 65 dB, a 28 % na hałas powyżej 65 dB. (*Mapy akustyczne dla dróg krajowych w województwie śląskim o łącznej długości 623,975 km (Część Nr 6) Zespół autorski pod kierownictwem mgr inż. Radosław Jeżyna, Wrocław 2018, za zlecenie GDDKiA)</p> <p>Żyjemy w regionie o wysokim poziomie hałasu, a należy wspomnieć, że hałas jest także rodzajem emisji, o której szkodliwości i konieczności minimalizacji mówi się na poziomie Unii Europejskiej.(EEA Report Environmental noise in Europe — 2020. Planowana inwestycja sytuację tę pogorszy.</p> <p>W treści Regionalnego Planu</p>	
--	--	--	--	---	--

					<p>Transportowego wiele pisze się o jakości, życia, redukcji hałasu, likwidacji barier przestrzennych. Kładzie się nacisk na intermodalny transport, rozwój transportu publicznego. Niestety ujęta w liście inwestycji ponadlokalnych obwodnica Chorzowa w kształcie takim, jak rozważano około 10 lat temu przeczy tym kierunkom i wartościom.</p> <p>Wspomina się też o promowaniu korzystania z transportu zbiorowego jednak trudno promować zmianę, jeśli rozbudowuje się już bardzo rozwiniętą sieć drogową o dużym stopniu dróg szybkiego ruchu.</p> <p>Cele, które wg autorów RPT realizuje ta inwestycja (cel 2.1 zwiększenie dostępności transportu, 2.5 minimalizacja uciążliwości wynikających z funkcjonowania infrastruktury transportowej dla mieszkańców województwa, 3.1. poprawa bezpieczeństwa ruchu, 3.2. zwiększenie niezawodności transportu) zrealizować można dzięki transportowi publicznemu. Obecnie trwa remont linii kolejowej 131, w wyniku którego z Bytomia będzie można dojechać do Katowic w poniżej 20 minut a z Chorzowa w około 10 minut. Przy odpowiednim zaplanowaniu scenariuszy dojazdu dla mieszkańców Piekar Śląskich, Bytomia i Chorzowa do Katowic i przeznaczeniu środków na pracę przewozową można zminimalizować</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>obciążenie ruchem DK 79. Ruch tranzytowy z kierunku północno-zachodniego kierować można istniejącymi już drogami szybkiego ruchu S1 i A4. Co więcej, uruchomienie tej drogi powiększy kongestię i tak już zakorkowanych Katowic, które są i będą naturalnym odbiorcą znaczącej części ruchu pojazdów indywidualnych na tej drodze.</p> <p>Podsumowując inwestycja wpisana w RPT wyklucza się z celami, wartościami i treścią zawartą w treści planu. W związku z tym wnoszę o jej usunięcie z RPT z listy inwestycji ponadlokalnych</p>	
--	--	--	--	--	--	--

205.	15.08. 2022	Osoba prywatna	Załącznik 6, Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego, str.2 lp., PD25 Budowa obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4, status: podstawowa	Wykreślenie z wykazu inwestycji szczebla ponadlokalnego budowy obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4	<p>Dotychczasowe plany dotyczące obwodnicy miasta Chorzowa dotyczyły drogi szybkiego ruchu Jak wynika z materiałów dostępnych na stronie slaskie.pl ma to być to droga dwujezdniowa i czteropasowa. Przebieg drogi, wynikający z dostępnych wizualizacji: od północy kontynuacja obecnej DW 911, następnie przebiega wzdłuż śladu dawnej Górnośląskiej Kolei Wąskotorowej, wzdłuż zachodniej granicy Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Żabie Doły i wzdłuż istniejącej linii kolejowej 131. Planowana droga przebiegałaby również przez dzielnice Chorzów Stary – przez teren kompleksu rekreacyjno-wypoczynkowo-kulturalnego Szytgarka z szybem Prezydent, ulicą Parkową między Parkiem Redena oraz Górnośląskim Parkiem Etnograficznym i Parkiem Śląskim, skręcając na zachód w przebieg ulicy Wojska Polskiego wzdłuż osiedla Tysiąclecia, wzdłuż ulicy Gałeczki, zachodnią granicą Obroków, przez ogródki działkowe Nadzieja w kierunku południowym przez las do Autostrady A4.</p> <p>Obwodnica Chorzowa zaszkodzi obszarom urbanistycznym, zabytkowym oraz przyrodniczo-rekreacyjnym na terenie Bytomia, Katowic i Chorzowa.</p> <p>Realizacja tej inwestycji przyniesie jedynie niekorzystne skutki dla regionu, dla mieszkańców najbardziej zurbanizowanej</p>	<p>Nieuwzględniona/ W RPT nie precyzujemy kształtu i przebiegu tej inwestycji, będzie to wymagane na etapie prac projektowych, wtedy też badane będzie szczegółowo oddziaływanie tej inwestycji na środowisko. Zapisy RPT jednoznacznie wskazują, że ewentualnej realizacji inwestycji, muszą towarzyszyć działania mające na celu rozwój transportu niskoemisyjnego (w tym rowerowego) i zbiorowego. W tekście przed listą inwestycji dodano zapis o potrzebie określenia parametrów drogi w SUMPie.</p> <p>Nazwa inwestycji otrzymała nowe brzmienie: Budowa obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4 wraz z uspokojeniem ruchu na dotychczasowym przebiegu drogi krajowej nr 79.</p>
------	-------------	----------------	--	--	--	--

					<p>części konurbacji górnośląskiej, którzy czas wolny spędzają na terenach zielonych, przez które bezpośrednio, bądź na granicy których przebiegałaby planowana droga.</p> <p>Wszechobecny hałas i zanieczyszczenia wynikające z nadmiernie rozwiniętej sieci dróg szybkiego ruchu powodują, że mieszkańcy są narażeni na choroby układu krążenia, oddechowego oraz układu nerwowego.</p> <p>Hałas i szum pochodzący z autostrad czy dróg szybkiego ruchu jest cały czas słyszalny w promieniu 500-800 m w większości osiedli, a także na terenach zielonych (w parkach, obszarach leśnych lub rekreacyjnych). Okolice Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Żabie Doły, Parku Dolina Górnika, Parku Śląskiego, Parku Redena czy Górnośląskiego Parku Etnograficznego są obecnie jednym z niewielu miejsc rekreacji dla 2,5 milionowej aglomeracji, gdzie odpoczynek od miejskiego szumu jest możliwy. Poziom hałasu w katowickim Parku Kościuszki i przy 3 Stawach oscyluje wokół 65 dB, co grozi także wcześniej wspomnianym obszarom, jeśli dojdzie do inwestycji. Należy stwierdzić, że taki poziom hałasu wpływa niekorzystnie na możliwość odpoczynku, zwłaszcza że przy długotrwałej ekspozycji na taki hałas zwiększa się o 20 % ryzyko zachorowalności na choroby układu krążeniu (* Janusz Bohatkiewicz et al., Wpływ uspokojenia</p>	
--	--	--	--	--	---	--

				<p>ruchu na klimat akustyczny w otoczeniu ulic, Budownictwo i Architektura 13 (1), 2014.)</p> <p>Przy realizacji drogi należy spodziewać się ponadto pozbawienia mieszkańców okolicznych miast, a zwłaszcza Chorzowa, Bytomia i Katowic ogólnodostępnych terenów relaksu i wypoczynku, a także terenów wypoczynku indywidualnego – m.in. ogródków działkowych Nadzieja na Osiedlu Witosa a także zaburzy spokój setek rodzin zamieszkujących domy jedno- i wielorodzinne w pasie planowanej drogi o szerokości nawet do 1 km. Wskutek inwestycji ucierpiałyby także dziedzictwo kulturowe, z którego dóbr korzystają mieszkańcy na co dzień: inwestycja przebiega przez teren Kompleksu Szytgarka i ulicę Parkową, przy której znajduje się kilka zabytkowych obiektów oraz częściowo przez teren Kolonii Mościckiego przy ul. Gliwickiej w Katowicach.</p> <p>Kolejnym aspektem jest niszczenie tkanki urbanistycznej dzielnic przez drogi szybkiego ruchu. Powstają w ten sposób bariery mobilności. Należy zwrócić uwagę, że takie sytuacje zdarzały się w przypadku DTŚ (osiedle Dąb) czy też centrum Gliwic. Tak szerokie drogi rozdzielają zwarty układ urbanistyczny degradując całe dzielnice oraz negatywnie wpływając na mobilność pieszą i rowerową na danym obszarze. W wypadku tej inwestycji zdegradowany zostanie</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>Chorzów Stary, część osiedla Tysiąclecia, część Załęża – kolonia Mościckiego oraz okolice osiedla Pod Arkadami na granicy Chorzowa i Bytomia.</p> <p>Ponadto przebieg drogi zaplanowany jest w ten sposób, że mieszkańcy osiedla Tysiąclecia otoczeni będą trzema drogami szybkiego ruchu. Według raportu wykonanego przez GDDKiA w 2018 roku w Katowicach 10 305 osób jest narażona na hałas w swoich domach i mieszkaniach między 55 a 60 dB, 5 632 osób na hałas między 60 a 65, a 2552 osób na hałas między 65 a 70 dB. Jak wynika z powyższego raportu na 36 % obszaru Katowic poziom hałasu sięga między 55 a 60 dB, 26 % między 60 a 65 dB, a 28 % na hałas powyżej 65 dB. (*Mapy akustyczne dla dróg krajowych w województwie śląskim o łącznej długości 623,975 km (Część Nr 6) Zespół autorski pod kierownictwem mgr inż. Radosław Jeżyna, Wrocław 2018, za zlecenie GDDKiA)</p> <p>Żyjemy w regionie o wysokim poziomie hałasu, a należy wspomnieć, że hałas jest także rodzajem emisji, o której szkodliwości i konieczności minimalizacji mówi się na poziomie Unii Europejskiej.(EEA Report Environmental noise in Europe — 2020. Planowana inwestycja sytuację tę pogorszy.</p> <p>W treści Regionalnego Planu</p>	
--	--	--	--	---	--

					<p>Transportowego wiele pisze się o jakości, życia, redukcji hałasu, likwidacji barier przestrzennych. Kładzie się nacisk na intermodalny transport, rozwój transportu publicznego. Niestety ujęta w liście inwestycji ponadlokalnych obwodnica Chorzowa w kształcie takim, jak rozważano około 10 lat temu przeczy tym kierunkom i wartościom.</p> <p>Wspomina się też o promowaniu korzystania z transportu zbiorowego jednak trudno promować zmianę, jeśli rozbudowuje się już bardzo rozwiniętą sieć drogową o dużym stopniu dróg szybkiego ruchu.</p> <p>Cele, które wg autorów RPT realizuje ta inwestycja (cel 2.1 zwiększenie dostępności transportu, 2.5 minimalizacja uciążliwości wynikających z funkcjonowania infrastruktury transportowej dla mieszkańców województwa, 3.1. poprawa bezpieczeństwa ruchu, 3.2. zwiększenie niezawodności transportu) zrealizować można dzięki transportowi publicznemu. Obecnie trwa remont linii kolejowej 131, w wyniku którego z Bytomia będzie można dojechać do Katowic w poniżej 20 minut a z Chorzowa w około 10 minut. Przy odpowiednim zaplanowaniu scenariuszy dojazdu dla mieszkańców Piekar Śląskich, Bytomia i Chorzowa do Katowic i przeznaczeniu środków na pracę przewozową można zminimalizować</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>obciążenie ruchem DK 79. Ruch tranzytowy z kierunku północno-zachodniego kierować można istniejącymi już drogami szybkiego ruchu S1 i A4. Co więcej, uruchomienie tej drogi powiększy kongestię i tak już zakorkowanych Katowic, które są i będą naturalnym odbiorcą znaczącej części ruchu pojazdów indywidualnych na tej drodze.</p> <p>Podsumowując inwestycja wpisana w RPT wyklucza się z celami, wartościami i treścią zawartą w treści planu. W związku z tym wnoszę u jej usunięcie z RPT z listy inwestycji ponadlokalnych</p>	
--	--	--	--	--	--	--

206.	15.08.2022	Osoba prywatna	Załącznik 6, Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego, str.2 lp., PD25 Budowa obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4, status: podstawowa	Wykreślenie z wykazu inwestycji szczebla ponadlokalnego budowy obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4	<p>Dotychczasowe plany dotyczące obwodnicy miasta Chorzowa dotyczyły drogi szybkiego ruchu Jak wynika z materiałów dostępnych na stronie slaskie.pl ma to być to droga dwujezdniowa i czteropasowa. Przebieg drogi, wynikający z dostępnych wizualizacji: od północy kontynuacja obecnej DW 911, następnie przebiega wzdłuż śladu dawnej Górnośląskiej Kolei Wąskotorowej, wzdłuż zachodniej granicy Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Żabie Doły i wzdłuż istniejącej linii kolejowej 131. Planowana droga przebiegałaby również przez dzielnice Chorzów Stary – przez teren kompleksu rekreacyjno-wypoczynkowo-kulturalnego Szytgarka z szybem Prezydent, ulicą Parkową między Parkiem Redena oraz Górnośląskim Parkiem Etnograficznym i Parkiem Śląskim, skręcając na zachód w przebieg ulicy Wojska Polskiego wzdłuż osiedla Tysiąclecia, wzdłuż ulicy Gałeczki, zachodnią granicą Obroków, przez ogródki działkowe Nadzieja w kierunku południowym przez las do Autostrady A4.</p> <p>Obwodnica Chorzowa zaszkodzi obszarom urbanistycznym, zabytkowym oraz przyrodniczo-rekreacyjnym na terenie Bytomia, Katowic i Chorzowa.</p> <p>Realizacja tej inwestycji przyniesie jedynie niekorzystne skutki dla regionu, dla mieszkańców najbardziej zurbanizowanej</p>	<p>Nieuwzględniona/ W RPT nie precyzujemy kształtu i przebiegu tej inwestycji, będzie to wymagane na etapie prac projektowych, wtedy też badane będzie szczegółowo oddziaływanie tej inwestycji na środowisko. Zapisy RPT jednoznacznie wskazują, że ewentualnej realizacji inwestycji, muszą towarzyszyć działania mające na celu rozwój transportu niskoemisyjnego (w tym rowerowego) i zbiorowego. W tekście przed listą inwestycji dodano zapis o potrzebie określenia parametrów drogi w SUMPie.</p> <p>Nazwa inwestycji otrzymała nowe brzmienie: Budowa obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4 wraz z uspokojeniem ruchu na dotychczasowym przebiegu drogi krajowej nr 79.</p>
------	------------	----------------	--	--	--	--

					<p>części konurbacji górnośląskiej, którzy czas wolny spędzają na terenach zielonych, przez które bezpośrednio, bądź na granicy których przebiegałaby planowana droga.</p> <p>Wszechobecny hałas i zanieczyszczenia wynikające z nadmiernie rozwiniętej sieci dróg szybkiego ruchu powodują, że mieszkańcy są narażeni na choroby układu krążenia, oddechowego oraz układu nerwowego.</p> <p>Hałas i szum pochodzący z autostrad czy dróg szybkiego ruchu jest cały czas słyszalny w promieniu 500-800 m w większości osiedli, a także na terenach zielonych (w parkach, obszarach leśnych lub rekreacyjnych). Okolice Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Żabie Doły, Parku Dolina Górnika, Parku Śląskiego, Parku Redena czy Górnośląskiego Parku Etnograficznego są obecnie jednym z niewielu miejsc rekreacji dla 2,5 milionowej aglomeracji, gdzie odpoczynek od miejskiego szumu jest możliwy. Poziom hałasu w katowickim Parku Kościuszki i przy 3 Stawach oscyluje wokół 65 dB, co grozi także wcześniej wspomnianym obszarom, jeśli dojdzie do inwestycji. Należy stwierdzić, że taki poziom hałasu wpływa niekorzystnie na możliwość odpoczynku, zwłaszcza że przy długotrwałej ekspozycji na taki hałas zwiększa się o 20 % ryzyko zachorowalności na choroby układu krążeniu (* Janusz Bohatkiewicz et al., Wpływ uspokojenia</p>	
--	--	--	--	--	---	--

					<p>ruchu na klimat akustyczny w otoczeniu ulic, Budownictwo i Architektura 13 (1), 2014.)</p> <p>Przy realizacji drogi należy spodziewać się ponadto pozbawienia mieszkańców okolicznych miast, a zwłaszcza Chorzowa, Bytomia i Katowic ogólnodostępnych terenów relaksu i wypoczynku, a także terenów wypoczynku indywidualnego – m.in. ogródków działkowych Nadzieja na Osiedlu Witosa a także zaburzy spokój setek rodzin zamieszkujących domy jedno- i wielorodzinne w pasie planowanej drogi o szerokości nawet do 1 km. Wskutek inwestycji ucierpiałyby także dziedzictwo kulturowe, z którego dóbr korzystają mieszkańcy na co dzień: inwestycja przebiega przez teren Kompleksu Szytgarka i ulicę Parkową, przy której znajduje się kilka zabytkowych obiektów oraz częściowo przez teren Kolonii Mościckiego przy ul. Gliwickiej w Katowicach.</p> <p>Kolejnym aspektem jest niszczenie tkanki urbanistycznej dzielnic przez drogi szybkiego ruchu. Powstają w ten sposób bariery mobilności. Należy zwrócić uwagę, że takie sytuacje zdarzały się w przypadku DTŚ (osiedle Dąb) czy też centrum Gliwic. Tak szerokie drogi rozdzielają zwarty układ urbanistyczny degradując całe dzielnice oraz negatywnie wpływając na mobilność pieszą i rowerową na danym obszarze. W wypadku tej inwestycji zdegradowany zostanie</p>	
--	--	--	--	--	--	--

