Załącznik nr 1 do uchwały nr 2714/299/IV/2013
Zarządu Województwa Śląskiego z dn. 3 grudnia 2013 roku

Sprawozdanie z przebiegu i wyników konsultacji społecznych projektu Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko

Sprawozdanie z przebiegu i wyników konsultacji społecznych projektu Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko

Podstawa prawna:

art.41 ust.1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tekst jednolity Dz.U.2013 poz.596 z późn. zm.) oraz art. 6 ust.4 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (tekst jednolity Dz.U 2009 Nr 84 poz. 712 z późn. zm).

Konsultacje społeczne projektu Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego obejmowały dwie tury, z których pierwsza rozpoczęła się w dniu 16 lipca 2013 r. (dotyczyła samego Projektu Strategii). W drugiej turze, która rozpoczęła się 25 września 2013 r., konsultacjom poddany został natomiast Projekt Strategii wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko. Konsultacje zakończyły się w dniu 8 listopada 2013 r. Były one prowadzone na podstawie zapisów art. 6 ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju z dnia 6 grudnia 2006 r. (tekst jednolity Dz. U. 2009 Nr 84 poz. 712 z późn. zm.) oraz w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w zakresie udziału społeczeństwa w opracowywaniu dokumentu Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego zgodnie z art. 54 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 3 października 2008 (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.).

Zaproszenie do udziału w konsultacjach społecznych projektu wraz z prognozą umieszczono:

- na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego (www.slaskie.pl), w tym na stronie BIP-u;
- na stronie internetowej Regionalnego Centrum Analiz Strategicznych (www.rcas.slaskie.pl);
- w dzienniku o zasięgu ogólnokrajowym (*Gazeta Prawna*) i regionalnym na obszarze województwa śląskiego (*Gazeta Wyborcza*);
- na elektronicznej tablicy ogłoszeń oraz na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Śląskiego.

Do udziału w konsultacjach społecznych zaproszono: Radnych Sejmiku Województwa Śląskiego, Wojewodę Śląskiego, członków Komitetu Sterującego i Zespołu Operacyjnego ds. Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, jednostki samorządu terytorialnego województwa śląskiego, uczelnie wyższe oraz przedstawicieli organizacji i jednostek branżowych w zakresie transportu. Zapewniając udział społeczeństwa w procesie planowania, każdy zainteresowany (w tym osoby prywatne) mógł zgłosić uwagi do konsultowanego projektu Strategii wraz z załączoną Prognozą. Ponadto w ramach konsultacji społecznych skierowano pismo z prośbą o uwagi i rekomendacje do projektu Strategii oraz Prognozy oddziaływania na środowisko do:

- Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego,
- Marszałków województw ościennych,
- Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej,
- Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego,
- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach,
- Rektorów Uczelni Wyższych z województwa śląskiego.

Przez cały okres konsultacji z dokumentami można było zapoznać się na stronach internetowych Urzędu (w tym w BIP), jak również osobiście w Wydziale Planowania Strategicznego i Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego (pok. 479).

Elementem konsultacji społecznych projektu Strategii było także otwarte spotkanie konsultacyjne, które odbyło się 4 listopada 2013 r. w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego w Katowicach. W spotkaniu uczestniczyli m.in. Konsultanci oraz członkowie Zespołu Operacyjnego ds. Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, przedstawiciele jst z województwa śląskiego oraz przedstawiciele zarządców infrastruktury i organizatorów transportu. Projekt dokumentu przedstawił dr Mariusz Raczek (Zastępca Dyrektora Wydziału Planowania Strategicznego i Przestrzennego) wraz z prof. Robertem Tomankiem i dr Ryszardem Janeckim (Konsultanci ds. Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego). Ponadto zaprezentowana została Prognoza oddziaływania na środowisko opracowana przez Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska (dr Michał Romańczyk).

W trakcie trwania konsultacji społecznych do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego przekazanych zostało: ponad 430 uwag i wniosków od około 60 podmiotów (instytucji, osób). Rozpatrzone zostały również te, które wpłynęły po upływie terminu konsultacji społecznych.

Wnioski dotyczyły m.in. części diagnostycznej Strategii, czynników analizy SWOT, celów i kierunków działania wyznaczonych w dokumencie, zaproponowanych przedsięwzięć oraz systemu wdrażania i wskaźników monitorujących realizację zapisów dokumentu.

Podmioty, które przesłały uwagi do projektu Strategii wraz z Prognozą to przede wszystkim jednostki samorządu terytorialnego województwa śląskiego, organizacje pozarządowe, instytucje publiczne, zarządcy infrastruktury, organizatorzy transportu oraz osoby prywatne.

Wszystkie uwagi zostały przeanalizowane oraz rozpatrzone. Do uwzględnienia w dalszych pracach redakcyjnych zdecydowano się wykorzystać w głównej mierze uwagi dotyczące diagnozy, w tym weryfikacji niektórych danych, rozszerzenia lub przeformułowania kierunków działań oraz uporządkowania przedsięwzięć. Znaczna część uwag dotyczyła ujęcia projektów o charakterze lokalnym w zakresie rozbudowy infrastruktury transportowej. Zdecydowana część tych wniosków wpisuje się w zaproponowane wcześniej kierunki działań i przedsięwzięcia o charakterze otwartym, a ich szczegółowość, właściwa dla dokumentów wdrożeniowych, nie pozwala na ich ujęcie w dokumencie o charakterze strategicznym.

Szczegółowe zestawienie uwag i wniosków zgłoszonych w trakcie konsultacji społecznych oraz odniesienie się do nich zawiera załącznik do Sprawozdania. Wszelkie zgłoszone uwagi i wnioski zostały rozpatrzone i zgodnie z proponowanym, ogólnym sposobem odniesienia się do nich, zostaną wykorzystane przy opracowywaniu końcowego projektu dokumentu Strategii, który będzie przedmiotem obrad Sejmiku Województwa Śląskiego.

Szczegółowe zestawienie uwag i wniosków zgłoszonych w trakcie konsultacji społecznych

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
1.	**2.2.1. Stan infrastruktury** **Infrastruktura drogowa/str. 11/punkt 8** 8) „Przez województwo przebiega ... S69 (Bielsko-Biała – Myto - Skalité, docelowo 49,6 km) ...”	----------	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach	29.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
2.	**DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE** **1. Stan Infrastruktury/str. 63** „Docelowo na terenie województwa śląskiego droga ekspresowa S-69 będzie miała długość ok. 49,6 km ...”	----------	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach	29.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
3.	**DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE** **2. Rynek przewozów/str. 149/Tab. 36 do zmiany jak poniżej:** **Największe wartości SDR** Droga Odcinek Natężenie S86 SOSNOWIEC - KATOWICE 104 339 A4 KATOWICE /PRZEJŚCIE/ 75 020 DK 1 SIEWIERZ - WOJKOWICE 45 324 S1 SULNO - KOSZTOWY 40 678 DK 44 MIKOŁÓW / PRZEJŚCIE/ 36 002 **Najmniejsze wartości SDR** Droga Odcinek Natężenie DK 42 GR. WOJ.- PARZYMIECHY 983 DK 46 JANÓW - ŚLĘŻANY 2 458 DK 40 NIEWIESZE - PYSKOWICE 3 500 DK 11 GR. WOJ.- LUBLINIEC 3 624 DK 45 RACIBÓRZ DW 935 - GR.WOJ. 4 218	----------	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach	29.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
4.	**Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego** **Str. 47 7. Lista dużych przedsięwzięć 7.1 Transport drogowy.** Zmiana zapisu	Biorąc pod uwagę znaczenie dróg ekspresowych dla rozwoju województwa, które w praktyce jest równoważne z rolą pełnioną przez autostrady, zapis taki pozwala na bardziej elastyczne i lepiej dostosowane do regionalnych i lokalnych	Gmina Bestwina	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	„Budowa i modernizacja dróg łączących autostrady z innymi drogami krajowymi i wojewódzkimi” na „Budowa i modernizacja dróg łączących autostrady **i drogi ekspresowe** z innymi drogami krajowymi i wojewódzkimi” i analogiczne uzupełnienie opisu oczekiwanego efektu.	uwarunkowań planowanie rozwoju układu drogowego w obszarze województwa śląskiego.			
5.	**Rozdział 6 Cele i kierunki działania /str.41/ punkt: Cel 3. Efektywna mobilność lub Rozdział 7 - Lista dużych przedsięwzięć /str.50/ punkt 7.7. Organizacja transportu** Proponuje się dopisanie w jednym z punktów wymienionych w kolumnie 2 zapisu dot. koordynacji działań w zakresie publicznej komunikacji zbiorowej na liniach wojewódzkich i międzywojewódzkich, których organizacje i zarządzanie należą do zadań własnych Województwa Śląskiego oraz finansowania ww. linii z budżetu województwa śląskiego.	Organizacja publicznej komunikacji zbiorowej na liniach o charakterze wojewódzkim jest przedmiotem corocznych porozumień z Województwem Śląskim, organizatorami transportu zbiorowego oraz umów o udzielenie pomocy finansowej Województwu Śląskiemu przez gminy, które są objęte zasięgiem tych linii. Porozumienia te nie obejmują wszystkich linii mających charakter linii wojewódzkich oraz międzywojewódzkich, których organizacja i zarządzanie należą do zadań własnych Województwa Śląskiego. Rozwiązanie to powinno ulec zmianie, zwłaszcza poprzez organizację komunikacji zbiorowej przez Województwo Śląskie na wszystkich liniach, które dotychczas funkcjonują i mają charakter linii wojewódzkich i międzywojewódzkich oraz finansowanie ich z budżetu Województwa Śląskiego.	Gmina Bieruń/Urząd Miejski w Bieruniu	07.11.2013	Uwaga zostanie częściowo uwzględniona. Dodany zostanie kierunek w celu 2 pn. „Wprowadzenie systemu umożliwiającego korzystanie z wszystkich środków komunikacji publicznej za pomocą jednego biletu”.
6.	**Rozdział 8.4. Źródła finansowania Strategii /str.57/ punkt 4. Środki budżetu województwa śląskiego** Proponuje się rozszerzyć punkt o zapis dot. finansowania publicznej komunikacji zbiorowej na liniach autobusowych o charakterze wojewódzkim i międzywojewódzkim, które w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym należą do zadań Województwa Śląskiego	Organizacja publicznej komunikacji zbiorowej na liniach o charakterze wojewódzkim jest przedmiotem corocznych porozumień z Województwem Śląskim, organizatorami transportu zbiorowego oraz umów o udzielenie pomocy finansowej Województwu Śląskiemu przez gminy, które są objęte zasięgiem tych linii. Porozumienia te nie obejmują wszystkich linii mających charakter linii wojewódzkich oraz międzywojewódzkich, których organizacja i zarządzanie należą do zadań własnych Województwa Śląskiego. Rozwiązanie to powinno ulec zmianie, zwłaszcza poprzez organizację komunikacji zbiorowej przez Województwo Śląskie na wszystkich liniach, które dotychczas	Gmina Bieruń/Urząd Miejski w Bieruniu	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Proponowany zapis mieści się w dotychczasowych zapisach dot. środków budżetu województwa.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		funkcjonują i mają charakter linii wojewódzkich i międzywojewódzkich oraz finansowanie ich z budżetu Województwa Śląskiego.			
7.	**Bez uwag**	----------	Gmina Blachownia	08.11.2013	Nie dotyczy.
8.	**Proszę o uwzględnienie rozwoju i modernizacji sieci dróg** powiatowych na terenie naszej gminy.	----------	Gmina Brenna	29.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja wpisuje się w kierunek a celu 1, którego nazwa po korekcie to „Budowa i remont infrastruktury sieci transportowych, w tym wsparcie kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T”.
9.	Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego powinna omawiać wizję w poszczególnych subregionach	Wizja województwa Śląskiego winna być wypadkową wynikającą z proponowanych wizji poszczególnych subregionów	Gmina Bytom/ Urząd Miejski w Bytomiu Biuro Transportu Lokalnego	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Strategia była opracowywana w oparciu o zasadę partnerstwa. W pracach uczestniczyli przedstawiciele poszczególnych subregionów, którzy mieli możliwość prezentacji istniejących lub dyskutowanych rozwiązań najbardziej korzystnych z punktu widzenia danego subregionu. Należy również podkreślić, iż to strategie w subregionach powinny uwzględniać uwarunkowania zarówno krajowe jak i regionalne wynikające z dokumentów strategicznych.
10.	**analiza SWOT str.30**. -analiza SWOT winna być pogłębiona wg podziału województwa na subregiony, ,	Każdy z Subregionów posiada inna specyfikę mobilności mieszkańców związaną ze strukturą gospodarczą, demograficzną oraz gęstością zaludnienia.	Gmina Bytom/ Urząd Miejski w Bytomiu Biuro Transportu Lokalnego	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Strategia była opracowywana w oparciu o zasadę partnerstwa. W pracach uczestniczyli przedstawiciele poszczególnych subregionów, którzy mieli możliwość prezentacji istniejących lub dyskutowanych rozwiązań najbardziej korzystnych z punktu widzenia danego subregionu.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
					Dodana zostanie w diagnozie w projekcie Strategii informacja o zróżnicowaniach w zakresie gęstości sieci w poszczególnych subregionach.
11.	**str.41**, - współpraca miedzy podmiotami organizującymi transport- brak konkretnej wizji, zarys zbyt ogólny,	Winno być wprowadzone bardzo konkretne zamierzenia- typu wspólny bilet, zintegrowane rozkłady jazdy różnych rodzajów komunikacji publicznej	Gmina Bytom/ Urząd Miejski w Bytomiu Biuro Transportu Lokalnego	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Kierunek ma charakter otwarty i zawiera w sobie różne przedsięwzięcia.
12.	**str. 41**. - strategia wymienia dwa etapy- do 2020 r. i drugi do 2030- winny być bardziej szczegółowo omówione, wymienione działania co do kolejności i w którym etapie, jaki stan powinien być w konkretnych okresach czasowych,	Plan operacyjny , harmonogram działań wspiera i dyscyplinuje wykonawców strategii	Gmina Bytom/ Urząd Miejski w Bytomiu Biuro Transportu Lokalnego	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Etapy są opisane dla przedsięwzięć, nie dla kierunków i zostały bardziej szczegółowo omówione w rozdziale poświęconym przedsięwzięciom. Strategia ma charakter generalny i w oparciu o nią powinny powstać opracowania bardziej szczegółowe o charakterze operacyjnym , terytorialnym i dziedzinowym.
13.	**7.2 Transport szynowy** W Strategii całkowicie pominięto modernizację linii kolejowych komunikujących Miasto Cieszyn w relacji Cieszyn – Katowice i Cieszyn – Bielsko – Biała. Propozycja zapisu w pkt. 7.2 „Rewitalizacja linii kolejowych nr 190 i 90 w Powiecie Cieszyńskim”.	Miasto Cieszyn jest stacją końcową 2 linii kolejowych nr 190 relacji Cieszyn – Goleszów i dalej Goleszów – Skoczów – Bielsko – Biała oraz nr 90 Cieszyn – Zebrzydowice i dalej Zebrzydowice – Czechowice – Dziedzice. Pierwsza z linii od kilku lat nie jest użytkowana a od miesiąca grudnia tego roku na podstawie decyzji Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. ma zostać zamknięta. Powodem takiego stanowiska (jak tłumaczy Przedsiębiorstwo) jest brak środków finansowych na działania modernizacyjne i inwestycyjne bez których nie jest możliwe utrzymanie linii w sprawności eksploatacyjnej. Druga linia nr 90 jest aktualnie w użytkowaniu, niemniej jednak wymaga działań modernizacyjnych. Informuję przy tym, że na etapie opracowywania i konsultacji projektu aktualizacji Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+” oraz	Gmina Cieszyn/ Burmistrz Miasta	05.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zawarte w Strategii przedsięwzięcia są kluczowe z punktu widzenia całego regionu, lecz nie jedyne, jakie powinny uzyskać wsparcie. Istotne na etapie wdrażania jest, aby projekt zgłaszany do programów wykonawczych czy operacyjnych był zgodny z celami i kierunkami a nie był „wpisany” dosłownie w strategię. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięć o charakterze OTWARTYM, których nazwy po korekcie to „Stworzenie szybkiej kolei regionalnej” oraz „Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 rewitalizacja linii kolejowych nr 190 oraz nr 90 została zauważona. Rewitalizacja tych szlaków została ujęta w Mandacie Negocjacyjnym Województwa Śląskiego do Kontraktu Terytorialnego do realizacji na poziomie krajowym. Zaproponowany zapis w Strategii w pkt. 7.2 cyt. „Rewitalizacja, modernizacja i odtworzenie linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe" jest zapisem o bardzo wysokim stopniu ogólności, który mieszkańców Cieszyna nie satysfakcjonuje. W związku z tym uważam, że brak stosownego zapisu w Strategii w tej sprawie może całkowicie uniemożliwić jakiekolwiek działania w zakresie pozyskania środków unijnych na rewitalizacje tych linii, a tym samym odetnie naszych mieszkańcom oraz gościom i turystom możliwość korzystania z połączeń kolejowych. W związku z powyższym konieczne jest wprowadzenie tego zadania do Strategii, a tym samym zapewnienia spójności dokumentów strategicznych (Śląskie 2020+, RPO WSL, Mandat Negocjacyjny, Strategia rozwoju systemu transportu Województwa Śląskiego).			aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe".
14.	**Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego** **Str. 22, Publiczna komunikacja miejska** **Str. 29, Ciągi kolejowe.** Należy użyć poprawnego zapisu nazwy miasta Czechowice-Dziedzice.	Nieprawidłowy zapis nazwy miasta Czechowice-Dziedzice - nie zastosowano łącznika „-" (2 razy na str. 22 i raz na str. 29). Konieczna korekta dla poprawności językowej.	Gmina Czechowice-Dziedzice/Urząd Miejski w Czechowicach-Dziedzicach	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
15.	**Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego** **Str. 41, Cel 3. Efektywna mobilność.** Uzupełnić listę priorytetowych kierunków działań o cel n. Brak opłat dla pojazdów osobowych za przejazd autostradami	Niezgodność z zapisami Tabela 2. Układ celów i kierunków na str. 44, która zawiera cel n.	Gmina Czechowice-Dziedzice/Urząd Miejski w Czechowicach-Dziedzicach	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Wprowadzenie opłat za przejazd autostradami spowoduje przeniesienie się części użytkowników na inne drogi , na których koszty środowiskowe (koszty utrzymania infrastruktury,

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
					zatorów, zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem) będę większe niż w przypadku korzystania przez nich z autostrad.
16.	Bez uwag	Żywimy nadzieję, że na etapie tworzenia dokumentów operacyjnych dla Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego zostaną zaspokojone potrzeby mieszkańców naszej gminy w zakresie transportu zbiorowego, zarówno autobusowego jak i kolejowego, w aspekcie połączeń w kierunku Katowic, Gliwic, Rybnika oraz Żor. Bardzo istotny jest remont dróg będących alternatywą do autostrady A1.	Gmina Czerwionka-Leszczyny	04.11.2013	Nie dotyczy.
17.	**Rozdział 7, str. 45, pkt 7.1. transport drogowy** Przebudowa i modernizacja dróg wojewódzkich. Lokalizacja: DW 784 od DW 786 w miejscowości Święta Anna do granicy województwa, Zakres: przebudowa i modernizacja infrastruktury drogowej,	Inwestycja zapewni lepsze połączenie wschodniej części województwa śląskiego z województwem łódzkim, poprawi warunki życia mieszkańców obszaru położonego wzdłuż drogi	Gmina Dąbrowa Zielona	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięcia o charakterze otwartym, którego nazwa po korekcie to. „Przebudowa i remont dróg wojewódzkich i krajowych”.
18.	**Rozdział 7, str. 45, pkt 7.1. transport drogowy** Przebudowa i modernizacja dróg powiatowych. Lokalizacja: 1084S i 1082S od DW 784 w miejscowości Raczkowice do DW 786 w miejscowości Koniecpol, Zakres: przebudowa i modernizacja infrastruktury drogowej,	Udrożnienie układu komunikacyjnego wschodniej części województwa śląskiego, poprawa warunków życia mieszkańców obszaru położonego wzdłuż drogi,	Gmina Dąbrowa Zielona	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie celu 1 kierunek a, którego nazwa po korekcie to „Budowa i remont infrastruktury sieci transportowych, w tym wsparcie kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T”.
19.	**W podrozdziale 2.1.2 Tendencje wpływające na systemu transportu na stronie 9** mowa, jest że „Istotnym elementem polityki transportowej jest zapewnienie bezpieczeństwa. Województwo posiada dobrze rozwinięty system ochrony zdrowia, w tym ratownictwa medycznego, co wpływa na poczucie	Proponuję ponowne rozważenie oceny stanu w woj. śląskim	Gmina Gliwice/Urząd Miasta Gliwice / Biuro Rozwoju Miasta	29.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez dodanie kierunku działania w celu 4 pn. „Wsparcie rozwoju systemu ratownictwa medycznego w tym poprawa dostępności

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	bezpieczeństwa uczestników ruchu" Natomiast na stronie 24 w podrozdziale 2.2.4 Bezpieczeństwo jest stwierdzenie, iż: „W województwie zlokalizowanych jest 11 szpitalnych oddziałów ratunkowych, z których 5 posiada lądowiska ujęte w ewidencji lądowisk prowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Lądowiska posiadają również trzy inne szpitale." Diagnoza Ministerstwa Zdrowia przedstawiona w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko wskazuje na potrzebę utworzenia SOR dla obszarów obejmujących 150 tyś osób i wskazuje na większe potrzeby w tym zakresie w naszym regionie.				lotniczego transportu medycznego" .
20.	**W rozdziale 2.2 Stan i uwarunkowania rozwoju systemu transportu na stronie 15** mowa jest o stosunkowo dobrze rozwiniętej infrastrukturze lotnisk lokalnych, przy jednoczesnym wskazywaniu w innych miejscach dokumentu na brak regularnych połączeń (strona 18) i o marginalnym znaczeniu lotnisk lokalnych (analiza SWOT strona 32). Wydaje się, że infrastruktura znacząco wpływa na organizację ruchu pasażerskiego na lotniskach również tych lokalnych.	Proponuję doprecyzować opis stanu lotnisk lokalnych w naszym regionie.	Gmina Gliwice/Urząd Miasta Gliwice / Biuro Rozwoju Miasta	29.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Stan infrastruktury nie jest czynnikiem warunkującym stopień wykorzystania lotnisk lokalnych.
21.	**W rozdziale 2.2 Stan i uwarunkowania rozwoju systemu transportu na stronie 15** mowa jest o nie istniejącej infrastrukturze typu Park & Ride i o powszechnym zjawisku występowania dzikich parkingów. Warto dopisać, że takie dzikie parkingi występują głównie w rejonie Dworców Kolejowych.	----------	Gmina Gliwice/Urząd Miasta Gliwice / Biuro Rozwoju Miasta	29.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez dodanie w pkt 5 na str. 16 słów „szczególnie w okolicach dworców kolejowych".
22.	**W rozdziale 2.2 Stan i uwarunkowania rozwoju systemu transportu na stronie 17** mowa jest o małym rozpowszechnieniu inteligentnych systemów transportowych i jego punktowym podejściu. Być może ITS ten nie jest powszechnie wdrażany w naszym regionie, tym bardziej należy podkreślić działający już wdrożony system ITS w Gliwicach, który zdobywa liczne nagrody m.in. za innowacyjny projekt transportowy przyznaną przez Centrum Innowacji Transportowych. Projekt ma spójną konstrukcję, a jego wdrażanie odbywa się w etapach.	Proponuje opisać wszystkie istniejące systemy tego typu na Śląsku.	Gmina Gliwice/Urząd Miasta Gliwice / Biuro Rozwoju Miasta	29.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. W strategii znajdują się tylko wnioski generalne i synteza diagnozy stanu zawartej w opracowaniu diagnostycznym, które udostępnione są na stronie, na której zamieszczono projekt strategii. W pełnej diagnozie znajduje się postulowany opis istniejących systemów ITS m.in. w Gliwicach.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
23.	**W rozdziale 2.2 Stan i uwarunkowania rozwoju systemu transportu na stronie 20** ale również na innych stronach dokumentu pojawia się nazwa węzła autostradowego „Sośnica”. Prawidłowa nazwa dla tego węzła to „Gliwice Sośnica”	Proponuję skorygować nazwę.	Gmina Gliwice/Urząd Miasta Gliwice / Biuro Rozwoju Miasta	29.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
24.	**W kierunkach celu nr 1** pominięto działania związane z udrożnieniem dróg wodnych. Taki kierunek działań powinien zostać również uwzględniony zwłaszcza, że na stronie 50 w liście dużych projektów ujęta jest modernizacja kanału gliwickiego.	Proponuję uspójnić kierunki działań z proponowanymi przedsięwzięciami.	Gmina Gliwice/Urząd Miasta Gliwice / Biuro Rozwoju Miasta	29.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez korektę nazwy kierunku w celu 1 na „Budowa i remont infrastruktury sieci transportowych, w tym wsparcie kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T”
25.	**Na stronie 45 lista dużych przedsięwzięć** obejmuje również Budowę obwodnicy autostradowej Metropolii Górnośląskiej (A4), która ma być zlokalizowana na odcinku Gliwice – Katowice i ma osiągnąć efekt zmniejszenia kongestii na autostradzie A4. Nie jasne jest jakiego rodzaju inwestycje kryją się pod tym przedsięwzięciem, wydawało by się że założony efekt spełni DTŚ.	Wymaga to doprecyzowania.	Gmina Gliwice/Urząd Miasta Gliwice / Biuro Rozwoju Miasta	29.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Brak konkretnej propozycji. Przedsięwzięcie ma charakter postulowany a przeznaczenie obwodnicy jest odmienne od przeznaczenia i funkcji trasy średnicowej.
26.	**W rozdziale 8.3 Zasady realizacji na stronie 56** wskazuje, że kierunki i cele wyznaczone w przedmiotowej strategii będą zgodne z politykami i priorytetami województwa śląskiego. Wydaje się, że nie wszystkie cele i kierunki nie są zgodnie z Regionalnym Programem Operacyjny Woj. Śląskiego na lata 2014-2020 o czym świadczyć może lista projektów strategicznych i zakres zadań możliwych do dofinansowania w ramach RPO WSL 2014-2020.	----------	Gmina Gliwice/Urząd Miasta Gliwice / Biuro Rozwoju Miasta	29.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Program regionalny jest dokumentem operacyjnym i o krótkim okresie planistycznym. Strategia zakłada cele i kierunku dla systemu transportowego w perspektywie 2030 roku. To dokumenty operacyjne i wdrożeniowe opracowane po przejęcie strategii powinny być spójne z dokumentem bardziej generalnym, czyli Strategią.
27.	**Na stronie 15 w opisie infrastruktury transportu wodnego** śródlądowego w opisie portu Gliwickiego proponuję uwzględnić funkcjonowanie na terenie portu Mariny Gliwickiej - Przystani Motorowodnej. Proponuję doprecyzować zapisy.	----------	Gmina Gliwice/Urząd Miasta Gliwice / Biuro Rozwoju Miasta	29.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
28.	**Na stronie 32 w analizie SWOT dla transportu lotniczego** proponuję dopisać następujące szanse: "możliwość przekształcenia lotnisk lokalnych w lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji"; "stworzenie systemu lotnisk lokalnych jako partnerów MPL". W szansie "Wsparcie ze strony województwa w celu zwiększenia dostępności portu" dopisać "i lotnisk lokalnych". Proponuję doprecyzować zapisy.	----------	Gmina Gliwice/Urząd Miasta Gliwice / Biuro Rozwoju Miasta	29.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
29.	**Na stronie 59 we wskaźnikach do monitoringu strategii rozwoju** transportu województwa śląskiego proponuję dopisać wskaźnik "Liczba lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji w woj. śląskim" - wartość bazowa "0", tendencja: wzrost, źródło danych: ULC lub zarządzający lotniskami. Proponuję doprecyzować zapisy.	----------	Gmina Gliwice/Urząd Miasta Gliwice / Biuro Rozwoju Miasta	29.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona. Ponadto, w związku z określeniem wartości docelowej dla wybranych wskaźników, wskazana zostanie wartość docelowa 5.
30.	**Str. 20 Natężenie ruchu pkt. 3** „Węzeł Sośnica" proponuje się zastąpić nazwą; Węzeł Gliwice Sośnica	Pełna nazwa węzła to: „Gliwice Sośnica". Nazwa „Sośnica" (dzielnicy Gliwic) jest trudna do zlokalizowania przez zamiejscowych uczestników ruchu.	Gmina Gliwice/Urząd Miasta Gliwice / Zarząd Dróg Miejskich	31.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
31.	**Str. 30 tabela „Transport drogowy" kol. 1 wiersz 3** Sformułowanie „np. węzeł autostradowy Sośnica" proponuje się zastąpić nazwą; węzeł autostradowy Gliwice Sośnica	Pełna nazwa węzła to: „Gliwice Sośnica". Nazwa „Sośnica" (dzielnicy Gliwic) jest trudna do zlokalizowania przez zamiejscowych uczestników ruchu.	Gmina Gliwice/Urząd Miasta Gliwice / Zarząd Dróg Miejskich	31.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
32.	**Str. 65 poz. 44 Spisu literatury** Proponuje się wprowadzić aktualny publikator ustawy Prawo o ruchu drogowym (tekstu jednolitego) tj. Dz. U. z 2012 poz. 1137, 1448	Zaproponowana zmiana ułatwi dostęp do wskazanego aktu prawnego w wersji aktualnie obowiązującej.	Gmina Gliwice/Urząd Miasta Gliwice / Zarząd Dróg Miejskich	31.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
33.	**Str. 65 poz. 45 Spisu literatury** Proponuje się wprowadzić aktualny publikator ustawy o drogach publicznych (tekstu jednolitego) tj. Dz. U. z 2013 poz. 260, 843	Zaproponowana zmiana ułatwi dostęp do wskazanego aktu prawnego w wersji aktualnie obowiązującej.	Gmina Gliwice/Urząd Miasta Gliwice / Zarząd Dróg Miejskich	31.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
34.	**Rozdział 7 – Lista dużych przedsięwzięć/ 7.6. Transport multimodalny/ str. 52**	Budowa centrum ma strategiczne znaczenie dla rozwoju południowo – zachodniej części	Gmina Gorzyce	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	Budowa centrum logistycznego w Gminie Gorzyce, powiat wodzisławski	województwa śląskiego. Dodatkowym atutem jest jego lokalizacja, która umożliwi połączenie transportu wodnego z samochodowym (autostrada A1 - rzeka Odra i Olza). Plan budowy przedmiotowego centrum logistycznego przewidziany jest również w Studium uwarunkowań kierunków zagospodarowania przestrzennego naszej Gminy.			dotychczasowym zapisie celu 2 kierunek a pn. „Tworzenie i rozwój multimodalnych węzłów przeładunkowych”.
35.	**Rozdział 7/ strona 48/ punkt 7.2.** Zapobieganie wykluczeniu komunikacyjnemu poprzez odtworzenie infrastruktury kolejowej na odcinku Jastrzębie- Zdrój- Pawłowice- Żory- Orzesze w kierunku Katowic, zakup szynobusów, powstanie centrów przesiadkowych **Lokalizacja**: Jastrzębie-Zdrój -Pawłowice – Żory- Katowice **Zakres:** odtworzenie infrastruktury kolejowej **Stopień zaawansowania:** planowane **Planowany horyzont czasowy realizacji:** etap I i II **Cel strategiczny:** otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi, efektywna mobilność **Efekt:** ograniczenie pojazdów na drogach poprzez wykorzystanie połączeń kolejowych, poprawa warunków życia mieszkańców Miasta	Miasto Jastrzębie-Zdrój - ważny ośrodek przemysłowy południowej części województwa śląskiego, graniczący z Republiką Czeską, miasto w którym swą siedzibę ma największy producent węgla koksowego w Europie - Jastrzębska Spółka Węglowa S.A. - od wielu lat boryka się z problemem braku pasażerskiej komunikacji kolejowej. Od czasu kiedy PKP zaprzestały utrzymywania pasażerskich połączeń kolejowych na trasie Jastrzębie-Zdrój - Orzesze w kierunku Katowic mieszkańcy naszego miasta i okolic pokonują dziesiątki kilometrów w zatłoczonych autobusach prywatnych przewoźników, którzy zmonopolizowali rynek komunikacyjny w regionie. Prywatni przewoźnicy wykorzystując swój monopol na transport osób m.in. do stolicy naszego województwa, dyktują wysokie ceny biletów, które często nie idą w parze z jakością świadczonych usług. Biorąc pod uwagę ogromne natężenie ruchu samochodowego w południowej części województwa śląskiego, brak szybkiego połączenia drogowego na trasie Jastrzębie-Zdrój - Pawłowice - Żory - Katowice oraz brak alternatywnego rozwiązania dla tej sytuacji, nasza koncepcja przywrócenia regularnych pasażerskich połączeń kolejowych na tej trasie wydaje się być korzystnym rozwiązaniem pod względem społecznym i ekonomicznym.	Gmina Jastrzębie-Zdrój/Urząd Miasta	31.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zawarte w Strategii przedsięwzięcia są kluczowe z punktu widzenia całego regionu, lecz nie są jedynymi jakie powinny uzyskać wsparcie. Istotne na etapie wdrażania jest, aby projekt zgłaszany do programów wykonawczych czy operacyjnych był zgodny z celami i kierunkami a nie był „wpisany” dosłownie w strategię. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięć o charakterze OTWARTYM, których nazwy po korekcie to „Stworzenie szybkiej kolei regionalnej” oraz „Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe”.
36.	**2.1. Czynniki społeczno – gospodarcze rozwoju systemu**	----------	Gmina Jaworzno/	18.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	transportu. Str. 12, ryc.2. Nieaktualny przebieg dróg na terenie Jaworzna. Od S1 do Śródmieścia wykonany odcinek dwujezdniowy DK79 w klasie GP. Od ul. Krakowskiej do węzła autostradowego A4 Jeleń wykonany odcinek drogi wojewódzkiej klasy G. Aktualnie przebiegi dostępne na www.openstreetmap.org		Urząd Miejski w Jaworznie		Mapa zostanie skorygowana.
37.	**2.1.2. Tendencje wpływające na system transportu. Str. 8** Turystyka biznesowa z tendencji 2.1.2 str. 8 raczej nie wpłynie na efektywność kolei do Pyrzowic. Biznes nie korzysta ze zbiorkomu	----------	Gmina Jaworzno/ Urząd Miejski w Jaworznie	18.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez wykreślenie słowa „biznesowa”.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
38.	**2.2. Stan i uwarunkowania rozwoju systemu transportu.** **2.2.1. Stan infrastruktury.** **Str. 13 Infrastruktura szynowa pkt. 3)** Polityczna teza nie do obronienia. Lotnisko posiadało połączenie kolejowe i bocznicę, które zostały rozebrane z powodu ich ekonomicznego nieuzasadnienia. Można wyobrazić sobie odtworzenie linii Łazy-Tarnowskie Góry, ale jako element szerszego planu rewitalizacji powszechnego transportu kolejowego, jako środka komunikacyjnego o wysokiej efektywności energetycznej i niskiej presji środowiskowej.	----------	Gmina Jaworzno/ Urząd Miejski w Jaworznie	18.10.2013	Uwaga niejasna. Wskazany zapis na Str. 13 Infrastruktura szynowa pkt. 3 dotyczy oceny gęstości sieci kolejowej, czyli czynnika obiektywnego opartego na analizie statystycznej. Postulat odtworzenie linii Łazy-Tarnowskie Góry, jako element szerszego planu rewitalizacji powszechnego transportu kolejowego mieści się w dotychczasowych zapisach przedsięwzięć o charakterze OTWARTYM pn. „Stworzenie północnej obwodnicy kolejowej Metropolii Górnośląskiej" oraz „Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe" (nazwa po korekcie).

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
39.	Należy zarzucić prace nad projektem budowy linii kolejowej do lotniska w Pyrzowicach w nowym korytarzu. Ta kwestia jest oczywista ze względu na analizy popytu – cały dzienny potok pasażerski lotniska (około 7 tys. PAX przy 11 tys. docelowej przepustowości terminali) nie uzasadnia budowy nawet linii tramwajowej takiej długości. Udział transportu publicznego dla lotniska zlokalizowanego na obrzeżach aglomeracji z dostępem komunikacyjnym zapewnionym drogami S i A posiadającymi potężne zapasy przepustowości w optymistycznych rozważaniach nie przekroczy kilkunastu procent ruchu. Z czego znaczy potok przejmują subwencjonowane autobusy KZKGOP oraz autobusowi przewoźnicy prywatni. W relacji planowanej linii kolejowej realnie możliwy jest do uzyskania potok pasażerów nie przekraczający realnie kilkuset osób na dobę. Taka linia byłaby trwale nierentowna. Nie ma co liczyć na przewozy towarowe, gdyż sami autorzy Strategii wskazują, że przewozy cargo realizowane są w większości przez firmy kurierskie, a one nie posługują się transportem kolejowym. Przepustowość lotniskowego cargo to wg Strategii 50 ton dziennie – to dwa wagony kolejowe. W Polsce znane są już dwa studia przypadków - linii na lotnisko Okęcie i do Balic, gdzie mimo optymistycznych prognoz pociągi wożą powietrze. Szczegółowe analizy kosztów i korzyści wykażą, czy ewentualne odtworzenie linii Łazy-Tarnowskie Góry w śladzie zlikwidowanej linii jest opłacalne. Nawet kilkanaście minut dłuższa podróż na lotnisko nie będzie miała znaczenia przy dużym takcie pociągów. Dla pasażera ważniejsze będzie, że pociąg jeździ co godzinę a nie co dwie - od tego czy jedzie 35 lub 45 minut na lotnisko. Ewentualna próba politycznego forsowania połączenia w nowym śladzie do Pyrzowic tylko zablokuje na wiele lat środki finansowe, które mogłyby być przeznaczone na odtworzenie infrastruktury kolejowej w centrum aglomeracji. Realizacja tego projektu z powodu jego wartości wymagać będzie zgody Komisji Europejskiej i przedstawienia jej wiarygodnych parametrów ruchowo - ekonomicznych. Są one nie do osiągnięcia				<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Projekt budowy linii na MPL Katowice w Pyrzowicach jest projektem już realizowanym w warstwie projektowej przez PKP PLK S.A. Jego realizacja ma służyć nie tylko połączeniu z samym lotniskiem, lecz także stworzenia połączenia transportem publicznym na obszarze Metropolii oraz podniesieniu konkurencyjności regionu i lotniska.
40.	**2.2. Stan i uwarunkowania rozwoju systemu transportu.** **2.2.1. Stan infrastruktury.** **Str 15. Infrastruktura logistyczna i multimodalna**	----------	Gmina Jaworzno/ Urząd Miejski w Jaworznie	18.10.2013	<u>Uwaga zostanie uwzględniona częściowo poprzez</u> skorygowanie legendy mapy – zmiana nazwy z centra logistyczne na centra

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	Należy pogłębić kwestię centrów logistycznych powstałych w ostatnich latach, np. przy S1 w Mysłowicach, Sosnowcu, S86 w Czeladzi. Mapa ze strony 16 pokazuje lokalizacje centrów logistycznych ale jedynie multimodalnych, których udział w transporcie ułamkiem przewozów towarowych w województwie. Centra logistyczne są poważnym generatorem ruchu.				multimodalne.
41.	**2.3. Dostępność transportowa na tle kraju i Europy** **2.3.2. Transeuropejska sieć transportowa Str. 27, Ryc.7** Nieaktualny przebieg dróg na terenie Jaworzna. Od S1 do Śródmieścia wykonany odcinek dwujezdniowy DK79 w klasie GP. Od ul. Krakowskiej do węzła autostradowego A4 Jeleń wykonany odcinek drogi wojewódzkiej klasy G. Aktualne przebiegi dostępne na www.openstreetmap.org	----------	Gmina Jaworzno/ Urząd Miejski w Jaworznie	18.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona. Mapa zostanie skorygowana
42.	**3. Analiza SWOT** **Str. 30 Słabości.** Wśród słabości należy wymienić funkcjonowanie koncesyjnego odcinka między Katowicami a Krakowem, który ogranicza przepustowość najważniejszego korytarza międzywojewódzkiego regionu z powodu najgorszego spośród płatnych autostrad stanu technicznego i najwyższych taryf.	----------	Gmina Jaworzno/ Urząd Miejski w Jaworznie	18.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Załączona analiza SWOT dotyczy czynników najistotniejszych. Należy uznać iż istnienie autostrady to siła natomiast system poboru opłat w pracach warsztatowych nie stanowił czynnika o najwyższym stopniu istotności.
43.	Transport kolejowy: słabości – nieuporządkowanie kwestii własnościowych szlaków.				Uwaga nie zostanie uwzględniona. Załączona analiza SWOT dotyczy czynników najistotniejszych. Wymiar tego zjawiska w zakresie szklaków kolejowych jest niewielka w skali regionu.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
44.	Transport lotniczy: wśród słabości wymieniony marginalny problem braku bezpośredniego połączenia kolejowego. Potencjał demograficzny zagraża przyszłości portu lotniczego a nie jest jego szansą.				Uwaga nie zostanie uwzględniona. Poza sytuacją demograficzną istotny dla rozwoju lotniska jest model podróżowania oraz atrakcyjność gospodarcza i turystyczna regionu dla osób z zewnątrz województwa. Obszar obsługi lotniska wykracza poza granice województwa i kraju a nie opiera się jedynie o mieszkańców regionu
45.	Transport publiczny: konkurencyjność cenowa jako siła – niestety, ale to przeszłość. Przy obecnych taryfach, dostępności, takcie transportu publicznego – transport indywidualny jest bardziej konkurencyjny na krótkie i średnie odległości. Koszty transportu publicznego w dominującym KZKGOP rosną szybciej niż indywidualnego – więc to błędnie zidentyfikowana szansa.				Uwaga zostanie uwzględniona częściowo. Uwaga nie poparta jest faktami, opiera się na indywidualnej opinii. Niemniej dla jasności czynnika proponuje się zmianę dotychczasowego brzmienia na „konkurencyjność kosztowa transportu publicznego w stosunku do transportu indywidualnego”
46.	Najpoważniejszą słabością jest dokonująca się marginalizacja transportu szynowego i spadek ilości pasażerów tramwajów				Uwaga nie zostanie uwzględniona. Mieści się w zagrożeniu o brzmieniu „Tendencja spadkowa w zakresie popytu – tendencje demograficzne oraz zmiana preferencji ludności”.
47.	Najpoważniejszym zagrożeniem jest podejmowanie kosztownych inwestycji dotyczących komunikacji publicznej bez gruntownej diagnozy popytu i Studium Transportowego Aglomeracji. Uniemożliwia to optymalizację kosztów i korzyści oraz stwarza zagrożenie błędnymi politycznymi decyzjami inwestycyjnymi (kolej do Pyrzowic, likwidacja PR zamiast jego ewolucyjna zmiana, inwestycje w błędne lokalizacje centrów przesiadkowych itd).				Nie sformułowano propozycji. Zagadnienia mieszczą się w istniejących słabościach w części SWOT dot. Transportu publicznego.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
48.	Proponujemy wykonanie analizy SWOT dla transportu rowerowego i transportu pieszego. Ich znaczenie dla mobilności miejskiej a nawet w skali centrum aglomeracji jest nie do przecenienia				Uwaga zostanie uwzględniona częściowo. Dodana zostanie analiza SWOT dla transportu rowerowego.
49.	Ze względu na fakt, iż najsilniejsze powiązania międzywojewódzkie istnieją między Śląskiem a Małopolską należy dążyć do przejęcia w drodze porozumienia z GDDKiA zarządzania Autostradą Małopolską po wygaśnięciu umowy koncesyjnej ze Stalexportem w 2027 lub jej przedterminowym rozwiązaniem – taki powinien być jeden z celów strategii, umożliwi on rzeczywiste udrożnienie korytarza, którego przepustowość jest ograniczana sztucznie przez koncesjonariusza.				Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja wykracza poza strukturę i zakres strategii ze względu na szczegółowych charakter propozycji.
50.	Pomimo iż autostrada znajduje się w zarządzie STX to nadal nie została przebudowana do standardu autostrady płatnej, a obecne inwestycje koncesjonariusza kierowane są na usprawnienie poboru opłat aby uniknąć konieczności budowy trzeciego pasa. Dziś wydaje się mało prawdopodobne, żeby przez pozostałe 14 lat koncesji STX doprowadził do wytworzenia na A4 zamkniętego systemu poboru opłat – nie jest bowiem przewidziana przebudowa węzłów w Chrzanowie by można było zabudować tam stacje poboru opłat i dystrybucji biletów. Koncesjonariusz od samego początku stara się minimalizować zakres inwestycji i wydłużać okres ich realizowania. STX może swobodnie regulować popyt stawką za przejazd, więc po dotychczasowych doświadczeniach z tą spółką nie należy się spodziewać zrealizowania budowy trzeciego pasa. Pozostawienie do 2027 roku autostrady w standardzie z połowy lat 90., czego można być pewnym przy aktualnym podejściu STX do zarządzania autostradą (węzeł Murckowska musiał być wyłączony z koncesji by GDDKiA mogło go przebudować pięć lat temu) będzie stanowiło potężny hamulec rozwojowy dla aglomeracji górnośląskiej i krakowskiej. W interesie samorządów wojewódzkich jest jak najszybsze przejęcie autostrady w zarząd, najpóźniej po wygaśnięciu koncesji.				Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja wykracza poza strukturę i zakres Strategii ze względu na szczegółowych charakter propozycji. Wkracza też w sferę istniejących umów zawartych poza jakimkolwiek szczeblem samorządu.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
51.	**REGION** **Cel 3. Str. 40 i 41** Tworzenie centrów przesiadkowych nie może być celem samym w sobie, ani narzuconym strategią kierunkiem działania. Ma wynikać z rzeczywistych potrzeb transportowych. Należy raczej dążyć do zwiększenia ilości połączeń bezpośrednich komunikacyjną publiczną, dzięki czemu można osiągnąć jej konkurencyjność wobec transportu indywidualnego. Centra przesiadkowe mają ograniczać dublowanie i kanibalizowanie form komunikacji publicznej w korytarzach transportowych. Najważniejszym celem powinna być integracja transportu publicznego na poziomie taryfowym i sposobu płacenia za podróż – promowanie ryczałtowego dostępu do środków transportu kolejowego, tramwajowego, autobusowego, trolejbusowego, wypożyczalni rowerów – bilety godzinowe, dzienne, tygodniowe, miesięczne i dłuższe – jeden bilet dla wszystkich form transportu. Sugerujemy ograniczenie możliwości wspierania dotacjami wspólnotowymi środków transportu o napędzie konwencjonalnym. Wymusi to zmiany polityki taborowej firm komunikacyjnych.	----------	Gmina Jaworzno/ Urząd Miejski w Jaworznie	18.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Uwaga jest niejasna i nie wnosi nowych propozycji. Jednym z celów jest właśnie integracja transportu publicznego, o czym mowa w wizji rozwoju oraz w poszczególnych celach np. 2 cel 2. Komplementarność systemu transportowego, kierunek b. Tworzenie centrów przesiadkowych i d. Organizacja i koordynacja przewozów na poziomie regionalnym.
52.	**7. Lista dużych przedsięwzięć** **7.1. Transport drogowy** Realizacja tego projektu znanego również jako A44 (proponujemy przyjęcie takiej nazwy projektu) powinna być zaplanowana w korytarzu od Dziećkowic w Mysłowicach na autostradzie A4 (odcinek koncesyjny – nowy węzeł autostradowy obsługujący) z wykorzystaniem obecnego odcinka S1 przebudowanego do standardu A i dalej między granicą Tychów i Katowic w stronę Gliwic.	Tylko taki przebieg pozwoli płynne przeniesienie tranzytu międzynarodowego z wewnątrz aglomeracyjnego odcinka A4.	Gmina Jaworzno/ Urząd Miejski w Jaworznie	18.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona .. uwaga bardzo szczegółowa dotycząca przebiegu i wariantowania konkretnego projektu. Tego typu rozstrzygnięcia powinny zapadać na etapie przygotowania dokumentacji projektowej i oceny przedsięwzięcia na środowisko. poprzez rozszerzenie zapisów dot. przedsięwzięcia w zakresie jego lokalizacji.
53.	**7. Lista dużych przedsięwzięć** **7.1. Transport drogowy** Po analizie projektu Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego zauważyliśmy, że w prezentowanym materiale nie uwzględniono przedłużenia Drogowej Trasy Średnicowej do Jaworzna.	Miasto popierało ten pomysł i nadal jest nim zainteresowane.	Gmina Jaworzno/ Urząd Miejski w Jaworznie	18.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona. poprzez rozszerzenie zapisów dot. przedsięwzięcia w zakresie jego lokalizacji.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
54.	**Rozdział 7 „Lista dużych przedsięwzięć", punkt 7.7 „Organizacja transportu", str.51** Proponuje dopisać do listy dużych przedsięwzięć: „Budowa i rozwój systemów ITS w największych miastach województwa"	W zdefiniowanym celu strategicznym nr 5: „Wysoka innowacyjność transportu" określony jest priorytetowy kierunek działań: „Rozwój i wdrażanie technologii ITS/telematyki". Zapisy te nie odnajdują odzwierciedlenia w liście dużych przedsięwzięć. Przedsięwzięcie pn.: „Stworzenie Regionalnego Centrum Sterowania Ruchem" stanowi wyłącznie jedną z aplikacji technologii ITS.	Gmina Katowice/ Prezydent Miasta	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Charakter przedsięwzięcia może być węższy w stosunku do generalnego brzemienia celów. Zaproponowana lista przedsięwzięć nie wyklucza i nie ogranicza podejmowania innych przedsięwzięć służących realizacji celów.
55.	**Rozdział 7 „Lista dużych przedsięwzięć", pkt 7.2 Transport szynowy, str.48** Proponuje uzupełnić nazwę przedsięwzięcia następująco: „Rozbudowa CMK poprawiająca prędkość połączenia pomiędzy Katowicami a Krakowem w ramach budowy tzw. „małego Y"	Plany rządowe dotyczące rozbudowy kolei dużych prędkości zakładają realizację tzw. „małego Y" łączącego Warszawę – Katowice – Kraków z wykorzystaniem rozbudowy CMK dla poprawy prędkości.	Gmina Katowice/ Prezydent Miasta	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Brzmienie przedsięwzięcia jest zgodne z zapisami „Strategia dla Rozwoju Polski Południowej w obszarze województw małopolskiego i śląskiego do roku 2020".
56.	**Rozdział 7 „Lista dużych przedsięwzięć", pkt 7.1 Transport drogowy, str.45-47** Proponuje dopisać do listy dużych przedsięwzięć inwestycję pn.: „Rozbudowa Drogi Krajowej Nr 81 od węzła Autostrady A4 z DK 86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej w Katowicach"	W zdefiniowanym celu strategicznym nr 1: „Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi" określony jest priorytetowy kierunek działań: „Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej i szynowej, w tym wsparcie kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T". zapisy te nie znajdują pełnego odzwierciedlenia w liście dużych przedsięwzięć, gdyż planowana przez Katowice inwestycja stanowi wsparcie kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T, poprzez zwiększenie mobilności na połączeniu południowej części województwa z autostradą A4 (sieć TEN-T) i strefą centralną województwa.	Gmina Katowice/ Prezydent Miasta	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja wpisuje się w zakres celu o charakterze otwartym, którego nazwa po korekcie to „Budowa i remont infrastruktury sieci transportowych, w tym wsparcie kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T". To projekty powinny mieć odzwierciedlenie w celach, a nie odwrotnie, ponieważ to cele są nadrzędne w stosunku do projektów.
57.	**Bez uwag**	----------	Gmina Kłomnice	13.11.2013	Nie dotyczy
58.	**Bez uwag**	----------	Gmina Kroczyce	13.11.2013	Nie dotyczy
59.	**7.1 Transport drogowy, strona 47, podpunkt pod nazwą: „Przebudowa i modernizacja dróg wojewódzkich"** Budowa drogi nr 794 omijającym centrum miejscowości Lelów do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 789 oraz drogą krajową 46 w miejscowości Staromieście	Proponowane rozwiązanie pozwoli ominąć centrum miejscowości Lelów, co pozwoli wyprowadzić ruch tranzytowy poza centrum miejscowości, udrożnić układ transportowy i poprawić płynność ruchu na wskazanym odcinku. Wskazane rozwiązanie wpłynie w sposób	Gmina Lelów	31.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięć o charakterze otwartym pn. „Przebudowa i remont dróg wojewódzkich i krajowych" oraz

