

Załącznik  
do Uchwały nr 957/41/IV/2015  
Zarządu Województwa Śląskiego  
z 09.06. 2015 roku

**Sprawozdanie z przebiegu i wyników konsultacji społecznych  
wstępnej wersji Projektu „Planu zrównoważonego rozwoju  
publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego”.**

## **Sprawozdanie z przebiegu i wyników konsultacji społecznych wstępnej wersji Projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego”.**

---

### *Podstawa prawna:*

*art. 11 ust. 2, art. 12 ust. 1, art. 41 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tekst jednolity Dz.U. z 2013 r., poz. 596, z późn. zm.), art. 7 ust. 1 pkt 5 oraz art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.).*

---

I etap konsultacji społecznych wstępnej wersji Projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego” rozpoczął się w dniu 7 kwietnia 2014 r., a zakończył w dniu 27 kwietnia 2014 r., natomiast II etap rozpoczął w dniu 16 maja 2014 r., a zakończył w dniu 30 maja 2014 r.

Zaproszenie do udziału w konsultacjach społecznych projektu wraz z prognozą umieszczono: na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego ([www.slaskie.pl](http://www.slaskie.pl)), w tym na stronie BIP-u; w dzienniku o zasięgu ogólnokrajowym (Nasz Dziennik) i regionalnym na obszarze województwa śląskiego (Gazeta Wyborcza - Katowice, Częstochowa); na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Śląskiego.

Do udziału w konsultacjach społecznych zaproszono: Radnych Sejmiku 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 konsultowanej wstępnej wersji Projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego”.

Ponadto w ramach konsultacji społecznych skierowano wnioski o uwagi i rekomendacje do wstępnej wersji Projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego” do: Marszałków województw ościennych, Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach, Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Przez cały okres konsultacji z dokumentami można było zapoznać się na stronach internetowych Urzędu (w tym w BIP), jak również osobiście w Wydziale Komunikacji i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego (pok. 801 / budynek PEMUG).

W trakcie trwania konsultacji społecznych do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego przekazanych zostało 280 uwag i wniosków od 40 podmiotów (instytucji, osób prywatnych, stowarzyszeń). Rozpatrzone zostały również te, które wpłynęły po upływie terminu konsultacji społecznych.

Przekazane wnioski dotyczyły m.in. następujących zagadnień:

- błędów w określaniu linii kolejowych, na których planowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej,
- nieuwzględnienia istniejącego i planowanego stanu infrastruktury kolejowej,
- zwiększenia ilości nabywanego taboru,
- zwiększenia częstotliwości kursowania na głównych liniach obsługiwanych przez Koleje Śląskie.

Wielokrotnie postawiono zarzut braku planowanych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Wskazuje się także zbyt ogólnikowe potraktowanie tematu rozwoju systemu transportowego i jego integracji.

Podmioty, które przesłały uwagi do wstępnej wersji Projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego” 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 m.in.:

- planowanych inwestycji w zakresie infrastruktury kolejowej - wprowadzenie informacji związanych z inwestycjami w zakresie infrastruktury kolejowej: rewitalizacja linii kolejowej nr 190 Bielsko-Biała – Cieszyn, modernizacja linii kolejowej E65 / C-E65 (linia 139) odcinek Czechowice - Dziedzice – Bielsko-Biała, modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała - Zwardoń – granica państwa, modernizacja linii kolejowej nr 158, odcinek Wodzisław Śląski – Rybnik, Linia 131 odcinek Kalety - Tarnowskie Góry – Bytom, Linia 143 odcinek Kalety – Lubliniec, Linia 1 odcinek Zawiercie – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Dąbrowa Górnicza, Linia 140/158 Rybnik – Rybnik Towarowy – Wodzisław Śl. – Chałupki,
- lokalizacji głównych węzłów przesiadkowych - wprowadzenie do listy głównych węzłów przesiadkowych następujących lokalizacji: Lubliniec, Bieruń, Cieszyn, Pszczyna, Częstochowa, Wodzisław Śląski, Będzin, Zawiercie, Myszków, Tarnowskie Góry, Tychy, Mysłowice, Pszczyna, Rydułtowy, Żory, Skoczów, Żywiec, Jaworzno, Mikołów;
- uwzględnienie w planowanej sieci połączeń kolejowych realizowanych na terenie województwa śląskiego połączeń o charakterze użyteczności publicznej: Częstochowa – Lubliniec – gr. woj.; Wodzisław – Chałupki; Katowice – Chałupki – Bohumin; Tychy – Bieruń – Oświęcim – Kraków; Żywiec – Jeleśnia – gr. woj., Gliwice – Rybnik, Herby Nowe – Kłobuck – Annolesie – (Zduńska Wola); Częstochowa Wyczerpy – Cykarzew – (Chorzew Siemkowice); Bielsko-Biała – Skoczów – Cieszyn – Czeski Cieszyn; Tarnowskie Góry – Borowiany – Zawadzkie; Tarnowskie Góry – Zawiercie; Katowice Załęże – Kochłowice – Zabrze Makoszowy; Gliwice – Bytom; Orzesze – Żory – Jastrzębie-Zdrój,
- załączników graficznych,
- a także weryfikacji niektórych danych, rozszerzenia lub przeformułowania kierunków działań oraz uporządkowania przedsięwzięć.

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 „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego”, który będzie przedmiotem obrad Sejmiku Województwa Śląskiego.

## Szczegółowe zestawienie uwag i wniosków zgłoszonych w trakcie konsultacji społecznych.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
1	Proponuje się aby autobusy, które kursują do tej pory w odstępach 25 lub 30 minutowych zaczęły jeździć co 30 minut (i co 60 poza szczytem/wieczorami) - mam na myśli głównie linie : 39 (teraz co 35 minut, poza szczytem rzadziej), 146 (teoretycznie co pół godziny, ale z np. 1,5(!) przerwą w okolicach godziny 12tej), 121 (obecnie co 25 minut). Dodatkowo rozkłady linii 230, 155, 255 można dostosować do poprzednio wymienionych. Zsynchronizowanie rozkładów na wspólnych odcinkach pozwoli na po pierwsze nie dublowanie się kursów, po drugie, można pomyśleć o niewielkim zmniejszeniu ich ilości, ponieważ przy założeniu, iż w szczycie autobusy kursują co 30 minut a poza co 60 skraca się realnie okres czekania na autobus. Przy okazji proponowałem przyjrzeć się linii 144, która kursuje co 90 minut po kuriozalnej trasie przewożąc - pomijając godziny szczytu - kilku pasażerów, nie jest w żaden sposób przydatna pasażerom.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Osoba prywatna	2014-04-14	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Uwaga dotyczy komunikacji miejskiej, realizowanej na obszarze KZK GOP
2	<b>Pkt. 3.7.1 - Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi - Priorytety:</b> W priorytetach powinien się znaleźć pkt. o zapewnieniu przez zarządców odpowiedniej jakości infrastruktury transportowej.	Skupiono się na środkach transportu (zakup i modernizacja), W priorytetach powinno się wskazać, że organizator oczekuje na obszarze swojego województwa odpowiedniej jakości infrastruktury (bez tego nawet bardzo nowoczesny tabor będzie woził powietrze).	Osoba prywatna	2014-04-14	Uwaga zostanie uwzględniona w odniesieniu do uchwalonego w kwietniu 2014 roku dokumentu Strategia Rozwoju Sytemu Transportu Województwa Śląskiego.
3	<b>Pkt. 10.2. Sieć komunikacyjna oraz pkt. 15. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa śląskiego.</b> Powinna się znaleźć informacja na temat aktualnie niewykorzystywanej sieci komunikacyjnej oraz planowanych działaniach na rzecz przywrócenia jej do użytkowania lub uzasadnienie rezygnacji z jej wykorzystywania.	Aktualnie w planie transportowym nie ma wzmianki na temat sieci komunikacyjnej niewykorzystywanej. Przykład nieczynna linia kolejowa Bielsko-Biała – Cieszyn. W I-szej wersji przedsięwzięć strategicznych do Kontraktu Terytorialnego była uwzględniona. W II-giej, mimo nacisków samorządowców, już nie jest wymieniona. Mimo to Pan Marszałek Sekuła pytany o nią zapewnia, że jest za jej przywróceniem do użytkowania (np. wypowiedź na sesji wyjazdowej Sejmiku dn.08-04-2014). Jeśli tak to w planie transportowym powinna być informacja, jak U.M. woj. śląskiego widzi takie nieczynne sieci transportowe na swoim terenie. Tym bardziej, że chodzi tu o promowany przez UE kolejowy system transportowy.	Osoba prywatna	2014-04-14	Uwaga zostanie uwzględniona Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku część tekstowa planu transportowego powinna określać: <i>Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie linii komunikacyjnych na danym obszarze.</i> Co zostało opisane w przedmiotowym dokumencie. Proponujemy zmianę zapisy tekstu na stronie 76 Obecnie: <i>Sieć komunikacyjna została przedstawiona w formie graficznej w rozdziale 17. Planowana sieć połączeń komunikacyjnych może zostać zmodyfikowana. Opis zasad, w jakich przypadkach komunikacja kolejowa może zostać zastąpiona komunikacją autobusową, został zawarty w rozdziale 14.</i> Będzie brzmiało: <i>Sieć komunikacyjna została przedstawiona w formie graficznej w rozdziale 17. Planowana sieć połączeń komunikacyjnych może zostać zmodyfikowana, w szczególności może zwiększyć się liczba połączeń: - na liniach kolejowych zmodernizowanych w</i>

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
					<p><i>latach 2014 – 2020;</i>  - na liniach komunikacyjnych, gdzie regularne badania wykażą takie zapotrzebowanie.  <i>Opis zasad, w jakich przypadkach komunikacja kolejowa może zostać zastąpiona komunikacją autobusową, został zawarty w rozdziale 14.</i></p> <p>Proponujemy dodać w zdaniu na stronie 75 ;  <i>Dlatego też w latach 2014 – 2020 założono utrzymanie co najmniej oferty przewozowej w wielkości pracy eksploatacyjnej przypadającej na rok 2014.</i></p>
4	<p><b>Pkt. 14. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.</b>  Wskaźnik Wlik <math>\leq 40</math> osób - liczba pasażerów przewiezionych w jednym kursie, powinien być uzależniony od długości kursu i ilości przystanków. Brak też zapisu o działaniach organizatora transportu na rzecz zahamowania odpływu pasażerów z korzystania z transportu kolejowego.</p>	<p>Wskaźnik liczby pasażerów przewiezionych jednym kursiem bez uwzględnienia długości trasy i ilości przystanków jest nieobiektywny. Np. jak porównać 40 pasażerów kursu Katowice – Zwardoń gdzie jest 40 przystanków z kursem Czechowice – Cieszyn, gdzie jest 11 przystanków. Kolejna sprawa to, że organizator odpowiedzialny za politykę transportową powinien stymulować działania ukierunkowane na rzecz zwiększania dostępności promowanego przez UE transportu kolejowego.</p>	Osoba prywatna	2014-04-14	<p>Uwaga nie zostanie uwzględniona.  W dokumencie współczynnik Wlik określa minimalną liczbę osób korzystających z połączenia kolejowego, poniżej której można rozważyć zastąpienie połączenia kolejowego połączeniem autobusowym. Ze względu na pojemność transportu autobusowego to liczba podróżnych jest w tym przypadku współczynnikiem determinującym możliwość zastąpienia połączenia a nie długość trasy lub liczba przystanków.</p>
5	<p><b>Pkt. 14.1. Ochrona środowiska naturalnego:</b>  Mało konkretów. Np. zapis: Należy wspierać projekty dotyczące: 1) systemów kontroli i nadzoru ruchu pojazdów transportu zbiorowego; 2) systemów nawigacji satelitarnej wykorzystywanej do informacji pasażerskiej w transporcie zborowym; ..... Sygnalizuje co powinno się robić, a plan transportowy winien przedstawiać choć zarys planowanych konkretnych działań organizatora w tym zakresie.</p>	<p>W tym punkcie powinno się zasygnalizować jak organizator chce na obszarze województwa wpływać np. na zwiększenie ilości parkingów typu B+R; czy organizowania systemów wypożyczalni samochodów publicznych (car clubs);</p>	Osoba prywatna	2014-04-14	<p>Uwaga nie zostanie uwzględniona.  Zapisy w punkcie 14.1 sygnalizują działania sprzyjające ochronie środowiska naturalnego, które organizator będzie wspierał. Wsparcie rozumiane jako działania pomagające, uzupełniające lub zabezpieczające działania innych podmiotów mogą być realizowane w różny sposób.</p> <p>W rozdziale 15 kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego zapisano między innymi, iż w ramach planów wykraczających poza rok 2020 zostaną podjęte działania związane z realizacją węzłów integracyjnych łączących różne środki transportu. Jednym z takich narzędzi wspierających realizację takich działań jest uchwalenie list inwestycji w ramach RPO i ZIT.</p>

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
6	<p><b>17. Część graficzna Graficzne przedstawienie sieci komunikacyjnej, na której odbywa się przewóz o charakterze użyteczności publicznej.</b></p> <p>Pokazano tylko stan aktualny aktywności sieci. Plan transportowy powinien zawierać również odniesienie do aktualnie niewykorzystywanych sieci komunikacyjnych (linie kolejowe).</p>	<p>Jeżeli w planie transportowym do 2020 roku organizator nie sygnalizuje nawet perspektywy wykorzystania nieczynnej sieci komunikacyjnej to dla zarządcy infrastruktury jest to sygnał, że dla organizatora jest ona zbędna.</p>	Osoba prywatna	2014-04-14	<p>Zgodnie z ustawą część graficzna powinna zawierać rysunek przedstawiający sieć komunikacyjną w granicach obszaru, na którym ma odbywać się przewóz o charakterze użyteczności publicznej. Rysunek powinien zawierać w szczególności: określenie skali rysunku w formie liczbowej i liniowej, granice administracyjne jednostki samorządu terytorialnego objętej planem transportowym, objaśnienia użytych na rysunku oznaczeń i symboli, oznaczenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych znajdujących się na obszarze objętym planem transportowym.</p> <p>Część graficzna w przedstawionym projekcie Planu Transportowego Województwa Śląskiego jest zgodna z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm. i Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego). Ponieważ na rysunku tym ukazano sieć kolejową oraz sieć komunikacyjną na której odbywają się przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Odcinki na których obecnie nie odbywają się kolejowe przewozy pasażerskie automatycznie ukazują odcinki sieci kolejowej aktualnie niewykorzystywanej do przewozów pasażerskich.</p>
7	<p><b>4.4, s. 42.</b></p> <p>W stacjach kolejowych należy dopisać Lubliniec.</p>	<p>Dokument nie rozpoznaje właściwie potrzeb społeczności powiatu lublinieckiego. Pominięcie trasy kolejowej Częstochowa – Lubliniec – Opole oraz znaczenia węzła przesiadkowego (kolejowo-autobusowego) Lubliniec sugeruje podział województwa na części: A (ważniejszą) i B (gorszą – północ). Przyjęcie projektu w niezmiennym kształcie zagraża spójności terytorialnej województwa (pogłębienie podziału, możliwość wyzwolenia ruchu separatystycznego subregionu częstochowskiego lub działania na rzecz przełączenia powiatu lublinieckiego do pobliskiego województwa opolskiego). Ponadto neguje sens powołania i utrzymywania przez województwo śląskie przewoźnika samorządowego – Kolei Śląskich, który wybiórczo zaspokaja potrzeby regionalnej wspólnoty samorządowej.</p>	Stowarzyszenie Nasze Lasowice	2014-04-20	<p>Uwaga nie zostanie uwzględniona. Obecnie stacja kolejowa Lubliniec nie jest głównym węzłem przesiadkowym i nie obsługuje regionalnego kolejowego ruchu pasażerskiego.</p>
8	<p><b>5.1.1.</b></p> <p>W spisie tras kolejowych należy dopisać Częstochowa – Lubliniec – Opole, z adnotacją o zawieszeniu ruchu na czas remontu linii, nie przesądzając, czy wznowione przewozy będą obsługiwać Koleje Śląskie, czy też Przewozy Regionalne.</p>	<p>Jak wyżej</p>	Stowarzyszenie Nasze Lasowice	2014-04-20	<p>Uwaga nie zostanie uwzględniona. Rozdział dotyczy sieci komunikacyjnej obecnie realizowanej i takie połączenie nie jest realizowane.</p>

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
9	<b>7.2.1, s. 59.</b> Należy zamieścić adnotację, że po zakończeniu remontu linii aneksu do umowy z jednym z ww. przewoźników wymaga wznowienie ruchu Częstochowa – Lubliniec – Opole.	Jak wyżej	Stowarzyszenie Nasze Lasowice	2014-04-20	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Rozdział przedstawia obecną sytuację i aktualnie zawarte umowy. Ponieważ w treści umów nie ma adnotacji, iż po zakończeniu remontu linii jakkolwiek przewoźnik uruchomi połączenia na linii Częstochowa – Lubliniec – Opole, nie ma podstaw do umieszczania takich zapisów w niniejszym rozdziale.
10	<b>10.2, s. 76, tabela.</b> Należy dopisać wiersz tabeli 23. Częstochowa – Lubliniec – granica województwa (Opole Główne).	Jak wyżej	Stowarzyszenie Nasze Lasowice	2014-04-20	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.
11	<b>10.3.</b> W głównych węzłach przesiadkowych należy dopisać Lubliniec.	Jak wyżej	Stowarzyszenie Nasze Lasowice	2014-04-20	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualną listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.
12	<b>mapa, s. 100.</b> Oznaczyć linię Częstochowa – Lubliniec – granica województwa (Opole Główne) z adnotacją o czasowym zawieszeniu ruchu na czas remontu.	Jak wyżej	Stowarzyszenie Nasze Lasowice	2014-04-20	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Mapa przedstawia sieć komunikacyjną zaplanowaną do obsługi do roku 2020. Linia Częstochowa – Lubliniec – granica województwa (Opole Główne) nie jest objęta podstawowym planem.
13	<b>mapa, s. 111.</b> Dodać punkt kordonowy (na linii kolejowej) Pawonków.	Jak wyżej	Stowarzyszenie Nasze Lasowice	2014-04-20	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Mapa przedstawia punkty ekranowe i kordonowa, w których były prowadzone pomiary ruchu do celów budowy modelu ruchu. W Pawonkowie nie były prowadzone pomiary.
14	<b>Rozdział 4.4.</b> Lokalizacja głównych węzłów przesiadkowych/ strona 43/ litera b. Na terenie Gminy Bieruń nie ma dworca autobusowego.	Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie drogowym dworzec to miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych. Na terenie Gminy Bieruń znajdują się przystanek „Bieruń Plac Autobusowy” będący punktem przesiadkowym, wyposażonym w 6 stanowisk do odprawy autobusów, jednak nie znajduje się tam punkt sprzedaży biletów i punkt informacji dla podróżnych.	Urząd Miejski w Bieruniu	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapis w dokumencie zostanie odpowiednio poprawiony.
15	<b>Rozdział 5.2.1. Sieć komunikacji autobusowej / strona 49.</b> Brak Rysunku nr 14 w Załączniku nr 1.	W treści rozdziału wskazano, że obszar objęty działaniem poszczególnych organizatorów, którym powierzono organizację przewozów transportem publicznym przedstawiono w Załączniku nr 1 na Rysunku nr 14. Natomiast w Załączniku nr 1 nie ma rysunku nr 14.	Urząd Miejski w Bieruniu	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona.
16	<b>Rozdział 6.2.1. Związki komunikacyjne i jednostki organizujące przewozy wojewódzkie / strona 52.</b> Przystankiem końcowym dla linii nr 931 i 995 jest Bieruń Plac Nobla lub Bieruń Potok Stawowy.	W opisie linii komunikacyjnych, na które Województwo Śląskie zawarło porozumienie, w przypadku linii 931 i 995 jako przystanek końcowy został wymieniony „Łędziny Droga do Górek”. Natomiast przystankiem końcowym dla tych linii jest Bieruń Plac Nobla lub Bieruń Potok Stawowy. „Łędziny Droga do Górek” jest ostatnim przystankiem w Łędzinach i przystankiem końcowym, tylko w przypadku kursów skróconych do Łędzin.	Urząd Miejski w Bieruniu	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy w dokumencie zostaną odpowiednio poprawione.



L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
17	<p><b>Rozdział 10.1. Sieć transportowa/ strona 72-73.</b> Zarówno w scenariuszu 1 jak i scenariuszu 2 brak jest informacji na temat budowy szybkiej kolei regionalnej na odcinku Katowice – Tychy – Bieruń – Oświęcim.</p>	<p>Zgodnie ze Strategią Rozwoju Transportu Województwa Śląskiego zadanie dot. budowy szybkiej kolei regionalnej na odcinku Katowice – Tychy – Bieruń – Oświęcim jest zadaniem wpisanym na listę dużych przedsięwzięć w zakresie transportu szynowego, którego rozpoczęcie i wdrożenie przewiduje się w perspektywie czasowej do 2020 r. W związku z tym, iż horyzont czasowy Planu Transportowego Województwa Śląskiego obejmuje okres do 2020 r., w/w przedsięwzięcie powinno być również uwzględnione w scenariuszach.</p>	Urząd Miejski w Bieruniu	2014-04-23	<p>Uwaga nie zostanie uwzględniona w punkcie 10.1. Opracowane scenariusze rozwoju infrastruktury uwzględniają / odnoszą się do projektów realizowanych w zakresie infrastruktury. Organizacja szybkiej kolei regionalnej nie dotyczy inwestycji infrastrukturalnych ale dotyczy inwestycji w zakresie organizacji transportu kolejowego. Uzupełnienie zapisu na str 76 zgodnie z propozycją zawartą w odpowiedzi nr 3 wypełnia wnioskowaną uwagę.</p>
18	<p><b>Rozdział 10.2. Sieć komunikacyjna/ strona 74-75.</b> 1. W opisie sieci komunikacyjnej brak jest informacji na temat planowanych połączeń autobusowych. Tabela 14 przedstawia tylko planowaną sieć połączeń kolejowych. 2. Nie uwzględniono linii autobusowych, na których organizację Woj. Śląskie zawarło porozumienia m.in. z KZK GOP, MZK TYCHY. 3. W tabeli przedstawiającej planowaną sieć połączeń kolejowych realizowanych na terenie Województwa Śląskiego brak informacji na temat połączenia kolejowego na trasie Katowice – Tychy – Bieruń – Oświęcim (w nawiązaniu do uwagi z pozycji 17).</p>	<p>1. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym oraz zapisami Projektu Planu Transportowego Województwa Śląskiego: „Województwo Śląskie jako organizator przewozów użyteczności publicznej jest odpowiedzialne za przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywanego w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczających poza granice jednego województwa”. Z uwagi na powyższe, zapewnienie połączeń komunikacyjnych między dwoma powiatami, pomiędzy którymi nie istnieje „czynne” połączenie kolejowe (Bieruń – Tychy) powinno być również uwzględnione w Planie Transportowym Województwa Śląskiego w sieci połączeń autobusowych. Natomiast przedstawiony plan sieci połączeń komunikacyjnych na lata 2015 – 2020 nie uwzględnia żadnych linii autobusowych. 2. Zgodnie z zapisami Projektu Planu Transportowego Woj. Śląskiego w latach 2015 – 2020 zakłada się utrzymanie oferty przewozowej w wielkości pracy eksploatacyjnej przypadającej na rok 2014. Natomiast w planowanej sieci połączeń komunikacyjnych nie zostały uwzględnione połączenia autobusowe, na których organizację zgodnie z zapisami rozdziału 7.2.2. Województwo Śląskie zawarło porozumienia na 2014 rok, tj. m.in. 149, 931, 995. 3. W tabeli 14 przedstawiona została sieć połączeń kolejowych realizowanych na terenie Województwa Śląskiego, która zakłada utrzymanie oferty przewozowej w latach 2015 – 2020 w wielkości pracy eksploatacyjnej przypadającej na rok 2014. Nie uwzględniono powstania nowych połączeń kolejowych, które zostały wpisane na listę przedsięwzięć Strategii Rozwoju Transportu Województwa Śląskiego (tj. połączenia kolejowego Katowice – Tychy – Bieruń – Oświęcim).</p>	Urząd Miejski w Bieruniu	2014-04-23	<p>1. Uwaga nie zostanie uwzględniona Zapisy dotyczące planowanej sieci komunikacyjnej mówią o tym, iż w pierwszej kolejności organizator przewozów użyteczności publicznej chce ustabilizować i zwiększyć udział w przewozie osób transportem kolejowym. Oczywiście dopuszcza możliwość uruchomienia przewozów autobusowych, jeżeli liczba pasażerów nie będzie uzasadniać uruchamiania połączenia kolejowego (rozdział 14). Komunikacja autobusowa pomiędzy sąsiadującymi powiatami może się odbywać w ramach zadań związków międzygminnych (oraz porozumień między powiatami). 2. Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy zrównoważonego transportu zbiorowego i powinien uwzględniać również zrównoważone finansowanie transportu. Transport zbiorowy w zakresie przewozów autobusowych może być realizowany przez związki międzygminne lub związki powiatów oraz przez powiaty lub gminy na podstawie odpowiednich porozumień. 3. Uwaga zostanie uwzględniona Uzupełnienie zapisu na str 76 zgodnie z propozycją zawartą w odpowiedzi nr 3 wypełnia wnioskowaną uwagę.</p>