				<p>Chorzów Stary, część osiedla Tysiąclecia, część Załęża – kolonia Mościckiego oraz okolice osiedla Pod Arkadami na granicy Chorzowa i Bytomia.</p> <p>Ponadto przebieg drogi zaplanowany jest w ten sposób, że mieszkańcy osiedla Tysiąclecia otoczeni będą trzema drogami szybkiego ruchu. Według raportu wykonanego przez GDDKiA w 2018 roku w Katowicach 10 305 osób jest narażona na hałas w swoich domach i mieszkaniach między 55 a 60 dB, 5 632 osób na hałas między 60 a 65, a 2552 osób na hałas między 65 a 70 dB. Jak wynika z powyższego raportu na 36 % obszaru Katowic poziom hałasu sięga między 55 a 60 dB, 26 % między 60 a 65 dB, a 28 % na hałas powyżej 65 dB. (*Mapy akustyczne dla dróg krajowych w województwie śląskim o łącznej długości 623,975 km (Część Nr 6) Zespół autorski pod kierownictwem mgr inż. Radosław Jeżyna, Wrocław 2018, za zlecenie GDDKiA)</p> <p>Żyjemy w regionie o wysokim poziomie hałasu, a należy wspomnieć, że hałas jest także rodzajem emisji, o której szkodliwości i konieczności minimalizacji mówi się na poziomie Unii Europejskiej.(EEA Report Environmental noise in Europe — 2020. Planowana inwestycja sytuację tę pogorszy.</p> <p>W treści Regionalnego Planu</p>	
--	--	--	--	---	--

					<p>Transportowego wiele pisze się o jakości, życia, redukcji hałasu, likwidacji barier przestrzennych. Kładzie się nacisk na intermodalny transport, rozwój transportu publicznego. Niestety ujęta w liście inwestycji ponadlokalnych obwodnica Chorzowa w kształcie takim, jak rozważano około 10 lat temu przeczy tym kierunkom i wartościom.</p> <p>Wspomina się też o promowaniu korzystania z transportu zbiorowego jednak trudno promować zmianę, jeśli rozbudowuje się już bardzo rozwiniętą sieć drogową o dużym stopniu dróg szybkiego ruchu.</p> <p>Cele, które wg autorów RPT realizuje ta inwestycja (cel 2.1 zwiększenie dostępności transportu, 2.5 minimalizacja uciążliwości wynikających z funkcjonowania infrastruktury transportowej dla mieszkańców województwa, 3.1. poprawa bezpieczeństwa ruchu, 3.2. zwiększenie niezawodności transportu) zrealizować można dzięki transportowi publicznemu. Obecnie trwa remont linii kolejowej 131, w wyniku którego z Bytomia będzie można dojechać do Katowic w poniżej 20 minut a z Chorzowa w około 10 minut. Przy odpowiednim zaplanowaniu scenariuszy dojazdu dla mieszkańców Piekar Śląskich, Bytomia i Chorzowa do Katowic i przeznaczeniu środków na pracę przewozową można zminimalizować</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>obciążenie ruchem DK 79. Ruch tranzytowy z kierunku północno-zachodniego kierować można istniejącymi już drogami szybkiego ruchu S1 i A4. Co więcej, uruchomienie tej drogi powiększy kongestię i tak już zakorkowanych Katowic, które są i będą naturalnym odbiorcą znaczącej części ruchu pojazdów indywidualnych na tej drodze.</p> <p>Podsumowując inwestycja wpisana w RPT wyklucza się z celami, wartościami i treścią zawartą w treści planu. W związku z tym wnoszę u jej usunięcie z RPT z listy inwestycji ponadlokalnych</p>	
--	--	--	--	--	--	--

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
207.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	1) Utworzenie jednego systemu biletowo rozkładowego dla całego Śląska	<p>Obecnie na Śląsku jest kilkadziesiąt organizatorów. W samej okolicy Jastrzębia-Zdroju (w którym ja mieszkam) mamy MZK Jastrzębie-Zdrój, ZTZ Rybnik, Powiat Wodzisławski oraz urząd miejski w Wodzisławiu Śląskim. Nie wymieniam tutaj kilkunastu prywatnych przewoźników, Kolei Śląskich oraz PKP. Każda z tych jednostek ma własną taryfę i własny rozkład jazdy. W jednym autobusie można zapłacić kartą, w innym tylko u kierowcy, czy za pomocą e-karty, lub aplikacji. Niejednokrotnie sam, mimo że naprawdę jestem zorientowany w temacie transportu mam problem z połapaniem się co i jak i dlaczego. Przykładowo w Wodzisławiu na trasie z przystanku „Wodzisław Cyganek” do dworca autobusowego można dojechać autobusami 3 organizatorów. A z Wodzisławia do Rybnika pojazdami MZK, Kolejami Śląskimi i Intercity.</p> <p>Moim pomysłem jest wprowadzenie czegoś na kształt systemu „Fala” z województwa pomorskiego. Taki system umożliwi zaplanowanie trasy oraz zakup jednego biletu, mimo przejazdu pojazdami kilku organizatorów w tym kolei. Dzięki temu pasażer nie musi się martwić gdzie kupić</p>	Wyjaśnienie/ Nie definiujemy kształtu przyszłego systemu w Województwie Śląskim, w RPT wskazujemy jedynie na potrzebę budowy takiego systemu – por. cel szczegółowy 2.1., kierunek działania 3. Może być on zarówno zbudowany na kształt systemu “Fala”, ale może też być inny.