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		znaczący na poprawę bezpieczeństwa w ruchu. Budowa drogi pozwoli na utworzenie lokalnego węzła drogowego łączącego trzy drogi (DW 794, DW 789, DK 46), który wpłynie na zwiększenie dostępności transportowej województwa oraz uporządkowanie ruchu tranzytowego wokół miejscowości Lelów.			„Budowa obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich i krajowych”.
60.	**Strona 39 – Cel 2 Komplementarność systemu transportowego – Priorytetowe kierunki działań** Dodanie pkt e) wprowadzenie systemu umożliwiającego korzystanie z wszystkich środków komunikacji za pomocą jednego biletu	Na terenie woj. śląskiego brak jest systemowego rozwiązania funkcjonującego z powodzeniem w niektórych krajach Europy Zachodniej i Środkowej w zakresie korzystania z oferty różnych przewoźników na zasadzie jednego biletu	Gmina Lyski	30.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez dodanie w celu 2 kierunku pn. „Wprowadzenie systemu umożliwiającego korzystanie z wszystkich środków komunikacji publicznej za pomocą jednego biletu”.
61.	**Strona 40 – Cel 3 Efektywna mobilność – Priorytetowe kierunki działań** Dodanie pkt o) stworzenie jednostek w powiatach koordynujących działania w zakresie komunikacji publicznej	Obecnie wprowadzane zmiany na terenie jednej gminy bardzo często nie są konsultowane z jednostkami sąsiednimi, co prowadzi do zakłóceń w funkcjonowaniu systemu komunikacyjnego.	Gmina Lyski	30.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona. Cel 3 adresowany jest do aglomeracji miejskich. Dodany zostanie kierunek w celu 2 pn. „Wsparcie tworzenia lokalnych systemów organizacji transportu publicznego”.
62.	**Strona 50 Lista dużych przedsięwzięć – 7.7 Organizacja transportu** Dodanie przedsięwzięcia mającego na celu wprowadzenie „jednego biletu” obejmującego swym zakresem całe województwo śląskie”	Identycznie jak w przypadku pkt 1.	Gmina Lyski	30.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez dodanie w celu 2 kierunku pn. „Wprowadzenie systemu umożliwiającego korzystanie z wszystkich środków komunikacji publicznej za pomocą jednego biletu”.
63.	**Dotyczy całości projektu Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko.** Po zapoznaniu się z treścią projektu Strategii, nasuwają się następujące wątpliwości i uwagi: - w opracowaniu brak jest jednoznacznie co przewiduje się do realizacji w konkretnych gminach,	Przedstawione w rubryce obok uwagi, powinny być uzupełnione w całym opracowaniu projektu Strategii.	Gmina Łaziska Górne/ Urząd Miejski Łaziska Górne	19.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Strategia jest dokumentem strategicznym o charakterze regionalnym, który wskazuje kierunki rozwoju systemu transportu.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
					Zawarte w Strategii przedsięwzięcia są kluczowe z punktu widzenia całego regionu, lecz nie są jedynymi jakie powinny uzyskać wsparcie. Istotne na etapie wdrażania jest, aby projekt zgłaszany do programów wykonawczych czy operacyjnych był zgodny z celami i kierunkami a nie był „wpisany" dosłownie w strategię.
64.	- na przykładzie naszej gminy brak jest np. planu budowy centrum przesiadkowego w rejonie dworców kolejowych,				Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięcia o charakterze OTWARTYM pn. „Tworzenie centrów przesiadkowych".
65.	- w strategii brak jest mowy o koniecznych remontach do przeprowadzenia na trakcji kolejowej (remonty torów kolejowych),				Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięcia o charakterze OTWARTYM, którego nazwa po korekcie to " Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe".
66.	- w Strategii brak jest jakiejkolwiek informacji nt. przywrócenia szybkiego połączenia kolejowego pomiędzy Tychami a Jaśkowicami (przez Łaziska i Orzesze),				Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięcia o charakterze OTWARTYM, którego nazwa po korekcie to " Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe".

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
67.	- rozwój szybkiego wahadłowego połączenia kolejowego na trasie Orzesze-Jaśkowice – Katowice Centrum,				Uwaga nie zostanie uwzględniona. Strategia zawiera przedsięwzięcie, którego nazwa po korekcie to „Stworzenie szybkiej kolei regionalnej" i jedna z lokalizacji to linia: Katowice - Rybnik – Racibórz/Wodzisław Śląski – Chałupki, w ciągu której położona jest wnioskowana trasa.
68.	- nieopisana jest dokładnie przyszłość PKS-ów,				Uwaga nie zostanie uwzględniona. Strategia wskazuje kierunki rozwoju systemu transportu w województwie, ale nie może jednak rozstrzygać kwestii przyszłości PKS –ów.
69.	- brak jest jakiejkolwiek informacji na temat finansowania komunikacji autobusowej na liniach pomiędzy powiatem mikołowskim a Katowicami - Zadanie to obecnie finansowane jest przez poszczególne gminy, które finansują zadanie Marszałka Województwa. Całość finansowania tego zadania powinien przejąć Marszałek Województwa zgodnie z Ustawą o Transporcie. -brak jest opisu nt. ograniczenia komunikacji indywidualnej (samochody osobowe), dot. to zachęcenia właścicieli pojazdów, aby niektóre linie komunikacyjne do dużych aglomeracji były bezpłatne lub o symbolicznej opłacie.				Uwaga nie zostanie uwzględniona. Najważniejsze źródła pochodzenia kapitału na finansowanie systemu transportowego zostały wskazane w pkt. 8.4.
70.	- Strategia nie przewiduje konieczności przebudowy drogi DK-81 na odcinku od Katowic do Mikołowa lub Łazisk Górnych o trzeci pas ruchu w każdą stronę				Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja wpisuje się w kierunek a celu 1, którego nazwa po korekcie to „Budowa i remont infrastruktury sieci transportowych, w tym wsparcie kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T".

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
71.	**7/48/7.2 Transport szynowy** Proponuję połączyć zadania Budowa linii kolejowej do MPL „Katowice" w Pyrzowicach z zadaniem Stworzenie północnej obwodnicy kolejowej Metropolii Górnośląskiej ze zmianą trasy przebiegu linii kolejowej	Za poprowadzeniem linii kolejowej w relacji Katowice – Bytom – Tarnowskie Góry – Pyrzowice – Zawiercie – Sosnowiec – Katowice przemawiają względy gospodarcze, społeczne, techniczne, środowiskowe i ekonomiczno-finansowe. Wyznaczona trasa zapewni rentowność eksploatacji linii kolejowej poprzez jej wykorzystanie dla pasażerskiego transportu zbiorowego na trasie Tarnowskie Góry – Bytom – Chorzów – Katowice oraz transportu cargo m.in. poprzez dostawy paliwa lotniczego do MPL „Katowice" w Pyrzowicach oraz innych towarów do planowanej okołolotniskowej specjalnej strefy ekonomicznej. Ponadto, istnieje możliwość wykorzystania istniejącego układu torowego linii nr 131 i 182, mając na uwadze także wieloletnią koegzystencję tych linii ze wszystkimi elementami środowiska przyrodniczego oraz społeczną akceptację dla istniejących i eksploatowanych szlaków kolejowych, w przeciwieństwie wariantu „skróconego". Mając na uwadze opłacalność przewozów pasażerskich ustalono, że średniodobowy koszt wykonywania transportu wg wariantu „tarnogórskiego" wynosi 79 zł/ jednego pasażera, a w wariancie „skróconym" 228 zł/jednego pasażera, przy minimalnie wydłużonym czasie przejazdu, ale większej ilości podróżnych korzystających z przejazdu koleją. Ponadto w rejonie Miasteczka Śląskiego i Tarnowskich Gór usytuowana jest jedna z największych w Europie magistrali kolejowych realizująca europejskie trasy przewozowe na liniach kolejowych północ-południe i wschód – zachód. Uwzględniając wykorzystanie linii kolejowej nr 182 jako obwodnicy kolejowej Metropolii Górnośląskiej należy zwrócić uwagę, że PKP Polskie Linie Kolejowe SA zamierzają definitywnie wyłączyć z ruchu linię kolejową relacji Tarnowskie Góry – Zawiercie.	Gmina Miasteczko Śląskie Burmistrz Miasta	08.10.2013	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Przedsięwzięcia są wobec siebie komplementarne i mają i różny przebieg oraz są na różnym stopniu planistycznym.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
72.	**Rozdział 2.2.1. Stan infrastruktury, str. 10 ust 5** Możliwy błąd w określeniu długości i gęstości sieci dróg powiatowych w subregionie zachodnim	W dokumencie pn. „Diagnoza systemu transportu Województwa Śląskiego" stanowiącym załącznik do Założeń Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego z dnia 30 marca 2012 r. na stronie nr 50 znajduje się informacja, iż najmniej dróg powiatowych jest w Subregionie Zachodnim (nieco ponad 10% dróg powiatowych). Gęstość dróg powiatowych jest najniższa na terenach położonych w północno- zachodniej i południowej części regionu (str. 51)	Gmina Racibórz	25.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Uwaga nie odnosi się do wersji dokumentu poddanej konsultacjom.
73.	**Rozdział 2.2.3. Zarządzanie transportem, str. 22. Publiczna komunikacja miejska ust 1 tiret 8** Sugeruje się zmianę brzmienia na: „Racibórz (z linią wybiegającą na m.in. do Rydułtów").	Linia nr 14 komunikacji miejskiej obsługiwanej przez Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. Z o. o. łączy miasto Racibórz z Miastem Rydułtowy.			Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją
74.	**Rozdział 3 Analiza SWOT, str. 30, tabela Siły, wers 3** Ośrodek Raciborski nie posiada dogodnego skomunikowania drogowego ze stolicą województwa (metropolią Górnośląską)	Pokonanie 37 kilometrów dzielących Racibórz od węzła autostradowego w Żorach zajmuje nierzadko ponad 1,5 godziny			Uwaga nie zostanie uwzględniona. Ośrodek raciborski jest ośrodkiem subregionalnym – lokalnym ośrodkiem rozwoju. Natomiast w subregionie zachodnim ośrodkiem regionalnym jest Aglomeracja Rybnicka.
75.	Połączenie drogowe terminalu w Sławkowie z drogą ekspresową S-1 w Sosnowcu i DK-94 w Sławkowie. Ujęcie wykonania drogi w Strategii Rozwoju Systemu Transportu Woj. Śląskiego	Dogodne połączenie Euroterminala z drogą ekspresową w Sosnowcu i z DK-94 w Sławkowie. Wyeliminowanie z ruchu kołowego samochodów ciężarowych, głównie TIR-ów z dróg lokalnych m. Sławkowa	Gmina Sławków Burmistrz Miasta	10.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Wchodzi w zakres przedsięwzięcia pn. „Stworzenie i rozwój sieci multimodalnych centrów logistycznych".
76.	**Rozdział 7 Lista dużych przedsięwzięć, p. 7.1. Transport drogowy strony: 45-51.** Nie uwzględniono budowy drogi łączącej terminal w Sławkowie z drogą krajową nr 94 w Sławkowie oraz drogą krajową nr 1 w Sosnowcu.	Poprawa skomunikowania transportowego zespołu terminali zarówno w systemie drogowym, jak i kolejowym, opartym o szerokotorową linię kolejową nr 65 (relacji przejście graniczne w Hrubieszowie – stacja kolejowa LHS w Sławkowie). GDDKiA Oddział w Katowicach posiada dokumentację projektową wykonaną w pełnym zakresie, uzyskano również dla wybranego wariantu decyzję wojewody śląskiego Nr ŚR/III/66130/64/07 z dnia 31.01.2008 r.	Gmina Sosnowiec	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Wchodzi w zakres przedsięwzięcia pn. „Stworzenie i rozwój sieci multimodalnych centrów logistycznych".

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.			
77.	**Tabela 3. Cel strategiczny „Otwartość i spójność" (str. 59)** Poprawienie wartości bazowej dla czasu podróży na trasie Częstochowa – Bielsko-Biała z 146 minut na 166 minut.	Błąd rachunkowy: 91 + 75 = 166, a nie 146.	Gmina Sosnowiec	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Czas podano wg rozkładu jazdy
78.	**Tabela 3. Cel strategiczny Mobilność (str. 60)** Brak wskaźnika rezultatu „Średni czas podróży w systemie transportu zbiorowego pomiędzy wybranymi centrami przesiadkowymi, ośrodkami wewnątrzmiejskimi, centrami miast aglomeracji w tym centrami miast GZM, innymi ważnymi generatorami potoków pasażerskich.	Wskaźnik istotny dla oceny konkurencyjności zbiorowego systemu transportu osób.	Gmina Sosnowiec	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Brak możliwości pozyskania miarodajnego wskaźnika.
79.	Tabela 3. Cel strategiczny Mobilność (str. 60) Brak wskaźnika rezultatu „Udział podróży realizowanych w systemie transportu zbiorowego w stosunku do ilości wszystkich podróży odbywanych na ocenianym obszarze.	Wskaźnik istotny dla oceny konkurencyjności zbiorowego systemu transportu osób.	Gmina Sosnowiec	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Brak możliwości pozyskania miarodajnego wskaźnika
80.	**Uwagi odnoszące się do całości dokumentu** Brak wskazania na konieczność uzyskania przez system zbiorowego transportu osób przymiotu nie tylko atrakcyjności lecz jego KONKURENCYJNOŚCI w stosunku do indywidualnego systemu transportu osób.		Gmina Sosnowiec	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez dodanie w wizji cechy „konkurencyjny".
81.	Zbyt słabe wskazanie na konieczność szerokiego stosowania rozwiązań z zakresu ITS, między innymi w celu uzyskania faktycznego i bezwzględnego priorytetu dla pojazdów zbiorowego system transportu osób.				Uwaga nie zostanie uwzględniona. Stosowanie ITS jest wskazane w wielu miejscach Strategii, w tym w szczególności w celu 5 pn. „Wysoka innowacyjność transportu".
82.	Brak zapisu o konieczności wymuszenia zmian w polityce taborowej przewoźników (posiadanie pojazdów o zróżnicowanej pojemności), w celu elastycznego dostosowywania podaży usług przewozowych do zmian w popycie (zachodzących w ciągu doby, tygodnia, roku).				Uwaga nie zostanie uwzględniona. Strategia nie jest instrumentem mogącym „wymuszać", lecz budować porozumienie wokół wyznaczonych celów i kierunków.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
83.	Konieczność wprowadzenia mechanizmów preferujących (a nie jedynie promujących) rozwój zbiorowego system transportu osób.				Uwaga nie zostanie uwzględniona. Preferencja zawarta jest w Celu 3, kierunek c. pn. „Uprzywilejowanie transportu publicznego w ramach ciągów komunikacyjnych”.
84.	**Str.11 pkt 8**, Wnoszę o uzupełnienie ilości km na terenie województwa drogi S-1	Dla pozostałych dróg ekspresowych podano ilość km	Gmina Sosnowiec/ I Zastępca Prezydenta	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
85.	**Str. 18 pkt 6.** KZK GOP, który organizuje komunikację	KZK GOP jest organizatorem komunikacji			Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
86.	**Str. 20 pkt 1 i 5**. Niejednoznaczny zapis natężeń ruchu. Proszę o wyjaśnienie czy odnosi się do dróg krajowych – pkt 1 oraz do dróg wojewódzkich pkt 5, czy też wymaga korekty	W pkt 1 podano, że największy w kraju wzrost natężenia, a w pkt 5, że najniższe tempo wzrostu natężenia ruchu.			Uwaga zostanie uwzględniona poprzez dodanie słowa „na drogach wojewódzkich” w pkt. 5.
87.	**Str. 22 pkt 2 i 3**. Wnoszę o dopisanie pkt 2 i 3 dla miast na prawach powiatu dróg krajowych	W miastach na prawach powiatu zarządcą dróg krajowych oraz zarządzającym ruchem na drogach jest Prezydent Miasta			Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
88.	**Str. 30 Tabela Transport drogowy Siły**. Użyto sformułowania „Dogodny przebieg autostrad”. Proponuję: „Przebieg autostrad”	W kontekście wykazania potrzeby budowy obwodnicy autostradowej takie sformułowanie wydaje się nie trafione			Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
89.	**Str. 41. Brak ppkt n o treści:** Brak opłat dla pojazdów osobowych za przejazd autostradami	Ppkt wymieniony w Tabeli nr 2 na str. 44.			Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
90.	**7.1. Budowa obwodnicy autostradowej Metropolii Górnośląskiej**. Proszę o wyjaśnienie planowanego przebiegu tego połączenia drogowego tj. lokalizacji węzłów z A4.	W opisie wskazano tylko lokalizację Katowice-Gliwice			Uwaga nie zostanie uwzględniona. Planowany przebieg zostanie ustalony w decyzji lokalizacyjnej.
91.	**7.1. Budowa drogi ekspresowej S1 str. 45.** Proszę o zmianę zapisów tj. lokalizacja: Pyrzowice-Bielsko-Biała. Zakres : budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury drogowej.	Taki zapis pozwoli na działania związane z przebudową istniejących odcinków S1, które takowej będą wymagały.			Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
92.	**7.1. Transport drogowy str. 47.** Wnoszę o dodanie zadania pn. „Przebudowa i modernizacja dróg krajowych" Lokalizacja: drogi zarządzane prze Prezydentów Miast na prawach powiatu i dalej opis jak dla dróg wojewódzkich	Z uwagi na spójność całego układu drogowego dróg krajowych zachodzi konieczność wspierania przez samorząd województwa prac związanych z przebudową takich odcinków dróg w skali województwa.			Uwaga zostanie uwzględniona częściowo poprzez korektę na „obszar województwa" lokalizacji przedsięwzięcia, którego nazwa po zmianie to „Przebudowa i remont dróg wojewódzkich i krajowych" .
93.	**7.2. Transport szynowy str. 48**. Proszę o rozważenie wykreślenia „Budowa kolei dużych prędkości"	Wydaje się, że nawet w perspektywie 2030r. zadanie to nie będzie realizowane.			Uwaga nie zostanie uwzględniona. Przedsięwzięcie ma duże znaczenie dla rozwoju systemu transportowego regionu.
94.	**Na stronie 22** w zdaniu „Na terenach miast na prawach powiatu funkcje zarządców dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych pełnią prezydenci" należy dodać, że również dróg krajowych;	----------	Gmina Sosnowiec (UM Sosnowiec)	04.11. 2013 spotkanie konsultacyjne	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
95.	**Budowa obwodnic w ciągu dróg klasy DW i DK** obejmuje także przebudowę i modernizację dróg krajowych w obrębie miast na prawach powiatu?				Tak
96.	**czy w przedsięwzięciu "Stworzenie i rozwój sieci multimodalnych centrów logistycznych"** mieści się budowa połączenia drogowego do terminalu w Sławkowie?				Tak, zapisy zostaną doprecyzowane.
97.	**We wskaźnikach monitoringu** uwzględnione czasy przejazdu transportem szynowym zawierają pewne nieścisłości (czasy na odcinkach Bielsko-Biała – Katowice i Katowice – Częstochowa nie sumują się do czasu na odcinku Bielsko-Biała – Częstochowa);	----------	Gmina Sosnowiec (Prac. Urbanistyczna)	04.11. 2013 spotkanie konsultacyjne	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Czasy podane zostały na podstawie rozkładu jazdy.
98.	**Należy wyraźniej postawić nacisk na promocję transportu zbiorowego**, który powinien być nie tylko atrakcyjny, ale przede wszystkim konkurencyjny względem indywidualnego;				Uwaga zostanie uwzględniona poprzez zmianę brzmienia kierunku w celu 3 pkt k, na „Promocja i preferencja transportu zbiorowego" .
99.	**Błędna jest polityka taborowa** przewoźników (pojemność środków transportu powinna być w większym stopniu dostosowana do popytu, który waha się w ciągu doby);				Uwaga nie zostanie uwzględniona. Nie dotyczy zapisów projektu Strategii.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
100.	**Należy uwzględnić wskaźniki: „udział podróży osób transportem zbiorowym w transporcie osób ogółem”** oraz „czasy przejazdu pomiędzy różnymi ośrodkami w ramach aglomeracji”				Uwaga nie zostanie uwzględniona. wsk.1. - brak danych, wsk.2. - zbyt szczegółowy.
101.	**Transport zbiorowy to nie tylko transport szynowy**, ale także np. autobus pośpieszny na wydzielonym pasie;				Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zapisy Strategii nie ograniczają się do transportu szynowego.
102.	**Jak największy nacisk należy położyć na rozwój ITS** (jako źródło danych na temat systemu transportu, pozwalające kształtować go najbardziej efektywnie);				Uwaga nie zostanie uwzględniona. Cel 5. W całości poświęcony jest innowacjom
103.	**Niewystarczająco w dokumencie ujęto problem kosztów społecznych** związanych z dominacją transportu indywidualnego.				Uwaga nie zostanie uwzględniona. Brak odpowiednich danych.
104.	**Dzięki odpowiedniemu monitorowaniu ruchu** oraz położeniu nacisku na transport zbiorowy można będzie ograniczyć koszty społeczne (skrócenie czasu przejazdu razy ilość przewożonych osób – niższe koszty zewnętrzne, społeczne)				Uwaga zostanie uwzględniona częściowo. W celu 5 zostanie dodany kierunek pn. „Prowadzenie systematycznych badań ruchu, potrzeb i zachowań komunikacyjnych”.
105.	**Bez uwag**	----------	Gmina Suszec	05.11.2013	Nie dotyczy
106.	**Rozdział 7.1. Transport drogowy – strona 46, Budowa drogi ekspresowej S69** Proponujemy o ujęcie w przedmiotowym zadaniu budowy obwodnicy Buczkowic i Rybarzowic, która połączy drogę ekspresową S69 z drogą wojewódzką nr 942	Realizacja przedmiotowej inwestycji pozwoli na przejęcie ruchu pojazdów jadących od węzła budowanej drogi ekspresowej S69 do Szczyrku omijając tereny zabudowane Rybarzowic i Buczkowic. Połączenie to pozwoli również na odciążenie zatłoczonej drogi wojewódzkiej nr 942 na odcinku Mikuszowiec- Bystra- Meszna- poprawiając znacząco warunki komunikacji do Szczyrku i dalej w kierunku Wisły.	Gmina Szczyrk	11.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Proponowane inwestycje wpisują się w przedsięwzięcie, którego nazwa po korekcie to „Budowa obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich i krajowych”. Przedsięwzięcie ma charakter otwarty i nie zawiera na tym etapie konkretnych lokalizacji.
107.	**Proponowane inwestycje w ramach sieci kompleksowej TEN-T:** Transport drogowy: zapis przebiegu drogi ekspresowej S11 określony jako Kępno – Pyrzowice jest niezgodność z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r.	----------	Gmina Tarnowskie Góry/ Urząd Miejski w Tarnowskich Górach	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Uwaga dotyczy diagnozy stanu istniejącego określonego w dok. TEN-T i nie powoduje zmiany w ustaleniach strategii.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (DZ. U. z 2004 r. NR 128, poz. 1334, z późn. zm.) Określającym koniec tej drogi w nieokreślonym węźle autostrady A1;				W przedsięwzięciach zawartych w strategii proponuje się orientacyjny kierunek przebiegu S11 Katowice – (w. A4)– (w. A1) – Tarnowskie Góry – (Poznań).
108.	**Proponowane inwestycje w ramach sieci kompleksowej TEN-T:** Transport kolejowy: w przebiegu trasy: Gdynia – Tczew – Częstochowa - Tarnowskie Góry – Katowice w sposób nieuzasadniony wpisano Częstochowę;	----------	Gmina Tarnowskie Góry/ Urząd Miejski w Tarnowskich Górach	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
109.	**Proponowane inwestycje w ramach sieci kompleksowej TEN-T:** Terminale kolejowo-drogowe: wpisano Pyrzowice, których dostępność nawet w przypadku realizacji szybkiej kolei przez Piekary Śląskie będzie ograniczona.	----------	Gmina Tarnowskie Góry/ Urząd Miejski w Tarnowskich Górach	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Uwaga dotyczy diagnozy stanu istniejącego określonego w dok. TEN-T. Ponadto jest niejasna w kontekście istniejącej, realizowanej i planowanej w tym obszarze infrastruktury transportowej w szczególności A1, S 1, S11, linii kolejowej 182, połączenia kolejowego z Katowicami.
110.	**Proponowane inwestycje w ramach sieci bazowej TEN-T:** Wskazują wyłącznie na MPL jako ośrodek transportu lotniczego bez poprawy obecnego skomunikowania go z drogą kolejową bądź kołową, całkowicie nie uwzględniając istniejącej infrastruktury kolejowej w rejonie Białego Śląska (największy w kraju węzeł kolejowy oraz Magistrala Węglowa).	----------	Gmina Tarnowskie Góry/ Urząd Miejski w Tarnowskich Górach	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Uwaga jest niejasna w kontekście istniejącej, realizowanej i planowanej w tym obszarze infrastruktury transportowej w szczególności A1, S 1, S11, linii kolejowej 182, połączenia kolejowego z Katowicami.
111.	Zaproponowany naszemu obszarowi funkcjonalnemu systemu transportowy w roku 2030 nie wykaże żadnej z cech ujętych w wizji systemu dla województwa śląskiego (a więc będzie nienowoczesny, nieatrakcyjny, nieefektywny, niezintegrowany, niespójny oraz nieprośrodowiskowy).	----------	Gmina Tarnowskie Góry/ Urząd Miejski w Tarnowskich Górach	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Uwaga jest niejasna w kontekście istniejącej, realizowanej i planowanej w tym obszarze infrastruktury transportowej w szczególności A1, S1, S11, linii kolejowej 182, połączenia kolejowego z Katowicami. Należy

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
					również mieć na uwadze kierunki działań i ich terytorialny wymiar w szczelności w zakresie transportu publicznego adresowane dla tego obszaru.
112.	**Budowa drogi ekspresowej S11** – nazwa zadania określona została niezgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (DZ. U. z 2004 r. NR 128, poz. 1334, z późn. zm.). Propozycje rozwiązań: - uzgodnienie zapisu przebiegu planowanej drogi S11 wraz ze wskazaniem węzła w Piekarach Śląskich-Szarleju (zgodnie z uchwałami: Rady Miejskiej w Tarnowskich Górach – Uchwała Nr X/86/2007, Rady Powiatu Tarnogórskiego Uchwała Nr XIII/141/2007) – przebieg 7' na załączonej mapie poglądowej (załącznik nr 3) – w horyzoncie czasowym do 2020 roku lub - uzgodnienie zapisu przebiegu planowanej drogi S11 wraz ze wskazaniem węzła w Pyrzowicach, z jednoczesną przebudową i modernizacją drogi W908 oraz drogi DK 78 i budową nowego odcinka począwszy od DK 78 w rejonie Osady Jana w Tarnowskich Górach poprzez obwodnicę miejscowości: Nakło Śląskie (Świerklaniec), Orzech (Świerklaniec), Radzionków do skrzyżowania z drogą W911 jako nowego ciągu drogi W908 i dalej do węzła autostrady A1 Piekary Śląskie – Szarlej i ul. Jana Pawła II w Bytomiu (do 2020 roku) lub - uzgodnienie zapisu przebiegu planowanej drogi S11 wraz ze wskazaniem węzła w Pyrzowicach wraz z przedłużeniem drogi ekspresowej S1 w kierunku zachodnim od węzła z autostrada A1 w Pyrzowicach wzdłuż granicy pomiędzy Gminą Świerklaniec i Miasteczkiem Śląskim (na północ od Jeziora Chechło-Nakło) do węzła z drogą ekspresową S11 w Tarnowskich Górach (do 2020 roku);	----------	Gmina Tarnowskie Góry/ Urząd Miejski w Tarnowskich Górach	08.11.2013	Uwaga została uwzględniona częściowo, poprzez wskazanie w Strategii orientacyjnego przebiegu drogi ekspresowej S11 w korytarzu: Katowice – (węzeł A4) – (węzeł A1) – Tarnowskie Góry – (Poznań) oraz przedłużenie drogi ekspresowej S1 w kierunku zachodnim od węzła z autostradą A1 w Pyrzowicach do węzła z drogą ekspresową S11. W strategii wskazuje się orientacyjny korytarz przebiegu dróg i szlaków ujętych w przedsięwzięciach, natomiast ostateczny przebieg powinien zostać określony w pracach studyjnych dotyczących konkretnych projektów oraz w procedurze oddziaływania na środowisko w ramach których powinien zostać określone warianty przebiegu infrastruktury
113.	**Budowa drogi ekspresowej S46** Proponujemy zmiany planowanego horyzontu czasowego realizacji z etapu II na etap I tj. do roku 2020;	----------	Gmina Tarnowskie Góry/ Urząd Miejski w Tarnowskich Górach	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Obecne zaawansowanie prac nad tym projektem nie umożliwia jego ujęcie w tym okresie.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
114.	**Przebudowa i modernizacja dróg wojewódzkich** Zastanawiający jest fakt braku wskazania konkretnych propozycji; proponujemy: przebudowę i modernizację dróg W908 i W911 wraz z budową łącznika pomiędzy DK 78 a W911 w rejonie Tarnowskich Gór, Świerklańca, Radzionkowa i Piekar Śląskich (do 2020 roku);	----------	Gmina Tarnowskie Góry/ Urząd Miejski w Tarnowskich Górach	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zaproponowane projekty wpisują się w otwarte przedsięwzięcie, którego nazwa po korekcie to „Przebudowa i remont dróg wojewódzkich i krajowych”.
115.	**Budowa i modernizacja dróg łączących autostrady z innymi drogami krajowymi i wojewódzkimi** - Zastanawiający jest fakt braku wskazania konkretnych propozycji; proponujemy: - modernizacja połączenia autostrady A1 (węzeł Wieszowa) poprzez DK 78 z drogą wojewódzką W908 (do 2020 roku); - modernizacja połączenia autostrady A1 (węzeł Bytom) poprzez DK 11 i DK 78 z drogą W908 (do 2020 roku);	----------	Gmina Tarnowskie Góry/ Urząd Miejski w Tarnowskich Górach	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zaproponowane projekty wpisują się w otwarte przedsięwzięcie. Dla tego typu przedsięwzięć powinny zostać przygotowane dokumenty krótkookresowe zawierające projekty inwestycyjne
116.	**Budowa obwodnic w ciągu dróg klasy DW i DK** Zastanawiający jest fakt braku wskazania konkretnych propozycji; proponujemy: budowa łącznika drogi ekspresowej S11 z drogą DK 11 (jako DK) w rejonie skrzyżowania ulic Obwodowa/Zagórska w Tarnowskich Górach (wraz z budową S11 do 2020 roku);	----------	Gmina Tarnowskie Góry/ Urząd Miejski w Tarnowskich Górach	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zaproponowane projekty wpisują się w otwarte przedsięwzięcie. Dla tego typu przedsięwzięć powinny zostać przygotowane dokumenty krótkookresowe zawierające projekty inwestycyjne.
117.	**Budowa drogi kolejowej z Katowic do MPL w Pyrzowicach** Niedookreślenie przebiegu linii kolejowej; proponujemy przebieg linii przez Tarnowskie Góry z odgałęzieniem do Lublińca (modernizacja linii kolejowej 131 wraz z odbudową linii kolejowej 182) - do 2020 roku;	----------	Gmina Tarnowskie Góry/ Urząd Miejski w Tarnowskich Górach	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Strategia określa cele, kierunki i ogólne przedsięwzięcia a nie konkretne przebiegi poszczególnych projektowanych linii i dróg. W Strategii wskazuje się orientacyjny korytarz przebiegu dróg i szlaków ujętych w przedsięwzięciach, natomiast ostateczny przebieg powinien zostać określony w pracach studyjnych dotyczących konkretnych projektów oraz w procedurze oddziaływania na środowisko w ramach których powinien zostać określone warianty przebiegu infrastruktury.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
118.	**Stworzenie szybkiej kolei regionalnej** Proponujemy uzupełnienie zadania o kolejną lokalizację korytarza transportowego: Katowice – Bytom – Tarnowskie Góry – Lubliniec;	----------	Gmina Tarnowskie Góry/ Urząd Miejski w Tarnowskich Górach	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
119.	**Stworzenie północnej obwodnicy kolejowej Metropolii Śląskiej (Tarnowskie Góry – Miasteczko Śląskie – Pyrzowice – Siewierz – Zawiercie)**: Proponujemy przyspieszenie horyzontu czasowego do 2020 roku ze względu na minimalny koszt inwestycji;	----------	Gmina Tarnowskie Góry/ Urząd Miejski w Tarnowskich Górach	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
120.	**Rewitalizacja, modernizacja i odtworzenie linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe** Zastanawiający jest fakt braku wskazania konkretnych propozycji; proponujemy zapis: odtworzenie linii kolejowej 145 łączącej stację kolejową Radzionków-Rojca z Bytomiem-Rozbark;	----------	Gmina Tarnowskie Góry/ Urząd Miejski w Tarnowskich Górach	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Przedsięwzięcie ma charakter OTWARTY. Dla tego typu przedsięwzięć powinny zostać przygotowane dokumenty krótkookresowe zawierające projekty inwestycyjne.
121.	**Rozbudowa, modernizacja istniejących lotnisk i lądowisk do celów biznesowych** Proponujemy: uzupełnienie nazwy zadania wyrazami „i sanitarnych" oraz uzupełnienie lokalizacji o miasta Lubliniec i Tarnowskie Góry (budowa lądowisk dla helikopterów na terenie jednostek wojskowych (JW 4101 i JW 3390);	----------	Gmina Tarnowskie Góry/ Urząd Miejski w Tarnowskich Górach	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona częściowo poprzez dodanie kierunku działania w celu 4 kierunku pn. „Rozwój sieci szpitalnych oddziałów ratunkowych oraz sieci lądowisk sanitarnych".
122.	**Budowa spójnej sieci dróg/tras rowerowych o zasięgu ponadlokalnym według jednolitych standardów** Akceptujemy z zastrzeżeniem konieczności wskazania sieci szkieletowej dróg/tras;	----------	Gmina Tarnowskie Góry/ Urząd Miejski w Tarnowskich Górach	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Strategia określa cele, kierunki i ogólne przedsięwzięcia, a nie konkretne przebiegi poszczególnych projektowanych linii i dróg. To przedsięwzięcie musi zostać przygotowane na zasadzie partnerstwa pomiędzy różnymi szczeblami samorządu.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
123.	**Stworzenie i rozwój multimodalnego centrum logistycznego**: Proponujemy uzupełnić lokalizację o Tarnowskie Góry (projekt strategii nie wykorzystuje efektu synergii pomiędzy Magistralą Węglową (linia kolejowa 131), największym w kraju tarnogórskim węzłem kolejowym, planowaną odbudową linii 182, MPL w Pyrzowicach oraz planowaną drogi ekspresowej S11 bez względu na przyjęty wariant lokalizacji).	----------	Gmina Tarnowskie Góry/ Urząd Miejski w Tarnowskich Górach	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zawarte w Strategii przedsięwzięcia są kluczowe z punktu widzenia całego regionu lecz nie są jedynymi jakie powinny uzyskać wsparcie. Istotne na etapie wdrażanie aby zgłaszany projekt do programów wykonawczych czy operacyjnych był zgodny z celami i kierunkami, a nie był „wpisany" dosłownie w strategię.
124.	**Rozdział 2.2.3. podtytuł „Publiczna komunikacja miejska" str. 22.** Proponujemy zmienić zapis dotyczący Tychów na następujący: „Tychy (wraz z 7 innymi gminami tworzącymi porozumienie komunalne, w skład którego wchodzą Lędziny, Mikołów, Łaziska G., Orzesze, Ornontowice, Kobiór, Wyry)"	Stan faktyczny zgodny z treścią porozumienia	Gmina Tychy/Urząd Miasta Tychy	12.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
125.	**Spis stron internetowych str. 65.** Winno być Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach zamiast Miejski Zakład Komunikacji w Tychach	Oczywista omyłka			Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
126.	**Rozdział 6, Cel 3 str. 41.** Proponujemy rozszerzenie zapisu podpunktu 6. zamiast dotychczasowego brzmienia proponujemy zapis następujący: „Koordynacja działań organizatorów transportu, a także wypracowanie zasad finansowania publicznego transportu autobusowego o statusie przewozów wojewódzkich".	Sprawa wojewódzkich przewozów autobusowych jest przedmiotem rocznych porozumień zawartych pomiędzy Zarządem Województwa a organizatorami transportu (m.in. KZK GOP, Miasto Tychy, itp.) W ślad za ww. porozumieniami zawarto umowy o udzielenie pomocy finansowej Województwu Śląskiemu. Są to rozwiązania doraźne, które winny ulec modyfikacji w kierunku przejęcia finansowania przewozów wojewódzkich przez Marszałka Województwa.			Uwagę uwzględniono częściowo poprzez dodanie kierunku: „Wypracowanie zasad finansowania transportu publicznego".
127.	**Rozdział 8.4. punkt 4, str. 57** Proponujemy rozszerzyć zapis o finansowanie wojewódzkich przewozów autobusowych w rozumieniu ustawy o publicznych transporcie zbiorowym	Jak wyżej			Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
128.	**Str. 4, 2.1.1., pkt 10) Czynniki społeczno-gospodarcze** Jest to drugi co do wielkości po województwie mazowieckim	Czy całe województwo można nazywać ośrodkiem akademickim? Ośrodek kojarzy się raczej z pojedynczym miastem jako obiektem/zjawiskiem	Gmina Wodzisław Śląski	18.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	ośrodek badawczy kraju. Województwo jest także jednym z największych ośrodków akademickich w kraju. Bardziej prawidłowo byłoby np.: Województwo śląskie jest na drugim miejscu w kraju pod względem potencjału badawczo-rozwojowego po woj. mazowieckim, a liczba uczelni (lub studentów) plasuje śląskie w czołówce krajowej.	punktowym.			
129.	**Str. 9, 2.1.2., W tabeli – tendencje społeczne.** Istotnym elementem polityki transportowej jest zapewnienie bezpieczeństwa. Województwo posiada dobrze rozwinięty system ochrony zdrowia, w tym ratownictwa medycznego, co wpływa na poczucie bezpieczeństwa uczestników ruchu. Proponuję ewentualnie zapis skrócić: Istotnym elementem polityki transportowej jest zapewnienie bezpieczeństwa. Województwo posiada dobrze rozwinięty system ochrony zdrowia, w tym ratownictwa medycznego.	Wydaje mi się, że na poczucie bezpieczeństwa uczestników ruchu mają wpływ takie czynniki jak np. dobra infrastruktura drogowa, dobre i bezpieczne pojazdy, przestrzeganie przepisów ruchu drogowego, a niekoniecznie duża liczba szpitali i karetek w pobliżu.	Gmina Wodzisław Śląski	18.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona.
130.	**Str. 12, 2.2.1., Infrastruktura szynowa, pkt 3.** Można dopisać jaka jest gęstość linii kolejowych i np. porównać do średniej krajowej i następnego województwa.	Zapis będzie bardziej przekonujący.	Gmina Wodzisław Śląski	18.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
131.	**Str. 15, 2.2.1**., Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego w pkt 2) drugi wiersz. „Który" zamiast „które".	----------	Gmina Wodzisław Śląski	18.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
132.	**Str. 18, 2.2.2., Wielkość przewozu pasażerów, pkt 9)** Niewykluczone, że MPL w Pyrzowicach stracił 3 miejsce na rzecz Gdańska jednorazowo dzięki EURO 2012.	----------	Gmina Wodzisław Śląski	18.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. MPL nadal jest na 4 miejscu (stan na 31.10.2013).
133.	**Str. 3**2, Słabości, Ponadnormatywny hałas na terenach mieszkaniowych w otoczeniu lotnisk. Bardziej logicznie będzie: Ponadnormatywny hałas na terenach w otoczeniu lotnisk.	Ponadnormatywny hałas dotyczy wszystkich terenów, a nie wybiórczo mieszkaniowych.	Gmina Wodzisław Śląski	18.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
134.	**Str. 44, Cel 3 I** Można zapis zmodyfikować na: Rozwój bezpiecznego transportu rowerowego i jego integracja z innymi gałęziami transportu.	Zgodnie z własnymi odczuciami i wielu znajomych znacznym ograniczeniem rozwoju transportu rowerowego jest niewystarczające oddzielenie ruchu rowerów od ruchu innych pojazdów, szczególnie na ruchliwych odcinkach dróg, co eliminuje ogromne rzesze potencjalnych	Gmina Wodzisław Śląski	18.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		rowerzystów obawiających się o własne bezpieczeństwo.			
135.	**Pkt 2.2.3. Publiczna komunikacja Miejska** Uzupełnić wykaz organizatorów komunikacji miejskiej o Miasto Wodzisław Śląski	Od 1 stycznia 2013 r. Miasto Wodzisław Śląski jest organizatorem gminnej komunikacji publicznej	Gmina Wodzisław Śląski/Urząd Miasta Wodzisławia Śląskiego	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
136.	**Pkt 7.1. Budowa Drogi Głównej Południowej Rydułtowy- Pawłowice** Stopień zaawansowania: odcinek na terenie gmin Jastrzębie Zdrój i Pawłowice w trakcie realizacji, odcinek Mszana- Wodzisław Śląski- Rydułtowy w trakcie projektowania (2014- 2015)	Obecnie realizowana jest budowa odcinka drogi Głównej Południowej na terenie gmin Jastrzębie Zdrój i Pawłowice. Dla odcinka Mszana- Wodzisław Śląski- Rydułtowy uzyskano ostateczną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Trwa procedura związana z wyłonieniem projektanta w celu opracowania projektu budowlano- wykonawczego (projektowanie w latach 2014- 2015)			Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zastosowano podział na przedsięwzięcia planowane i postulowane, w planowanych zawierają się już odcinki realizowane.
137.	**Pkt 7.2. Stworzenie szybkiej kolei regionalnej** Lokalizacja: uzupełnić wykaz korytarzy o relację: (Katowice)- Rybnik- Wodzisław Śląski- Chałupki (Ostrawa)	PKP PLK ogłosiło przetarg na modernizację linii nr 158 relacji Wodzisław Śląski- Chałupki. Jest to najszybsze połączenie na relacji Katowice- Chałupki (Ostrawa- jako opcja połączenia międzynarodowego województwa z Czechami).			Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
138.	**Pkt 8.4.4. Środki budżetu województwa śląskiego** Na końcu zdania przed skrótem „itp." po przecinku dodać: regionalny transport autobusowy	Obecnie realizowane są przewozy w publicznym transporcie zbiorowym na liniach autobusowych o charakterze wojewódzkich przewozów pasażerskich (np. linia E- 3 Jastrzębie Zdrój- Wodzisław Śląski- Rybnik). Widoczna jest potrzeba dalszej rozbudowy komunikacji autobusowej o linie o charakterze wojewódzkich przewozów pasażerskich			Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
139.	**Rozdział 7, str. 45, punkt 7.1**. Prosimy o dokonanie wpisu: Budowa drogi łączącej Katowice (ul. Stęślickiego) z Będzinem (DK86) poprzez Czeladź i Siemianowice Śląskie	W swych założeniach droga ta miała być alternatywą dla DK86 na odcinku pomiędzy Będzinem a Katowicami. Jednocześnie miała udostępnić niezabudowane tereny Siemianowic Śląskich, Piekar Śląskich (Dąbrówka Wielka), Czeladzi (Zarzecze) oraz Będzina (Grodziec). W rejonie tym (Siemianowice) znajduje się też Podstrefa Specjalnej Strefy Ekonomicznej.	Gmina Wojkowice Burmistrz Miasta	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zadanie szczegółowe - mieści się w celu 1 kierunek a., którego nazwa po korekcie to „Budowa i remont infrastruktury sieci transportowych, w tym wsparcie kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T".