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
19	<p><b>4.3.3.1 Planowane inwestycje w zakresie infrastruktury kolejowej</b> (strona 41, Projekty przewidziane do realizacji umieszczone na liście rezerwowej POIiŚ, pkt 4 Lista rezerwowa POIiŚ 7.1-20.1 Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami konurbacji górnośląskiej, odcinek Katowice–Pyrzowice. Czas realizacji 2010-2013).</p> <p>Choć wiadomym jest iż to połączenie wedle pierwotnego założenia wybranego przez Urząd Marszałkowski: <i>TRASA VI – Katowice przez Chorzów, Bytom, Piekary Śląskie do lotniska w Pyrzowicach</i>. Zostało zaniechane z uwagi na brak stosownych dokumentów, które miało dostarczyć konsorcjum firm wykonujących – proponuję by powrócić do tego zadania (oprócz planowanego przedsięwzięcia przez Tarnowskie Góry linią kolejową nr 182 w kierunku Zawiercia i odwrotnie z Katowic przez Zawiercie do Tarnowskich Gór) poprzez wariant, który zaproponował pan dr Jakub Halor, a który to wariant został pominięty w rozważaniach nad budową tego połączenia, mianowicie chodzi o model Lekkiej Kolei tudzież Szybkiego Tramwaju łączącego Centrum Katowic z MPL Pyrzowice z wykorzystaniem szlaków kolejowych przemysłowych lub ze zbudowaniem trasy tramwajowej łączącej miasta Katowice-Siemianowice Śląskie-Czeladź-Pyrzowice wedle modelu, który był w planach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013.</p>	<p>Wariant bezpośredniego połączenia z MPL Pyrzowice ze Stolicą Aglomeracji – byłby albo dedykowany (w postaci Szybkiego Tramwaju czy Lekkiej Kolei) jak to ma miejsce w innych miastach europejskich (Lion Francja) albo uzupełnieniem możliwości podróży do tego portu lotniczego jak i skomunikowaniem innych części aglomeracji śląskiej, na trasie jej przebiegu.</p> <p><u>Procedowana ustawa o Powiecie Metropolitalnym jest wyjściem z powyższej sytuacji oraz poniżej proponowanych uwag.</u></p>	Osoba prywatna	2014-04-24	<p>Uwaga nie zostanie uwzględniona. Dokument „Plan transportowy województwa śląskiego” dotyczy organizacji przewozów wojewódzkich, a nie projektowania infrastruktury. W dokumencie są przytaczane plany inwestycyjne, gdyż na ich podstawie można przewidzieć jakie połączenia i sieć komunikacyjna są realne do zrealizowania. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualną listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.</p>
20	<p><b>5. Określenie istniejącej sieci komunikacyjnej województwa śląskiego.</b> Brak informacji na temat komunikacji Tramwajowej w aglomeracji, która jest bardzo ważnym elementem komunikacyjnym w subregionie (prócz 5 linijek tekstu w dziale 4.3.4. Linie tramwajowe).</p> <p>Potrzebny zatem osobny rozdział na innowacje dotyczące tego środka transportu oraz jego rozwój w perspektywie następnych lat – jak wiadomo są realizowane modernizacje infrastruktury torowo-sieciowej oraz zakup nowych wagonów niskopodłogowych do obsługi wybranych linii łączących określone korytarze komunikacyjne, jak i są modernizowane stare wagony (na czas zakupu i w pełnej wymiany floty tramwajowej w spółce obsługującej linie w regionie).</p> <p>Pominięcie tego środka transportu jest wielkim błędem – tym bardziej, że wymaga on również rozbudowy i odbudowy starych szlaków komunikacyjnych, które lekką ręką były swego czasu zlikwidowane, których to brak jest odczuwalny dla mieszkańców do tej pory – gdyż zastępcza komunikacja autobusowa jest mało trafnym rozwiązaniem i mniej ekologiczno-ekonomicznym (z perspektywy upływającego czasu eksploatacyjnego) i sprzecznym z założeniami planu i dyrektyw wspólnotowych, na bazie których jest oparty procedowany dokument.</p>	<p>Komunikacja Szynowa w aglomeracji jest kluczowym kręgosłupem – zarówno kolej jak i tramwaje.</p> <p>Należy przyjąć plan odbudowy zlikwidowanych szlaków komunikacji tramwajowej (Gliwice, Chorzów Stary, Dąbrówka Wielka, Czeladź, Bytom, Zabrze) z uwzględnieniem ich nowego połączenia z istniejącą siecią jak i dobudową do połączeń planowanych centrów przesiadkowych oraz plan rozbudowy sieci tramwajowej w subregionie (Katowice), który ułatwiłby poruszanie się mieszkańców oddalonych dzielnic miast od ich centrów na wydzielonych torowiskach lub umieszczeniem w architekturze miast miejscach do tego pretendujących. Należy też uwzględnić połączenie sieci Tramwajów Śląskich z projektowaną siecią tramwajową miasta Jaworzno oraz wykorzystaniem sieci Górnośląskich Kolei Wąskotorowych do tego celu (w relacji Katowice – Siemianowice Śląskie - Bytom - Gliwice). Warte również zastanowienia i rozważenia jest wprowadzenie tramwajów dwusystemowych, które mogłyby funkcjonować na liniach nieczynnej GKW (Katowice-Gliwice).</p>	Osoba prywatna	2014-04-24	<p><u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Uwaga dotyczy komunikacji miejskiej, realizowanej na obszarze KZK GOP.</p>

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
21	<b>Uwaga OGÓLNA</b> Brak jakiegokolwiek wzmianki na temat ZINTEGROWANIA komunikacji w aglomeracji czy nawet w samym województwie – wymaga natychmiastowej korekty i wykonaniu studium wykonalności w połączeniu kolei, tramwajów, autobusów i trolejbusów – jako jeden wielki organizm umożliwiający poruszanie się w regionie przy jednej taryfie biletowej i jednym zintegrowanym systemie zarządzania środkami transportu poszczególnych operatorów.	Zintegrowany System Komunikacji Aglomeracyjnej jest takim rozwiązaniem – warto się nad tym pochylić i zaangażować specjalistów do jego stworzenia i wdrożenia, który to system zintegrowałby działania wszystkich związków międzygminnych działających na terenie województwa tudzież subregionu.	Osoba prywatna	2014-04-24	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Uwaga dotyczy komunikacji miejskiej realizowanej na obszarach miast i związków komunikacyjnych.
22	<b>Pkt 4.3.3.1. Planowane inwestycje w zakresie infrastruktury kolejowej – Inwestycje odtworzeniowe na terenie województwa śląskiego.</b> W wykazie inwestycji nie zaplanowano rewitalizacji linii nr 190 relacji Cieszyn – Goleiszów – Skoczów – Bielsko-Biała, proponuje się wpisać „Rewitalizacja linii kolejowej nr 190 Bielsko-Biała – Cieszyn”.	Z przeprowadzonej analizy danych statystycznych dotyczących powiatu cieszyńskiego wynika, że sytuacja społeczno-gospodarcza w wielu dziedzinach powiatu jest przodująca np. str. 21 – tab. nr 1, str.25 – tab. nr 3, str. 27 – tab. nr 4, str. 28 – tab. 6, str. 30 – zapis „najwięcej podmiotów gospodarczych jest zarejestrowanych w powiecie cieszyńskim”, str. 33 – tab. nr 9. W związku z tym rewitalizacja linii kolejowej nr 190 jest istotnym wzmocnieniem dla rozwoju Ziemi Cieszyńskiej, a brak jej w planach jest niezrozumiały.	Burmistrz Miasta Cieszyna	2014-04-24	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualną listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.
23	<b>Pkt 5.1.1. Sieć komunikacji kolejowej.</b> Brak wskazania możliwego do realizacji połączenia w relacji Cieszyn – Goleiszów – Skoczów – Bielsko-Biała poprzez linię kolejową nr 190.	Linia nr 190 powinna zostać uwzględniona w planach przewozowych Kolei Śląskich bądź innego operatora. Linia ta wpisuje się w korytarz kolejowy od Wadowic przez Andrychów, Kęty, Bielsko-Biała, Skoczów, Goleiszów do Cieszyna. Linia ta jest istotnym elementem komunikacji publicznej w ramach Subregionu Południowego, umożliwia również połączenia transgraniczne z Czeskim Cieszyńcem.	Burmistrz Miasta Cieszyna	2014-04-24	Uwaga nie zostanie uwzględniona. W rozdziale 5.1.1. została przedstawiona istniejąca sieć komunikacyjna. Ponieważ na linii nr 190 Cieszyn -Goleiszów - Skoczów - Bielsko – Biała nie ma obecnie żadnego ruchu pasażerskiego nie ma podstaw, żeby w tym miejscu wymieniać połączenie Cieszyn – Bielsko-Biała.
24	<b>Pkt 10.1. Sieć transportowa.</b> W scenariuszach rozwoju infrastruktury systemu transportowego do roku 2020 ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury kolejowej oraz w planie połączeń kolejowych na lata 2014 – 2020, tab. nr 14 str. 75 – nie uwzględniono rewitalizacji linii kolejowej nr 190, zatem należy ją wpisać do tabeli nr 14 Planowana sieć połączeń kolejowych realizowanych na terenie województwa śląskiego.	Brak ujęcia w planach sieci komunikacyjnej linii kolejowej nr 190 relacji Cieszyn – Bielsko-Biała jest sprzeczny z ustaleniami zawartymi w uchwalonej przez Sejmik Woj. Śląskiego Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego. W Strategii na str. nr 50 w pkt. 7.2 Transport szynowy, ppkt 17 Przebudowa, odbudowa i remonty linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe – jest ujęty korytarz kolejowy Bielsko-Biała – Cieszyn, a zatem niezrozumiałym jest fakt całkowitego pominięcia tej linii w planie transportowym.	Burmistrz Miasta Cieszyna	2014-04-24	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.
25	<b>Pkt 10.3 Zintegrowane węzły przesiadkowe.</b> W przedstawionym wykazie na str. 77 wpisać Miasto Cieszyn.	W przedstawionym wykazie nie ujęto planowanego do realizacji w latach 2014 – 2020 w ramach Regionalnych Inwestycji terytorialnych RPO WSL Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Cieszyńcu. Aktualnie w warunkach tymczasowych w miejscu planowanej inwestycji – funkcjonuje węzeł na styku systemu kolejowego i autobusowego. Należy rozważyć możliwość połączeń transgranicznych z Czeskim Cieszyńcem.	Burmistrz Miasta Cieszyna	2014-04-24	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualną listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.
26	<b>4.4. Lokalizacja głównych węzłów przesiadkowych.</b> Gmina Blachownia nie jest wymieniona w stacjach kolejowych obsługujących ruch pasażerski.	Duża część mieszkańców Blachowni swoje miejsca pracy / uczelnie ma poza granicami miasta – pracuje na Śląsku.	Gmina Blachownia	2014-04-25	Uwaga nie zostanie uwzględniona w pkt 4.4 obecnie na tej linii nie są realizowane kolejowe przewozy pasażerskie.
27	<b>6.2.2. Związki komunikacyjne i jednostki organizujące przewozy wojewódzkie.</b> MZDiT w Częstochowie obsługuje transport zbiorowy do granic miast Blachowni, natomiast pozostałe tereny gminy obsługuje PKS Częstochowa oraz prywatny transport.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Gmina Blachownia	2014-04-25	Uwaga nie zostanie uwzględniona. MZDiT w Częstochowie podpisał porozumienie z gminą Blachownia na obsługę linii autobusowych, których trasy przebiegają na terenie gminy Blachownia (nr 22 i 32). Dzięki porozumieniu mieszkańcy gminy mogą korzystać z bezpośredniego połączenia do Częstochowy w ramach biletu miejskiego miasta Częstochowa.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
28	<b>Rozdz. 5.2/str. 48/pkt 5.2.1</b> 6. Marszałek	Komunikacja autobusowa na liniach wojewódzkich realizowana jest przez wydawanie zezwoleń przez Marszałka, podobnie jak rozliczanie realizacji ulg ustawowych.	Starosta Powiatu Pszczyńskiego	2014-04-25	Uwaga nie zostanie uwzględniona obecnie Marszałek nie organizuje przewozów autobusowych. Wydawanie zezwoleń nie oznacza realizowania i organizowania przewozów autobusowych.
29	<b>Str. 49</b> Podano „przedstawiono w załączniku 1 na Rysunku 14” brak rysunku	Brak rysunku.	Starosta Powiatu Pszczyńskiego	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona
30	<b>Rozdz. 10/str. 77/pkt 10.3</b> Uzupełnić o centrum przesiadkowe w Pszczynie	Miasto Pszczyna położone jest na styku systemów transportu kolejowego i drogowego, dla gmin: Miedźna, Pawłowice, które nie posiadają na swoim terenie sieci kolejowej, oraz gminy Suszec, na terenie której jest linia kolejowa o bardzo ograniczonej komunikacji kolejowej. W związku z tym w celu zwiększenia dostępu do komunikacji kolejowej dla mieszkańców w/w gmin planowana jest w rejonie dworca PKP budowa centrum przesiadkowego w Pszczynie w ramach ZIT	Starosta Powiatu Pszczyńskiego	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualną listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.
31	<b>Rozdz. 11/str. 78/</b> W latach 2014 – 2020 należy przewidzieć zmiany w zakresie zasad organizacji przewozów użyteczności publicznej.	Plan nie uwzględnia organizacji przez województwo (Marszałka) przewozów użyteczności publicznej wykonywanej w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów nie leżących na terenie działania KZK GOP. Plan nie uwzględnia też linii wykraczających poza teren województwa, gdy przeważająca jej część jest na terenie Woj. Śląskiego. Pozbawienie umieszczenia aktualnych linii wojewódzkich w planie transportowym, przebiegających przez Powiat Pszczyński takich jak: Strumień – Pszczyna, Tychy – Pszczyna, Wola – Tychy, Wola – Bieruń, Żory – Pszczyna, Wola – Oświęcim, Jawiszowice – Pszczyna, Czechowice-Dziedzice – Pszczyna, pozbawi młodzież możliwości korzystania z ulg ustawowych, przy dojeździe do szkół, a dorosłych mieszkańców dojazdu do pracy, przy realizowaniu komunikacji zbiorowej tylko jako linii komercyjnych.	Starosta Powiatu Pszczyńskiego	2014-04-25	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy zrównoważonego transportu zbiorowego i powinien uwzględniać również zrównoważone finansowanie transportu. Transport zbiorowy w zakresie przewozów autobusowych może być realizowany przez związki międzygminne lub związki powiatów oraz przez powiaty lub gminy na podstawie odpowiednich porozumień.
32	<b>17. Część graficzna / plan transportowy.</b> Umieścić linie wojewódzkie użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej przebiegające przez Powiat Pszczyński: Strumień – Pszczyna, Tychy – Pszczyna, Wola – Tychy, Wola – Bieruń, Żory – Pszczyna, Wola – Oświęcim, Jawiszowice – Pszczyna, Czechowice-Dziedzice – Pszczyna.	Brak kwalifikacji linii w komunikacji autobusowej, aktualnie komercyjnych, jako użyteczności publicznej przy braku komunikacji kolejowej spowoduje brak możliwości dojazdu mieszkańców do szkół i zakładów pracy oraz ujemnie wpłynie na ruch drogowy i bezpieczeństwo zwiększając ilość samochodów osobowych na drogach.	Starosta Powiatu Pszczyńskiego	2014-04-25	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy zrównoważonego transportu zbiorowego i powinien uwzględniać również zrównoważone finansowanie transportu. Transport zbiorowy w zakresie przewozów autobusowych może być realizowany przez związki międzygminne lub związki powiatów oraz przez powiaty lub gminy na podstawie odpowiednich porozumień.
33	<b>rozdział 10 str. 75-76 pkt 10.2</b> Wprowadzenie do planowanej sieci połączeń kolejowych uruchomienia pociągów osobowych linii nr 158 na odcinku Wodzisław Śl. – Chałupki.	Linia 158 zostanie zrewitalizowana, a co za tym idzie prędkość komunikacyjna, która była głównym argumentem za zlikwidowaniem połączeń osobowych Wodzisław Śl. – Chałupki zwiększy się.	Urząd Miasta Radlin	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.
34	<b>Rozdz. 5.2 pkt 5.2.1 str. 48</b> 6. Marszałek	Komunikacja autobusowa na liniach wojewódzkich realizowana jest przez wydawanie zezwoleń przez Marszałka, podobnie jak rozliczanie realizacji ulg ustawowych.	Starosta Bieruńsko-Lędziński	2014-04-25	Uwaga nie zostanie uwzględniona obecnie Marszałek nie organizuje przewozów autobusowych. Wydawanie zezwoleń nie oznacza realizowania i organizowania przewozów autobusowych.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
35	<b>Rozdział 11 str. 78</b> Przewidzieć zmiany w zakresie zasad organizacji przewozów użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej poprzez włączenie do realizacji linii o charakterze wojewódzkim i międzywojewódzkim funkcjonujących przed wejściem w życie zmian związanych z ustawą PTZ.	W planie uwzględniono wyłącznie linie wojewódzkie i międzywojewódzkie organizowane przez województwo śląskie poprzez związki komunalne i porozumienia międzygminne już wcześniej przez nie realizowane. Organizacja przez województwo (Marszałka) przewozów użyteczności publicznej wykonywanej w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów nie leżących na terenie działania ww. związków i porozumień oraz linii wykraczających poza teren województwa, gdy przeważająca jej część jest na terenie woj. śląskiego leży również w gestii województwa śląskiego. Umieszczenie w planie transportowym linii Wola – Tychy, Wola – Bieruń, Oświęcim – Tychy, Imielin – Tychy, Pszczyna – Bieruń, Bieruń – Tychy, Wola - Lędziny, a przebiegających przez powiat bieruńsko-lędziński, pozbawi młodzież możliwości korzystania z ulg ustawowych, przy dojeździe do szkół, a dorosłych mieszkańców dojazdu do pracy, przy realizowaniu komunikacji zbiorowej tylko jako linii komercyjnych.	Starosta Bieruńsko- Lędziński	2014-04-25	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy zrównoważonego transportu zbiorowego i powinien uwzględniać również zrównoważone finansowanie transportu. Transport zbiorowy w zakresie przewozów autobusowych może być realizowany przez związki międzygminne lub związki powiatów oraz przez powiaty lub gminy na podstawie odpowiednich porozumień.
36	<b>17. Część graficzna / plan transportowy</b> Umieścić wojewódzkie i międzywojewódzkie linie użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej przebiegające przez powiat bieruńsko-lędziński.	Brak kwalifikacji linii w komunikacji autobusowej jako użyteczności publicznej przy braku komunikacji kolejowej, spowoduje brak możliwości dojazdu mieszkańców do szkół i zakładów pracy oraz ujemnie wpłynie na natężenie i bezpieczeństwo w ruchu drogowym poprzez zwiększanie się ilości samochodów osobowych na drogach.	Starosta Bieruńsko- Lędziński	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona. Część graficzna zostanie uzupełniona o planowane wojewódzkie linie komunikacji autobusowej. Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy zrównoważonego transportu zbiorowego i powinien uwzględniać również zrównoważone finansowanie transportu. Transport zbiorowy w zakresie przewozów autobusowych może być realizowany przez związki międzygminne lub związki powiatów oraz przez powiaty lub gminy na podstawie odpowiednich porozumień.
37	<b>Rozdział 4/ podrozdział 4.4/ str. 42/ podpkt b</b> Dworzec autobusowy Częstochowa (PKS Częstochowa)	W przedstawionym wstępnym projekcie przedmiotowego „Planu ...” nie uwzględniono głównego punktu przesiadkowego na liniach ogólnopolskich, wojewódzkich, powiatowych i międzygminnych.	Urząd Gminy Konopiska	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapis zostanie poprawiony.
38	<b>Rozdział 6/ podrozdział 6.2.1. str. 54/</b> Do związków komunikacyjnych należy dopisać PKS Częstochowa. Na terenie Gminy Konopiska głównym operatorem przewozów zbiorowych jest PKS Częstochowa (obsługuje cały teren Gminy Konopiska na liniach 101, 102, 103, 104). Pozostali przewoźnicy to MZDiT Częstochowa (obsługuje linię nr 30 tylko w miejscowościach Wygoda, Wąsosz) oraz inni prywatni przewoźnicy.	W przedstawionym wstępnym projekcie przedmiotowego „Planu ...” nie uwzględniono wszystkich, zwłaszcza głównego operatora przewozów zbiorowych na terenie Gminy Konopiska.	Urząd Gminy Konopiska	2014-04-25	Uwaga nie zostanie uwzględniona, przewoźnicy komercyjni zostali opisani w pkt 6.2.2.
39	<b>Strona 73</b> Proponuje się wybór scenariusza 2	Scenariusz ten uwzględnia korzystny rozwój infrastruktury drogowej oraz korzystny rozwój infrastruktury kolejowej, gdzie scenariusz 0 zakłada stan wyjściowy rozwoju infrastruktury systemu transportowego, a scenariusz 1 zakłada rozwój umiarkowany	Gmina Krzyżanowice	2014-04-25	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Scenariusze zostały przedstawione w celu zobrazowania jak różny stopień rozwój infrastruktury transportowej wpłynie na zachowania komunikacyjne mieszkańców (więcej lub mniej pasażerów w komunikacji zbiorowej) i rozwój transportu zbiorowego.
40	<b>Tabela 14, s. 75</b> Nazwa linii: Katowice-Rybnik-Wodzisław Śląski-Chałupki (granica państwa)-Bogumin	Wprowadzenie do tabeli tego połączenia da możliwość przywrócenia połączeń transgranicznych, utrzymania komunikacji na trasie Katowice-Rybnik-Wodzisław Śląski-Chałupki (granica państwa)-Bogumin. Rewitalizacja linii 140, 158 pozwoli na zlikwidowanie ograniczenia prędkości do 30 km/h, tym samym poprawi atrakcyjność przewozów. Bogumin stanowi w Czechach bardzo ważny węzeł komunikacyjny i jest połączony z wieloma miastami w Europie.	Gmina Krzyżanowice	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
41	<b>Całość dokumentu</b>	Ważnym jest utrzymanie odpowiedniej częstotliwości kursów i w odpowiednich terminach, tak aby były one atrakcyjne dla pasażerów. Fakt, że Gmina Krzyżanowice leży na skraju województwa śląskiego nie jest powodem, by mieszkańcom ograniczać funkcje transportowe.	Gmina Krzyżanowice	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona – proponujemy rozszerzenie zapisów dotyczących standardów usług przewozowych o odpowiednie zapisy.
42	<b>Rozdział 10.1 Sieć transportowa str. 72 i 73</b> Przesunięcie projektu „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 140 i 158 na odcinku Rybnik – Chałupki” POliŚ (7.1-78) ze scenariusza 2 do scenariusza 1.	Zgodnie z opisami zawartymi na str. 72 i 73: - scenariusz 1 obejmuje: zakończenie inwestycji, które są obecnie realizowane lub ich realizacja jest na etapie dokumentacji projektowej; -scenariusz 2 obejmuje: zmiany w zakresie infrastruktury transportowej tożsame ze stanem przyjętym w scenariuszu 1 oraz ukończenie inwestycji w zakresie infrastruktury kolejowej, które są obecnie na liście rezerwowej POliŚ. Wg wiedzy wnoszącego uwagę Projekt „Polepszenie jakości...” wszedł w fazę realizacji. Wyłoniony został wykonawca, któremu powierzono zadanie objęte projektem. Konieczne wydaje się dokonanie swobodnego przeglądu przez wykonawcę strategii, które projekty dalej pozostają na listach rezerwowych, a które weszły w fazę realizacji. Niezrozumiałe jest używanie w dokumencie strategii nazw inwestycji obejmujących jedynie fragmenty całościowych projektów np.: - „Modernizacja linii kolejowej E65 / C-E65 (linia 139) odcinek Czechowice - Dziedzice – Bielsko-Biała. Modernizacja tego odcinka linii kolejowej przewidziana jest do realizacji w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała - Zwardoń – granica państwa”. Projekt znajduje się obecnie na liście rezerwowej POliŚ 7.1-3;” - „Modernizacja linii kolejowej nr 158, odcinek Wodzisław Śląski – Rybnik. Modernizacja tego odcinka linii kolejowej przewidziana jest do realizacji w ramach projektu „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 140 i 158 na odcinku Rybnik – Chałupki” POliŚ (7.1-78);”. Uwzględniając treść odznaczoną kursywą zasadne jest postawienie pytania, czy przedmiotem zainteresowania strategii są tylko odcinki Czechowice – Dziedzice – Bielsko – Biała i Rybnik – Wodzisław Śl. Czy całe przewidziane do realizacji w ww. projektach odcinki linii kolejowych.	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualna lista projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POliŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.
43	<b>Całość dokumentu</b> Konieczność dostosowania zapisów dokumentu do stanów faktycznych wynikających z kolejnych wersji innych dokumentów – np. projektu RPO WSL 2014 - 2020	W kontekście projektu RPO WSL 2014 – 2020 z kwietnia br. najistotniejsza kwestia dotyczy uwzględnienia zmian w podejściu do ścieżki pozakonkursowej. Instrument ZIT obejmuje Subregion Centralny. Pozostałe (Północny, Południowy i Zachodni) objęte zostaną instrumentem RIT.	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualna lista projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POliŚ.
44	<b>Całość dokumentu</b> Brak jednoznacznego wskazania w strategii, że przewiduje się możliwość przywracania linii zamykanych ze względu na zły stan infrastruktury technicznej.	Dokument strategiczny obejmujący szeroki horyzont czasowy powinien zostawiać możliwość ( zależną oczywiście od posiadanych środków i możliwości przewoźników) do przywracania ruchu pasażerskiego na odcinkach wyłączanych z obsługi ze względu na zły stan techniczny infrastruktury – szczególnie w kontekście linii 148 i 158.	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
45	<b>Całość dokumentu</b> Brak jednoznacznego i wyraźnego wskazania w strategii o organizacji kolejowego ruchu transgranicznego.	Dokument strategiczny obejmujący szeroki horyzont czasowy powinien zostawiać możliwość (zależną oczywiście od posiadanych środków i możliwości przewoźników) do przywracania ruchu pasażerskiego na liniach transgranicznych – szczególnie w kontekście połączenia Metropolii i Aglomeracji Rybnickiej z dużym węzłem przesiadkowym w Bohuminie.	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.
46	<b>Rozdział 6 / strona 53 / punkt 2</b> MZK w Tychach organizuje komunikację na terenie 9 gmin, w spisie gmin brakuje gminy Bojszowy. Również mapa sieci MZK Tychy nie uwzględnia gminy Bojszowy.	Gmina Bojszowy przystąpiła do Porozumienia Komunalnego od dnia 18 grudnia 2013 r.	Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane.
47	<b>Rozdział 12 / strona 79 / punkt 1</b> Niezbędne jest uregulowanie kwestii tzw. autobusowych przewozów wojewódzkich, czyli określenie docelowego modelu finansowania i organizacji ww. połączeń.	Przedmiotowy projekt nie odnosi się do tej tematyki.	Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach	2014-04-25	Uwaga nie zostanie uwzględniona, punkt 12.1 jest zgodny z prawdą i dotyczy wszystkich rodzajów przewozów (kolejowych i autobusowych).
48	<b>Rozdział 10 / strona 72</b> Byłoby właściwym rozwiązaniem zasugerowanie w planie potrzeby rozbudowy stacji kolejowych w rejonie Katowic i Sosnowca (chodzi o dodatkowe przystanki kolejowe na terenie ww. miast).	Plan Transportowy powinien przewidywać dostosowanie linii kolejowych Tychy – Katowice i Katowice – Sosnowiec Główny do wymogów komunikacji lokalnej realizowanej w ramach SKR zgodnie z założeniami opracowanymi uprzednio.	Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach	2014-04-25	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy sieci komunikacyjnej i nie stanowi o inwestycjach infrastrukturalnych, których zakres jest definiowany w innych dokumentach strategicznych.
49	<b>Rozdział 10 / strona 72</b> Celowym byłoby zasugerowanie w planie transportowym potrzeby rewitalizacji połączenia Tychy – Bieruń wraz z docelowym wydłużeniem do Oświęcimia i Krakowa.	Istnieje duże zapotrzebowanie mieszkańców na takie połączenia i duże zainteresowanie przedmiotowym projektem.	Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualną listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na liście zostanie on także opisany w dokumencie. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi
50	W projekcie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu Województwa Śląskiego” wnosi się o uwzględnienie utworzenia połączeń pasażerskich na trasie Katowice – Rybnik – Wodzisław Śląski – Chałupki (Granica Państwa).	Przedmiotowe połączenia zostały zlikwidowane w 2012 r. z uwagi na bardzo zły stan techniczny linii kolejowej. Obecnie PKP w ramach programu operacyjnego Infrastruktura i Środowisko rozstrzygnął przetarg na projekt „Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania: Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 140 i 158 na odcinku Rybnik – Chałupki – POIiŚ 7.1-78”. Dzięki inwestycji prędkość na całej trasie ma zostać podniesiona do 80 km/h. Zakończenie prac planowane jest na III kwartał 2015 r. Realizacja przedmiotowej inwestycji w połączeniu z dobrze ułożonym rozkładem jazdy zapewni odpowiedni napływ pasażerów oraz jest szansą na odbudowanie znaczącej pozycji transportu kolejowego w ruchu pasażerskim zarówno w wymiarze powiatu jak i województwa.	Miasto Wodzisław Śląski	2014-04-24	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.
51	Wnosi się o uwzględnienie w planie transportowym połączeń autobusowych na trasie: Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój, Wodzisław Śląski – Racibórz, Wodzisław Śląski – Żory oraz Wodzisław Śląski – Rybnik.	Przedmiotowe połączenia są bardzo potrzebne z punktu widzenia funkcjonowania i rozwoju Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego. Obecnie połączenia te są realizowane na zasadzie porozumień częściowa przez Międzygminny Związek Komunikacyjny, a częściowo przez Powiat Wodzisławski. Jednakże biorąc pod uwagę zapisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym są to linie wojewódzkie dlatego powinny znaleźć odzwierciedlenie w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu Województwa Śląskiego”.	Miasto Wodzisław Śląski	2014-04-24	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy zrównoważonego transportu zbiorowego i powinien uwzględniać również zrównoważone finansowanie transportu. Transport zbiorowy w zakresie przewozów autobusowych może być realizowany przez związki międzygminne lub związki powiatów oraz przez powiaty lub gminy na podstawie odpowiednich porozumień.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
52	<b>Strona 42 – pkt 4.4. Lokalizacja głównych węzłów przesiadkowych.</b> Uzupełnić wykaz dworców autobusowych, obsługujące regionalny ruch pasażerski, które pełnią funkcję węzłów przesiadkowych o dworzec w Wodzisławiu Śląskim.	Przedmiotowy dworzec obsługuje połączenia między innymi do: Katowic, Krakowa, Wisły, Nysy, Zakopanego, Nowego Sącza itd.	Miasto Wodzisław Śląski	2014-04-24	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane.
53	<b>Strona 44 – pkt 4.6.1. Dostępność do kolejowej infrastruktury transportowej.</b> W załączniku 1 na rysunku 12 nie jest przedstawiona dostępność przestrzenna do przystanków i dworców kolejowych – w opracowaniu brak takiego rysunku.	Rysunek 12 przedstawia „Więźbę ruchu tranzytowego transportu zbiorowego – podróże odbywane pociągami PKP InterCity”.	Miasto Wodzisław Śląski	2014-04-24	Uwaga zostanie uwzględniona
54	<b>Strona 51 – 6.2.1. Związki komunikacyjne i jednostki organizujące przewozy wojewódzkie</b> Jako jednostkę organizującą przewozy wojewódzkie należy wymienić Powiat Wodzisławski, który organizuje przewozy na trasie Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój oraz Wodzisław Śląski – Racibórz.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Miasto Wodzisław Śląski	2014-04-24	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane.
55	<b>Strona 73 – 10.1. Sieć transportowa</b> Modernizacja linii kolejowych nr 140 i 158 na odcinku Rybnik – Chałupki.	Należy przenieść do „scenariusza 1” ponieważ umowa na rewitalizację przedmiotowej linii została już podpisana.	Miasto Wodzisław Śląski	2014-04-24	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualna listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na liście zostanie on także opisany w dokumencie.
56	<b>Strona 74 – 10.2. Sieć komunikacyjna</b> Tabela 14 Planowana sieć połączeń kolejowych realizowanych na terenie województwa śląskiego. W punkcie 8 tabeli na końcu należy dodać: Chałupki (Bohumin granica Państwa). Proponuje się dodanie tabeli z wykazem połączeń autobusowych w których należy uwzględnić połączenia na liniach: Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój, Wodzisław Śląski – Racibórz, Wodzisław Śląski – Żory oraz Wodzisław Śląski – Rybnik.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Miasto Wodzisław Śląski	2014-04-24	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.
57	<b>Całość opracowania</b> Opracowanie z punktu widzenia merytorycznego nie jest na profesjonalnym poziomie. Odnosi się wrażenie, że cała wiedza o systemie transportowym województwa śląskiego jest bardzo wąska i pobieżna. Całość nie ma spójnego charakteru. W jednej części Autorzy podają bardzo szczegółowy plan działań, a w innej plan ten ma charakter ogólników nie wskazujących nawet kierunków rozwoju.	Moim zdaniem niezbędne jest zlecenie kilku koreferatów tego projektu dla ośrodków naukowych, zajmujących się systemami transportowymi. Mój koreferat byłby dla projektu drugoczący, ale zachęcam, aby zlecić to innym ośrodkom w Polsce.	Katedra Systemów Transportowych i Inżynierii Ruchu Politechniki Śląskiej	2014-04-25	Uwaga nie zostanie uwzględniona, gdyż nie wskazuje konkretnych uchybień.
58	<b>Rozdział 10/ strona 75/ punkt 2</b> Brak uwzględnienia (w ruchu pasażerskim) odcinka linii kolejowej 158 z Wodzisławia Śląskiego do Chałupek. Propozycja stworzenia transgranicznego połączenia kolejowego z Rybnika do czeskiego Bohumina linią 158.	Linia kolejowa 158 Rybnik Towarowy – Chałupki jest najkrótszym łącznikiem stolicy subregionu – Katowic z granicą państwa i dużym węzłem kolejowym w czeskim Bohuminie, z którego jest skomunikowanie do większości krajów europejskich. Po modernizacji linii 158 i zwiększeniu prędkości handlowej będzie ona najszybszą i najbardziej proekologiczną alternatywą dla ruchu drogowego. Ponadto mieszkańcom przyległych gmin stworzy się możliwość szybkiego dojazdu do pracy i szkół w całym województwie.	Gmina Gorzyce	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualna listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na liście zostanie on także opisany w dokumencie.
59	<b>Rozdział 10 / strona 75</b> Zwiększenie oferty przewozowej na linii kolejowej Katowice – Mikołów – Orzesze – Czerwionka-Leszczyny – Rybnik – Wodzisław Śląski	W ostatnim okresie obserwuje się zwiększenie ilości pasażerów na odcinku z Orzesza do Katowic; ponadto tutaj Urząd planuje budowę zintegrowanego centrum przesiadkowego wraz z parkingiem na 150 miejsc przy przystanku kolejowym w Orzeszu przy ul. Gliwickiej.	Urząd Miejski w Orzeszu	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.