L.p.	Data wpływu uwagi	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					poszczególne bilety, jakie ulgi mu przysługują i jak najszybciej dotrzeć z punktu A do B. Link do systemu fala: https://systemfala.pl .	
208.	15.08.2022	Osoba prywatna	Projekt RPT tabela 41 str. 145	"dodać projekt" - uruchomienie regularnych przewozów autobusowych na linii Cieszyn - Jastrzębie-Zdrój		Częściowo uwzględniona/ Ze względu na liczne postulaty uzupełnienia planu o dodatkowe połączenia, zostały usunięte szczegółowe zapisy, a w ich miejsce dodano bardziej ogólny, pozostawiając rozstrzygnięcia na poziomie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.
209.	15.08.2022	Osoba prywatna		"dodać projekt" - uruchomienie regularnych przewozów autobusowych na linii Katowice - Jastrzębie-Zdrój	Linia ta obecnie obsługiwana jest przez 3 firmy Drabas. Autobusy jeżdżą w regularnych odstępach mniej więcej co pół godziny. To jest bez wątpienia ogromny atut. Niestety ostatni kurs z Katowic odbywa się o 20:00. Na przystankach na trasie widnieją 3 kartki z rozkładami, co dodatkowo utrudnia poapanie się. Później jest tylko Flixbus. Cena za przejazd wynosi aż 20 zł (Drabas) i 27 zł (Flixbus). Miesięczny u Drabasa kosztuje prawie 500 zł. Większość floty przewoźników stanowią Mercedesy Sprintery, a także inne minibusy. Mimo, że są to stosunkowo nowe autobusy, to	Częściowo uwzględniona/ Ze względu na liczne postulaty uzupełnienia planu o dodatkowe połączenia, zostały usunięte szczegółowe zapisy, a w ich miejsce dodano bardziej ogólny, pozostawiając rozstrzygnięcia na poziomie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					komfort w nich jest nienajlepszy. Kiedyś jechałem Sprinterem i podczas jazdy po nierównościach uderzałem głową o sufit. Dobrym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie konkurencji na tej linii. To by zmusiło przewoźnika do obniżenia ceny i zwiększenia atrakcyjności na linii.	
210.	15.08.2022	Osoba prywatna		"dodać projekt" - uruchomienie regularnych przewozów autobusowych na linii Gliwice - Jastrzębie-Zdrój	W Gliwicach mieści się między innymi Politechnika Gliwicka, a także wiele zakładów pracy. Ważnym elementem przy wyborze uczelni jest możliwość dojazdu. Ja szczególnie tego doświadczyłem, gdyż od października rozpocznę naukę na uczelni wyższej. Na trasie do Gliwic nie ma żadnego autobusu. Aby dojechać do tego miasta należy poświęcić minimum półtorej godziny (jadąc autobusem do Katowic i z Katowic pociągiem do Gliwic), przy czym autem można to zrobić w 40 min.	Częściowo uwzględniona/ Ze względu na liczne postulaty uzupełnienia planu o dodatkowe połączenia, zostały usunięte szczegółowe zapisy, a w ich miejsce dodano bardziej ogólny, pozostawiając rozstrzygnięcia na poziomie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
211.	15.08.2022	Osoba prywatna		"dodać projekt" - uruchomienie regularnych przewozów autobusowych na linii Bielsko Biała - Cieszyn	<p>Na tej linii jeździ dwóch prywatnych przewoźników. Autobusy jeżdżące na tej trasie są drogie i mało komfortowe na linii podmiejskie. Dobrym rozwiązaniem jest to, że Linea jeździ drogą lokalną zabierając pasażerów po drodze, a Lajkonik Bus jedzie bezpośrednio.</p> <p>Na Majorce autobusy pomiędzy głównymi miastami jeżdżą po dwóch trasach. Jeden autobus jedzie bezpośrednio z miasta do miasta, a drugi zbiera pasażerów po drodze. Oba odjeżdżają w tym samym momencie z przystanku. Tak samo powinno być na trasie Cieszyn-Bielsko.</p> <p>Autobusy na wyżej wymienionych trasach powinny jeździć często (minimum raz na godzinę), aby zachęcić pasażerów do przesiadki na autobus.</p> <p>Docelowo te połączenia powinny być realizowane przez kolej. Jednak nim powstanie kolej minie jeszcze z 10 lat, a zapotrzebowanie na przejazdy na tej trasie cały czas jest. Czas przejazdu na trasie powinien być konkurencyjny w stosunku do auta osobowego.</p>	Częściowo uwzględniona/ Ze względu na liczne postulaty uzupełnienia planu o dodatkowe połączenia, zostały usunięte szczegółowe zapisy, a w ich miejsce dodano bardziej ogólny, pozostawiając rozstrzygnięcia na poziomie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (proponycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
212.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	6.1.4. (strona 106-107)	Należy uściślić, jakiego ruchu dotyczy ten fragment. W treści zawarty jest fragment „parametry ruchu samochodów ciężarowych ciężkich [...]”, podczas gdy obrazująca ten fragment tabela zawiera w nagłówku informację, że dane dotyczą samochodów dostawczych. Mając na uwadze, że charakterystyka ruchu pojazdów ciężarowych ciężkich jest mocno odmienna o ruchu pojazdów dostawczych, należy ten fragment opracować w taki sposób, by kompleksowo zobrazować oba te segmenty ruchu	Obecny zapis jest niespójny, nie wiadomo, jak prezentują się charakterystyki ruchowa dla dwóch segmentów, tj.: <ul style="list-style-type: none"> • Ruchu samochodów ciężarowych ciężkich • Ruchu samochodów dostawczych 	Częściowo uwzględniona/ Dodano odnośnik do tabeli.
213.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	Strona 145, tab. 41	Zadanie wskazane jako RK9 powinno mieć zmienioną kategorię z „uzupełniającej” na „priorytetową”.	Trasa kolejowa Gliwice – Rybnik jest obecnie największą „luką” na sieci transportu pasażerskiego województwa śląskiego. W dobie uruchamiania przez inne województwa pociągów do miast kilkunasto- czy kilkudziesięciotysięcznych (jak choćby Sobótka w woj. Dolnośląskim) należy priorytetowo potraktować połączenie, w zakresie któregociążenia znajduje się kilkaset tysięcy osób. Ponadto połączenie takie pozwala na złagodzenie uciążliwości dla podróżnych na czas	Częściowo uwzględniona/ Ze względu na liczne postulaty uzupełnienia planu o dodatkowe połączenia, zostały usunięte szczegółowe zapisy, a w ich miejsce dodano bardziej ogólny, pozostawiając rozstrzygnięcia na poziomie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					planowanej przez PKP PLK SA przebudowy Katowickiego Węzła Kolejowego.	
214.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	Strona 22	Poważne wątpliwości budzi zapis mówiący o tym, że niższy udział terenów wiejskich przekłada się na wyższą efektywność kolei. Należy tę myśl rozwinąć, precyzując powody, dla których w naszym regionie jednak to nie działa.	Dane dotyczące wykorzystania kolei, publikowane przez Urząd Transportu Kolejowego, jednoznacznie plasują województwo śląskie wśród województw o stosunkowo niskim wykorzystywaniu kolei, pomimo owego niższego udziału terenów wiejskich.	Wyjaśnienie/ zapis dotyczy potencjału, wyższa gęstość zaludnienia to potencjał, który może wykorzystać kolej.
215.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	Strona 25 (w powiązaniu z całością dokumentu oraz str. 156)	Całość Regionalnego Planu Transportowego zdaje się nie zauważać kluczowego stwierdzenia diagnostycznego, ujętego w sekcji „mobilność” rozdziału 2. Czytamy „zdecydowanie zbyt wysoki jest udział podróży samochodowych, a podróży transportem publicznym zbyt niski”	<p>Przedstawione alternatywne warianty rozwoju, określone jako:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kolej ++ • Multimodalny transport • Innowacyjny transport <p>nie wpływają w żaden istotny sposób na problem uwypuklony w diagnozie. W wariacie, w którym zmiany podziału modalnego są największe, wzrost udziału podróży transportem publicznym występuje na poziomie ułamka punktu procentowego (0,3pp dla roku 2030 i 0,1pp dla roku 2055). Mając na uwadze, że blisko 70% osób byłaby skłonna zmienić sposób przemieszczania się i przesiąść się z samochodu na alternatywne środki mobilności (na stronie 156 możemy przeczytać, że „ponad 30% respondentów nie wyobraża sobie rezygnacji z samochodu</p>	Wyjaśnienie/ To, że 30% osób w żadnym przypadku nie zrezygnuje z samochodu, nie oznacza, że 70% łatwo przesiądzie się do transportu zbiorowego. Warunki, na których są one skłonne zmienić swoje zachowania mogą być niemożliwe do zapewnienia. Niskie wartości zmian są jak najbardziej realne. Osiągnięcie lepszych wyników oznaczałoby nierealne koszty. Istotne jest tu też zjawisko skali. Zmiany warto odnosić do stanu istniejącego, wtedy różnice są już większe.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					[...]”, zatem rozumując a contrario niemal 70% respondentów wyobraża sobie rezygnację z samochodu – toteż należy sformułować taki wariant rozwoju, który w skuteczny sposób oddziaływać będzie na owe niespełna 70% tak, aby zmiana podziału modalnego była realna, a nie tylko śladowa.	
216.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	Strona 149	Należy określić, jakie priorytety w zakresie transportu publicznego kolejowego region widzi względem aglomeracji rybnickiej. Z jednej strony wskazuje się na potrzebę szybkości przemieszczeń, z drugiej proponuje się rozbudowę sieci przystanków, co stoi w oczywistej opozycji do uzyskiwanej szybkości.	Obecne zapisy są wewnętrznie sprzeczne. Z jednej strony mowa o utrzymaniu „szybkich” połączeń, z drugiej – o dodawaniu nowych przystanków. Jeśli dodamy przystanki to chcąc nie chcąc połączenie przestanie być szybkie, to naturalne w ruchu regionalnym i lokalnym, gdzie większe znaczenie od możliwej do uzyskania prędkości maksymalnej taboru i infrastruktury ma czas zużywany na rozpędzanie, hamowanie oraz podczas postoju składów.	Wyjaśnienie/ Wskazana sprzeczność jest oczywista. Przy planowaniu połączeń optymalizowany jest czas przejazdu i dostępność. Pisząc o szybkich połączeniach mamy na myśli uzyskiwanie przez kolej prędkości wyższej niż w komunikacji autobusowej, a to jest możliwe nawet przy gęstej sieci przystanków pod warunkiem braku dodatkowych spowolnień wywołanych np. stanem torowiska. Warto też mieć na uwadze, że szybkość połączeń oceniamy z punktu widzenia pasażera a nie maszynisty. Krótsze czasy dojścia mogą oznaczać zysk w globalnej prędkości podróżowania.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
217.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	Strona 101, tabela 9	Proszę o wyjaśnienia pojęcia „podróże z przejazdem”, które pojawia się w ostatnim wierszu tabeli 9. Być może jest to tekst w jakiś sposób „obcięty” (podobne zjawisko można dostrzec w innych rubrykach, gdzie np. autobusy prywatne poza województwo mają obcięty ostatni wyraz), w każdym razie jest to niezrozumiałe	Zapisy są niejasne, nie wiadomo, o co chodzi w tym punkcie.	Uwzględniona/ Faktycznie pozycja ta może być niezrozumiała, wynika z algorytmu modelowania, w którym dopuszczona jest realizacja podróży w transporcie zbiorowym, wyłącznie pieszo. “Podróże z przejazdem” są więc parametrem kontrolnym pozwalającym stwierdzić jaka część podróży nie obciąża pojazdów transportu zbiorowego. Usunięto tą pozycję z tabeli.
218.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	5.1.3. (tab. 3-6, str. 84-85)	Należy uściślić jednostki, w których podane są wielkości w tabelach	Nie wiadomo, czy chodzi o przejechane kilometry czy o liczbę przejazdów	Uwzględniono/ Nagłówki tabeli określają, że są to wielkości macierzy, więc liczba przejazdów. Dodano dodatkowy zapis w nagłówku.
219.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	5.1.4. (tab. 7 str. 86)	Należy uściślić jednostki, w których podane są wielkości w tabelach	Nie wiadomo, czy chodzi o przejechane kilometry czy o liczbę przejazdów	Uwzględniono/ Zmieniono nagłówek tabeli.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
220.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	Strona 150 (w powiązaniu ze stroną 149)	W tekście dotyczącym aglomeracji bielskiej pada sformułowanie, że „aglomeracja bielska ma najstabszą obsługę kolejową”, co jest nieprawdą. Należy zweryfikować, które obszary mają jaką obsługę kolejową, opisać metodę oceny i dopiero wówczas rankingować jakość obsługi kolejowej poszczególnych aglomeracji.	<p>Użyte w tekście sformułowanie dotyczące słabości obsługi kolejowej aglomeracji bielskiej nie może pozostać w obecnej postaci, bowiem prowadzi do wypaczenia postrzegania rzeczywistości. Aglomeracja rybnicka jest znacznie gorzej obsługiwana kolejowo, na rzecz takiego stwierdzenia przytoczyć należy następujące fakty:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jastrzębie-Zdrój, jako ośrodek aglomeracji rybnickiej, nie posiada żadnej obsługi kolejowej – na terenie aglomeracji bielskiej ośrodki takie nie występują w ogóle • Połączenie dwóch bardzo dużych miast (Rybnik i Żory) jest realizowane w liczbie zaledwie czterech par kursów w dni robocze i dwóch w dni wolne – sytuacja bez precedensu w skali kraju • Połączenia wewnątrz aglomeracji rybnickiej są rzadsze niż wewnątrz aglomeracji bielskiej • Rybnik w przeciwieństwie do Bielska-Białej jest połączony ze stolicą województwa linią jednotorową z mijankami, co utrudnia sprawne połączenia • Rybnik ma mniej połączeń ze stolicą województwa niż Bielsko-Biała • Rybnik w przeciwieństwie do Bielska-Białej nie posiada regionalnego połączenia z 	Wyjaśnienie/ Przeredagowano zapis, nie chodziło o najstabszą obsługę spośród aglomeracji, tylko najstabszą obsługę kolejową spośród rodzajów transportu w tej aglomeracji.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (proponycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					<p>województwami sąsiednimi</p> <ul style="list-style-type: none"> Rybnik w przeciwieństwie do Bielska-Białej nie jest obsługiwany składami Pendolino, wobec czego nie występują psychologiczne zachęty do korzystania z kolei <p>Wobec powyższych argumentów trudno jest utrzymywać, jakoby aglomeracja bielska była najstabilniej obsługiwana koleją.</p>	
221.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	Strona 145, tab. 41	Należy wskazać relacje, o których mowa w punkcie RK4.	Opis działania jest wybitnie lakoniczny, nie pozwala na jakąkolwiek weryfikację	Nieuwzględniona/ Nie jest to szczegółowość RPT, zgodnie z ustawą o publicznym transporcie takie zapisy mogą być wprowadzone w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.
222.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	Strona 145, tab. 41	Należy dopisać działanie polegające na modernizacji trasy kolejowej Rybnik – Wodzisław Śląski, wraz z nadaniem inwestycji statusu „priorytetowy”	Wnioskowana zmiana ma kluczowe znaczenie w perspektywie budowy kolei dużych prędkości. Aby zapewnić racjonalną obsługę aglomeracji rybnickiej konieczne jest podjęcie wszelkich kroków, które sprawią, że trasa pociągów kierowanych łącznicą przez główną stację w Rybniku będzie jedynie nieznacznie dłuższa niż alternatywna trasa bezpośrednio z Katowic do Ostrawy (w efekcie uzysk dodatkowych podróży rekompensować będzie wydłużenie czasu dla pasażerów	Nieuwzględniona/ Inwestycja ta znajduje się w zał. 4 tab.1. pozycja KK58.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					tranzytuujących w związku z tym, że wydłużenie czasu będzie jedynie symboliczne). Dodatkowo lepsza komunikacja na alternatywnym ciągu przez Rybnik i Wodzisław Śląski znakomicie poprawia możliwości prowadzenia ruchu w sytuacjach awaryjnych na linii CPK.	
223.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	Strona 145, tab. 41	Należy dopisać działanie polegające na modernizacji trasy kolejowej Rybnik – Rydułtowy – Sumina, wraz z nadaniem inwestycji statusu „priorytetowy”	Mając na uwadze, że jednym z priorytetów wskazanych dla aglomeracji rybnickiej jest zapewnienie sprawnych połączeń kolejowych, niezbędne jest poprawienie parametrów linii kolejowej nr 140 na odcinku Rybnik Towarowy – Sumina, komunikującej Rydułtowy i Lyski. Postępująca degradacja infrastruktury, będąca ewentualnym następstwem zaniechania realizacji projektu, może doprowadzić w skrajnym przypadku nawet do wstrzymania ruchu pociągów na tej trasie.	Nieuwzględniona/ Inwestycja ta znajduje się w zał. 4 tab.1. pozycja KK36.
224.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	Strona 100, tab. 9	Należy wyjaśnić, jakie elementy wchodzi w skład całkowitego czasu podróży (pierwszy wiersz tabeli), ewentualnie być może uzupełnić brakujące dane.	Podane składowe (czas przebywania w środku transportu, czas oczekiwania na środek transportu oraz czas przejścia pomiędzy poszczególnymi stanowiskami podczas przesiadki) nie sumują się do finalnego wyniku	Uwzględniono/ dodano zapis “drzwi-drzwi”. Jest to całkowity czas podróży od wyjścia z źródła do dotarcia do celu.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
225.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	Strona 101-102 tab. 10-12	Należy wyjaśnić rozbieżność między kalkulacjami dla pojazdów oraz pociągów, z uwagi na fakt ukratniania obsługi w transporcie szynowym	W danych wynikowych podana jest każdorazowo jedna wielkość, mimo wskazania w części nagłówkowej dwóch mierników (odpowiednio: pojazdkm i pociągokm oraz pojazdgodziny i pociągogodziny). Mając na uwadze, że niektóre kursy kolejowe są ukratniane (jedzie jeden POCIĄG, ale dwa POJAZDY), podobnie jak niektóre kursy tramwajów, wyniki dla pojazdów i pociągów nie mogą być tożsame.	Uwzględniona/ dodano definicję do słowniczka. Pockm i poch są w tabeli tożsame z pojkm i pojh.
226.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	Strona 100, tab. 9	Czas przejścia w przesiadce jawi się jako ekstremalnie długi – oznacza bowiem, że przesiadka wiązałaby się z pokonaniem odległości około jednego kilometra, co przeczy najbardziej elementarnej racjonalności przemieszczania się. Trudno znaleźć w regionie rozwiązania, które wymuszałyby tak duże przejścia podczas przesiadek, zwłaszcza, że przyjmując podaną wielkość za „średnią” trzeba mieć na uwadze, że gros przesiadek odbywa się „drzwi w drzwi” w ramach jednego peronu lub na tym samym stanowisku przystankowym.	Argumentem na rzecz uwzględnienia uwagi jest nienaturalnie długi czas przejścia pomiędzy kolejnymi kursami podczas podróży łączonej (w opozycji do ekstremalnie krótkiego czasu na oczekiwanie na kolejny środek transportu)	Wyjaśnienie/ Statystyka dotyczy tylko tych przesiadek, w których występuje przejście. Przesiadki “drzwi w drzwi” nie zostały uwzględnione. Dodatkowo statystyka dotyczy podróży międzygminnych, w których przesiadki występują głównie pomiędzy komunikacją autobusową i kolejową, a w tym przypadku rozwiązania “peron - peron” są rzadkością.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
227.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	Strona 100-101	Występuje niespójność danych pomiędzy poszczególnymi tabelami. Dane z tab. 8 dotyczące stanu obecnego (a także jakiegokolwiek innego) obrazujące liczbę podróży transportem zbiorowym nie mają pokrycia w którymkolwiek wierszu tab. 9	Trudno określić, czy obecnie podróży transportem zbiorowym jest 803.283 (tab. 8) czy może raczej 444.762 (tab. 9), czy też 693.414 (kategoria „przejazdy” w tab. 9) czy też może jeszcze jakaś inna liczba. Różnice są zbyt duże, by złożyć to na karb zaokrążeń, modelowania czy innych operacji	Wyjaśnienie/ W tabeli 8 przedstawiono wszystkie podróże międzyrejonowe, czyli również część podróży wewnętrznych miast i gmin, nie będących jednocześnie podróżami wewnątrzrejonowymi. W tabeli 9 przedstawiono podróże międzygminne, jest więc ich mniej. Na jedną podróż może składać się kilka przejazdów, więc z kolei przejazdów jest więcej.
228.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	Strona 109	Opis fragmentu 6.1.5. wskazuje, jakoby jedynym źródłem ograniczenia emisji była zmiana pojazdów, pominięte natomiast zostały możliwe do osiągnięcia redukcje emisji związane z przenoszeniem przewozów na bardziej ekologiczne środki transportu	Należy wskazać, jaka jest uśredniona redukcja emisji w przypadku przeniesienia jednego pasażera (i analogicznie – jednej tony ładunku) z transportu samochodowego na transport kolejowy (względnie szerzej, alternatywny względem samochodowego) i następnie, opierając się na aktywnych działaniach na rzecz zmniejszania ruchu samochodowego (w części diagnostycznej wskazano jednoznacznie, że ruch samochodowy jest zbyt duży – str. 25, a w końcowej części opracowania wskazano, że zaledwie ponad 30% nie widzi możliwości rezygnacji z samochodu, podczas gdy pozostała większość widzi taką możliwość) dążyć do redukcji emisji dwutlenku węgla (oraz innych substancji)	Nieuwzględniona/ Zapis ten dotyczy spadku emisji jednostkowej liczonej tonach na pojkm. W tym przypadku zmiany w podziale modalnym nie mają znaczenia, są odzwierciedlone w emisji globalnej. Działania na rzecz zwiększenia udziału w podróżach transportu zbiorowego zostały opisane w rozdziałach 4 i 7.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
229.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	Strona 122	Uwaga analogiczna do powyższej, choć w tej sekcji zamieszczono wyłącznie tablicę wynikową, bez opisu	Opis wskazuje analogię do części 6.1.5., toteż podobnie tu należy wskazać możliwości redukcji emisji dzięki zmianom modalnym w transporcie	Nieuwzględniona/ porównaj odpowiedź do uwagi 228.
230.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	Strona 60 i 70	W opisie pierwszego kierunku działań w ramach celu szczegółowego 1.2. akcentuje się potrzebę „stosowania [...] wspólnych przestrzeni komunikacyjnych (piesi + rower + samochód)” (str. 60), a w opisie drugiego kierunku działań w ramach celu szczegółowego 3.1. wskazuje się na potrzebę tworzenia infrastruktury separującej poszczególne formy przemieszczania się (str. 70). Zapisy takie sprawiają wrażenie, jakoby dokument miał za zadanie „pasować do każdej sytuacji”, a nie „kreować realne priorytety”.	Zapisy są wewnętrznie sprzeczne. Nie można równocześnie tworzyć infrastruktury separującej ruch poszczególnego rodzaju i tworzyć przestrzeni dla współużytkowania przez ruch poszczególnego rodzaju. Należy albo wskazać warunki zastosowania określonych działań (np. to działanie jest adresowane do określonych typów obszarów), albo w inny sposób wyeliminować niespójność.	Wyjaśnienie/ Sprzeczność jest pozorna, w przypadku rezygnacji z separacji zapisano, że dotyczy to przestrzeni, na których taka rezygnacja będzie możliwa (w szczególności są to centra miast i obszary mieszkaniowe). W przypadku wprowadzenia separacji wskazano, że powinna być prowadzona szczególnie na obszarach wiejskich.
231.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	Strona 73	W opisie drugiego kierunku działań w ramach celu strategicznego 4.2. należy inaczej zdefiniować innowacje w transporcie.	Obecny zapis jest wręcz groteskowy – okazuje się bowiem, że kilku kolegów ze zmiany, którzy skrzykną się na wspólne dojazdy kilkunastoletnim passatem, stanowią „innowacyjne rozwiązanie transportowe”.	Nieuwzględniona/ System carpoolingu jest nadal w Polsce systemem innowacyjnym. Trywializowanie zagadnienia świadczy o braku zrozumienia tematu. Systemy carpoolingu to znacznie więcej niż “skrzykniecie się kolegów”. To często

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
						wprowadzenie platform internetowych pozwalających na wspólne dopasowanie przejazdów pracowników (niekoniecznie kolegów). To system zachęt dla pracowników ze strony przedsiębiorstwa, promujący takie zachowania komunikacyjne. Wreszcie może to być nawet zmiana systemu organizacji pracy by dopasować się do tego systemu.
232.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	Strona 117 (tab. 25)	Jak w uwadze nr 6: Proszę o wyjaśnienia pojęcia „podróże z przejazdem”, które pojawia się w ostatnim wierszu tabeli 9 ¹ . Być może jest to tekst w jakiś sposób „obciążony” (podobne zjawisko można dostrzec w innych rubrykach, gdzie np. autobusy prywatne poza województwo mają obciążony ostatni wyraz), w każdym razie jest to niezrozumiałe	Jak w uwadze nr 6: Zapisy są niejasne, nie wiadomo, o co chodzi w tym punkcie.	Uwzględniona/ Faktycznie pozycja ta może być niezrozumiała, wynika z algorytmu modelowania, w którym dopuszczona jest realizacja podróży w transporcie zbiorowym, wyłącznie pieszo. “Podróże z przejazdem” są więc parametrem kontrolnym pozwalającym stwierdzić jaka część podróży nie obciąża pojazdów transportu zbiorowego. Usunięto tą pozycję z tabeli.