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		Na pograniczu Czeladzi i Siemianowic Śląskich zaplanowana była realizacja punktu przesiadkowego P&R. W roku 2010 zadanie wpisane zostało do Strategii Rozwoju Górnośląskiego Związku Metropolitalnego. W przypadku Wojkowic znaczenie ma budowa zarówno punktu przesiadkowego jak i całego odcinka nowej drogi. Dzięki nowemu połączeniu drogowemu do Katowic wraz z odgałęzieniem w kierunku naszego miasta (po trasie dawnej kolei piaskowej) oraz ujętą w planie zagospodarowania przestrzennego południową obwodnicą rozwiązane byłyby problemy komunikacyjne Wojkowic, Będzina-Grodźca oraz Bobrownik. Dlatego sugerujemy umieścić to zadanie w Strategii.			
140.	**Rozdział 7.7.2. strona 48, budowa linii kolejowej regionalnej** Dopisanie połączenia kolejowego: Orzesze- Wyry- Tychy- Oświęcim	Reaktywacja linii (nr 169), która funkcjonowała do końcowych lat 90-siątych XX wieku. W latach 2010 i 2012 składane były wnioski do tut. Urzędu o reaktywowanie tej linii. Z uwagi rozwój budownictwa jednorodzinnego w naszej gminie odnotowujemy znaczący wzrost liczby mieszkańców. Miejsca pracy nowych mieszkańców w głównej mierze skupiają się w dużych miastach naszego województwa jak i w samej stolicy. Gmina nie ma bezpośredniego połączenia na liniach autobusowych z Katowicami. Pasażerowie aby dojechać do Katowic muszą przesiadać się w Mikołowie. Dlatego dojazd do tych ośrodków odbywa się w znacznym stopniu samochodami osobowymi. Zarówno w tej, jak i następnej perspektywie UE preferowana jest komunikacja kolejowa. Gmina planuje (w momencie reaktywacji tej linii) wybudowanie tzw. centrum przesiadkowego, utworzenie dodatkowej komunikacji gminnej w celu dowożenia pasażerów do centrum przesiadkowego.	Gmina Wyry	30.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Projekt może być realizowany w ramach przedsięwzięcia, którego nazwa po korekcie to. „Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe”.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
141.	**Proszę o uwzględnienie przebudowy dróg wojewódzkich na terenie miasta Żywca wraz dobudową chodników i oświetlenia, przebudowy skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 946 i 948 oraz rewitalizację linii kolejowej nr 97 Skawina-Żywiec**	----------	Gmina Żywiec Burmistrz Miasta	30.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięć o charakterze OTWARTYM, którego nazwa po korekcie to. „Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe”.
142.	**Całość dokumentu** Proponuje się zmienić zastosowaną w Strategii nazwę obszaru Metropolia Górnośląska na Metropolia „Silesia”	Z lektury dokumentu Strategii można wywnioskować, że nazwa Metropolia Górnośląska jest tożsama z nazwą Metropolia „Silesia”. W żadnym z dostępnych dokumentów strategicznych dla województwa śląskiego nie został wyznaczony obszar o nazwie Metropolia Górnośląska. Funkcjonuje natomiast nazwa Metropolia „Silesia” przyjęta umownie dla obszaru 14 miast na prawach powiatu tworzących Górnośląski Związek Metropolitalny.	Górnośląski Związek Metropolitalny	31.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. W Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+” została zawarta propozycja delimitacji obszaru Metropolii Górnośląskiej.
143.	**Całość dokumentu** Konieczne wydaje się uzupełnienie dokumentu np. O mapę aglomeracji woj. śląskiego lub umieszczenie tej informacji na już zamieszczonych mapach.	W dokumencie brakuje informacji nt. ilości aglomeracji w woj. śląskim, ich przyjętych nazw i zasięgów obszarowych.	Górnośląski Związek Metropolitalny	31.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona. Zostanie skorygowany ryc. 1. Poprzez wskazanie obszarów metropolii i aglomeracji zgodnie z zapisami Strategii Śląskie 2020+
144.	**Diagnoza strategiczna** Podpunkt 2.1.1 połączyć z 2.2	Nazwy podpunktów 2.1.1 i 2.2 oraz treści w nich zawarte odnoszą się do tych samych kwestii związanych z charakterystyką województwa śląskiego. Zasadne więc wydaje przedstawienie tych kwestii łącznie	Górnośląski Związek Metropolitalny	31.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Pkt 2.1.1 . dotyczy tła – ogólnego obrazu regionu dla systemu transportu. Pkt 2.2 dotyczy stricte systemu transportu.
145.	**Diagnoza strategiczna** **2.1.1 Uwarunkowania rozwoju transportu - Czynniki społeczno-gospodarcze - str.4** Proponuje się zrezygnować z punktów 7-12	Opisane w Strategii czynniki społeczno-gospodarcze wydają się być niczym innym jak informacjami ogólnymi o województwie śląskim. Niektóre z wymienionych uwarunkowań wydają się nie mieć powiązania z transportem.	Górnośląski Związek Metropolitalny	31.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Pkt 2.1.1.. ppkt 7-12 dotyczy tła – gospodarczego regionu, który stanowi istotny czynniki zewnętrzny wobec systemu transportu.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
146.	**Diagnoza strategiczna** 2.1.1 Uwarunkowania rozwoju transportu – powiązania funkcjonalne – str. 6 W pkt 7 zmienić powiązania przygraniczne na międzyregionalne	Błędnie zastosowano słowo przygraniczne odnosząc się do powiązań między województwami/regionami	Górnośląski Związek Metropolitalny	31.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zapis w projekcie w pkt 7 dotyczy powiązań pomiędzy województwem a gminami położonymi w powiatach ościennych.
147.	**Diagnoza strategiczna** **2.1.1 Uwarunkowania rozwoju transportu – czynniki środowiskowe – 7** Proponuje się ograniczyć liczbę wymienionych czynników środowiskowych tylko do tych bezpośrednio powiązanych z transportem lub przeredagować ich treść aby to powiązanie uwypuklić	Większość wymienionych czynników środowiskowych nie ma bezpośredniej korelacji z transportem lub nie jest ona dostatecznie dobrze uzasadniona np. 3,4,5,7	Górnośląski Związek Metropolitalny	31.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Wszystkie ze wskazanych czynników są powiązane i wpływają na system i infrastrukturę transportu.
148.	**Diagnoza strategiczna** **2.1.2 Tendencje wpływające na system transportu** Tabela 1: Spadek liczby ludności - kolumna 2 potencjalny wpływ Proponuje się zamienić sformułowanie „ilość osób" na „liczba osób"	----------	Górnośląski Związek Metropolitalny	31.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. W tekście znajduje się sformułowanie „liczba osób".
149.	Kolumna 2 uzasadnienie do Tendencji gospodarczych zidentyfikowanych w analizie oraz społecznych Użyto sformułowania „subregion środkowy" – w woj. śląskim zgodnie z ryc.1 wyróżnia się subregion centralny				Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie propozycją.
150.	Tendencje społeczne kolumna 1: niski poziom aktywności zawodowej mieszkańców i niska stopa bezrobocia oraz ich uzasadnienia wydają się wzajemnie wykluczać.				Uwaga nie zostanie uwzględniona. Tendencje mogą charakteryzować i wpływać na przeciwstawne zjawiska.
151.	**Diagnoza strategiczna** **2.2.1 Stan infrastruktury – str. 10 – pkt. 9** Koniecznym wydaje się podanie roku inwentaryzacji dokonanej przez GDDKiA	----------	Górnośląski Związek Metropolitalny	31.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Szczegółowe źródła są wskazane w opracowaniu „Diagnoza systemu transportu województwa śląskiego".

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
152.	**Diagnoza strategiczna** **Str.21 ryc.6** Uzupełnić jednostki miary	Brak podanych jednostek przy pomiarach ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich utrudnia interpretacje treści ryciny.	Górnośląski Związek Metropolitalny	31.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
153.	**Diagnoza strategiczna** **3 Analiza SWOT - transport kolejowy – str. 30 i 31** – zagrożenia Jako zagrożenia dla rozwoju transportu kolejowego wymienia się: - lobbing transportu drogowego; - wzrost siły innych gałęzi transportu. Proponuje się połączyć te dwie myśli w jedną.	----------	Górnośląski Związek Metropolitalny	31.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Wskazane czynniki mają odmienny charakter.
154.	**Cele i kierunki działań** **Str. 41 kierunek priorytetowy „h" w celu 3** Wydaje się, że kierunek „realizacja badań potrzeb i zachowań przewozowych" powinien zostać oddzielony od „powstanie centrów zarządzanie ruchem"	Wyniki badań potrzeb i zachowań przewozowych będą służyły realizacji wielu innych działań np. dopasowaniu linii komunikacyjnych, koordynacji rozkładów jazdy. W związku z powyższym wydaje się, że powinny stanowić odrębny kierunek działań	Górnośląski Związek Metropolitalny	31.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
155.	**Cele i kierunki działań** **Str. 43 Priorytetowe kierunki działań w celu 5** Nie jest jasna różnica pomiędzy wyznaczonymi kierunkami „c" i „d". wydaje się, że przywołany w pkt. „c" ITS jest również systemem zarządzania wykorzystującym nowe technologie i stąd poddaje się pod rozwagę połączenie treści dwóch ww. podpunktów	----------	Górnośląski Związek Metropolitalny	31.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Wskazane kierunki mają odmienny charakter.
156.	**Lista dużych przedsięwzięć** **7.1 Transport drogowy - str. 45** Zasadnym wydaje się pogrupować proponowane przedsięwzięcia na planowane do realizacji w ramach etapu I i oddzielnie w ramach etapu II. Ta sama uwaga dotyczy inwestycji planowanych i postulowanych.	Zestawienie, w którym przedsięwzięcia planowane do realizacji w ramach etapu I i II są ze sobą przemieszane jest mało czytelne.	Górnośląski Związek Metropolitalny	31.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
157.	**Rozdział 2.2.2 Rynek przewozów, str.18 pkt. 9** MPL „Katowice" w Pyrzowicach, który w 2012 r. obsłużył 2,55	W roku 2012 obsłużonych zostało 2 550 848 pasażerów	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	31.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona – wartość zostanie skorygowana na 2,6 mln.
158.	**Rozdział 2.2.2 Rynek przewozów, str.18 pkt. 9** …. liczba operacji lotniczych wyniosła 30,5 tys.	W roku 2012 liczba operacji wyniosła 30 584	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	31.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona – wartość zostanie skorygowana na 30,6
159.	**Rozdział 2.2.3 Zarządzanie transportem, str. 23, Transport lotniczy, pkt2** ….. tradycyjne jak i niskokosztowe ……	Zmiana nazewnictwa z: „normalne" na „tradycyjne"	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	31.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
160.	Z uwagi na umiejscowienie nowej bazy cargo w Międzynarodowym Porcie Lotniczym „Katowice" w Pyrzowicach we wschodniej części infrastruktury Portu Lotniczego koniecznym staje się zapewnienie komunikacji ruchu cargo od ruchu pasażerskiego wyodrębnionymi trasami. W pierwszej kolejności powstaje konieczność zwiększenia przepustowości DK 913 począwszy od zjazdu z S1 oraz skomunikowania DK913 z infrastruktura Cargo (budowy zjazdu) bez konieczności łączenia się ruchu pasażerskiego oraz ruchu cargo w ostatnim odcinku 913. W 2017 r. zostanie rozpoczęta budowa drogi z Węzła Mierzęcice do infrastruktury cargo co umożliwi całkowitą separację ruchu w transporcie osobowym od ruchu towarowego zapewniając połączenie drogowe z istotną dla Województwa Śląskiego infrastrukturą, zwiększy przepustowość DK913 oraz scentralizuję ruch towarowy.	Mając na uwadze planowane operacje w nowej infrastrukturze cargo, rozwój strefy ekonomicznej przy infrastrukturze cargo oraz dynamikę oprawa celnych w tym odpraw celnych w ruchu drogowym w 2017 r. będzie istniała konieczność zapewnienia niezależnej drogi do infrastruktury cargo oraz zasięgu terytorialnego przejścia granicznego, które będzie obejmowało część infrastruktury cargo.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	31.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w dotychczasowych zapisach przedsięwzięcia pn. „Stworzenie i rozwój sieci multimodalnych centrów logistycznych".
161.	**Projekt Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, Analiza SWOT, str. 32,** nie uwzględnia w swojej analizie pozytywnego potencjału w zakresie małej ilości populacji narażonej na ponadnormatywne oddziaływanie związane z hałasem lotniczym w przypadku MPL „Katowice" a lotnisk konkurencyjnych	----------	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	28.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
162.	**Prognoza oddziaływania na środowisko, str. 98 od wiersza 30.** Zapis – „Podobnie wysypiska śmieci, będące dogodnymi żerowiskami dla ptaków (np. mew), powinny być lokalizowane nie bliżej niż 13 km od terenu lotniska. W odległości do 5 km od granicy lotniska nie dopuszcza się budowy budynków, gdyż mogą one stać się miejscem gniazdowania i żerowania ptaków."	Nie ma takich zapisów w obowiązującym prawie, szczególnie zapisów dotyczących zabraniania budowy budynków w promieniu 5 km od granicy lotniska.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	28.10.2013	Uwaga nie dotyczy projektu Strategii. Zakres szczegółowości Prognozy został uzgodniony z właściwymi organami i pozytywnie została przez nie oceniona. Zgłoszona uwaga nie wpływa na rozstrzygniecie

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
					i rekomendacje wynikające z prognozy do projektu Strategii.
163.	**Prognoza oddziaływania na środowisko, str. 115 od wiersza 20.** Zapis – „Wysoki poziom zagrożenia zidentyfikowano w przypadku działania ukierunkowanego na rozwój transportu lotniczego (kierunek 1d) oraz realizacji przedsięwzięć z tego zakresu.”	Brak konsekwencji w zapisach poprzednich i z podsumowania materiału gdzie wynika, że hałasem najbardziej uciążliwym dla populacji w województwie śląskim jest hałas pochodzący od komunikacji drogowej. Z przedmiotowego zapisu wynika, że rozwój lotnisk jest wysokim zagrożeniem dla populacji całego województwa, a to nie jest prawdą. Oddziaływanie ponadnormatywne w zakresie hałasu występują lokalnie w pobliżu obiektu lotniska.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	28.10.2013	Uwaga nie dotyczy projektu Strategii. Zakres szczegółowości Prognozy został uzgodniony z właściwymi organami i została ona pozytywnie przez nie oceniona. Zgłoszona uwaga nie wpływa na rozstrzygnięcie i rekomendacje wynikające z prognozy do projektu Strategii.
164.	**Prognoza oddziaływania na środowisko, str. 150 akapit 5.** dla transportu lotniczego - ponadnormatywny hałas na terenach mieszkaniowych w otoczeniu lotnisk jako słabość; konflikty społeczne i środowiskowe oraz warunki zagospodarowania przestrzennego ograniczające rozwój jako zagrożenia,	Przedmiotowy zapis jest niezrozumiały dla czytającego	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	28.10.2013	Uwaga nie dotyczy projektu Strategii. Zakres szczegółowości Prognozy został uzgodniony z właściwymi organami i została ona pozytywnie przez nie oceniona. Zgłoszona uwaga nie wpływa na rozstrzygnięcie i rekomendacje wynikające z prognozy do projektu Strategii.
165.	Dodatkowo przedstawiony materiał „projektu Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko” nie podaje np. porównania w zakresie ilości populacji województwa narażonej na oddziaływanie ponadnormatywne spowodowane ruchem lotniczym oraz pozostałymi środkami transportu. W dokumentacji również nie uwzględniono aspektu związanego z wpływem na środowisko i rozwój populacji w województwie śląskim spowodowanym koniecznością korzystania zamieszkującej populacji z obiektów lotniskowych zlokalizowanych poza województwem śląskim. Opracowany materiały również nie zawierają informacji w zakresie zasięgu i ilości populacji jaka korzysta z usług MPL „Katowice”.	----------	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	28.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona ze względu na brak dostępu do odpowiednich danych. Zgłoszona uwaga nie wpływa na rozstrzygnięcia projektu Strategii
166.	**W prognozie oddziaływania na środowisko** znalazło się zbyt mało informacji o obszarze obsługiwanym przez MPL w Pyrzowicach (wchodzi w skład systemu połączeń nie tylko dla	----------	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	04.11. 2013 spotkanie konsultacyjne	Uwaga nie dotyczy projektu Strategii. Zakres szczegółowości Prognozy został uzgodniony

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	mieszkańców woj. śląskiego, ale także małopolskiego, łódzkiego, opolskiego, czy okolic Ostrawy w Czechach); **Nieprecyzyjne zapisy dotyczące zasięgu ograniczeń** dla strefy wokół lotniska (obecne przepisy mówią o strefie 5 km zamiast wymienionych 13 km).				z właściwymi organami i została ona pozytywnie przez nie oceniona. Zgłoszona uwaga nie wpływa na rozstrzygnięcie i rekomendacje wynikające z prognozy do projektu Strategii.
167.	**2.2.Stan i uwarunkowania rozwoju systemu transportu. Infrastruktura logistyczna i multimodalna s.14 pkt c** dopisać: Rybnik	proponowana lokalizacja w bliskiej odległości od DK 78, projektowanej drogi Pszczyna – Racibórz i stacji kolejowej Niedobczyce Rymer	Komitet Sterujący/Urząd Miasta Rybnika	18.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
168.	**2.2.2.Rynek przewozów. Wielkość przewozu pasażerów s.16 pkt g** zmienić MZK Tychy na Transgór Rybnik, lub dopisać Transgór Rybnik	z Regionalnego Programu Operacyjnego województwa śląskiego w bieżącym roku zakupiono 10 nowych autobusów niskopodłogowych m-ki Mercedes	Komitet Sterujący/Urząd Miasta Rybnika	18.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona ponieważ nie dotyczy tekstu projektu Strategii objętego konsultacjami (nie można zlokalizować jej w tekście projektu Strategii).
169.	**2.2.3. Zarządzanie transportem. Publiczna komunikacja miejska s.21** zmienić zapis dot. Rybnika na „Rybnik (wraz z m.in. Gaszowicami, Lyskami, Kuźnią Raciborską)"	Miasto ma od 1995 r. zawarte porozumienia komunalne dot. transportu zbiorowego m.in. z wymienionymi Gminami, natomiast linie komunikacyjne prowadzi do wielu miejscowości	Komitet Sterujący/Urząd Miasta Rybnika	18.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
170.	**7.6.Transport multimodalny. Lokalizacja s.48** dopisać Rybnik	j.w.	Komitet Sterujący/Urząd Miasta Rybnika	18.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zawarte w Strategii przedsięwzięcia są kluczowe z punktu widzenia całego regionu, lecz nie są jedynymi jakie powinny uzyskać wsparcie. Istotne jest na etapie wdrażania aby projekt zgłaszany do programów wykonawczych czy operacyjnych był zgodny z celami i kierunkami a nie był „wpisany" dosłownie w strategię Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie Przedsięwzięcia o charakterze OTWARTYM pn. „Budowa centrów przesiadkowych".
171.	**7.7.Organizacja transportu. Budowa centrów przesiadkowych. Lokalizacja s.48**	w wymienionych miastach już istnieją, lub też planuje się budowę centrów przesiadkowych	Komitet Sterujący/Urząd	18.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zawarte w Strategii przedsięwzięcia

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	wymienić: Katowice, Częstochowa, Rybnik		Miasta Rybnika		są kluczowe z punktu widzenia całego regionu, lecz nie są jedynymi jakie powinny uzyskać wsparcie. Istotne na etapie wdrażania jest, aby projekt zgłaszany do programów wykonawczych czy operacyjnych był zgodny z celami i kierunkami a nie był „wpisany" dosłownie w strategię. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięcia o charakterze OTWARTYM pn. „Budowa centrów przesiadkowych", dla którego rozstrzygnięcia lokalizacyjne powinny zapaść na etapie wdrażania i opracowań studialnych.
172.	**Mało jest odwołań w Strategii do transportu zbiorowego –** trzeba się zdecydować czy stawiamy na ten transport czy nie;	----------	KZK GOP	04.11. 2013 spotkanie konsultacyjne	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Większość kierunków w celu 3 została poświęcona transportowi zbiorowemu.
173.	**Trzeba też stworzyć zachęty do zakupu ekologicznych środków** transportu przez indywidualnych użytkowników np. zielone strefy czyli niektóre obszary zostają zamknięte dla pojazdów niespełniających norm;				Postulat mieści się w celu 3 w kierunku, którego nazwa po korekcie to „Promocja i preferencja transportu zbiorowego".
174.	**Nie powinno się mówić o zmuszaniu przewoźników do zakupu** ekologicznych środków transportu, tylko o zachęcaniu do tego;				Postulat mieści się w celu 3 kierunek e , którego nazwa po korekcie to „Remont i zakup taboru komunikacji publicznej z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów".
175.	**Problem kompetencji** – Strategia porusza szereg zagadnień, na które wpływ Samorządu Województwa będzie ograniczony;				Strategia rozwoju systemu transportu w województwie nie może ograniczać się do zagadnień podlegających Samorządowi

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
176.	**Na stronie 18** zapisano, że KZK GOP dysponuje środkami transportu – faktycznie nie dysponuje, a jedynie wykorzystywane są one na zlecenie KZK GOP;				Województwa. <u>Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.</u>
177.	**Na stronie 22** Tarnowskie Góry, należy poprawić na związek gmin (MZKP jest związkiem gmin podobnie jak KZK GOP);				<u>Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.</u>
178.	**Na stronie 33 uzupełnić SWOT** o słabości wynikające z faktu, że związki komunikacyjne nie mogą wchodzić we współpracę z innymi związkami (objawia się to np. problemami związanymi z liniami komunikacyjnymi, które wychodzą poza granice gmin należących do danego związku).				<u>Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.</u>
179.	**Str.47 pkt. 7.1 „Lista dużych przedsięwzięć" Budowa i modernizacja dróg łączących autostrady z innymi drogami krajowymi i wojewódzkimi.** **Rozbudowa DK-46 od granicy miasta do skrzyżowania z DK-43 (ulica Główna i ulica Przejazdowa)** Lokalizacja: Częstochowa Zakres: Budowa infrastruktury drogowej Stopień zaawansowania: posiadana koncepcja, PFU Planowany horyzont czasowy realizacji: do 2020 (2017) Cel strategiczny: Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi Efekt: udrożnienie układu drogowego subregionu północnego i województwa, podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej. **Przebudowa DK-43 od granicy miasta Częstochowy do ul. Pułaskiego (ulice: Św. Rocha, Okulickiego, Św. Krzysztofa, Św. Jadwigi wraz z budową obejścia ul. Św. Barbary do ul. Pułaskiego)** Lokalizacja: Częstochowa Zakres: Budowa infrastruktury drogowej Stopień zaawansowania: posiadana koncepcja, PFU Planowany horyzont czasowy realizacji: 2017 Cel strategiczny: Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi Efekt: udrożnienie układu drogowego subregionu północnego i województwa, podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej	Proponujemy dodać do listy wymienione obok inwestycji, mające bardzo duże znaczenie dla subregionu północnego i województwa. Wymienione inwestycje w pełni wpisują się w system dróg łączących autostrady z innymi drogami krajowymi i wojewódzkimi. Wymienione inwestycje będą stanowiły główne ciągi komunikacyjne, łączące się bezpośrednio z autostradą	Miejski Zarząd Dróg i Transportu w Częstochowie	28.10.2013	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięcia, którego nazwa po korekcie to. „Przebudowa i remont dróg dojazdowych/wyjazdowych z autostrad". <u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięcia, którego nazwa po korekcie to. „Przebudowa i remont dróg dojazdowych/wyjazdowych z autostrad".

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
180.	**Str.47 pkt. 7.1 „Lista dużych przedsięwzięć" Budowa i modernizacja dróg łączących autostrady z innymi drogami krajowymi i wojewódzkimi.** **Budowa obwodnicy w południowej części miasta łącząca węzeł autostradowy Zawodzie z węzłem drogowym DK-1 oraz budowa Bugajskiej Bis wraz budową wiaduktu nad torami PKP relacji Warszawa-Katowice od węzła z DK-1 do wiaduktu nad bocznicą kolejową** LOKALIZACJA: Częstochowa ZAKRES: budowa infrastruktury drogowej STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I CEL STRATEGICZNY: Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi EFEKT: Odciążenie centrum miasta z ruchu tranzytowego w kierunku Opole-Kielce (DK-46),	Proponujemy dodać do listy wymienione obok inwestycji, mające bardzo duże znaczenie dla subregionu północnego i województwa. Wymienione inwestycje w pełni wpisują się w system dróg łączących autostrady z innymi drogami krajowymi i wojewódzkimi. Wymienione inwestycje będą stanowiły główne ciągi komunikacyjne, łączące się bezpośrednio z autostradą.	Miejski Zarząd Dróg i Transportu w Częstochowie	28.10.2013	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięcia, którego nazwa po korekcie to. „Przebudowa i remont dróg dojazdowych/wyjazdowych z autostrad".
181.	**Podniesienie konkurencyjności Subregionu Północnego Województwa Śląskiego i jego potencjału gospodarczego poprzez poprawę spójności komunikacyjno terytorialnej – budowa przedłużenia Alei Bohaterów Monte Cassino do ul. Dźbowskiej oraz rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 908 (ul. Dźbowska, Powstańców Warszawy, Gościnna)** LOKALIZACJA: Częstochowa ZAKRES: budowa infrastruktury drogowej STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I CEL STRATEGICZNY: Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi EFEKT: powiązanie z węzłem autostradowym Zawodzie,				<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięcia, którego nazwa po korekcie to. „Przebudowa i remont dróg dojazdowych/wyjazdowych z autostrad".
182.	Str. 41 Cel 3. Efektywna mobilność **Możliwość budowy systemów Park&Ride z lokalizacją dowolną w zależności od usytuowania głównych węzłów komunikacyjnych (dworców kolejowych) w miastach nie mających charakteru aglomeracji**.	System Park&Ride ma zupełnie inne znaczenie dla miast, które wchodzą w skład aglomeracji i są ze sobą połączone sprawnym systemem różnorodzajowego transportu. Inny wydźwięk ma to dla miast funkcjonujących samodzielnie, gdzie główne siły komunikacyjne zlokalizowane	Miejski Zarząd Dróg i Transportu w Częstochowie	28.10.2013	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Cel 3 jest stricte skierowany do obszarów aglomeracji. Natomiast zgłaszany postulat jest spójny z dotychczasowym kierunkami celu 2 dotyczącym całego województwa.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		są w centrum miasta. Nie ma możliwości przenoszenia istniejących dworców kolejowych, całą infrastrukturę należy dostosować do istniejących realiów. Dworce kolejowe najczęściej zlokalizowane są w centrach miast i to właśnie tam należy umożliwić ludziom przesiadanie się na różne środki transportu oraz pozostawiać własne auta.			
183.	**Rozdział 2.2.1, pkt 8) str. 11** Należy zmienić kategorię drogi 86 z ekspresowej S86 na drogę krajową dk 86	Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (dz. U. 2004.128.1334) w załączniku „Wykaz Autostrad i Dróg Ekspresowych" nie wymienia drogi ekspresowej S86.	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego	25.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
184.	**Rozdział 2.2.1, str. 12 „Ryc. Nr 2 Główne elementy infrastruktury drogowej"** Należy zmienić kategorię drogi 86 z ekspresowej S86 na drogę krajową dk 86	Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (dz. U. 2004.128.1334) w załączniku „Wykaz Autostrad i Dróg Ekspresowych" nie wymienia drogi ekspresowej S86.	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego	25.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
185.	**Rozdział 2.3.2., str. 25 i 26** i) Należy usunąć z informacji o przebiegu kolejowej sieci kompleksowej TEN-T następujące ciągi wchodzące w skład sieci bazowej: - Gdynia/Gdańsk – Tczew – Toruń Bydgoszcz – Częstochowa Zduńska Wola – Tarnowskie Góry – Katowice (Toruń i Częstochowa nie leżą na przebiegu ww. linii kolejowej); - Gliwice – Kędzierzyn-Koźle - Katowice – Orzesze – Tychy – Oświęcim - ii) Ponadto należy zastąpić linię kolejową Katowice – Orzesze – Tychy – Oświęcim linią kolejową na odcinku Gliwice – Rybnik –	i) W skład kolejowej sieci bazowej (a nie kompleksowej) TEN-T, która zacznie obowiązywać w dniu wejścia w życie rozporządzenia PE i Rady ws. rewizji wytycznych UE dla sieci TEN-T, najprawdopodobniej z początkiem 2014r. wchodzą ciągi: Gdynia/Gdańsk – Tczew – Toruń Bydgoszcz – Częstochowa Zduńska Wola – Tarnowskie Góry – Katowice oraz - Gliwice – Kędzierzyn-Koźle. Ciąg Katowice – Orzesze – Tychy – Oświęcim nie jest włączony w skład kolejowej sieci TEN-T ii) Linia kolejowa Gliwice – Rybnik – Pszczyna została włączona do kolejowej sieci kompleksowej	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego	25.10.2013	Uwagi zostaną uwzględnione zgodnie z propozycją.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	Pszczyna. iii) Należy uwzględnić w informacji o przebiegu kolejowej sieci kompleksowej TEN-T ciąg: Katowice – Ostrawa (planowanego).	TEN-T podczas ostatniego procesu rewizji tej sieci. iii) Omawiany planowany ciąg kolejowy wchodzi w skład kolejowej sieci kompleksowej TEN-T.			
186.	**Rozdział 2.3.2., str. 25** Należy dodać do listy połączeń drogowych sieci kompleksowej TEN-T drogę krajową nr 52 na odcinku Głogoczów (Kraków) – Wadowice – Bielsko-Biała.	Droga krajowa 52 na wymienionym odcinku została włączona do drogowej sieci kompleksowej TEN-T podczas ostatniego procesu rewizji tej sieci i zacznie obowiązywać z dniem wejścia w życie rozporządzenia PE i Rady ws. rewizji wytycznych UE dla sieci TEN-T, najprawdopodobniej z początkiem 2014r .	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego	25.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
187.	**Rozdział 2.3.2, Sieć bazowa – transport drogowy, str. 26** Należy zmienić kategorię drogi 86 z ekspresowej S86 na drogę krajową dk 86	Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (dz. U. 2004.128.1334) w załączniku „Wykaz Autostrad i Dróg Ekspresowych" nie wymienia drogi ekspresowej S86.	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego	25.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
188.	**Rozdział 2.3.2., str. 26.** Należy zmienić przebieg połączenia DK1/S86/DK1/S69 w następujący sposób: DK1/S86/DK1/S69 – Gdynia/Gdańsk – Toruń – Włocławek – Łódź – Piotrków Trybunalski gr. Woj. śląskiego - Częstochowa – Katowice Sosnowiec - Tychy – Bielsko Biała – Żywiec – Zwardoń.	Podany w dokumencie przebieg tego połączenia drogowego pokrywa się w części z autostradą A1, która jest w sieci drogowej bazowej TEN-T i jest również wymieniona w Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego	25.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
189.	**Rozdział 2.3.2., str. 26.** Zgodnie z uwagą w punkcie nr 3 należy dodać do listy linii kolejowych sieci bazowej TEN-T linię: Gdynia/Gdańsk – Tczew – Bydgoszcz –Zduńska Wola – Tarnowskie Góry – Katowice.	Linia kolejowa Gdynia/Gdańsk – Tczew – Bydgoszcz –Zduńska Wola – Tarnowskie Góry – Katowice została włączona do kolejowej sieci bazowej TEN-T podczas ostatniego procesu rewizji tej sieci.	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego	25.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
190.	**Rozdział 3, str.30/ transport drogowy – szanse** Szansa – „Dyrektywy i wytyczne UE … . należy zmienić na	Dyrektywa 2010/40/UE nie nakłada obowiązku wdrażania ITS. W jej trybie Komisja Europejska sukcesywnie opracowuje specyfikacje	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i	25.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	„Zaprogramowanie działań dotyczących wdrażania inteligentnych systemów transportowych i bezpiecznych rozwiązań technicznych w planowaniu dróg w europejskich, krajowych i regionalnych dokumentach strategicznych”	dla poszczególnych działań priorytetowych Dyrektywy. Specyfikacje te precyzują niezbędny zakres usług ITS, sposób ich organizacji oraz system kontroli w celu zapewnienia interoperacyjności. Natomiast przepisy dotyczące finansowania ze środków UE działań m.in. na potrzeby ITS oraz BRD (o możliwości takiej mowa w szansie nr 2) warunkują ich uzyskanie zaprogramowaniem takich działań w krajowych i regionalnych dokumentach strategicznych. Ponieważ na wszystkich szczeblach planowania strategicznego działania takie zostały przewidziane do realizacji możliwe będzie zgłaszanie projektów w tym obszarze do uzyskania dofinansowania ze środków UE.	Gospodarki Morskiej, Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego		
191.	**Rozdział 6, str. 42/ akapit drugi od dołu, zdanie drugie** Dodać przypis w brzmieniu: „przy wyborze i wdrażaniu aplikacji i usług ITS będą stosowane zasady, o których mowa w ustawie o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz. U. 2013, 260 j.t.), tzn. skuteczności, opłacalności, proporcjonalności, wspierania ciągłości usług ITS, zapewnienia interoperacyjności, wspierania zgodności wstecznej, poszanowania istniejącej infrastruktury krajowej i cech sieci drogowej, promowania równego dostępu, wspierania dojrzałości, zapewnienia jakości określenia czasu i położenia, ułatwiania intermodalności, poszanowania spójności.”	Stosownie do art. 43a ust.2 przepisów ustawy o drogach publicznych podmioty wdrażające aplikacje i usługi ITS są zobowiązane do stosowania wymienionych w proponowanym przypisie zasad.	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego	25.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
192.	**Rozdział 7, str. 45-47 w obszarze dużych przedsięwzięć w zakresie transportu drogowego** i) Dla zadań: „Budowa obwodnicy autostradowej Metropolii Górnośląskiej (A4”)”, „Budowa Drogi Regionalnej Racibórz – Pszczyna”, „Budowa Drogi Głównej Południowej Rydułtowy – Pawłowice” „Budowa Drogowej Trasy Średnicowej” – nie jest znany zarządca, który miałby się przedmiotowych realizacji podjąć. O ile będą to zadania należące do samorządu województwa lub miast na prawach powiatu, MTBiGM nie zgłasza zastrzeżeń.		Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego	25.10.2013	ad. i) Uwaga zostanie uwzględniona częściowo. [dotyczy uwag z ppkt i - vi] W projekcie Strategii wskazano 2 typy przedsięwzięć: planowane i postulowane. W zakresie zadań postulowanych nie jest znany gestor (realizator zadania) oraz źródło finansowania. Zadania te stanowią propozycje

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
					do realizacji w przypadku uzyskania możliwości dodatkowego finansowania różnych szczebli administracji. Wskazanie tego typu zadań nie stanowi obowiązku ich realizacji lecz stanowi odpowiedź na realne potrzeby zidentyfikowane przez partnerów na szczeblu regionalnym i lokalnym. Proponuje się dodać zapis w definicji przedsięwzięcia postulowanego: „zadanie te możliwe będzie do realizacji w zależności od pozyskania odpowiednich funduszy i uzgodnień pomiędzy odpowiednimi szczeblami administracji tj. lokalnej, regionalnej i rządowej. Ponadto na str. 45 ak. 2 proponuje się zastąpić słowami: „Podjęcie wskazanych poniżej przedsięwzięć zależne będzie od możliwości organizacyjnych oraz pozyskania odpowiednich funduszy, i uzgodnień pomiędzy odpowiednimi szczeblami administracji tj. lokalnej, regionalnej i rządowej, a rozpoczęcie ich wdrażania przewiduje się w perspektywach czasowych: do 2020. (etap I) i do 2030. roku (etap II). Ponadto uwzględniając priorytety, wynikające w szczególności z zobowiązań w zakresie sieci TEN oraz kierunków rozwoju dróg krajowych w tym: sieci autostrad i dróg ekspresowych, określonych w rządowych dokumentach strategicznych, ewentualne przyszłościowe zadania do realizacji na poziomie rządowym

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
					(tj. obecnie nie objęte wyżej wskazanymi priorytetami), mogą być rozważane do realizacji po 2030 roku.”
	ii) „Budowa drogi ekspresowej S1” – strona rządowa nie widzi realnej możliwości realizacji w perspektywie do 2020 r. (w Strategii tzw. etap I) w związku z przedłużającymi się pracami przygotowawczymi i brakiem uzgodnienia proponowanych wariantów lokalizacji inwestycji – mając powyższe na uwadze Planowany Horyzont Czasowy Realizacji należy przyjąć jako etap II (tj. do 2030 roku).				ad. ii) Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
	iii) „Budowa drogi ekspresowej S11” - przedmiotowe zadanie nie znajduje się w priorytetach rządu i dlatego może być rozpatrywane do realizacji dopiero po 2020 roku. W pierwszej kolejności realizowane będą obwodnice miejscowości w ciągu S11, celem eliminowania wąskich gardeł (np. planowana w Załączniku 6 do programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 budowa obwodnic Jarocina lub Ostrowa Wlk. w woj. wielkopolskim).				ad. iii) Uwaga zostanie uwzględniona częściowo. Inwestycja znalazła się w przyjętym przez Zarząd Województwa Śląskiego „Mandacie negocjacyjnym województwa śląskiego w kierunku negocjacyjnego systemu programowania działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie na lata 2014-2020”. W pozycji „Planowany horyzont czasowy realizacji” proponujemy dodać zdanie: „Realizacja tej inwestycji nastąpi zgodnie z planami rządowymi, postulowany przez Samorząd Województwa Śląskiego jest etap I”.
	iv) „Budowa drogi ekspresowej S46” – wskazywanej drogi nie ma w Wykazie w związku z tym jesteśmy przeciwni takiemu formułowaniu zadania. Generalny Pomiar Ruchu w 2010 roku nie potwierdza, iż poziom ruchu na przedmiotowym szlaku osiągnął poziom uzasadniający modernizację do poziomu drogi ekspresowej. W związku z powyższym ww. zadanie nie znajduje się w priorytetach rządu. Ewentualna potrzeba przebudowy drogi krajowej dk 46 może być rozpatrywana po uzyskaniu danych z wykonania Generalnego Pomiaru Ruchu w 2020 roku.				ad. iv) Uwaga zostanie uwzględniona częściowo. Droga ta ma istotne znaczenie z punktu widzenia rozwoju województwa, szczególnie subregionu północnego. Inwestycja na odcinku: (granica woj. z opolskim – granica m. Częstochowa) znalazła się w przyjętym przez Zarząd Województwa Śląskiego „Mandacie negocjacyjnym województwa

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
					śląskiego w kierunku negocjacyjnego systemu programowania działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie na lata 2014-2020". W pozycji „Planowany horyzont czasowy realizacji" proponujemy dodać zdanie: „Realizacja tej inwestycji nastąpi zgodnie z planami rządowymi, postulowany przez Samorząd Województwa Śląskiego jest etap II".
	v) „Budowa drogi ekspresowej S69" – w zakresie Planowanego Horyzontu Czasowego należy wstawić etap II tj. do 2030 roku – możliwość modernizacji drogi ekspresowej S69 (w szczególności tzw. obejście Węgierskiej Górki) uzależnione jest od osiągniecia na odcinku Żywiec – Zwardoń odpowiedniego poziomu ruchu, który zależny jest od realizacji budowy przedmiotowego szlaku w standardzie drogi ekspresowej po stronie słowackiej na odcinku Zwardoń-Skalite Czadca (Čadca). Ciąg należy do sieci bazowej TEN-T i ma być wykonany do 2030 roku.				ad. v) Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
	vi) „Budowa Beskidzkiej Drogi Integracyjnej" – przedmiotowe zadanie nie znajduje się w priorytetach rządu i dlatego może być rozpatrywane do realizacji dopiero po 2020 roku.				ad. vi) Uwaga zostanie uwzględniona częściowo. Inwestycja znajduje się w „Strategii dla Rozwoju Polski Południowej w obszarze województw małopolskiego i śląskiego do roku 2020" oraz w „Mandacie negocjacyjnym województwa śląskiego w kierunku negocjacyjnego systemu programowania działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie na lata 2014-2020". W pozycji „Planowany horyzont czasowy realizacji" proponujemy dodać zdanie: „Realizacja tej inwestycji nastąpi zgodnie z planami rządowymi, postulowany przez Samorząd Województwa

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
					Śląskiego jest etap I".
193.	**Rozdział 7.2., s. 48, Lista dużych przedsięwzięć. Transport szynowy** Należy doprecyzować zasady realizacji oraz finansowania następujących przedsięwzięć kolejowych: 1) Stworzenie szybkiej kolei regionalnej (w korytarzach: Gliwice – Katowice – Dąbrowa Górnicza – Częstochowa, Katowice – Rybnik – Racibórz, Katowice – Tychy – Bieruń – Oświęcim, Katowice – Bielsko-Biała – Żywiec), 2) Rewitalizacja, modernizacja i odtworzenie linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe.	Przede wszystkim, celowe byłoby doprecyzowanie opisów (delimitacji) obu wymienionych przedsięwzięć, które są wzajemnie zbieżne i w dużej mierze pokrywają się. Wyjaśnienia również wymaga, czy samorząd województwa śląskiego postuluje budowę w okresie do roku 2020 nowej infrastruktury kolejowej dla każdej z relacji objętych przedsięwzięciem Stworzenie szybkiej kolei regionalnej. W dokumencie nie odniesiono się też do propozycji Zarządu PKP PLK S.A. sformułowanych w piśmie o sygn.: ISR9–071–10/2013 z 8 lutego 2013 r., w którym zgłoszone zostały kolejowe projekty infrastrukturalne do objęcia współfinansowaniem ze środków śląskiego RPO 2014-2020.	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego	25.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona. W projekcie Strategii wskazano 2 typy przedsięwzięć: planowane i postulowane. W zakresie zadań postulowanych nie jest znany gestor (realizator zadania) oraz źródło finansowania. Zadania te stanowią propozycje do realizacji w przypadku uzyskania możliwości dodatkowego finansowania różnych szczebli administracji. Wskazanie tego typu zadań nie stanowi obowiązku ich realizacji lecz stanowi odpowiedź na realne potrzeby zidentyfikowane przez partnerów na szczeblu regionalnym i lokalnym. Proponuje się dodać zapis w definicji przedsięwzięcia postulowanego: „zadanie te możliwe będzie do realizacji w zależności od pozyskania odpowiednich funduszy i uzgodnień pomiędzy odpowiednimi szczeblami administracji tj. lokalnej, regionalnej i rządowej.
194.	**Rozdział 9, Tabela 3. Wykaz wskaźników do monitoringu strategii rozwoju transportu województwa śląskiego. Część BEZPIECZEŃSTWO, str. 60** Proponujemy dodanie: w celu strategicznym „Bezpieczeństwo" następującego wskaźnika: liczba osób ciężko rannych w wypadkach drogowych [os.]	Oprócz wskaźnika dotyczącego wypadkowości i liczby zabitych, należałoby uzupełnić listę o wskaźnik obrazujący liczbę osób ciężko rannych w wypadkach samochodowych.	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego	25.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona częściowo. Ze względu na dostępność danych proponujemy zastąpić wskaźnik „liczba osób ciężko rannych w wypadkach drogowych [os.]" na wskaźnik „liczba osób rannych w wypadkach drogowych [os.]".
195.	**Rozdział: Monitoring i ewaluacja w Tabeli 3. Wykaz wskaźników do monitoringu**	Taki wskaźnik w sposób miarodajny i dokładny wskazywałby na skuteczność działań	Ministerstwo Transportu,	25.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Nie ma możliwości pozyskania