L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
60	<b>Rozdział 12 / strona 79 / punkt 1</b> Konieczne jest uregulowanie kwestii tzw. autobusowych przewozów wojewódzkich, czyli określenie docelowego modelu organizacji i finansowania ww. połączeń oraz rozszerzenie Planu o linie autobusowe o charakterze przewozów wojewódzkich.	Przedmiotowy projekt nie odnosi się do tej tematyki i do planowania w tym zakresie.	Urząd Miejski w Orzeszu	2014-04-25	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy zrównoważonego transportu zbiorowego i powinien uwzględniać również zrównoważone finansowanie transportu. Transport zbiorowy w zakresie przewozów autobusowych może być realizowany przez związki międzygminne lub związki powiatów oraz przez powiaty lub gminy na podstawie odpowiednich porozumień.
61	<b>Dotyczy całości projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko</b> Po zapoznaniu się z treścią „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego”, nasuwają się następujące wątpliwości i uwagi: - opracowany plan jest bardzo skromny. - w opracowaniu brak jest jednoznacznie co przewiduje się do realizacji w konkretnych gminach, - na przykładzie naszej gminy brak jest np. planu budowy centrum przesiadkowego w rejonie dworców kolejowych, - w planie brak jest mowy o koniecznych remontach do przeprowadzenia na trakcji kolejowej (remonty torów kolejowych), - w planie brak jest jakiegokolwiek informacji nt. przywrócenia połączenia kolejowego pomiędzy Tychami a Jaškowicami (przez Łaziska i Orzesze), - nieopisana jest dokładnie przyszłość PKS-ów, - brak jest jakiegokolwiek 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 i to powinno jasno wynikać z treści planu, zgodnie z Ustawą o Transportie. -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. - Strategia nie przewiduje konieczności przebudowy drogi DK-81 na odcinku od Katowic do Mikołowa lub Łazisk Górnych o trzeci pas ruchu w każdą stronę	Przedstawione w rubryce obok uwagi, powinny być uzupełnione w całym opracowaniu projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego”. W części opisowej planu powinna znaleźć się informacja o każdej gminie, np. jakie linie są finansowane przez Marszałka i jakie przewozy Kolejowe, należy jasno określić zakres remontów i inwestycji w każdej gminie.	Urząd Miejski Łaziska Górne	2014-04-25	Ad 1 – uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy wojewódzkiej sieci komunikacyjnej. Ad 2 - Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy sieci komunikacyjnej i nie stanowi o inwestycjach infrastrukturalnych, których zakres jest definiowany w innych dokumentach strategicznych. Ad 3 – Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy zrównoważonego transportu zbiorowego i powinien uwzględniać również zrównoważone finansowanie transportu. Transport zbiorowy w zakresie przewozów autobusowych może być realizowany przez związki międzygminne lub związki powiatów oraz przez powiaty lub gminy na podstawie odpowiednich porozumień.  Ad 4 – uwaga nie zostanie uwzględniona, plan transportowy dotyczy zrównoważonego transportu zbiorowego (w tym także zrównoważone finansowanie tegoż transportu). Ad 5 - Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy sieci komunikacyjnej i nie stanowi o inwestycjach infrastrukturalnych, których zakres jest definiowany w innych dokumentach strategicznych.
62	<b>Rozdział 4.3.4 Linie tramwajowe, str. 41</b> Prosimy o zmianę zapisu „odcinkowo poddawana jest ona (sieć tramwajowa) modernizacji” na „kompleksowo poddawana jest ona modernizacji”	Sieć tramwajowa w Aglomeracji Górnośląskiej, dzięki zaangażowaniu środków unijnych z POiŚ sukcesywnie i kompleksowo poddawana jest modernizacji. Kontynuując rozpoczęte prace, planuje się również dalszą modernizację i rozbudowę śląsko – zagłębiowskich linii tramwajowych w przyszłej perspektywie UE na lata 2014 -2020.	Tramwaje Śląskie S.A.	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
63	<b>Rozdział 4.5 Zapewnienie dostępu dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego, str.44</b> Brak informacji na temat wprowadzonych udogodnień dla niepełnosprawnych w transporcie tramwajowym (opisano tabor kolejowy i autobusowy z pominięciem tramwajów). Wnosimy o dodanie zapisu.	Do poprawy dostępności komunikacji publicznej dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej przyczynią się również prowadzone przez Tramwaje Śląskie S.A. prace związane modernizacją infrastruktury tramwajowej. Zarówno modernizacja torowisk, jak i zakup nowych częściowo niskopodłogowych tramwajów przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa i komfortu podróżowania pasażerów, zaś zastosowanie niskiej podłogi pozwoli na dostosowanie taboru do obsługi osób starszych, niepełnosprawnych i rodziców podróżujących z wózkami dziecięcymi.	Tramwaje Śląskie S.A.	2014-04-25	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Uwaga dotyczy komunikacji miejskiej, realizowanej na obszarze KZK GOP.
64	<b>14.1 Ochrona środowiska naturalnego str.86-87, pkt 13 i 14</b> Brak wyszczególnienia transportu tramwajowego w akapicie dotyczącym wsparcia projektów transportowych. Prosimy o dopisanie w punkcie – zakup niskoemisyjnego taboru transportu zbiorowego „w tym w szczególności przyjaznych środowisku tramwajów” oraz w punkcie - modernizacji taboru transportu zbiorowego , „w tym niskoemisyjnych tramwajów” w celu obniżenia emisyjności	Obszarem wsparcia projektów transportowych powinien być przede wszystkim jego podstawowy element czyli niskoemisyjny transport tramwajowy. Poprzez modernizację infrastruktury tramwajowej (sieć trakcyjna + torowiska) i punktowej (przystanki) oraz zakup nowoczesnego taboru tramwajowego możliwe będzie znaczne obniżenie zużycia energii elektrycznej. Energooszczędne, przyjazne środowisku tramwaje przyczyniają się również do obniżenia energii wibroakustycznej oraz zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do środowiska.	Tramwaje Śląskie S.A.	2014-04-25	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Uwaga dotyczy komunikacji miejskiej, realizowanej na obszarze KZK GOP.
65	<b>14.1.1. Standardy techniczne dla paliw, str. 87</b> Brak wyszczególnienia wsparcia dla transportu tramwajowego w celach, do których należy dążyć aby zmniejszyć udział samochodów o napędzie konwencjonalnym. Prosimy o dopisanie w pkt. a) i b) „w tym w szczególności transportu tramwajowego”	Jak wyżej	Tramwaje Śląskie S.A.	2014-04-25	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Uwaga dotyczy komunikacji miejskiej, realizowanej na obszarze KZK GOP.
66	<b>15. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa śląskiego, str. 93, pkt 6</b> Brak wyszczególnienia transportu tramwajowego. Prosimy o zmianę zapisu na „Działania na rzecz ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia poprzez podjęcie działań na rzecz zwiększenia roli transportu szynowego (w tym transportu tramwajowego w miastach posiadających infrastrukturę torowo –sieciovą oraz transportu kolejowego (jako typów transportu o znacznie mniejszym negatywnym oddziaływaniu na środowisko niż transport drogowy) w przewozie osób w korytarzach, charakteryzujących się znacznym popytem transportowym, zakup nowego taboru tramwajowego i kolejowego w tym dostosowanego do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością oraz wymagań technicznych i środowiskowych, stosowanie w kontraktowaniu usług w zakresie drogowego transportu autobusowego wymagań zmniejszających negatywne oddziaływanie tego środka transportu na środowisko”	Jak wyżej	Tramwaje Śląskie S.A.	2014-04-25	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Uwaga dotyczy komunikacji miejskiej, realizowanej na obszarze KZK GOP.
67	<b>Rozdział 7.3 str. 62 lub rozdział 11 str. 78</b> Ujęcie w Planie Transportowym wszystkich dotychczasowych linii o charakterze wojewódzkim nr: 37, 41, 120, 653, 669, 695, 29, 33, 45, 69, 82, które powinny być finansowane z budżetu Województwa Śląskiego lub w oparciu o dotychczasowy mechanizm finansowania.	Plan Transportowy Województwa Śląskiego powinien odpowiadać na pytania o zakres tych przewozów oraz sposób ich realizacji i finansowania .	Urząd Miasta Mikołów	2014-04-25	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy zrównoważonego transportu zbiorowego i powinien uwzględniać również zrównoważone finansowanie transportu. Transport zbiorowy w zakresie przewozów autobusowych może być realizowany przez związki międzygminne lub związki powiatów oraz przez powiaty lub gminy na podstawie odpowiednich porozumień.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
68	<b>Rozdział 12 str79 p.2 i w wielu innych miejscach.</b> Wprowadzenie zapisów o finansowaniu z budżetu województwa linii autobusowych o charakterze wojewódzkim.	Brak tych zapisów a nawet odniesień do dotychczasowego modelu finansowania grozi pozbawieniem tysięcy mieszkańców możliwości korzystania z komunikacji autobusowej	Radny Sejmiku Województwa Śląskiego	2014-04-25	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy zrównoważonego transportu zbiorowego i powinien uwzględniać również zrównoważone finansowanie transportu. Transport zbiorowy w zakresie przewozów autobusowych może być realizowany przez związki międzygminne lub związki powiatów oraz przez powiaty lub gminy na podstawie odpowiednich porozumień.
69	<b>Całość dokumentu</b> Brak wymienionych linii przebiegających przez co najmniej dwa powiaty mających charakter wojewódzki	Groźba paraliżu komunikacyjnego i niepokojów społecznych, nawet gminy nie będą mogły przekazywać środków województwu i finansować linii o charakterze wojewódzkim	Radny Sejmiku Województwa Śląskiego	2014-04-25	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy zrównoważonego transportu zbiorowego i powinien uwzględniać również zrównoważone finansowanie transportu. Transport zbiorowy w zakresie przewozów autobusowych może być realizowany przez związki międzygminne lub związki powiatów oraz przez powiaty lub gminy na podstawie odpowiednich porozumień.
70	<b>10. Planowana sieć komunikacyjna 10.1.Sieć transportowa (Scenariusz 0 lub 1) Inwestycje z zakresu infrastruktury kolejowej (Strona 73)</b> Uzupełnienie: Rewitalizacja/modernizacja linii kolejowej nr 97 na odcinku Żywiec–Sucha Beskidzka (Strategia Rozwoju Polski Południowej)	Najkrótszy i jednocześnie najszybszy międzywojewódzki łącznik regionów Dolnego i Górnego Śląska z Podhalem oraz Krakowa i Małopolski z Beskidem Żywieckim i Słowacją. Istotny czynnik dla zachowania spójności sieci transportowej Polski Południowej oraz dla rozwoju społeczno-gospodarczego Śląskiego Subregionu Południowego i Polski Południowej.	Osoba prywatna	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualną listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.
71	<b>10. Planowana sieć komunikacyjna 10.2. Sieć komunikacyjna. Tabela 14 Planowana sieć połączeń kolejowych realizowanych na terenie województwa śląskiego (Strona 75/76)</b> Rozszerzenie tabeli LP 23. Żywiec –Jelesnia –gr. województwa (Sucha Beskidzka Kraków, Zakopane) W formie umowy ze spółką Koleje Śląskie lub/i Przewozy Regionalne	Dążenie do przeniesienia części transportu osobowego i towarowego z dróg na tory. Projekt ten powinien uczynić kolej w połączeniu z usługami przedsiębiorstw komunikacji samochodowej realną alternatywą dla wszystkich użytkowników samochodów osobowych	Osoba prywatna	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.
72	<b>9. Multimodalny model ruchu dla województwa śląskiego Tabela 13 (Strona 71)</b> Stopniowe zwiększanie pracy przewozowej (pociągokilometry) przy jednoczesnym zmniejszaniu udziału indywidualnego typu transportu tj. samochodów osobowych w przewozach (pasażerokilometry). Schemat sieci w załączniku dla zastąpienia w perspektywie do 2020 roku obecnej sieci komunikacyjnej, która została przedstawiona w formie graficznej w rozdziale 5 (strona 47)	Kolej powinna stanowić kręgosłup transportu publicznego a do zadań przewoźników drogowych należy jego uzupełnianie. Szczególny nacisk należy położyć na promowanie proekologicznych form transportu zbiorowego.	Osoba prywatna	2014-04-25	Uwaga nie zostanie uwzględniona, gdyż nie wskazuje konkretnych uchybień. „Plan transportowy dotyczy zrównoważonego transportu zbiorowego (w tym także zrównoważonego finansowanie tegoż transportu).