¹ W obecnym dokumencie to uwaga 217.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
233.	15.08.2022	Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku	Strona 152	Należy rozbudować system monitorowania Regionalnego Planu Transportowego, tak aby odpowiadał on realnym działaniom i inwestycjom, a także układowi celów. Brakuje wskaźników dotyczących ruchu rowerowego, wykorzystania transportu publicznego, stref czystego transportu, buspasów i innych form preferencji ruchowej. Mając na uwadze, że dokument jest sygnowany przez województwo śląskie, kontraktujące przewozy kolejowe u własnego operatora wewnętrznego, można pokusić się o stworzenie przynajmniej jednego wskaźnika bazującego na sprzedaży biletów kolejowych (pełna ewidencja przychodów i rodzajów biletów). System monitorowania nie odnosi się do systemów multimodalnych i przesiadkowych. System monitorowania, bazujący na układzie interwencji „cel – kierunek działania – inwestycja / działanie” także powinien mieć charakter trzystopniowy:	System monitorowania jest stanowczo zbyt ubogi jak na rangę dokumentu, dodatkowo nie ujmuje licznych działań, które zostały wskazane jako służące realizacji poszczególnych celów, a także konkretnych inwestycji.	Nieuwzględniona/ Lista wskaźników monitorowania nie może być obszerna i oparta na danych trudnych do uzyskania. Monitoring ma wskazać wystąpienie zagrożenia w realizacji celów. W przypadku wystąpienia takiego zagrożenia dalsze działania będą obejmować szczegółowe analizy również z wykorzystaniem wskazanych w uwadze wskaźników. W przeciwnym przypadku badanie dużej liczby wskaźników samo w sobie stanowić będzie problem, obarczone może być dużym błędem a wyniki niejednoznaczne i trudne w interpretacji. Zaproponowane wskaźniki są charakterystyczne dla programów wdrożeniowych z określonymi projektami i zabezpieczonym finansowaniem. RPT jest dokumentem strategicznym, co oznacza, że mierzenie jego celów wskaźnikami produktowymi jest niemożliwe.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				<ul style="list-style-type: none"> • Wskaźniki produktu (np. liczba zakupionych pojazdów kolejowych, długość dróg rowerowych zrealizowanych w ramach RPT itp.) • Wskaźniki rezultatu (wzrost liczby pasażerów w pociągach, liczba osób korzystających z nowopowstałych dróg rowerowych itp.) • Wskaźniki oddziaływania (przede wszystkim uniknięta emisja CO2) <p>Wskaźniki powinny mieć określone logiczne powiązania, czyli np. przeniesienie ruchu z samochodów na szynę powinno przekładać się odpowiednio na redukcję emisji dwutlenku węgla, zwiększenie liczby osób korzystających z transportu publicznego powinno mieć swoje źródło w rozwoju oferty i/lub poprawie standardu obsługi itp.</p>		

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
234.	16.08.2022	Urząd Gminy Jasienica		<p>W odpowiedzi na pismo z dnia 21 lipca 2022r. dotyczące konsultacji społecznych projektu Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Śląskiego proszę o uwzględnienie następujących inwestycji w przedmiotowym planie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rozbudowa układu drogowego w obrębie budynku Gminy w Jasienicy wraz z przebudową skrzyżowań przy węźle z drogą ekspresową. - Przebudowa drogi wojewódzkiej 944 na terenie Gminy Jasienica - Budowa zjazdu z drogi ekspresowej S 52 w Grodźcu <p>Powyższe inwestycje były już zgłaszane podczas konsultacji dotyczących listy inwestycji na potrzeby Regionalnego Planu Transportowego.</p>		<p>Nieuwzględniona/ według naszych informacji w ramach przebudowy drogi ekspresowej S52 planowana jest budowa węzłów. Układ dróg gminnych i powiatowych jest układem o charakterze lokalnym i jako taki nie jest wpisany do RPT.</p> <p>Planowana rozbudowa jest zgodna z Celem szczegółowym 4.1: Zapewnienie dostępu różnych gałęzi transportu do obszarów inwestycyjnych i turystycznych, działaniem - Zapewnienie dostępu drogowego do obszarów inwestycyjnych. Można więc ubiegać się o środki krajowe.</p>
235.	16.08.2022	Zarząd Transportu Metropolitalnego	str. 20	<p>Proponujemy dokonanie zmiany pojawiającego się w całym dokumencie określenia „Metropolia Górnośląsko-Zagłębiowska” (wraz z</p>	Stosowanie poprawnego nazewnictwa.	Uwzględniona / Poprawiono zapisy dot. Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				pokrewnymi) na „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia”.		
236.	16.08.2022	Zarząd Transportu Metropolitalnego	str. 35, 38	Proponujemy dokonanie zmiany pojawiającego się w całym dokumencie skrótu „ZTM” na „Zarząd Transportu Metropolitalnego”.	Stosowanie pełnego nazewnictwa.	Nieuwzględniona / skrót został wyjaśniony w wykazie skrótów.
237.	16.08.2022	Zarząd Transportu Metropolitalnego	str. 37	Wnosimy o aktualizację danych „... Zarząd Transportu Metropolitalnego (ZTM), który jako jednostka organizacyjna Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na obszarze GZM (z wykluczeniem gminy Rudziniec) oraz 13 gmin , które powierzyły GZM zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego”. Zarząd Transportu Metropolitalnego realizuje publiczny transport zbiorowy na terenie 15 miast i gmin (w tym na terenie miasta i gminy Oświęcim), które powierzyły GZM zadanie	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia zawarła porozumienia na organizację publicznego transportu zbiorowego na terenie 15 miast i gmin (w tym na terenie miasta i gminy Oświęcim).	Uwzględniona / Zmieniono zapis zgodnie z uwagą.

L.p.	Data wpływnięcia uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				organizacji publicznego transportu zbiorowego.		
238.	16.08.2022	Zarząd Transportu Metropolitalnego	str. 38	Proponuje się preredagowanie akapitu „Na obszarze GZM, w ramach ofert Metrobilet i Superbilet zintegrowane są opłaty za przejazdy w Kolejach Śląskich Sp. z o.o. oraz liniach organizowanych przez ZTM. ” w części dotyczącej ZTM. Nadmieniamy, że jest to wspólna oferta biletowa obejmująca wspólne rozliczenia ze sprzedaży tych biletów.	Oferta Metrobilet i Superbilet to wspólna oferta biletowa obejmująca wspólne rozliczenia ze sprzedaży tych biletów. Składają się one z części kolejowej, która jest udziałem Kolei Śląskich oraz z części autobusowej, tramwajowej i trolejbusowej, która jest udziałem ZTM.	Uwzględniona/ zapis preredagowano
239.	16.08.2022	Zarząd Transportu Metropolitalnego	Str. 38	„ Tabor tramwajowy, którym dysponuje ZTM jest przestarzały (około 30% całości taboru ma powyżej 40 lat) i jest niedostosowany do dzisiejszych standardów. Tylko 25% taboru jest niskopodłogowa.” Proponujemy wykreślenie części zapisów dotyczących przestarzałości lub ich korektę. Rok produkcji tramwajów nie świadczy o ich przestarzałości. Należy podkreślić, że spółka zakupiła nowy	Spółka zakupiła nowy niskopodłogowy tabor oraz zmodernizowała w ostatnich latach wiele posiadanych pojazdów, m. in. ze środków Unii Europejskiej. Rok produkcji tej grupy pojazdów nie świadczy o jego przestarzałości.	Uwzględniona/ informacja została zamieszczona na podstawie danych dostępnych we wrześniu 2021 r., dziękujemy za sprostowanie i uaktualniony informacje.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				niskopodłogowy tabor oraz zmodernizowała w ostatnich latach wiele posiadanych pojazdów, m. in. ze środków Unii Europejskiej. Szczegóły dostępne są na stronie internetowej Spółki Tramwaje Śląskie SA.		
240.	16.08.2022	Zarząd Transportu Metropolitalnego	str. 38	Wnosimy o dokonanie korekty zapisów „Lepiej sytuacja wygląda w przypadku taboru autobusowego. ZTM dysponuje praktycznie wszystkimi autobusami dostosowanymi do przewozu osób z niepełnosprawnościami, natomiast jedynie 4% pojazdów elektrycznych i hybrydowych. Największy udział autobusów elektrycznych we flocie (ok. 60%) posiada Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej sp. z o.o. w Jaworznie. W Częstochowie udział pojazdów elektrycznych i hybrydowych wynosi 15%. ” Autorzy opracowania nie wzięli pod uwagę liczby pojazdów kursujących na zlecenie ZTM, w Częstochowie oraz we flocie PKM Jaworzno. Dla przykładu PKM Jaworzno posiada	Autorzy opracowania nie wzięli pod uwagę liczby pojazdów kursujących na zlecenie ZTM, w Częstochowie oraz we flocie PKM Jaworzno. Dla przykładu PKM Jaworzno posiada tylko 69 pojazdów, zatem elektryczne są 42 pojazdy. Takie zestawienie danych może prowadzić do błędnej interpretacji prezentowanych wyników.	Uwzględniona/ Poprawiono zapis, który odnosił się do MPK Częstochowa.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				tylko 69 pojazdów, zatem elektryczne są 42 pojazdy. Takie zestawienie danych może prowadzić do błędnej interpretacji prezentowanych wyników.		
241.	16.08.2022	Zarząd Transportu Metropolitalnego	str. 56	„PO7 Powstanie związku metropolitalnego GZM, umożliwiającego integrację transportu publicznego w 41 gminach członkowskich poprzez zawarcie porozumienia w sprawie powierzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii zadania własnego tych gmin, tj. pełnienia funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego.” Zarząd Transportu Metropolitalnego jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie 40 gmin członkowskich oraz 15 miast i gmin, które zawarły z Metropolią stosowne porozumienia na organizację ptz. Integracja obejmuje zatem większą liczbę jst.	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia utworzyła jednostkę budżetową -Zarząd Transportu Metropolitalnego, którego przedmiotem działalności jest realizowanie zadań z zakresu planowania, organizowania oraz zarządzania publicznym transportem zbiorowym, wynikających z przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Zarząd Transportu Metropolitalnego jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie 40 gmin członkowskich oraz 15 miast i gmin, które zawarły z Metropolią stosowne porozumienia na organizację ptz. Integracja obejmuje zatem większą liczbę jst.	Uwzględniona/ zapis przeredagowano.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
242.	16.08.2022	Zarząd Transportu Metropolitalnego	str. 73	<p>„Dostarczana powinna być pasażerom różnymi kanałami np. przez platformę internetową, przez wyświetlacze na przystankach i peronach, wyświetlacze w pojazdach, kioski internetowe pozwalające zaplanować podróż.”</p> <p>W związku z szybkim rozwojem systemów informacji pasażerskiej, nie powinno się zawężać do wskazanych kanałów dystrybucji. Dobór kanałów dystrybucji powinien być dostosowany do przyszłych technologii oraz występujących trendów.</p>	W związku z szybkim rozwojem systemów informacji pasażerskiej, nie powinno się zawężać do wskazanych kanałów dystrybucji. Dobór kanałów dystrybucji powinien być dostosowany do przyszłych technologii oraz występujących trendów.	Uwzględniona/ dodano zapis "... i inne".
243.	16.08.2022	Zarząd Transportu Metropolitalnego	str. 80	<p>„Międzynarodowy Port Lotniczy "Katowice" w Pyrzowicach zapewnia lotnicze połączenia międzynarodowe. Brakuje dostępu transportu publicznego o właściwej dla tego portu jakości, w szczególności połączenia kolejowego.”</p> <p>ZTM zapewnia obsługę komunikacyjną lotniska w Pyrzowicach poprzez 5 linii autobusowych normalnych, 5 linii</p>	<p>ZTM zapewnia obsługę komunikacyjną lotniska w Pyrzowicach poprzez 5 linii autobusowych normalnych, 5 linii metropolitalnych oraz jedną linię ekspresową.</p> <p>W sierpniu 2022 r. uruchomiona zostanie kolejna linia metropolitalna – M116. W trakcie rozstrzygnięcia jest obecnie trwające postępowanie przetargowe, w ramach którego również pojazdy kursujące na liniach normalnych będą musiały spełniać nowy standard jakości świadczonych usług.</p>	Częściowo uwzględniona/ Odnosząc się do jakości połączeń z MPL Katowice, chodziło o ich niezawodność i punktualność. Połączenia autobusowe za wyjątkiem rozwiązań BRT, są narażone na zmieniające się warunki ruchu drogowego, dlatego trudno je uznać za wystarczające. Zmieniono zapis wskazując na niezawodność i punktualność.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				metropolitalnych oraz jedną linię ekspresową. W sierpniu 2022 r. uruchomiona zostanie kolejna linia metropolitalna – M116. W trakcie rozstrzygnięcia jest obecnie trwające postępowanie przetargowe, w ramach którego również pojazdy kursujące na liniach normalnych będą musiały spełniać nowy standard jakości świadczonych usług. Wprowadzanie na poszczególne linie nowych pojazdów odbywało się będzie okresowo. Trudno zatem zgodzić się ze stwierdzeniem o braku dostępu transportu publicznego o właściwej dla tego portu jakości, tym bardziej, że już obecnie port lotniczy obsługiwany jest liniami metropolitalnymi o wysokim standardzie jakości.	Wprowadzanie na poszczególne linie nowych pojazdów odbywało się będzie okresowo. Trudno zatem zgodzić się ze stwierdzeniem o braku dostępu transportu publicznego o właściwej dla tego portu jakości, tym bardziej, że już obecnie port lotniczy obsługiwany jest liniami metropolitalnymi o wysokim standardzie jakości.	
244.	16.08.2022	Zarząd Transportu Metropolitalnego	str. 88-89	Prośba o weryfikację danych zawartych w tabeli nr 1. W scenariuszu pozytywnym liczba podróży jest niższa niż w pośrednim.	Prośba o weryfikację danych zawartych w tabeli nr 1. W scenariuszu pozytywnym liczba podróży jest niższa niż w pośrednim. Być może doszło do błędnego („odwrotnego”) nazwania kolumn. Jeśli wyniki są poprawne i wynikają z niedostępnych dla czytelnika	Nieuwzględniona/ wartości są prawidłowe. Pomimo większej liczby ludności w wariantie pozytywnym, ruchliwość mieszkańców spada, co jest wynikiem większego rozwoju e-usług i e-handlu oraz pracy on-line.

L.p.	Data wpływu uwagi	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					obliczeń prosimy uznać uwagę na bezzasadną	
245.	16.08.2022	Zarząd Transportu Metropolitalnego		Prosimy o rozważenie możliwości wprowadzenia w projekcie Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Śląskiego zapisów dotyczących standardów infrastruktury przystankowej. Przykładem dobrych praktyk są standardy opracowane przez GZM znajdujące się w uchwale 30/2022 oraz Manual – System Informacji Wizualnej dla transportu miejskiego ZTM.		Częściowo uwzględniona/ jednolity standard wizualny zapisano w działaniu RP7 dotyczącym budowy systemu Park & Ride.
246.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Str. 35	Na obszarze GZM, w ramach ofert Metrobilet i Superbilet zintegrowane są opłaty za przejazdy w Kolejach Śląskich Sp. z o.o., POLREGIO S.A. oraz liniach organizowanych przez ZTM. Dodatkowo pasażerowie KŚ i ZTM mogą korzystać wspólnie z ofert: Taryfa Pomarańczowa”,	W zintegrowanym systemie taryfowo-biletowym na obszarze GZM wybrane Metrobilety/Superbilety upoważniają do przejazdów również na linii kolejowej Katowice-Sławków obsługiwanej przez POLREGIO. Dodatkowo w ramach KŚ i ZTM funkcjonują inne wspólne oferty.	Uwzględniona/ dodano odpowiednie zapisy

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				"Superpakiet KŚ+ZTM", "Silesia 24", "EuroSilesia 24".		
247.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Str. 46 - LW1	Do wykreślenia.	Na obszarze GZM funkcjonują linie metropolitalne, które zapewniają skomunikowanie z największymi ośrodkami regionalnymi GZM (AP, AP1, M14, M19)	Częściowo uwzględniona/ Ten punkt SWOT dotyczy skomunikowania Portu lotniczego z ważnymi ośrodkami regionalnymi w tym Częstochową, Bielsko- Białą czy Rybnikiem, Jastrzębiem. Dodano zapis o liniach autobusowych na połączeniach z GZM.
248.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Str. 49 - PO2	Do wykreślenia ŚKUP i zastąpienie nazwą nowego projektu "ŚKUP 1.5".	Projekt Śląska Karta Usług Publicznych został zakończony, obecnie trwa wdrażanie nowego systemu tzw. ŚKUP 1.5.	Uwzględniona/ zmieniono zapis na "Śląska Karta Usług Publicznych 1.5"
249.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Załącznik 4 - tytuł tabeli	Inwestycje zaplanowane do realizacji do 2030 r. z poziomu krajowego ujęte w dokumentach strategicznych lub wdrożeniowych.	Autorzy powołują się m.in. na "– zamierzenia inwestycyjne na lata 2021–2030 z perspektywą do 2040 roku" z czego nie wynika, że są planowane do realizacji do roku 2030.	Wyjaśnienie/ Nie wszystkie inwestycje ze wskazanego dokumentu są uwzględnione w horyzoncie 2030. PKP PLK wskazała część inwestycji planowanych do 2030, poza tym inwestycje były poddane badaniom modelowym. Spółka PKP PLK S.A. podczas konsultacji społecznych nie zgłosiła do listy zastrzeżeń.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
250.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Załącznik 4 wiersze KK3, KK6 i kilka innych	Zachodzi pytanie, czy wykonawca skonsultował wykazy tych projektów z PKP PLK S.A., czy tylko przepisał zapisy z opracowań.	To są typowe projekty "martwe", które de facto w chwili obecnej nie są przewidywane przez PKP PLK S.A. do realizacji.	Wyjaśnienie/ Niezależnie od dokumentów, inwestycje były też zgłaszane przez PKP PLK. Kwestia realizacji projektów jest bardzo dynamiczna i może się zmienić w każdej chwili. RPT musi odnosić się również do dokumentów, które w danym momencie nie mają priorytetu realizacji. Zgłoszone przez PKP PLK inwestycje zostały przypisane do horyzontu 2030. Spółka PKP PLK S.A. podczas konsultacji społecznych nie zgłosiła do listy zastrzeżeń, a dodała nowe projekty.
251.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Str. 143: Szczególną rolę odgrywa nowy odcinek autostrady A4 tzw. A4bis. Odcinek ten pozwoli na zamknięcie tzw. Ringu GZM, czyli obwodnicy GZM, wewnątrz której można realizować politykę uspokajania ruchu	Oparcie Ringu GZM na autostradzie A4, a nie A4bis.		Nieuwzględniona/ Oparcie Ringu GZM na południu o autostradę A4, powoduje, że znaczny obszar Katowic, Rudy Śląskiej, Mysłowic znajdzie się poza Ringiem, co należy uznać za sytuację niekorzystną. Warto zauważyć, że aby Ring był skuteczny musi stanowić barierę komunikacyjną – ruch niezwiązany z obszarem powinien być kierowany objazdem, co oznacza, że powinny zostać zapewnione dobre warunki jazdy po Ringu i gorsze warunki przekraczania Ringu i wjazdu do obszaru. Oparcie Ringu o autostradę