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	strategii rozwoju transportu województwa śląskiego. Część MOBILNOŚĆ, str. 60 W związku z przedstawionymi działaniami w zakresie realizacji celu 3. Efektywna mobilność, gdzie główny nacisk położono na transport zbiorowy, proponujemy rozważenie uwzględnienia we wskaźnikach rezultatu dla tego celu, wskaźnika dot. udziału (%) transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich w miastach/aglomeracjach (ew. wybranych miastach).	podejmowanych na rzecz transportu zbiorowego.	Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego		danych do zaproponowanego wskaźnika. Proponujemy zachowanie dotychczasowego wskaźnika tj. liczba pasażerów komunikacji miejskiej [mln os.].
196.	**Spis stron internetowych. str. 65** Należy dodać do spisu strony http://www.wrbrd.katowice.pl/ i www.krbrd.gov.pl	----------	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego	25.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona. zgodnie z propozycją.
197.	**7. Lista dużych przedsięwzięć** **7.2 Transport szynowy (strona 48-49)** Punkt: Rewitalizacja, modernizacja i odtworzenie linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe. Doprecyzowanie zakresu przedsięwzięcia, stworzenie listy. Odcinki linii kolejowych ważnego znaczenia regionalnego proponowane to między innymi: Naprawa główna linii kolejowej nr 97 na odcinku granica województwa (Hucisko) - Żywiec [km 63,960 – 81,300] wraz ze stacją Jeleśnia oraz utworzenie nowych przystanków tj. Żywiec-Miasto, między innymi.	Linia nr 97 na odcinku Żywiec – Sucha Beskidzka ma znaczenie kluczowe dla spójności całego systemu transportowego. -ważna dla międzywojewódzkich korytarzy transportowych – najkrótsze i najszybsze połączenie Dolnego i Górnego Śląska z Beskidami i Podhalem, oraz Krakowa z Żywiecczyzną. -ważna dla transgranicznych korytarzy transportowych – znaczenie strategiczne dla sieci TEN-T i korytarza nr 5 północ-południe. (Najszybsze połączenie Krakowa z Słowacją i z południem Europy). -jako proekologiczna wpisuje się w zasadę zrównoważonego rozwoju regionalnego. -istotna dla rozwoju społeczno - gospodarczego śląskiego subregionu południowego, oraz główny czynnik dla rozwoju turystyki. -istotna ze względu na konieczność odciążenia dróg wojewódzkich i powiatowych.	Osoba prywatna	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięcia o charakterze otwartym, którego nazwa po korekcie to. „Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe”. Dodany zostanie zapis objaśniający charakter otwartości tego przedsięwzięcia i innych o takim charakterze.
198.	Zagwarantowanie realizacji zasady zrównoważonego podziału środków między transport drogowy i kolejowy w stosunku 6:4	W całym tekście SRT brakuje najważniejszej zasady podziału środków finansowych wynikającej z zaleceń Komisji Europejskiej - podziału środków	Osoba prywatna	07.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez dodanie do zasad „zasady zrównoważonego podziału środków

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		między transport drogowy, a kolejowy w proporcjach odpowiednio 60 i 40%. Jej brak może doprowadzić do marginalizacji transportu kolejowego, wraz utrwaleniem się przewagi transportu drogowego. Marginalizacja transportu kolejowego w dłuższej perspektywie doprowadzi do degradacji całego systemu transportowego. Szwajcarski model systemu transportowego powinien być wzorem przy opracowywaniu długoletniej Strategii Rozwoju Transportu.			– oznaczającej podział środków służących rozbudowie i poprawie jakości infra- i suprastruktury transportowej poszczególnych gałęzi, zapewniający optymalny rozwój całego systemu.
199.	**Strona 8.** Zidentyfikowane tendencje demograficzne uwzględnione w tabeli 1 nie zostały uwzględnione w żaden sposób w dalszej części Strategii – należy zwalidować konieczność budowy tak wielu nowych odcinków drogowych w kontekście prognozowanych zmian demograficznych	Depopulacja ludności wskazuje na zmniejszanie zapotrzebowania na transport, stąd powinno to znaleźć swoje odbicie w ograniczeniu budowy kolejnych potężnych inwestycji drogowych – po prostu nie będzie miał kto jeździć po tych drogach, a ich utrzymanie będzie bardzo kosztowne. W szczególności ma to związek z wzrostem liczby osób w wieku poprodukcyjnym	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zaproponowane inwestycje w główniej mierze dotyczą zakończeni już rozpoczętych prac lub poprawy bezpieczeństwa i parametrów istniejących dróg, a w mniejszym zakresie budowy zupełnie nowych odcinków. Ponadto należy zauważyć ze pomimo prognozowanego spadku liczby ludności wzrasta mobilność mieszkańców, w tym osób w wieku poprodukcyjnym, a jednocześnie ciągle rośnie liczba indywidualnych pojazdów i natężenie ruchu na drogach.
200.	**Strona 8.** Niepełny opis przyczyn zwiększenia zainteresowania transportem publicznym wśród osób w wieku poprodukcyjnym – należy rozszerzyć stosownie	Wskazuje się, iż osoby starsze będą bardziej skłonne do korzystania z transportu publicznego z uwagi na jego dostosowanie do potrzeb. Pominięto natomiast zupełnie względy zdrowotne, sprawiające, iż w pewnym momencie jest niewskazane, aby osoby kierowały pojazdami mechanicznymi. To właśnie postępujące choroby, np. stopniowe zmniejszanie się ostrości wzroku, powodują konieczność wykorzystania transportu zbiorowego w miejsce własnego samochodu.	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zgłoszona uwaga jest osobistym odczuciem a nie zbadanym zjawiskiem i nie zmienia charakteru dotychczasowego zapisu.
201.	**Strona 8.** Niezgodny z logiką wywód w zakresie zapotrzebowania na przewozy osób w wieku poprodukcyjnym – należy zweryfikować	Zmiany tras przejazdów nie spowodują – wbrew proponowanym zapisom – zwiększenia mobilności	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zwiększenie dostępu

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	zapisy	osób w wieku poprodukcyjnym. Jedną z najbardziej fundamentalnych zasad kształtowania potoków pasażerskich jest ich wtórność względem potrzeb pierwotnych. Ludzie korzystają z transportu (czy też szerzej – przemieszczają się) by dojechać do pracy, szkoły, na zakupy, do urzędu. To te pierwotne względem transportu potrzeby kształtują mobilność. Osoby w wieku poprodukcyjnym nie mają takich potrzeb lub mają je bardzo ograniczone, nie należy imputować, iż to, że stworzy się jakąś trasę transportu zbiorowego spowoduje, że wśród osób w wieku poprodukcyjnym pojawią się nowe, istotne na poziomie strategicznym (sic!) potrzeby			oraz stworzenie lepszego dojazdu jest czynnikiem wpływającym na mobilność osób w wieku poprodukcyjnym, których będzie przybywać. Bez wątpienia uwaga autora o potrzebach pierwotnych i dojazdach do pracy jest prawdziwą, jednak nie wpływa na zaproponowane tendencje w zakresie zmian demograficznych.
202.	**Strona 8.** Należy usunąć słowa „liczba pasów" z ostatniej linijki tendencji gospodarczych, kolumna prawa	Nie występują samochody ciężarowe wymagające innej niż normatywna pasów ruchu (nie wliczając pojazdów technologicznych), dlatego taki przykład jest pozbawiony uzasadnienia merytorycznego. Ewentualny transport ponadgabarytowy (skrajnie) jest każdorazowo organizowany indywidualnie, niemniej także on nie wymaga specyfiki akurat w zakresie „liczby pasów" ruchu	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona.
203.	**Strona 13**, szósta linijka. W kontekście faktu, iż jedynie w tym punkcie podano, iż źródłem danych jest PKP PLK rozważyć należy rozszerzenie informacji o pozostałych zarządców infrastruktury kolejowej, działających w regionie.	Województwo Śląskie jest regionem o najsilniej w kraju rozwiniętej infrastrukturze kolejowej będącej w zarządzie podmiotów innych niż PKP PLK. Wskazywanie w tym punkcie konkretnego zarządcy sugeruje, iż Województwo w ogóle nie dostrzega istnienia potencjału linii kolejowych innych zarządców, rodzi się także ryzyko, iż również w innych punktach analizy sektora kolejowego przeprowadzono analizy wyłącznie jednego podmiotu.	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Najważniejszym zarządcą infrastruktury kolejowej jest PKP PLK S.A. i to jego linie stanowią główny element warunkujący jakość realizowanych aktualnie w regionie przewozów kolejowych. W dalszej kolejności na etapie planowania powinni być brani pod uwagę inni zarządcy tego typu infrastruktury.
204.	**Strona 13**, linijki 11-13. Opis punktu należy rozszerzyć o ograniczenia eksploatacyjne każdego rodzaju, a nie tylko o ograniczenia prędkości	Z perspektywy strategicznego rozwoju systemu transportowego istotne jest eliminowanie nie tylko ograniczeń prędkości, ale także innych ograniczeń eksploatacyjnych, np. związanych z naciskami, długością składów pociągów etc.	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez zmianę istniejącego zapisu na: „W sieci kolejowej województwa występuje szereg ograniczeń eksploatacyjnych , które są spowodowane m.in. : ogólnym

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
					złym stanem technicznym torów, nieodpowiednim układem geometrycznym torów, złym stanem rozjazdów a także związane ze stanem urządzeń sterowania ruchem kolejowym".
205.	**Strona 13**, linijki 12-13. Doprowadzić do stanu faktycznego katalog przyczyn ograniczeń eksploatacyjnych	Ograniczenia eksploatacyjne mają szersze podłoże aniżeli tylko związane z drogą kolejową – należy uwzględnić także inne przyczyny, np. związane z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona jak wyżej .
206.	**Strona 14**, mapa infrastruktury kolejowej. Zmienić tytuł mapy stosownie do prezentowanej treści („mapa zelektryfikowanych linii kolejowych") lub – co bardziej wskazane – faktycznie umieścić mapę, choćby najprostszą – infrastruktury kolejowej. Czyli zamieścić główne stacje rozrządowe (Tarnowskie Góry, Rybnik Towarowy, Dąbrowa Górnicza Towarowa, Pawłowice Górnicze, Zabrzeg Czarnolesie), linie niezelektryfikowane, linie innych zarządców, przejścia graniczne.	Zamieszczona mapa nie może być uznana za mapę infrastruktury kolejowej – zawiera ponadto pewne nieścisłości, np. ciągłość linii Rybnik – Gliwice, choć jest ona zerwana od kilku lat.	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez opracowanie nowej mapy, która wykonana zostanie w oparciu o posiadane dane dotyczące lokalizacji infrastruktury kolejowej.
207.	**Strona 16**, mapa. Zweryfikować źródło wykonania mapy	Obecne wskazanie sugeruje, iż ULC dostarczyło informacji dot. lokalizacji centrów logistycznych oraz portu w Gliwicach.	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona. Źródło zostanie określone jako opracowanie własne.
208.	**Strona 20**, pkt 10. Podane odcinki wydają się być bardzo wątpliwe we wskazanym kontekście.	Nie wydaje się zgodne z prawdą, aby na linii kolejowej Warszawa Centralna – Katowice największą pracę eksploatacyjną wykonywano na odcinku Poraj – Zawiercie. Porównać to można choćby z sąsiednim odcinkiem Zawiercie – Łazy, gdzie prowadzonych pociągów jest znacznie więcej niż między Zawierciem a Porajem, bowiem są jeszcze wahadła Gliwice – Zawiercie oraz pociągi dalekobieżne zjeżdżające z linii nr 4 na linię nr 1. Podobną uwagę można wystosować do odcinka linii 137, gdzie między KO a Chorzowem Batorym jeździ więcej pociągów pasażerskich niż między Ch. Batorym a Gliwicami (dochodzą pociągi Katowice – Tarnowskie Góry).	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Źródłem danych jest PKP PLK S.A.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
209.	**Strona 20**, pkt 10 i 11. Należy usunąć z podanych odcinków niewiele mówiące i w pewnych przypadkach nic nie znaczące nazwy posterunków technicznych, których stosowanie niekiedy nie tylko zaciemnia obraz sprawy, ale niekiedy jest sprzeczne z logiką układu komunikacyjnego. Rozważyć także należy usunięcie lokalizacji poza regionem, w tym w szczególności jeśli nie są pierwszymi punktami węzłowymi na sieci kolejowej	We wskazanych punktach najprawdopodobniej przyjęto za podającym – czyli PKP PLK – określone odcinki, bez wnikania w sensowność ich wskazywania. Przykładowo odcinek Piotrków Trybunalski – Wyczerpy został tak określony, że: a/ zawiera dużą część trasy poza Woj. Śląskim, b/ zawiera odcinki o różnej uruchamianej liczbie pociągów (na odcinku znajduje się będące stacją początkową dla niektórych pociągów Radomsko) c/ pomija (nieliczne ale jednak) sezonowe pociągi na odcinku Częstochowa – Wyczerpy.	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Źródłem danych jest PKP PLK S.A.
210.	**Strona 23**, druga i trzecia linijka. Należy wskazać, w jakim zakresie przewozy lokalne są realizowane przez Przewozy Regionalne w ramach tzw. połączeń stykowych	W związku z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zaliczenie połączeń stykowych do wojewódzkich lub międzywojewódzkich nie jest precyzyjne. Zatem albo przyjmujemy, iż połączenia stykowe są wojewódzkie i wówczas zgodnie ze stanem faktycznym prowadzą jest KŚ i PR, albo uznajemy, iż są to połączenia międzywojewódzkie, wówczas takowe są także prowadzone przez KŚ.	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona. poprzez zmianę dotychczasowego zapisu na: „Na terenie województwa międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie realizowane są przez PKP Intercity S.A., międzywojewódzkie przez PKP Intercity S.A., Przewozy Regionalne Sp. z o.o. i Koleje Śląskie Sp. z o.o. a wojewódzkie przez Koleje Śląskie Sp. z o. o.
211.	**Str. 23-24, część 2.2.4 Bezpieczeństwo**, fragment dot. dróg i linii kolejowych. Należy uściślić zapisy	Obecnie proponowane zapisy pozostają niejasne. W pkt 1 tej części wskazuje się, iż odnosi się on wyłącznie do dróg, w punktach 2-6 brak jest żadnych wskazań, a w punkcie 7 wskazuje się, iż odnosi się on do dróg i kolei. Konieczne jest zatem doprecyzowanie, czy punkty 2-6 dotyczą tylko dróg, czy też dróg i kolei. Jeśli tylko dróg to koniecznie należy rozszerzyć ten fragment o bliższe spojrzenie na tematykę kolejową, bowiem wynikałoby wówczas, że jedynym widocznym ze strategicznego punktu widzenia aspektem bezpieczeństwa na kolei są dzikie zwierzęta.	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez dodanie 2 punktów dot. bezpieczeństwa na torach.
212.	**Całość dokumentu, m.in. str. 25-26, 20**, itp. Należy przyjąć jednolite zasady opisu linii kolejowych.	Treści odnoszące się do linii kolejowych są w zasadzie w każdym miejscu inaczej opisywane – raz linie kolejowe podawane są według wykazu	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez ujednolicenie zapisu.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		D-29, innym razem według stacji pośrednich (wybranych według klucza losowego?), jeszcze w innym przypadku podaje się posterunki techniczne – dobrze byłoby operować jednolitym aparatem nazewniczym, prostym, czytelnym i jednoznacznie precyzującym, o co konkretnie w danym punkcie chodzi.			
213.	**Str. 30, SWOT, transport drogowy**, szanse, ostatnia pozycja. Wykreślić, przeformułować lub uwzględnić we wszystkich SWOTach gałęziowych	Podana szansa ma charakter przekrojowy („różne środki transportu"), stąd przytaczanie jej wyłącznie w kontekście dróg wydaje się nadużyciem (przynajmniej w takim brzmieniu).	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez dodanie we wszystkich gałęziach.
214.	**Str. 30, SWOT, transport drogowy**, szanse, druga pozycja. Zweryfikować pod kątem faktycznej dostępności funduszy	UE dużą i coraz większą uwagę skupia na równowadze międzygałęziowej i z różnego rodzaju komunikatów medialnych wysnuć raczej można opinię, iż dostępność funduszy na drogi będzie coraz bardziej ograniczana	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. W tej szansie mowa o różnych zewnętrznych środkach finansowych.
215.	**Str. 30, SWOT, transport drogowy**, zagrożenia, pozycja druga. Dopisać „oraz bieżące utrzymanie"	Infrastruktura powoduje istnienie poważnych kosztów jej bieżącego utrzymania – powinno to zostać uwzględnione, by ograniczyć presję na tworzenie infrastruktury znacznie wykraczającej poza rzeczywiste potrzeby	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
216.	**Str. 33, SWOT, transport publiczny**, siły, pozycja druga. Zmienić zapisy, obecne pozostają niespójne logicznie	Związki komunikacyjne są formą rozpowszechnioną w szczególności w Niemczech i nie stanowią pójścia w kierunku rozdzielenia funkcji operatora od organizatora. W Polsce, w szczególności w regionie śląskim, wykształcono rozwiązania ideowo odwrotne od związków komunikacyjnych, tj. związki komunalne. Przy czym ich tworzenie jest wyrazem woli współpracy samorządów, a nie automatycznym rozdziałem podanych funkcji. Stąd propozycja brzmienia: „[…] w formie związków i porozumień komunalnych, będących wyrazem woli współpracy samorządów, a także rozdzielanie funkcji organizatora i operatora"	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
217.	**Str. 33, SWOT, transport publiczny**, słabości. Dopisać dodatkowy punkt: „Niedostatek rozwiązań wydzielających transport publiczny z ogólnego ruchu ulicznego – wydzielone torowiska tramwajowe oraz buspasy”	W kontekście szansy wskazanej w poz. 3, tj. rosnącej kongestii należy zwrócić uwagę na potrzebę takiego zorganizowania ruchu (które obecnie jest lapidarne), by w owych korkach nie stały autobusy i tramwaje.	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją
218.	**Str. 33, SWOT, transport publiczny**, szanse, pozycja 2. Zweryfikować projekty z zakresu transportu publicznego i wskazać najlepsze, najbardziej prorozwojowe, z terenu całego Województwa Śląskiego, a nie tylko KZK GOP – w szczególności inwestycję tramwajową w Częstochowie.	Wskazane projekty dość jednoznacznie preferują konkretnego beneficjenta, co w kontekście projektów realizowanych w poszczególnych częściach województwa może być nieco niesprawiedliwe.	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Wskazane projekty są przykładami a nie rejestrem wszystkich realizowanych projektów w regionie.
219.	**Str. 33. SWOT, transport publiczny**, zagrożenia. Dopisać dodatkowy punkt: „Stopniowa dezintegracja związków komunalnych organizujących komunikację wskutek rezygnacji gmin z członkostwa oraz zrywanie porozumień komunalnych”	Działania odśrodkowe są widoczne na przykład w ROW, gdzie poszczególne miasta w coraz większym stopniu odchodzą od spójnej obsługi komunikacyjnej Aglomeracji Rybnickiej. Np. już w tej chwili obszar MZK JZ nie spełnia warunku spójności terenu.	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez dodanie zagrożenia związanego ze skłonnością gmin do występowania ze związków komunalnych.
220.	**Str. 39, cel 1, kierunki działań „b” oraz „e”.** Uściślić zapisy	Obecne zapisy są nieprecyzyjne – jeśli w ramach „b” zakłada się także tabor inny niż kolejowy, to punkt „e” jest niepotrzebny, w całości zawiera się w punkcie „b” jako szerszym, jeśli w punkcie „b” chodzi wyłącznie o tabor inny niż kolejowy (ujęty w „e”), to trzeba uściślić, o jaki, wreszcie jeśli w punkcie „b” chodzi wyłącznie o tabor kolejowy, to punkty „b” i „e” są tożsame.	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez wykreślenie pkt „e”.
221.	**Str. 41, cel 3, kierunek działania „d”.** Zmienić „strefy uśpienia” na „strefy piesze” lub „strefy uspokojonego ruchu”	Zastosowane sformułowanie wskazuje, że centra mają „spać”, podczas gdy powinny one „żyć”.	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez zastąpienie obecnego określenia określeniem „strefy uspokojonego ruchu”.
222.	**Str. 42, cel 4, kierunki działań**. Rozszerzyć o działania nakierowane na eliminację niesprawnych pojazdów	Zapis w opisie celu nie znajduje odzwierciedlenia w priorytetowych kierunkach działań	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez dodanie kierunku pn. „Eliminowanie z użytkowania niesprawnych pojazdów”.
223.	**Str. 42, cel 4, kierunki działań**. Rozbudować o rzeczywiste kierunki zgodne z opisem celu	Wskazanie na dwóch pierwszych miejscach rozwoju monitoringu, który w większym stopniu oddziaływa na ograniczenie kradzieży i rozbojów,	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez dodanie kierunku pn. „Poprawa oznakowania ciągów

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		pozostaje niespójne z opisem celu, gdzie jako wartość nadrzędną podano ochronę życia i zdrowia, a dopiero na drugim miejscu – mienia. Większy akcent należy położyć na te elementy, które stanowią największe ryzyko, np. sygnalizacje świetlne i układy skrzyżowań skrajnie niesprzyjające pieszym (np. brak możliwości realizacji przejścia mimo braku ruchu na wszystkich kierunkach kolizyjnych)			transportowych w tym wykorzystanie sygnalizacji świetlnych".
224.	**Str. 45-47, punkt 7.1.** Zbyt mocno rozbudowana lista inwestycji, bez szerszego kontekstu można odnieść wrażenie, iż jako priorytetowe na poziomie strategicznym jest połączenie dwóch gmin.	Stopień rozbudowania listy inwestycji wskazuje, iż „wszystko" jest najważniejsze i że występują trudności w określaniu priorytetów	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Lista przedsięwzięć jest ograniczona i w znacznej części obejmują one inwestycje rozpoczęte lub mające na celu poprawę parametrów istniejących ciągów, natomiast w mniejszym zakresie budowę nowych.
225.	**Str. 48-49, punkt 7.2**. Koniecznie zweryfikować listę projektów, ująć koniecznie działania modernizacyjne na odcinkach w kierunku Wisły, Kielc p. Sędziszów, na liniach z ruchem pasażerskim, ale także na liniach stricte towarowych. Istotną bolączką spójności transportowej jest stan połączenia Rybnika i Bielska jako dwóch centrów subregionalnych.	Lista projektów kolejowych zdradza brak wizji w zakresie funkcjonowania kolei w regionie – niektóre zapisy są wręcz kuriozalne, jak np. wskazanie jako zakres „budowa infrastruktury kolejowej" w przypadku ciągów, gdzie ta infrastruktura istnieje (sic!) przy wskazaniu jako zakres „rewitalizacja, modernizacja i odtworzenie" tam, gdzie już nawet wiadukty rozebrano.	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. W projekcie Strategii pojęcie „budowa" obejmuje wykonywanie obiektu w określonym miejscu, a także jego przebudowę i odbudowę.
226.	**Str. 48, punkt 7.2**, projekt „rozbudowa CMK…". Zweryfikować zapisy	Linia CMK łączy Katowice z Warszawą oraz Kraków z Warszawą, ale nie łączy Katowic z Krakowem. Katowice z Krakowem łączy linia p. Jaworzno-Szczakową i Trzebinię, która nie jest elementem CMK. Jazda z Katowic do Krakowa przy wykorzystaniu linii CMK trwałaby dłużej niż jazda przez Trzebinię, zwłaszcza po zakończeniu modernizacji.	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Projekt wynika ze „Strategii dla Rozwoju Polski Południowej w obszarze województw małopolskiego i śląskiego do roku 2020" i polega na realizacji tzw. małego Y. w ramach Kolei Dużych Prędkości.
227.	**Str. 48, pkt 7.2**, projekt „stworzenie północnej obwodnicy…". Zweryfikować realne zapotrzebowanie na tego rodzaju projekty	Region śląski – co zresztą dobitnie wskazano w diagnozie – zajmuje b. wysokie miejsce w wolumenie nadawanych ładunków. Dlatego	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Przedsięwzięcie należy rozpatrywać w kontekście projektu budowy linii

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		racjonalniejsze dla rozwoju transportu i dla rozwoju gospodarczego (tworzenie poprzez transport warunków rozwoju podmiotów gospodarczych) jest tworzenie linii wybiegowych, a nie obwodowych. Dla spójności Europy owszem ważne jest, że kontenery z Berlina do Kijowa pojadą obwodnicą pół dnia krócej, ale dla Śląska ważniejsze jest to, by pół dnia krócej jechały ładunki nadane przez miejscowych dostawców (węgiel, samochody, itp.)			na MPL Katowice w Pyrzowicach w korytarzu Katowice – Bytom – Pyrzowice, który jest realizowany w warstwie projektowej przez PKP PLK S.A. Jego realizacja ma służyć nie tylko połączeniu z samym lotniskiem, lecz także ma na celu stworzenie połączenia transportem publicznym na obszarze Metropolii oraz podniesienie konkurencyjności regionu i lotniska. Przedsięwzięcia są wobec siebie komplementarne, mają różny przebieg oraz są na różnym stopniu planistycznym.
228.	**Str. 60**, tabela 3, mobilność, wskaźnik 1. Zmienić „autobusów" na „środków transportu".	Powinno się też objąć obserwacją tramwaje, trolejbusy i pociągi, zwłaszcza, że te środki transportu są bardziej kapitałochłonne i mają większą techniczną żywotność	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez zmianę wskaźnika na „udział przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych taboru komunikacji miejskiej w ogólnej liczbie taboru".
229.	**Str. 60**, tabela 3, mobilność. Dodać wskaźnik dot. dostosowania infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej mobilności	Monitorowanie wyłącznie środków transportu prowadzi do absurdu, gdy niskopodłogowy autobus zatrzymuje się przy przystanku, który tworzy słupek wbity bezpośrednio w ziemię, tuż za przydrożnym rowem.	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Brak źródła pozyskania tego typu danych w skali regionu.
230.	**Str. 60**, tabela 3, bezpieczeństwo. Zweryfikować i rozbudować stosownie do wyników weryfikacji układ wskaźników dotyczących bezpieczeństwa w transporcie kolejowym	Jeśli jedynym wyznacznikiem na poziomie strategii w zakresie bezpieczeństwa kolejowego ma być liczba kradzieży to logicznie rzecz biorąc wybuch cysterny z gazem przejeżdżającej obok pełnego ludzi peronu, skutkujący wieloma ofiarami śmiertelnymi, będzie „niezauważony" przez system monitorowania postępów we wdrażaniu strategii	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona częściowo poprzez dodanie wskaźnika pn. "Liczba zagrożeń w transporcie kolejowym".

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
231.	**Str. 60**, tabela 3, innowacyjność. Doprecyzować, wśród kogo ma być przeprowadzana ankieta i co ma być rozumiane pod pojęciem rozwiązania „innowacyjnego”.	Propozycja zapobiegnie dowolności w pomiarze wskaźnika	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Lista podmiotów ankietowanych oraz zakres ankiety zostanie określone na etapie określenia szczegółowych działań monitoringowych.
232.	**Całość dokumentu**, np. lista podmiotów kolejowych itp. Wyszczególniając zwracać uwagę i akcentować te podmioty, które mają siedzibę w woj. Śląskim, a nie robić „miksu”	Nacisk na siedzibę wynika ze zwiększenia mocy podatkowej przez podmioty, z których stosowny udział CIT zasila budżety regio i lokalne.	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Nie powoduje zmiany rozstrzygnięć Strategii. Należy zauważyć, iż znaczna część podmiotów ma charakter ponadregionalny i krajowy.
233.	**Str. 51**, projekt Rozwój kart usług publicznych. a) uściślić zakres transportowy i poza transportowy kart; b) zmienić zakres projektu, aby nie było akceptu na „budowę…”	Jeśli karty są „transportowe” to powinny się tak nazywać, jeśli są szersze to powinny się znaleźć w jakiejś szerszej strategii, a nie w kierunkowej. Z perspektywy faktu, iż w zasadzie infrastruktura już jest w większości ośrodków gotowa lub na ukończeniu (Rybnik, Częstochowa, PKS Cz-wa, ŚKUP) zamiast budować infrastrukturę (nową, równolegle do istniejącej, po co?) lepiej jest integrować to, bo istnieje.	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez zmianę zapisu zakresu przedsięwzięcia na „Budowa, rozwój i integracja infrastruktury technicznej i organizacyjnej”.
234.	**Rozdział 7, punkt 7.2, strona 49** W ramach odtworzenia infrastruktury kolejowej należy odtworzyć linię Jastrzębie – Żory – Orzesze – Katowice.	Jastrzębie Zdrój to największe miasto w Polsce bez kolei pasażerskiej! Ludzie jednak chcą podróżować, o czym świadczą przepełnione do granic możliwości busy kursujące do Katowic. Większość pasażerów z pewnością wybrałaby kolej niż prywatnych przewoźników, których styl jazdy zagraża bezpieczeństwu pasażerów oraz innych uczestników ruchu drogowego. Żory – miasto zamieszkałe przez 62 tyś ludzi. Obecnie przechodzi tam tylko jedna linia kolejowa Rybnik – Pszczyna obsługiwana przez 4 pary pociągów. Najbardziej perspektywiczna linia – do Katowic przez Orzesze czeka na odbudowę. Bez jej odtworzenia Żory, podobnie jak Jastrzębie, mogą zniknąć z kolejowej mapy Polski i Śląska…	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zawarte w Strategii przedsięwzięcia są kluczowe z punktu widzenia całego regionu, lecz nie jedyne, jakie powinny uzyskać wsparcie. Istotne na etapie wdrażania jest, aby projekt zgłaszany do programów wykonawczych czy operacyjnych był zgodny z celami i kierunkami a nie był „wpisany” dosłownie w strategię. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięć o charakterze OTWARTYM, którego nazwa po korekcie to „Przebudowa,

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
					odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe".
235.	**7. Lista dużych przedsięwzięć** **7.2 Transport szynowy (strona 48-49)** Punkt: Rewitalizacja, modernizacja i odtworzenie linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe. Doprecyzowanie zakresu przedsięwzięcia, stworzenie listy. Odcinki linii kolejowych ważnego znaczenia regionalnego proponowane to między innymi: Naprawa główna linii kolejowej nr 97 na odcinku granica województwa (Hucisko) - Żywiec [km 63,960 – 81,300] wraz ze stacją Jeleśnia oraz utworzenie nowych przystanków tj. Żywiec-Miasto, między innymi.	Linia nr 97 na odcinku Żywiec – Sucha Beskidzka ma znaczenie kluczowe dla spójności całego systemu transportowego. -ważna dla międzywojewódzkich korytarzy transportowych – najkrótsze i najszybsze połączenie Dolnego i Górnego Śląska z Beskidami i Podhalem, oraz Krakowa z Żywiecczyzną. -ważna dla transgranicznych korytarzy transportowych – znaczenie strategiczne dla sieci TEN-T i korytarza nr 5 północ-południe. (Najszybsze połączenie Krakowa z Słowacją i z południem Europy). -jako proekologiczna wpisuje się w zasadę zrównoważonego rozwoju regionalnego. -istotna dla rozwoju społeczno - gospodarczego śląskiego subregionu południowego, oraz główny czynnik dla rozwoju turystyki. -istotna ze względu na konieczność odciążenia dróg wojewódzkich i powiatowych.	Osoba prywatna	08.11.2013	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Zawarte w Strategii przedsięwzięcia są kluczowe z punktu widzenia całego regionu, lecz nie są jedynymi jakie powinny uzyskać wsparcie. Istotne na etapie wdrażania jest, aby projekt zgłaszany do programów wykonawczych czy operacyjnych był zgodny z celami i kierunkami a nie był „wpisany" dosłownie w strategię. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięć o charakterze OTWARTYM, którego nazwa po korekcie to „Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe".
236.	Zagwarantowanie realizacji zasady zrównoważonego podziału środków między transport drogowy i kolejowy w stosunku 6:4	W całym tekście SRT brakuje najważniejszej zasady podziału środków finansowych wynikającej z zaleceń Komisji Europejskiej - podziału środków między transport drogowy, a kolejowy w proporcjach odpowiednio 60 i 40%. Jej brak może doprowadzić do marginalizacji transportu kolejowego, wraz utrwaleniem się przewagi transportu drogowego. Marginalizacja transportu kolejowego w dłuższej perspektywie doprowadzi do degradacji całego systemu transportowego. Szwajcarski model systemu transportowego powinien być wzorem przy opracowywaniu długoletniej Strategii Rozwoju Transportu.	Osoba prywatna	08.11.2013	<u>Uwaga zostanie uwzględniona poprzez</u> dodanie do zasad „zasady zrównoważonego podziału środków – oznaczającej podział środków służących rozbudowie i poprawie jakości infra- i suprastruktury transportowej poszczególnych gałęzi, zapewniający optymalny rozwój całego systemu.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
237.	**ROZDZIAŁ 6 - CEL 1 (OTWARTA I SPÓJNA SIEĆ OŚRODKÓW RÓŻNEJ RANGI).** Dodanie kierunku działania: Budowa parkingów „Park&Ride" i „Bike&Ride"	Przy stacjach kolejowych poza centrami miast powinny istnieć parkingi Park and Ride, co zmniejszy ruch samochodowy w samych miastach. Parkingi Bike and Ride, pozwalające dojechać rowerem do najbliższej stacji kolejowej i kontynuować podróż pociągiem umożliwią rozwój ruchu rowerowego i zapewnią alternatywę do poruszania się samochodem (a także zwiększą mobilność osób nieposiadających samochodu).	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Kierunek zawarty jest w przedsięwzięciu pn. „Budowa centrów przesiadkowych".
238.	**ROZDZIAŁ 6 - CEL 1 (OTWARTA I SPÓJNA SIEĆ OŚRODKÓW RÓŻNEJ RANGI).** Dodanie kierunku działania: Ustalanie polityk parkingowych w miastach poprawiających atrakcyjność dojazdu komunikacją publiczną.	Polityka parkingowa powinna zakładać dostosowanie popytu na miejsca parkingowe do ich ograniczonej podaży i przepustowości ulic. Można to osiągnąć m. in. Poprzez odpowiednie ustalanie opłat za parkowanie.	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga uwzględniona częściowo, poprzez dodanie opisu dotyczącego parkingów w celu 2.
239.	**ROZDZIAŁ 6 - CEL 5 (WYSOKA INNOWACYJNOŚD TRANSPORTU)** Dodanie kierunku działania: Objęcie obszarów najbardziej Zurbanizowanych (szczególnie GOP) systematycznymi kompleksowymi badaniami ruchu	Kompleksowe badania ruchu umożliwią zaktualizowanie wiedzy nt. Preferencji transportowych mieszkańców oraz podziału ruchu przewozowego (ang. Modal split). Dzięki temu będzie można lepiej organizować transport na terenie woj. śląskiego.	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona częściowo. W celu 5 zostanie dodany kierunek pn. „Prowadzenie systematycznych badań ruchu, potrzeb i zachowań komunikacyjnych".
240.	**ROZDZIAŁ 6 - CEL 5 (WYSOKA INNOWACYJNOŚCI TRANSPORTU)** Dodanie kierunku działania: Integracja wszystkich systemów elektronicznych płatności i taryf przewozowych przewoźników (ŚKUP, PKM Jaworzno, MZK Tychy, MZKP Tarnowskie Góry)	Podróżowanie – szczególnie w Aglomeracji Górnośląskiej – powinno odbywać się za pomocą jednego biletu, dotyczy to również Kolei Śląskich (które powinny obsługiwać system ŚKUP).	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Wpisuje się w dotychczasowy zakres z celu 3 kierunek f. pn. „Rozwój zintegrowanych systemów taryfowych oraz koordynacja rozkładów jazdy".
241.	**PODROZDZIAŁU 7.5 (TRANSPORT ROWEROWY)** Dodanie nowego przedsięwzięcia: Stworzenie sieci wypożyczalni rowerów miejskich.	W opracowaniu jest studium wykonalności Metropolitarnego Systemu Wypożyczalni Rowerów. Należy wykorzystać je do stworzenia wypożyczalni działających w poszczególnych aglomeracjach woj. śląskiego, szczególnie na obszarze GOP.	Osoba prywatna	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Ma charakter lokalny
242.	Po istniejącym śladzie, odrębnymi (dodatkowymi torowiskami) utrzymać sprawdzone od lat kierunki:		Osoba prywatna	30.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zawarte w Strategii przedsięwzięcia

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	m (główny); Katowice-Gliwice (boczny tor nr 1); Katowice-lotnisko (boczny tor nr 2. Szynobus (tramwajo-pociąg) na lotnisko winien unikać dublowanai przez autobusy. Przywrócić WPK, jako prężne (prowadzone przez wojewodę) centrum zarządzania komunikacją.	Nastąpi ujednolicenie taboru, poprawa zarządzania, dużo mniejsze koszty funkcjonowania firmy.			są kluczowe z punktu widzenia całego regionu, lecz nie jedyne, jakie powinny uzyskać wsparcie. Istotne na etapie wdrażania jest, aby projekt zgłaszany do programów wykonawczych czy operacyjnych był zgodny z celami i kierunkami a nie był „wpisany" dosłownie w strategię. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięć o charakterze OTWARTYM, których nazwy po korekcie to „Stworzenie szybkiej kolei regionalnej" oraz „Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe". Uwaga wychodzi poza ramy Strategii.
243.	**Cel 3.** **Efektywna mobilność.** Kierunki działań. (punkt j) Dostosowanie infrastruktury i taboru do osób o ograniczonej mobilności (strona 41 Strategii). Zmiana celu na „Dostosowanie infrastruktury i taboru dla wszystkich pasażerów"	Zagadnienie dostępu obywateli do przestrzeni publicznej stanowi jeden z kluczowych prawidłowej polityki państwa i samorządu. Należy wskazać, że działania zmierzające do zapewnia integracji społecznej bazują na idei „powszechnej dostępności". Takie podejście ma gwarantować pełny dostęp do dóbr i usług (równość w życiu społecznym). Temat jest niezwykle obszerny stąd należy ograniczyć się do wymiany podstawowych aktów lub dokumentów strategicznych. 1.Przepis art. 32 Konstytucji RP „Nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym, gospodarczym z jakiejkolwiek przyczyny".	Pełnomocnik ds. osób niepełnosprawnych - Wydział Zdrowia i Polityki Społecznej Urzędu Marszałkowskiego	08.11.2013	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Jednym z założeń strategii jest dostosowanie infrastruktury dla wszystkich pasażerów, jednak z punktu widzenia istniejących ograniczeń wydaje się ważne podkreślenie dostosowania taboru komunikacji publicznej w szczególności dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej mobilności.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		2.Europejska Strategia w sprawie niepełnosprawności 2010-2010. Odnowione zobowiązanie do budowania Europy bez barier kładzie nacisk na wdrażania zasady pełnego włączenia. Jednym z głównych obszarów działań jest kwestia dostępności, między innymi do transportu. Co ważne w obszarze tych działań mieści się także zapewnienie dostępu do urządzeń wspomagających dla osób niepełnosprawnych. 3.Kolejny istotny akt będący już integralną częścią polskiego sytemu prawa to Konwencja praw osób niepełnosprawnych ONZ. Jej Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu „Biała Księga" posługuje się także jednolitym pojęciem „pasażera" gdy idzie o projektowanie rozwoju tej dziedziny. Pojęcie pasażera zawiera w sobie wszystkie potencjalne grupy użytkowników transportu: w tym osoby z niepełnosprawnością, osoby starsze i osoby o zredukowanej mobilności. Należy przy tym dodać, że jesteśmy w przededniu uchwalenia tzw. „European Accessibilty Act". Jego treść ma wprowadzać szeroką definicję dostępności, tak by zakresem regulacji były objęte wszystkie osoby zagrożone wykluczeniem społecznym (wychodzi się tu nawet poza typowe rozumienie niepełnosprawności, mając na myśli tzw. „specyficzne potrzeby" ang. „specific needs" por. http://www.epc.eu/documents/uploads/pub_3393_the_accessibility_act.pdf strona 2 dokumentu). Takie holistyczne ujmowanie dostępności promują organizacje III sektora UE (por. http://www.ageplatform.eu/images/stories/Joint_statement_on_European_Accessibility_Act.pdf). Równolegle z wypracowaniem polityki tzw. „transportu dla wszystkich' gromadzi się i publikuje			

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		przykłady dobrych praktyk (por. http://www.internationaltransportforum.org/IntOrg/ecmt/pubpdf/06TPHguide.pdf). W myśl takiego podejścia „Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego" powinna zakładać dostosowanie infrastruktury i taboru transportu dla wszystkich pasażerów. Zapewni to efektywność inwestycji, jak i zwiększy możliwości zysków. W ostatecznym rozrachunku pozwoli to w pełni wykorzystać potencjał nabywczy wszystkich konsumentów naszego województwa.			
244.	**2.3.3. str. 28** tiret 1. Chemnitz	Nazwa miasta Karl Stadt w 1990 roku została zmieniona na Chemnitz	PKP PLK S.A. Centrum Przygotowania Inwestycji Oddział Południowy	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
245.	**2.2.2. str. 20 p.3** tiret 3-5. 54,6 tys. 51,3 tys. 50,7 tys.	Brak słowa „tys" po wielkościach liczbowych	PKP PLK S.A. Centrum Przygotowania Inwestycji Oddział Południowy	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
246.	**Proponowana rewitalizacja linii kolejowej 182 na odcinku Tarnowskie Góry – Zawiercie wydaje się uzasadniona**. W celu zapewnienia połączenia aglomeracji Katowickiej z MPL Pyrzowice, można w dużym stopniu wykorzystać istniejącą infrastrukturę, inwestując środki na rozbudowę w kierunku terenu MPL Pyrzowice tak aby dojście piechotą ze stacji do terminali A i B nie przekraczało 10 minut. Zainwestować wraz z PLK SA. w bocznicę kolejową do strefy CARGO MPL Pyrzowice, dla obsługi ładunków.		PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Sosnowcu	07.11.2013	Nie dotyczy.
247.	**Brak w SRT konkretnej propozycji utworzenia zespołów roboczych** składającego się z pracowników związków komunikacji miejskiej działających na terenie Województwa Śląskiego i przedstawicieli Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym w celu koordynacji rozkładów jazdy wszystkich gałęzi komunikacji w regionie. W koordynacji rozkładów jazdy należy ustalić priorytety dla poszczególnych gałęzi transportu wynikające z powiązań		PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Sosnowcu	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w kierunku d celu 2 pn. „Organizacja i koordynacja przewozów na poziomie regionalnym".

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	wykraczających poza teren Województwa Śląskiego.				
248.	**Brak w SRT deklaracji współfinansowania konkretnych inwestycji** związanych z rozwojem w regionie koncepcji „parkuj i jedź" (ang. Park&Ride), oraz propozycji rozwiązań systemowych takich jak np. dla kierowców pozostawiających poza aglomeracją samochód na parkingach strzeżonych odpłatnych, darmowy bilet kolejowy w pierwszej strefie taryfowej przewoźnika kolejowego itp.	Podobne rozwiązania już funkcjonują na terenie woj. Mazowieckiego.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Sosnowcu	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja jest zgodna z zapisami projektu Strategii. Strategia jest deklaracją w zakresie wsparcia dla kierunków działań i konkretnych przedsięwzięć i projektów ukierunkowanych na osiągnięcie wyznaczonych w niej celów.
249.	**Brak koncepcji rozwoju połączeń kolejowych z centrami Logistycznymi** w st. Sławków Płd., Gliwice Port, których obecny stan nie zapewnia w pełni sprawnej obsługi transportem kolejowym.	Takie działania były by zgodne z zapisami Białej Księgi w zakresie zrównoważonego rozwoju gałęzi transportu w regionie.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Sosnowcu	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Mieści się przedsięwzięciu pn. „Stworzenie i rozwój sieci multimodalnych centrów logistycznych".
250.	**Rewitalizacja linii (694,157,190,191) na odcinku Bronów – Wisła Głębce,**	obiekty mostowe w bardzo złym stanie, niezbędna dla poprawy oferty dla przewoźników pasażerskich, co pozwoli w przyszłości na szybki dojazd do miejscowości turystycznych (rozwój turystyki).	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Sosnowcu	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięcia o charakterze otwartym pn. „Rewitalizacja, modernizacja i odtworzenie linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe".
251.	**Proponujemy uszczegółowić przedsięwzięcia dotyczące modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych, zgodnie z listą ujętą w krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r (z perspektywą do 2030 roku):** • Modernizacja linii kolejowej E65 Będzin - Katowice - Tychy - Czechowice Dziedzice - Zebrzydowice (granica państwa), • Linia kolejowa E-30 na odcinku Katowice – Gliwice Łabędy, • Linia kolejowa nr 93 na odcinku (Trzebinia – Oświęcim) – Brzeszcze Jawiszowice – Czechowice Dziedzice, • Linia kolejowa nr 138, 161, 180, 654, 655, 657, 658, 699 na odcinku Dorota/Chorzów Stary – Mysłowice Brzezinka – (Oświęcim), • Linia kolejowa CE-65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie		PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Sosnowcu	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięć o charakterze OTWARTYM, którego nazwa po korekcie to. „Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe".