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
73	<p><b>10.2. Sieć komunikacyjna / s. 75 / "(...) w latach 2014 – 2020 założono utrzymanie oferty przewozowej w wielkości pracy eksploatacyjnej przypadającej na rok 2014.(...)"</b></p> <p>Należy założyć znaczne zwiększenie pracy eksploatacyjnej względem roku 2014, umożliwiającej zwiększenie częstotliwości kursowania do 15 minut w godzinach szczytu na głównych liniach obsługiwanych przez Koleje Śląskie.</p>	<p>Obecnie praca eksploatacyjna nie zapewnia wystarczającej oferty przewozowej – pociągi kursują zbyt rzadko, często zdarzają się przepełnienia, szczególnie na głównych liniach. Celem powinna być częstotliwość 15-minutowa w godzinach szczytu na głównych liniach. Obecna praca eksploatacyjna jest uwarunkowana m. in. działaniami inwestycyjnymi na sieci torowej (inwestycje PKP PLK), co uzasadnia mniejszą ilość pociągów. W roku 2020 przepustowość torowisk będzie znacząco większa. W zapisach Projektu są wymienione m. in. następujące cele: „dążenie do minimalizacji wykorzystania środków transportu szkodliwych dla środowiska”, oraz „zwiększenie udziału w przewozie osób transportu kolejowego” – nie będą one zrealizowane, jeśli oferta przewozowa nie zwiększy się. Nawet w obliczu ograniczonych środków finansowych woj. śląskiego, należy dążyć do zwiększenia pracy eksploatacyjnej. Oprócz tego, większa ilość połączeń będzie wymagana przez rewitalizację i odbudowę linii 182, będącej na pewnym odcinku połączeniem z Katowic do lotniska Pyrzowice – w przypadku pozostawienia pracy eksploatacyjnej na obecnym poziomie, na jakichś liniach połączeń ubędzie, co będzie sprzeczne z powyższymi założeniami.</p>	Osoba prywatna	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.
74	<p><b>4. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej / s. 85 /</b></p> <p>„(...) Decyzja będzie podejmowana na podstawie wyników okresowych pomiarów liczby podróżnych w pociągach, które powinny być realizowane dwa razy do roku. W przypadku gdy wskaźnik Wlik <math>\leq 40</math> osób proponowane jest zastąpienie tego połączenia transportem autobusowym”. Należy doprecyzować kiedy okresowe pomiary będą przeprowadzane – powinny być po dwa pomiary/rok dla przewozów w czasie godzin szczytu, poza szczytem oraz w weekendy. Wszystkie pomiary powinny odbywać się na wiosnę lub na jesieni.</p>	<p>Przyjęte założenie zastępowania komunikacji kolejowej autobusową gdy Wlik <math>\leq 40</math> jest zbyt ogólne i niebezpieczne, gdyż może zdarzyć się sytuacja, że np. w weekend pasażerów będzie poniżej 40, a w dni powszednie pociąg będzie pełny. Pomiary powinny odbywać się na jesieni lub na wiosnę, gdyż okresy zimowe i letnie nie są obiektywne – w wakacje i zimą jeździ mniej pasażerów.</p>	Osoba prywatna	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane, zostanie doprecyzowane, że pomiary będą wykonywane co najmniej dwukrotnie i w okresach miarodajnych.
75	<p>9. Multimodalny model ruchu dla województwa śląskiego / s. 71 / <b>Tabela 13</b></p> <p>Wyniki analiz modelowych. Brakuje danych dla transportu tramwajowego</p>	<p>Tramwaje, jako istotny środek transportu w większych miastach, powinny zostać uwzględnione w multimodalnym modelu ruchu.</p>	Osoba prywatna	2014-04-25	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Uwaga dotyczy komunikacji miejskiej, realizowanej na obszarze KZK GOP
76	<p><b>10.2.1. Planowane inwestycje w zakresie zakupu taboru / s. 77 /</b></p> <p>„Na liście projektów kluczowych RPO w wyżej przytoczonym horyzoncie czasowym znajduje się projekt „Dostawa 10 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych do wykonywania kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich” Zgodnie z postulatami w pkt. 1, należy zakupić więcej sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych, aby móc obsłużyć większą pracę eksploatacyjną (np. linię z Katowic do Pyrzowic)</p>	<p>Należy zakupić więcej sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych, aby móc obsłużyć większą niż obecna pracę eksploatacyjną (np. linię z Katowic do Pyrzowic).</p>	Osoba prywatna	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualną listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
77	<p><b>Rozdział 10.2 Sieć komunikacyjna</b>  Praktyczne zasady realizacji planu („w latach 2014-2020 założono utrzymanie oferty przewozowej w wielkości pracy eksploatacyjnej przypadającej na rok 2014”), stoją w sprzeczności z celami, jakie definiuje plan („podjęcie działań na rzecz odwrócenia spadku znaczenia transportu kolejowego i zahamowania odpływu pasażerów, a także podjęcie kroków w celu zwiększenia jego udziału w korytarzach wykazujących znacznych potencjał ruchowy i pomiędzy głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi”).</p>	<p>W obecnym kształcie oferta połączeń w Województwie Śląskim jest nieatrakcyjna dla podróżnych oraz jest niekonkurencyjna w stosunku do komunikacji samochodowej. Jest tak m. in. z powodu niedostosowania rozkładu jazdy do potrzeb przewozowych oraz klasycznych w przypadku polskich kolei błędów. Są to przede wszystkim: niska częstotliwość kursowania (szczególnie w obszarach aglomeracyjnych), niecykliczny rozkład jazdy, wąskie godzinowe okresy obsługi linii, brak dowozu na godziny rozpoczęcia pracy i nauki (i odwozu z powrotem) – w tym do miejsc pracy 2-zmianowej i 3-zmianowej, zerwane powiązania z resztą sieci kolejowej na stykach z ościennymi województwami, brak skomunikowań pociągów w węzłach sieci. Tych wad nie da się usunąć bez zwiększenia pracy eksploatacyjnej. Zamrożenie oferty na obecnym poziomie, spowoduje dalszy spadek ilości podróżnych (pracy przewozowej wyrażonej w pasażerokilometrach). Niezadowoleni, zmęczeni uciążliwościami podróży pasażerowie kolei będą poszukiwać alternatywnych form przemieszczania się. Z drugiej strony dla obecnych użytkowników samochodów osobowych taki poziom oferty będzie niezadowalający i nie przekona ich do przesiadki na kolej. W efekcie zamiast stabilizacji osiągnięta zostanie klasyczna sytuacja błędnego koła komunikacji zbiorowej.</p>	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi,. Jednakże należy zwrócić uwagę iż plan transportowy ma być planem zrównoważonego transportu zbiorowego w tym uwzględnić zrównoważone finansowanie tegoż transportu.
78	<p><b>Rozdział 11. Planowane zasady organizacji rynku przewozów w województwie śląskim</b>  Należy zapisać wdrożenie zasad konkurencji regulowanej w celu demonopolizacji rynku przewozów, co pozwoli na zwiększenie efektywności ekonomicznej (obniżenie ceny pociągokilometra), a w konsekwencji na zwiększenie liczby uruchamianych połączeń za te same środki budżetowe</p>	<p>Zapis mówiący, że „w latach 2014-2020 nie przewiduje się zasadniczych zmian w zakresie zasad organizacji rynku przewozów w województwie śląskim w stosunku do stanu obecnego” utrzymuje monopol na rynku. Jego konsekwencją są wyższe koszty funkcjonowania wynikające m. in. z przerośniętej struktury organizacyjnej i nieefektywnego działania. W sytuacji, kiedy organizator nie zamierza zwiększać budżetu na przewozy, obniżenie ich kosztu jednostkowego jest jedyną możliwością zwiększenia liczby połączeń. Zatem zmiana zasad organizacji rynku przewozów wydaje się koniecznością. Dostrzegła to Unia Europejska, która w propozycji tzw. IV pakietu kolejowego zaleca przetargowy wybór operatora. Brak zmiany w tym zakresie stoi także w sprzeczności z przytoczonymi w projekcie planu zapisami Polityki Transportowej Państwa na lata 2006-2025, która zakłada „unowocześnienie roli kolei poprzez rozszerzenie zakresu konkurencji pomiędzy operatorami dla dostosowania tego podsystemu do potrzeb rynku i utrzymania roli w przewozach, przy równoczesnej poprawie efektywności”.</p>	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy musi być zgodny z obecnie obowiązującymi przepisami i regulacjami . Obecnie IV pakiet kolejowy nie został ratyfikowany. .

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
79	<p><b>Tabela 14 „Planowana sieć połączeń kolejowych realizowanych na terenie województwa śląskiego”, str. 75</b>  Należy zaplanować połączenia kolejowe na zrewitalizowanych, bądź aktualnie rewitalizowanych odcinkach linii kolejowych: 700/61 Częstochowa – Lubliniec – granica województwa – Opole oraz 158 Wodzisław Śląski – Chałupki.</p>	<p>Wspólnym mianownikiem dla obu relacji jest konieczność zgrania dofinansowanej ze środków UE inwestycji centralnej z polityką samorządu wojewódzkiego. Ponadto argumenty na rzecz uruchomienia połączeń są następujące:</p> <p>1. Połączenie Częstochowa – Lubliniec – granica województwa – Opole  Infrastruktura na tym odcinku została lub aktualnie jest rewitalizowana przez PKP PLK. Dzięki temu przywrócona zostanie prędkość techniczna wynosząca 120 km/h umożliwiającą osiągnięcie czasu przejazdu niższego niż czas jazdy autobusem. Ta relacja to szybkie i bezpośrednie połączenia Częstochowy i Opola - ośrodków miejskich o randze krajowej, miast akademickich i znaczących generatorów ruchu. Brak połączenia województwa opolskiego z województwem śląskim będzie także stanowił barierę dla współpracy obu województw. Co prawda zostaną uruchomione pociągi TLK na tym odcinku, jednak z powodu wyższej taryfy, niskiej częstotliwości kursowania oraz małej dostępności (zatrzymania tylko na głównych stacjach), będą one mało atrakcyjne dla mieszkańców Subregionu Północnego. Istnieją też bardzo duże możliwości skomunikowania pociągów relacji Częstochowa – Lubliniec – Opole na stacjach węzłowych, co zwiększy rentowność połączenia. Mowa o stacjach w:</p> <p>a) Lublińcu – w kierunku Katowic, Tarnowskich Gór i Kluczborka,  b) Herbach Starych - w kierunku Katowic, Kępna, Wielunia i Tarnowskich Gór,  c) Częstochowie - w kierunku Warszawy, Katowic, Łodzi i Kielc,  d) Opolu - w kierunku Wrocławia.</p> <p>2. Połączenie Wodzisław Śląski – Chałupki  Infrastruktura linii kolejowych nr 140 i 158 na odcinku Rybnik – Wodzisław Śl. - Chałupki zostanie rewitalizowana przez PKP PLK w ramach projektu finansowanego z POIiŚ. Dzięki temu możliwe będzie przywrócenie prędkości technicznej wynoszącej 80 km/h. Argumenty za reaktywacją tego połączenia to przede wszystkim:</p> <p>a) konieczność utworzenia bezpośredniego połączenia południowych obszarów subregionu z jego ośrodkiem centralnym – Rybnikiem oraz poprzez to miasto ze stolicą województwa,  b) możliwość przywrócenia połączeń transgranicznych w celu zwiększenia dostępności Subregionu Zachodniego oraz Kraju Morawsko-Śląskiego w Republice Czeskiej.</p>	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.
80	<p><b>Rozdział 12. Przewidywane finansowanie usług przewozowych</b>  Przyjęcie stałej w horyzoncie 2020 roku kwoty rekompensaty do jednego pociągokilometra uniemożliwi zgodne z prawem funkcjonowanie systemu transportu</p>	<p>Określenie na stałym poziomie 23,71 zł kwoty rekompensaty do jednego pociągokilometra uniemożliwi realizację zapisów planu transportowego. W praktyce ma ona bowiem charakter zmienny: zależy od kosztów operatora oraz osiąganych przez niego wpływów z biletów. Co stanie się w przypadku, kiedy dzięki działaniom proefektywnościowym lub zwiększeniu wpływów ze sprzedaży biletów, osiągany przez operatora zysk będzie nadmierny (większy niż „rozsądny zysk”)? Ponieważ plan jest aktem prawa miejscowego, to jego zapisy będą obligowały organizatora utrzymania zapisanej w nim kwoty rekompensaty. Czy wobec tego nie nastąpi przypadek udzielenia niedozwolonej prawem UE pomocy publicznej? Co w sytuacji odwrotnej – zwiększeniu się kosztów operatora lub zmniejszeniu się jego wpływów ze sprzedaży? Czy operator będzie księgował stratę?</p>	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapis zostanie preredagowany.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
81	<p><b>Rozdział 14. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej</b> Zastąpienie komunikacji kolejowej autobusową musi być rozpatrywane za pomocą szerszych kryteriów, niż tylko liczby podróżnych w pojedynczym pociągu (parametr Wlik)</p>	<p>1) Stosowanie kryterium minimalnej liczby podróżnych w pojedynczym pociągu było szeroko stosowane w PKP oraz Przewozach Regionalnych. Doprowadzało to do sytuacji, w której likwidacja najmniej obłożonych pociągów pociągała spadek ilości podróżnych w pociągach o lepszej frekwencji (pasażer jadący mało frekwencyjnym połączeniem wracał wyżej frekwencyjnym). Powtarzanie tej procedury cyklicznie co rozkład jazdy doprowadzało do obniżania się łącznej ilości podróżnych korzystających z danej linii kolejowej, a w końcu do całkowitej likwidacji połączenia.</p> <p>2) Z uwagi na wpływ jednych pociągów na frekwencję w innych rentowność (zasadność) linii komunikacyjnej należy rozpatrywać nie w ramach pojedynczych kursów, ale w ramach całej oferty przewozowej na danej linii (czasem fragmente sieci – np. w przypadku linii dojazdowych do stacji pracujących także jako węzły przesiadkowe (np. Lubliniec). Niska frekwencja może wynikać z szeregu przyczyn – np. niezadowalającej oferty czy złej polityki taryfowej. Jeśli bowiem (np. tak jak mamy to obecnie na linii Pszczyna – Rybnik) pociągi kursują rzadko, są niedopasowane do godzin rozpoczęcia pracy lub nauki, albo są rozkomunikowane z innymi pociągami w Rybniku i Pszczynie – kto chciałby z nich korzystać? Kryterium proponowane w planie może legitymizować likwidację pociągu, gdy tymczasem tak naprawdę zasadne byłoby np. poprawienie (stworzenie!) oferty przewozowej, taryfowej lub integracja z innymi środkami transportu.</p> <p>3) Oceny linii komunikacyjnej należy dokonywać biorąc pod uwagę szersze uwarunkowania systemu transportu oraz jego otoczenia, takie jak: generatory potoków, ogólną wielkość potoku w tej relacji w innych środkach transportu, podział zadań przewozowych, możliwe do podjęcia działania usprawniające, jakość alternatywnych środków transportu (dostępność, czas przejazdu, jakość przejazdu, czynniki środowiskowe, integrację z systemem transportu). Ewentualna likwidacja połączenia kolejowego powinna przeprowadzona transparentnie i musi być poprzedzona szerokimi konsultacjami społecznymi.</p>	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Przedstawione standardy nie przewidują likwidacji połączenia, a zmianę systemu transportowego na bardziej ekonomiczny ze względu na małą liczbę pasażerów (autobus, bus). Biorąc pod uwagę rozwój węzłów przesiadkowych i dążenie do integracji taryfowej takie rozwiązanie przewiduje optymalizację w organizacji transportu publicznego zapewniając odpowiedni komfort pasażerom i zmniejszenie wydatków przez organizatora.
82	<p><b>Rozdział 10.2 Sieć komunikacyjna</b> W planie transportowym nie zaplanowano obsługi połączeń transgranicznych z Czechami i Słowacją na przejściach granicznych Zwardoń – Skalite, Zebrzydowice – Petrovice u Karvine, Cieszyn – Czeski Cieszyn, Chałupki – Bohumin.</p>	<p>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 MIR lub UMWS). Natomiast w ruchu transgranicznym z Czechami funkcjonują tylko i wyłącznie połączenia dalekobieżne (poc. pospieszne oraz EuroCity) finansowane przez MIR. 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 odbywa się przez tylko przejście w Zebrzydowicach, a przejście graniczne w Cieszynie i Chałupkach jest nieużytkowane. Z uwagi na brak współfinansowania, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego nie ma żadnego wpływu na kształtowanie oferty w/w połączeń. Obsługa ruchu transgranicznego 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</p>	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
		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.			
83	<b>Rozdział 5 Określenie istniejącej sieci komunikacyjnej</b> <b>Rozdział 6 Istniejące zasady organizacji rynku przewozów</b> <b>Rozdział 10 Planowana sieć komunikacyjna</b> Całkowite pominięcie kwestii regionalnego transportu autobusowego w sferze planowania sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Brak analizy regionalnego autobusowego i busowego transportu prywatnego	Plan transportowy praktycznie całkowicie pomija kwestie regionalnego transportu autobusowego: zarówno w części analitycznej, jak i planistycznej. Opis komunikacji autobusowej będącej w gestii Urzędu Marszałkowskiego sprowadza się do wypisania numerów linii oraz zawartych porozumień, bez głębszej analizy dotyczącej przebiegu tras, parametrów obsługi, stopnia integracji/dezintegracji z resztą systemu transportu. Bardzo brakuje oceny funkcjonowania prywatnej komunikacji busowej. Wywołuje to zdziwienie, ponieważ to właśnie Urząd Marszałkowski uzgadnia rozkłady jazdy oraz wydaje zezwolenia na przewóz w transporcie drogowym. Taka analiza pomogłaby odpowiedzieć na pytanie, gdzie prywatny transport autobusowy podbiera pasażerów kolei (a więc zwiększa dotację Urzędu Marszałkowskiego), a gdzie sieć tych połączeń jest niewystarczająca do zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców (np. brak kursów wieczornych lub w dni wolne od pracy).	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy zrównoważonego transportu zbiorowego i powinien uwzględniać również zrównoważone finansowanie transportu. Transport zbiorowy w zakresie przewozów autobusowych może być realizowany przez związki międzygminne lub związki powiatów oraz przez powiaty lub gminy na podstawie odpowiednich porozumień.
84	<b>Rozdział 10. Planowana sieć komunikacyjna</b> Planowana sieć o charakterze użyteczności publicznej nie jest określona w sposób wymagany Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym	Zgodnie z przedmiotową ustawą, linia komunikacyjna to „połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych albo liniach kolejowych (...) – wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy” (art. 4 ust. 1 pkt 5 UPTZ). Ponieważ sieć komunikacyjna to układ linii komunikacyjnych (art. 4 ust. 1 pkt 16 UPTZ), to planowana sieć połączeń kolejowych realizowanych na terenie województwa śląskiego zapisana w tabeli 14 na str. 75 zdefiniowana jest błędnie pod kątem formalnym. W związku z tym zapisy planu należy dostosować do wymogów ustawowych poprzez wskazanie stacji i przystanków, na których będą zatrzymywały się pociągi. Należy zabezpieczyć możliwość uruchamiania pociągów przyspieszonych uzupełniających podstawowy układ połączeń osobowych.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga zostanie uwzględniona.
85	<b>Rozdział 8. Ocena potrzeb przewozowych w tym preferencje wyboru środków transportu</b> Nie określono potrzeb przewozowych	Treść rozdziału 8 nie odpowiada tytułowi. Nie opisano potrzeb przewozowych: skąd i dokąd odbywają się podróże (więźba ruchu). Brak informacji czy sieć komunikacyjna (układ drogowy, połączenia transportu zbiorowego) odpowiadają zidentyfikowanej więźbie ruchu. Brakuje informacji, czym charakteryzuje się ruch w dni robocze, w dni wolne, w okresie ferii szkolnych. Należy zidentyfikować sezonowy ruch wygenerowany przez miejsca związane z wypoczynkiem i turystyką, które powinny być obsługiwane przez transport zbiorowy.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym.
86	<b>Rozdział 13. Przewidywany sposób organizowania informacji dla pasażera</b> Plan nie przewiduje utworzenia w internecie jednolitej i wiarygodnej informacji o rozkładach jazdy autobusów i busów funkcjonujących poza komunikacją miejską	Rozdział 13 w ogóle nie odnosi się do istotnego problemu - braku platformy internetowej publikującej rozkłady jazdy linii autobusowych w województwie, innych niż komunikacja miejska, co uniemożliwia jakiegokolwiek planowanie podróży. Plan transportowy powinien przewidywać działania tej kwestii.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy rozdziału 15 zostaną odpowiednio uzupełnione.



L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
87	<b>Rozdział 14. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej</b> Nie zdefiniowano lub niedostatecznie zdefiniowano standardy jakości dotyczące procesu przewozowego oraz sieci komunikacyjnej	Należy zdefiniować liczbowo standardy jakości samego procesu przewozowego: a) Minimalną punktualność (przy czym wskaźnik punktualności określany jako procent kursów wykonanych planowo jest bardzo nieprecyzyjny. Należy stopniować uciążliwość niepunktualności, np. poprzez rozgraniczenie ilości mało opóźnionych kursów oraz kursów bardzo opóźnionych (np. poprzez wprowadzenia przedziałów: od 1 do 10 min, od 11 do 30 min, od 31 min). Obecnie udostępniane przewoźnikom systemy informatyczne PKP PLK (np. System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej) umożliwiają łatwe uzyskiwanie raportów na temat wielkości opóźnienia każdego pociągu dla każdej stacji i przystanku osobowego) b) Maksymalne dopuszczalne napełnienie pojazdów w liczbie osób na m2, W zakresie standardów obsługi należy liczbowo określić pożądany: a) maksymalny średni rzeczywisty czas podróży do pracy, b) maksymalny czas osiągnięcia ośrodka wyższej rangi, np. stolicy województwa, centralnego ośrodka subregionu, c) stopień dostępności przystanku kolejowego lub autobusowego w przewozach wojewódzkich, d) minimalną częstotliwość w zależności od rangi połączenia, rodzaju dnia tygodnia, godzin obsługi, e) maksymalny czas przesiadania w węzłach sieci. Nie poruszono problemu przywracania regularności kursowania pociągów w przypadku występowania dużych opóźnień. Obecne zapisy umów o świadczenie usług skłaniają przewoźnika do uruchamiania bardzo opóźnionych pociągów, nawet jeśli prowadzi to do sytuacji gdy kolejne pociągi na tej samej linii jadą jeden bezpośrednio za drugim. Problem ten uwypukla się szczególnie w przypadku linii (obiegów) o krótkich przejściach między kolejnymi pociągami na stacjach zwrotnych (np. linia SKR Tychy Lodowisko – Sosnowiec Gł.), na których ciężko nadrobić raz uzyskane opóźnienie. W efekcie opóźnione pociągi jadą jeden za drugim przez większą część doby. Standardy obsługi powinny umożliwiać ingerencję dyspozytora w rozkład jazdy i ewentualne odwołanie pociągu w celu „wstawienia w rozkład” i przywrócenia regularności. Obecnie przewoźnikowi bardziej opłaca się zapłacić karę za opóźnienia pociągów ciągnące się przez całą dobę, niż karę za odwołanie pociągu by przywrócić regularność następnych pociągów na linii (w obiegu).	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapis zostanie skorygowany.
88	<b>Rozdział 10.2.1 Planowane inwestycje w zakresie zakupu taboru</b> Zaplanowane do zakupu na perspektywę budżetową 2014-2020 10 szt. EZT jest ilością za małą w stosunku do potrzeb	Zakup 10 szt. EZT (w ramach RPO WSL 2014-2020) oraz kilku sztuk EZT do przewozów międzywojewódzkich (POliŚ 2007-2013) jest zbyt skromny. Wobec braków taborowych Kolei Śląskich, które obciążą finansowo Województwo w kolejnych latach, inwestycja w tabor kolejowy wydaje się koniecznością. Obecnie KŚ dzierżawi od Przewozów Regionalnych aż 18 jednostek typu EN57 za 4464,90 zł/dobę/skład. Przekłada się to bezpośrednio na wysoką stawkę pociągokilometra. Jednocześnie publiczne pieniądze wypływają poza województwo. Zakup własnego taboru co prawda także obciąży budżet, ale wydane środki pozostaną w regionie w postaci własnego taboru kolejowego. Ponadto brak własnego taboru będzie barierą, która utrudni modyfikacje i rozwój oferty przewozowej.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualną listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POliŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.
89	<b>Rozdział 10. Planowana sieć komunikacyjna</b> Należy zaplanować połączenie kolejowe o charakterze użyteczności publicznej na trasie Rybnik - Gliwice	Rybnik i Gliwice to ważne ośrodki miejskie liczące odpowiednio 141 tys. i 186 tys. mieszkańców. Obecnie nie mają szybkiego, niezawodnego i taniego połączenia komunikacją zbiorową. Komunikacja autobusowa funkcjonująca między tymi miastami nie ma cech stałości. Wkrótce rozpocznie się kompleksowy remont obecnie nieprzejezdnej linii kolejowej nr 149 Zabrze Makoszowy – Leszczyny, która pozwoli na uruchomienie pociągów z dobrymi prędkościami handlowymi.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
90	<p><b>Różne części dokumentu (jak obok)</b>  Niestaranne przygotowanie treści, brak wskazanych rysunków, sprzeczności w treści pracy itp.</p> <p>a) Str. 44, odniesienie do załącznika 1, rys. 12 – brak wskazanego rysunku</p> <p>b) Str. 45, jak to możliwe, że 56,9% mieszkańców ma mniej niż 1 km do przystanku autobusów regionalnych, a jednocześnie 49,3% mieszkańców na mniej niż 1 km do przystanku obsługiwanego przez autobusy regionalne lub mikrobusy?</p> <p>c) Str. 49, odniesienie do załącznika 1, rys. 14 – brak wskazanego rysunku</p> <p>d) Skoro „częstość kursów i koordynacja rozkładów jazdy (...) oraz komfort na dworcach i stacjach kolejowych mają mniejszy wpływ na ogólny poziom oceny komunikacji kolejowej” (str. 66), to dlaczego zgodnie z wynikami badań pasażerów komunikacji kolejowej „w pierwszej kolejności (...) należy dążyć do (...) poprawy stanu wyposażenia przystanków oraz zwiększenia liczby kursów” (str. 67)?</p> <p>e) Na stronie 74 autorzy wskazują, że „Główną przyczyną takiego stanu rzeczy [spadku znaczenia transportu kolejowego] jest (...) oddalenie przystanków kolejowych od centrów miast”. Stoi to w sprzeczności, z wnioskiem wysnutym przez autorów na podstawie badań ankietowych pasażerów na stronie 68: „Na tej podstawie można wnioskować, że dostępność do regionalnego transportu zbiorowego zaspokaja potrzeby mieszkańców województwa śląskiego”</p> <p>f) Tytuł rozdziału 14.5 „dostępność podróży do infrastruktury przystankowej” jest sformułowany niezgodnie z terminologią przedmiotu i błędnie z punktu widzenia zasad języka polskiego</p> <p>g) Nieczytelne wykresy w małej skali, brak opisów osi i jednostek – np. wykres 8 i 9 na str. 65</p> <p>h) Tabela 6 (str. 28-29) - dane należy uporządkować alfabetycznie lub malejąco wg liczby zakładów pracy</p> <p>i) rozdział 4.2.5 - brak informacji do jakich badań odnosi się Tabela 8</p> <p>j) rozdział 4.2.1. należy połączyć z 4.2.2., a tabela dotycząca ludności w powiatach powinna zawierać większą liczbę danych, jak choćby przyrost naturalny, przyrost rzeczywisty, odsetek ludności w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym, itp., wykorzystując np. gotowe dane z projektu SGP-WSL (<a href="http://sgp-wsl.us.edu.pl/index.php?option=com_content&amp;view=article&amp;id=245&amp;Itemid=255">http://sgp-wsl.us.edu.pl/index.php?option=com_content&amp;view=article&amp;id=245&amp;Itemid=255</a>)</p> <p>k) rozdział 4.2.6 - Tabela 9 - dane rozszerzyć na okres 2002-2012, dodając kolumnę "2002=100%" oraz wiersz sumujący dla obszaru całego województwa</p> <p>l) rozdział 4.2.7 - należy rozbudować poprzez wskazanie najważniejszych obiektów w poszczególnych miejscowościach</p> <p>m) Rysunki 2, 3 i 4 na str. 34, 36 i 37 jako nie wnoszące istotnych treści należy usunąć w rozdziale 4.3.1.2 należy wpisać numery tras międzynarodowych</p>	Ad. f) termin „dostępność” dotyczy infrastruktury, a nie podróży. To infrastruktura jest udostępniana podróży, a nie odwrotnie.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	<p>a) Uwaga zostanie uwzględniona.</p> <p>b) Uwaga zostanie uwzględniona. Tekst zostanie przeredagowany.</p> <p>c) Uwaga zostanie uwzględniona.</p> <p>d) Uwaga zostanie uwzględniona. Tekst zostanie przeredagowany. Uwaga zostanie uwzględniona. Tekst zostanie zredagowany.</p> <p>e) Uwaga zostanie uwzględniona.</p> <p>f) Uwaga zostanie uwzględniona.</p> <p>g) Uwaga zostanie uwzględniona. Opisy osi zostaną uzupełnione. Czytelność wykresów w dokumencie w formacie A4 jest wystarczająca.</p> <p>h) Uwaga zostanie uwzględniona. Tabela zostanie zredagowana.</p> <p>i) Uwaga nie zostanie uwzględniona. Opis pod tabelą dokładnie wyjaśnia źródło danych</p> <p>j) Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym</p> <p>k) Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym</p> <p>l) Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym</p> <p>m) Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym</p>