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
			i priorytetów dla transportu zbiorowego.			A4 utrudniałoby warunki podróżowania mieszkańcom Metropolii z obszarów poza Ringiem. Dodatkowo, w przypadku prowadzenia Ringu po istniejącej autostradzie A4, można spodziewać się dodatkowego wzrostu ruchu na tej autostradzie, co będzie stanowić dodatkowe utrudnienie. Jest oczywistą sprawą, że do momentu wybudowania autostrady A4bis, funkcję południowego fragmentu Ringu GZM pełnić będzie autostrada A4, ale nie powinna to być sytuacja docelowa. W związku z powyższym zmieniono dodatkowo brzmienie inwestycji KD22 na: Budowa A4 bis wraz ze sprowadzeniem dzisiejszego odcinka autostrady A4 na terenie GZM do standardu drogi wewnątrzmięskiej.
252.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Str. 74 – „Zwiększenie dostępu do węzłów sieci TEN-T...”	„Węzłami sieci TEN-T są miasta” – nie wszystkie miasta w województwie, dodatkowo coraz częściej mówi się o obszarach funkcjonalnych. W tym przypadku powinniśmy mówić o Metropolii GZM jako węzle sieci TEN-T.	W najnowszym projekcie rozporządzenia sieci TEN-T ma pojawić się zapis, że węzłem sieci TEN-T są Katowice/GZM.	Częściowo uwzględniona/ Dodano przypis, dookreślający powyższy zapis.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
253.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Str. 90 – Rysunek 14	Budowa linii CPK i bezpośredniej linii kolejowej na lotnisko w Pyrzowicach wcale nie jest przesądzona do 2030. Nie powinny się one znaleźć w wariancie odniesienia.	Bezpośrednie połączenie na lotnisko w Pyrzowicach nie znalazło się w wariancie sugerowanym do realizacji przez wykonawcę Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej. Budowa linii CPK jest z kolei obciążona dość dużą niepewnością.	Częściowo uwzględniona/ W RPT nie rozstrzygamy czy budowa CPK jest realna czy nie, została przyjęta jako stan odniesienia. Brak połączenia kolejowego, stawia pod znakiem zapytania przyszłość Portu Lotniczego Katowice wobec funkcjonowania CPK, jednak zaawansowanie prac nad tym połączeniem sugeruje przeniesienie tej inwestycji po roku 2030.
254.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Str. 96	„w tym na nowoczesnych wodorowych pojazdach kolejowych” – to chyba w naszym województwie będzie margines.	Zważywszy, że większość linii w województwie jest zelektryfikowana, kwestia napędu dla pociągów na liniach bez elektryfikacji nie będzie taka ważna. Lepiej podkreślić większą efektywność energetyczną transportu kolejowego w ogólności.	Uwzględniona/ To jest przykładowy kierunek zmian, wykorzystanie pojazdów wodorowych nie wyklucza korzystania z pojazdów elektrycznych. Natomiast mogą one zastąpić pojazdy spalinowe na podrzędnych nieelektryfikowanych liniach, zwiększając dostęp do komunikacji kolejowej bez jednoczesnego wzrostu emisji CO ₂ . Przeredagowano zapis wskazując na efektywność energetyczną oraz sieć nieelektryfikowaną.
255.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Str. 97	„nowe lub modernizowane drogi o przekroju 2x2 lub większym powinny mieć dedykowany pas dla pojazdów elektrycznych i pojazdów o wysokim napełnieniu w każdą	Skoro wariant zakłada znaczny wzrost udziału samochodów elektrycznych, oznacza to, że dedykowany pas nie będzie dawał żadnego priorytetu dla nikogo i dotknie go taka sama kongestia, jak w regularnym	Częściowo uwzględniona/ Zakładany udział pojazdów elektrycznych i zeroemisyjnych w ruchu nadal będzie niski mimo znacznego wzrostu liczby tych pojazdów, nie ma obaw o

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				stronę” – do wykreślenia, zamiast tego powinna znaleźć się tutaj sugestia buspasów.	ruchu. Pojazdami o wysokim napełnieniu w ruchu drogowym są z kolei autobusy – niezależnie od napędu (w przeciwieństwie do samochodów, nawet z 4 pasażerami, co zresztą jest praktycznie nie do zweryfikowania przez zarządców drogi).	kongestię na wydzielonych pasach. Natomiast dodaliśmy zapis o wykorzystaniu dodatkowych pasów na buspasy. Dodano też działanie w zał.6 tabeli 1 “Wprowadzenie w ramach nowych i modernizowanych dróg rozwiązań ukierunkowanych na zmniejszenie emisji, poprzez wsparcie transportu zbiorowego, pojazdów elektrycznych oraz pojazdów o wysokim napełnieniu”.
256.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Tabele 8 – 23	Wyniki dla różnych wariantów różnią się od siebie bardzo niewiele (z reguły znacznie mniej niż o 10%), skąd pewność, że przy tak uproszczonym narzędziu jakim jest modelowanie przy wiele nieznanymi warunkach pobocznych wybrany wariant będzie właściwym podejściem?		Wyjaśnienie/ Różnice w wynikach muszą być niewielkie, działa tu skala modelu. Przy tej skali nawet niewielkie różnice oznaczają, duży efekt. Natomiast wybór wariantu nie opierał się jedynie na tych wynikach. To w dużej mierze logika związana z zewnętrznymi uwarunkowaniami, zwłaszcza wzrostem zewnętrznego ruchu samochodowego. Również spójność z wewnętrznymi planami transformacji gospodarczej.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
257.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Strona 112	<p>„Wariant ten jednocześnie nie spowodował wzrostu pracy transportowej w ruchu drogowym z jej negatywnymi konsekwencjami, pomimo wzrostu liczby podróży samochodowych w podziale zadań przewozowych. Było to efektem skracania drogi w wyniku budowy nowych połączeń. Jednocześnie wariant ten wypadł korzystnie w zakresie ograniczenia emisji CO2, co było spowodowane przyjęciem w wyniku rozwoju elektromobilności niższych emisji jednostkowych.”</p> <p>Uzasadnienie wariantu jest sprzeczne z celami i kierunkami działań dokumentu.</p>	<p>Zakładany jest wzrost ruchu samochodowego, mimo spodziewanych przemian w modelu pracy (praca zdalna, praca hybrydowa), ale także nieuniknionych restrykcjach wjazdu samochodów do największych centrów miast. Opisane skrócenie tras przejazdu, które według symulacji zmniejsza liczbę przejechanych kilometrów (a w konsekwencji emisje dwutlenku węgla), pomimo wzrostu liczby podróży własnym samochodem, może wywołać efekt tzw. wzbudzonego popytu, opisywanego często w literaturze na podstawie przykładów z krajów, które w konsekwencji tego zjawiska zaczęły odchodzić od masowego ruchu samochodowego na terenach zurbanizowanych. Efekt ten polega na tym, że wraz z budową nowej, krótszej i szybszej drogi przybywa chętnych, aby korzystać z transportu samochodowego kosztem innych środków transportu lub nawet kosztem pozostania na miejscu.</p> <p>Co więcej, to nie długość trasy jest naczelnym kryterium wyboru odpowiedniej trasy, ale czas przejazdu i ogólny komfort przejazdu. Może się więc okazać, że wbrew</p>	<p>Wyjaśnienie/ Uzasadnienie wariantu jest zgodne z celami i kierunkami działań, w szczególności zmniejszenie emisji CO₂, poprawa dostępności i zmniejszenie uciążliwości dla mieszkańców. Ruch wzbudzony dotyczy zarówno projektów drogowych jak i usprawnień w transporcie publicznym. W dodatku ruch wzbudzony w transporcie drogowym ma być, zgodnie z założeniami, minimalizowany działaniami uspokajania ruchu samochodowego towarzyszącym inwestycjom drogowym. Warto zauważyć, że zmiany w stosunku do stanu istniejącego są korzystne, o niekorzystnych zmianach możemy mówić jedynie w stosunku do stanu odniesienia, w którym występuje dużo inwestycji kolejowych. Niekorzystne zmiany są z nadstatkiem zrekompensowane przez działania wspomagające elektromobilność.</p>

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					założeniom modelu łączna długość przejechanych tras wcale nie zmaleje. Widać to często w wynikach działania dzisiejszych systemów nawigacji – nie zawsze algorytm wskazuje najkrótszą trasę, może okazać się np. że skorzystanie z dłuższej trasy opartej o drogi szybkiego ruchu jest szybsze i wygodniejsze.	

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
258.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Strona 112	„Wariant ten charakteryzuje się zbyt mocno rozbudowaną listą inwestycji drogowych, która zarówno ze względów finansowych jak i organizacyjnych wydaje się nie do zrealizowania w przeciągu ośmiu lat. Z tego powodu zbudowano Wariant Wynikowy, oparty na Wariacie Innowacyjnym, który zawierał mniejszą listę inwestycji na drogach wojewódzkich.” To nie jedyne powody, dla których liczba inwestycji drogowych jest zbyt wydłużona.	Sama budowa dróg generuje olbrzymie emisje dwutlenku węgla. Czy w analizach uwzględniono również te wartości? Duża liczba inwestycji drogowych bez lepszego wyjaśnienia może również spotkać się z dużym oporem Komisji Europejskiej, która mocno zwraca na to uwagę przy ocenie programów regionalnych	Wyjaśnienie/ Nie, generacja emisji na etapie budowy nie jest uwzględniona, dotyczy ona również inwestycji kolejowych. Natomiast dokument jest planem rozwoju, więc zakłada nowe inwestycje. Liczba inwestycji drogowych została zredukowana. Wielkość emisji CO2 była jednym z kryteriów wyboru wariantu.
259.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Tabela 24	Udział podróży transportem zbiorowym praktycznie nie ulega zmianie. Co więcej w wariacie minimalnym, który zakłada mniejszą liczbę inwestycji drogowych, jest on wyższy dla roku 2030 niż w wariacie wynikowym dla roku 2055 roku.		Wyjaśnienie / We wszystkich scenariuszach spada liczba mieszkańców w województwie śląskim, co przekłada się na spadek liczby podróży zwłaszcza dla roku 2055.
260.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Tabele 25 - 31	Wyniki dla różnych wariantów różnią się od siebie bardzo niewiele (z reguły znacznie mniej niż o 10%), skąd pewność, że przy tak uproszczonym narzędziu jakim jest		Wyjaśnienie/ Porównaj z wyjaśnieniem uwagi 257.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				modelowanie przy wiele nieznanach warunkach pobocznych wybrany wariant będzie właściwym podejściem?		
261.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Tabela 32	Do 2050 Unia Europejska chce być zeroemisyjna. Nie widać takiej perspektywy w podanej analizie. Wprawdzie w podróżach wewnętrznych do 2055 roku przy realizacji wariantu wynikowego udało się obniżyć emisje prawie dwukrotnie, ale czy zadowoli to Komisję Europejską?	Wyliczenia dla samego wariantu innowacyjnego, mimo nacisku na rozwój elektromobilności, nie przynoszą radykalnych zmian w emisjach dwutlenku węgla do 2055 roku, a więc 5 lat po roku, w którym kraje Unii Europejskiej miałyby stać się zeroemisyjne. Być może wynika to z założenia, że w dzisiejszym mieszkaniu energetycznym Polski, emisje dwutlenku węgla z samochodów elektrycznych wciąż są duże, ale też pokazuje, że lepszym wariantem do rozważenia (przynajmniej dla terenów zurbanizowanych) byłoby ograniczenie popytu na transport indywidualny, niż sama zmiana silnika.	Wyjaśnienie/ RPT jest generalnie planem do roku 2030, w horyzoncie 2055 założono te same emisje jednostkowe i ten sam udział pojazdów zeroemisyjnych co w roku 2030. Obliczenia dokonano jedynie w celu porównania wariantów, w rzeczywistości polityka europejska i krajowa powinny doprowadzić do dalece większej redukcji emisji jednostkowej. Należy zaznaczyć, że Polska kontrybuuje do realizacji celu ogólnounijnego z uwzględnieniem uwarunkowań krajowych. W Europejskim prawie o klimacie (rozporządzenie 2021/1119) w art. 2 ust. 1 przyjmuje się cel neutralności klimatycznej na poziomie całej Unii, a w art. 2 ust. 2 wskazuje się, że państwa członkowskie wprowadzają środki niezbędne, aby umożliwić wspólne osiągnięcie celu neutralności klimatycznej. Zgodnie z tym rozporządzeniem Polska nie miała

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
						obowiązku przyjęcia krajowego zobowiązania do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. Zgodnie z rozporządzeniem, a także z konkluzjami Rady Europejskiej z grudnia 2019 r., Polska wniesie swój wkład w osiągnięcie neutralności klimatycznej przez Unię Europejską jako całość.
262.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	7. Działania i inwestycje	Lista inwestycji dla szczebla krajowego (nadanego z góry) i regionalnego (rozumianego jako realizowanego przez służby Marszałka Województwa Śląskiego tj. Koleje Śląskie i Zarząd Dróg Wojewódzkich) jest rozpisana dość szczegółowo, ale brakuje określenia podmiotów odpowiedzialnych za realizację, szacunkowych kosztów, a przede wszystkim parametrów rzeczonych inwestycji. To ostatnie dotyczy głównie inwestycji drogowych, w których to charakter drogi głównie decyduje o tym jaki będzie miała wpływ na	Nowe inwestycje drogowe powinny wspierać transport zbiorowy, rowerowy i pieszy. Zasadnym jest więc każdorazowe określenie klasy drogi, spodziewanego przekroju i towarzyszących inwestycji wspomagających ruch pieszy i rowerowy (dotyczy zarówno nowych inwestycji, jak i przebudów). Dodatkowo, jeżeli zakłada się budowę obwodnicy, to w pakiecie inwestycji powinno się wpisać w jednym projekcie kameralizację i uspokojenie drogi, dla której obwodnica ma stanowić alternatywę (np. wraz z budową A4bis takiej przemianie powinna ulec A4 lub DTŚ).	Częściowo uwzględniona/ Szczegółowe parametry inwestycji muszą być określone w odrębnych dokumentacjach. RPT nie jest dokumentem, w którym analizowane są warianty pojedynczych inwestycji. Wprowadzono dodatkowe zapisy wskazujące na konieczność doprecyzowania inwestycji w dokumentach lokalnych oraz potrzebę zgodności z SUMPami. Szacunkowe koszty określono na poziomie wariantów rozwojowych a nie pojedynczych inwestycji. Jest to adekwatne do szczegółowości RPT. Potrzebę działań uspokajających ruch towarzyszących inwestycjom drogowym, dodatkowo uwydatniono w tekście.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
263.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Tabela 41	<p>RK3 – „budowa wspólnej bazy rozkładów jazdy” – wspólnej z kim?</p> <p>RK4 – „uruchomienie połączeń kolejowych na nowych i przebudowywanych liniach kolejowych” – na jakich konkretnie liniach i z jaką częstotliwością?</p> <p>RP5 – „wprowadzenie priorytetu w organizacji ruchu dla pojazdów zeroemisyjnych” – patrz uwaga 10².</p> <p>RP4 – „Wprowadzenie stref czystego transportu” – czy to na pewno działanie wojewódzkie, skoro dotyczy pojedynczych miast? Jeżeli tak, to jakich. Na jakiej podstawie dokonać wyboru? Strefy Czystego Transportu są nowym rozwiązaniem, wiele miast w województwie nie ma jeszcze Stref Płatnego Parkowania – jeżeli SCT są działaniem wojewódzkim, to może SPP też powinny być?</p>		<p>Częściowo uwzględniona/ RK3 zmieniono na: “Budowa wspólnej bazy rozkładów jazdy transportu zbiorowego o wysokim standardzie. Koordynacja rozkładów jazdy oraz stworzenie wspólnej taryfy dla przewozów regionalnych i lokalnych” (obecnie RP2), RK4 szczegóły określi Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego; RP5 – dotyczy dróg wojewódzkich (w przypadku dróg miejskich, może to być działanie towarzyszące modernizacji, budowie drogi wojewódzkiej (patrz wyjaśnienie do uwagi 255)); RP4 – jest to działanie miast, ale wprowadzanie takich stref ma znaczenie dla całego województwa. W związku z powyższym, zmieniono nagłówki tabeli z: Wojewódzkie inwestycje pozostałe/ działania na: Pozostałe inwestycje/ działania do 2030 istotne z punktu widzenia województwa.</p>