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	Góry – Działoszyn – (Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo), • Linia kolejowa nr 140, 148, 157, 159, 173, 689, 691 na odcinku Chybie – Żory – Rybnik – Nędza/Turze, • Linia kolejowa nr 146 na odcinku Wyczerpy – Brzeźnica n/Wartą – (Chorzew Siemkowice), • Linia kolejowa E-59 na odcinku (Kędzierzyn Koźle) - Bierawa – Chałupki (granica państwa), • Linia kolejowa nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie, • Linia kolejowa nr 153, 199, 681, 682, 872 na odcinku Toszek Północ – Rudziniec Gliwicki – Sławięcice – (Stare Koźle), • Linia kolejowa nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała – Zwardoń (granica państwa), • Linia kolejowa nr 62, 660 na odcinku (Tunel) – Bukowno – Sosnowiec Płd,				
252.	**Proponujemy rozszerzyć listę odcinków linii kolejowych proponowanych do rewitalizacji o dwa ciągi - bardzo istotne dla ruchu towarowego:** • Linia kolejowa 141, 154, 171, 652, 653, 655, 657, 661, 706, 707 na odcinku Gliwice – Katowice Ligota / Katowice Muchowiec – Dorota – Dąbrowa Górnicza Wschodnia – Łazy • Linia kolejowa 132, 147, 149, 672, 677, 711 na odcinku Bytom – Gliwice/ Gierałtowice – Leszczyny.		PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Sosnowcu	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięć o charakterze OTWARTYM, którego nazwa po korekcie to. „Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe”.
253.	**Proponujemy również dodać, jako osobne przedsięwzięcie: Przywrócenie funkcjonalności stacji kolejowych poprzez rewitalizację torów stacyjnych i rozjazdów.**	(Tory stacyjne są często pomijane przy dużych projektach liniowych, a bez ich sprawności nie można efektywnie prowadzić ruchu kolejowego).	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Sosnowcu	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięć o charakterze OTWARTYM, którego nazwa po korekcie to. „Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe”.
254.	**2.2. Stan i uwarunkowania rozwoju systemu transportu** **2.2.1. Stan infrastruktury** **Infrastruktura transportu rowerowego**	Przez województwo śląskie przebiegają: – planowana przez Europejską Federację Cyklistów (ECF) trasa EuroVelo nr 4,	Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze.	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	„Przez województwo przebiegają międzynarodowe trasy rowerowe Eurovelo i Greenways, oznaczone zgodnie z międzynarodowymi standardami.” Obecne sformułowanie wprowadza w błąd sugerując, że trasy EuroVelo i Greenways zostały prawidłowo wybudowane i oznakowane, podczas gdy w rzeczywistości zostały jedynie częściowo oznakowane w sposób odbiegający od przyjętych standardów dla obu sieci tras rowerowych i obowiązujących przepisów ruchu drogowego.	która nigdy nie została wykonana i oznakowana zgodnie ze standardami tej sieci tras rowerowych, lecz jako trasa międzynarodowa nr R4 z zastosowaniem polskich znaków drogowych typu R-2, – postulowana pierwotnie przez Śląski Związek Gmin i Powiatów w Katowicach, a następnie przez Śląski Klub Znakarzy Tras Turystycznych PTTK w Gliwicach trasa EuroVelo nr 11 lub jej odnoga nr 11a (odcinek Kraków – Częstochowa – Warszawa) nigdy nie znalazła się na liście tras ECF, nawet nie podjęto prób jej oznakowania, – polski koordynator tras EuroVelo postuluje wykonanie trasy EuroVelo nr 4a (Chałupki – Głuchołazy), ale jak dotąd jej realizacja pozostaje w fazie luźnej koncepcji. W podsumowaniu projekt tras Eurovelo w województwie śląskim jest w fazie wstępnej koncepcji, bez określenia ich operatora, a w trakcie ich realizacji będzie można wykorzystać istniejące fragmenty trasy nr R4. Projekt Greenways został zrealizowany, ale ograniczono się głównie do oznakowania, które nie jest właściwie konserwowane. Oznakowanie tras Greenways stanowi modyfikację polskich znaków drogowych typu R-2, które należy w najbliższym czasie wymienić na znaki typu R-4. Modernizacji wymagają też niektóre drogi, po których prowadzą trasy Greenways. Trasa ta jest tylko częściowo oznakowana w powiecie cieszyńskim, a planowany odcinek w powiecie bielskim jest nieciekawy – trasa powinna przebiegać przez powiat pszczyński, natomiast zamiast Wiślanej Trasy Rowerowej zostały pod tą nazwą oznakowane dwie trasy boczne. Wszystkie z wymienionych tras zostały oznakowane w sposób niestandardowy, niezgodnie z obowiązującymi przepisami ruchu	Oddział Kolejowy w Gliwicach. Śląski Klub Znakarzy Tras Turystycznych		

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		drogowego i standardami stosowanymi przez PTTK. Modernizacji wymagają też niektóre drogi, po których prowadzi WTR. Obecny opis przebiegu trasy odbiega od rzeczywistego.			
	„Wzdłuż województwa została poprowadzona Wiślana Trasa Rowerowa, która docelowo ma biegnąć od źródeł Wisły (Wisła Czarne) do jej ujścia." Obecne sformułowanie wprowadza w błąd sugerując, że Wiślana Trasa Rowerowa została prawidłowo wybudowana i oznakowana, podczas gdy w rzeczywistości została jedynie częściowo oznakowana w sposób odbiegający od przyjętych w Polsce standardów i obowiązujących przepisów ruchu drogowego. Wiślana Trasa Rowerowa (WTR) prowadzi wzdłuż Wisły, a nie wzdłuż województwa. Łatwo zauważyć, że Wisła płynie przez południową część województwa.	O poziomie rozwoju sieci tras rowerowych decyduje jej stopień kompletności, stan techniczny, organizacja ruchu drogowego i otoczenie, w tym parkingi i wypożyczalnie rowerów. Obecna infrastruktura jest wykonywana fragmentarycznie, na ogół bez żadnego powiązania ze sobą poszczególnych elementów, stan techniczny dróg dla rowerów często uniemożliwia lub znacznie utrudnia przejazd w stosunku do jazdy znajdującej się obok jezdnią, a organizacja ruchu tworzy sztuczne bariery wymagające prowadzenia roweru lub generuje niebezpieczne sytuacje w ruchu drogowym. Bezpieczne parkingi i wypożyczalnie rowerów praktycznie nie istnieją.			Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
	„Infrastruktura rowerowa w województwie cechuje się złym stanem technicznym i niskim poziomem rozwoju (brak bezpiecznych parkingów rowerowych, wypożyczalni rowerów, przyjaznej organizacji ruchu rowerów w miastach)." Treść uwagi Obecne sformułowanie traktuje zły stan technicznych jako niezależny od niskiego poziomu rozwoju, podczas gdy niski poziom rozwoju jest wynikiem m.in. złego stanu technicznego, w tym złego stanu dróg dla rowerów. Bezpieczne parkingi i wypożyczalnie rowerowe są ważnymi, ale drugorzędnym elementami infrastruktury rowerowej, których brak powinien zostać wymieniony dopiero na końcu informacji o poziomie rozwoju infrastruktury.				Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
255.	**6. Cele i kierunki działań** **Cel 3. Efektywna mobilność** „d. Ograniczenie ruchu w centrach miast (strefy uśpienia)," W haśle należy dodać, że chodzi o ograniczenie ruchu	Jedną z zasad wpływających na rozwój ruchu rowerowego jest to, aby ruch ten był bardziej atrakcyjny od ruchu samochodowego, czyli m.in. pozwalał na dotarcie rowerem tam,	Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze. Oddział Kolejowy w Gliwicach. Śląski	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	samochodowego, przy równoczesnym rozwijaniu w centrach miast ruchu rowerowego.	gdzie nie można dojechać samochodem.	Klub Znakarzy Tras Turystycznych		
256.	**7. Lista dużych przedsięwzięć** **7.5. Transport rowerowy** „Budowa spójnej sieci dróg/tras rowerowych o zasięgu ponadlokalnym wg jednolitych standardów” Budowa powinna dotyczyć Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, a przede wszystkim wybranych z niej głównych tras, a ich realizacja powinna być podzielona na etapy. Co roku powinno powstawać ponad 200 km tras rowerowych, w tym w ciągu lat 2014-2020 około 1500 km.	Śląski Klub Znakarzy Tras Turystycznych PTTK w Gliwicach z inspiracji Śląskiego Związku Gmin i Powiatów w Katowicach od kilkunastu lat promuje koncepcję Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, która pozwoli połączyć ze sobą wszystkie ważniejsze miejscowości województwa śląskiego i poza jego granicami. Koncepcja Śląskiej Sieci Tras Rowerowych obejmuje realizację podstawowej sieci 40 tras głównych, do której zalicza się wspomniane powyżej odcinki tras międzynarodowych i stanowiących propozycje odcinków tras krajowych (http://www.kztt.org.pl/006.html, http://kztt.cmza.pl/006.html), a także około 400 tras lokalnych.	Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze. Oddział Kolejowy w Gliwicach. Śląski Klub Znakarzy Tras Turystycznych	08.11.2013	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Propozycja zawęża postulowany zakres przedsięwzięcia, które ma charakter otwarty. Istotne na etapie wdrażania jest, aby projekt zgłaszany do programów wykonawczych czy operacyjnych był zgodny z celami i kierunkami a nie był „wpisany” dosłownie w strategię.
257.	**8.4. Źródła finansowania Strategii** **8.8.4. Środki budżetu województwa śląskiego** „Zgodnie z ustawą o samorządzie województwa z budżetu województwa finansowane są zadania o charakterze wojewódzkim w zakresie transportu zbiorowego, dróg publicznych. Województwo śląskie zajmuje się finansowaniem m.in. rozwoju dróg wojewódzkich (za pośrednictwem Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach), regionalnych przewozów kolejowych itp.” Finansowanie powinno objąć główne trasy rowerowe o charakterze co najmniej regionalnym, łączących centra miast wojewódzkich i powiatowych.	Finansowanie infrastruktury rowerowej wyłącznie przez gminy skutkuje tym, że jak dotąd prawie nie ma głównych tras rowerowych, które byłyby wykonane na całej długości, a praktycznie nie ma tras o odpowiednio wysokim standardzie, przyciągającym rowerzystów. Treść kolejnego punktu strategii „8.8.5. Środki budżetów lokalnych jednostek samorządu terytorialnego (powiaty, gminy)” potwierdza, że samorządy niższego szczebla powinny finansować głównie infrastrukturę rowerową o charakterze lokalnym.	Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze. Oddział Kolejowy w Gliwicach. Śląski Klub Znakarzy Tras Turystycznych	08.11.2013	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> W systemie wdrażania Strategii nie określa się zakresu i pełnych źródeł finansowania jej realizacji.
258.	**Rozdział 7 Lista dużych przedsięwzięć; punkt 7.2 Transport szynowy; str. 48.** Wpisać jako wyodrębniony punkt: Rewitalizacja linii kolejowych w Beskidach w tym: nr 190 Bielsko-Biała – Cieszyn; linii nr 90 Cieszyn – Zebrzydowice oraz linii Skoczów - Wisła	Zwiększenie dostępności transportowej subregionu południowego; ograniczenie liczby samochodów jako głównego środka transportu w Beskidach	Powiat Cieszyński/ Starostwo Powiatowe w Cieszynie	18.11.2013	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Przedsięwzięcie ma charakter OTWARTY. Dla tego typu przedsięwzięć powinny zostać przygotowane dokumenty krótkookresowe zawierające projekty inwestycyjne.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
259.	**Rozdz. 7.1. Transport drogowy (str. 45) „Budowa Autostrady A1 od Pyrzowic do granicy z województwem łódzkim"** Uzupełnienie treści punktu CEL STRATEGICZNY o zapis: „i uzupełnienie połączeń po przebudowie istniejącej drogi DK1 na autostradę A1". Uzupełnienie treści punktu EFEKT o zapis: „oraz zapewnienie połączeń pomiędzy gminami Mykanów i Kruszyna po przekształceniu drogi DK1 na autostradę A1".	Na odcinku gmin Mykanów i Kruszyna obecnie istniejąca DK1 pełni funkcję drogi łączącej te dwie gminy. PO wybudowaniu autostrady gminy zostaną pozbawione połączenia.	Powiat Częstochowski	05.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. W ramach przedsięwzięcia budowy autostrady A1 mamy na myśli wszystkie działania związane z dokończeniem przedmiotowej inwestycji na odcinku od węzła Pyrzowice do granicy z województwem łódzkim, ponadto wpisuje się to w przedsięwzięcie Budowa i modernizacja dróg łączących autostrady z innymi drogami krajowymi i wojewódzkimi.
260.	**Rozdz. 7.1. Transport drogowy (strona 45- 47)** Dodanie kolejnej pozycji na liście projektów transportu drogowego: Wschodnia obwodnica Częstochowy i skomunikowanie obszarów w ramach Subregionu Północnego. LOKALIZACJA - Dudki, Rząsawa, Częstochowa, Dębowiec, Żarki, Myszków (tzw. „Trakt Królewski") ZAKRES: budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane i postulowane PLANOWY CZASOWY HORYZOST REALIZACJI: Etap I i II CEL STRATEGICZNY: Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi EFEKT: udrożnienie układu drogowego północnej części województwa, podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa, wzrost jakości życia mieszkańców	Wybudowanie nowej drogi wojewódzkiej łączącej DK-1 w m. Rząsawy z DW483 w m. Dudki usprawnił skomunikowanie węzła autostradowego A-1 „Rząsawa" i wyprowadzi ruch z Częstochowy w kierunku na Łask. Przyczyni się również do skomunikowania powstałych terenów inwestycyjnych w obrębie autostrady A-1 i DK-1. Dodatkowym niewątpliwym atutem tego projektu jest prowadzenie na terenie miejscowości Lubojenka prac scaleniowych, dzięki czemu można bezproblemowo wydzielić pas drogowy na potrzeby przyszłej drogi wojewódzkiej.	Powiat Częstochowski	05.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięcia o charakterze OTWARTYM , którego nazwa po korekcie to „Przebudowa i remont dróg dojazdowych /wyjazdowych z autostrad"
261.	**Rozdz. 7.1. Transport drogowy (strona 45- 47)** Dodanie kolejnej pozycji na liście projektów transportu drogowego: Wschodnia obwodnica Częstochowy i skomunikowanie obszarów w ramach Subregionu Północnego. LOKALIZACJA - Dudki, Rząsawa, Częstochowa, Dębowiec, Żarki, Myszków (tzw. „Trakt Królewski") ZAKRES: budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane i postulowane PLANOWY CZASOWY HORYZOST REALIZACJI: Etap I i II CEL STRATEGICZNY: Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi EFEKT: udrożnienie układu drogowego północnej części województwa, podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa, wzrost jakości życia mieszkańców	Jest to projekt, który znalazł się na liście propozycji strategicznych projektów do realizacji z poziomu krajowego w dokumencie „Mandat negocjacyjny województwa śląskiego projekt z dnia 13.08.2013 r." Droga będzie stanowiła trasę alternatywną dla autostrady płatnej i przejmie część ruchu z autostrady A1, co uzasadnia realizację inwestycji, która przyczyni się do poprawy skomunikowania obszarów położonych w jej sąsiedztwie oraz z okolicznymi drogami wojewódzkimi i drogą krajową DK-1. Ponadto zaprojektowane ciągi piesze i elementy	Powiat Częstochowski	05.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięć o charakterze otwartym, których nazwy po korekcie to „Przebudowa i remont dróg wojewódzkich i krajowych" i „Budowa obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich i krajowych".

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		uspokojenia ruchu poprawią stan bezpieczeństwa i zapewnią lepszą płynność ruchu kołowego na drodze DK- 91.			
262.	**Rozdz. 7.1. Transport drogowy (strona 47)** **„Budowa i modernizacja dróg łączących autostrady z innymi drogami krajowymi i wojewódzkimi".** 1. Podzielenie zadania „Budowa i modernizacja dróg łączących autostrady z innymi drogami krajowymi i wojewódzkimi" na dwa odrębne zadania odnoszące się oddzielnie do autostrad A1 i A4. 2. Modernizacja istniejących połączeń dróg międzywojewódzkich łączących północną część województwa śląskiego z południową częścią województwa łódzkiego.	Za utworzeniem dwóch odrębnych zadań przemawia różna specyfika tych dróg oraz fakt, iż autostrada A4 jest już wybudowana, a autostrada A1 jest w planach. Modernizacja istniejących połączeń umożliwi mieszkańcom północno- wschodniej części województwa śląskiego i województwa świętokrzyskiego uzyskanie dogodnego połączenia z planowaną autostradą A1 na terenie południowej części województwa łódzkiego	Powiat Częstochowski	05.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycje mieszczą się w dotychczasowych zapisach projektu Strategii.
263.	**Rozdz. 7.2. Transport szynowy (strona 48)** **„Stworzenie północnej obwodnicy kolejowej Metropolii Górnośląskiej"** **Zmiana PLANOWANEGO HORYZONTU CZASOWEGO REALIZACJI zadania na etap 1**	Jest istniejąca linia kolejowa, którą można wykorzystać w celu stworzenia sprawnego połączenia portu lotniczegop Pyrzowice z ośrodkami miejskimi Subregionu Północnego przez Zawiercie lub Tarnowskie Góry.	Powiat Częstochowski	05.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Przyjęto bezpieczny zakres umożliwiający podjęcie działań na szczeblu lokalnym regionalnym i krajowym.
264.	**Rozdz. 7.3. Transport lotniczy (strona 49)** **Rozbudowa i modernizacja lokalnych lotnisk lądowych dla celów biznesowych** Rozszerzenie celu strategicznego, któremu miałoby służyć lotnisko o cel związany z małym ruchem turystycznym i innym	Uwaga dotyczy głównie lotniska w Rudnikach (Częstochowa), które w założeniu po modernizacji mogłoby pełnić funkcję lotniska subregionalnego i obsługiwać taksówki powietrzne Air Taxi, samoloty turystyczne (małe samoloty o pojemności 4 do 12 osób), samoloty i śmigłowce służb państwowych oraz lotnictwa sanitarnego, samoloty w nieregularnym przewozie lotniczym (chartery o poj. ok. 70-80 osób), samoloty cargo do przewozu ładunków (samoloty o MTOW do 30 ton dla ewentualnych celów logistycznych, magazynów istniejących lub budowanych w okolicy).	Powiat Częstochowski	05.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez zmianę brzmienia przedsięwzięcia na „Przebudowa i remont lotnisk lokalnych i lądowisk dla celów biznesowych i turystycznych"
265.	**Rozdz. 7.6. Transport multimodalny (strona 49)** **„Stworzenie i rozwój multimodalnych centrów logistycznych".** **Uzupełnienie lokalizacji o miejscowość Rudniki w Subregionie Północnym**	Miejscowość położona w układzie autostrady A1, Dk91 i planowanego węzła autostradowego, z lokalnym lotniskiem i linią kolejową	Powiat Częstochowski	05.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. We wskazanym przedsięwzięciu wskazano priorytetowe lokalizacje, co nie wyklucza innych przedsięwzięć czy projektów dla osiągnięcia celu 2 kierunku

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
					a pn. „Tworzenie i rozwój multimodalnych węzłów przeładunkowych” w tym np. w Rudnikach.
266.	**Rozdz. 7.8. Ruch pieszy** **Dodanie kolejnego rozdziału 7.8. Ruch pieszy i zadania pn. „Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu pieszego korzystającego z ogólnodostępnej sieci drogowej”**		Powiat Częstochowski	05.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Działania związane z bezpieczeństwem pieszych wskazano w celu 4 kierunku d pn. „Projektowanie, budowa i przebudowa infrastruktury zgodnie z zasadami bezpieczeństwa”.
267.	**Źródła finansowania Strategii str. 57. pkt 8.4.4.** „dopisać treść w ostatnim wierszu przed „itp.”- „regionalnych przewozów autobusowych (linie wojewódzkie- szczególnie tam gdzie brak bezpośredniej komunikacji kolejowej)”	Strategia ukierunkowana jest głównie na inwestycje drogowe a w komunikacji zbiorowej na tereny aglomeracji miejskiej. Strategia nie ujmuje zaspakajania potrzeb mieszkańców obszarów wiejskich oraz peryferyjnych województwa, co powoduje coraz większe trudności w dostępie do komunikacji zbiorowej mieszkańców. Konsekwencją tego będzie pogarszające się lub wręcz brak możliwości korzystania z komunikacji zbiorowej zwłaszcza osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej a także nieposiadających własnych pojazdów zamieszkałych poza obszarami miejskimi.	Powiat Pszczyński	04.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
268.	**Strona 39 - cel 2 Komplementarność systemu transportowego – Priorytetowe kierunki działań.** Dodanie pkt. e) wprowadzenie systemu umożliwiającego korzystanie z wszystkich środków komunikacji za pomocą jednego biletu**.**	Na terenie woj. Śląskiego brak jest systemowego rozwiązania funkcjonującego z powodzeniem w krajach Europy Zachodniej i Środkowej w zakresie korzystania z oferty różnych przewoźników na zasadzie jednego biletu.	Powiat Rybnicki/ Starostwo Powiatowe w Rybniku	14.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w kierunku F celu 3 pn. „Rozwój zintegrowanych systemów taryfowych oraz koordynacja rozkładów jazdy”.
269.	**Strona 40 – cel 3 Efektywna mobilność – Priorytetowe kierunki działań.** Dodanie pkt. o) stworzenie jednostek w powiatach koordynujących działania w zakresie komunikacji publicznej.	Obecnie wprowadzane zmiany na terenie 1 gminy bardzo często nie są konsultowane z jednostkami sąsiednimi, co prowadzi do zakłóceń w funkcjonowaniu systemu komunikacyjnemu.	Powiat Rybnicki/ Starostwo Powiatowe w Rybniku	14.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w kierunku G celu 3 pn. „Koordynacja działań organizatorów transportu”.
270.	**Strona 50 Lista dużych przedsięwzięć.**	Na terenie woj. Śląskiego brak jest systemowego	Powiat Rybnicki/	14.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	7.7. Organizacja transportu. Dodanie przedsięwzięcia mającego na celu wprowadzenie „jednego biletu" obejmującego swym zakresem całe województwo śląskie	rozwiązania funkcjonującego z powodzeniem w krajach Europy Zachodniej i Środkowej w zakresie korzystania z oferty różnych przewoźników na zasadzie jednego biletu	Starostwo Powiatowe w Rybniku		Propozycja mieści się w przedsięwzięciu pn. „Rozwój kart usług publicznych oraz zmianę zakresu przedsięwzięcia na „budowa, rozwój i integracja infrastruktury technicznej i organizacyjnej".
271.	**Strona 50 Lista dużych przedsięwzięć.** **7.7. Organizacja transportu.** Gmina i Miasto Czerwionka-Leszczyny zlokalizowana jest na obszarze dużych aglomeracji miejskich : katowickiej, gliwickiej, żorskiej i rybnickiej. Mieszkańcy gminy w życiu codziennym są mocno związani z tymi ośrodkami miejskimi poprzez szkoły, uczelnie, zakłady pracy a co za tym często idzie , istnieje bardzo duża potrzeba szybkiego , częstego i bezpiecznego podróżowania w tych kierunkach . Żywimy nadzieję , że na etapie tworzenia dokumentów operacyjnych dla Strategii Rozwoju Transportu Województwa Śląskiego zostaną zaspokojone potrzeby mieszkańców w zakresie transportu zbiorowego , zarówno autobusowego jak i kolejowego , w aspekcie połączeń w kierunku Katowic , Gliwic , Rybnika i Żor. Ponadto należy zaznaczyć , że bardzo istotną kwestią jest remont dróg będących alternatywą do autostrady A-1, zwłaszcza w perspektywie wprowadzenia odcinków płatnych . Obecny stan dróg przelotowych , a są nimi głównie drogi wojewódzkie i powiatowe wymaga remontu generalnego.		Powiat Rybnicki/ Starostwo Powiatowe w Rybniku	14.11.2013	Nie sformułowano wniosku do projektu Strategii. Propozycja wpisuje się w zamierzenia strategii i jej systemu wdrażania.
272.	**Strona 39 - cel 2 Komplementarność systemu transportowego – Priorytetowe kierunki działań.** **Strona 50 Lista dużych przedsięwzięć.** **7.7. Organizacja transportu** Wprowadzić jeden rodzaj biletu na połączeniach dla całego województwa.		Powiat Rybnicki/ Starostwo Powiatowe w Rybniku	14.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. . Propozycja mieści się w przedsięwzięciu pn. „Rozwój kart usług publicznych", którego zakres zostanie zmieniony na „budowa, rozwój i integracja infrastruktury technicznej i organizacyjnej".

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
273.	Stworzyć połączenia komunikacyjne między powiatami oraz miastami na prawach powiatu, w szczególności Żory, Rybnik, Wodzisław Śl , Jastrzębie-Zdrój .				Uwaga nie zostanie uwzględniona . Propozycja mieści się w przedsięwzięciach, których nazwy po korekcie to „Przebudowa i remont dróg wojewódzkich i krajowych" oraz „Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe".
274.	Wykorzystanie dróg technologicznych wzdłuż autostrady w celu odciążenia ruchu na drogach wojewódzkich, które mogły by być alternatywą dla autostrady A1, która ma być w przyszłości płatna w rejonie Gminy Świerklany.				Uwaga nie zostanie uwzględniona. Przedsięwzięcie jest bardzo szczegółowe do rozważenie na etapie wdrażania i przygotowania studiów drogowych.
275.	**Budowa nowego przystanku kolejowego** „Wodzisław Śląski – Centrum" w pobliżu byłego dworca PKS, w ramach modernizacji linii kolejowej nr 158 Rybnik-Chałupki	Budowa przystanku kolejowego „Wodzisław Śląski – Centrum" umożliwi skomunikowanie zbiorowej komunikacji publicznej z komunikacją kolejową, a tym samym stworzy udogodnienia dla pasażerów w zakresie wymienności środków transportu. Dzięki temu mieszkańcy będą mogli sprawnie przemieszczać się i uzyskają połączenie z ośrodkami regionalnymi województwa (Rybnik, Katowice). Natomiast modernizacja linii i połączenie z węzłem kolejowym w Bohuminie stworzy mieszkańcom powiatu wodzisławskiego, a także całego subregionu zachodniego województwa śląskiego możliwość skomunikowania z innymi miastami w Czechach,	Powiat Wodzisławski/ Starostwo Powiatowe w Wodzisławiu Śląskim	12.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięcia o charakterze OTWARTYM pn. „Tworzenie centrów przesiadkowych".

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
276.	**Budowa centrum przesiadkowego** na terenie dworca autobusowego w pobliżu parking dla systemu Park&Ride	Austrii, na Słowacji, w tym ze stolicami państw. Budowa centrum przesiadkowego umożliwi skomunikowanie mieszkańców powiatu wodzisławskiego z Rybnikiem i Katowicami. Z całą pewnością należałoby zidentyfikować potrzeby przewozowe, niemniej jednak z obserwacji wynika, że bardzo wielu mieszkańców oraz studentów codziennie dojeżdża do miejsc pracy i na uczelnie wyższe zlokalizowane w Rybniku, Gliwicach oraz Katowicach			Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięcia o charakterze OTWARTYM pn. „Tworzenie centrów przesiadkowych”.
277.	**Uruchomienie szybkich połączeń kolejowych** (szynobus) na linii Rybnik-Wodzisław Śląski-Bohumin	Dzięki uruchomieniu szynobusu mieszkańcy będą mogli podróżować szybko, wygodnie i bezpiecznie. Ponadto wykorzystanie różnych rodzajów transportu przy przewozie osób umożliwi sprawniejszą i bezpieczniejszą komunikację, a także wpłynie na zmniejszenie kongestii i ochronę środowiska.			Uwaga zostanie uwzględniona częściowo poprzez korektę lokalizacji przedsięwzięcia pn. „Budowa szybkiej kolei regionalnej„, na Katowice - Rybnik – Racibórz/Wodzisław Śląski – Chałupki.
278.	**7.2. Transport szynowy- Stworzenie szybkiej kolei regionalnej.** W proponowanych planach założono budowę szybkiej kolei od Katowic jedynie do Żywca. Pominięto ważny i strategiczny odcinek Żywiec- Zwardoń, który stanowi międzynarodowy korytarz transportowy. Dlatego proponujemy wydłużenie budowy szybkiej kolei do Zwardonia.	Przedłużenie budowy szybkiej linii przyniesie wiele korzyści dla podróżujących – mieszkańców i licznie odwiedzający ten rejon turystów. Będzie to również szybkie połączenie kolejowe z Katowic do Żyliny i Bratysławy.	Powiat Żywiecki/ Starostwo Powiatowe w Żywcu Zespół ds. Transportu	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez dodanie Zwardonia.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
279.	**7.2. Transport szynowy. Rewitalizacja, modernizacja i odtworzenie linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe.** W proponowanych zapisach zabrakło ujęcia planów rewitalizacji linii kolejowej Żywiec- Sucha Beskidzka. Postulujemy o jej uwzględnienie na odcinku Żywiec – granica województwa śląskiego.	Rewitalizacja linii kolejowej Żywiec- Sucha Beskidzka pozwoli na połączenie Śląska, Podbeskidzia i Żywiecczyzny z Podhalem oraz Żywiecczyzny z Krakowem poprzez wprowadzenie między innymi pociągów relacji Katowice- Bielsko Biała- Żywiec- Sucha Beskidzka- Zakopane czy Zwardoń- Żywiec- Sucha Beskidzka- Kraków. Po rewitalizacji linia ta stałaby się niezwykle atrakcyjną ze względu na skrócony czas przejazdu z zachodniej części Polski i Śląska do Zakopanego.			Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zawarte w Strategii przedsięwzięcia są kluczowe z punktu widzenia całego regionu, lecz nie jedyne, jakie powinny uzyskać wsparcie. Istotne na etapie wdrażania jest, aby projekt zgłaszany do programów wykonawczych czy operacyjnych był zgodny z celami i kierunkami a nie był „wpisany" dosłownie w strategię. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięć o charakterze OTWARTYM, których nazwy po korekcie to „Stworzenie szybkiej kolei regionalnej" oraz „Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe".
280.	**7.7. Organizacja transportu** Uwagi dotyczące rozkładu jazdy na linii Katowice-Zwardoń, dodanie pociągów relacji Żywiec-Jeleśnia- Sucha Beskidzka. Uruchomienie pociągów w relacji Warszawa-Katowice-Zwardoń-Żylina-Bratysława. Wydłużenie pociągów dalekobieżnych, kończących w Bielsku-Białej, do Zwardonia.	W załączeniu pismo skierowane w dniu 20.04.2012 r. do Marszałka Województwa Śląskiego	Powiat Żywiecki/ Starostwo Powiatowe w Żywcu Zespół ds. Transportu	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zawarte w Strategii przedsięwzięcia są kluczowe z punktu widzenia całego regionu, lecz nie jedyne, jakie powinny uzyskać wsparcie. Istotne na etapie wdrażania jest, aby projekt zgłaszany do programów wykonawczych czy operacyjnych był zgodny z celami i kierunkami a nie był „wpisany" dosłownie w strategię. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	W przypadku linii autobusowych, uruchomić linii z Katowic do Korbielowa, z Żywca do Wisły, szczególnie w okresie letnim i zimowym.				przedsięwzięć o charakterze OTWARTYM, których nazwy po korekcie to „Stworzenie szybkiej kolei regionalnej” oraz „Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe”. <u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Postulat mieści się w celu 2.
281.	**Tendencje wpływające na rozwój transportu/Tendencje środowiskowe/str. 9/ pkt 2.1.2.** Propozycja uwzględnienia poniższej treści w punktach: zróżnicowane ukształtowanie terenu oraz ochrona przyrody; Uwarunkowania przyrodnicze województwa śląskiego są również istotnym czynnikiem generującym sezonowy ruch turystyczny, który powinien być uwzględniony w planowaniu transportu publicznego. Chodzi tu w szczególności o Beskid Żywiecki, zlokalizowane w nim obszary ochrony przyrody, ośrodki narciarskie oraz piesze szlaki turystyczne.	Uwarunkowania przyrodnicze nie mogą być postrzegane wyłącznie jako ograniczenia w rozwoju infrastruktury komunikacyjnej. Mimo, że rzeczywiście stanowią poważną barierę dla budowy nowej infrastruktury liniowej, generują również turystyczny ruch pasażerski, który powinien zostać odpowiednio zagospodarowany. Ze względu na walory przyrodnicze południowych rejonów województwa śląskiego, wskazane jest tam wykorzystanie zbiorowego transportu publicznego, w szczególności kolei, postrzeganej jako ekologiczny środek transportu. Dostosowana do potrzeb społecznych oferta przewozowa, gwarantująca szybki i bezpośredni dojazd, uwzględniająca odpowiednią ilość miejsca na bagaż (np. sprzęt narciarski) może stanowić realną alternatywę dla transportu samochodowego.	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	15.11.2013	<u>Uwaga zostanie uwzględniona częściowo</u> poprzez dodanie: „Uwarunkowania przyrodnicze województwa śląskiego są również istotnym czynnikiem generującym sezonowy ruch turystyczny, który powinien być uwzględniony w planowaniu transportu publicznego. Chodzi tu w szczególności o Beskidy, zlokalizowane w nich obszary ochrony przyrody, ośrodki narciarskie oraz i szlaki turystyczne”.
282.	**Charakterystyka infrastruktury transportowej/ Infrastruktura szynowa/str. 13/ pkt 7.** Propozycja uzupełnienia punktu o informacje na temat prowadzonych i planowanych w horyzoncie czasowym strategii prac modernizacyjnych i rewitalizacyjnych, w związku z czym podane wartości będą ulegały systematycznej poprawie.	Ustalenia strategii bazują na analizie bieżącej sytuacji, powinny jednak uwzględniać również trwające obecnie zmiany na rynku kolejowym. Prowadzone prace modernizacyjne infrastruktury sprawią, że zwiększy się prędkość i komfort podróżowania koleją, co może znacząco wpłynąć na preferencje ludności dotyczące wyboru środka transportu. Biorąc pod uwagę natężenie ruchu	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	15.11.2013	<u>Uwaga zostanie uwzględniona częściowo.</u> Uwaga nie wnosi zmiany w dotychczasowych zapisach projektu. Dodany zostanie czynnik w analizie SWOT dot. prowadzonych i planowanych prac

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		samochodowego na drogach krajowych i wojewódzkich (odpowiednio największe i niemal największe w kraju), powodujące zmniejszenie prędkości podróżowania samochodami oraz fakt, że jednym z najistotniejszych czynników determinujących popyt na usługi transportu kolejowego jest czas przejazdu, realizowane inwestycje należy traktować jako dużą szansę na wzrost przewozów pasażerskich koleją.			modernizacyjnych poprawiających stan infrastruktury kolejowej.
283.	**Bezpieczeństwo/ Bezpieczeństwo na drogach i torach kolejowych/str. 23/ pkt 2.2.4..** Propozycja uzupełnienia podrozdziału o ocenę stanu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych.	Zgodnie z danymi zgromadzonymi przez Urząd Transportu Kolejowego (dalej: „UTK"), wypadki na przejazdach kolejowych w 2012 r. zajmowały drugie miejsce pod względem udziału we wszystkich zdarzeniach na sieci kolejowej. W skali kraju skutkowały one 62 ofiarami śmiertelnymi oraz 36 ciężko rannymi. W ostatnich latach liczba wypadków na przejazdach kolejowych nieznacznie wzrosła, w związku z czym niezbędne jest podjęcie działań zaradczych. Konieczność ich prowadzenia powinna objąć nie tylko zarządcę infrastruktury kolejowej, ale także zarządców infrastruktury drogowej, podmioty odpowiedzialne za edukację, a także szkoły jazdy samochodowej. Problem bezpieczeństwa jest na tyle istotny, że w ocenie Prezesa UTK powinien zostać uwzględniony w dokumentach strategicznych z zakresu transportu.	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	15.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez dodanie zapisu: „wypadki na przejazdach kolejowych w 2012 r. zajmowały drugie miejsce pod względem udziału we wszystkich zdarzeniach na sieci kolejowej. W skali kraju skutkowały one 62 ofiarami śmiertelnymi oraz 36 ciężko rannymi. W ostatnich latach liczba wypadków na przejazdach kolejowych nieznacznie wzrosła, w związku z czym niezbędne jest podjęcie działań zaradczych".
284.	**Wpływ na środowisko/ str. 24/ pkt 2.2.5.** Propozycja dodania punktu 4a o treści: Dobrze rozwinięta sieć transportu szynowego, charakteryzującego się mniejszym w porównaniu z transportem drogowym negatywnym oddziaływaniem na środowisko, sprzyja zrównoważonemu rozwojowi transportu.	Tereny o znacznym stopniu urbanizacji są poważnie narażone na negatywne oddziaływanie systemu transportowego, przejawiającego się w szczególności emisją zanieczyszczeń powietrza, hałasu i drgań. W ocenie Prezesa UTK, dokumenty strategiczne powinny również wskazywać rozwiązania, które przyczyniają się do minimalizacji powyższych uciążliwości. Ponieważ rozwój transportu publicznego, (w tym transportu kolejowego) należy do takich rozwiązań, informacja taka powinna znaleźć się w charakterystyce wpływu systemu	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	15.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		transportowego na środowisko.			
285.	**Cele i kierunki działań / Cel 1/ str. 39/ pkt 6.1.** Propozycja dodania następującej treści po pierwszym akapicie w części opisowej: W zakresie transportu kolejowego konieczna jest również integracja województwa śląskiego z ościennymi, poprzez organizację połączeń stykowych z innymi kolejami regionalnymi. Szczególnie istotne jest wzmocnienie powiązania w kierunku Krakowa, ze względu na kształtujący się bipolarny układ „Europolu Śląsko-Krakowskiego", a także wzmocnienie powiązania międzynarodowego na liniach Rybnik – Ostrawa oraz Bielsko-Biała – Ostrawa. Zadanie to wymaga współpracy samorządów wojewódzkich na etapie planowania i organizacji systemu transportowego.	Współpraca samorządów w kwestii kolejowych połączeń stykowych na granicy województwa jest niezwykle ważnym lecz często bagatelizowanym problemem rozwoju transportu publicznego. Przesiadka i długie oczekiwanie na stacji granicznej województwa są czynnikami zniechęcającymi do korzystania z transportu kolejowego w krótkich połączeniach międzyregionalnych. W takich sytuacjach zazwyczaj atrakcyjniejszą ofertę przedstawiają prywatni przewoźnicy autobusowi, zapewniający szybki, bezpośredni dojazd. Chcąc zatrzymać odpływ pasażerów od transportu kolejowego należy podjąć działania organizacyjne, mające za zadanie minimalizację uciążliwości związanych z przekroczeniem granicy województwa. W tym celu najbardziej wskazane jest wydłużenie kursów pociągów do najbliższych stacji węzłowych leżących w sąsiednim województwie, a jeśli nie ma takiej możliwości – zapewnienie przesiadki o możliwie krótkim czasie oczekiwania na stacji granicznej województwa.	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	15.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
286.	**Cele i kierunki działań / Cel 1/ str. 39/ pkt 6.1.** Propozycja dodania zadania: f. Koordynacja regionalnych połączeń kolejowych na granicy województwa.	Uzasadnienie jak wyżej.	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	15.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
287.	**Cele i kierunki działań / Cel 3/ str. 40/ pkt 6.1.** Propozycja zmiany ostatniego zdania oraz uzupełnienia treści w trzecim akapicie części opisowej: (…), tak aby przerzucić część ciężaru transportu pasażerów z transportu indywidualnego na zbiorowy, ze szczególnym uwzględnieniem transportu szynowego, w tym kolei, tworzącej główny szkielet komunikacyjny łączący poszczególne miasta konurbacji górnośląskiej.	Transport kolejowy jest najlepszą alternatywą w stosunku do transportu drogowego na terenach o znacznym stopniu urbanizacji. Zapewnia bezpośredni dostęp do centrów miast, w przeciwieństwie do transportu tramwajowego nie zatrzymuje się na sygnalizacji świetlnej w związku z czym może rozwijać duże prędkości. Ponadto, przy wykorzystaniu nowoczesnego taboru, jest stosunkowo cichym i nie zanieczyszczającym powietrza środkiem transportu. Charakteryzuje się również niewielką terenochłonnością	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	15.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez dodanie: „(…), tak aby przerzucić część ciężaru transportu pasażerów z transportu indywidualnego na zbiorowy, ze szczególnym uwzględnieniem transportu szynowego, w tym kolei, tworzącej główny szkielet komunikacyjny łączący poszczególne miasta Metropolii Górnośląskiej".