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
91	<p><b>Różne części dokumentu (jak obok)</b>  Autorzy planu w wielu miejscach wykazali się nieznaną rzeczywistością i niuansów dotyczących organizacji i funkcjonowania transportu kolejowego, co w ogólnym spojrzeniu każe ograniczyć zaufanie do ogólnego przygotowania dokumentu, toku wnioskowania oraz przygotowanych rekomendacji. Najbardziej widoczne zgrzyty to:</p> <p>a) Str. 44, akapit 5 - odprawa osób niepełnosprawnych: nieznaną przepisy Rozporządzenia (WE) 1371/2007 w tym zakresie,</p> <p>b) Str. 46 – inwentaryzacja istniejących połączeń kolejowych: pominięto wiele połączeń, wykazano zlikwidowane, nie uwzględniono niektórych przewoźników,</p> <p>c) Str. 48, rozdział 5.1.2 - charakterystyka taboru kolejowego: wykazano tabor nieeksploatowany,</p> <p>d) Str. 58, rozdział 7.2.1. Transport kolejowy akapit 2: nieznaną zasad zatwierdzania taryf i cenników w ptz,</p> <p>e) Str. 59 – ostatni akapit dot. ulg ustawowych: nieznaną stanu prawnego dot. ulg ustawowych,</p> <p>f) Załącznik nr 1, rysunek 2 – schemat układu drogowo-kolejowego województwa śląskiego, stan istniejący: wykazano linie kolejowe fizycznie rozebrane, wyłączone z eksploatacji przez PLK, a także bocznicę do zakładów przemysłowych</p>	<p>Odnosnie:</p> <p>a) Nie tylko PKP Intercity, ale każdy inny przewoźnik kolejowy, nie tylko na stacjach na których obecny jest personel, ale na każdej stacji po uprzednim zaawizowaniu podróży przez osobę niepełnosprawną, do czego jest zobowiązany art. 19-25 Rozporządzenia (WE) 1371/2007</p> <p>b) W zakresie połączeń PKP IC autorzy pominieli wiele połączeń istniejących w aktualnych rozkładach jazdy, np. Warszawa – Katowice – Zebrydowice - Petrovice u Karvine – Praga/Wiedeń, Przemyśl – Rzeszów - Katowice – Wrocław – Poznań – Szczecin / Zielona Góra, Katowice – Bydgoszcz – Toruń - Trójmiasto, Katowice - Warszawa - Białystok – Elk – Trójmiasto, połączenia sezonowe do Świnoujścia, Kołobrzegu, Łeby, jednocześnie ujmując nieistniejące połączenie Częstochowa – Kielce oraz zlikwidowane od RRJ 2013/14 połączenie Bohumin – Racibórz – Katowice – Warszawa realizowane pociągiem VLTAVA. Pominięto sieć dalekobieżnych pociągów interREGIO spółki Przewozy Regionalne, kursujących stale lub okresowo m.in. w następujących relacjach: Bielsko Biała Gł. – Rybnik – Wrocław, Katowice – Gliwice – Wrocław, Wrocław – Opole – Katowice – Warszawa, Katowice – Kraków – Rzeszów – Przemyśl (obecnie komunikacja zastępcza interREGIO Bus). W zakresie połączeń zamawianych przez samorząd Województwa Śląskiego, pominięto połączenia Kraków – Katowice oraz Bielsko Biała – Wadowice – Kraków realizowane przez spółkę Przewozy Regionalne</p> <p>c) W analizie taboru wykazano tabor już nieeksploatowany (wagony B249 oraz 111A)</p> <p>d) Z kontekstu wynika, że organizator nie ma możliwości wpływu na taryfy innych operatorów (przewoźników) niż spółka samorządowa, w której ma udziały. Jest to nieprawda, ponieważ na podstawie art. 15 ust. 1 pkt 10 Ustawy o publicznym transporcie „organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat o których mowa w ustawie (...) Prawo przewozowe (...), za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego”,</p> <p>e) Autorzy uwzględnili jedynie Ustawę o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, natomiast pominieli szereg innych ustaw nie odnoszących się bezpośrednio tytułem do problemu ulg, np. Ustawę o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym, Ustawę o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego,</p> <p>f) Na mapie zaznaczono linie nieistniejące fizycznie od wielu lat (np. Zabrze Mikulczyce – Tworóg Brynek), wyłączone z eksploatacji od RRJ 2013/14 (np. na odcinku Cieszyn – Golezów i Skoczów – Bielsko Biała Gł.), a także szereg bocznic kolejowych, które nie należą do układu drogowo-kolejowego (np. bocznicę odgałęziającą się od linii nr 61 na stacjach: Turów, Julianka).</p>	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	<p>a) Uwaga zostanie uwzględniona. Zapis zostanie skorygowany.</p> <p>b) Uwaga zostanie uwzględniona.</p> <p>c) Uwaga zostanie uwzględniona.</p> <p>d) Uwaga nie zostanie uwzględniona. W rozdziale nie odnoszono się do praw i możliwości organizatora ale opisano stan istniejący..</p> <p>e) Uwaga zostanie uwzględniona. Tekst zostanie przeredagowany.</p> <p>f) Uwaga zostanie uwzględniona.</p>

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
92	<b>Rozdział 14.4 Standardy systemu pobierania opłat za bilety</b> Należy określić standardy pobierania opłat za bilety dla osób korzystających z usług przewozowych okazjonalnie (np. osoby przyjezdne z innych miast, użytkownicy na co dzień korzystające z samochodów) w taki sposób, aby przy zakupie biletu nie tworzyć barier technologicznych.	Dla osoby rzadko korzystającej z systemu komunikacji zbiorowej uzyskanie karty e-portmonetki jest uciążliwe. Szczególnie dotkliwie jest to dla osób przyjezdnych, nie znających zasad obowiązujących w systemie i mających utrudniony dostęp do punktu zakupu (np. z powodu późnej pory). W efekcie system staje się niewygodny - powstaje bariera, która zniechęca do korzystania z komunikacji zbiorowej. Rozwiązaniem może być równoległe zachowanie biletu tradycyjnego, przy czym jego cena nie może być wyższa niż w przypadku biletu uzyskiwanego w sposób elektroniczny. Pasażer nie może bowiem być „karany” za to, przyjechał z innego miasta lub zdecydował się pozostawić samochód osobowy i skorzystać z komunikacji zbiorowej.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga zostanie uwzględniona.
93	<b>Rozdział 14.6 Integracja przestrzenna i funkcjonalna</b> Nie określono zasad integracji taryfowej różnych systemów transportu	Integracja taryfowa jest wręcz warunkiem koniecznym do efektywnej integracji środków transportu zbiorowego. Należy określić jakie działania zostaną podjęte w celu jej stworzenia – szczególnie w zakresie integracji systemu kolejowego z komunikacją miejską.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Integracja taryfowa została opisana w rozdziale 15 jako działania długofalowe. Szczegółowość zapisów w tym względzie jest adekwatna do wymogów związanych z Planem Transportowym.
94	<b>Rozdział 3.8 Plan zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego Rozdział 10. Planowana sieć komunikacyjna</b> Plan transportowy nie uwzględnia zapisów „Planu zagospodarowania przestrzennego Województwa Śląskiego” w zakresie celu IV, kierunku 1, działania 1.2 o następującej treści: „Cel IV – rozwój ponadlokalnych systemów infrastruktury Kierunek 1 – Wspieranie rozwoju infrastruktury komunikacyjnej o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym Działanie 1.2 – budowa i rozbudowa infrastruktury kolejowej Zadania (zagadnienia): - poprawa obsługi pasażerskiej na obszarach stykowych z innymi regionami (koleje regionalne), w tym wzmocnienie powiązań bipolarnego układu Europolu Śląsko-Krakowskiego oraz Aglomeracji Bielskiej i Rybnickiej z Aglomeracją Ostrawską oraz Ziemią Głubczycką - poprawa funkcjonowania i ewentualna reaktywacja połączeń przewozów pasażerskich na obszarze pogranicza, np. w rejonie Racibórz – Głubczyce – Opawa” (str. 82)	Na podst. art. 12 ust. 2 pkt 1 lit. b Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić w szczególności stan zagospodarowania przestrzennego oraz ustalenia odpowiednio planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Wobec powyższego wnosimy o ujęcie w planie transportowym ram czasowych i sposobu realizacji przytoczonych tu ustaleń PZP województwa.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi. Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy sieci komunikacyjnej i nie stanowi o inwestycjach infrastrukturalnych, których zakres jest definiowany w innych dokumentach strategicznych.
95	<b>Rozdział 4.4 Lokalizacja głównych węzłów przesiadkowych</b> Bez uzasadnienia pominięto wiele stacji spełniających przytoczoną definicję lub samoistnie pełniących funkcję węzłów przesiadkowych. Należy uzupełnić inwentaryzację węzłów.	Na sieci PLK na terenie województwa istnieje wiele stacji i przystanków osobowych, przy których zbiega się wiele linii niekolejowej komunikacji zbiorowej oraz które są dogodnie położone względem układu drogowego. Ponadto na niektórych z nich obecnie dokonywana wymiana podróży jest wyższa niż na stacjach uwzględnionych w projekcie planu transportowego. Należy podkreślić, że w wielu pominiętych lokalizacjach dokonuje się „samoistna” integracja środków transportu, np. powstają nieformalne parkingi P&R lub są dokonywane przesiadki na komunikację autobusową pomimo, że żaden organ władzy samorządowej, żaden przewoźnik lub organizator transportu nie utworzył zintegrowanego węzła przesiadkowego. Biorąc to pod uwagę, wielce zadziwia pominięcie w projekcie planu następujących stacji: Będzin Miasto, Zawiercie, Myszków, Lubliniec, Tarnowskie Góry (sic! Tu powstało centrum przesiadkowe MZKP!), Tychy, Mysłowice, Pszczyna, Rydułtowy, Żory, Skoczów, Żywiec, Jaworzno Szczakowa, Mikołów i innych.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga zostanie uwzględniona. Lista węzłów przesiadkowych zostanie rozszerzona.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
96	<b>Rozdział 10.3 Zintegrowane węzły przesiadkowe</b> Pominięto niektóre lokalizacje wskazane w rozdziale 4.4 jako spełniające warunki węzłów przesiadkowych, a także szereg innych stacji tworzących samoistnie lub mogących w przyszłości tworzyć takie węzły.	a) Pominięto Katowice Piotrowice i Racibórz wymienione w rozdziale 4.4 b) Należy uwzględnić stacje, które spełniają warunki węzłów przesiadkowych (patrz uwaga poprzednia): Będzin Miasto, Zawiercie, Myszków, Lubliniec, Tarnowskie Góry (sic! Tu powstało centrum przesiadkowe MZKP!), Tychy, Mysłowice, Pszczyna, Rydułtowy, Żory, Skoczów, Żywiec, Jaworzno Szczakowa, Mikołów.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualną listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.
97	<b>Rozdział 4.4 Lokalizacja głównych węzłów przesiadkowych</b> <b>Rozdział 14. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej</b> Należy zdefiniować stacje węzłowe, na których odbywają się przesiadki w ramach systemu kolejowego w celu określenia standardów skomunikowań oczekiwania na przesiadkę	1. W planie nie zinwentaryzowano stacji węzłowych, na których należy zachowywać skomunikowania pociągów pasażerskich ze sobą. Są to stacje: Katowice, Chorzów Batory, Gliwice, Gliwice Łabędy, Bytom (potencjalnie), Tarnowskie Góry, Kalety (w przypadku opóźnień/zmian w rozkładzie za Tarnowskie Góry), Lubliniec, Herby Stare/Nowe, Częstochowa Osobowa, Częstochowa Stradom (z poc. dalekobieżnymi), Zawiercie, Katowice Szopienice Płd., Mysłowice, Oświęcim, Czechowice Dziedzice, Katowice Ligota, Katowice Piotrowice, Tychy, Pszczyna, Bielsko Biała Gł., Żywiec (z poc. dalekobieżnymi), Zwardoń (z pociągami na Słowację), Rybnik, Rybnik Towarowy, Nędza, Zebrzydowice, Zabrzeg. 2. Należy zdefiniować minimalne standardy wyposażenia stacji/przystanków węzłowych w zależności od ich rangi (stopnia wykorzystania i obsługi komunikacyjnej).	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	1. Uwaga zostanie uwzględniona. 2. Uwaga nie zostanie uwzględniona. Standardy wyposażenia węzłów przesiadkowych zostały przedstawione w podrozdziale 14.6. szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem Transportowym.
98	<b>Rozdział 4.6.1 Dostępność do kolejowej infrastruktury transportowej</b> <b>Rozdział 4.6.2 Dostępność do drogowej infrastruktury transportowej</b> Brak analizy ilościowej w układzie gmin	Zawarty w projekcie opis jakościowy jest pobieżny i niewystarczający. Podane wyniki są zagregowane do całego województwa co jest niemiernodajne, ponieważ między poszczególnymi gminami występują duże rozbieżności. Skrajne wartości podane dla kilku gmin także nie są reprezentatywne i nie są pomocne w ocenie systemu transportu w danej gminie. Proponujemy dodanie tabeli zawierającej dla każdej gminy udział gospodarstw leżących w zadanej odległości od przystanku.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem Transportowym.
99	<b>5.1.1 Sieć komunikacji kolejowej</b> Określenie istniejącej sieci komunikacji kolejowej województwa śląskiego jest bardzo pobieżne, ponieważ nie wykracza poza inwentaryzację obsługiwanych tras i nie określa szeregu parametrów charakteryzujących ofertę przewozową.	Aby ocenić faktyczną użyteczność oferty należy zbadać więcej parametrów: - ilościowych – liczba par pociągów kursujących na danej linii, interwałów między pociągami w zależności od terminów (codziennie, tylko w dni robocze, w dni wolne od pracy i w święta), - jakościowych – zakres godzinowy obsługi, dopasowania użytkowanego taboru do popytu, ocen zaspokojenia potrzeb przewozowych w zakresie obsługi generatorów ruchu, w tym obsługi miejsc pracy 3-zmianowej i 2-zmianowej. Nie wskazano też braków w istniejącej ofercie w zakresie obsługi, tj. nieobsługiwanych relacji, w których więźba ruchu wykazuje istnienie potoku pasażerów (także okresowego – np. dojazdy i powroty z ośrodków akademickich), niewłaściwej koordynacji (jej braku) rozkładów jazdy na stacjach węzłowych (np. luki w dni wolne od pracy i święta na stacji Lubliniec, uniemożliwiającej podróż z przesiadką z kierunku Wrocławia do Tarnowskich Gór, Bytomia i z Katowic z Wrocławia).	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem Transportowym.
100	<b>Rozdział 7.1 Analiza budżetu na rok 2014 i WPF Województwa Śląskiego</b> Należy podać planowane nakłady na regionalne (wojewódzkie) kolejowe przewozy osób w rozbiu na poszczególne lata	Nie wymaga uzasadnienia	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga zostanie uwzględniona – zostaną podane szczegółowe lata dla których wysokość dofinansowania będzie obowiązywać.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
101	<b>Rozdział 8. Ocena potrzeb przewozowych w tym preferencje wyboru środków transportu</b> <b>Rozdział 9. Multimodalny model ruchu dla województwa śląskiego</b> Brak informacji na temat podziału zadań przewozowych między środki transportu	Na podstawie przeprowadzonych badań i pomiarów należy określić podział zadań przewozowych, a także funkcję określającą ten podział na podstawie czynnika wpływu. Ponieważ podział zadań przewozowych jest jednym z podstawowych mierników funkcjonowania systemu transportowego, wydaje się zasadne umieszczenie w planie tak cennej informacji. Może ona np. stanowić wartość referencyjną dla oceny zmian systemu transportowego w przyszłości. Umieszczony na stronie 65 wykres z programu MS Excel jest nieczytelny: skala jest mała, brakuje jednostek, prawdopodobnie wykonany jest w liczbach bezwzględnych, podczas gdy zwyczajowo podział zadań przewozowych podawany jest w wartościach względnych.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga zostanie uwzględniona.
102	<b>Rozdział 8. Ocena potrzeb przewozowych w tym preferencje wyboru środków transportu</b> Należy opisać i uzasadnić wybór metody przeprowadzania badań	Nie opisano metodologii przeprowadzania badania, ani nie uzasadniono zasadności jej wyboru. Informacja o liczności próby jest niewystarczająca do opisu badania. Brak odpowiedzi na pytania: W jaki sposób losowano gospodarstwa domowe? Kto przeprowadzał badania? Jakie osoby ankietowano? W jakich godzinach przeprowadzano ankiety? Czy oprócz odpowiedniego ilościowego doboru próby zapewniono odpowiedni dobór jakościowy próby (np. problemem może być nadreprezentacja emerytów i rencistów, zaniżenie ilości osób pracujących).	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym Metodologia przeprowadzonych badań oraz zasadność jej wyboru nie stanowi przedmiotu niniejszego dokumentu.
103	<b>Ogólne</b> Słuszne wnioski wynikające z badań potrzeb przewozowych nie znajdują odzwierciedlenia w zapisach planu.	Wnioski dotyczące: 1. podróży związanych ze specyficznym, 2-zmianowym i 3-zmianowym systemem pracy, 2. godzin rozpoczęcia podróży w motywacjach dom – praca, dom – nauka oraz odwrotnych, 3. diagnozy najważniejszych oczekiwanych zmian (zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów i autobusów, zagęszczenie siatki połączeń autobusowych) nie znajdują odbicia w rekomendacjach dotyczących tworzenia oferty przewozowej (minimalnych wymagań stawianych ofercie).	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozdział 15 zostanie uzupełniony o zapisy w tym względzie.
104	<b>Rozdział 9. Multimodalny model ruchu</b> Brak szczegółowego opisu modelu ruchu, w tym strony popytowej (generacji i absorpcji ruchu, głównych kierunków potoków w wynikających z więźby ruchu), podziału zadań przewozowych między środki transportu, rozkładu ruchu na sieci komunikacyjnej	Prawidłowo wykonany model ruchu, skalibrowany w oparciu o wyniki badań ruchliwości dostarcza bardzo interesujących informacji o zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców. Niestety w opisie wykonanego na zlecenie UMWS modelu ruchu brak jest jakichkolwiek użytecznych informacji na ten temat, a te które są (graficzne odzwierciedlenie więźby ruchu i rozkład ruchu na sieć) są kompletnie nieczytelne ze względu na mnogość połączeń reprezentujących potoki między rejonami komunikacyjnymi, dużą skalę lub brak etykiet opisujących natężenia potoków. Wnioskuje się o: a) udostępnienie informacji o dobowych potencjałach ruchotwórczych rejonów komunikacyjnych tabelarycznie + opis jakościowy, b) udostępnienie informacji potokach w więźbie ruchu wewnętrznego w obszarze modelu, zewnętrznego źródłowego i docelowego + opis jakościowy (najważniejsze relacje), co pozwoli na identyfikację najistotniejszych kierunków przemieszczeń na terenie województwa. Ponadto brakuje informacji o zmianie więźby ruchu (uwzględniającej podział zadań przewozowych) w zależności od zmian czynnika wpływu (czasu podróży).	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem Transportowym.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
105	<b>Rozdział 9. Multimodalny model ruchu</b> Brak informacji o jakości modelu ruchu oraz o jego szczegółach technicznych	1. Należy podać informacje o osiągniętej jakości modelu ruchu, w tym przede wszystkim o sposobie i wynikach kalibracji: funkcji potencjałów ruchotwórczych, więźby ruchu, podziału zadań przewozowych, rozkładu ruchu na sieć. Wyniki kalibracji powinny być podane odpowiednio jako współczynniki determinacji R2 lub wskaźnik GEH. 2. Przytoczony opis modelu ruchu to głównie pobieżny opis modelowania 4-stadiowego. Brakuje elementarnych informacji o wykonanym modelu ruchu, tj.: metodologii przeprowadzonych badań i pomiarów ruchu, informacji o zebranej w pomiarach i badaniach bazie danych, sposobie podziału na rejony komunikacyjne, konstrukcji modelu sieci transportowej, modelu generacji ruchu, więźbie ruchu i funkcji oporu, funkcji podziału zadań przewozowych, metodach rozkładu ruchu na sieć.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem Transportowym.
106	<b>Rozdział 9. Multimodalny model ruchu</b> <b>Rozdział 10. Planowana sieć komunikacyjna – opis scenariuszy</b> Model ruchu oraz zapisane w nim scenariusze wykonano bez zbadania potencjalnych możliwych zmian w funkcjonowaniu i ofercie publicznego transportu zbiorowego – liczba pociągokilometrów jest taka sama niezależnie od scenariusza	Nie wykorzystano szansy, jaką daje prawidłowo wykonany model ruchu, na to aby przeanalizować koszty i korzyści płynące ze zmian w ofercie przewozowej (dodanie nowych połączeń, skrócenie czasu podróży, wprowadzenie innych taryf). Należy ponownie przeprowadzić analizy modelowe z uwzględnieniem: a) dodania nowych połączeń (zwiększenie częstotliwości) na liniach komunikacyjnych, b) korzyści płynących ze skrócenia czasu podróży na liniach, na których obecnie nie planuje się wykonania remontu infrastruktury, w celu przeanalizowania sensu jej remontu	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Scenariusze dotyczą rozwoju infrastruktury transportowej i służą do tego, żeby pokazać jak będzie się zmieniać liczba pasażerów w zależności od różnego rozwoju. Scenariusze przewidują zmianę czasu przejazdu na odcinkach, które zostaną zmodernizowane (scenariusz 2). Badania takie zostały przeprowadzone na etapie opracowywania modelu ruchu, Na podstawie tych badań oraz analiz finansowych został opracowany przedmiotowy dokument. Dokument planu transportowego zgodnie z ustawą nie powinien obejmować swoim zakresem szczegółowego opisu badań i analiz wariantów.
107	<b>Tabela 13 „Wyniki analiz modelowych” – str. 71</b> Brakuje: 1. Informacji, do jakiego okresu odnosi się tabela. 2. Wyników podanych w układzie rok po roku. 3. Nie przedstawiono wyników w spójnych i porównywalnych jednostkach – dla komunikacji zbiorowej brakuje wyników w pasażerokilometrach, a dla komunikacji indywidualnej brakuje wyników w pojazdokilometrach. 4. Zmiana wielkości pracy przewozowej w pasgodz. przy stałej pracy eksploatacyjnej nie wnosi żadnej informacji. Nie ma ilości przewiezionych pasażerów – nie wiadomo więc, czy praca przewozowa wzrosła na skutek pogorszenia się jakości sieci, czy na skutek wzrostu liczby podróży? 5. Brak słownego opisu wyników modelowania w zależności od scenariusza. Nie wskazano linii, gdzie poprawa parametrów przyniosła korzyści (skrócenie czasów przejazdu, wygenerowania nowych podróży transportem zbiorowym, zmiany podziału zadań przewozowych).	Nie wymaga uzasadnienia.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	1. Horyzont czasowy jest ukazany. 2. Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem Transportowym. 3. Uwaga zostanie uwzględniona. 4. Uwaga zostanie uwzględniona. 5. Uwaga zostanie uwzględniona.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
108	<b>Rozdział 9. Multimodalny model ruchu</b> <b>Rozdział 10.1 Sieć transportowa</b> Scenariusze nie obejmują aktualnie wykonywanych lub zakontraktowanych prac rewitalizacyjnych	Scenariusz 1 ma obejmować umiarkowany rozwój infrastruktury. Nie obejmuje on jednak aktualnie wykonywanych prac, które na pewno wpłyną na jakość podróżowania kolejną. Brakujące inwestycje to: a) Linia 131 odcinek Kalety - Tarnowskie Góry – Bytom, b) Linia 143 odcinek Kalety – Lubliniec, c) Linia 1 odcinek Zawiercie – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Dąbrowa Górnicza, d) Linia 140/158 Rybnik – Rybnik Towarowy – Wodzisław Śl. – Chałupki. Ponadto inwestycje na liniach 140 i 158 ujęto w scenariuszu nr 2, uwzględniający „korzystny” rozwój infrastruktury”, w sytuacji kiedy co najmniej od roku 2013 było wiadomo, że inwestycja ta ma zagwarantowane finansowanie (była przesunięta na listę podstawową POIiŚ). Pominięcie tych prac remontowych zafałszowało wyniki analiz modelowych.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualną listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.
109	<b>Rozdział 16. Ocena wpływu na środowisko</b> Ocena wpływu na środowisko planu transportowego powinna dotyczyć przede wszystkim skutków sposobu organizacji transportu (wyboru środków transportu, przyjęcia standardów dotyczących tworzenia oferty przewozowej), a nie skutków realizacji inwestycji infrastrukturalnych, które po pierwsze nie są przedmiotem planu, a po drugie mają własne OoŚ przygotowane na etapie planowania tych inwestycji.	Ocenę taką należy wykonać za pomocą pakietu PTV Visum z użyciem modelu symulacyjnego opracowanego na potrzeby planu transportowego. Powinna ona dotyczyć przede wszystkim zmian emisji zanieczyszczeń (CO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , pyły) w zależności przyjętego scenariusza rozwoju systemu transportu.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym
110	<b>Rozdział 6.2 Komunikacja autobusowa</b> Rozdział 6.2 należy uzupełnić o opisy pozostałych linii autobusowych funkcjonujących jako komunikacja miejska, a stanowiących w myśl ustawy o publicznym transporcie zbiorowym linie wojewódzkie lub międzywojewódzkie (np. linia 14 z Raciborza do Rydułtów, linia nr 2 z Andrychowa do Kęt przez Czaniec).	Nie wymaga uzasadnienia	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem Transportowym. W tym zakresie opisano tylko połączenia realizowane na podstawie porozumienia z UMWŚ.
111	<b>Rozdział 6 Istniejące zasady organizacji rynku przewozów w województwie śląskim</b> <b>Rozdział 6.1 Komunikacja kolejowa</b> Brak opisu zasad współpracy z ościennymi województwami w zakresie organizacji tzw. „połączeń stykowych”.	Treść rozdziału sugeruje, że organizacja połączeń wykraczających poza granicę województwa wymaga jedynie wybrania operatora oraz podpisania z nim odpowiedniej umowy. Nie ma mowy o tym, że Sejmik Województwa Śląskiego podjął uchwały na temat powierzenia ościennym województwom zadań własnych w zakresie organizacji PTZ. Dla pełnego obrazu zasad organizacji takich przewozów należy opisać wdrożoną praktykę wzajemnego świadczenia usług kolejowych przewozów pasażerskich na zasadzie kompensaty realizowanej pracy eksploatacyjnej.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Rozdział 6.1 dotyczy opisu stanu istniejącego.
112	<b>Załącznik 1</b> Do czego odnoszą się i co zawierają zamieszczone w załączniku nr 1: - tabela 1: atrybuty rejonów komunikacyjnych? - tabela 2: atrybuty odcinków linii kolejowych?	Treści zawarte w tabelach są zupełnie niezrozumiałe. Jaki wpływ na system publicznego transportu zbiorowego ma ”masa pociągów zdawczych do obsługi stacji i bocznych w rejonie ciężenia stacji manewrowej”?	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga zostanie uwzględniona
113	<b>Załącznik 1</b> Należy poprawić nieczytelne i błędne rysunki więźb ruchu oraz uzupełnić brakujące	1. Przedstawione rysunki są generalnie nieczytelne – ich wykonanie ograniczyło się do prostego eksportu z programu PTV Visum. Szczególnie rysunek więźby ruchu wewnętrznego nie przedstawia żadnej wartości poznawczej z uwagi na mnogość narysowanych połączeń. Skala rysunku uniemożliwia wzajemne porównanie wielkości potoków w poszczególnych parach źródło-cel. 2. Brak więźby ruchu docelowego i źródłowego w podróżach pociągami PKP Intercity, Przewozów Regionalnych i autobusami. 3. Należy także przedstawić więźby w układzie poszczególnych środków transportu – osobno dla komunikacji indywidualnej, kolejowej, autobusowej itp.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-04-26	Uwaga zostanie uwzględniona