² W obecnym dokumencie to uwaga 255.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
264.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Załącznik 6	<p>Skoro są to inwestycje, na które Urząd Marszałkowski ma mały wpływ warto rozważyć zastąpienie listy inwestycji ogólnymi działaniami. W tej chwili stanowią one nierównomierną mieszaninę zgłoszonych projektów. W projektowanym planie mobilności zamiast pisana o konkretnych inwestycjach drogowych, znajdują się raczej działania sugerujące harmonijny rozwój sieci drogowej z dokończeniem osi wschód-zachód i realizacją brakujących północ-południe jednak w skali ulicy miejskiej rozwijającej miasto, a nie przelotowej drogi, z naciskiem na alternatywne wobec własnego samochodu środki transportu. Ulice takie nie mogą stanowić barier, a dodatkowo powinny dogęszczać miasto zapobiegając suburbanizacji i rozkładać ruch drogowy na sieć (niezawodność).</p>	<p>Duża dysproporcja liczby projektów kolejowych i drogowych. Wynika ona głównie z bardzo ogólnego wskazania zadań kolejowych (np. „Budowa kolei metropolitalnej”) wobec bardzo szczegółowego wskazania projektów drogowych (np. „Zachodnia część obwodnicy miasta Gliwice - budowa odcinka drogi od ul. Gen. J. Sowińskiego do ul. I. Daszyńskiego”), ale może być to odebrane jako priorytetowe traktowanie wspierania transportu indywidualnego wobec zbiorowego.</p>	<p>Wyjaśnienie/ takie rozwiązanie było rozważane, jednak pojawiły się obawy niektórych samorządów, że brak wskazania inwestycji w RPT może utrudnić pozyskiwanie środków na jej sfinansowanie. Dodatkowo został dodany zapis o zgodności celów ich charakteru inwestycji ponadlokalnych z SUMPami. Kolej Metropolitalna określona jest bardzo ogólnie ze względu na brak ustalonych na etapie badania ostatecznego kształtu.</p>

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
265.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Załącznik 7, Tabela 2	PK4 – „zakup taboru kolejowego do przewozów metropolitalnych” – powinien nastąpić do 2030 roku, gdyż wtedy spodziewamy się zakończenia wielu inwestycji kolejowych pozwalających uruchomić połączenia metropolitalne PD24, PD25 – tu w szczególności trzeba określić charakter dróg, które nie mają być barierą (jest to napisane w treści, ale warto to bardziej podkreślić)	Do rozważenia czy planowanie inwestycji po 2030 roku w zmieniających się warunkach ma w ogóle sens na ten moment. Wybrany Wariant Innowacyjny opiera się o „o nowe, ale gwałtownie rozwijające się technologie”. Właśnie ta gwałtowność powodować może wiele zmian w uwarunkowaniach zewnętrznych. Mogą pojawić się zupełnie nowe technologie, które jeszcze bardziej ograniczą emisyjność transportu lub nawet w ogóle zmniejszą na niego zapotrzebowanie. Trudno zatem przewidzieć czy za 7 lat wskazane inwestycje będą jeszcze w ogóle potrzebne.	Częściowo uwzględniona/ Zgadza się, że planowanie długoterminowe w dzisiejszych dynamicznie zmieniającym się świecie jest obciążone dużym błędem. Jednak na inwestycje po roku 2030 nie należy patrzeć jako na konkretną propozycję listy inwestycji. Są to inwestycje, które były zgłoszone do roku 2030, ale z różnych przyczyn uznano, że nie zostaną zrealizowane w tym terminie. W okolicach roku 2030 wymagana będzie aktualizacja RPT, wtedy lista inwestycji może się mocno zmienić. Zakup taboru kolejowego wprowadzono jako inwestycję poziomu regionalnego i ponadlokalnego zarówno przed jak i po 2030 r. pod nazwą „Zakup zeroemisyjnego taboru kolejowego”. PD24 i PD25 – RPT nie przesądza o charakterze drogi, lecz o zasadności jej wybudowania/ przebudowania. Dodano zapis w RPT o ogólnym charakterze dróg zgodnie z SUMPem. PD25 (obecnie PD28) – zmieniono zapis na „Budowa obwodnicy Chorzowa w kierunku autostrady A4 wraz z

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
						uspokojeniem ruchu na dotychczasowym przebiegu drogi krajowej nr 79”.
266.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	8. System monitoringu i oceny	Wskaźniki są dobrane dość dobrze i oparte są o proste przeliczenia oraz łatwo dostępne dane. Jest też wskazana jednostka odpowiedzialna za monitoring. Brakuje jednak postawienia sobie poprzeczki. Zakładany jest jedynie trend (wzrost/spadek) co jest dość oczywiste, ale brakuje zakładanej wartości docelowej dla docelowego horyzontu (który jawi się jako 2055). Np. z analiz wskazanych w poprzednich rozdziałach może dojść do wniosku, że emisje dwutlenku węgla w ruchu wewnętrznym mogą zmaleć o 50%. Dodatkowo brakuje określenia, kto i w jakim momencie na podstawie monitoringu wskaźników decyduje o działaniach naprawczych i wdrożeniu nowych działań czy realizacji inwestycji.	Założone cele na rok 2055 powinny być realizowane dostępnymi na dany moment narzędziami, które w tak długim czasie mogą się zmieniać. W projektowanym przez GZM planie mobilności wskaźniki monitorujące określone cele mają być ewaluowane co 5 lat, a na podstawie takiej ewaluacji rewidowana ma być lista narzędzi, przy pomocy których będziemy chcieli osiągnąć założone cele. Pierwszy zestaw narzędzi ma obowiązywać do 2030 roku. Stąd też dokładny opis działań i inwestycji będzie dotyczył tylko tego horyzontu i zasadnym byłoby, aby lista inwestycji wynikających z RPT również kończyła się na inwestycjach do 2030 roku, a dalsze działania były przedstawione w formie pakietów działań. Dopiero w kolejnych iteracjach procesu rozpoczętego uchwaleniem RPT (z założonym horyzontem do 2055 roku) należałoby sprawdzić, czy zmierzamy w dobrym kierunku i po ewaluacji podjąć	Uwzględniona/ dodano zapis dot. planowania ewentualnych działań naprawczych i dodano wartości docelowe dla wskaźników.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					decyzję co do kolejnego planu działań i szczegółowych inwestycji.	
267.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Uwaga ogólna	W dokumencie położono nacisk na działania inwestycyjne, brak jest natomiast kwestii organizacyjnych. Szczególnie dotyczy to celu związanego z dostępnością transportu. Bez zapewnienia organizacji i finansowania przewozów nie uda się walczyć z wykluczeniem transportowym pomimo istnienia nawet najlepszej infrastruktury. Tym samym dokument nie odpowiada na realizację wielu postawionych sobie celów.		Uwzględniona/ dokument przereferowano uwypatniając również działania organizacyjne nie tylko inwestycyjne. Działania te były zapisane w tekście dokumentu, natomiast dodano je także do tabeli.
268.	16.08.2022	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	10. Konsultacje społeczne	Konsultacje społeczne samego dokumentu odbywają się podczas wakacji szkolnych. Może być to odebrane jako błąd w sztuce.		Wyjaśnienie/ Ustawowy termin konsultacji został wymuszony harmonogramem zamówienia publicznego, w ramach którego zostało zlecone wykonanie RPT. A to z kolei, naciskami KE na jak najszybsze przygotowanie planów jako realizację warunku podstawowego dla celu polityki 3. Ponadto proces konsultacji dokumentu nie dotyczył jedynie zbierania uwag do projektu RPT,

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
						prowadzony był na wszystkich etapach opracowania w różnych formach (np. konsultowano zakres listy inwestycji, przeprowadzono warsztaty z jednostkami samorządu terytorialnego, gestorami infrastruktury i organizacji pozarządowymi, na których konsultowano cele i założenia do wariantów rozwojowych).
269.	16.08.2022	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach	Proponuje się o ujęcie: Tabela 41. Inwestycje i działania rekomendowane do realizacji z poziomu regionu w ramach budżetu samorządu województwa (w ramach dostępności środków), programu FE SL 2021-2027 lub z innych źródeł do roku 2030	Wprowadzenie nowego zadania Budowa obwodnicy miejscowości Sośnicowice. Etap II, odcinek od km 6+750 do km 10+784,15 w tym opracowanie dokumentacji projektowej.	Wnioskuje się o ujęcie zadania pn.: Budowa obwodnicy miejscowości Sośnicowice. Etap II, odcinek od km 6+750 do km 10+784,15 w tym opracowanie dokumentacji projektowej. Głównymi celami budowy obwodnicy Sośnicowic etap II jest: przejęcie ruchu pojazdów ciężarowych jadących w ciągu drogi wojewódzkiej nr 408 oraz drogi wojewódzkiej nr 919 i zmierzających do węzła z autostradą A4 (węzeł Ostropa) położonego na terenie miasta Gliwice; Wyprowadzenie ruchu tranzytowego na DW 408 oraz DW 919 poza obszar zwartej zabudowy Sośnicowic; Poprawa bezpieczeństwa ruchu na DW 408 oraz DW 919; Zwiększenie aktywizacji gospodarczej przyległych terenów; Poprawa warunków ekologicznych dla Sośnicowic.	Uwzględniona / Inwestycję Budowa obwodnicy miejscowości Sośnicowice. Etap II dodano do Tabeli 41. Inwestycje i działania rekomendowane do realizacji z poziomu regionu w ramach budżetu samorządu województwa (w ramach dostępności środków), programu FE SL 2021-2027 lub z innych źródeł do roku 2030. Status: priorytetowa.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
			Strona 146 Status : priorytetowa			
270.	16.08.2022	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach	Tabela 41. Inwestycje i działania rekomendowane do realizacji z poziomu regionu w ramach budżetu samorządu województwa (w ramach dostępności środków), programu FE SL 2021-2027 lub z innych źródeł do roku 2030 Strona 146	Zmiana nazwy zadania Przebudowa DW 793 na terenie gmin Żarki, Myszków, Janów oraz Siewierz. Zmiana statusu: Status: priorytetowa	Zmiana nazwy zadania tj.: Przebudowa DW 793 na terenie gmin Żarki, Myszków oraz Siewierz, winno być Przebudowa DW 793 na terenie gmin Żarki, Myszków, Janów oraz Siewierz.	Częściowo uwzględniona/ zmieniono nazwę inwestycji, nadano status uzupełniający, który odpowiada przyjętym kryteriom dla tej inwestycji.

L.p.	Data wpływnięcia uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
271.	12.08.2022	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	RPT str. 33/34 Transport intermodalny i multimodalny "Wraz z postępującą globalizacją, wzrasta rola towarowego transportu lotniczego, dlatego centrum logistyczne MPL „Katowice” w Pyrzowicach odnotowuje rok w rok wzrost obrotów towarowych. W 2021 r. na pyrzowickim lotnisku przewieziono ok.32 tys. ton frachtu, podczas gdy 6 lat temu liczba ta była	Informujemy, że branża lotnicza dąży do redukcji emisji CO2 jak i wpływu na środowisko poprzez wymianę floty samolotów na nowe - bardziej ekologiczne modele samolotów oraz stopniowe wdrażanie biopaliw. Takie działania pozwalają na utrzymanie zalet transportu lotniczego przy jednoczesnym obniżeniu wpływu na środowisko.		Nieuwzględniona/ Zapis dotyczy sytuacji obecnej. Dodano zapis do SWOT dotyczący szans jakie są związane z paliwami alternatywnymi w transporcie lotniczym. Por. odpowiedź do uwagi 274.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
			dwukrotnie niższa. Trudno jest jednak uznać ten transport za ekologiczny, zużycie energii przeliczane na pasażera czy tonę towaru jest największe właśnie w transporcie lotniczym."			

L.p.	Data wpływnięcia uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
272.	12.08.2022	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	<p>str. 74 Cel szczegółowy 4.3 "Rozbudowa terminala cargo w Międzynarodowym Porcie Lotniczym "Katowice" w Pyrzowicach".</p> <p>Transport lotniczy w chwili obecnej jest jednym z najbardziej energochłonnych i emisyjnych środków transportu w przeliczeniu na podróżnego czy tonę towaru. Niemniej dla pewnej grupy towarów jest to najbardziej efektywny transport. Warto zauważyć, że</p>	<p>Informujemy, że branża lotnicza dąży do redukcji emisji CO2 jak i wpływu na środowisko poprzez wymianę floty samolotów na nowe - bardziej ekologiczne modele samolotów oraz stopniowe wdrażanie biopaliw.</p> <p>Takie działania pozwolą na utrzymanie zalet transportu lotniczego przy jednoczesnym obniżeniu wpływu na środowisko.</p>		Wyjaśnienie/ Dziękujemy za informację, nie zmienia ona jednak zapisów RPT.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
			transformacja gospodarcza oparta na wzroście gospodarki innowacyjnej będzie w większym, niż ma to miejsce obecnie, stopniu potrzebowała transportu lotniczego. Należy też zwrócić uwagę, że transport lotniczy również rozwija się w kierunku niższej emisyjności.			

273.	12.08.2022	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	<p>załącznik 4 poz. KP6 Budowa terminala multimodalnego w miejscowości Pyrzowice.</p> <p>oraz</p> <p>RPT str. 48, 49 tabela</p> <p>oraz</p> <p>Prognoza oddziaływania na środowisko RPT Str. 16</p> <p>"Terminale kolejowo-drogowe - jeden w sieci bazowej tj. w mieście Sławków oraz dwa w sieci kompleksowej tj. w mieście Gliwice oraz w Pyrzowicach,"</p> <p>oraz</p> <p>Prognoza</p>	<p>Należy doprecyzować zakres, lokalizację i podmiot odpowiedzialny za inwestycję.</p> <p>Obecnie zatwierdzony Plan Generalny Katowice Airport nie zawiera inwestycji o takiej nazwie.</p>		<p>Nieuwzględniona/ RPT nie zawiera szczegółów lokalizacyjnych i technicznych, podmiot odpowiedzialny za realizację wpisany jest tylko w przypadku, gdy jest on ustalony. Budowa terminala w Pyrzowicach została wskazana w projekcie dokumentu – Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r. jako terminal w sieci kompleksowej.</p>
------	------------	--	---	--	--	--

oddziaływania na środowisko RPT Str. 214 (tak samo na 222, 233, 239, 245, 251, 255, 325)

"W RPT wskazano jedno działanie odnoszące się do infrastruktury lotniczej, dotyczące budowy terminala multimodalnego w Międzynarodowym m Porcie Lotniczym „Katowice” w Pyrzowicach. Na etapie realizacji przedsięwzięcia dochodzić może do emisji hałasu i zanieczyszczeń gazowych i pyłowych w związku z pracą maszyn i urządzeń budowlanych. Należy jednak zaznaczyć, iż terminal

			<p>zlokalizowany będzie na terenie lotniska, w znacznej odległości od najbliższej zabudowy. Oddziaływanie przedsięwzięcia powinno zamykać się w granicach lotniska i nie mieć negatywnego wpływu na różnorodność biologiczną, florę i faunę."</p>			
--	--	--	---	--	--	--

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
274.	12.08.2022	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	Uwagi ogólne do dokumentu	<p>1. Projekt Regionalnego Planu Transportowego uwzględnia bardzo lakoniczne stanowisko związane z ruchem lotniczym tj.:</p> <p>a) pominięto informację o przydatności lotniska w sytuacjach kryzysowych (pandemii i dostawach materiałów medycznych, leków oraz w zakresie działań związanych z pomocą humanitarną - aktualnie dla Ukrainy);</p> <p>b) dokument pomija rolę lotniska w zakresie roli MPL Katowice w zakresie braku alternatywy transportu szeregu towarów o krótkim terminie przydatności i braku innej alternatywy na zapewnienie przedmiotowego transportu,</p> <p>2. Brak uwzględnienia w opracowaniu rozwoju w branży lotniczej w zakresie paliw alternatywnych i wzrostu udziału biopaliwa w transporcie lotniczym.</p> <p>3. W opracowaniu brak jest informacji o konieczności zachowania w Województwie</p>		Częściowo uwzględniona/ W zapisach SWOT dodano zapis o przydatności w sytuacjach kryzysowych, szansę związaną z badaniami alternatywnych źródeł napędu w lotnictwie oraz zapis o dogodnej lokalizacji. Zapisy dotyczące UTO znajdują się w dokumencie natomiast ich rola w ruchu regionalnym jest ograniczona. RPT nie określa standardów infrastruktury rowerowej. Szczegółowe rozwiązania w zakresie infrastruktury rowerowej zostaną zawarte w Regionalnej Polityce Rowerowej.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				<p>potencjału jaki daje wyjątkowa w skali Polski lokalizacja MPL Katowice w zakresie niewielkiej ilości populacji narażonej na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu lotniczego.</p> <p>4. Opracowanie pomija całkowicie wprowadzone do kodeksu drogowego urządzenia transportu osobistego (UTO) i urządzenia wspomagające ruch, które weszły w życie 20 maja 2021 r. i zdecydowanie pozwalają na uwzględnienie w zakresie transportu zeroemisyjnego.</p> <p>5. Głównym problemem w zakresie transportu rowerowego jest brak standaryzacji w zakresie istniejącej i powstającej nowej infrastruktury rowerowej. Przykładowo dla naszych pracowników ważna jest możliwość szybkiego dojazdu do pracy w sposób bezpieczny, a aktualne trasy rowerowe realizowane są w standardzie rekreacyjnym niż pozwalający na wykorzystanie potencjału transportu rowerowego.</p>		