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		w przeliczeniu na jednego pasażera, co jest znaczącym atutem w kontekście postępującej kongestii na drogach. Wykorzystanie potencjału istniejącej infrastruktury kolejowej, w tym jej modernizacja, optymalizacja rozkładu jazdy oraz dostosowanie taboru do potrzeb transportu aglomeracyjnego, może znacząco przyczynić się do zwiększenia liczby osób korzystających z komunikacji zbiorowej.			
288.	**Cele i kierunki działań / Cel 4/ str. 40/ pkt 6.1.** Propozycja dodania następującej treści w części opisowej: Należy podjąć działania zmierzające do zwiększenia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. Obejmują one procesy inwestycyjne takie jak przebudowa skrzyżowań jednopoziomowych na dwupoziomowe, czy podnoszenie kategorii przejazdu. Ponadto powinny być również prowadzone kampanie edukacyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa w transporcie.	Zgodnie z danymi zgromadzonymi przez Urząd Transportu Kolejowego (dalej: „UTK"), wypadki na przejazdach kolejowych w 2012 r. zajmowały drugie miejsce pod względem udziału we wszystkich zdarzeniach na sieci kolejowej. W skali kraju skutkowały one 62 ofiarami śmiertelnymi oraz 36 ciężko rannymi. W ostatnich latach liczba wypadków na przejazdach kolejowych nieznacznie wzrosła, w związku z czym niezbędne jest podjecie działań zaradczych. Konieczność ich prowadzenia powinna objąć nie tylko zarządcę infrastruktury kolejowej, ale także zarządców infrastruktury drogowej, podmioty odpowiedzialne za edukację, a także szkoły jazdy samochodowej. Problem bezpieczeństwa jest na tyle istotny, że w ocenie Prezesa UTK powinien zostać uwzględniony w dokumentach strategicznych z zakresu transportu.	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	15.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
289.	**Monitoring i ewaluacja / str. 59 / pkt 9.** **Propozycja uzupełnienia Tabeli 3. o poniższe elementy**: 1. **Cel strategiczny „otwartość i spójność"** • podanie również średniego czasu przejazdu samochodem między wskazanymi ośrodkami; **2. Cel strategiczny „komplementarność"** • Liczba pasażerów korzystających ze zintegrowanych węzłów przesiadkowych;	Uzupełnienie monitoringu o zaproponowany wskaźnik pozwoli porównać, w jakim transport kolejowy może konkurować z transportem samochodowym pod względem czasu przejazdu. Integracji różnych gałęzi transportu publicznego jest konieczna, ze względu na stale wzrastającą presję motoryzacyjną na terenie województwa śląskiego. Konieczne jest więc bieżące monitorowanie tego zadania.	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	15.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona częściowo poprzez dodanie wskaźników: „Liczba zagrożeń w transporcie kolejowym" oraz „Udział przystosowanego do przewozów osób niepełnosprawnych taboru komunikacji miejskiej w ogólnej liczbie taboru". Pozostałe wskaźniki są trudne lub niemożliwe do monitorowania w ramach Strategii.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	3. Cel strategiczny „mobilność” • liczba dworców kolejowych i przystanków osobowych dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się; • liczba tramwajów dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się; • liczba pasażerów w transporcie kolejowym; **4. Cel strategiczny „bezpieczeństwo”** • liczba wypadków na przejazdach kolejowych;	W treści Strategii rozwoju systemu transportowego województwa śląskiego wspominano o problemie starzenia się społeczeństwa skutkującego ograniczaniem mobilności ludności. Wskazano jednocześnie na szczególne znaczenie transportu szynowego. Podawanie jedynie liczby autobusów dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych jest więc nie w pełni adekwatne do ustaleń dokumentu – istnieje konieczność monitorowania także transportu szynowego pod względem dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych. Efektywność działań zmierzających do przerzucenia części ruchu pasażerskiego z indywidualnego na zbiorowy powinna być mierzona nie tylko w miejskiej, ale także regionalnej. Bezpieczeństwo w transporcie kolejowym wydaje się szczególnie istotne w aspekcie zakładanego wzrostu znaczenia transportu szynowego, w związku z czym wykorzystanie jako wskaźnika jedynie informacji dotyczących ruchu drogowego wydaje się być niewystarczające.			
290.	Uwaga do realizacji budowy drogi ekspresowej S1 na odcinku od Mysłowic do Bielska-Białej. Z uwagi na protesty dotyczące przedstawionych (w 2012 roku przez GDDKiA) wariantów A, B, C i D Wypracowano kompromisowy, wariant H. W dialog dotyczący przebiegu drogi S1 włączyli się m.in. Wojewoda Śląski, Ministerstwa Gospodarki i Transportu, lokalni i krajowi politycy, zainteresowane inwestycją lokalne społeczności oraz pracownicy przedsiębiorstw.	----------	Przedsiębiorstwo Górnicze "SILESIA" Sp. z o.o.	12.11.2013	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Strategia Rozwoju Systemu Transportu nie odnosi się do przebiegu drogi ekspresowej S1 na odcinku Mysłowice-Bielsko-Biała, wskazuje tylko ogólny kierunek.
291.	**7. Lista dużych przedsięwzięć** **7.1.Transport drogowy** **str.47**	Diagnoza systemu transportu województwa śląskiego stanowiąca podstawę tworzenia Strategii RSTWŚ opiera się na danych GDDKiA (tab.8 str. 66/234), nie ma w niej jednak danych dotyczących	Rady Miasta Tychy / Radny	07.11.2013	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięcia o charakterze

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	Postuluje umieszczenie w tym punkcie zadania pod nazwą: „Budowa Obwodnicy Miasta Tychy w ciągu DK 44”	Tyskiego odcinka DK44 która jest pod zarządem Prezydenta Miasta. Natężenia ruchu na tym odcinku jest na poziome przekraczającym 20 tys. pojazdów na dobę, nie ma drogi alternatywnej w kierunku wschód-zachód na terenie miasta i regionu (DK44 jest obecnie jedyna alternatywa dla A4 od południa), dlatego umieszczenie budowy obwodnicy w tejże Strategii uważam za zasadne. Efektem będzie zmniejszenie kongestii na tyskim odcinku, poprawa jakości życia mieszkańców i otwarcie nowych terenów inwestycyjnych oraz lepsze skomunikowanie istniejących specjalnych stref ekonomicznych. O potrzebie budowy tej Obwodnicy władze miasta wiedzą od dawna, został nawet powołany specjalny zespół do opracowania wariantowych koncepcji przebiegu, działa także Komitet Społeczny Mieszkańców na rzecz budowy obwodnicy. Podczas ostatniego wyłożenia projektu Studium złożono wnioski o wpisanie przebiegu obwodnicy w ciągu DK44 pod którymi podpisało się ponad 1000 osób.			OTWARTYM, którego nazwa po korekcie to „Budowa obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich i krajowych”.
292.	**7. Lista dużych przedsięwzięć** **7.1 Transport drogowy** Budowa autostradowej obwodnicy Metropolii Górnośląskiej str.45 Doprecyzować zapis: „Zakres: budowa infrastruktury drogowej poza obszarami o intensywnej zabudowie mieszkaniowej”	W związku z tym iż Strategia nie zawiera koncepcji konkretnego przebiegu tej planowanej obwodnicy Metropolii Górnośląskiej (A4”) o której mówi się od dawna, wnioskuje aby przebieg tej drogi potencjalnie przebiegał przez tereny nie zamieszkałe. W Studium Miasta Tychy uchwalonego w 2002r. istniała rezerwa terenu w dwóch wariantach dla przebiegu drogi o charakterze ponadlokalnym (w domyśle A4bis), lecz w zaktualizowanym Studium rezerw tych już nie przewidziano.	Rady Miasta Tychy / Radny	07.11.2013	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Strategia nie określa konkretnych przebiegów. Zgodnie z procedurą oceny oddziaływania na środowiska przedsięwzięć w jej ramach zostanie określony przebieg oraz rozpoznane warianty.
293.	**Rozdział 6, str. 40, Cel 2.** Uzupełnienie podstawowych kierunków działań o punkt e) wprowadzenie integracji taryfowej wśród jak największej liczby przewoźników i organizatorów transportu w regionie.	Brak integracji taryfowej nie zachęci potencjalnych pasażerów do przejścia z transportu indywidualnego na zbiorowy. Nawet najlepiej zintegrowane infrastrukturalnie systemy transportowe mogą być niewykorzystane w przypadku konieczności zakupu przez pasażera kilku biletów niezależnych	Ruch Autonomii Śląska	08.11.2013	<u>Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.</u>

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		przewoźników/organizatorów transportu, co przyniesie porażkę wszystkich wcześniejszych działań zmierzających do zintegrowania transportu. Uważamy, że integracja taryfowa powinna być pierwszorzędnym celem Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego.			
294.	**Rozdział 6, str. 41, Cel 3.** Uzupełnienie podstawowych kierunków działań o punkt n) wytworzenie i stosowanie zapisów dobrych praktyk w polityce rozwoju infrastruktury rowerowej.	Brak obowiązujących dobrych praktyk z zakresu polityki rowerowej wprowadza chaos w trakcie inwestycji, a zwłaszcza w czasie późniejszego użytkowania ich efektów. Prowadzenie inwestycji zgodnie z katalogiem dobrych praktyk ma doprowadzić do ograniczenia sytuacji, w których nowo wykonana inwestycja rowerowa najbardziej utrudnia udział w ruchu drogowym grupie najpoważniej tym zainteresowanej, czyli rowerzystom. Zapisy polityki dobrych praktyk rowerowych dotyczyłyby spójności sieci, aspektów technicznych (rodzaj nawierzchni, lokalizacji w pasie ruchu drogowego itd.) czy udziału środowisk rowerowych w opiniowaniu nowych inwestycji.	Ruch Autonomii Śląska	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Proponowane działanie jest spójne z przedsięwzięciem pn. „Budowa spójnej sieci dróg/tras rowerowych o zasięgu ponadlokalnym wg jednolitych standardów”.
295.	**Wnioskujemy również o dodanie do strategii rozdziały dotyczącego sposobu zarządzania transportem zbiorowym w województwie w kontekście jego finansowania**. Strategia nie uwzględnia przewidywanego sposobu finansowania ogólnego funkcjonowania systemu transportu. **Ruch Autonomii Śląska wnioskuje o wprowadzenie do strategii zmiany modelu finansowania transportu wojewódzkiego z modelu finansowania netto na model brutto.**	Podstawową wadą finansowania transportu netto jest brak motywacji przewoźników do stworzenia jednolitej (zintegrowanej) taryfy przewozowej (bądź wzajemnego honorowania biletów). Jest to spowodowane zainteresowaniem przewoźników/organizatorów sprzedażą jak największej liczby własnych biletów jako uzupełnienia otrzymanej dotacji. Dodatkowym aspektem zmiany modelu finansowania jest organizacyjne uproszczenie wprowadzenia integracji taryfowej.	Ruch Autonomii Śląska	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. W projekcie jest rozdział wskazujący główne potencjalne źródła finansowania. Zaproponowane rozwiązanie jest propozycją bardzo szczegółową do rozstrzygnięcia w ramach decyzji operacyjnych.
296.	**Brak uwag**	----------	Starosta Będziński	08.11.2013	Nie dotyczy

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
297.	**UWAGI DO PODROZDZIAŁU 2.2 (STAN I UWARUNKOWANIA ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU)** Na stronie 13 należy połączyć punkty 11 i 12 (dotyczą tego samego), jednocześnie zaznaczając, że w województwie funkcjonują dwie sieci tramwajowe, a nie jedna sieć składająca się z dwóch części.	Nie wymaga dodatkowego uzasadnienia.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska/ stowarzyszenie zwykłe	05.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Punkt 11 dotyczy całego województwa, a punkt 12 zawiera informacje o lokalizacji sieci.
298.	Uwaga dotyczy mapy infrastruktury kolejowej na stronie 14: na mapie zaznaczono wyłącznie wybrane linie zelektryfikowane oraz... kolejkę na Górze Żar. Proponuje się uzupełnić mapę o brakujące linie kolejowe, a następne podzielić je na według następujących zasad: a) dwutorowe (wielotorowe) / jednotorowe, b) zelektryfikowane / niezelektryfikowane, c) z ruchem pasażerskim / towarowym / mieszanym / nieeksploatowane.	Nie wymaga dodatkowego uzasadnienia.			Uwaga zostanie uwzględniona częściowo. Mapa zostanie zaktualizowana.
299.	Uwaga dotyczy ryc. 6. na stronie 21: zaprezentowany kartodiagram wstęgowy wymaga ponownego zdefiniowania przedziałów klasowych	Obecnie zdefiniowane przedziały klasowe są sprzeczne z zasadami sztuki kartograficznej. Legenda wymaga uzupełnienia jednostek, czyli wyjaśnienia czym są wartości empiryczne.			Uwaga zostanie uwzględniona częściowo. Dodane zostaną jednostki.
300.	W podrozdziale 2.2.3 proponuje się uwzględnienie w inwentaryzacji organizatorów transportu: Wodzisławia Śląskiego oraz powiatów	Wodzisław Śląski 1 stycznia 2013 wystąpił ze struktur MZK Jastrzębie Zdrój i we własnym zakresie organizuje publiczny transport zbiorowy na terenie miasta wraz z linią wybiegową do Pszowa i Rydułtów. Istnieją też powiaty, które są organizatorami publicznego transportu zbiorowego. Przykładem jest Powiat Wodzisławski, który organizuje takie przewozy na swoim terenie. Ich operatorem jest PKS Racibórz.			Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
301.	**UWAGI DO ROZDZIAŁU 6 (CELE I KIERUNKI DZIAŁAŃ)** Proponuje się uwzględnienie istnienia transportu kolejowego w opisie Obszarów korytarzy sieci transportowych.	Kolej została całkowicie pominięta jako element głównych szlaków komunikacyjnych, co jest jej nieuprawnioną dyskryminacją wobec transportu drogowego i lotniczego. Proponuje się zaliczenie ważnych linii kolejowych Województwa Śląskiego do obszaru korytarzy sieci transportowych. Przyczynią się one do wszystkich wymienionych korzyści, w szczególności do zwiększenia dostępności przestrzennej.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska/ stowarzyszenie zwykłe	05.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
302.	**UWAGI DO ROZDZIAŁU 6 - CEL 1 (OTWARTA I SPÓJNA SIEĆ OŚRODKÓW RÓŻNEJ RANGI)** Proponuje się wydzielenie kierunku działania: Budowa, rewitalizacja i modernizacja infrastruktury kolejowej, szczególnie w relacjach w których dostępność publicznym transportem zbiorowym ośrodka wyższego rzędu nie spełnia określonego kryterium minimalnego.	Kierunek Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej i szynowej, w tym wsparcie kluczowej infrastruktury TEN-T poza jawnym wskazaniem infrastruktury TEN-T, nie precyzuje działań w obszarze ruchu aglomeracyjnego, regionalnego i międzyregionalnego. Segmenty te są istotne z punktu widzenia postawionego celu: osiągnięcia spójności ośrodków różnej rangi. Minimalne kryterium czasu, w którym z danego typu ośrodka powinien być osiągany ośrodek wyższej rangi (Katowice, stolica subregionu, miasto powiatowe), należy określić osobno i zapisać w SRT. Powinno być ono określone osobno dla poszczególnych środków transportu. Wskazane jest określenie horyzontu czasowego, w którym należy osiągnąć pożądane wskaźniki dostępności czasowej. Odpowiednia kalibracja kryterium pozwoli na sensowne ukierunkowanie działań, np. wskazanie linii kolejowych, których rewitalizacja jest potrzebna, aby poprawiły konkurencyjność względem transportu drogowego.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska/ stowarzyszenie zwykłe	05.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Jest to zawarte w celu 1, kierunek a. pn. „ Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej i szynowej, w tym wsparcie kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T”.
303.	**Proponuje się dodanie kierunku** działania: Koordynacja planowania przestrzennego i planowania transportu, w szczególności w obszarach metropolitalnych zagrożonych suburbanizacją.	Taki kierunek działań w dłuższej perspektywie ukierunkuje dekoncentrację osadnictwa na obszary dobrze obsługiwane transportem zbiorowym, co zmniejszy udział komunikacji indywidualnej w podróżach, zahamuje wzrost kongestii i zwiększy dostępność komunikacji zbiorowej dla dużej liczby ludności.			Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
304.	**Proponuje się dodanie kierunku** działania: Powiązanie działalności inwestycyjnej z wydolnością systemu transportu oraz z dostępnością inwestycji dla jej beneficjentów.	Władze samorządowe posiadają szereg instrumentów, którymi mogą wpływać na powstające w inwestycje. W szczególności należy oceniać jak wpłyną one na zwiększenie ruchu na otaczającej je sieci drogowej oraz czy jest możliwe dotarcie do nich za pomocą komunikacji zbiorowej. Należy też ograniczać liczbę miejsc parkingowych przy tego typu obiektach. Współpracując z inwestorami należy promować przyjazne środowisku formy transportu, np. oparcie logistyki zakładu na bocznicy kolejowej.			Uwaga nie zostanie uwzględniona, Dotyczy planu zagospodarowania przestrzennego.
305.	**UWAGI DO ROZDZIAŁU 6 - CEL 2 (KOMPLEMENTARNOŚĆ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO)** Proponuje się dodanie kierunku działania: Budowa parkingów „Park&Ride", „Bike&Ride", „Kiss&Ride" przy przystankach kolejowych oraz na granicach obszarów zurbanizowanych.	Do celowości budowy parkingów „Park&Ride" nie trzeba obecnie nikogo już przekonywać. Natomiast mniej znane są dwa pozostałe rozwiązania. „Bike&Ride" polega na wyposażaniu stacji kolejowych oraz węzłów przesiadkowych w parkingi rowerowe. W Europie Zachodniej są one często strzeżone oraz oferowane są w nich dodatkowe usługi (np. konserwacja rowerów). Doprowadza to do wzrostu atrakcyjności rowerów jako substytutu dla komunikacji indywidualnej i zbiorowej na krótkich dystansach. Natomiast na obszarach wiejskich będzie wsparciem dotychczasowych zachowań mieszkańców, którzy często zmuszeni są zostawiać swoje rowery bez opieki na stacjach w miejscach do tego niewyznaczonych (np. przypięte do ogrodzeń). Ponadto „Kiss&Ride" (wydzielone miejsca krótkich postojów w celu podwożenia ludzi na przesiadkę na komunikację zbiorową) poprawią funkcjonalność stacji kolejowych i węzłów przesiadkowych.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska/ stowarzyszenie zwykłe	05.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zawiera się w celu 2, kierunek b pn. „Tworzenie centrów przesiadkowych" i celu 3 kierunek a. pn. „Tworzenie centrów przesiadkowych".

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
306.	**Proponuje się dodanie kierunku** działania: Zainicjowanie lub wzmocnienie integracji w wymiarach: organizacyjnym i taryfowym poszczególnych przewoźników i organizatorów publicznego transportu zbiorowego.	W szczególności należy wspierać działania polegające na tworzeniu jednolitego systemu taryfowego i rozliczeniowego organizatorów/przewoźników, który w pierwszym etapie rozwoju pozwoli na objęcie jedną taryfą wszystkich środków transportu w obszarach metropolitalnych. Dalszym etapem powinno być stopniowe dołączanie do rozwiązania organizatorów transportu w mniejszych miejscowościach. Należy promować działania zintegrowane, a odejść od formuły „nakładkowej" polegającej na łączeniu dwóch odrębnych systemów taryfowych w jeden, przez co powstaje hybryda o nieakceptowanym dla pasażera koszcie. Przykładem „nakładkowego" rozwiązania może być „Bilet Śląski" (KZK GOP+KŚ), którego cena jest zbliżona do sumy dwóch odrębnych biletów.			Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zawiera się w celu 2, kierunek c i d i celu 3 kierunek g.
307.	**UWAGI DO ROZDZIAŁU 6 - CEL 3 (EFEKTYWNA MOBILNOŚĆ)** Proponuje się dodanie kierunku działania: Ustalanie taryf na zasadzie formuły marketingowej, a nie kosztowej, tak aby cena biletu stanowiła narzędzie wpływu na popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego.	Obecnie wiele taryf i cenników w publicznym transporcie zbiorowym jest ustalany w sposób kosztowy – zależy tylko od długości trasy, czasu trwania przejazdu lub ilości przejechanych stref. Często powoduje to, że przejazd komunikacją zbiorową jest nieatrakcyjny cenowo. Należy zmienić formułę obliczania ceny, tak aby zależała od cech przewożonych osób oraz specyfiki przejazdu. Pozwoli to m.in. zróżnicowanie ceny biletów w zależności od segmentów rynku (np. seniorzy, osoby wymagające wsparcie socjalnego), częstości korzystania z komunikacji	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska/ stowarzyszenie zwykłe	05.11.2013	Uwaga nie uwzględniona. Propozycja niezrozumiała w zakresie mechanizmów kształtowania się relacji pomiędzy popytem a podażą transportu publicznego.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		(np. zachęcanie kierowców do odbywania przejazdów okazjonalnych komunikacją zbiorową), wielkości grupy pasażerów (np. aby przejazd komunikacją kilku osób nie był droższy od przejazdu samochodem), czasu korzystania z usługi (np. promowanie przejazdów poza szczytami) i in. W ten sposób cena biletu stanie się marketingowym narzędziem kształtowania popytu na transport zbiorowy. Województwo Śląskie ma wiele możliwości realizacji tego kierunku działania – choćby bezpośrednio wynikające z art. 15 ust.1 pkt. 10 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.			
308.	Proponuje się dodanie kierunku działania: Zarządzanie mobilnością poprzez zachęcanie do tworzenia planów mobilności dla dużych pracodawców, obiektów użyteczności publicznej czy centrów handlowych, które będą narzędziem współpracy z organizatorami transportu w zakresie efektywnego zaplanowania dojazdu.	Obsługa transportowa dużych generatorów ruchu jest sporym wyzwaniem. Ponieważ sfera ta jest nieregulowana żadnymi przepisami, należy zachęcać zarządców takich generatorów do dobrowolnej współpracy przy planowaniu mobilności pracowników i klientów. Nierzadko pozwoli to na rozładowanie zatłoczenia dróg i zwiększenia efektywności transportu zbiorowego. Wsparcie zrównoważonej mobilności ze strony samorządu opłaci się w postaci zmniejszonych kosztów funkcjonowania transportu, zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska i strat czasu w podróżach. Realizacja tego kierunku działań może odbywać z pomocą wsparcia ze strony funduszy europejskich.			Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zawiera się w celu 3, kierunek k pn. „Promocja transportu zbiorowego”.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
309.	Proponuje się dodanie kierunku działania: Ustalanie polityk parkingowych w miastach poprawiających atrakcyjność dojazdu komunikacją publiczną.	Zmniejszenie stanów kongestii oraz im w przyszłości można osiągnąć dzięki odpowiedniej polityce parkingowej, która m.in. będzie zakładać dostosowanie popytu na miejsca parkingowe do ograniczonej podaży tych miejsc i ograniczonej przepustowości sieci ulicznej. Z jednej strony można to osiągnąć poprzez odpowiednie zapisy w planach miejscowych, a drugiej przez zrównoważone kreowanie opłat za parkowanie.			Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zawiera się w celu 3, kierunek k, którego brzmienia po korekcie to . „Promocja i preferencja transportu zbiorowego”.
310.	**UWAGI DO ROZDZIAŁU 6 - CEL 5 (WYSOKA INNOWACYJNOŚĆ TRANSPORTU)** Proponuje się dodanie nowych kierunków działań: - Objęcie obszarów metropolitalnych systematycznymi Kompleksowymi Badaniami Ruchu, - Stworzenie publicznie dostępnego makroskopowego modelu ruchu dla obszarów metropolitalnych.	KBR pozwalają poznać zachowania komunikacyjne mieszkańców, a przez to lepiej zarządzać i planować system transportowy. KBR są cyklicznie przeprowadzane przez duże ośrodki metropolitalne, takie jak Warszawa, Wrocław, Poznań czy Kraków. Natomiast dzięki modelowi ruchu możliwe będzie efektywne planowanie inwestycji infrastrukturalnych, zmian przebiegu linii komunikacyjnych, wprowadzania opłat za korzystanie z infrastruktury i zmian taryf. Ważne jest, aby model ruchu był kompleksowy, tj. obejmował spójny obszar i wszystkie środki transportu. Obecnie niektóre zarządy dróg posiadają takie modele ograniczone do obszaru swojego działania (np. Tychy), jednak z racji współzależności jakie zachodzą w obszarach aglomeracyjnych konieczne jest stworzenie modelu ruchu obejmującego całą metropolię. Model ten powinien być dostępny bez ograniczeń finansowych dla wszystkich interesariuszy reprezentujących stronę publiczną, tak aby w nieskrępowany i bezpłatny sposób można było go używać w procesie planowania. Z uwagi na rozproszenie podmiotów bezpośrednio zainteresowanych powyższymi celami (gminy, powiaty, organizatorzy komunikacji, zarządy dróg	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska/ stowarzyszenie zwykłe	05.11.2013	<u>Uwaga zostanie uwzględniona częściowo.</u> W celu 5 zostanie dodany kierunek pn. „Prowadzenie systematycznych. badań ruchu, potrzeb i zachowań komunikacyjnych”.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
311.	Proponuje się dodanie kierunku działania: Unifikacja oraz integracja systemów kart elektronicznych i e-portmonetek.	i in.) proponuje się, aby oba kierunki działań były realizowane pod przewodnictwem silnego lidera – np. Urzędu Marszałkowskiego (lub Powiatu Metropolitalnego, jeśli powstanie). Głównym celem tego kierunku działań będzie umożliwienie współpracy przy sprzedaży wspólnych produktów (np. biletów, kart miejskich, usług informacyjnych) przez wiele podmiotów. Obecnie poszczególni organizatorzy nie podejmują działań na rzecz stworzenia jednolitego technicznie systemu. Także wdrażany ogromnym wysiłkiem finansowym projekt ŚKUP ogranicza się tylko do obszaru działania KZK GOP, przez co marnowana jest szansa stworzenia podwalin pod integrację z innymi organizatorami (np. MZK Tychy, MZKP Tarnowskie Góry). Nie nawiązuje też technologicznie do rozwiązań stosowanych już w innych miastach, np. do karty elektronicznej ZTZ Rybnik czy PKM Jaworzno.			<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Zawiera się w celu 3, kierunek f pn. „Rozwój zintegrowanych systemów taryfowych oraz koordynacja rozkładów jazdy” oraz g pn. „Koordynacja działań organizatorów transportu”.
312.	**UWAGI DO ROZDZIAŁU 7 (LISTA DUŻYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ)** Brak jest uzasadnienia wskazanych przedsięwzięć, w szczególności w kontekście celów, kierunków działań i założeń strategii	Widoczną od razu wadą listy dużych przedsięwzięć jest brak podanych kryteriów zakwalifikowania ich jako kluczowych do realizacji SRT. W szczególności zdanie wskazano listę dużych przedsięwzięć (...), które mogą przyczynić się do osiągania strategicznych celów jest nietrafne, biorąc pod uwagę, że nie uzasadniono jak te inwestycje spełnią te cele i jak wpiszą się w kierunki działań zdefiniowane w rozdziale 6. Można wręcz odnieść wrażenie, że duża część przedsięwzięć znalazła się w SRT dlatego, że została zaplanowana i częściowo wdrożona już wcześniej, a więc bez sprawdzenia jak spełnia zasady i cele nakreślone SRT. Trudno zgodzić się też ze zdaniem, że wskazane przedsięwzięcia nie wykluczają i nie ograniczają (...) podejmowania oraz wspierania innych przedsięwzięć, zadań, czy projektów prorozwojowych służących realizacji	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska/ stowarzyszenie zwykłe	05.11.2013	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Uzasadnienie znajduje się we wstępie do rozdziału 7. Przedmiotowe przedsięwzięcia mają istotne znaczenie dla kształtowania procesów rozwoju regionu, a ich realizacja powinna opierać się m.in. na współpracy wewnątrz- i międzyregionalnej. Jednocześnie nie wykluczają i nie ograniczają one podejmowania oraz wspierania innych przedsięwzięć, zadań czy projektów prorozwojowych, służących realizacji celów Strategii.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		celów strategii – należy zauważyć bowiem, że w przekazanie konkretnych środków finansowych na dane przedsięwzięcie, może uniemożliwić lub znacznie opóźnić realizację innego. Dlatego tak kluczowy jest odpowiedni dobór projektów , których realizacja będzie umotywowana merytorycznymi przesłankami.			
313.	**UWAGI DO PODROZDZIAŁU 7.1 (TRANSPORT DROGOWY)** **UWAGI DO PODROZDZIAŁU 7.2 (TRANSPORT SZYNOWY)** Należy uzależnić realizację niektórych przedsięwzięć drogowych od stanu alternatywnych połączeń komunikacją zbiorową (koleją, transportem miejskim).	Po porównaniu proponowanych inwestycji można dostrzec wyraźną dysproporcję pomiędzy poziomem skonkretyzowana inwestycji: w transporcie drogowym są wskazane konkretne, nieraz planowane od kilku lat projekty, natomiast w transporcie kolejowym zapisane są tylko ogólniki. Jednocześnie szereg inwestycji drogowych jest zaproponowany w relacjach, w których transport publiczny ma niską pozycją konkurencyjną z racji dekapitalizacji infrastruktury, rozdrobnienia organizacyjnego czy dezintegracji taryfowej. Są to przede wszystkim poniższe przedsięwzięcia: 1.Budowa obwodnicy autostradowej Metropolii Górnośląskiej (A4''), 2.Budowa drogi regionalnej Racibórz – Pszczyna, 3.Budowa Drogi Głównej Południowej Rydułtowy – Pawłowice, 4.Budowa Drogowej Trasy Średnicowej (Katowice – Dąbrowa Górnicza), 5.Budowa Beskidzkiej Drogi Integracyjnej (Bielsko Biała – Głogoczów – kier. Kraków). Realizacja tych inwestycji, przy jednoczesnym zaniechaniu poprawy substytutywnych połączeń kolejowych doprowadzi do ustalenia się niesprawiedliwej przewagi konkurencyjnej transportu drogowego nad publicznym. W efekcie doprowadzi do zwiększenia deficytu tego drugiego i jego jeszcze większej marginalizacji w obsłudze Województwa Śląskiego. Ponadto, nowe drogi, choć początkowo rozładują zatłoczenie na drogach, to w dalszej perspektywie spowodują wygenerowanie nowego ruchu (zjawisko ruchu	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska/ stowarzyszenie zwykłe	05.11.2013	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Wskazane przedsięwzięcia nie wykluczają i nie ograniczają podejmowania oraz wspierania innych przedsięwzięć, zadań czy projektów prorozwojowych, służących realizacji celów Strategii.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		indukowanego) i problemy z kongestią powrócą. W związku z powyższym wnioskujemy o zabezpieczenie w SRT warunku, że rozwój infrastruktury drogowej musi być prowadzony równolegle z rewitalizacją lub modernizacją infrastruktury publicznego transportu zbiorowego. I tak budowa obwodnicy autostradowej GOP czy rozbudowa DTŚ powinna iść w parze ze stworzeniem szybkiej kolei aglomeracyjnej (patrz dalsze uwagi) w GOP, budowa drogi Racibórz – Pszczyna i Drogi Głównej Południowej z uatrakcyjnieniem połączeń kolejowych oraz integracją organizacyjną i taryfową przewozów w obszarze aglomeracji rybnickiej (patrz dalsze uwagi), a budowa BDI z rewitalizacją międzywojewódzkiego połączenia kolejowego Bielsko Biała – Wadowice – Kalwaria Zebrzydowicka – Kraków. Zaproponowane działanie będzie zgodne z zapisanymi w dalszej części SRT zasadami: 1.Kompleksowości (konkurencyjność całości systemu i komplementarność gałęzi transportu), 2.Intermodalności (alternatywność środków transportu) , 3.Zrównoważonego rozwoju (ochrony środowiska), 4.Promocji transportu zbiorowego (rozwój systemu transportu uwzględnia potrzeby transportu zbiorowego), 5. Zapobiegania (skutkom zanieczyszczenia środowiska).			
	Proponuje się zastąpienie tego przedsięwzięcia Stworzenie szybkiej kolei regionalnej innym, pod nazwą Budowa szybkiej kolei aglomeracyjnej.	Trudno domyślić się, jaki jest cel zaproponowanego w SRT przedsięwzięcia, ponieważ zakres przedmiotowy dotyczy nowej infrastruktury kolejowej, a zakres geograficzny dotyczy obszaru, w którym istnieją już sieć regionalnych linii kolejowych. Ponadto zakres działań pokrywa się z przedsięwzięciem Rewitalizacja, modernizacja i odtworzenie linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe.			<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Postulowane przedsięwzięcie wykracza swoim zasięgiem poza obszar aglomeracji.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		Należy zauważyć, że na terenie konurbacji górnośląskiej brak jest efektywnego szynowego transportu aglomeracyjnego. Istniejące linie kolejowe często omijają znaczące generatory podróży, takie jak osiedla i centra miast. Z drugiej strony , istniejąca komunikacja tramwajowa z racji swych właściwości (gęste przystanki, a więc niska prędkość komunikacyjna) nie stanowi szybkiej i konkurencyjnej dla samochodu formy transportu na dalsze odległości. Potrzebne jest stworzenie całkiem nowego środka komunikacji o wysokich prędkościach handlowych, który spełni oczekiwania pasażerów, chcących szybko przemieszczać się między ważnymi ośrodkami aglomeracji, a domem czy pracą. Należy jednocześnie podkreślić, postulowany przez niektóre środowiska powrót do budowy Kolei Ruchu Regionalnego (KRR) nie spełni wspomnianych oczekiwań. KRR przeprowadzona bowiem wzdłuż istniejącego korytarza linii kolejowych nr 1 i 137 między Dąbrową Górniczą, Katowicami a Gliwicami, omija wiele istotnych generatorów ruchu. Szczególnie między stacjami Świętochłowice a Zabrze widoczny jest właśnie taki „efekt tunelu". Dlatego koniecznym wydaje się opracowanie nowego korytarza, który swoim przebiegiem obejmie jak najwięcej generatorów ruchu (osiedli, centrów dzielnic, miast, obiektów przemysłowych, handlowych itp.). Za wzór może posłużyć kolej S Bahn w Zagłębiu Ruhry – obszarze bardzo podobnym do Aglomeracji Górnośląskiej. Forma takiego środka transportu może opierać się na lekkiej kolei miejskiej (LRT) lub naziemnym metrze.			
	Należy doprecyzować zakres przedsięwzięcia Rewitalizacja, modernizacja i odtworzenie linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe, poprzez stworzenie konkretnej listy rankingowej linii proponowanych do rewitalizacji, modernizacji i odtworzenia	Obecnie w projekcie SRT występuje wyraźna dyskryminacja transportu kolejowego wobec drogowego, dla którego Strategia określiła konkretne projekty do wykonania. Inwestycje w sieć kolejową powinny wynikać z przeprowadzonej szczegółowej diagnozy			<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Przedsięwzięcie ma charakter OTWARTY.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		problemów, jakie występują na konkretnym fragmencie sieci i ich wpływu na funkcjonowanie Województwa Śląskiego. Działając tą metodą należy sporządzić listę rankingową problemów do usunięcia w pierwszej kolejności. Proponuje się realizację następujących przedsięwzięć: 1. Linia 694/157/190/191, odcinek Bronów – Skoczów – Goleszów – Wisła Głębce Jest to fragment silnie promowanego przez Koleje Śląskie połączenia Katowic z Wisłą. Mimo niskich prędkości handlowych, wg zapewnień przewoźnika udało się uzyskać wzrost ilości podróżnych. Ponieważ odcinek Katowice – Bronów znajduje się w europejskim korytarzu E65, do rewitalizacji pozostaje tylko odcinek od Bronowa do Wisły Głębce (40 km). Remont należałoby rozpocząć natychmiast ponieważ stan techniczny linii jest tragiczny. Sytuacja jest na tyle poważna że linii grozi całkowite zamknięcie, głównie przez zły stan obiektów inżynieryjnych (przede wszystkim mostów). W chwili obecnej ograniczenia prędkości z uwagi na ich zły stan występują w 12 lokalizacjach na jednotorowym odcinku Goleszów – Wisła Głębce, powodując konieczność ograniczenia prędkości do nawet 10 km/h. Szybkie połączenie stolicy województwa z największym ośrodkiem wypoczynkowym regionu jest niezwykle istotne wobec niewydolnych w stosunku do potrzeb dróg wojewódzkich nr 941 i 942. 2. Linia 140, odcinek Rybnik Towarowy – Rydułtowy – Sumina Jest to linia niezwykle ważna dla mieszkańców Rybnika, Rydułtów, Raciborza oraz gmin powiatu rybnickiego i raciborskiego. Prędkości na tym odcinku są systematycznie obniżane. W każdym nowym rozkładzie jazdy pojawiają się nowe ograniczenia prędkości. W ciągu 2-3 lat prędkości na tym odcinku spadną do 20-30 km/h, co utrudni dojazd do Rybnika i Katowic dla wielu			

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		mieszkańców Subregionu Zachodniego poprzez znaczne wydłużenie czasu jazdy pociągów. 3. Odbudowa stacji (mijanki) Łaziska Górne Brada Ten element infrastruktury kolejowej jest niezwykle potrzebny dla pasażerów korzystających z trzeciej pod względem liczby pasażerów linii Katowice – Rybnik. Stworzy możliwość niezwykle korzystnych zmian w rozkładzie jazdy, oraz doprowadzi do poprawy punktualności. Istniejący układ mijanek uniemożliwia konstrukcję rozkładu przewidującego skomunikowanie w Katowicach pociągów z Rybnika w innych kierunkach bez szkodliwej ingerencji w wypracowany od lat model rozkładu jazdy. Obecnie pokonanie najdłuższego szlaku z Orzesza do Mikołowa zajmuje 13 minut. W razie opóźnień oznacza to, iż dwa pociągi pojawiają się na obu końcach tego szlaku i jeden z nich musi oczekiwać na mijankę aż 13 minut, co jeszcze bardziej zwiększa opóźnienie. 4. Linia 62, Sosnowiec Południowy – Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce Jest to fragment połączenia Katowic i Zagłębia z Wolbromiem, Bukownem, Olkuszem i Kielcami. Ten jednotorowy odcinek o niskich prędkościach technicznych stanowi wąskie gardło całego ciągu. Mimo złego stanu infrastruktury przed objęciem linii przez Koleje Śląskie połączenie to cieszyło się dużym powodzeniem. Pogorszenie oferty na tej linii przez KŚ – skrócenie pociągów do Sosnowca i narzucenie przesiadki w Sławkowie, wywołało spory oddźwięk w opinii społecznej. Świadczy to o dużym potencjale tej linii. Pogorszenie połączeń kolejowych jak i długi czas podróży sprawiły, że pasażerowie zostali zmuszeni godzić się na podróżowanie mikrobusami, w warunkach urągających ludzkiej godności. Mikrobusy kursujące równoległą drogą w dużej mierze przypominają te znane z krajów trzeciego świata, jednak pasażerowie nie mają innego wyboru. 5. Linia 117, Bielsko Biała Główna – Kozy			

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		– gr. województwa (- Wadowice – Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona) Jest to ważny i naturalny ciąg łączący Bielsko Białą z Krakowem. Wojewódzkie przewozy kolejowe na tej linii funkcjonują najbardziej efektywnie, jeśli uruchamiane jest bezpośrednie połączenie między Bielskiem Białą a Krakowem. Niestety, w chwili obecnej podróżni zmuszani są do przesiadania się w Wadowicach i nieraz długiego oczekiwania na kolejny pociąg. Prędkości drogowe na tej linii, wynoszące nie więcej niż 60 km/h, nie pozwalają na skuteczne przyciągnięcie pasażerów. Jednocześnie jest to linia biegnąca równolegle do planowanego przebiegu Beskidzkiej Drogi Inwestycyjnej. Realizacja projektu BDI, przy jednoczesnym zaniechaniu poprawy substytutywnego połączenia kolejowego, doprowadzi do ustalenia się niesprawiedliwej przewagi konkurencyjnej transportu drogowego nad publicznym (patrz też uwaga VIII.1). Z powyższych przyczyn, we współpracy z Województwem Małopolskim, należy dążyć do rewitalizacji linii nr 117 na całym jej odcinku.			
	Proponuje się rezygnację z przedsięwzięcia Stworzenie północnej obwodnicy kolejowej Metropolii Górnośląskiej.	Pomysł rewitalizacji linii nr 182 Zawiercie – Tarnowskie nie był nigdy wskazywany do realizacji w dokumentach planistycznych, ani w studiach wykonalności opracowywanych na zlecenie PKP PLK S.A. Szczególnie w kontekście połączenia pasażerskiego GOP z lotniskiem użycie tej linii było wskazywane jako nieefektywne w stosunku do innych wariantów (por. Koncepcja powiązań komunikacją kolejową MPL Katowice w Pyrzowicach z Aglomeracją Górnośląską, Warszawa 2007, wykonane na zlecenie UMWŚ). Ponadto istnieje już ciąg pełniący funkcje zewnętrznej północnej obwodnicy GOP. Jest nim obecnie rewitalizowana ze środków POiŚ linia nr 61 na odcinku Częstochowa – Herby Stare. Jednocześnie od strony Zawiercia, już teraz istnieje dość dużo alternatywnych korytarzy.			<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Sprzeczne z innymi postulatami zgłoszonymi w trakcie konsultacji. Linia ta nie ma jedynie zadania połączenia MPL z Metropolią, lecz zakres kierunków otwartych tą liną jest szerszy.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		W ruchu pasażerskim dla linii nr 1 są to linie nr 160 (odc. Zawiercie – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice), linie nr 133 i 62 (Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Dąbrowa Górn. Płd. – Sosnowiec Płd. – Katowice). W ruchu towarowym natomiast są to linia 133 przez Dąbrowę Górniczą Południową oraz linia 154 przez Dąbrowę Górniczą Wschodnią. Niestety, o ile linia 133 jest obecnie rewitalizowana ze środków POiŚ, to pozostałe wymienione linie są w fatalnym stanie technicznym (niskie prędkości drogowe, zamknięte posterunki ruchu, szlaki jednotorowe o niskiej przepustowości). Biorąc pod uwagę powyższe, nie wydaje się zasadnym dalsze rozwijanie tego projektu.			
	Proponuje się dodanie nowego przedsięwzięcia: Stworzenie połączenia kolejowego Jastrzębia Zdroju z innymi miastami konurbacji rybnickiej oraz Katowicami.	Ponad 90-tysięczne Jastrzębie Zdrój to obecnie największe polskie miasto nie posiadające pasażerskiego połączenia kolejowego. Jednocześnie jest to jeden z ważniejszych ośrodków konurbacji rybnickiej. Przez miasto przebiega lub przebiegało wiele linii kolejowych, należących zarówno do PKP jak i do przemysłu. Stwarza to możliwość podjęcia wielowariantowej analizy odtworzenia połączenia Jastrzębia Zdroju z innymi ośrodkami w Województwie Śląskim. Należy zbadać możliwość stworzenia połączenia nie tylko w relacjach jakie funkcjonowały do lat 90. na liniach PKP, ale także nowych, wykorzystujących tory kolei przemysłowych. Infrastruktura kolejowa będąca poza zarządem PKP potencjalnie otwiera ciekawe możliwości: linia górnicza w kierunku Rybnika przebiega w najbliższym sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej i usługowej, m.in. przez Os. Bogoczowiec, Os. Zofiówka i Os. Tysiąclecia w Jastrzębiu, Boguszowice-Osiedle, Nowy Dwór i Chwałowice w Rybniku. Do takiego wariantu połączenia przychylnie nastawiony jest zarządca infrastruktury tej linii – Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o. o., która wystąpiła			<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Zawarte w Strategii przedsięwzięcia są kluczowe z punktu widzenia całego regionu, lecz nie są jedynymi jakie powinny uzyskać wsparcie. Istotne na etapie wdrażania jest, aby projekt zgłaszany do programów wykonawczych czy operacyjnych był zgodny z celami i kierunkami a nie był „wpisany" dosłownie w strategię. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięć o charakterze OTWARTYM, którego nazwa po korekcie to. „Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe".

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		do samorządów lokalnych z inicjatywą uruchomienia takich przewozów. Na etapie formułowania Strategii trudno przesądzać o wyborze konkretnego przebiegu linii, dlatego należy pozostawić tę kwestię otwartą.			
	Proponuje się dodanie nowego przedsięwzięcia: Budowa nowych przystanków kolejowych, rewitalizacja istniejących stacji wraz z infrastrukturą towarzyszącą do obsługi podróżnych, budowa parkingów P&R, B&R, K&R przy stacjach kolejowych.	Kolejnym kluczowym zadaniem po rewitalizacji sieci kolejowej GOP, jest zintegrowanie jej z siecią osadniczą i innymi podsystemami transportu. Wymienione w tytule przedsięwzięcia zadania posłużą temu celowi oraz zwiększą komfort korzystania z transportu kolejowego. Ważne jest ustalenie uwagi na wspomniane działania, np. poprzez dedykowane programy wsparcia finansowego dla samorządów, zarządców infrastruktury kolejowej oraz organizatorów transportu.			<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Zawarte w Strategii przedsięwzięcia są kluczowe z punktu widzenia całego regionu, lecz nie jedyne, jakie powinny uzyskać wsparcie. Istotne na etapie wdrażanie, aby zgłaszany projekt do programów wykonawczych czy operacyjnych był zgodny z celami i kierunkami a nie był „wpisany" dosłownie w strategię Propozycja wpisuje się w dotychczasowe przedsięwzięcia o charakterze OTWARTYM.
	Proponuje się dodanie nowego przedsięwzięcia: Likwidacja wąskich gardeł w kolejowym ruchu towarowym wraz z wyszczególnieniem odcinków wymagających najpilniejszej rewitalizacji	Transport kolejowy nie będzie konkurencyjny w stosunku do drogowego, jeśli nie będzie szybki, a czas trwania procesu przewozowego będzie trudny do przewidzenia. Jednocześnie wąskie gardła zmniejszają dostępność transportową Województwa Śląskiego, przez co staje się ono nieatrakcyjnym terenem dla inwestycji przemysłowych oraz do budowy multimodalnych centrów logistycznych (co stoi w sprzeczności choćby z celem 2 w rozdziale 6). Wobec powyższego proponuje się zwrócenie szczególnej uwagi na „wąskie gardła śląskiej sieci kolejowej". Działania zmierzające do zwiększenia przepustowości powinny być dobrane indywidualnie do każdego odcinka, ale mogą polegać na: rewitalizacji (przede wszystkim!), dobudowie drugiego toru, odtworzeniu zdolności technicznych stacji (obecnie często brakuje torów bocznych do wyprzedzania i krzyżowania pociągów), wyposażeniu linii w samoczynną			<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Dotychczasowe przedsięwzięcie, którego nazwa po korekcie to. „Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe" ma służyć m.in. tym celom.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		blokadę liniową. Według naszej wiedzy wąskie gardła występują przede wszystkim na: 1.Południowej i północnej obwodnicy towarowej GOP: a.Gliwice Łabędy – Zabrze Makoszowy – Katowice Muchowiec – Sosnowiec Dańdówka – Dorota – Łazy/Jaworzno Szczakowa (linie 140, 171 i łącznice) wraz z węzłem Katowice Muchowiec/Ligota (linie 655, 657 w kierunku Katowic Szopienic Płn., Mysłowic, 652, 653, 706, 707 w kierunku Katowic Ligoty i Kostuchny oraz 142 Katowice Ligota – Kostuchna – Tychy) b.Gliwice Łabędy – Zabrze Biskupice – Bytom - Katowice Szopienice Północne – Mysłowice - Oświęcim (linie 168, 200, 711, 147, 132, 131, 161, 138) Uzasadnienie: Wymienione ciągi stanowią odpowiednio południową i północną obwodnicę towarową GOP. Są także wykorzystywane do objazdów w czasie utrudnień w ruchu na pasażerskiej linii średnicowej. Wiele odcinków tych linii leży w korytarzach AGTC i TEN-T. Oba ciągi, poza nielicznymi szlakami, są bardzo zdewastowane technicznie: niewielkie prędkości drogowe i pozamykane tory czy rozjazdy na stacjach mocno ograniczają ich przepustowość. Jednocześnie po przeprowadzanych obecnie rewitalizacjach komplementarnych tras (np. linia 131 Kalety – Tarnowskie Góry – Bytom Karb, linie 160/186/133 Zawiercie – Łazy – Jaworzno Szczakowa) będą stanowić wąskie gardła w krajowych i międzynarodowych ciągów przewozowych. Wymienione linie są ważne z uwagi na separację ruchu towarowego od intensywnego ruchu aglomeracyjnego, regionalnego i dalekobieżnego na analogicznych ciągach pasażerskich. Ponadto w rejonie węzła Katowice Muchowiec/Ligota na szeregu szlaków (np. Panewnik podg – Katowice Muchowiec,			

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		Katowice Muchowiec – Katowice Janów, Katowice Muchowiec – Stawiska podg, Katowice Muchowiec – Staszic podg, Katowice Muchowiec – Katowice Ochojec, Katowice Ligota – Panewnik podg prowadzony jest ruch tylko po jednym torze, co znacząco ogranicza przepustowość). W celu walki o lepszą pozycję konkurencyjną transportu kolejowego należy dążyć do rewitalizacji w/w linii i wyrównania różnic w przepustowości na ciągach, jakie przez nie przechodzą. 2.Linii 180: Dorota (podg) – Sosnowiec Jęzor – Mysłowice Brzezinka Uzasadnienie: jest to fragment jednego z wariantów korytarza CE-65 (umowa AGTC). Na obszarze Województwa Śląskiego stanowi on kluczowy składnik ciągu (Zduńska Wola) – Chorzew Siemkowice – Częstochowa - Zawiercie – Oświęcim – Zebrzydowice – Petrovice u Karvine. Na tym odcinku odbywa się też intensywny lokalny ruch towarowy związany z przewozem węgla. Zarazem jest to linia w całości jednotorowa, co stanowi wąskie gardło dla przewozów towarowych. Obniżenie przepustowości potęgują także niskie prędkości techniczne. Z uwagi na duży ruch towarowy konieczna jest rozbudowa tego odcinka do dwóch torów wraz z modernizacją układu stacji Sosnowiec Jęzor w celu dostosowania jej do aktualnych potrzeb ruchu towarowego. 3.Liniach 199/153 na odcinku Rudziniec Gliwicki – Toszek Płn. Uzasadnienie: jest to linia położona na kierunku „wschód – północ/zachód" leżąca w jednym z wariantów korytarza CE-65. Na odcinku Kędzierzyn Koźle – Rudziniec Gliwicki stanowi ona trzeci tor służący do odseparowania ruchu towarowego od pasażerskiego. Z uwagi na trwające kilka lat zamknięcia tego toru na szlakach Sławięcice – Rudziniec Gliwicki oraz Rudziniec Gliwicki – Toszek Płn. ruch pociągów towarowych nie może odbywać się			

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		płynnie. Prędkości drogowe na tej linii nie spełniają warunków zapisanych w umowie AGTC. 4.Wielu stacjach kolejowych w Województwie Śląskim z ograniczonej pojemności grup torów Uzasadnienie: znaczną przeszkodą w płynnym przemieszczaniu się pociągów towarowych na obszarze Województwa Śląskiego jest niska pojemność stacji rozrządowych, manewrowych i przelotowych. Wiele torów bocznych, przyjazdowych i odjazdowych jest zamknięta z uwagi na zły stan techniczny. Na dużą część torów nie da się wjechać z powodu krańcowego zużycia rozjazdów. Choć wiele usterek wynika ze złego stanu podkładów, a więc jednostkowy koszt ich usunięcia jest relatywnie niewielki, to nie są one naprawiane. Nawarstwienia z wielu lat powodują, że w chwili obecnej pojemność jest za mała nawet na kilku kolejnych stacjach. Utrudnia to wyprzedzanie pociągów towarowych przez pasażerskie oraz powoduje powstawiania kolejek pociągów towarowych, oczekujących na przyjęcie do stacji docelowych. Największe problemy występują m.in. na następujących posterunkach: Rybnik, Rybnik Towarowy, Rybnik Gotartowice, Leszczyny, Sumina, Chałupki, Nędza, Bierawa, Rudziniec Gliwicki, Mysłowice Brzezinka, Mysłowice Kosztowy, Imielin, Chełm Śląski, Nowy Bieruń, Bytom Bobrek, Bytom Karb, Gliwice Łabędy, Pyskowice, Toszek, Sosnowiec Jęzor, Żory, Pawłowice Śląskie. 5.Linii 146 na odcinku Wyczerpy – Chorzew Siemkowice Uzasadnienie: jest to fragment wariantu korytarza CE 65 objętej umową AGTC. Na obszarze Województwa Śląskiego stanowi ona kluczowy składnik ciągu (Zduńska Wola) – Chorzew Siemkowice – Częstochowa - Zawiercie – Oświęcim – Zebrzydowice – Petrovice u Karvine. Mimo to, na długości ponad 45 km jest to linia jednotorowa, posiadająca rzadko rozmieszczone posterunki umożliwiające krzyżowanie się			