L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
114	<b>10/75/2</b> Uwaga dotycząca planowanej sieci połączeń kolejowych. Propozycja: Stworzenie szybkiej kolei transgranicznej łączącej Rybnik, Wodzisław, czeski Bohumin i Racibórz uwzględniającej przejazd linią 158	Szybka, wydajna i proekologiczna komunikacja kolejowa w gęsto zaludnionych subregionach nie ma racji bytu tylko wtedy jeśli nie istnieje lub gdy jest źle zorganizowana. W większości krajów Europy (nie tylko zachodniej – przykład Czechów) taka komunikacja funkcjonuje i ma się bardzo dobrze (codziennie transportuje miliony pasażerów). Po planowanej modernizacji linii 158, która jest najkrótszą łącznicą kolejowa pomiędzy Katowicami a granicą z Czeską Republiką (ok.75km) oraz po zrealizowaniu dalszych planów zmodernizowania linii 140 na odcinku Rybnik – Nędza i linii 151 Nędza –Racibórz-Chałupki otworzy się możliwość utworzenia szybkich transgranicznych połączeń kolejowych o dużej częstotliwości jazdy, wykorzystujących elektryczne modułowe zespoły trakcyjne będących alternatywą do coraz bardziej przeładowanego transportu drogowego. Stworzenie dwóch dużych centrów przesiadkowych w Rybniku (obsługującego połączenia z północy i wschodu regionu) oraz Raciborzu (obsługującego zachód ) i połączenie ich z jednym z największych w Czechach węzłem kolejowym w Bohuminie (z którego dobowo jest realizowanych kilkaset połączeń komunikacyjnych w tym kilkadziesiąt międzynarodowych) miało by wymierny skutek dla podniesienia prestiżu całego subregionu. Ponadto stworzenie ludności przyległych gmin i miast możliwości szybkiego przemieszczania się pociągami na trasie dom – praca czy dom – szkoła miało by nie tylko aspekt proekologiczny ale i z pewnością znacząco ograniczyło by ruch na coraz bardziej zakorkowanych drogach w rejonie Rybnika Wodzisławia i Raciborza. Do powodzenia tego projektu potrzebne jest spełnienie kilku warunków: 1. Szybka modernizacja linii 158,140 i 151, która pozwoli na zwiększenie prędkości handlowej na tych szlakach 2. Znalezienie przewoźnika lub przewoźników (nie koniecznie krajowego) dysponującego odpowiednimi pojazdami trakcyjnymi będącego w stanie w pełni zrealizować szybki i punktualny plan przewozowy. 3. Duża częstotliwość jazd pociągów (min. co godzinę) gwarantująca pasażerom nieograniczone „bezpieczeństwo czasowe” podróżowania ( komfort psychiczny podróży bez zbędnego czekania) 4. Poprawa infrastruktury na przystankach kolejowych ( parkingi dla samochodów i rowerów) 5. Pełne skomunikowanie z transportem autobusowym 6. Wprowadzenie jednego, wspólnego systemu biletowego na różne rodzaje komunikacji. 7. Wprowadzenie konkurencyjnego systemu ulg przejazdowych 8. Budowa nowych przystanków kolejowych: Wodzisław Miasto (obok dworca autobusowego – gwarantuje bliskość centrum miasta), Racibórz Rafako ( bliskość kilku dużych zakładów przemysłowych – kilka tysięcy potencjalnych pasażerów). 9. Dobrze przeprowadzona profesjonalna kampania reklamowa promująca szybką proekologiczną i punktualną kolej.	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.  Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualna listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.
115	<b>Rozdział 4.3.1.2. Transeuropejska Sieć Transportowa ( TEN-T ), str. 35</b> Zaktualizowanie wykazu linii TEN-T o linię Częstochowa – Konięcpol - Kielce	Wykaz podany w Strategii nie uwzględnia zmian z roku 2013	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona – do sprawdzenia
116	<b>Rozdział 5.1.1. Sieć komunikacji kolejowej, str. 46</b> Uzupełnienie wykazu relacji IC o połączenie Gdynia – Częstochowa – Konięcpol - Kraków	Wykaz w Strategii jest nieaktualny	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga nie zostanie uwzględniona – takie połączenie nie jest realizowane obecnie