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
275.	12.08.2022	Urząd Gminy Pilchowice	<p>- Wariant Odniesienia (rozdz. 5.2.1. str. 89) i kolejne warianty</p> <p>- tabela 41, inwestycja RD21 (str. 145 projektu RPT)</p> <p>- Załącznik 5 Lokalizacja inwestycji szczebla krajowego i regionalnego (rysunek)</p> <p>- Załącznik 7 Działania i inwestycje a cele RPT, arkusz „Reg_do 2030 r.”, wiersz 23, inwestycja RD21</p>	Należy uwzględnić przebudowę DW nr 921 na odcinku Stanica – Pilchowice (tj. od granicy z gm. Sońcicowice do miejsca, w którym zakończono realizację I etapu przebudowy DW nr 921)	<p>Zgodnie z informacją zawartą na str. 114 projektu RPT „w Wariancie odniesienia znalazły się inwestycje, które mają mocno zaawansowane plany”, tym samym zapisy projektu RPT powinny uwzględniać roboty budowlane na wskazanym odcinku DW nr 921 w tymże wariancie.</p> <p>Ponadto inwestycja ta powinna być ujęta również w pozostałych wariantach, jak i w wykazie inwestycji, gdyż przemawiają za tym następujące argumenty:</p> <p>1)Gotowość formalno-prawna powinna przesądzać o ujęciu inwestycji w wykazie zadań do realizacji w perspektywie do 2030 r. , gdyż dla wskazanego odcinka drogowego (etapy II- IV) jest opracowana na podst. porozumienia i umowy z Marszałkiem Województwa Śląskiego dokumentacja projektowa; która została zatwierdzona Decyzją Wojewody Śląskiego nr 9/2020 z dnia 13.10.2020r. (IFXIII.7820.28.2020) na realizację inwestycji drogowej.</p> <p>2)Zakres robót wskazany w w/w dokumentacji (kompleksowa przebudowa drogi DW nr 921 wraz z budową chodnika na odcinku II, III, IV w gm. Pilchowice) stanowi kontynuację działań realizowanych w 2020 r. przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w etapie</p>	Uwzględniona/ Inwestycję pn. Przebudowa DW 921 w gminie Pilchowice – etap II dodano do tabeli 40.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					l. 3)Ujęte w dokumentacji ciągi pieszo-rowerowe przyczynią się do rozwoju transportu rowerowego, gdyż zapewniają połączenia pomiędzy węzłami przesiadkowymi, przystankami komunikacji autobusowej, a także będą stanowiły uzupełnienie regionalnej sieci dróg rowerowych.	

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
276.	12.08.2022	Urząd Gminy Pilchowice	<ul style="list-style-type: none"> - Wariant Kolej ++ (rozdz. 5.2.2., str. 91) - Wariant Innowacyjny Transport (rozdz. 5.2.4, str. 97) - Rysunek 27 (str. 142) - Rysunek 28 (str. 147) - Załącznik 4 Wykaz inwestycji szczebla krajowego – inwestycja KD22 - Załącznik 5 Lokalizacja inwestycji szczebla krajowego i regionalnego - Załącznik 7 Działania i inwestycje a cele RPT, arkusz „Kraj_po 2030 r.”, wiersz 23 	Zapisy, w szczególności rysunki wskazujące planowany przebieg A4 bis nie uwzględniają uwag Gminy Pilchowice zgłoszonych w piśmie z dnia 23.02.2021 r. znak RG.0331.2021.	<p>Jako władarz Gminy znajdującej się w aglomeracji, nie kwestionuję działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa i płynności w ruchu drogowych na głównych arteriach drogowych w regionie, nie mniej jednak realizacja tychże działań nie powinna być prowadzona w oderwaniu od aspektów środowiskowych i polityki mieszkaniowej Gminy.</p> <p>W piśmie z dnia 23.02.2021 r. znak RG.0331.2021 przedstawiona została argumentacja uzasadniająca zmianę planowanego przebiegu tzw. Ringu GZM (tj. z pominięciem obszaru Gminy Pilchowice).</p>	Nieuwzględniona/ Dokument RPT jest dokumentem o charakterze strategicznym i nie przesądza szczegółów dotyczących lokalizacji inwestycji. Bada jedynie zasadność realizacji drogi odciążającej A4 przebiegającej przez aglomerację w kontekście prognoz ruchu tranzytowego. Na rysunku został zamieszczony wariant uznawany w dokumentacji dostępnej w GZM jako najbardziej prawdopodobny. Przebieg A4 bis musi być wynikiem dokładniejszych analiz na etapie sporządzania dokumentacji projektowej z uwzględnieniem uwag społeczności lokalnej.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
277.	17.08.2022	PKP PLK	2. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze, środowiskowe i transportowe regionu str. 12	W dziale: Analiza obowiązujących dokumentów strategicznych i planistycznych – wspólnotowe, krajowe oraz regionalne postulujemy dopisać dokument: • Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)	Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) (Recovery and Resilience Facility – RRF został zaakceptowany przez Komisję Europejską dla Polski w dniu 01 czerwca 2022 r.	Częściowo uwzględniona/ Dokument uwzględniono w liście inwestycji i w systemie finansowania, natomiast opis diagnozy zamknięto przed czerwcem 2022r.
278.	17.08.2022	PKP PLK	3. Analiza SWOT MOBILNOŚĆ TRANSPORT KOLEJOWY str. 42 i 43 Komórka „KW5 – Zagrożenie hałasem na terenach mieszkaniowych w otoczeniu infrastruktury transportu kolejowego”	„Zagrożenie hałasem na terenach mieszkaniowych w otoczeniu infrastruktury transportu kolejowego”, nie stanowi słabości dla sieci linii kolejowej tylko zagrożenia dla eksploatacji i możliwości rozwoju infrastruktury kolejowej. W związku z czym powyższym zapis powinien zostać uwzględniony jako „Zagrożenie”. Obecnie został wskazany jako „Słabość”. Powyższy zapis proponujemy zastąpić poniższym: „Wtórne zagrożenie rozwoju transportu kolejowego w związku z generowanym przez ruch pociągów hałasem na powstających wokół linii kolejowych terenach mieszkaniowych i innych	W naszej ocenie nie jest to Słabość, ponieważ w analizie SWOT jako słabość, wskazuje się słabe strony wewnątrz terenu/organizacji – jest to zatem Zagrożenie (czynnik zewnętrzny dla linii kolejowych) i wymaga przeformułowania. Presja urbanizacyjna, w tym lokalizacja zabudowy mieszkaniowej w sąsiedztwie infrastruktury kolejowej jest szczególnie silna w województwie śląskim, co w przyszłości może powodować ograniczenie możliwości eksploatacji, utrzymania i modernizacji linii kolejowych.	Uwzględniona/ Zapis dodano do “Zagrożeń”.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				podlegających ochronie akustycznej”		
279.	17.08. 2022	PKP PLK	3. Analiza SWOT MOBILNOŚĆ TRANSPORT KOLEJOWY str. 42	Proponujemy wprowadzenie do analizy SWOT w kolumnie T Zagrożenia kolejnych punktów 1. Brak prawnej ochrony korytarzy kolejowych i ich sąsiedztwa. 2. Rozwój przestrzenny terenów chronionych akustycznie w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących linii kolejowych.	Rozwój mieszkalnictwa i funkcji towarzyszących, w zbyt bliskiej odległości od czynnej infrastruktury kolejowej (linii kolejowych, punktów przeładunkowych, etc.) powoduje konieczność ponoszenia przez Spółkę dodatkowych kosztów na zabezpieczenie akustyczne, a w skrajnych przypadkach może powodować ograniczenie prowadzenie działalności (np. zamykanie obiektów infrastruktury usługowej). Ponadto, lokalizacja osiedli mieszkaniowych w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych powoduj zwiększoną liczbę wejść osób nieuprawnionych na obszar kolejowy, co	Nieuwzględniona/ Rozwój zabudowy w sąsiedztwie korytarzy kolejowych ma podstawowe przełożenie na popyt w transporcie kolejowym.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					tym samym powoduje zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.	
280.	17.08.2022	PKP PLK	4. Logika Interwencji Rysunek 11. Zestawienie celów Regionalnego Planu Transportowego. Cel szczegółowy 2.5: Minimalizowanie uciążliwości wynikających z funkcjonowania infrastruktury transportowej dla mieszkańców	Proponujemy uzupełnić cel zgodnie z poniższym: Cel szczegółowy 2.5: Minimalizowanie uciążliwości wynikających z funkcjonowania infrastruktury transportowej dla mieszkańców województwa i ograniczenie rozwoju funkcji konfliktowych wokół infrastruktury transportowej	Celem dokumentu powinno być zachowanie korytarzy transportowych poprzez ograniczenie rozwoju zabudowy chronionej, szczególnie dotyczy to intensywnie rozwijanej zabudowy mieszkaniowej, wzdłuż istniejących elementów sieci komunikacyjnej. Tym bardziej wydaje się to uzasadnione, ponieważ dokument opracowuje ten sam organ, który opracowuje plan zagospodarowania przestrzennego województwa.	Nieuwzględniona/ Rozwój zabudowy w sąsiedztwie korytarzy kolejowych ma podstawowe przełożenie na popyt w transporcie kolejowym. Szczegółowiej zagadnienie to zostało opisane w ramach celu 2.1 RPT - Zwiększenie dostępności transportowej w działaniu "Prowadzenie polityki przestrzennej zorientowanej na lokowanie zabudowy generującej potoki ruchu na obszarach o dobrej dostępności do transportu publicznego, w szczególności stacji kolejowych".

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
			województwa str. 55			
281.	17.08.2022	PKP PLK	4. Logika Interwencji CEL GENERALNY str. 56	Po drugim akapicie: „Należy pamiętać, że o ile emisja CO2 (...) fragmentacja przestrzeni są zagrożeniem.” Należy dodać następujący zapis: „Innym czynnikiem ograniczającym wpływ na zmiany klimatu jest ograniczanie potrzeb transportowych poprzez właściwe kształtowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa i jego poszczególnych regionów.”	Weryfikacja ustaleń kierunków zagospodarowania, które mają wpływ na potrzeby w zakresie budowy nowych dróg lub innych środków transportu należy do zadań organu sporządzającego strategię.	Częściowo uwzględniona/ Dodano zapis o podobnej treści, ale w drugim akapicie na stronie poprzedniej, w tym miejscu jest on logiczniejszy.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
282.	17.08.2022	PKP PLK	4. Logika Interwencji Cel strategiczny 2 Transport przyjazny mieszkańcom Cel szczegółowy 1.2: Ograniczenie niekorzystnego wpływu transportu na tereny sąsiadujące z infrastrukturą transportową str. 62	Proponujemy dodać w dziale KIERUNKI DZIAŁAŃ następujący zapis: <ul style="list-style-type: none"> • Ograniczenie zjawiska niekontrolowanego rozwoju terenów zabudowy generujących potrzeby transportowe. • Ograniczenie zjawiska „obudowywania” istniejących linii kolejowych zabudową mieszkaniową. 	Autorzy pomijają na tym etapie opracowania problemy tworzenia barier rozwoju sieci transportowych, ale już w części poświęconej założeniom do prognoz ruchu zauważają relacje pomiędzy suburbanizacją a transportem. Należy mieć na uwadze, że najskuteczniejszą ochroną przed uciążliwościami generowanymi przez transport jest lokalizowanie zabudowy mieszkaniowej poza zasięgiem tych uciążliwości.	Nieuwzględniona/ pierwsza propozycja jest tożsama z działaniem „Prowadzenie polityki przestrzennej zorientowanej na lokowanie zabudowy generującej potoki ruchu na obszarach o dobrej dostępności do transportu publicznego, w szczególności stacji kolejowych” w celu szczegółowym 2.1., z drugą propozycją nie zgadzamy się (porównaj odpowiedzi do uwag 279 i 280).
283.	17.08.2022	PKP PLK	4. Logika Interwencji Cel strategiczny 2 Cel szczegółowy 2.5: Minimalizowanie uciążliwości wynikających z funkcjonowania infrastruktury transportowej dla	Proponujemy dodać w dziale KIERUNKI DZIAŁAŃ następujący zapis: Ochrona korytarzy transportowych w granicach ich oddziaływania przed lokalizacją nowej zabudowy chronionej akustycznie.	Autorzy pomijają na tym etapie opracowania problemy tworzenia barier rozwoju sieci transportowych, ale już w części poświęconej założeniom do prognoz ruchu zauważają relacje pomiędzy suburbanizacją a transportem. Należy mieć na uwadze, że najskuteczniejszą ochroną przed uciążliwościami generowanymi przez transport jest lokalizowanie zabudowy mieszkaniowej poza zasięgiem tych uciążliwości.	Nieuwzględniona/ Proponowane działanie przenosi środek ciężkości z ochrony mieszkańców (RPT) na ochronę korytarzy transportowych. Na to wskazuje propozycja nowego kierunku działania: ochrona korytarzy transportowych przed lokalizacją nowej zabudowy. Działanie takie jest sprzeczne z celem 2.1 RPT działaniem czwartym (porównaj odpowiedź do uwagi 280 i 282).

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
			mieszkańców województwa str. 68			
284.	17.08.2022	PKP PLK	7.2. Działania i inwestycje szczebla krajowego, regionalnego oraz ponadlokalnego str. 137	W dziale: Działania i inwestycje szczebla krajowego do roku 2020 nie wskazano jeszcze jednego instrumentu finansowego, a mianowicie: • Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO).	Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) został zaakceptowany przez Komisję Europejską dla Polski w dniu 01 czerwca 2022 r.	Uwzględniona/ dodano zapis
285.	17.08.2022	PKP PLK	7.2. Działania i inwestycje szczebla krajowego, regionalnego oraz ponadlokalnego Działania i inwestycje szczebla	W rozdziale nie wskazano działań mających na celu ograniczenie suburbanizacji i zjawiska rozlewania się zabudowy, w szczególności w sąsiedztwie ciągów transportowych. W związku z czym wnosimy o dodanie kolejnego działania polegającego na:	Jw.	Nieuwzględniona/ ograniczenie suburbanizacji jest jednym z rozwiązań ujętych w 2 kierunku działania "Obniżenie energochłonności transportu..." w celu szczegółowym 1.1.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
			krajo0wego do roku 2030 str. 137-139	<ul style="list-style-type: none"> dążeniu do ograniczenie suburbanizacji i zjawiska rozlewnia się zabudowy, w szczególności ograniczających lokalizację zabudowy w miejscach narażonych na niekorzystne oddziaływanie infrastruktury transportowej. 		
286.	17.08.2022	PKP PLK	<p>7.2. Działania i inwestycje szczebla krajowego, regionalnego oraz ponadlokalnego</p> <p>Działania i inwestycje szczebla regionalnego do roku 2030</p> <p>Tabela 41 Lp.: RK1-RK11 str. 145</p> <p>(podobnie w załączniku 7)</p>	<p>Dopisać kolejny punkt RK (analogicznie jak np. dla Lp. RK9): „Przywrócenie ruchu pasażerskiego na linii kolejowej 146 Wyczerpy - Chorzew Siemkowice”</p> <p>Projekt odbudowy przystanków na linii kolejowej nr 146 /KK75/ jest na liście rezerwowej, a jego realizacja uzależniona jest od deklaracji wznowienia ruchu pasażerskiego na wymienionej linii przez organizatorów przewozów pasażerskich, w tym wypadku UM Województw Śląskiego i Łódzkiego. Konieczność koordynacji RPT dla Województwa Śląskiego z RPT dla Województwa Łódzkiego.</p>	<p>Zadanie związane z odbudową przystanków osobowych na tej linii ujęte jest w: Załączniku 4 – Wykaz inwestycji szczebla krajowego w pozycji KK75, Załączniku 5 - Lokalizacja inwestycji szczebla krajowego i regionalnego /mapa do granicy województwa/ Załączniku 7/ w zakładce: kraj do 2030 ujęte/ - „Inwestycje zaplanowane do realizacji do 2030 r. z poziomu krajowego ujęte w dokumentach strategicznych lub wdrożeniowych” pod poz. KK75</p>	<p>Nieuwzględniona/ modernizacja linii 146 jest wpisana na liście inwestycji krajowych, jednocześnie na liście inwestycji na szczeblu regionalnym znajduje się działanie RK3 Uruchomienie połączeń kolejowych lub zwiększenie liczby kursów na nowych i przebudowywanych liniach kolejowych.</p>