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		pociągów (Biała Pajęczańska, Brzeźnica nad Wartą, Cykarzew, Rząsawa i Wyczerpy). Prędkości drogowe na tej linii nie spełniają warunków zapisanych w umowie AGTC. 6.Linii 149 Zabrze Makoszowy – Leszczyny Uzasadnienie: pomimo, że linia ta należy do sieci TEN-T, w chwili obecnej na odcinku Gierałtowice – Knurów jest nieprzejezdna z uwagi uszkodzenia infrastruktury powstałe przez szkody górnicze. Ponadto na pozostałych są rażąco niskie prędkości drogowe rzędu 20-40 km/h. Taka sytuacja powoduje, że ruch towarowy musi być kierowany dłuższymi trasami okrężnymi, co wydatnie zmniejsza konkurencyjność transportu kolejowego. Ponadto wspomniana trasa jest komplementarna do rewitalizowanego właśnie odcinka Chałupki – Wodzisław – Rybnik (linia nr 158). Łącznie obie linie będą stanowić najkrótsze połączenie aglomeracji katowickiej z granicą z Czechami. 7.Liniach 173/140/151 na odcinku Rybnik – Kędzierzyn Koźle Uzasadnienie: pomimo, iż na omawianym odcinku są to linie magistralne o znaczeniu państwowym, w ostatnich latach wyremontowano tylko tor nr 1 na odcinku Rybnik – Sumina oraz 2 kilometry toru nr 2 między Jejkowicami a Suminą. Tory na pozostałych odcinkach są już znacznie wyeksploatowane, co skutkuje licznymi ograniczeniami prędkości i znacznym spadkiem przepustowości. Linie te stanowią główne ciągi wywozu węgla z rybnickich i jastrzębskich kopalń w kierunku zachodnim i północno-zachodnim. Wąskim gardłem często staje się odcinek Kuźnia Raciborska – Kędzierzyn Koźle. Ponadto pokrywająca się z omawianym odcinkiem linia nr 151 Kędzierzyn-Koźle – Chałupki wchodzi w skład korytarza E 59 (umowa AGC).			
314.	**UWAGI DO PODROZDZIAŁU 7.5 (TRANSPORT ROWEROWY)**	Sukcesy takich projektów w Warszawie czy Wrocławiu pokazują, że dobrze	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei	05.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Ma charakter lokalny

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	Proponuje się dodanie nowego przedsięwzięcia: Stworzenie sieci wypożyczalni rowerów miejskich.	zorganizowany system wypożyczalni miejskich cieszy się popularnością wśród mieszkańców miast. W szczególności dotyczy to młodszych pokoleń, które w ten sposób trwale zmieniają swoje nawyki transportowe. Ułatwi to zmniejszenie udziału komunikacji indywidualnej w ogólnej liczbie podróży.	Górnego Śląska/ stowarzyszenie zwykłe		
315.	**UWAGI DO PODROZDZIAŁU 7.7 (ORGANIZACJA TRANSPORTU)** Proponuje się dodanie nowego przedsięwzięcia: Stworzenie stabilnej siatki połączeń transgranicznych w przewozach kolejowych.	Mimo, że Województwo Śląskie posiada kilka przejść granicznych przystosowanych do ruchu pasażerskiego z południowymi sąsiadami (Zwardoń – Zilina ze Słowacją, Zebrzydowice – Petrovice u Karvine, Cieszyn – Cesky Tesin oraz Chałupki – Bohumin z Czechami), brakuje dostępnych dla każdego mieszkańca Województwa Śląskiego połączeń regionu z zagranicą. W ruchu transgranicznym ze Słowacją konieczna jest przesiadka w Zwardoniu, a godziny kursowania pociągów nie umożliwiają dogodnego dojazdu z centralnych i północnych obszarów województwa. Ponadto należy dodać, że połączenia te istnieją tylko i wyłącznie dzięki zaangażowaniu strony słowackiej i nie są w żaden sposób dofinansowane przez stronę polską (zarówno ze środków MTBiGM lub UMWŚ). Natomiast w ruchu transgranicznym z Czechami funkcjonują tylko i wyłącznie połączenia dalekobieżne (poc. pospieszne oraz EuroCity) finansowane przez MTBiGM. Pasażer połączeń regionalnych zmuszony jest przekroczyć granicę na piechotę (odległości między dworcami wynoszą: Zebrzydowice – Petrovice u Karvine: 7 km, Cieszyn – Czeski Cieszyn: 2 km, Chałupki – Bohumin: 5 km). Od rozkładu jazdy 2013/14 ruch będzie odbywał się przez tylko przejście w Zebrzydowicach, a przejście graniczne w Cieszynie i Chałupkach będzie nieużytkowane. Z uwagi na brak współfinansowania, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego nie ma żadnego wpływu na kształtowanie oferty w/w połączeń. Obsługa ruchu trans granicznego	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska/ stowarzyszenie zwykłe	05.11.2013	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Mieści się w dotychczasowym kierunku „Organizacja i koordynacja przewozów na poziomie regionalnym" w celu 2.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		w pierwszym etapie może polegać na wydłużeniu istniejących połączeń z Katowic za stację graniczną, co w skali całości przewozów nie spowoduje znaczącego przyrostu kosztów. W dalszym etapie należy dążyć do stworzenia szkieletu połączeń w segmencie regionalnym, które będą dojeżdżać do ważniejszych ośrodków miejskich na Słowacji i Czechach. Pozwoli to zacieśnienie związków regionów podzielonych granicą, w szczególności do zwiększenia dostępności komunikacyjnej Województwa Śląskiego dla południowych sąsiadów.			
	Proponuje się dodanie nowego działania: Demonopolizacja rynku przewozów kolejowych o charakterze użyteczności publicznej w Województwie Śląskim.	Od wielu lat można obserwować skutki monopolu w kolejowych przewozach wojewódzkich (dawniej regionalnych) w Województwie Śląskim. Notoryczny deficyt PR Katowice był leczony ciągłym ograniczaniem kosztów zmiennych (cięciem połączeń kolejowych), co wcale nie eliminowało przyczyn wysokich kosztów funkcjonowania zakładu. Na przestrzeni lat doprowadziło to do „zjadania własnego ogona": w celu likwidacji deficytu zawieszano połączenia, co znowu generowało deficyt i prowadziło do punktu wyjścia. Ciesząca się monopolistyczną pozycją spółka nie była zainteresowana proefektywnościowymi działaniami zmierzającym do faktycznej optymalizacji kosztów, która poprawiłaby konkurencyjność zakładu i zahamowała proces likwidacji połączeń. Zmiana Przewozów Regionalnych na Koleje Śląskie, nie wyeliminowała tego problemu, mimo że było to głównym celem powstania tej spółki. Zasada ograniczenia deficytu pozostała dokładnie taka sama, a błędne koło likwidacji połączeń toczy się dalej. Wydaje się, że model bezpośredniego powierzania obsługi połączeń jednemu przewoźnikowi w warunkach Województwa Śląskiego uległ wyczerpaniu. Proponuje się więc zapisanie w Strategii docelowego modelu, w którym na rynku w warunkach konkurencji			<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Zaproponowane działanie jest rozwiązaniem legislacyjnym na szczeblu krajowym.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		regulowanej (tzw. konkurencji o rynek) dopuszcza się funkcjonowanie wielu przewoźników. Należy przy tym uważać, aby nie tworzyć dużej bariery wejścia na rynek (np. połączenia powinny być pogrupowane w nieduże i spójne pakiety, a posiadany przez województwo tabor udostępniany zwycięzcy przetargu). Jednocześnie należy zagwarantować bezpieczną dla osób zatrudnionych (w szczególności związanych z obsługą ruchu i pociągów) zmianę pracodawcy. Trzeba podkreślić, że wdrożenie konkurencji regulowanej będzie działaniem wyprzedzającym, ponieważ najprawdopodobniej w 2019 roku w całej Unii Europejskiej przetargi na obsługę kolejowych połączeń o charakterze użyteczności publicznej będą obowiązkowe. Zasadę tę narzuci najprawdopodobniej IV pakiet kolejowy (obecnie w trakcie procesu legislacyjnego).			
	Proponuje się dodanie nowego przedsięwzięcia: Wdrażanie priorytetów dla komunikacji zbiorowej w miastach.	Minimalizacja strat czasu dla pojazdów komunikacji miejskiej na skrzyżowaniach jest kluczem do poprawienia atrakcyjności transportu zbiorowego względem komunikacji indywidualnej.			Uwaga nie zostanie uwzględniona. Postulat zawiera się w celu 3 kierunek c pn. „Uprzywilejowanie transportu publicznego w ramach ciągów komunikacyjnych”.
316.	**UWAGI DO ROZDZIAŁU 8.1 (UKŁAD PODMIOTOWY SYSTEMU WDRAŻANIA SRT)** Proponuje się włączenie strony społecznej oraz środowisk naukowo-technicznych w proces wdrażania i monitorowania efektów SRT	W opisanym układzie podmiotowym zabrakło wskazania roli lokalnych i regionalnych organizacji społecznych (np. stowarzyszeń mieszkańców, stowarzyszeń branżowych, stowarzyszeń reprezentujących interesy pasażerów) w procesie planowania, uzgadniania i realizacji przedsięwzięć transportowych. Przykładami dobrych praktyk w tym zakresie jest cyklicznie organizowane Forum Mobilności w Krakowie, czy odbywające się od niedawna spotkania na temat kolei regionalnej przy Wojewódzkiej Komisji Dialogu Społecznego w Urzędzie Wojewódzkim w Katowicach. W praktyce organizacje społeczne mogą być włączone w proces analizowania postępów wdrażania strategii i wydawania rekomendacji co do dalszego działania. W monitoring strategii	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska/ stowarzyszenie zwykłe	05.11.2013	Uwaga jest zgodna z dotychczasowymi zapisami projektu. Projekt t był tworzony w oparciu o zasadę szerokiego partnerstwa. Ta zasada ma również być jedną z naczelnych zasad procesu wdrażania.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		warto włączyć też regionalne ośrodki naukowe i techniczne.			
317.	**UWAGI DO ROZDZIAŁU 8.3 (ZASADY REALIZACJI)** Należy zagwarantować realizację zasady zrównoważonego podziału środków między transport drogowy i kolejowy w stosunku 6:4.	W całym tekście SRT brakuje najważniejszej zasady podziału środków finansowych wynikającej z zaleceń Komisji Europejskiej - podziału środków między transport drogowy a kolejowy w stosunku 6:4. Brak ujęcia tej zasady oraz monitorowania jej spełnienia na w późniejszych etapach wdrażania SRT może doprowadzić do utrwalenia się przewagi transportu drogowego nad kolejowym. Taka sytuacja stanowiłaby pogwałcenie wielu zasad zapisanych w Strategii oraz innych dokumentach strategicznych i planistycznych. Obawy, że taki scenariusz ma szansę realizacji, są szczególnie uzasadnione w kontekście porównania planowanych w SRT kluczowych przedsięwzięć drogowych i kolejowych (patrz inne uwagi).	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska/ stowarzyszenie zwykłe	05.11.2013	Uwaga uwzględniona poprzez dodanie do zasad „zasady zrównoważonego podziału środków – oznaczającej podział środków służących rozbudowie i poprawie jakości infra- i suprastruktury transportowej poszczególnych gałęzi, zapewniający optymalny rozwój całego systemu.
318.	**UWAGI DO ROZDZIAŁU 8.4 (ŹRÓDŁA FINANSOWANIA STRATEGII, PPKT. 1. ŚRODKI POCHODZĄCE Z BUDŻETU UNII EUROPEJSKIEJ)** Proponuje się zapisanie, że w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 - priorytet VI Transport, należy obok projektów drogowych realizować także inwestycje kolejowe. Ponadto w Strategii należy zabezpieczyć zasadę, że środki w ramach RPO muszę być rozdzielane między transport kolejowy i drogowy w proporcji zgodnej z wytycznymi Unii Europejskiej, tj. w stosunku 40:60.	Obecny projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 w priorytecie Transport jest całkowicie niezgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz komplementarnością środków transportu. Pod hasłem rozwój regionalnego transportu kolejowego zapisano tylko niewielką kwotę na zakup taboru kolejowego, która stanowi tylko 7% środków przeznaczonych na transport w całym niniejszym projekcie. Ponadto jeśli porównać kwoty wydane na infrastrukturę drogową i kolejową to proporcje wynoszą odpowiednio 100% do 0%. Pogwałcenie zaleceń Komisji Europejskiej w kwestii przeznaczenia 40% środków na kolej mogą skutkować zakwestionowaniem RPOWSL na lata 2014-2020 przez Unię Europejską.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska/ stowarzyszenie zwykłe	05.11.2013	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Uwaga nie dotyczy projektu Strategii.
319.	**UWAGI DO ROZDZIAŁU 9 (MONITORING I EWALUACJA)** Należy ustalić stały okres wykonywania sprawozdań z realizacji	Aktualnie zapisano, że sprawozdania będą opierać się na prowadzonych nie częściej niż co dwa lata badaniach. Takie sformułowanie terminu	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska/	05.11.2013	<u>Uwaga zostanie uwzględniona częściowo.</u> W projekcie Strategii przewidziano

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	strategii.	nie obliguje samorządu do systematycznego monitoringu efektów wprowadzania strategii. Sporządzanie sprawozdań może odbywać się z różną częstotliwością, co może uniemożliwić porównywanie wyników. Ponadto zbyt rzadkie przeprowadzenie badań może nie doprowadzić do przeoczenia trendów, a przez to uniemożliwi odpowiednio szybką reakcję negatywne zmiany.	stowarzyszenie zwykłe		tryb procesu monitorowania. Zostaną określone wskaźniki docelowe określone w systemie monitoringu. Dodane zostanie stwierdzenie określające, że raport monitoringowy opracowywany będzie nie częściej niż co 2 lata i przynajmniej raz w kadencji Sejmiku.
320.	**Dodanie wskaźnika:** Prędkości drogowe na liniach kolejowych po których kursują pociągi pasażerskie (km/h; źródło: PKP PLK S.A.)	Miarodajny wskaźnik pozwalający monitorować zmianę stanu jakości infrastruktury kolejowej przeznaczonej do ruchu pasażerskiego.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska/ stowarzyszenie zwykłe	05.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Brak możliwości monitorowania każdej linii w ramach monitoringu strategii. Wskaźnik uśredniony dla całego województwa nie byłby przydatny.
321.	**Dodanie wskaźnika:** Prędkości drogowe na wszystkich liniach kolejowych (km/h; źródło: PKP PLK S.A.)	Miarodajny wskaźnik pozwalający monitorować zmianę stanu jakości infrastruktury kolejowej przeznaczonej do każdego rodzaju ruchu.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska/ stowarzyszenie zwykłe	05.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Brak możliwości monitorowania każdej linii w ramach monitoringu strategii. Wskaźnik uśredniony dla całego województwa nie byłby przydatny.
322.	**Dodanie wskaźnika:** Przepustowość linii kolejowych do ruchu pasażerskiego (Liczba pociągów / okres czasu; źródło: PKP PLK – zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym)	Miarodajny wskaźnik pozwalający monitorować zmianę stanu jakości infrastruktury kolejowej przeznaczonej do ruchu pasażerskiego.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska/ stowarzyszenie zwykłe	05.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Brak możliwości monitorowania każdej linii w ramach monitoringu strategii. Wskaźnik uśredniony dla całego województwa nie byłby przydatny.
323.	**Dodanie wskaźnika:** Czas osiągnięcia transportem zbiorowym • Stolicy województwa z każdej gminy • Stolicy subregionu z każdej gminy (Minuty; źródło: opracowanie własne)	Miarodajny wskaźnik dostępności regionu komunikacją zbiorową i jego spójności.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska/ stowarzyszenie zwykłe	05.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Brak możliwości monitorowania każdej linii w ramach monitoringu strategii. Wskaźnik uśredniony dla całego województwa nie byłby przydatny.
324.	**Dodanie wskaźnika:** Liczba połączeń komunikacją kolejową z każdej gminy posiadającej przystanek kolejowy w przeciętny dzień roboczy:	Miarodajny wskaźnik dostępności regionu komunikacją zbiorową i jego spójności.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska/	05.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Brak możliwości monitorowania każdej linii w ramach monitoringu

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	• Do stolicy województwa • Do stolicy subregionu (liczba połączeń; źródło: opracowanie własne)		stowarzyszenie zwykłe		strategii. Wskaźnik uśredniony dla całego województwa nie byłby przydatny.
325.	**2.2.1. Stan infrastruktury** Infrastruktura transportu rowerowego (str. 17). Dotyczy punktu 1: Należy mieć na uwadze, że z dniem 6 sierpnia br. w Dzienniku Ustaw opublikowane zostały rozporządzenia Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej określające zasady stosowania oznakowania tras rowerowych lokalnych, regionalnych i krajowych. Zatem województwo nie musi tworzyć własnych wytycznych znakowania tras, a dostosować się do ogólnokrajowych zasad.	Pliki PDF z treścią rozporządzeń: http://dziennikustaw.gov.pl/DU/2013/890 http://dziennikustaw.gov.pl/DU/2013/891	Śląska Inicjatywa Rowerowa/Organizacja pozarządowa	31.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez dodanie zapisu o obowiązywaniu od niedawna zasad oznakowania tras rowerowych lokalnych, regionalnych i krajowych.
326.	**2.2.1. Stan infrastruktury** Infrastruktura transportu rowerowego (str. 17). Dodanie punktu 5 o treści: brak infrastruktury rowerowej wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich (zwłaszcza na odcinkach z dużym natężeniem ruchu rowerowego).	Trasami łączącymi duże miejscowości z małymi miasteczkami i wsiami są głównie drogi asfaltowe, w tym DK i DW. Aby dać mieszkańcom woj. śląskiego możliwość wyboru środka transportu w relacjach podmiejskich ważnym jest zapewnienie im bezpieczeństwa.	Śląska Inicjatywa Rowerowa/Organizacja pozarządowa	31.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona częściowo poprzez dodanie do pkt.4 na str. 17 zapisu: „brak infrastruktury rowerowej wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich (zwłaszcza na odcinkach z dużym natężeniem ruchu rowerowego)”.
327.	**2.2.1. Stan infrastruktury** Infrastruktura transportu rowerowego (str. 17). Dodanie punktu 6 o treści: brak kompleksowych wytycznych dla projektantów i wykonawców infrastruktury rowerowej określających jednakowy standard ich projektowania, realizacji i utrzymania	Brak standardów projektowych powoduje chaos w projektowaniu, wykonywaniu i utrzymaniu infrastruktury rowerowej oraz tworzenie niefunkcjonalnych rozwiązań nieatrakcyjnych dla rowerzystów	Śląska Inicjatywa Rowerowa/Organizacja pozarządowa	31.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona częściowo poprzez dodanie do pkt.4 na str. 17 zapisu: ”brak kompleksowych wytycznych dla projektantów i wykonawców infrastruktury rowerowej określających jednakowy standard ich projektowania, realizacji i utrzymania”.
328.	**2.2.4. Bezpieczeństwo** Bezpieczeństwo na drogach i torach kolejowych (str. 23). Dodanie punktu 8 o treści: Problemem jest także duży odsetek wypadków i kolizji z udziałem rowerzystów.	Polska na tle krajów UE charakteryzuje się największą liczbą zabitych rowerzystów	Śląska Inicjatywa Rowerowa/Organizacja pozarządowa	31.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
329.	**8.1. Układ podmiotowy *(str. 53)*** Dodanie do wykresu pozycji: „Organizacje pozarządowe”	Organizacje pozarządowe powinny także móc istnieć jako realna strona przy wspieraniu Zarządu Województwa Śląskiego realizującego Strategię.	Śląska Inicjatywa Rowerowa/Organizacja pozarządowa	31.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
330.	**9. Monitoring i ewaluacja (*str. 59)*** Dodanie wskaźników rezultatu: - Długość infrastruktury rowerowej wzdłuż dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych *(dane weryfikowane na podstawie danych: GDDKiA Katowice, ZDW Katowice i ZDP z terenu woj. śląskiego)* - Liczba wypadków i kolizji z udziałem rowerzystów *(dane weryfikowane na podstawie danych: SEWIK – policyjna baza danych)*	Monitoring rozwoju infrastruktury rowerowej w strefie pozamiejskiej powinien bazować na 2 wskaźnikach określających rozwój infrastruktury prorowerowej i bezpieczeństwo rowerzystów	Śląska Inicjatywa Rowerowa/Organizacja pozarządowa	31.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona częściowo poprzez dodanie wskaźnika: „Liczba wypadków i kolizji z udziałem rowerzystów" (dane weryfikowane na podstawie danych: SEWIK – policyjna baza danych). Pierwszy zaproponowany wskaźnik nie jest możliwy do pozyskania w sposób gwarantujący jego stałe monitorowanie.
331.	**Brak uwag**	----------	Śląski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych	08.11.2013	Nie dotyczy
332.	**r. 2.1.1, s. 6, p. 4)** Zmiana treści punktu: Subregion zachodni posiada bardzo silne powiązania z centralną częścią województwa, stosunkowo słabe są natomiast powiązania wewnątrz tego subregionu. Funkcje najważniejszego ośrodka lokalnie pełni każde z pięciu miast powiatowych, co jest szczególnie widoczne w przypadku Raciborza.	Proponowany tekst lepiej odzwierciedla specyfikę subregionu zachodniego i zarazem uwzględnia liczne wątpliwości lokalnej społeczności i samorządów poprzez niestosowanie kontrowersyjnego nazewnictwa. Kwestia samego istnienia Aglomeracji Rybnickiej jest sporna i wzbudza wiele kontrowersji, a liczące się opracowania naukowe traktują miasta subregionu zachodniego nie jako odrębny byt, ale jako część konurbacji górnośląskiej. Przykład wraz z odnośnikami do wspomnianych opracowań naukowych: http://pl.wikipedia.org/wiki/Dyskusja:Aglomeracja_rybnicka	Towarzystwo Entuzjastów Kolei Ziemi Wodzisławskiej i Raciborskiej	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Postulat jest sprzeczny z wynikami prac warsztatowych i realizowanego systemy polityki rozwoju np. poprzez wdrażanie programów rozwoju subregionów, czy aktualnie opracowywanymi strategiami subregionów. Subregion jest również zorganizowany w ramach działającego Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego. Punkt 4 został opracowany na podstawie danych z opracowania pn. „Analiza powiązań funkcjonalnych województwa śląskiego".
333.	**r. 2.2.1, s. 13, p. 7)** Zmiana treści punktu: (…) Są to jednak potencjalne korytarze do wznowienia działalności kolejowej w przyszłości, dlatego należy objąć je szczególną ochroną prawną włącznie z bocznicami i infrastrukturą towarzyszącą.	Istnieje potrzeba wprowadzenia uregulowań prawnych w celu ochrony gruntów pozostających po liniach kolejowych przed rozparcelowaniem wszędzie tam, gdzie istnieje potencjalna szansa na wznowienie ruchu w przyszłości, np. poprzez	Towarzystwo Entuzjastów Kolei Ziemi Wodzisławskiej i Raciborskiej	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez dodanie w celu 1 kierunku: pn. „Zabezpieczenie korytarzy pokolejowych do wykorzystania ich w przyszłości"

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		wprowadzenie min. 10-letniego okresu karencji.			
334.	**r. 6, s. 39, cel 1** – Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi. Zmiana treści fragmentu: Kontekst wewnętrzny dotyczy natomiast połączeń pomiędzy ośrodkami regionalnymi województwa (Katowice, Częstochowa, Bielsko-Biała) oraz pomiędzy ośrodkami regionalnymi, a lokalnymi ośrodkami rozwoju i ośrodkami peryferyjnymi.	Ze względu na silne zarówno historyczne jak i współczesne powiązania subregionu zachodniego z konurbacją górnośląską funkcję ośrodka regionalnego dla tego obszaru powinny nadal pełnić Katowice. W odróżnieniu od subregionów północnego i południowego, w których byłe miasta wojewódzkie są zdecydowanymi liderami i niekwestionowanymi ośrodkami regionalnymi, kreowanie Rybnika na taki ośrodek jest działaniem strategicznie szkodliwym, w szczególności dla południowej i zachodniej części subregionu zachodniego. Należy zauważyć, że spośród pięciu miast powiatowych to właśnie Rybnik jest najsilniej powiązany i najlepiej skomunikowany z Katowicami już z racji samego położenia geograficznego. Nasilająca się w ostatnich latach tendencja tworzenia z Rybnika dodatkowego ośrodka regionalnego dyskryminuje pozostałe ważniejsze miasta subregionu i dodatkowo pogłębia niekorzystny trend ich izolowania i marginalizacji, szczególnie widoczny na przykładzie połączeń kolejowych (odcinanie bezpośrednich połączeń miast subregionu zachodniego od stolicy województwa).	Towarzystwo Entuzjastów Kolei Ziemi Wodzisławskiej i Raciborskiej	08.11.2013	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Ośrodki regionalne definiowane są w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+" a nie w strategii transportu.
335.	**r. 6, s. 39, cel 1** – Priorytetowe kierunki działań. Wykreślenie części pp. d): Rozbudowa i promowanie lotniska regionalnego ~~i lotnisk lokalnych oraz realizowanych przez nie lotów krajowych~~ oraz dalsza poprawa jego skomunikowania z całym obszarem województwa.	W ostatnich latach nastąpiła znacząca poprawa układu drogowego powiązanego z portem lotniczym w Pyrzowicach, co przyczyniło się polepszenia jego dostępności, trzeba także brać pod uwagę stosunkowo niewielką odległość lotnisk konkurencyjnych (Balice, Ostrawa). Należy skupić się na rozbudowie i promocji lotniska w Pyrzowicach oraz dalszej poprawie jego skomunikowania z całym województwem, także z wykorzystaniem kolejowego transportu	Towarzystwo Entuzjastów Kolei Ziemi Wodzisławskiej i Raciborskiej	08.11.2013	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Lotniska lokalne są istotne z punktu widzenia rozwoju województwa.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		pasażerskiego. Istniejąca infrastruktura lotnisk lokalnych jest wystarczająca z uwagi na fakt, że są one wykorzystywane okazjonalnie, i takie pozostaną niezależnie od zainwestowanych w nie środków. Znacznie sensowniejszym przedsięwzięciem jest np. budowa nowych lądowisk przyszpitalnych w miejscach, gdzie ich brakuje.			
336.	**r. 6, s. 40, cel 2** – Priorytetowe kierunki działań. Zmiana treści pp. d): Organizacja i koordynacja przewozów na poziomie ~~regionalnym~~ wojewódzkim.	Koordynacja przewozów oraz jednolite zasady na obszarze całego województwa, zamiast na poziomie subregionów przyczyni się do ściślejszej integracji województwa śląskiego i znaczącego zwiększenia atrakcyjności transportu zbiorowego.	Towarzystwo Entuzjastów Kolei Ziemi Wodzisławskiej i Raciborskiej	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Dotyczy tego samego.
337.	**r. 7.2, s. 48** Stworzenie szybkiej kolei regionalnej – lokalizacja. Zmiana treści: Korytarze: Gliwice – Katowice – Dąbrowa Górnicza – Częstochowa, Katowice – Rybnik –Racibórz / Wodzisław – Bohumin, Katowice –Tychy – Bieruń –Oświęcim, Katowice – Bielsko-Biała – Żywiec.	Rozpoczynająca się rewitalizacja linii 140 i 158 Rybnik – Chałupki umożliwi szybkie połączenie aglomeracji górnośląskiej z położonym w bezpośrednim sąsiedztwie województwa Bohuminem, będącym jednym z najważniejszych węzłów kolejowych Republiki Czeskiej. Należy rozważyć możliwość uruchomienia szybkich połączeń Raciborza z konurbacją górnośląską poprzez skierowanie części pociągów na linię 173 Rybnik – Sumina (przez Jejkowice) oraz uruchomienie połączeń Racibórz – Kędzierzyn-Koźle – Gliwice	Towarzystwo Entuzjastów Kolei Ziemi Wodzisławskiej i Raciborskiej	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona częściowo poprzez zmianę zapisu na Katowice – Rybnik –Racibórz / Wodzisław Śląski – Chałupki.
338.	**r. 7.2, s. 48**. Dodanie zadania: Odtworzenie linii kolejowej 159 na odcinku Wodzisław Śląski – Jastrzębie Zdrój – Pawłowice Śląskie.	Inwestycja umożliwi włączenie miasta Jastrzębie Zdrój w sieć kolejowych połączeń pasażerskich, połączenie subregionu zachodniego z rejonem turystycznym Beskidu Śląskiego czy stworzenie SKR np. Jastrzębie – Wodzisław – Rybnik – Gliwice (zastąpienie linii autobusowej E-3 i busów kursujących na trasie Gliwice – Rybnik). W zakresie przewozów towarowych zapewni szybkie i krótkie połączenie kopalń JSW S.A. z innymi zakładami Spółki, w tym koksownią Radlin. Na bazie remontowanej linii kolejowej nr 158 można stworzyć szybkie połączenie	Towarzystwo Entuzjastów Kolei Ziemi Wodzisławskiej i Raciborskiej	08.11.2013	Uwaga nie została uwzględniona. Zawarte w Strategii przedsięwzięcia są kluczowe z punktu widzenia całego regionu, lecz nie jedyne, jakie powinny uzyskać wsparcie. Istotne na etapie wdrażania jest, aby projekt zgłaszany do programów wykonawczych czy operacyjnych był zgodny z celami i kierunkami a nie był „wpisany" dosłownie w strategię.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
		kolejowe rejonu górniczego Jastrzębia z Czechami, a poprzez stacje w Olzie i Chałupkach również z centralną i zachodnią Polską, co umożliwi ominięcie zatłoczonych węzłów kolejowych: Rybnik Towarowy, Czechowice-Dziedzice, Katowice. Proponowany wariant nowego przebiegu linii 159 (wg załączonej mapki) zapewni dodatkowo znaczne skrócenie czasu przejazdu na odcinku Wodzisław – Jastrzębie oraz powiązanie osiedla i strefy inwestycyjnej w rejonie b. KWK „1 Maja" z siecią kolejową (ze względu na znaczny obszar możliwy do zagospodarowania i sprzyjający układ drogowy, tj. bliskość węzła A-1 i bezpośrednie sąsiedztwo planowanej Drogi Głównej Południowej warto rozważyć budowę w tym miejscu centrum logistycznego, zamiast w Gorzyczkach). Nowe lokalizacje przystanków osobowych na terenie Jastrzębia-Zdroju przyczynią się do znacznego zwiększenia dostępności kolei.			Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięć o charakterze OTWARTYM, którego nazwa po korekcie to „Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe".
339.	**r. 7.2, s. 48**. Dodanie zadania: Utrzymanie przejezdności linii kolejowych 176 i 192 Racibórz Markowice – Syrynia – Olza / Pszów oraz bocznicy kolejowej Olza – żwirownia Roszków.	Linia 176 stanowi najkrótszy objazd obciążonej linii 151 na odcinku Racibórz – Chałupki. Utrzymanie przejezdności umożliwia także wykorzystanie kolei do budowy zbiornika ppow. „Racibórz Dolny" oraz rozwój terenów pokopalnianych w Pszowie (była KWK „Anna"). Linie 176/192 mogą służyć również celom turystycznym (Zespół Krajobrazowy „Wielikąt") oraz historyczno-edukacyjnym (teren Bitwy nad Olzą). Utrzymanie bocznicy umożliwi w dalszej perspektywie jej wydłużenie do stacji Krzyżanowice, wtedy może ona pełnić funkcję łącznicy linii 158 i 151.	Towarzystwo Entuzjastów Kolei Ziemi Wodzisławskiej i Raciborskiej	08.11.2013	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona</u>. Zawarte w Strategii przedsięwzięcia są kluczowe z punktu widzenia całego regionu, lecz nie jedyne, jakie powinny uzyskać wsparcie. Istotne na etapie wdrażania jest, aby projekt zgłaszany do programów wykonawczych czy operacyjnych był zgodny z celami i kierunkami a nie był „wpisany" dosłownie w strategię. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięć o charakterze OTWARTYM, którego nazwa po korekcie to „Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
					kolejowe”.
340.	**r. 7.2, s. 48**. Dodanie zadania: Przywrócenie ruchu kolejowego na linii 149 Zabrze Makoszowy – Leszczyny	Odtworzenie przejezdności linii 149 wraz z rozpoczynającym się remontem linii 158 umożliwi uruchomienie połączeń pasażerskich subregionu zachodniego z zachodnią częścią aglomeracji górnośląskiej, jak również stworzenie korytarza transportowego GOP – Czechy. Odległość oraz czas dojazdu z węzłów kolejowych w Tarnowskich Górach, Zabrzu, Bytomiu, Gliwicach (port rzeczny) do Czech ulegnie znacznemu skróceniu. Ponadto inwestycja ta umożliwi odciążenie węzłów w Katowicach i Kędzierzynie Koźlu od składów jadących magistralą węglową do Republiki Czeskiej (Gdynia-Bohumin-Ostrawa). Stworzenie minimagistrali kolejowej Tarnowskie Góry- Bytom-Zabrze-Leszczyny-Rybnik-Wodzisław-Bohumin umożliwi ponadto wykorzystanie tej trasy jako alternatywnej dla połączeń GOPu z Czechami w razie zdarzeń losowych jakie mogą mieć miejsce na podstawowych połączeniach: Kędzierzyn-Bohumin oraz Katowice-Zebrzydowice.	Towarzystwo Entuzjastów Kolei Ziemi Wodzisławskiej i Raciborskiej	08.11.2013	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Zawarte w Strategii przedsięwzięcia są kluczowe z punktu widzenia całego regionu lecz nie są jedynymi jakie powinny uzyskać wsparcie. Istotne na etapie wdrażania jest aby projekt zgłaszany do programów wykonawczych czy operacyjnych był zgodny z celami i kierunkami a nie był „wpisany” dosłownie w strategię. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięć o charakterze OTWARTYM , którego nazwa po korekcie to „Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe”.
341.	**r. 7.1, s. 45**. Dodanie zadania: Projekt „Zachodniej Obwodnicy GOP”	Inwestycja umożliwi odciążenie płatnej autostrady A1, oraz alternatywne i szybkie połączenie pogranicza polsko-czeskiego w rejonie Ostrawy i subregionu zachodniego z północną częścią województwa śląskiego analogicznie jak Wschodnia Obwodnica GOP. Proponuje się budowę odcinka łączącego węzeł A-1 w Gorzycach z planowaną Drogą Główną Południową w Wodzisławiu Śl oraz przedłużenie tej ostatniej z Rydułtów w kierunku okolic Kuźni Raciborskiej i powiązanie z siecią dróg krajowych i ekspresowych (w tym autostrady A-4 i planowanej drogi S11) w okolicach Pyskowic i Toszka	Towarzystwo Entuzjastów Kolei Ziemi Wodzisławskiej i Raciborskiej	08.11.2013	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Zawarte w Strategii przedsięwzięcia są kluczowe z punktu widzenia całego regionu, lecz nie są jedynymi jakie powinny uzyskać wsparcie. Istotne na etapie wdrażania jest aby projekt zgłaszany do programów wykonawczych czy operacyjnych był zgodny z celami i kierunkami a nie był „wpisany” dosłownie w strategię.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
342.	**r. 7.3, s. 49**. Wykreślenie zadania: Rozbudowa i modernizacja lokalnych lotnisk i lądowisk dla celów biznesowych	vide uwaga nr 4.	Towarzystwo Entuzjastów Kolei Ziemi Wodzisławskiej i Raciborskiej	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Lotniska lokalne są istotne z punktu widzenia rozwoju województwa.
343.	**r. 7.7, s. 51** Stworzenie Regionalnego Centrum Sterowania Ruchem. Zmiana treści: Lokalizacja: główne w Metropolii Górnośląskiej oraz regionalne w Aglomeracji Częstochowskiej ~~Rybnickiej~~ i Bielskiej	vide uwagi nr 1. i 3. Subregion zachodni, jako część dawnego województwa katowickiego, powinien być obsługiwany przez centrum główne.	Towarzystwo Entuzjastów Kolei Ziemi Wodzisławskiej i Raciborskiej	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Ośrodki regionalne definiowane są w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+" a nie w Strategii Transportu.
344.	r**. 7.7, s. 51**. Rozwój Kart usług publicznych. Zmiana treści: Lokalizacja: całe województwo	vide uwaga 5. Ujednolicenie zasad i taryf oraz objęcie Śląską Kartą Usług Publicznych obszaru całego województwa walnie przyczyni się do poprawy jego integracji i wzrostu atrakcyjności transportu zbiorowego. Należy zmierzać nie do regionalizacji, ale przeciwnie – do połączenia obecnie funkcjonujących różnych systemów.	Towarzystwo Entuzjastów Kolei Ziemi Wodzisławskiej i Raciborskiej	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
345.	**r. 9, s. 59**. Czas podróży pasażerów transportu zbiorowego pomiędzy głównymi ośrodkami w województwie. Zmiana wskaźników: → Katowice–Częstochowa → Katowice–Bielsko-Biała → Katowice–Bohumin → Częstochowa–Bielsko-B. → Częstochowa–Bohumin → Bielsko-Biała–Bohumin	vide uwagi nr 1., 3. i 6. Wskaźnik związany z Bohuminem zamiast Rybnika będzie znacznie lepiej odzwierciedlał uogólniony stan połączeń subregionu zachodniego z ośrodkami regionalnymi województwa.	Towarzystwo Entuzjastów Kolei Ziemi Wodzisławskiej i Raciborskiej	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Ośrodki regionalne definiowane są w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+" a nie w Strategii Transportu.
346.	W związku z kolejnym pismem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego nr TRD2KR-0860-16/13 z dnia 12 sierpnia 2013r. – data wpływu 16 sierpnia 2013r. (skan w załączeniu) dotyczącym prośby ujęcia tematyki poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w procesie programowania strategii rozwoju województwa do 2020 oraz w nawiązaniu do pisma SP RCAS.071.0008.2013 dnia 20 sierpnia 2013r. roku proszę o rozważenie, czy w przygotowanym projekcie Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego istnieje możliwość zapisania bardziej sprecyzowanych celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w kontekście głównych wskaźników wymienionych w „Narodowym Programie	----------	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu	25.09.2013	Uwaga zostanie uwzględniona częściowo. W projekcie strategii jednym z celów jest cel 4 pn. „Wzrost bezpieczeństwa systemu transportu". Ponadto nastąpi rozszerzenie ilości wskaźników z zakresu bezpieczeństwa m.in. o wskaźnik pn. "Liczba zagrożeń w transporcie kolejowym".

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020", tj. zmniejszenie liczby zabitych i ciężko rannych, odpowiednio, o co najmniej 50% i 40% w latach 2010-2020.				
347.	**Podrozdział 2.1.2. Tendencje wpływające na system transportu / strona 8 / Tabela 1 Tendencje zidentyfikowane w analizie oraz ich potencjalny wpływ na rozwój trans-portu (tendencje zidenty-fikowane w analizie – społeczne – potencjalny wpływ na rozwój transportu).** Pierwszy akapit wskazuje na niski poziom aktywności zawodowej powoduje rozłożenie natężenia ruchu w ciągu dnia natomiast niska stopa bezrobocia wpływa na wzmożenie ruchu w godzinach szczytu (dojazdy do pracy)	Stwierdzenia wzajemnie się wykluczają	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu	22.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zdefiniowane tendencje mogą być sprzeczne co nie wyklucza że oba zjawiska mogą nastąpić.
348.	**Podrozdział 2.2.1. Stan infrastruktury / strona 12 / Ryc. 2. Główne elementy infrastruktury drogowej.** Oznaczenie graficzne (legenda).	Różne odcienie fioletu powodują problemy z zidentyfikowaniem poszczególnych elementów infrastruktury drogowej – wskazane użycie różnych kolorów	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu	22.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją. Mapa zostanie skorygowana.
349.	**Podrozdział 2.2.1. Stan infrastruktury / strona 14 / Ryc. 3. Mapa infrastruktury kolejowej**. Mapa infrastruktury kolejowej niedokładna	Brak m.in. linii 182 (Zawiercie – Tarnowskie Góry) oraz 154, 661, 174	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu	22.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją. Mapa zostanie skorygowana.
350.	**Podrozdział 2.2.2. Rynek przewozów / strona 20 / punkt 3 „Natężenie ruchu".** Z badania przeprowadzonego na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego (…)	Urząd Marszałkowski nie zlecał przeprowadzania badań na drogach krajowych, pomiary wykonywała na tych drogach GDDKiA	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu	22.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona.
351.	**Podrozdział 2.2.2. Rynek przewozów / strona 20 / punkt „Natężenie ruchu".** Na niektórych odcinkach dróg krajowych i autostrad natężenie ruchu charakteryzuje się szczególną intensywnością. Należą do nich: •DK 86 - Sosnowiec – Katowice (6,6 km) ok. 104,3 tys. pojazdów/dobę,	Uszczegółowienie kategorii dróg / wskazanie poszczególnych odcinków, np. dla odcinka Chorzów-Katowice można się zasugerować, iż takie natężenie występuje na DK 79, co nie jest prawdą.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu	22.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	•A4 - Katowice (3,6 km) ok. 75 tys. pojazdów/dobę, •A4 - Węzeł Sośnica – Chorzów (16 km) ok. 54,6 pojazdów/dobę, •DK 86 - Czeladź – Sosno-wiec (2,4 km) ok. 51,3 pojazdów/dobę, •A4 - Chorzów – Katowice (4,6 km) ok. 50,7 pojazdów/dobę.				
352.	**Podrozdział 2.2.2. Rynek przewozów / strona 20 / punkt „Natężenie ruchu".** Należą do nich: •DK 86 - Sosnowiec – Katowice (6,6 km) ok. 104,3 tys. pojazdów/dobę, •A4 - Katowice (3,6 km) ok. 75 tys. pojazdów/dobę, •A4 - Węzeł Sośnica – Chorzów (16 km) ok. 54,6 pojazdów/dobę, •DK 86 - Czeladź – Sosno-wiec (2,4 km) ok. 51,3 pojazdów/dobę, •A4 - Chorzów – Katowice (4,6 km) ok. 50,7 pojazdów/dobę.	W trzech ostatnich przypadkach ilości podane w jednościach a nie w tysiącach.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu	22.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
353.	**Podrozdział 2.2.3. Zarządzanie transportem / strona 22 / punkt 5 „Transport drogowy".** Brak informacji, iż ruchem na drogach wojewódzkich poza terenem miast na prawach powiatu zarządza Marszałek Województwa.	Art. 10, ust. 4 z dnia 20 czerwca 1997r. prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012r. poz. 1137 z późn. zm.)	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu	22.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona. Uwaga dotyczy pkt. 3 a nie pkt 5. Do pkt. 3 zostanie dodany zapis, iż ruchem na drogach wojewódzkich poza terenem miast na prawach powiatu zarządza Marszałek Województwa.
354.	**Podrozdział 2.2.2 Rynek przewozów /strona 21/ punkt „Natężenie ruchu" Ryc. 6.** Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GDDKiA	Ryc. 6 dotyczy natężenia ruchu na drogach krajowych	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu	22.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona częściowo poprzez podanie następującego źródła: „Zorganizowanie i przeprowadzenie pomiarów ruchu na sieci dróg wojewódzkich w województwie śląskim w 2010 roku wraz z dokonaniem wybranych obliczeń i analiz".
355.	**Podrozdział 2.2.3. Zarządzanie transportem / strona 22 / punkt 5 „Transport drogowy".** Ponadto funkcjonuje także ponad sto podmiotów zajmujących się przewozami w międzynarodowym, międzymiastowym oraz miejskim zbiorowym transporcie samochodowym.	Wyłącznie Marszałek Województwa Śląskiego udzielił 135 podmiotom ok. 500 zezwoleń na wykonywanie regularnych i regularnych specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym / brak danych dot. innych j.s.t.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu	22.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Kategoria podana w projekcie jest inna aniżeli zawarta we wniosku.
356.	**Podrozdział 2.2.3. Zarządzanie transportem / strona 22 / punkt 1 „Publiczna komunikacja miejska".**	Uszczegółowienie organizatorów komunikacji miejskiej / wskazanie właściwego nazewnictwa	Urząd Marszałkowski Województwa	22.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	W województwie śląskim wyróżnić można następujących organizatorów komunikacji miejskiej: •Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP) – jako związek większości gmin Konurbacji Górnośląskiej, •Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach (MZKP) - zintegrowany taryfowo z KZK GOP, •Miasto Tychy (wraz z m.in. Lędzinami, Mikołowem, Łaziskami), •Miasto Jaworzno (z liniami wybiegowymi do Katowic i Sosnowca), •Miasto Częstochowa, •Rybnik (z liniami wybiegowymi, m.in. do Rydułtów), •Międzygminny Związek Komunikacyjny w Jastrzębiu-Zdroju (skupiający część gmin ROW), •Miasto Racibórz, •Gmina Bieruń (z liniami wybiegowymi, przede wszystkim do Tychów), •Gmina Czechowice Dziedzice (z liniami wybiegowymi do Bielska Białej), •Miasto Bielsko Biała (z liniami wybiegowymi, w tym do Czechowic Dziedzic), •Gmina Porąbka (komunikacja wspólna z Kętami i Andrychowem w woj. małopolskim), •Gmina Żywiec, •Gmina Cieszyn, •Gmina Zawiercie.		Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu		
357.	**Podrozdział 2.2.3. Transeuropejska sieć transportowa / strona 26.** Autostrada A4 nie będzie przebiegać przez Przemyśl (będzie prawdopodobnie węzeł o tej nazwie), koniec autostrady to nie Medyka, a Korczowa.	Źródło: GDDKiA	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu	22.10.2013	Zapis zostanie zweryfikowany.
358.	**Podrozdział 2.2.3. Transeuropejska sieć transportowa / strona 26.** sieć kompleksowa: terminale kolejowo-drogowe – Pyrzowice i Gliwice: o jakie obiekty chodzi?	Doprecyzowanie o jakie obiekty chodzi	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu	22.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Dotychczasowy zakres określony został na podstawie dokumentów TEN-t.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
359.	**Podrozdział 2.3.2 Transeuropejska sieć transportowa /strona 26.** sieć kompleksowa: należy rozważyć, czy w transporcie wodnym nie powinien być umieszczony port w Gliwicach	Brak portu w Gliwicach	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu	22.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Dotychczasowy zakres określony został na podstawie dokumentów TEN-t.
360.	**Podrozdział 2.3.3. Ciągi transportowe objęte umowami międzynarodowymi /strona 28.** E 75 – jako odpowiednik w woj. śląskim brak jest A1	Uzupełnienie braku	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu	22.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
361.	**Aglomeracje/Transport Miejski Cel 3. Efektywna Mobilność /strona 41.** brak pkt. n w „Priorytetowych kierunkach działań w celu 3" ujętego w tabeli na str. 44	Uzupełnienie braku	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu	22.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
362.	**7. Lista dużych przedsięwzięć 7.1. Transport drogowy /strona 45. Budowa obwodnicy autostradowej Metropolii Górnośląskiej (A4") (Katowice-Gliwice): czy jest zasadna?**	Wobec będącej w trakcie realizacji budowy DTŚ Zabrze – Gliwice, po ukończeniu której DTŚ będzie przebiegać od Katowic do Gliwic, oraz będących w różnym stopniu zaawansowania działań na rzecz budowy DTŚ Wschód, Drogi Głów-nej Południowej, Regionalnej Drogi Racibórz Pszczyna oraz obwodnic różnych miast na terenie województwa śląskiego, nasuwa się pytanie odnośnie zasadności i realności budowy obwod-nicy autostradowej Metropolii Górnośląskiej (A4")	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu	22.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Strategia ma charakter długookresowy i zadania tego typu dokumentów jest określenie perspektywicznych działań i projektów w takim właśnie horyzoncie czasowym.
363.	**7. Lista dużych przedsięwzięć 7.1. Transport drogowy /strona 45.** Budowa S1: Pyrzowice - Podwarpie - Dąbrowa Górnicza – powinno być: Podwarpie - Dąbrowa Górnicza	odcinek Pyrzowice – Podwarpie jest w użytkowaniu (źródło: strona internetowa GDDKiA)	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu	22.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zakres przedsięwzięcia dotyczy budowy i rozbudowy infrastruktury drogowej S1. W chwili obecnej użytkowany jest tylko1 pas w każdym kierunku.
364.	**7. Lista dużych przedsięwzięć 7.1. Transport drogowy /strona 46.** Budowa drogi ekspresowej S69: powinno być Bielsko-Biała	pozostałe odcinki są w użytkowaniu (źródło: strona internetowa GDDKiA)	Urząd Marszałkowski Województwa	22.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Chodzi o wskazanie całego