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
117	<b>Rozdział 10.1. Sieć transportowa, str. 72 - 73</b> Uzupełnienie wykazu inwestycji kolejowych o zakończenie rewitalizacji tzw. „protezy koniecpolskiej”, Uzupełnienie wykazu inwestycji kolejowych o wykonanie połączenia stacji Koniecpol z CMK (odcinek fragmentu toru na odcinku Starzyny – Koniecpol i odpowiednie połączenia w obrębie stacji Koniecpol i Starzyny)	Wykaz w Strategii jest nieaktualny Zadanie realizuje jednocześnie zadania wynikające ze Strategii dla Rozwoju Polski Południowej poprzez rozwój połączeń północno- wschodniej części woj. Śląskiego (region częstochowski) z Krakowem i woj. Małopolski. Zadanie to zostało zapisane w Porozumieniu z 1998 r. Wojewodów Częstochowskiego i Katowickiego na etapie tworzenia województwa śląskiego. Ważne jest że ta część woj. Śląskiego nie ma aktualnie żadnego połączenia komunikacją zbiorczą ze stolicą województwa	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualna listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.
118	<b>Rysunek 02 – Schemat układu drogowo – kolejowego województwa śląskiego – stan istniejący, str. 106</b> Dla linii kolejowej Częstochowa – Koniecpol – Kielce: - wrysowanie „od zawsze” istniejącego odcinka Koniecpol – granica z woj. Świętokrzyskim / Kielce - usunięcie nigdy nie istniejących odgałęzień do okolic Lelowa, Janowa i Olsztyna	Usunięcie przekłamań w schemacie	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona
119	<b>10.2 Sieć komunikacyjna, tabela 14. Planowana sieć połączeń kolejowych realizowanych na terenie województwa śląskiego. strona 75-76</b> Nie zaplanowano żadnych połączeń na odcinku Wodzisław Śląski – Chałupki	W ramach projektu finansowanego z POIiŚ nastąpi rewitalizacja linii kolejowych nr 140 i nr 158 na odcinku Rybnik – Wodzisław Śl. – Chałupki. Jest to przedsięwzięcie, o którym mowa także w „Planie transportowym” na stronie 40. W wyniku rewitalizacji w krótkim terminie prędkość zostanie podniesiona do 80 km/h. Mimo to „Plan transportowy” w tabeli 14 nie przewiduje żadnych pociągów pasażerskich między Wodzisławiem Śl. a Chałupkami. Należy je uwzględnić.	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi
120	<b>10. Planowana sieć komunikacyjna. Scenariusz 1, Scenariusz 2</b> Brakujące inwestycje	Scenariusz 1 nie obejmuje przewidzianych już do realizacji prac rewitalizacyjnych. Brakujący w scenariuszu 1 element to: Modernizacja linii kolejowych nr 140 i 158, odcinek Wodzisław Śląski – Chałupki. Modernizacja tego odcinka linii kolejowej przewidziana jest do realizacji w ramach projektu „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 140 i 158 na odcinku Rybnik – Chałupki” POIiŚ (7.1-78) i jest na liście podstawowej POIiŚ. Zaś w scenariuszu 2 znajdziemy inwestycję Modernizacja linii kolejowej nr 158, odcinek Wodzisław Śląski – Rybnik ujęto w scenariuszu nr 2 (scenariusz nr 2 dotyczy inwestycji w zakresie infrastruktury kolejowej, które są obecnie na liście rezerwowej POIiŚ). Jest to błąd. Inwestycja Modernizacja linii kolejowej nr 158, odcinek Wodzisław Śląski – Rybnik jest na liście podstawowej POIiŚ i powinna w „Planie transportowym” być przesunięta” ze scenariusza 2 do scenariusza 1.	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualna listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.
121	<b>10.2 Sieć komunikacyjna, strona 75</b> W latach 2014 – 2020 założono utrzymanie oferty przewozowej w wielkości pracy eksploatacyjnej przypadającej na rok 2014.	Oferta kolejowa została zamrożona na poziomie z 2014, co jest sprzeczne z celem „Planu transportowego”, którym jest poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój (strona 15), nie zaś stagnacja. Rewitalizacja odcinka linii kolejowej Wodzisław Śl. – Chałupki (patrz lp. 1) technicznie umożliwi przywrócenie na tym odcinku połączeń pasażerskich, które zostały zawieszony 9 grudnia 2012: jednak zawarte w „Planie transportowym” kuriozalne założenie o zamrożeniu oferty na poziomie z 2014 stanowi barierę rozwoju systemu transportowego.	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
122	<b>10.2 Sieć komunikacyjna</b> Sieć komunikacyjna nie została określona.	Sieć komunikacyjna jest to układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru (ta definicja także w „Planie transportowym” strona 10), zaś linia komunikacyjna jest to połączenie komunikacyjne na (...) liniach kolejowych (...) wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy (ta definicja także w „Planie transportowym” strona 9). W rozdziale 10.2 nie wskazano żadnych oznaczonych miejsc do wsiadania i wysiadania pasażerów, w związku z powyższym wymienione tam linie zawierają poważny błąd formalny i są niezgodne z definicją. Konsekwentnie, w rozdziale 10.2, sieć komunikacyjna została określona niezgodnie z definicją.	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona
123	<b>17. Część graficzna. Graficzne przedstawienie sieci komunikacyjnej, na której odbywa się przewóz o charakterze użyteczności publicznej. Strona 100</b> Nie przedstawiono sieci komunikacyjnej.	Sieć komunikacyjna jest to układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru (ta definicja także w „Planie transportowym” strona 10), zaś linia komunikacyjna jest to połączenie komunikacyjne na (...) liniach kolejowych (...) wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy (ta definicja także w „Planie transportowym” strona 9). W grafice na stronie 100 nie przedstawiono żadnych oznaczonych miejsc do wsiadania i wysiadania pasażerów, co jest poważnym błędem formalnym i powoduje, że sieć komunikacyjna została przedstawiona graficznie niezgodnie z definicją.	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona
124	<b>8. Ocena potrzeb przewozowych w tym preferencje wyboru środków transportu</b> Nie opisano potrzeb przewozowych	Nie zbadano jakie występują potrzeby przewozowe: skąd (z jakiego miasta) – dokąd (do jakiego miasta). Nie zbadano jakie występują potrzeby przewozowe w dni wolne od pracy w odróżnieniu od dni roboczych. Nie zbadano jakie występują potrzeby przewozowe w sezonie wypoczynkowym (ferie szkolne) w odróżnieniu od dni nauki szkolnej.	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym.
125	<b>14.5 Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej</b> Drobne językowe. Błędne sformułowania	Dostępność dotyczy infrastruktury. Określenie „Dostępność podróży” należałoby rozumieć, że tematem naszego zainteresowania jest przystanek i troszczymy się jak daleko ma przystanek do najbliższego podróży. Powinno być oczywiście odwrotnie: „Dostępność infrastruktury przystankowej (dla podróży)”.	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. Uwaga 90f”.
126	<b>4.4 Lokalizacja głównych węzłów przesiadkowych</b> Pominięto liczne węzły przesiadkowe na sieci kolejowej	W województwie istnieje wiele stacji i przystanków kolejowych, na których dokonywane są przesiadki podróży pomiędzy pociągami pasażerskimi. Można tu wskazać np.: Nędza, Tarnowskie Góry, K-ce Piotrowice, K-ce Szopienice Południowe, Lubliniec.	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. Lista węzłów przesiadkowych zostanie rozszerzona.
127	<b>5.1.1. Sieć komunikacji kolejowej</b> Pominięte połączenia kolejowe	Z połączeń dalekobieżnych wykazano połączenia przewoźnika PKP Intercity, natomiast zlekceważono dalekobieżne połączenia pociągami InterREGIO przewoźnika Przewozy Regionalne: Bielsko-Biała – Rybnik – Wrocław, Wrocław – Katowice, Wrocław – Katowice – Warszawa. Z połączeń spółki Przewozy Regionalne na podstawie umowy z województwem śląskim pominięto jedno połączenie: Katowice – Mysłowice – Jaworzno Szczakowa – Kraków.	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona
128	<b>1/8/1.3</b> Celami głównymi opracowania planu (...) jest dążenie ... (?)	Definicja jest niespójna pod względem językowym i logicznym.	Starostwo Powiatowe w Cieszynie	2014-04-27	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Definicja jest zrozumiała.
129	<b>3/14/3.4</b> Na cel składają się dwa cele strategiczne: 1) CEL I – Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego;	Stwierdzenie nieprawdziwe. Z dalszej treści opracowania wynika, że plan nie przewiduje organizowania przez marszałka publicznego transportu zbiorowego w zakresie innych środków transportu niż kolejowe. Zwracamy uwagę, że integracja systemu transportowego nie polega na modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych. Integracja polega zaś na zespoleniu różnych systemów tak, aby mogły one korzystać nawzajem ze swoich zasobów.	Starostwo Powiatowe w Cieszynie	2014-04-27	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Rozdział 3 określa determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
130	<b>3/14/3.4</b> Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku jest dokumentem odrębnym, który nie powinien być determinantą planu transportowego.	Strategia nie ma z planem transportowym nic wspólnego, jej opracowanie wynika z innych podstaw. W przeciwnym wypadku oddziaływanie powinno następować również w drugą stronę. Tak zaś nie jest.	Starostwo Powiatowe w Cieszynie	2014-04-27	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 jest dokumentem nadrzędnym dla Planu transportowego.
131	<b>Wykres nr 3/24</b> Dwa największe powiaty w województwie: 1) cieszyński, 2) bielski	Połączenia powiatu cieszyńskiego i bielskiego są całkowicie zmarginalizowane w zakresie komunikacji kolejowej i kołowej.	Starostwo Powiatowe w Cieszynie	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi
132	<b>5/48/5.2.1</b> Sieć komunikacji autobusowej	Niezrozumiałe jest całkowite pominięcie charakterystyki obecnej sieci autobusowej dla której zezwolenia wydaje Marszałek.	Starostwo Powiatowe w Cieszynie	2014-04-27	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Obecna sieć połączeń autobusowych, dla której pozwolenia wydaje Marszałek, nie została pominięta i została opisana w pkt 6.6.2 przy okazji opisu głównych organizatorów.
133	<b>6/50/621</b> Związki komunikacyjne (...)	Opisywanie w planie województwa związków komunikacyjnych tworzonych przez gminy i powiaty wykracza poza zakres wymagany dla tego opracowania, tym bardziej, że w tym rozdziale przedmiotowego opracowania, całkowicie pominięto charakterystykę linii wojewódzkich na które zezwolenia wydaje Marszałek.	Starostwo Powiatowe w Cieszynie	2014-04-27	Uwaga nie zostanie uwzględniona obecnie Marszałek nie organizuje przewozów autobusowych. Wydawanie zezwoleń nie oznacza realizowania i organizowania wojewódzkich przewozów autobusowych.
134	<b>10/74 - 75/10.2</b> Sieć komunikacyjna. Tabela 14 – uzupełnić poz. 7 poprzez dodanie po miejscowości Cieszyn „– Skoczów – Bielsko-Biała”, lub dodanie odrębnie linii na poz. 23 Cieszyn – Skoczów – Bielsko-Biała.	Połączenia tych dwóch największych powiatów w województwie – cieszyńskiego i bielskiego oraz dodatkowo miasta Bielsko-Biała – zostały całkowicie zmarginalizowane w komunikacji kolejowej i kołowej. Brak połączenia kolejowego dwóch największych powiatów ( cieszyńskiego i bielskiego ) nie może być akceptowany, tym bardziej, że w planie nie przewiduje się linii autobusowych użyteczności publicznej. Do czasu uruchomienia połączenia kolejowego, zastępczo, mogłyby tę linię obsługiwać autobusy. Linia ta powinna być traktowana na tych samych zasadach jak opisane na str. 85. Ewentualna komunikacja autobusowa winna poruszać się drogą ekspresową S-1, której istnienie w dotychczasowych ocenach jest powodem zamknięcia linii kolejowej nr 190.	Starostwo Powiatowe w Cieszynie	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi
135	<b>14/86 – 87/14.1</b> Ochrona środowiska Postulaty życzeniowe wykraczające w wielu punktach poza kompetencje samorządu wojewódzkiego. Nie wiadomo też po co w tak sformułowanym planie transportowym dywagacje na temat zwiększenia efektywności energetycznej pojazdów transportu publicznego poprzez stosowanie paliw gazowych, energii elektrycznej oraz dostosowanie pojazdów do norm emisji spalin Euro5 / Euro 6.	Definiowanie zwiększenia udziału transportu publicznego w obrębie tzw. subregionu południowego przy jednoczesnym zamknięciu linii kolejowej nr 190 oraz planowanej rezygnacji z komunikacji autobusowej nie jest zgodne z stanem faktycznym, świadczy zaś o nierzetelnej analizie sytuacji w zakresie transportu w tym regionie. Plan, w aktualnym układzie, skazuje mieszkańców, w zakresie linii wojewódzkich, na transport z Cieszyna do Bielska i Katowic busami lub samochodami osobowymi. Jest to petryfikacja stanu obecnego, tak więc przy braku dopłat do biletów ulgowych w komunikacji komercyjnej, spowoduje to znaczne ograniczenie dostępu do komunikacji (bus) do wyłącznie tej dostępnej w godzinach szczytu w dni powszednie.	Starostwo Powiatowe w Cieszynie	2014-04-27	Uwaga nie zostanie – wskazane postulaty są zasadne i mają na celu ustanowienie standardów efektywności energetycznej pojazdów.
136	<b>14/87 - 88/14.1.2</b> Standardy techniczne dla autobusów. Niejasny cel określania.	W jakim celu określa się standardy dla autobusów, jeśli nie planuje się komunikacji użyteczności publicznej autobusami.	Starostwo Powiatowe w Cieszynie	2014-04-27	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Określenie standardów technicznych dla autobusów jest zasadne w celu ich poprawy. Patrz 133
137	<b>15/92 pkt 5</b> (...) poprawa efektywności (...) poprzez dostosowanie środków transportu do popytu. Założenie niezgodne podstawowym przesłaniem dla którego samorząd działa.	To odpowiednia oferta przewozowa powinna wpływać zachęcająco na popyt na komunikację zbiorową, co wprost proporcjonalnie wpływa na osiągnięcie celu opisanego w punkcie 14.1. Dążenie do efektywności finansowej systemu jest właściwe, ale nie może być osiągane jedynie poprzez zestawianie go z popytem. Np.: złe planowanie poszczególnych kursów powoduje zerwanie dogodnych połączeń i dojazdów, co powoduje „odejście pasażera„ do innego środka transportu, a jego powrót jest trudny. Tak wpływa się na zmniejszenie popytu.	Starostwo Powiatowe w Cieszynie	2014-04-27	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zapis dostosowania środków transportu do popytu należy rozumieć jako zapewnienie odpowiedniej ilości środków transportowych w zarówno w przypadku znacznego zapotrzebowania jak i w przypadku jego niewielkiego zapotrzebowania. Należy zwrócić uwagę, iż plan transportowy ma być planem zrównoważonego transportu zbiorowego w tym uwzględniać zrównoważone finansowanie tegoż transportu.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
138	<b>15/92 pkt 6</b> (...) podjęcia działań na rzecz zwiększenia roli transportu kolejowego (jako transportu o znacznie mniejszym negatywnym oddziaływaniu na środowisko niż transport drogowy) (...)	Stwierdzenie zupełnie nieadekwatne do zamierzeń (zaniechań) odnośnie linii kolejowej nr 190, która winna być jak najszybciej reaktywowana ze względu na jej przebieg oraz z przyczyn opisanych we wcześniejszych komentarzach.	Starostwo Powiatowe w Cieszynie	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi. Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualną listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.
139	<b>14/90/14.4</b> Odejście od pojęcia "bilet", karta portmonetka dla osób bez kart zbliżeniowych.	Pomysły na doładowywane karty do parkomatów (Bielsko, Katowice) zostały zaniechane ze względu na wysoki koszt serwisu i niedogodność takiego rozwiązania. Pomysłem w ośrodkach miejskich jest zintegrowany bilet (czasowy -15 min.1h, 24 h, weekend itd.) na wszystkie środki transportu. Rozwiązaniem na przyszłość są również płatności przez tel. komórkowy. Niezrozumiałe dlaczego w planie dywaguje się na temat sposobu pobierania opłat w różnych środkach komunikacji skoro twórcy planu dystansują się od zarządzania najbardziej popularną formą komunikacji - autobusowej.	Starostwo Powiatowe w Cieszynie	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona.
140	<b>14/91/14.6</b> Zintegrowane węzły przesiadkowe	Brak propozycji lokalizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych	Starostwo Powiatowe w Cieszynie	2014-04-27	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Propozycja znajduje się w podrozdziale 10.3.
141	Omawiane opracowanie jest prawdopodobnie najdroższym planem transportowym w Polsce – jego koszt to 1 215 000 zł. Przykładowo plan dla województwa dolnośląskiego pomimo kosztorysu Urzędu na około 1 milion zł, został sporządzony za ponad 150 000 zł - dobrze dobrana metodologia w trakcie konsultacji i uwzględnienie rozwoju transportu publicznego pozwala patrzeć z optymizmem na Dolny Śląsk pod kątem zapewnienia użyteczności publicznej w każdym powiecie i standardu przewozów kolejowych. Tymczasem plan transportowy dla województwa śląskiego jest sporządzony nieprofesjonalnie. Pojawiają się sformułowania na temat źródła finansowania: rząd, państwo, Unia. Rysunek podpisuje się „źródła internetu” (jest to naruszenie prawa autorskiego). Plan zakłada regres transportu publicznego. Nie ma nic wspólnego z rozwojem transportu publicznego. Zapisy w całości opracowania sprowadzają się do kilku zaleceń odnośnie taboru i to w dodatku podane są w bardzo chaotyczny sposób w różnych rozdziałach. Mało tego w jednym rozdziale jest jako zalecenie, w innym zaś już do stosowania obligatoryjnego. Plan poświęca dużą część paliwom i autobusom. Tymczasem nie planuje się uruchamiania autobusów – jedynie możliwość zastąpienia wybranych pociągów (co oczywiście ma na celu zniszczenie transportu kolejowego i jest przykładem „greckiego podejścia” do transportu publicznego). Na rysunku planu Katowice wypadły obok niż są w rzeczywistości.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga nie zostanie uwzględniona ze względu na niejednoznaczne wskazanie uchybień.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
142	Wnoszę o zwiększenie zaplanowanej pracy eksploatacyjnej do wartości minimum 14 mln km w roku 2020 i uwzględnienie zapisów ze Studium zapotrzebowania na regionalne przewozy pasażerskie zamówione przez Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w 2011 r.	Województwo śląskie jest najgęściej zaludnionym regionem Unii Europejskiej. Tymczasem zastosowana metodologia odpowiada regionom o bardzo niskiej gęstości zaludnienia. Kilka lat temu praca eksploatacyjna wynosiła prawie 9 mln km. Od tamtej pory na wielu liniach powstały nowe połączenia, zostały uruchomione pociągi pozaszczytowe. Odbyło się to kosztem innych linii, gdzie ruch zawieszono (Tarnowskie Góry – Borowiany – (Zawadzkie), Gliwice – Bytom, Bielsko-Biała – Cieszyn) lub znacznie ograniczono (Pszczyna – Rybnik, Katowice - Olkusz). Ideą i celem planów transportowych było zahamowanie tych niekorzystnych tendencji. Tymczasem plan konserwuje stan z końca 2013 r., który jest wynikiem problemów taborowych i reorganizacji przewozów regionalnych w całym kraju.	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi. Uwaga nie zostanie uwzględniona.
143	Wnoszę o dodanie użyteczności publicznej na liniach Częstochowa – Lubliniec – Pawonków – (Opole); Herby Nowe – Kłobuck – Annolesie – (Zduńska Wola); Częstochowa Wyczerpy – Cykarzew – (Chorzew Siemkowice); Żywiec – Sucha Beskidzka, Bielsko-Biała – Skoczów – Cieszyn – Czeski Cieszyn; Tarnowskie Góry – Borowiany – Zawadzkie; Wodzisław Śląski – Chałupki – Bohumin; Tarnowskie Góry – Zawiercie; Katowice Załęże – Kochłowice – Zabrze Makoszowy; Gliwice Sośnica – Knurów – Leszczyny (Rybnik); Gliwice – Bytom; Tychy Lodowisko – Bieruń – Oświęcim oraz warunkowo po wyremontowaniu torów Orzesze – Żory – Jastrzębie-Zdrój	Użyteczność publiczna powinna być we wszystkich miastach powiatowych oraz kształtować powiązania ośrodków powiatowych z subregionalnymi. Należy dążyć do zmniejszenia kongestii na drogach – plan nie przewiduje nic takiego nawet w relacjach o dość niskiej liczbie połączeń i dużym zatłoczeniu.	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.
144	Wnoszę o dodanie użyteczności publicznej autobusowej w rejonach wymagających interwencji i o słabej dostępności (powiaty kłobucki, częstochowski, myszkowski, zawierciański, cieszyński, żywiecki, Jastrzębie-Zdrój).	Plan transportowy powinien przede wszystkim zapewniać użyteczność publiczną, gdzie nie ma przewozów komercyjnych. Relacje z tych powiatów jako międzypowiatowe oraz do ośrodków regionalnych przyczynią się do zmniejszenia bezrobocia, promocji wielogałęziowego transportu publicznego i zwiększenia dostępności.	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy zrównoważonego transportu zbiorowego i powinien uwzględniać również zrównoważone finansowanie transportu. Transport zbiorowy w zakresie przewozów autobusowych może być realizowany przez związki międzygminne lub związki powiatów oraz przez powiaty lub gminy na podstawie odpowiednich porozumień.
145	Wnoszę o uwzględnienie węzłów przesiadkowych zgodnie z planem transportowym krajowym.	Plan niższego szczebla musi być zgodny planem wyższego szczebla.	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. rozdz 10
146	Wnoszę o skorygowanie zapisów dotyczących biletów i uwzględnienie dwóch form dystrybucji (tradycyjnego i za pomocą elektronicznych nośników).	Zgodnie z ustawą Prawo przewozowe na bilecie musi być podana m.in. relacja, cena, przewoźnik. Powiązanie art. 16 i art. 17, a także częściowo art. 18 oznacza, że bilety elektroniczne (proponowane kart zbliżeniowe) mogą być stosowane jedynie w komunikacji miejskiej, a nie w regionalnej. Plan nawet nie przewiduje „kolei aglomeracyjnej” (w konurbacji śląskiej), więc o biletach elektronicznych, o których mowa w Prawie Przewozowym być nie może. Plan zakłada uruchamianie przewozów użyteczności publicznej (dostępnej dla każdego), a nie komercyjnych. Od kilku lat planuje się likwidację biletów kolejowych na Śląsku na rzecz elektronicznych nośników.	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona.
147	Wnoszę o uzupełnienie sieci użyteczności publicznej o relacje i minimalną liczbę planowanych połączeń.	Rozporządzenie do tego obliuguje. Warto przeczytać projekt planu transportowego dla województwa lubuskiego (trwają konsultacje), gdzie dla każdej linii zostały opisane wytyczne dla przewoźników i zarządcy infrastruktury pod kątem godzin przyjazdów i odjazdów poszczególnych pociągów.	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
148	Wnoszę o uzupełnienie danych w planie odnośnie przepustowości linii kolejowych i rentowności linii kolejowych	Rozporządzenie do tego obliguje. Warto przeczytać projekt planu transportowego dla województwa lubelskiego (konsultacje skończyły się w lutym), gdzie oprócz została policzona rentowność poszczególnych połączeń.	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Przepustowość infrastruktury kolejowej oraz rentowność połączeń kolejowych były brane pod uwagę przy opracowywaniu planowanej sieci komunikacyjnej.
149	Wnoszę o przeprowadzenie ponownych konsultacji projektu planu transportowego (już nie wstępnej wersji) – skorygowanej, poprawionej i uzupełnionej.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Osoba prywatna	2014-04-27	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Procedura konsultacji przebiega zgodnie z obowiązującymi przepisami.
150	Przedłożony dokument nie ma charakteru planu rozwoju transportu publicznego. Region o jednej z największych gęstości zaludnienia w Polsce, w kraju o największym udziale komunikacji indywidualnej w przewozach wynikającym z niskiej jakości, zasięgu, dostępności i konkurencyjności komunikacji zbiorowej winien w tego typu dokumencie przedstawić narzędzia rozwoju komunikacji publicznej. Zamiast tego planowany jest regres tego transportu względem punktu odniesienia jakim jest rok 2011 czyli punkt wyjściowy obowiązywania ustawy nakazującej przygotowanie rzeczowego planu.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Centrum Zrównoważonego Transportu z siedzibą w Warszawie	2014-04-27	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy nie zakłada regresu ale stabilizację przewozów kolejowych w stosunku do roku odniesienia jakim jest początek roku 2014. Należy zwrócić uwagę iż plan transportowy ma być planem zrównoważonego transportu zbiorowego w tym uwzględniać zrównoważone finansowanie tegoż transportu i ma być zgodny z WPF i realistyczny.
151	Planowany spadek ludności regionu (str. 23) jest wynikiem złych warunków do życia, których ważnym elementem jest zanieczyszczenia środowiska i zła jakość usług publicznych, których elementem jest niespójny, słabo dostępny i niekonkurencyjny transport publiczny. Czechy kraj o podobnej do niedawna demografii, jak Polska, po wprowadzeniu jednolitych taryf przewozowych w regionach, poszerzeniu oferty przewozowej, zwiększeniu udziału komunikacji publicznej w modal split notuje wzrost liczby ludności, w odróżnieniu od Polski, Litwy i Ukrainy, gdzie transport publiczny jest ograniczany.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Centrum Zrównoważonego Transportu z siedzibą w Warszawie	2014-04-27	Uwaga nie zostanie uwzględniona gdyż nie wskazuje konkretnych uchybień. Ponadto należy zauważyć iż modal split nigdy nie jest wskaźnikiem wzrostu lub spadku demograficznego.
152	Poniższe stwierdzenie nie polega na prawdzie (str. 39) : „W obszarze województwa śląskiego znajduje się kilkanaście stacji węzłowych, z których korzystają pociągi pasażerskie wszystkich kategorii. Zapewniają one połączenia ze wszystkimi największymi miastami w Polsce oraz z Czechami, Słowacją, Węgrami, Austrią i Niemcami. Znajduje się tutaj łącznie kilkadziesiąt punktów odprawy pasażerów.”	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Centrum Zrównoważonego Transportu z siedzibą w Warszawie	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona.
153	Podobnie zbyteczne jest podawanie danych na str. 40-41 o projektach rezerwowych POIiŚ w 2014 r. dla perspektywy 2007-2013 bez szans na realizację.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Centrum Zrównoważonego Transportu z siedzibą w Warszawie	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualną listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.
154	Niezwykle uboga informacja o sieci tramwajowej (str. 41) w sytuacji, gdy systemy takie zapewniają prędkości handlowe rzędu 28-45 km/h np. w Niemczech, czy Francji. Na podstawie takich danych nie można przygotować rzetelnego planu rozwoju transportu publicznego.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Centrum Zrównoważonego Transportu z siedzibą w Warszawie	2014-04-27	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Uwaga dotyczy komunikacji miejskiej, realizowanej na obszarze KZK GOP ponadto szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
155	Podana nieprawdziwa informacja nt. taboru Kolei Śląskich (str. 44). Użytkowany przez KŚ tabor – od czerwca 24 sztuki EN57 (blisko 40% taboru) nie spełnia wymogów osób o ograniczonej sprawności. Podobny problem dotyczy większości taboru Przewozów Regionalnych i PKP InterCity w kontekście parametrów przystanków i stacji kolejowych. Jest to niedopuszczalne w kontekście obowiązku spełniania przez tabor przewozów użyteczności publicznej ( i szynowy i drogowy) wymogu dostępności dla takich pasażerów. Sposób omówienia części składowych w planie nie ma charakteru specjalistycznego, lecz potoczny, sprzeczny z rangą dokumentu. Podobna uwaga dotyczy większości tekstu dokumentu. Nie wiemy, jakim wagonami dysponują Koleje Śląskie – patrz str. 48 -2) „wagony osobowe: B249, 111A”, i iloma spalinowymi SA138. Należy te dane zweryfikować i poprawić. Dopiero po osunięciu tak podstawowych błędów faktograficznych, możliwe jest stworzenie planu rozwoju transportu publicznego. Bez poprawnych danych wejściowych nie jest to możliwe.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Centrum Zrównoważonego Transportu z siedzibą w Warszawie	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona -
156	Na str. 49 warto określić, czy tabor autobusowy spełnia wymogi dla przewozów użyteczności publicznej. Dla wielu linii komunikacyjnych w regionie np. obsługiwanych busami lub H-9 warunek ten nie jest spełniony. Brak informacji o jego wieku, jakości i standardach.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Centrum Zrównoważonego Transportu z siedzibą w Warszawie	2014-04-27	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym.
157	Str. 59 dotycząca umowy z Kolejami Śląskimi: „Na podstawie uzgodnionego rozkładu jazdy zdefiniowano łączną roczną pracę eksploatacyjną na poziomie 6 325 652,707 pociągokilometrów. Stawkę dopłaty do pociągokilometra, uwzględniającą kwotę rozsądnego zysku, ustalono na poziomie 23,71 PLN. Łącznie kwota rekompensaty, w oparciu o ustaloną stawkę dopłat i pracę eksploatacyjną, wynosi: za rok 2014 – 150 688 500 PLN,”. Wielkości te stanowią łącznie z pockm spółki PR – 7,5 mln pockm znaczny regres względem 2011 r. Plan rozwoju nie może zakładać likwidacji kolei i to na obszarze o gęstości zaludnienia ponad 200-300 osób na km2w sytuacji pogorszenia dostępności usług użyteczności publicznej przy braku substytucyjności kolei – nie ma planu wprowadzenia jednolitej taryfy autobusowo-kolejowej – rozwiązania stosowanego praktycznie we wszystkich wysoko rozwiniętych krajach UE.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Centrum Zrównoważonego Transportu z siedzibą w Warszawie	2014-04-27	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy nie zakłada regresu ale stabilizację przewozów kolejowych w stosunku do roku odniesienia jakim jest początek roku 2014. Należy zwrócić uwagę iż plan transportowy ma być planem zrównoważonego transportu zbiorowego w tym uwzględniać zrównoważone finansowanie tegoż transportu i ma być zgodny z WPF i ma być realistyczny.. Rozdział 15 opisuje dążenie do opracowania integracji taryfowej.
158	Na str. 59 brak jest informacji o ulgach kolejowych, które w świetle ustawy pzp mogą być tylko przyznane decyzją sejmiku województwa. Wysokie oceny komunikacji kolejowej i autobusowej stoją w całkowitej sprzeczności z udziałem tego transportu w przewozach za wartych w danych Eurostatu. Brak jest odniesienia się do tej sprzeczności, która jest wynikiem dezorganizacji komunikacji publicznej, braku planowania transportu, skutkujących niskimi przychodami z biletów w stosunku do kosztów (dotyczy i kolei i ZKZ GOP) i niskimi przewozami.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Centrum Zrównoważonego Transportu z siedzibą w Warszawie	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona w zakresie ulg. Oceny funkcjonowania transportu zbiorowego sa wynikiem przeprowadzonych badań w śród osób wybierających ten środek transportu.