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
287.	17.08.2022	PKP PLK	Cały dokument	Wnosimy o uwzględnienie w dokumencie RPT opracowania pn.: „Plan adaptacji infrastruktury kolejowej do zmian klimatu”.	Z uwagi na analizę w projekcie RPT podatności infrastruktury kolejowej na zmiany klimatu wnosimy o uwzględnienie w nim opracowania PKP PLK S.A. pn.: „Plan adaptacji infrastruktury kolejowej do zmian klimatu”. Opracowanie „Plan adaptacji infrastruktury kolejowej do zmian klimatu” dostępne jest na stronie PKP PLK S.A. pod bezpośrednim adresem: https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Ochrona_srodowiska/2019/Plan_adaptacji_infrastruktury_kolejowej_do_zmian_klimatu.pdf Dokument jest dostępny także na stronie internetowej PKP PLK S.A. w zakładce „ochrona środowiska”: https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/ochrona-srodowiska	Wyjaśnienie/ wspomniany dokument został uwzględniony w procesie opracowywania RPT. Szczegółowo powołano się na niego w Studium analityczno – prognostycznym Etap 1-5 dostępnym na stronie internetowej https://www.slaskie.pl/content/czesc-i-studium-analityczno-prognostyczne

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
288.	17.08.2022	PKP PLK	Załącznik 4 Wykaz inwestycji szczebla krajowego	Sugerujemy dodać do przedstawionej w tym załączniku tabeli „Inwestycje zaplanowane do realizacji do 2030 r. z poziomu krajowego ujęte w dokumentach strategicznych lub wdrożeniowych” przypis (*) informujący, że realizacja inwestycji w perspektywie do 2030 roku będzie uzależniona od dostępności środków finansowych.	Niemal wszystkie projekty inwestycyjne ujęte w przywołanym dokumencie strategicznym pn.: „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia Inwestycyjne na lata 2021-2027 z perspektywą do 2040 roku” zostały wymienione w tabeli tego załącznika jako inwestycje zaplanowane do realizacji do 2030 r. Jednakże ww. Zamierzenia... mają perspektywę do 2040 roku i nie wszystkie projekty mają szansę na realizację do 2030 roku. Więc wydaje się, że RPT WŚL jest w tej materii zbyt optymistyczny. Na dzień dzisiejszy nie można jeszcze jednoznacznie wskazać, które inwestycje będą realizowane do roku 2030, a które w dalszej przyszłości.	Nieuwzględniona / Nie ma potrzeby dodawać takiego zapisu. Jest on oczywisty i wymieniony jako jedno z zagrożeń w analizie ryzyka.
289.	17.08.2022	PKP PLK	Załącznik 4 Wykaz inwestycji szczebla krajowego	W tabeli zawierającej inwestycje zaplanowane do realizacji do 2030 r. z poziomu krajowego ujęte w dokumentach strategicznych lub wdrożeniowych postulujemy wprowadzić niektóre korekty i uzupełnienia, zaznaczone bezpośrednio w tej tabeli (w załączeniu nr 1).		Uwzględniona/ Poprawiono zapisy.
290.	17.08.2022	Urząd Miejski w Jaworznie	s. 35	Największy udział autobusów elektrycznych we flocie (ok. 60%) posiada Przedsiębiorstwie	Zła odmiana. Powinno być: posiada Przedsiębiorstwo Komunikacji...	Uwzględniona/ Poprawiono zapis

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				Komunikacji Miejskiej sp. z o.o. w Jaworznie		
291.	17.08.2022	Urząd Miejski w Jaworznie	1. 5.2. Warianty rozwoju systemu transportu – s. 86-99 2. Załącznik nr 4 Wykaz inwestycji szczebla krajowego 3. Załącznik nr 6 Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego	Brak uwzględnienia kluczowych inwestycji drogowych: 1. Drogowa Trasa Średnicowa-Wschód 2. Przebudowa drogi ekspresowej S1 pomiędzy Sosnowcem a Mysłowicami 3. Droga Współpracy Regionalnej	1. DTŚ-Wschód stanowi ważny element transportowy we wschodniej części Aglomeracji Górnośląskiej mający na celu zwiększenie mobilności pomiędzy Katowicami, Sosnowcem, Mysłowicami i Jaworzniem. Budowa tras rowerowych wzdłuż projektowanych dróg tym bardziej zwiększa możliwości transportowe między tymi miastami, a w połączeniu z planowaną budową centrum przesiadkowego w dzielnicy Jęzor w Sosnowcu stanowi naczelną przykładowo multimodalności transportu. Ponadto, inwestycja ma charakter ponadregionalny, ponieważ znacząco wpłynie również na mobilność zachodniej części Małopolski. 2. Planowana przebudowa drogi S1 jest ściśle powiązana z realizacją projektu DTŚ-Wschód. W ramach tej inwestycji przebudowany zostanie węzeł Jęzor w celu umożliwienia poprowadzenia odcinka DTŚ-Wschód pomiędzy Sosnowcem a Mysłowicami 3. Droga Współpracy Regionalnej jest	Częściowo uwzględniona/ 1. Drogowa Trasa Średnicowa Wschód: Inwestycja została uwzględniona w Wariantach Multimodalny Transport, Innowacyjny Transport oraz w Wariacie Wynikowym. Znajduje się na liście inwestycji w Załączniku 6 Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego w Tabeli 1 pod nazwą PD7 Budowa Drogowej Trasy Średnicowej Wschód. 2. Przebudowa drogi ekspresowej S1 pomiędzy Sosnowcem a Mysłowicami: Taka inwestycja nie została zgłoszona do badań przez zarządcę i samorządy na wcześniejszym etapie prac nad RPT. Warianty były wynikiem badań modelowych, które zostały już zakończone. Inwestycję dodano do listy inwestycji krajowych – zał. 4 tabela 2. 3. Droga Współpracy Regionalnej: Inwestycja została uwzględniona w wariacie Innowacyjny Transport. Znajduje się na liście inwestycji w Załączniku 6 Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego w Tabeli 2 pod nazwą

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					<p>projektem realizowanym pomiędzy Jaworzmem, Chełmkim, Powiatem Oświęcimskim oraz Województwem Małopolskim. Jego celem jest stworzenie nowych połączeń drogowych pomiędzy Jaworzmem oraz Powiatem Oświęcimskim ze szczególnym uwzględnieniem węzła Jeleń na autostradzie A4.</p>	<p>PD47 Droga Współpracy Regionalnej (połączenie drogowe drogi wojewódzkiej nr 933 z autostradą A4).</p>

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
292.	17.08.2022	Urząd Miejski w Jaworznie	1. 6.3.6. Potoki samochodowe i pasażerskie Rysunki 20-23 2. Załącznik 2 Potoki samochodowe i pasażerskie w dobie - stan istniejący 3. Załącznik 3 Potoki samochodowe i pasażerskie w dobie - 2030 r.	Potoki samochodowe, w tym potoki autobusowe międzygminne na terenie Gminy Miasta Jaworzna poprowadzone są przez drogę polną pomiędzy Ciężkowicami w Jaworznie a wsią Luszowice w gminie Chrzanów.	Komunikacja samochodowa pomiędzy Jaworzniem i Województwem Małopolskim realizowana jest głównie: <ul style="list-style-type: none"> • ul. Bukowską z Powiatem Olkuskim • Autostradą A4, DK79 i ul. Jesienną z Powiatem Chrzanowskim. • ul. Dąb z Powiatem Oświęcimskim. Komunikacja autobusowa międzygminna realizowana jest przez PKM Jaworzno sp. z o.o.: <ul style="list-style-type: none"> • ul. Jesienną (linia 319) • DK79 (linia A) Komunikacja autobusowa międzygminna realizowana jest również przez komercyjnych przewoźników	Uwzględniona/ poprawiono model ruchu pasażerskiego.
293.	17.08.2022	Urząd Miejski w Jaworznie	1. 5.2. Warianty rozwoju systemu transportu – s. 86-99 2. Załącznik nr 4 Wykaz inwestycji szczebla krajowego 3. Załącznik nr 6 Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego	Budowa nowej linii kolejowej na odcinku Mysłowice - Jaworzno - Chrzanów - Trzebinia. Przeprowadzenie przez śródmieście Jaworzna linii kolejowej o charakterze pasażerskim dla ciągu Katowice - Mysłowice - Jaworzno - Chrzanów - Trzebinia - Kraków.	Planowana linia kolejowa ma charakter koncepcji. Brak uszczegółowienia przebiegu trasy uniemożliwia modelowanie i tworzenie perspektyw ruchu. Idea poprowadzenia linii kolejowej przez ścisłą zabudowę śródmieścia w Jaworznie przy braku realnej rezerwy terenowej wiązałyby się z masowymi wyburzeniami budynków. W proponowanym przebiegu jest niemożliwa do realizacji bez tuneli i wiaduktów pod pagórami jaworznickimi. nie poprawia ruchu kolejowego a sensem odcinka jest umożliwienie objazdów między Jęzorem a	Częściowo uwzględniona / Inwestycja została przeniesiona w załączniku nr 4 oraz w załączniku nr 7 do inwestycji po 2030 r. Pozostaje jednak jako inwestycja w Wariacie Odniesienia do roku 2030 z uwagi na zapisy dokumentów szczebla krajowego (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku). Ponadto zakres inwestycji kolejowych uwzględnionych w

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					Trzebiną linią przez Chrzanów. Uwzględnienie tego projektu w wariantie odniesienia jest w związku z tym bezzasadne.	wariantie odniesienia konsultowany był przez PKP PLK.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
294.	17.08.2022	Urząd Miejski w Jaworznie	Uwaga ogólna do dokumentu	Brak uwzględnienia Jaworznickiego Obszaru Gospodarczego w projekcie Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Śląskiego.	Przy opracowaniu dokumentu należy wziąć pod uwagę planowany we współpracy z KSSE Jaworznicki Obszar Gospodarczy (JOG) w północno – zachodniej części miasta. Docelowo JOG ma mieć powierzchnię 350 hektarów a na jego terenie miała by się mieścić m.in. fabryka samochodów elektrycznych jak również swoje zakłady może postawić wiele innych przedsiębiorstw. W związku z czym wygenerowane zostaną znaczne potoki ruchu drogowego oraz kolejowego (planowany przystanek kolejowy w Sosnowcu Jęzor). Potoki te będą dotyczyć zarówno podróży pasażerskich, jak i towarowych. W celu rzetelnego przygotowania dokumentu o tak znaczącym wpływie na rozwój województwa przedsięwzięcie tych rozmiarów powinno zostać w nim ujęte.	Nieuwzględniona/ Informacje na temat nowych obszarów gospodarczych zawarto w rozdz. 2 Uwarunkowania społeczno - gospodarcze..., w celu strategicznym 4 Transport dopasowany do transformacji gospodarczej regionu. Inwestycje związane z JOG znajdują się w załączniku nr 6 – Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego – PK3, PD9, PD14.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
295.	16.08.2022	Urząd Gminy Rędziny	Załącznik nr 4 "wykaz inwestycji szczebla krajowego". Tabela 1. Inwestycje zaplanowane do realizacji do roku 2030r. z poziomu krajowego ujęte w dokumentach strategicznych lub wdrożeniowych - tabela Krajowe inwestycje drogowe do 2030r.	załącznik nr 4 "Wykaz inwestycji szczebla krajowego". Tabela 1. Inwestycje zaplanowane do realizacji do roku 2030r. z poziomu krajowego ujęte w dokumentach strategicznych lub wdrożeniowych - tabela Krajowe inwestycje drogowe do 2030r. W punkcie KD18 "Obwodnica w ciągu drogi krajowej nr 91 w miejscowości Rędziny" Zadanie należy przenieść z listy rezerwowej Programu Budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 na listę podstawową	Uzasadnienie konieczności przeniesienia zadania z listy rezerwowej na listę podstawową ze względu na; 1. Poprawę jakości życia mieszkańców-ekologia spaliny, hałas. Emisja hałasu do środowiska - Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach, Delegatura w Częstochowie pismem znak: DCIN.7016.22.2019.JM z dnia 05.02.2020r. przekazał do tut. urzędu sprawozdanie z badań nr 101/2020 - pomiary i ocena hałasu wprowadzanego do środowiska w związku z eksploatacją dróg publicznych: tj. DK nr 91. Stacja pomiarowa zlokalizowana została w m. Rędziny na posesji przy ul. Wolności 187A. Z treści sprawozdania wynika, iż rezultaty badań akustycznych dla ww. stacji pomiarowej wykazały przekroczenia standardów akustycznych określonych dla dróg w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, dla terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej, jak i terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej zarówno w porze dnia, jak i w porze nocy.	Nieuwzględniona/ Program Budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 jest dokumentem rządowym i na takim poziomie zostały ustalone lista podstawowa i rezerwowa inwestycji.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					<p>Następstwem przekroczenia poziomu hałasu są niebezpieczne wibracje i pękające ściany budynków. Przedmiotowe badanie przeprowadzone zostało w okresie od dnia 11.10.2019r. do dnia 21.10.2019r.</p> <p>2. Wprowadzenie ruchu z terenów o intensywnej zabudowie przy drodze DK-91 przebiegającej w bezpośrednim sąsiedztwie szkoły, przedszkola, terenów sportowych, Centrum Usług Społecznościowych, przychodni lekarska, biblioteki, dwóch kościołów, w tym jeden zabytkowy wraz z zabytkowym cmentarzem, strażnica OSP oraz inne budynki, w których prowadzona jest działalność gospodarcza. Droga ta jest alternatywą dla A1 przejmując ogromny ruch w sytuacjach zdarzeń drogowych.</p> <p>3. Rozłożenia natężenia ruchu dojazdowego i uruchomienia giełdy rolno-spożywczej przez Spółkę Skarbu Państwa - Regionalny Fundusz Gospodarczy S.A na obszarze blisko 50 hektarów</p> <p>4. Rozwoju zarejestrowanego lotniska cywilnego, wykorzystywanego przez</p>	

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					<p>przedstawiciele władz państwowych różnego szczebla oraz osoby duchowe</p> <p>5. Zmniejszenia zdarzeń losowych w ruchu pieszym i kołowym, które na chwilę obecną niebezpiecznie rosną, a co za tym idzie wzrasta ilość ofiar śmiertelnych</p> <p>6. Utrzymania gminnego taboru autobusowego, niedawno zmodernizowanego w ramach środków unijnych. Wzmożony ruch na DK91 oraz drodze powiatowej wraz z tworzącymi się korkami stwarzają zagrożenie zwrotu dofinansowania UE na zakup autobusów służących komunikacji zbiorowej naszej gminy z miastem Częstochowa - warunki dofinansowania ekologia i ilość przewożonych pasażerów. Korki powodują opóźnienia i tym samym większe spalanie, jak również utratę pasażerów szukających innych możliwości podróżowania, tym samym zwiększa się liczba samochodów rejestrowanych na naszym terenie.</p> <p>7. Poprawa bezpieczeństwa na trasie przejścia licznych pielgrzymek</p>	

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
					<p>zmierzających w okresie wakacyjnym na Jasną Górę.</p> <p>8. Usprawnienie ruchu tranzytowego poprzez rozdzielenie ruchu lokalnego i regionalnego od długodystansowego</p> <p>9. Poprawy obsługi sanitarno-medycznej oraz przeciwpożarowej w sytuacjach kryzysowych i zagrażających życiu.</p> <p>Obecnie na DK91 brakuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> -chodników -bezpiecznych skrzyżowań -zatocek autobusowych -ścieżek rowerowych 	
296.	19.08 .2022	Urząd Miasta Chorzów	Załącznik nr 7	Wg. informacji zawartych w tabeli w załączniku nr 7 wynika, że Rozwój Sieci Regionalnych Tras Rowerowych wynikających z Regionalnej Polityki Rowerowej Woj. Śląskiego (dotyczące spotkań z Tarnowskimi Górami i podpisanego porozumienia inicjatywa 605) wskazane są do finansowania inwestycji i działań rekomendowanych do realizacji z poziomu regionu w ramach	Z uwagi na możliwość pozyskania dofinansowania zadania ze środków UE a nie tylko samorządów lokalnych ich związków lub z innych źródeł.	Uwzględniona / w załączniku nr 6 Wykaz inwestycji szczebla ponadlokalnego dodano zapis „.... w tym środków UE i krajowych”.

L.p.	Data wpływu uwag	Jednostka	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ strona/ punkt)	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Kategoria /odniesienie do uwagi
				<p>budżetu Samorządu województwa (w ramach dostępności środków), programu FE SL 2021-2027. Natomiast Metropolitalne Trasy Rowerowe (Velostrady) tylko i wyłącznie jako inwestycje o znaczeniu ponadlokalnym rekomendowane są do realizacji w perspektywie do roku 2030 możliwe/ planowane do dofinansowania w ramach budżetów samorządów lokalnych, ich związków lub z innych źródeł. W związku z powyższym wydaje się, że jeżeli dokument pozostanie w takim kształcie to Miasto nie ma co liczyć na dofinansowania unijne dla budowy Velostrad. Proponujemy rozszerzyć możliwe źródła finansowania o środki UE.</p>		