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	(węzeł Mikuszowice) – Żywiec (budowany) oraz węzeł Przybędza – Milówka (obwodnica Węgierskiej Górki)		Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu		korytarza a nie wyszczególnienie poszczególnych odcinków.
365.	**7. Lista dużych przedsięwzięć 7.1.** Transport drogowy /strona 47. Budowa obwodnic w ciągu dróg klasy DW i DK: powinno być kategorii	wojewódzkie i krajowe to są kategorie dróg a nie klasy	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu	22.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
366.	**7. Lista dużych przedsięwzięć 7.1. Transport drogowy /strona 47.** Przebudowa i modernizacja dróg wojewódzkich, Budowa obwodnic w ciągu dróg klasy DW i DK - STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: postulowane, ewentualna zmiana na: planowane	przebudowy dróg wojewódzkich oraz budowa obwodnic w ciągu DW są ujęte w WPF Woj. Śl. 2013-2020, do sprawdzenia czy są ujęte w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+" lub Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego – wówczas stopień zaawansowania powinien być zmieniony na planowane	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu	22.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona częściowo. Ze względu na otwarty charakter przedsięwzięcia stopień zaawansowania zostanie zmieniony na: planowane i postulowane.
367.	**Bibliografia** **Spis literatury /strona 65.** poz. 44 i 45 – nieaktualne Dz. U.	Należy podać aktualne Dz. U. dla ustawy Prawo o ruchu drogowym i ustawy o drogach publicznych	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach / Wydział Komunikacji i Transportu	22.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
368.	**Rozdz.2.,str.8,tab.1**,tendencje gospodarcze, pkt.: silny ośrodek produkcyjny Specyfika regionu opierającego się… Uwzględniając … można	Literówki: brak „i", przestawione „n" i „a"	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego//Wydział Gospodarki	17.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
369.	**Rozdz.2.2.2, str.17, pkt.1 i dalej pkt. 2** …co stanowiło niecałe /blisko 12%, …i stanowi niecałe/ blisko 11%	Użycie określenia „niecałe" może sugerować negatywne konotacje a tymczasem jest to pewien atut; sugeruje się w obu przypadkach określenie „blisko"	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego//Wydział Gospodarki	17.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
370.	**Rozdz.2.2.2, str.17, pkt.3** …w ogóle/ w całości nakładów	Sugeruje się „w całości nakładów" lub „w nakładach ogółem"	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego//Wydział	17.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
			Gospodarki		
371.	**Rozdz.2.2.2, str.17, pkt.5** „najwięcej pojazdów na 1000 osób przypada w subregionie….”	Lepiej oddaje sens wypowiedzi	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego//Wydział Gospodarki	17.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
372.	R**ozdz.2.2.2, str.18, wielkość przewozów, pkt.4** ..nastąpił duży spadek..(o 27%)	Brak nawiasu przy liczbie 27%	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego//Wydział Gospodarki	17.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
373.	**Rozdz.2.2.2,str.18, wielkość przewozów, pkt.6** …(autobusy i tramwaje)	Albo odmieniamy oba wyrazy albo nie odmieniamy	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego//Wydział Gospodarki	17.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
374.	**Rozdz.2.2.2,str.20**, natężenie przewozów, pkt.3, drugi myślnik Katowice - …..?	Mowa jest o odcinkach dróg a zatem brak w tym przypadku drugiego określenia odcinka; może chodzi o ruch wokół Katowic?	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego//Wydział Gospodarki	17.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona. Dotyczy A4 na terenie Katowic
375.	**Rozdz. 2.2.4, str.24 bezpieczeństwo na drogach pkt.6** ..subregion północny, który cechuje…	Nie może być: „którego”	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego//Wydział Gospodarki	17.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
376.	**Rozdz. 2.2.4, str.24 bezpieczeństwo na dworcach. pkt.2** ..liczba kradzieży ~~rzeczy cudzej~~ jak i rozbojów..	Wystarczy samo określenie „liczba kradzieży” (bo czy można mówić o kradzieży rzeczy własnej?)	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego//Wydział Gospodarki	17.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Nomenklatura Policji.
377.	**Rozdz.6, str.38, podział celów na 3 grupy** Wydaje się, że zaproponowany podział w wymiarze terytorialnym jest w dużej mierze sztuczny. Wszystkie 3 grupy celów są /winny być realizowane zarówno w skali regionu jak i aglomeracji a także – horyzontalnie	Może umieścić uwagę, że ich realizacja „dotyczy w szczególności” ?	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego//Wydział Gospodarki	17.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Województwo śląskie jest zróżnicowane przestrzennie i funkcjonalnie.
378.	**Rozdz.6, str.39, cel 1**	Pozostałe rodzaje transportu są tu wykazane a w kontekście spójności (też z systemami	Urząd Marszałkowski Województwa	17.10.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez korektę nazwy kierunku

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	Czy w priorytetowych kierunkach działań celowo pominięto transport wodny (tj. Strategia nie przewiduje inwestycji w tej dziedzinie)?	europejskimi) byłoby wskazane ujęcie tego transportu; ponadto w rozdz. 7.4 jest taka inwestycja	Śląskiego//Wydział Gospodarki		a w celu 1 na „Budowa i remont infrastruktury sieci transportowych, w tym wsparcie kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T”.
379.	**Brak uwag**	----------	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego//Wydział Zdrowia i Polityki Społecznej	30.10.2013	Nie dotyczy
380.	**Infrastruktura transportu lotniczego, pkt 8, str. 15.** Uruchomienie lądowisk sanitarnych przy dwóch strategicznych dla województwa jak również dla całego kraju specjalistycznych podmiotach leczniczych: • Samodzielnym Publicznym Wojewódzkim Szpitalu Chirurgii Urazowej im. dr Janusza Daaba w Piekarach Śląskich, ul. Bytomska 62; 41-940 Piekary Śląskie; • Centrum Leczenia Oparzeń, ul. Jana Pawła II 2, 41-100 Siemianowice Śląskie	Inwestycja konieczna, z punktu widzenia kompleksowości systemu ratownictwa medycznego.	Wojewoda Śląski	08.11.2013	Uwaga uwzględniona zostanie częściowo. Zapis zamieszczony jest w części diagnostycznej i dotyczy stanu istniejącego. Natomiast niezależnie od tego do celu 4 dopisany zostanie kierunek pn. „Rozwój sieci szpitalnych oddziałów ratunkowych oraz sieci lądowisk sanitarnych”.
381.	**Szpitalne oddziały ratunkowe i zespoły ratownictwa medycznego, pkt 1, str. 24.** Błędna ilość zespołów ratownictwa medycznego – w 2011 r. było ich 154 i ich liczba nie zmieniła się do bieżącego roku. Natomiast od roku 2014 zgodnie z Wojewódzkim Planem Działania Systemu Państwowe Ratownictwo Medyczne w województwie śląskim ma funkcjonować 155 zespołów ratownictwa medycznego (69 – specjalistycznych i 86 – podstawowych).	Informacja niezgodna ze stanem faktycznym	Wojewoda Śląski	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
382.	**Szpitalne oddziały ratunkowe i zespoły ratownictwa medycznego, pkt 3, str. 24.** Tylko 3 SOR-y posiadają lądowiska ujęte w ewidencji lądowisk prowadzonej przez ULC (Bielsko – Biała, Dąbrowa Górnicza i Sosnowiec).	Informacja niezgodna ze stanem faktycznym	Wojewoda Śląski	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona – nastąpi korekta zapisu wg stanu ewidencji lądowisk ULC z 25.11.2013 r.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
383.	W przedstawionym projekcie brakuje strategicznych założeń (zhierarchizowanych od ogółu do szczegółu), jasno wytyczonych celów, do których woj. ma zmierzać oraz nie ma sprecyzowanych wskaźników, które pozwoliłyby uznać przedstawiony dokument za Strategię, a także umożliwiły późniejsze rozliczenie jej realizacji	----------	Wojewódzka Komisja Dialogu Społecznego	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Uwaga jest niezgodna z rzeczywistością. Strategia opiera się na układzie celów i kierunków działań oraz przedsięwzięć, określono również wskaźniki realizacji i pożądane tendencje – dla wskaźników zostaną one skwantyfikowane.
384.	**Projekt Strategii jest ukrytą strategią „pro samochodową"** i brak w nim założeń dla rozwoju publicznego transportu zbiorowego, także kolejowego. Sam projekt Strategii nie odpowiada ponadto podstawowym założeniom rozwoju transportu szynowego	----------	Wojewódzka Komisja Dialogu Społecznego	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Uwaga jest niezgodna z rzeczywistością. W strategii w znacznym zakresie określono działania ukierunkowane na rozwój transportu publicznego.
385.	**Brak jasno określony ekspertów**, którzy opracowali projekt Strategii i biorą za niego pełną odpowiedzialność	----------	Wojewódzka Komisja Dialogu Społecznego	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Na stronie internetowej w zakładce na której umieszczono projekt , przez cały okres prac nad projektem Strategii umieszczone były pełnie składy osobowe zespołów pracujących nad tym dokumentem. Ostatecznie autorem projektu jest Zarząd Województwa, a po jego przyjęciu Sejmik Województwa Śląskiego.
386.	Pod względem metodologicznym dokument zawiera wszystkie niezbędne elementy.		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	----------
387.	Przyjęcie w dokumencie perspektywy do 2030 wpływa na to, że niektóre z wymienionych tzw. dużych przedsięwzięć nie zostaną zrealizowane.	Brak analizy możliwości finansowych (nawet szacunkowej) powoduje, że dokument jest w niektórych fragmentach nierealną listą życzeń (np. południowa obwodnica autostradowa konurbacji górnośląsko-zagłębiowskiej, koleje dużych prędkości, Kanał Odra-Dunaj), zwłaszcza w perspektywie do roku 2020.	Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Przyjęta perspektywa czasowa jest właściwa dla planowania infrastruktury o charakterze liniowym i technicznym, która jest jednym z istotnych elementów tego dokumentu.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
388.	W tekście projektu strategii dla subregionu centralnego używa się określenia niewłaściwego, niezgodnego z dokumentami strategicznymi przyjętymi przez Samorząd Województwa Śląskiego, mianowicie ,,subregion środkowy". Prawidłowa nazwa dla tego obszaru brzmi ,,subregion centralny".		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
389.	**W podrozdziale 2.1.2 ,,Tendencje wpływające na systemu transportu" na stronie 9** mowa, jest że „istotnym elementem polityki transportowej jest zapewnienie bezpieczeństwa. Województwo posiada dobrze rozwinięty system ochrony zdrowia, w tym ratownictwa medycznego, co wpływa na poczucie bezpieczeństwa uczestników ruchu". Natomiast na stronie 24 w podrozdziale 2.2.4 ,,Bezpieczeństwo" jest stwierdzenie, iż: „w województwie zlokalizowanych jest 11 szpitalnych oddziałów ratunkowych, z których 5 posiada lądowiska ujęte w ewidencji lądowisk prowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Lądowiska posiadają również trzy inne szpitale."	Diagnoza Ministerstwa Zdrowia przedstawiona w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko wskazuje na potrzebę utworzenia szpitalnych oddziałów ratunkowych (SOR) dla obszarów obejmujących 150 tys. osób i wskazuje na większe potrzeby w tym zakresie w naszym regionie. Proponujemy w związku z tym ponowne rozważenie oceny stanu w woj. śląskim.	Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez dodanie w celu 4 kierunku pn. „Rozwój sieci szpitalnych oddziałów ratunkowych oraz sieci lądowisk sanitarnych".
390.	**Na stronie 15 w opisie infrastruktury transportu wodnego** śródlądowego w opisie portu Gliwickiego proponujemy uwzględnić funkcjonowanie na terenie portu Mariny Gliwickiej - Przystani Motorowodnej.		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez dodanie informacji o marinie w pkt 3 dot. infrastruktury transportu wodnego.
391.	**W rozdziale 2.2 ,,Stan i uwarunkowania rozwoju systemu transportu" na stronie 15** mowa jest o stosunkowo dobrze rozwiniętej infrastrukturze lotnisk lokalnych, przy jednoczesnym wskazywaniu w innych miejscach dokumentu na brak regularnych połączeń (strona 18) i o marginalnym znaczeniu lotnisk lokalnych (analiza SWOT - strona 32).	Uważamy, że infrastruktura znacząco wpływa na organizację ruchu pasażerskiego na lotniskach również tych lokalnych. Proponujemy doprecyzować opis stanu lotnisk lokalnych w naszym regionie.	Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Stan infrastruktury nie jest czynnikiem warunkującym stopień wykorzystania lotnisk lokalnych w regionie.
392.	**W rozdziale 2.2 ,,Stan i uwarunkowania rozwoju systemu transportu" na stronie 16** mowa jest o nieistniejącej infrastrukturze typu Park & Ride i o powszechnym zjawisku występowania dzikich parkingów. Warto dopisać, że takie dzikie parkingi występują głównie w rejonie dworców kolejowych.		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez dodanie w pkt 5 na str. 16 słów „szczególnie w okolicach dworców kolejowych".
393.	**W rozdziale 2.2 ,,Stan i uwarunkowania rozwoju systemu transportu" na stronie 17** mowa jest o małym rozpowszechnieniu inteligentnych systemów transportowych (ITS) i jego punktowym podejściu. Być może ITS ten nie jest powszechnie wdrażany w naszym regionie, tym bardziej należy podkreślić działający już wdrożony system ITS w Gliwicach, który zdobywa liczne		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. W strategii znajdują się tylko wnioski generalne i synteza diagnozy stanu zawartej w opracowaniu diagnostycznym, która udostępniona jest na stronie, na której

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	nagrody m.in. za innowacyjny projekt w zakresie ITS przyznaną przez Centrum Innowacji Transportowych. Projekt ma spójną konstrukcję, a jego wdrażanie odbywa się w etapach. Proponujemy opisać wszystkie istniejące systemy tego typu na Śląsku.				zamieszczono projekt strategii. W pełnej diagnozie znajduje się postulowany opis istniejących systemów ITSm.in. w Gliwicach.
394.	**W rozdziale 2.2 ,,Stan i uwarunkowania rozwoju systemu transportu" na stronie 20** (ale również na innych stronach dokumentu) pojawia się nazwa węzła autostradowego „Sośnica". Na str. 20 ,,natężenie ruchu" pkt 3): „Węzeł Sośnica" proponuje się zastąpić nazwą: ,,Węzeł Gliwice Sośnica" zgodnie z pełną nazwą, która brzmi: „Gliwice Sośnica".	Nazwa „Sośnica" (dzielnica Gliwic) jest trudna do zlokalizowania przez zamiejscowych uczestników ruchu.	Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
395.	**W odniesieniu do pkt. 2.2.3 projektu strategii: „Zarządzanie Transportem", podrozdział Publiczna Komunikacja miejska** (s. 22) należy zwrócić uwagę, że organizatorem komunikacji miejskiej jest Międzygminny Związek Komunikacyjny w Jastrzębiu-Zdroju składający się nie tylko z miast, gdyż członkami tego związku są również gminy.		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
396.	**W odniesieniu do tego samego punktu 2.2.3 „Zarządzanie Transportem", podrozdział Publiczna Komunikacja miejska (s. 22)** należy zmienić zapis dot. Rybnika na: ,,Rybnik wraz z m.in. Gaszowicami, Lyskami, Kuźnią Raciborską)". Miasto od 1995 r. ma zawarte porozumienia komunalne dot. transportu zbiorowego m.in. z wymienionymi gminami, natomiast linie komunikacyjne prowadzi do wielu miejscowości.		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
397.	**Na stronie 32 w analizie SWOT dla transportu lotniczego** proponujemy dopisać następujące szanse: "możliwość przekształcenia lotnisk lokalnych w lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji"; "stworzenie systemu lotnisk lokalnych jako partnerów MPL". W szansie "Wsparcie ze strony województwa w celu zwiększenia dostępności portu" proponujemy dopisać "i lotnisk lokalnych".		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
398.	**W kierunkach celu nr 1 na str. 39** pominięto działania związane z udrożnieniem dróg wodnych. Taki kierunek działań powinien zostać również uwzględniony zwłaszcza, że na stronie 50 w liście dużych projektów ujęta jest modernizacja kanału gliwickiego.	Proponujemy uspójnić kierunki działań z proponowanymi przedsięwzięciami.	Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona poprzez korektę nazwy kierunku a w celu 1 na „Budowa i remont infrastruktury sieci transportowych, w tym wsparcie kluczowej infrastruktury transportowej sieci

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
					TEN-T".
399.	**Na str. 40 w celu nr 3 ,,Efektywna mobilność"** zamiast ostatniego zdania w akapicie drugim proponujemy następujące zdanie: ,,Istotnym elementem rozwiązania tego problemu powinna być budowa systemów Park&Ride, zlokalizowanych m.in. w pobliżu głównych węzłów komunikacyjnych, w tym dworców kolejowych lub innych węzłów komunikacji zbiorowej i indywidualnej".		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
400.	**Na stronie 45 ,,Lista dużych przedsięwzięć"** obejmuje również budowę obwodnicy autostradowej Metropolii Górnośląskiej (generalnie prawdopodobnie w osi A4), która ma być zlokalizowana na odcinku Gliwice – Katowice i ma osiągnąć efekt zmniejszenia kongestii na autostradzie A4. Niejasne jest jakiego rodzaju inwestycje kryją się pod tym przedsięwzięciem; wydawałoby się że założony efekt spełnią budowane odcinki Drogowej Trasy Średnicowej (DTŚ). Wymaga to doprecyzowania.		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Brak konkretnej propozycji. Przedsięwzięcie ma charakter postulowany a przeznaczenie obwodnicy jest odmienne od przeznaczenia i funkcji trasy średnicowej.
401.	**Wskazujemy na potrzebę umieszczenia w pkt 7 projektu strategii następujących kwestii:** a) **na str. 49 w pkt 7 „Lista dużych przedsięwzięć" (ppkt 7.2. „Transport szynowy")** należy dodać nowe przedsięwzięcie: Rewitalizacja, modernizacja i odtworzenie linii kolejowych korytarza „Wiedeń - Ostrawa - Bielsko-Biała - Kraków". Poniżej opis przedsięwzięcia zgodny z systemem przyjętym w projekcie: Lokalizacja: linie kolejowe województwa śląskiego (i częściowo małopolskiego): nr 190 (Bielsko-Biała Główna - Cieszyn), nr 117 (Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona - Bielsko-Biała Główna); Zakres: rewitalizacja, modernizacja i odtworzenie infrastruktury kolejowej; Stopień zaawansowania: postulowane; Planowany horyzont czasowy realizacji: etap I i II; Cel strategiczny: Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi, Efektywna mobilność; Efekt: zwiększenie dostępności transportowej międzywojewódzkiej oraz międzynarodowej, udrożnienie układu transportowego Subregionu Południowego Województwa Śląskiego; b) **w pkt 7 „Lista dużych przedsięwzięć"** należy wprowadzić nowy podpunkt „Transport miejski" obejmujący nowe przedsięwzięcie: „Niskoemisyjny transport autobusowy". Lokalizacja: jednostki samorządu terytorialnego województwa śląskiego; Zakres: zakup nowego eko-taboru oraz modernizacja posiadanego taboru; Stopień zaawansowania: planowane; Planowany horyzont czasowy: etap I		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zawarte w Strategii przedsięwzięcia są kluczowe z punktu widzenia całego regionu, lecz nie są jedynymi jakie powinny uzyskać wsparcie. Istotne na etapie wdrażania jest, aby projekt zgłaszany do programów wykonawczych czy operacyjnych był zgodny z celami i kierunkami a nie był „wpisany" dosłownie w strategię. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięć o charakterze OTWARTYM, których nazwy po korekcie to „Stworzenie szybkiej kolei regionalnej" oraz „Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe".

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	i II; Cel strategiczny: Efektywność i mobilność; Efekt: kontynuacja podjętych działań modernizacji publicznego transportu zbiorowego w celu obniżenia zużycia energii i paliw w komunikacji miejskiej.				
402.	**Wnioskujemy o zastąpienie inwestycji mających znikome szanse na realizację - inwestycjami pewnymi**, które mają bardzo duże znaczenie dla właściwego funkcjonowania połączeń komunikacyjnych w województwie (tytułem przykładu w ramach budowy i modernizacji dróg łączących autostrady z innymi drogami krajowymi i wojewódzkimi należałoby wpisać budowę obwodnicy w południowej części miasta Częstochowa, łączącej węzeł autostradowy Zawodzie z węzłem drogowym DK-1 oraz budowa Bugajskiej Bis wraz z budową wiaduktu nad torami PKP relacji Warszawa-Katowice od węzła z DK-1 do wiaduktu nad bocznicą kolejową. Odciążyłoby to centrum miasta w ruchu tranzytowego w kierunku Opole-Kielce DK-46).		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Strategia zakłada cele i kierunki dla systemu transportowego w perspektywie 2030 roku. Nieuwzględnienie i nie planowanie zadań o charakterze perspektywicznym może doprowadzić do sytuacji, że planowanie i realizacja zadań w późniejszym okresie będzie niemożliwe ze względu na postępujące zagęszczenie zabudowy i inne ograniczenia dla realizacji inwestycji infrastrukturalnych o charakterze liniowym. To dokumenty operacyjne i wdrożeniowe opracowane po przyjęciu Strategii powinny być spójne z dokumentem bardziej generalnym, czyli Strategią. Propozycje te mieszczą się w już zaproponowanych kierunkach i przedsięwzięciach projektu Strategii.
403.	Mając na uwadze fakt, że niniejsze opracowanie stanowić będzie w przyszłości podstawę rozwoju sieci drogowej na terenie naszego województwa wnosimy o uwzględnienie sugestii, że istniejąca sieć dróg powiatowych na terenie wielu gmin uległa znacznej degradacji lub nie odpowiada obecnym potrzebom i zasadne jest, aby projekt Strategii oprócz planów rozwoju przewidywał również modernizację istniejących dróg powiatowych.		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zagadnienie wchodzi w zakres celu 1, kierunek a., którego nazwa po korekcie to „Budowa i remont infrastruktury sieci transportowych, w tym wsparcie kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T”.
404.	**Naszym zdaniem w dokumencie należałoby bardziej wyakcentować rolę funkcjonujących na terenie powiatu tarnogórskiego** kluczowych elementów układu transportowego,		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zagadnienie zawiera się w celach i kierunkach dotyczących lotniska

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
	jakimi są Międzynarodowy Port Lotniczy oraz jedna z największych stacji rozrządowych w Europie, która jest także największym towarowych węzłem kolejowym w kraju. Mimo zlokalizowania tych tak istotnych infrastruktur transportowych, nie są planowane żadne działania zmierzające do utrzymania właściwej rangi tarnogórskiego węzła komunikacyjnego na szczeblu krajowym.				i kolei.
405.	**Wnioskujemy o ujęcie m.in. następujących inwestycji** w zakresie transportu drogowego: przedłużenie drogi ekspresowej S1 w kierunku zachodnim od węzła z autostradą A1 w Pyrzowicach wzdłuż granicy między Gminą Świerklaniec i Miasteczkiem Śląskiem (na północ od Jeziora Chechło-Nakło) do węzła z drogą ekspresową S11 w Tarnowskich Górach).		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga została uwzględniona częściowo, poprzez wskazanie w Strategii orientacyjnego przebiegu drogi ekspresowej S11 w korytarzu: Katowice – (węzeł A4) – (węzeł A1) – Tarnowskie Góry – (Poznań) oraz przedłużenie drogi ekspresowej S1 w kierunku zachodnim od węzła z autostradą A1 w Pyrzowicach do węzła z drogą ekspresową S11. W strategii wskazuje się orientacyjny korytarz przebiegu dróg i szlaków ujętych w przedsięwzięciach, natomiast ostateczny przebieg powinien zostać określony w pracach studyjnych dotyczących konkretnych projektów oraz w procedurze oddziaływania na środowisko w ramach których powinien zostać określone warianty przebiegu infrastruktury .
406.	**Wnioskujemy o ujęcie m.in. następujących inwestycji w zakresie transportu szynowego**: Stworzenie szybkiej kolei regionalnej Lubliniec-Tarnowskie Góry-Radzionków-Bytom-Chorzów-Katowice, a także stworzenie północnej obwodnicy kolejowej Metropolii Górnośląskiej poprzez rewitalizację, modernizację i odtworzenie linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry - Zawiercie z okresem realizacji do r. 2020 (ustalenie stopnia zaawansowania dla tej inwestycji jako planowane, a nie postulowane).		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona częściowo. Zostanie zawężony okres realizacji do 1 etapu.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
407.	**W pkt 7.6. ,,Transport multimodalny" (s. 50)** dopisać dodatkowo lokalizacje: Rybnik, Tarnowskie Góry.		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zawarte w Strategii przedsięwzięcia są kluczowe z punktu widzenia całego regionu, lecz nie są jedynymi jakie powinny uzyskać wsparcie. Istotne na etapie wdrażania aby zgłaszany projekt do programów wykonawczych czy operacyjnych był zgodny z celami i kierunkami a nie był „wpisany" dosłownie w strategię.
408.	**W rozdziale 8.3 ,,Zasady realizacji" na stronie 56** wskazuje, że kierunki i cele wyznaczone w przedmiotowej strategii będą zgodne z politykami i priorytetami województwa śląskiego. Analizując treść dokumentu wydaje się natomiast, że nie wszystkie cele i kierunki są zgodnie z projektem Regionalnego Programu Operacyjnego Woj. Śląskiego na lata 2014-2020, o czym świadczyć może lista projektów strategicznych i zakres zadań możliwych do dofinansowania w ramach RPO WSL 2014-2020.		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Program regionalny jest dokumentem operacyjnym i o krótkim okresie planistycznym. Strategia zakłada cele i kierunku dla systemu transportowego w perspektywie 2030 roku. To dokumenty operacyjne i wdrożeniowe opracowane po przejęcie strategii powinny być spójne z dokumentem bardziej generalnym, czyli strategią.
409.	**Na stronie 59** we wskaźnikach do monitoringu strategii rozwoju transportu województwa śląskiego proponujemy dopisać wskaźnik "Liczba lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji w woj. śląskim" - wartość bazowa "0", tendencja: wzrost, źródło danych: Urząd Lotnictwa Cywilnego lub zarządzający lotniskami. Wskaźnik ten proponujemy uwzględnić w celu komplementarności.		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona. Ponadto, w związku z określeniem wartości docelowej dla wybranych wskaźników, zostanie wartość docelowa 5
410.	**Str. 65 poz. 44** Spisu literatury: u publikator ustawy Prawo o ruchu drogowym (tekstu jednolitego) – tj. Dz. U. z 2012 poz. 1137,1448. Zaproponowana zmiana ułatwi dostęp do wskazanego aktu prawnego w wersji aktualnie obowiązującej.		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona.
411.	**Str. 65 poz. 45 Spisu literatury**: proponujemy wprowadzić aktualny publikator ustawy o drogach publicznych (tekstu jednolitego) – tj. Dz. U. z 2013 poz. 260,843. Zaproponowana zmiana ułatwi dostęp do wskazanego aktu prawnego w wersji aktualnie obowiązującej.		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
412.	Wśród wskaźników norm podróży pominięto czas podróży kolejowej na trasie Gliwice-Katowice.		Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów	07.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. We wskaźnikach zostały ujęte jedynie połączenia pomiędzy stolicami aglomeracji.
413.	**Bez uwag**	Zwracamy uwagę na istotną rolę powiązań komunikacyjnych i szczególne uwzględnienie kontynuacji przewozów kolejowych przewozów pasażerskich na liniach stycznych między naszymi województwami.	Zarząd Województwa Opolskiego	07.11.2013	Nie dotyczy.
414.	**Str. 12 Rys 2; Główne elementy infrastruktury drogowej** Proponuję usunięcie odcinków projektowanych i pozostawienie rzeczywistego stanu istniejącego	Rysunek powinien być inwentaryzacją stanu istniejącego	Zespół Operacyjny /Urząd Miasta Częstochowy- doradca Prezydenta Miasta	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Przedmiotowe projekty posiadają decyzję lokalizacyjną.
415.	**Str. 12 Rys 2; Główne elementy infrastruktury drogowej** Zastosowano klasyfikację techniczną dróg. W tym samym charakterze powinna być określona DTŚ i północny odcinek DK1	Wprowadzanie niejednolitej klasyfikacji dróg nie przekazuję hierarchii sieci	Zespół Operacyjny /Urząd Miasta Częstochowy- doradca Prezydenta Miasta	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona. Zostanie ujednolicona klasyfikacja dróg.
416.	**Str. 27 Rys 7 Sieć transportowa województwa śląskiego** A1 w rejonie Częstochowy nie jest jeszcze w budowie	Z obserwacji w terenie widać, że się nie buduje	Zespół Operacyjny /Urząd Miasta Częstochowy- doradca Prezydenta Miasta	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona. Mapa zostanie skorygowana
417.	**Str. 27 Rys 7 Sieć transportowa województwa śląskiego** W klasyfikacji dróg kołowych przyjęto klasy techniczne pomijając drogi klasy GP	Jak w p. 2	Zespół Operacyjny /Urząd Miasta Częstochowy- doradca Prezydenta Miasta	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona. Zostanie ujednolicona klasyfikacja dróg.
418.	**Str. 40 - Cel 2 Komplementarność systemu transportowego – priorytetowe kierunki działań** Proponuję dodatkowy priorytet: e. prowadzenie systematycznych. stypizowanych badań ruchu, potrzeb i zachowań komunikacyjnych dla regionu i subregionów	Badaniami systematycznymi objęta jest jedynie sieć dróg krajowych. Brak danych o ruchu i zachowaniach komunikacyjnych nie pozwala na poprawne postawienie diagnozy i prognozowania	Zespół Operacyjny /Urząd Miasta Częstochowy- doradca Prezydenta Miasta	08.11.2013	Uwaga uwzględniona częściowo. W celu 5 zostanie dodany kierunek pn. „Prowadzenie systematycznych. badań ruchu, potrzeb i zachowań komunikacyjnych”.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
419.	**Str. 45. 7. Lista dużych przedsięwzięć** Proponuję wprowadzenie: • numeracji zadań,	Czytelność tekstu	Zespół Operacyjny /Urząd Miasta Częstochowy- doradca Prezydenta Miasta	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
420.	**Str. 45. p. 7.1. Transport drogowy** Proponuję wprowadzenie: urzędowej klasyfikacji dróg, funkcjonalnej lub technicznej z pominięciem określeń opisowych (droga integracyjna, regionalna DTŚ)	Jak w p. 2	Zespół Operacyjny /Urząd Miasta Częstochowy- doradca Prezydenta Miasta	08.11.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Nazwy własne powinny zostać zachowane dla czytelności tekstu.
421.	**Str. 48. 7.2. Transport szynowy** Proponuję sprecyzowanie w nazwach zadań ich charakteru. Co jest budową, co rozbudową, a co stworzeniem	Zastosowany opis przedsięwzięcia może być mylący, czy rozbudowa CMK to budowa nowych linii, czy Stworzenie szybkiej kolei regionalnej to adaptacja istniejących linii, co oznacza stworzenie i z czego?	Zespół Operacyjny /Urząd Miasta Częstochowy- doradca Prezydenta Miasta	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona częściowo poprzez dookreślenie niektórych przedsięwzięć.
422.	**Str. 51 zakończenie punktu 7** Proponuję graficznie pokazać lokalizację zadań ujętych w liście dużych przedsięwzięć	Brak choćby schematu lokalizacji	Zespół Operacyjny /Urząd Miasta Częstochowy- doradca Prezydenta Miasta	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona. Zostanie dodany schemat.
423.	**Str. 53 Rys. 10 Układ podmiotowy** Proponuję w schemacie oddzielenie organizatorów transportu od przewoźników	----------	Zespół Operacyjny /Urząd Miasta Częstochowy- doradca Prezydenta Miasta	08.11.2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
424.	**Mapy ze stron 16 i 27** – należy ujednolicić układ w jakim są prezentowane dane; ponadto fragment autostrady A1 oznaczony jako „w budowie", faktycznie jest dopiero na etapie projektowym; **W rozdziale 7 Lista dużych przedsięwzięć** należało by wprowadzić numerację przedsięwzięć oraz dodać mapę z ich oznaczeniem w przestrzeni; **W odniesieniu do rysunku ze strony 53** „układ podmiotowy" należało by rozdzielić podmioty „organizatorzy transportu i przewoźnicy" – są to dwie odrębne grupy podmiotów.	----------	Zespół Operacyjny /Urząd Miasta Częstochowy- doradca Prezydenta Miasta	04.11. 2013 spotkanie konsultacyjne	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją. Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją. Uwaga nie zostanie uwzględniona. Schemat ma charakter na tyle ogólny, ze te dwa podmioty mogą występować obok siebie.
425.	**pkt 7 „Lista dużych przedsięwzięć" ppkt 7.2. „transport szynowy**" dodanie nowego przedsięwzięcia: Rewitalizacja, modernizacja i odtworzenie linii kolejowych korytarza "Wiedeń - Ostrawa-Bielsko-Biała - Kraków" **Lokalizacja**: linie kolejowe województwa śląskiego (i częściowo małopolskiego): nr 190 (Bielsko-Biała Główna - Cieszyn), nr 117 (Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona - Bielsko-Biała Główna) **Zakres**: rewitalizacja, transportowego Subregionu modernizacja i odtworzenie Południowego Województwa infrastruktury kolejowej; Śląskiego. **Stopień zaawansowania**: postulowane **Planowany horyzont czasowy realizacji**: etap I i II; **Cel strategiczny**: Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi, Efektywna mobilność	Realizacja zadania przyczyni się do zwiększenia dostępności transportowej międzywojewódzkiej oraz międzynarodowej, jak również do udrożnienia układu transportowego Subregionu Południowego Województwa Śląskiego.	Zespół Operacyjny/ Urząd Miejski Bielsko-Biała	18.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zawarte w Strategii przedsięwzięcia są kluczowe z punktu widzenia całego regionu, lecz nie są jedynymi jakie powinny uzyskać wsparcie. Istotne na etapie wdrażania jest, aby projekt zgłaszany do programów wykonawczych czy operacyjnych był zgodny z celami i kierunkami a nie był „wpisany" dosłownie w strategię. Propozycja mieści się w dotychczasowym zapisie przedsięwzięć o charakterze OTWARTYM, których nazwy po korekcie to „Stworzenie szybkiej kolei regionalnej" oraz „Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe".

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
426.	**pkt 7 „Lista dużych przedsięwzięć"** dodanie nowego ppkt. „**Transport miejski**" oraz nowego przedsięwzięcia „**Niskoemisyjny transport autobusowy**" **Lokalizacja**: jednostki samorządu terytorialnego województwa śląskiego **Zakres**: zakup nowego eko-taboru oraz modernizacja posiadanego taboru **Stopień zaawansowania**: planowane **Planowany horyzont czasowy**: etap I i II **Cel strategiczny**: Efektywna mobilność **Efekt**: kontynuacja podjętych działań modernizacji publicznego transportu zbiorowego w celu obniżenia zużycia energii i paliw w komunikacji miejskiej.	W przyjętym projekcie dokumentu transport autobusowy". - w celu strategicznym: (3) "Efektywna mobilność" określony został kierunek rozwoju (e): "Modernizacja i zakup taboru komunikacji publicznej z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów". Nie zidentyfikowano na "Liście planowane; dużych wynikającego z niego przedsięwzięcia". Wnioskujemy o uwzględnienie na Liście tego bardzo ważnego aspektu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na Śląsku, jakim jest transport autobusowy.	Zespół Operacyjny/ Urząd Miejski Bielsko-Biała	18.10.2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja mieści się w celu 3 kierunek e., którego nazwa po korekcie to „Remont i zakup taboru komunikacji publicznej z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów".

Uwagi z Prognozy oddziaływania na środowisko oraz opinie Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Katowicach i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach.

Lp.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Odniesienie się i planowany sposób wykorzystania uwagi
427.	**Uzupełnienie uwarunkowań** środowiskowych rozwoju transportu o zagadnienia: stanu powietrza atmosferycznego, klimatu akustycznego oraz stanu wód powierzchniowych	Są to istotne czynniki środowiskowe warunkujące rozwój systemu transportu - które nie zostały ujęte w dokumencie	Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska	Wrzesień 2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
428.	**Zmiana brzmienia lub przeniesienie** do uwarunkowań rozwoju transportu tendencji wpływających na system transportu nie będących w rzeczywistości tendencjami, w szczególności: użytkowanie gruntów, zróżnicowane ukształtowanie terenu, warunki klimatyczne, ochrona przyrody	Wskazane czynniki (użytkowanie gruntów, zróżnicowanie ukształtowanie terenu, warunki klimatyczne czy ochrona przyrody) trudno uznać w przedstawionym ujęciu za tendencje - są raczej uwarunkowaniami	Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska	Wrzesień 2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
429.	**Poprawa błędnie użytego określenia** „defragmentacja przestrzeni" na właściwe - „fragmentacja przestrzeni".	Współcześnie na skutek słabości systemu planowania obserwuje się właśnie fragmentację przestrzeni, polegającą na wzroście liczby fragmentów krajobrazu, zmniejszaniu powierzchni zajmowanej przez wewnętrzne obszary i jednoczesny wzrost powierzchni otwartych, krawędziowych oraz wzrost izolacji płatów, co w wyniku spadku powiązalności wymusza	Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska	Wrzesień 2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.

		konieczność budowy nowej infrastruktury komunikacyjnej. Defragmentację natomiast należy rozumieć jako proces przeciwstawny, którego skutkiem (analogicznie jak w języku informatycznym, w którym termin jest najpowszechniej stosowany) jest scalanie, łączenie części w jedną całość, wzrost powiązalności.			
430.	**Uzupełnienie charakterystyki celu 4** o następujący zapis: „Konieczne jest ograniczanie liczby i skali inwestycji lokalizowanych na obszarach chronionych oraz uwzględnienie przy planowaniu przedsięwzięć nadrzędności celów ochrony siedlisk i gatunków nad innymi celami społeczno-gospodarczymi na obszarach Natura 2000”	Dla podkreślenia szczególnej potrzeby zabezpieczenia obszarów podlegających ochronie prawnej przed negatywnymi skutkami środowiskowymi realizacji Strategii	Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska	Wrzesień 2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
431.	**Uzupełnienie priorytetowych kierunków działań w celu 2** o kierunek „Poprawa integracji i spójności przestrzennej różnych podsystemów transportowych”	----------	Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska	Wrzesień 2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
432.	**Rezygnację z kierunku działania 3n** Brak opłat dla pojazdów osobowych za przejazd autostradami.	Zaproponowany kierunek jest niezgodny z zasadą „zanieczyszczający płaci”, w przypadku której jako długoterminowy cel należy przyjąć wprowadzenie opłat dla użytkowników wszystkich pojazdów, uwzględniających koszty utrzymania infrastruktury, zatorów, zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem	Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska	Wrzesień 2013	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Wprowadzenie opłat za przejazd autostradami spowoduje przeniesienie się części użytkowników na inne drogi , na których koszty środowiskowe (koszty utrzymania infrastruktury, zatorów, zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem) będę większe niż w przypadku korzystania przez nich z autostrad.
433.	**Wprowadzenie następujących wskaźników monitoringu:** ▪ Długość dróg rowerowych (istniejących / utworzonych) [km] ▪ Liczba miejsc postojowych w ramach systemu Park&Ride, Park&Bike [szt.]	Zaproponowany system wskaźników w niewielkim stopniu odnosi się do zagadnień zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska. Ponadto w projekcie nie zaproponowano żadnych wskaźników służących pomiarowi bezpieczeństwa środowiska, w związku z czym niemożliwe będzie stwierdzenie, czy rozwijany system rzeczywiście jest przyjazny dla środowiska i realizuje zasadę zrównoważonego rozwoju	Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska	Wrzesień 2013	Uwaga zostanie uwzględniona częściowo poprzez dodanie wskaźnika pn. „Długość dróg dla rowerów (ścieżek rowerowych)” (km). Uwaga nie zostanie uwzględniona ze względu na brak dostępu

	▪ Liczba osób rannych w wypadkach drogowych [os.] ▪ Liczba / udział w całkowitej liczbie mieszkańców województwa osób zamieszkałych w obszarach narażonych na hałas ponadnormatywny [tys. os.] ▪ Wielkość przewozów ładunków transportem kolejowym do wielkości przewozów ładunków transportem drogowym [%] ▪ Wielkość przewozów ładunków żeglugą śródlądową do wielkości przewozów ładunków transportem drogowym [%] ▪ Liczba wypadków kolejowych [szt.] ▪ Liczba poważnych awarii związanych z transportem materiałów niebezpiecznych [szt.] ▪ Liczba przejść dla zwierząt na odcinkach dróg lądowych przecinających obszary chronione oraz korytarze ekologiczne [szt.]. ▪ Powierzchnia stref ograniczonego ruchu w miastach [szt.]				do odpowiednich danych. <u>Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.</u> <u>Uwaga nie zostanie uwzględniona</u> ze względu na brak dostępu do odpowiednich danych. <u>Uwaga zostanie uwzględniona częściowo</u> poprzez dodanie wskaźnika pn. „Wielkość przewozów ładunków transportem kolejowym i żeglugą śródlądową do wielkości przewozów ładunków transportem drogowym” [%]. <u>Uwaga zostanie uwzględniona częściowo</u> poprzez dodanie wskaźnika pn. „Wielkość przewozów ładunków transportem kolejowym i żeglugą śródlądową do wielkości przewozów ładunków transportem drogowym” [%]. <u>Uwaga zostanie uwzględniona częściowo</u> poprzez dodanie wskaźnika pn. „Liczba zdarzeń w transporcie kolejowym”. <u>Uwaga nie zostanie uwzględniona</u> ze względu na brak dostępu do odpowiednich danych. <u>Uwaga nie zostanie uwzględniona</u> ze względu na brak dostępu do odpowiednich danych. <u>Uwaga nie zostanie uwzględniona</u> ze względu na brak dostępu do odpowiednich danych.

434.	**Dodanie kierunku**: Modernizacja infrastruktury transportu wodnego z uwzględnieniem potrzeb ochrony rzek i ich dolin	Dla ograniczenia osłabiającego wpływu zapisów Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego na cele środowiskowe strategicznych i programowych dokumentów międzynarodowych i krajowych oraz poprawy spójności	Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska	Wrzesień 2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
435.	**Zmiana brzmienia kierunku**: 1 d. Rozbudowa i promowanie lotniska regionalnego i lotnisk lokalnych oraz realizowanych przez nie lotów krajowych i międzynarodowych	Dla ograniczenia osłabiającego wpływu zapisów Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego na cele środowiskowe strategicznych i programowych dokumentów międzynarodowych i krajowych oraz poprawy spójności	Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska	Wrzesień 2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją
436.	**Zmiana brzmienia kierunku**: 5c. Rozwój i wdrażanie innowacyjnych, zasobooszczędnych i przyjaznych środowisku technologii, w tym technologii ITS/telematyki	Dla ograniczenia osłabiającego wpływu zapisów Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego na cele środowiskowe strategicznych i programowych dokumentów międzynarodowych i krajowych oraz poprawy spójności	Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska	Wrzesień 2013	Uwaga zostanie uwzględniona zgodnie z propozycją.
437.	**Opinia pozytywna**	Przewidziane w projektowanym dokumencie działania są ukierunkowane na zminimalizowanie potencjalnego, negatywnego oddziaływania na środowisko oraz na zdrowie ludzi	Śląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Katowicach	17.10.2013	----------
438.	**Opinia pozytywna**	Zapisy projektu pozwalają wypracować kompromis pomiędzy rozwojem różnych gałęzi transportu na obszarach chronionych województwa, a zachowaniem jego wartości przyrodniczych	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach	10.10.2013	----------

Wszelkie zgłoszone w trakcie trwania konsultacji uwagi i wnioski, które zostały rozpatrzone wraz z ustaleniami i rekomendacjami prognozy oddziaływania na środowisko, zostaną wykorzystane przy opracowaniu końcowego projektu Strategii. Ostateczne redakcyjne ujęcie i treść zmian będzie uzależniona od ogólnego kontekstu i zmian w całości dokumentu. Ewentualne uwagi które nie zostały ujęte oraz te, które wpłynęły po terminie konsultacji i zakończenia przygotowania niniejszej analizy zostaną wzięte pod uwagę w przygotowaniu ostatecznej wersji projektu Strategii w miarę możliwości ich rozpatrzenia.