L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
159	Str. 71 nie do przyjęcia jest model ruchu, który zakłada takie same wielkości przewozów w modelu ruchu, niezależnie od jakości przewozów użyteczności publicznej. Brak poprawnych danych wsadowych, uniemożliwia poprawne modelowanie ruchu. Założenia te są sprzeczne z wytycznymi zawartymi w Białej Księdze Unii Europejskiej i praktyką organizatorów transportu w Europie., Rozwijany transport publiczny zmniejsza udział komunikacji indywidualnej w przewozach (casusy z Austrii, Wlk. Brytanii, Holandii, Danii, Francji, Włoch, Czech, Słowacji, Szwecji, Hiszpanii, Belgii, Luksemburga, Szwecji, Finlandii, Estonii). Ww. plan w kontekście tego nie spełnia ustawowych obowiązków planowania jego rozwoju, co wymaga niezwłocznej poprawy. Woj. śląskie ma transport publiczny w głębokim kryzysie w świetle jego odrodzenie w krajach UE. Plan przechodzi na d tym do porządku dziennego, co jest sprzeczne z zapisami zarówno ustawy o pzp i rozporządzenia 1370/WE. Setki dobrych praktyk czekają na powielenie w planie, czego niestety nie ma z tragicznym skutkiem dla wyludniającego się regionu śląskiego.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Centrum Zrównoważonego Transportu z siedzibą w Warszawie	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi, pozwalając w miarę możliwości na zwiększenie oferty przewozowej. Należy zwrócić uwagę iż plan transportowy ma być planem zrównoważonego transportu zbiorowego w tym uwzględniać zrównoważone finansowanie tegoż transportu i ma być zgodny z WPF i ma być realistyczny.
160	<b>4.3.3.1 Planowane inwestycje w zakresie infrastruktury kolejowej, Przedsięwzięcia realizowane w ramach POIiŚ, pkt 7, str. 40 POIiŚ 7.1-78.</b> Poprawienie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 140 i 158 na odcinku Rybnik – Chałupki. Czas realizacji 2013-2015	Planowane zakończenie realizacji programu - rok 2015	Starosta Wodzisławski	2014-04-24	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualna listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.
161	<b>4.4. Lokalizacja głównych węzłów przesiadkowych, b) Dworce autobusowe, str. 43</b> Dworzec autobusowy w Wodzisławiu Śląskim	Dworzec pełni rolę węzła przesiadkowego pomiędzy komunikacją autobusową ponadlokalną w szczególności z kierunków: Wisła, Rybnik, Katowice, Kraków, Jastrzębie-Zdrój, a komunikacją powiatową (PKS) i miejską	Starosta Wodzisławski	2014-04-24	Uwaga zostanie uwzględniona
162	<b>6.2. Komunikacja autobusowa, str. 51</b> Pasażerskie przewozy autobusowe wykonywane w województwie na obszarze co najmniej dwóch powiatów organizowane są przez związki komunikacyjne, porozumienia powiatów, jednostki budżetowe miast, także przez przewoźników komercyjnych.	Organizatorem przewozów na liniach Wodzisław Śląski – Racibórz (2 linie) oraz Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój (2 linie) jest Powiat Wodzisławski, na mocy porozumienia o powiatów, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 3 lit. b UoTZ	Starosta Wodzisławski	2014-04-24	Uwaga zostanie uwzględniona
163	<b>10.1. Sieć transportowa, scenariusz 1, Inwestycje z zakresu infrastruktury drogowej, str. 72</b> Bbudowa Drogi Głównej Południowej Pszczyna – Racibórz	Inwestycja na etapie budowy (teren Jastrzębia-Zdroju) oraz projektowania w ramach RPO 2015 – 2020 na pozostałym odcinku	Starosta Wodzisławski	2014-04-24	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualna listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie
164	<b>10.1. Sieć transportowa, scenariusz 1, Inwestycje z zakresu infrastruktury kolejowej, str. 73</b> Modernizacja linii nr 140 i 158 Rybnik – Chałupki (przeniesć ze scenariusza 2)	Realizacja inwestycji na etapie projektowania, planowane zakończenie rewitalizacji linii w roku 2015	Starosta Wodzisławski	2014-04-24	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualna listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
165	<b>10.2. Sieć komunikacyjna, Tabela 14 Planowana sieć połączeń kolejowych realizowanych na terenie województwa śląskiego</b> LP. 8, str. 75 Katowice - Mikołów - Orzesze - Czerwionka - Leszczyny - Rybnik - Wodzisław Śląski – Chałupki (Bohumin)	Likwidacja połączeń na odcinku Wodzisław Śląski - Chałupki związana była z niską prędkością handlową i brakiem połączenia ze stacją węzłową; zmodernizowana linia podniesie atrakcyjność transportu kolejowego w szczególności w ruchu transgranicznym do węzła przesiadkowego w Bohuminie (kierunki: Wiedeń, Bratysława, Praga);	Starosta Wodzisławski	2014-04-24	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.
166	<b>10.2.1. Planowane inwestycje w zakresie zakupu taboru, str. 76</b> 1) Tarnów – Kraków – Katowice – Rybnik – Wodzisław Śląski – Chałupki (Bohumin)	Jak wyżej	Starosta Wodzisławski	2014-04-24	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.
167	<b>Uwagi dotyczące linii Częstochowa - Kielce</b>	Linia ta jest obecnie modernizowana, toteż w niedalekiej przyszłości będzie stanowić dość szybkie i niezawodne połączenie komunikacyjne. W konsekwencji powyższego istnieje potrzeba utrzymania obsługi tego połączenia przez już kursujące 6 par pociągów oraz uruchomienia nowych w celu zapewnienia mieszkańcom okolicznych miejscowości możliwości dojazdu do szkół i pracy. Chciałbym także podkreślić konieczność zatrzymywania się pociągów na każdej stacji znajdujących się na w/w linii komunikacyjnej. Ponadto uważam, że niezbędnym jest również zatrzymywanie się pociągów dalekobieżnych na przystankach w miejscowościach Koniecpol i Julianka, co z pewnością ułatwi podróżowania wielu mieszkańcom	Wójt Gminy Przyrów	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.
168	<b>r. 4.1 str. 21</b> Zmiana treści akapitu: Głównymi elementami systemu osadniczego województwa śląskiego są aglomeracje miejskie: bielska, częstochowska i rybnicka (o znaczeniu krajowym) oraz konurbacja górnośląska wraz z obszarem śródmiejskim subregionu zachodniego. (...) <del>Trzon aglomeracji rybnickiej</del> Obszar śródmiejski subregionu zachodniego tworzą gminy: Rybnik, Jastrzębie-Zdrój, Żory, Wodzisław Śląski, Rydułtowy oraz Radlin.	Liczące się opracowania naukowe traktują miasta subregionu zachodniego jako część konurbacji górnośląskiej. Przykłady: J.J. Parysek: „Aglomeracje miejskie w Polsce oraz problemy ich funkcjonowania i rozwoju”, str. 34-35, ISBN 978-83-61320-33-3 ESPON project 1.4.3 Study on Urban Functions (Final Report), str. 93, ISBN 2-9600467-2-2. Również fakt graniczenia ze sobą miast oraz istnienia silnych powiązań przestrzennofunkcjonalnych uzasadnia traktowanie obszaru miejskiego subregionu zachodniego jako części konurbacji górnośląskiej. Z uwagi na peryferyjne położenie obszaru śródmiejskiego subregionu zachodniego jego wyróżnienie wydaje się uzasadnione, jednakże zbędne jest drażnienie lokalnej społeczności poprzez używanie kontrowersyjnej nazwy „aglomeracja rybnicka”, niezależnie od faktu, że została ona zdefiniowana i użyta we wcześniejszych strategiach i programach rozwoju województwa	Towarzystwo Entuzjastów Kolei z siedzibą w Wodzisławiu Śląskim	2014-04-27	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Termin „aglomeracja rybnicka” znajduje się w dokumentach nadrzędnych w stosunku do opracowywanego.
169	<b>r. 6.2.1 str. 55</b> Do wykreślenia punkt: „Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku”	ZTZ Rybnik nie jest związkiem komunikacyjnym, a także nie wykonuje przewozów wojewódzkich zgodnie z definicjami przyjętymi w rozdziale 2 konsultowanej strategii.	Towarzystwo Entuzjastów Kolei z siedzibą w Wodzisławiu Śląskim	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona.
170	<b>r. 8.2.3 str. 68</b> Do wykreślenia zdanie: Na tej podstawie można wnioskować, że dostępność do regionalnego transportu zbiorowego zaspokaja potrzeby mieszkańców województwa śląskiego.	Na podstawie badań pasażerów można co najwyżej wnioskować, że dostępność transportu zbiorowego zaspokaja tylko ich potrzeby, a nie mieszkańców województwa, którego znaczna część jest w chwili obecnej komunikacyjnie wykluczona i zmuszona do korzystania z transportu indywidualnego.	Towarzystwo Entuzjastów Kolei z siedzibą w Wodzisławiu Śląskim	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona.
171	<b>r. 10.1 str. 72/73</b> Przeniesienie ze scenariusza 2 do 1 oraz zmodyfikowanie treści inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 158” na: Modernizacja linii kolejowych nr 140 i 158 na odcinku Rybnik – Chałupki	Projekt znajduje się na liście podstawowej POIiŚ, nie rezerwowej, został wyłoniony wykonawca, projekt jest realizowany na odcinku Rybnik-Chałupki, a nie tylko Rybnik-Wodzisław.	Towarzystwo Entuzjastów Kolei z siedzibą w Wodzisławiu Śląskim	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualną listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
172	<b>r. 10.1 str. 73</b> W scenariuszu 2. uwzględnić: również remonty linii kolejowych realizowanych z innych funduszy niż POIiŚ, przykład: linia 149 Zabrze Makoszowy – Leszczyny, 151 Kedzierzyn Koźle – Chałupki itp.	Scenariusz ma uwzględniać cyt. „korzystny rozwój infrastruktury kolejowej”	Towarzystwo Entuzjastów Kolei z siedzibą w Wodzisławiu Śląskim	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualną listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.
173	<b>r. 10.2 str. 74</b> Do przeredagowania: „Podstawowym działaniem podejmowanym w okresie lat 2014 – 2020 jest <del>stabilizacja</del> rozwój oferty przewozowej w zakresie pracy eksploatacyjnej w kolejowych przewozach pasażerskich” (...) „Podstawą przywrócenia zaufania do kolei a tym samym powrotu podróźnych do kolei (przede wszystkim tych regularnie odbywających podróże, np. do szkoły, pracy) jest rozwój, a następnie ustabilizowanie oferty na okres przynajmniej 2 – 3 lat. Tylko taka oferta pozwoli na stopniową odbudowę przewozów pasażerskich.” (...)	W obecnej sytuacji podstawą przywrócenia zaufania do kolei i powrotu podróźnych może być wyłącznie rozwój oferty przewozowej przynajmniej do stanu sprzed przejęcia całości przewozów wewnątrz województwa przez Koleje Śląskie – od najbliższego możliwego rozkładu jazdy. Na przykładzie rejonu Wodzisławia Śl., który do roku 2012 posiadał kilkanaście połączeń z Katowicami (w tym ok. 7-8 bezpośrednich), oraz kilka z Chałupkami i Bohuminem, zaś obecnie tylko 3 z Pszczyną i 1 z Rybnikiem uzasadnione są opinie o „odcięciu od świata”. Należy podkreślić, że rozpoczynający się właśnie remont linii Rybnik-Chałupki daje nadzieję lokalnej społeczności na znaczącą poprawę sytuacji kolei w tym rejonie i może przyczynić się do poprawy ogólnego wizerunku kolei, a tym samym szybszego zwiększania się liczby pasażerów. Natomiast niewykorzystanie takiej sytuacji i utrzymanie stanu istniejącego aż do 2020 roku będzie miało skutek przeciwny, tj. ugruntowanie przekonania, że kolej w tym rejonie praktycznie nie istnieje.	Towarzystwo Entuzjastów Kolei z siedzibą w Wodzisławiu Śląskim	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.
174	<b>r. 10.2 str. 75</b> Do przeredagowania: „Dlatego też w latach 2014 – 2020 założono utrzymanie oferty przewozowej w wielkości pracy eksploatacyjnej przypadającej na rok 2014.”	Jak wyżej	Towarzystwo Entuzjastów Kolei z siedzibą w Wodzisławiu Śląskim	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.
175	<b>r. 10.2 str. 75/76 tab. 14</b> Połączyć linie wg propozycji (w załączniku) oraz opracować graficzny schemat linii	Pożądanym jest w miarę możliwości łączenie linii i relacji pociągów zamiast dzielenia ich na krótkie odcinki. Brak konieczności przesiadania się ma znaczący wpływ na wybór środka transportu. Należy też zauważyć, że traktowanie kilku odcinków jako jednej linii nie powoduje automatycznie, że wszystkie pociągi muszą kursować w pełnych relacjach, zatem zwiększanie ilości linii nie ma żadnego uzasadnienia i przyczynia się jedynie do zmniejszenia przejrzystości układu komunikacyjnego. W sytuacji ew. obsługi odcinka linii przez innego organizatora przewozów można wydzielić dany odcinek przez nadanie mu np. dodatkowego oznaczenia literowego.	Towarzystwo Entuzjastów Kolei z siedzibą w Wodzisławiu Śląskim	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi. Odpowiedź udzielona przy analizie treści załącznika.
176	<b>r. 10.2.1 str. 76</b> Zmienić treść w relacji 2) Kraków – Katowice – Rybnik na docelową: Kraków – Katowice – Wodzisław Śl. – (Chałupki – Bohumin/Ostrava)	Proponowane nieznaczne wydłużenie relacji do Wodzisławia (a po zakończeniu remontu linii 158 – do Chałupek) spowoduje znaczącą poprawę skomunikowania całego subregionu zachodniego, a nie tylko jego fragmentu położonego najbliżej Katowic. Nawet jeśli projekt zakupu definitywnie zabrania wydłużania relacji, to można to zrobić natychmiast po ustaniu jego terminu. Pożądanym byłoby także dalsze porozumienie ze stroną czeską celem przedłużenia relacji z Chałupek do Ostravy lub Bohumina.	Towarzystwo Entuzjastów Kolei z siedzibą w Wodzisławiu Śląskim	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.
177	<b>r. 10.3 str. 77</b> Dodać węzeł przesiadkowy: Racibórz	Jest wymieniony w strategii w p. 4.4	Towarzystwo Entuzjastów Kolei z siedzibą w Wodzisławiu Śląskim	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
178	<b>r. 15 str. 92 p.1</b> Zmienić treść zapisu: Zwiększenie udziału kolejowego transportu zbiorowego poprzez wzmocnienie ilości połączeń na kierunkach: pomiędzy głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi takimi jak Bielsko-Biała, Częstochowa, Rybnik i Konurbacja Górnośląska” na: „poprawę częstotliwości połączeń między poszczególnymi subregionami” lub: „poprawę częstotliwości połączeń na głównych ciągach komunikacyjnych”	vide uwaga do pkt.1 W szczególności jeśli chodzi o obszar śródmiejski subregionu zachodniego, należy mieć na uwadze, że ten obszar nie kończy się na Rybniku, przeciwnie, jest to miasto komunikacyjnie położone najbliżej Katowic. W istniejącym układzie planowanie poprawy skomunikowania tylko w odniesieniu do Rybnika jest zaprzeczeniem idei zrównoważonego transportu zbiorowego.	Towarzystwo Entuzjastów Kolei z siedzibą w Wodzisławiu Śląskim	2014-04-27	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym. Wzmocnienie połączenia może się również odbywać poprzez poprawę częstotliwości.
179	<b>Załącznik: propozycja linii komunikacyjnych - tab. 14</b> 1 (Koluszki) – Częstochowa – Zawiercie – Sosnowiec – Katowice – Gliwice – (Kędzierzyn-Koźle) 2 (Kraków) – Jaworzno – Mysłowice – Katowice – Rybnik – Wodzisław – Chałupki – (Bohumin) 3 Katowice – Tychy – Pszczyna – Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń 4 Racibórz – Rybnik – Pszczyna – Wisła 5 (Kielce) – Sławków – Katowice – Tychy – Tychy Lodowisko 6 Katowice – Mysłowice – (Oświęcim) – Czechowice-Dziedzice – Cieszyn – (Cesky Tesin) 7 Katowice – Bytom –Tarnowskie Góry – Lubliniec – (Kluczbork) 8 Chałupki – Racibórz – Kuźnia Raciborska – (Kędzierzyn-Koźle) 9 (Opole) – Lubliniec – Częstochowa – Koniecpol – (Kielce) 10 Bielsko-Biała – Kęty – (Wadowice) 11 Tarnowskie Góry – Kalety – Krzepice – (Kępno) 12 Bytom – Gliwice – Pyskowice - Kotulin – (Opole)	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Towarzystwo Entuzjastów Kolei z siedzibą w Wodzisławiu Śląskim	2014-04-27	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.
180	<b>4. Ogólna charakterystyka obszaru województwa śląskiego; 4.3. Infrastruktura transportowa; Str. 34</b> Cyt.: „Województwo Śląskie charakteryzuje się silnie rozwiniętą siecią infrastruktury transportowej, na którą składa się sieć dróg krajowych, w tym odcinki autostradowe, sieć dróg wojewódzkich oraz linie kolejowe o znaczeniu ponadregionalnym i lokalnym.” Proponujemy wprowadzenie następującej zmiany: „Województwo Śląskie charakteryzuje się silnie rozwiniętą siecią infrastruktury transportowej, na którą składa się sieć dróg krajowych, w tym odcinki autostradowe, sieć dróg wojewódzkich oraz linie kolejowe o znaczeniu międzynarodowym, krajowym, regionalnym i lokalnym.”	Zmiana dotyczy rozszerzenia podziału linii kolejowych ze względu na ich znaczenie podobnie jak to uczyniono w przypadku sieci drogowej.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona.
181	<b>4. Ogólna charakterystyka obszaru województwa śląskiego; 4.3. Infrastruktura transportowa; Str. 34</b> Cyt.: „Zagęszczenie sieci komunikacyjnych stanowi niewątpliwy potencjał regionu, który dzięki licznym inwestycjom, głównie drogowym, staje się atrakcyjnym obszarem inwestycyjnym.” Propozycja zmiany: „Zagęszczenie sieci komunikacyjnych stanowi niewątpliwy potencjał regionu, który dzięki licznym inwestycjom drogowym i kolejowym, staje się atrakcyjnym obszarem inwestycyjnym.”	Informacja nie oddaje stanu rzeczywistego zaangażowania inwestycyjnego w infrastrukturę transportową, bowiem całkowicie przemilcza również liczne i kosztowne inwestycje kolejowe, o czym mowa w dalszej części dokumentu PT.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
182	<p><b>4. Ogólna charakterystyka obszaru województwa śląskiego; 4.3.3. Infrastruktura kolejowa; Str. 40</b></p> <p>Cyt.: „Doprowadzenie linii kolejowych do odpowiednich parametrów technicznych wymaga znacznych nakładów inwestycyjnych. Pomimo inwestycji w tabor, linie kolejowe jak i przystanki wymagają sporych nakładów, by sprostać potrzebom użytkowników systemu kolejowego.”</p> <p>Propozycja zmiany: „Doprowadzenie linii kolejowych do odpowiednich parametrów technicznych wymaga znacznych nakładów inwestycyjnych. <b>Oprócz</b> inwestycji w tabor, linie kolejowe jak i przystanki wymagają sporych nakładów, by sprostać potrzebom użytkowników systemu kolejowego.”</p>	<p>Wprowadzenie nowoczesnego lub zmodernizowanego taboru nie wpłynie w istotny sposób na skrócenie czasu przejazdu. Taki efekt uzyskany zostanie po przeprowadzeniu modernizacji / rewitalizacji regionalnych linii kolejowych. Przy braku infrastruktury oferującej zadowalające parametry techniczno-eksploatacyjne, inwestycje w tabor nie przyniosą oczekiwanych rezultatów, np. uzyskiwanie wyższych prędkości, skrócenie czasu jazdy, bez punktowych ograniczeń. Omawiane zadania mogłyby być ze sobą spójne.</p>	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona.
183	<p><b>4. Ogólna charakterystyka obszaru województwa śląskiego; 4.5. Zapewnienie dostępu dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego; Str. 43</b></p> <p>Cytat: „Zapewnienie dostępu dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.”</p> <p>Propozycja zmiany: „Zapewnienie dostępu dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej <b>możliwości poruszania się</b> do publicznego transportu zbiorowego.”</p>	<p>Proponowany zwrot stosowany jest w nomenklaturze wszystkich dokumentów unijnych i krajowych odnoszących się do kwestii usuwania barier komunikacyjnych i dotyczy m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- osób na wózkach inwalidzkich, o ograniczonej sprawności ruchowej;</li> <li>- podróżujących z małymi dziećmi;</li> <li>- starszych;</li> <li>- ciężarnych;</li> <li>- niewidomych lub słabo widzących, itp.</li> </ul>	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona.
184	<p><b>4. Ogólna charakterystyka obszaru województwa śląskiego; 4.5. Zapewnienie dostępu dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego; Str. 43</b></p> <p>Cyt.: „Dla osób z niepełnosprawnością ruchową ważnymi elementami jest wysokość peronów i krawężników przystankowych, równość nawierzchni, dostępność taboru niskopodłogowego, dostępność elementów architektonicznych umożliwiających pokonanie różnic poziomów.”</p> <p>Propozycja zmiany: „Dla osób z niepełnosprawnością ruchową <b>oraz z ograniczoną możliwością poruszania się</b> ważnymi elementami jest wysokość peronów i krawężników przystankowych, równość nawierzchni, dostępność taboru niskopodłogowego, dostępność elementów architektonicznych umożliwiających pokonanie różnic poziomów.”</p>	<p>W przypadku podróżujących z dużym bagażem, małymi dziećmi lub osób ciężarnych należy mówić o ograniczonej możliwości poruszania się.</p>	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
185	<p><b>5. Określenie istniejącej sieci komunikacyjnej województwa śląskiego; 5.1. Pasażerski transport kolejowy; 5.1.1. Sieć komunikacji kolejowej; Str. 46</b> Cyt.: „Obecnie PKP IC realizuje połączenia kolejowe w następujących relacjach: 1) Warszawa / Lublin – Radom – Skarżysko-Kamienna – Kielce – Kraków / Katowice 2) Warszawa – CMK – Katowice – Bohumin / Bielsko-Biała / Racibórz / Wisła 3) Warszawa / Łódź – Częstochowa – Katowice 4) Kraków – Katowice – Wrocław 5) Poznań – Ostrów Wielkopolski – Katowice / Kraków 6) Częstochowa – Kielce.” Propozycja zmiany: „Obecnie PKP IC realizuje połączenia kolejowe w następujących <b>ciągach linii kolejowych, przebiegających przez obszar województwa śląskiego:</b> 1) Warszawa / Lublin – Radom – Skarżysko-Kamienna – Kielce – Kraków / Katowice 2) Warszawa – CMK – Katowice – Bohumin / Bielsko-Biała / Racibórz / Wisła 3) Warszawa / Łódź – Częstochowa – Katowice <b>4) Przemyśl – Rzeszów – Kraków – Katowice – Opole – Wrocław – Poznań - Szczecin</b> 5) Poznań – Ostrów Wielkopolski – Katowice / Kraków <b>6) Opole – Lubliniec – Częstochowa – Kielce / Kraków</b> <b>7) Bielsko-Biała – Pszczyna – Rybnik – Opole (sezonowo).”</b></p>	<p>Wymienione zostały jedynie ciągi, po których kursują pociągi PKP Intercity. Ponadto, niektóre z przedstawionych ciągów są niepełne, błędnie złożone lub pominięte.</p>	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona.
186	<p><b>10. Planowana sieć komunikacyjna; 10.1. Sieć transportowa; Str. 72-73</b> Scenariusze nie zawierają planów rewitalizacji i modernizacji linii kolejowych z RPO Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020.</p>	<p>Zarówno w przedstawionych scenariuszach, jak i w pozostałej części dokumentu brakuje informacji o planowanych przez samorząd województwa śląskiego modernizacjach i rewitalizacjach linii kolejowych o znaczeniu regionalnym, finansowanych z RPO 2014 – 2020 (dla przykładu działania dla inwestycji na linii kolejowej nr 182 zostały już zainicjowane).</p>	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualną listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.
187	<p><b>13. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla Pasażera; 13.1. Propozycja przyszłej struktury systemu informacji pasażerskiej; Str. 81</b> Cyt.: „Z wyprzedzeniem powinna być podawana także informacja o planowanych zmianach w rozkładach, uruchomieniu nowych lub zawieszeniu linii.” Propozycja zmiany: „Z wyprzedzeniem powinna być podawana także informacja o planowanych zmianach w rozkładach <b>jazdy</b>, uruchomieniu nowych <b>połączeń</b> lub <b>ich</b> zawieszeniu.”</p>	<p>Zmiana redakcyjna, poprawiająca czytelność przekazu.</p>	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona.
188	<p><b>PLAN TRANSPORTOWY WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO; Graficzne przedstawienie sieci komunikacyjnej, na której odbywa się przewóz o charakterze użyteczności publicznej (mapa); Str. 100</b> Cyt.: „Graficzne przedstawienie sieci komunikacyjnej, na której odbywa się przewóz o charakterze użyteczności publicznej” Proponowana zmiana: „Graficzne przedstawienie <b>kolejowej</b> sieci komunikacyjnej, na której odbywa się przewóz o charakterze użyteczności publicznej.”</p>	<p>Z uwagi na to, że mapa nie przedstawia drogowej sieci komunikacyjnej, na której odbywa się przewóz o charakterze użyteczności publicznej, jakby to wynikało z pierwotnego tytułu, proponuje się uściślić informację o zawężonym przedmiocie tej mapy do transportu kolejowego.</p>	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	2014-04-25	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Mapa przedstawia sieć komunikacyjną, na której organizowany jest wojewódzki przewóz o charakterze użyteczności publicznej.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
189	<b>PLAN TRANSPORTOWY WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO; Schemat układu drogowo-kolejowego województwa śląskiego – stan istniejący (mapa)</b> Sugeruje się, by analogicznie do podejścia drogowego, zróżnicować grafikę / kolorystykę przebiegu linii kolejowych uwzględniając ich podział pod względem np. kategorii, czyli na linie: magistralne, pierwszorzędne, drugorzędne i znaczenia miejscowego. Sugeruje się również wprowadzenie dodatkowych dwóch schematów, które obejmowałyby odrębnie układ sieci drogowej i kolejowej.	W przedstawionym schemacie wyakcentowano graficznie / kolorystycznie wyłącznie sieć drogową w podziale na kategorie dróg. Nie zastosowano tej samej konwencji dla sieci kolejowej, przez co schemat nie oddaje faktycznej struktury układu komunikacyjnego województwa. Ponadto, przedstawienie takiego rozwiniętego graficznie układu komunikacyjnego na jednej zbiorczej mapie może dawać przekaz mało czytelny i przejrzysty.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	2014-04-25	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość mapy jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym
190	<b>Roz.12.1 s. 79</b> Zwiększenie nakładów inwestycyjnych przeznaczonych na komunikację publiczną z budżetu Województwa Śląskiego w tym na transport drogowy	W przewidywanych planach wydatków na transport zbiorowy w wydatkach Roz. 7.3s. 62 przewidziano jedynie wydatki w ramach rekompensaty do przewozów realizowanych przez Koleje Śląskie oraz przewozy regionalne, oraz ulg ustawowych. Oparcie finansowania transportu drogowego o środki innych jednostek samorządu terytorialnego spowoduje pogłębienie niepokojącego trendu ograniczenia lub pozbawienia części społeczeństwa powiatu częstochowskiego dogodnych usług kolei jak i na liniach autobusowych o charakterze linii wojewódzkich.	Starostwo Powiatowe w Częstochowie	2014-04-28	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Przedmiotem omawianego dokumentu nie jest definiowanie wielkości nakładów inwestycyjnych w województwie.
191	<b>Roz.6.2s.51</b> Przedstawienie planu funkcjonowania i rozwoju, wojewódzkich drogowych przewozów pasażerskich.	Brak informacji czy i jak Województwo Śląskie zamierza realizować te zadania ustawowe wynikające z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, czy realizować tylko porozumienia z innymi jednostkami samorządu.	Starostwo Powiatowe w Częstochowie	2014-04-28	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy zrównoważonego transportu zbiorowego i powinien uwzględniać również zrównoważone finansowanie transportu. Transport zbiorowy w zakresie przewozów autobusowych może być realizowany przez związki międzygminne lub związki powiatów oraz przez powiaty lub gminy na podstawie odpowiednich porozumień.
192	<b>Roz.6.2s. 51</b> Opracowanie zasad koordynacji różnych środków transportu.	W projekcie uwzględniono jedynie specyfikę Górnego Śląska, pomijając nieco odmienne potrzeby przewozowe Subregionu Północnego m.in. znacznie większe odległości przemieszczania się potoków pasażerskich.	Starostwo Powiatowe w Częstochowie	2014-04-28	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym
193	<b>Roz.10.1s.72</b> Uwzględnienie w planowanej sieci transportowej alternatywnej DK -91	W scenariuszu I rozwoju sieci drogowej nie uwzględniono przebudowy drogi DK-91 stanowiącej alternatywę dla autostrady A1	Starostwo Powiatowe w Częstochowie	2014-04-28	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualną listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.
194	<b>Roz.10.1 s. 72 , tab.s.75</b> Przywrócenie funkcjonowania linii kolejowej Chorzew Siemkowice	W scenariuszu II nie uwzględniono przywrócenia ani modernizacji tej linii kolejowej.	Starostwo Powiatowe w Częstochowie	2014-04-28	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualną listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie. Ponadto dokonane zostanie rozszerzenie zapisów na stronie 76.
195	<b>Roz. 10.1 Tab. s.75</b> Uwzględnienie w realizacji kolejowych przewozów regionalnych linii Częstochowa – Lubliniec.	Uwzględnienie wymienionego połączenia jest niezbędne z punktu widzenia potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu częstochowskiego i lublinieckiego	Starostwo Powiatowe w Częstochowie	2014-04-28	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
196	<b>Roz. 14.3 s.89</b> Realizacja dostosowania rozkładu linii kolejowych do potrzeb uczniów i pracowników – poprawa standardów i warunków podróży.	Pociągi na liniach: Częstochowa-Radomsko, Radomsko-Częstochowa, zgodnie z obecnie obowiązującym rozkładem jazdy przyjeżdżają do Częstochowy w godzinach rannych uniemożliwiających punktualne dotarcie do pracy i szkół. Polepszanie skomunikowania kolejowego miejscowości Północnego Subregionu (Teklinów, Kłomnice, Rzerzeczyce) z Częstochową. Przywrócenie na linii Częstochowa – Katowice linii pośpiesznych skracających czas dojazdu do Katowice. a realizowanych przed reorganizacją Kolei Śląskich	Starostwo Powiatowe w Częstochowie	2014-04-28	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.
197	<b>Roz.14.4 s.90</b> Przedstawienie planowanych sposobów integracji systemów taryfowych dla różnych środków transportu.	Nie przedstawiono w projekcie planu transportowego województwa śląskiego.	Starostwo Powiatowe w Częstochowie	2014-04-28	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym.
198	<b>Roz.4.4 s. 42</b> Nie uwzględnienie w projekcie węzłów przesiadkowych Koniecpol- Myszków - Zawiercie	W projekcie wymieniono jedynie lokalizację głównych węzłów przesiadkowych.	Starostwo Powiatowe w Częstochowie	2014-04-28	Uwaga zostanie uwzględniona.
199	<b>Uwagi ogólne.</b> Malejąca liczba kursujących pociągów osobowych relacji Czechowice-Dziedzice – Cieszyn. Należy zwiększyć ich liczbę z jednoczesnym dostosowaniem godzin odjazdów do oczekiwań podróżnych, którzy dojeżdżając do szkół i pracy muszą mieć odpowiedni czas na dotarcie do celu podróży i skorelowania ich z komunikacją autobusowego w zakresie planowanego węzła przesiadkowego w Zebrzydowicach – Dworzec Kolejowy.	W obecnym czasie komunikacja szynowa nie zachęca do korzystania z tej formy transportu, gdyż oprócz ciągle malejącej liczby kursów, godziny ich przejazdów nie pozwalają chętnym na skorzystanie z przejazdu koleją.	Wójt Gminy Zebrzydowice	2014-04-28	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.
200	<b>Uwagi ogólne.</b> Utrzymanie istniejącej komunikacji autobusowej pomiędzy miastem Jastrzębie-Zdrój a Zebrzydowice realizowanej przez Międzygminny Związek Komunikacyjny linią 120.	Środki finansowe na realizację przedmiotowej linii o charakterze wojewódzkim winne być ujęte w wydatkach budżety Województwa Śląskiego.	Wójt Gminy Zebrzydowice	2014-04-28	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy zrównoważonego transportu zbiorowego i powinien uwzględniać również zrównoważone finansowanie transportu. Transport zbiorowy w zakresie przewozów autobusowych może być realizowany przez związki międzygminne lub związki powiatów oraz przez powiaty lub gminy na podstawie odpowiednich porozumień.
201	<b>Rysunek 1</b> Brak wskazania konkretnego źródła i "autora" opracowania.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona.
202	<b>Rozdział 4.2. Sytuacja społeczno-gospodarcza województwa śląskiego</b> Informacja powtórzona z podrozdziału poprzedniego.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Opis stanu zagospodarowania przestrzennego województwa oraz sytuacji społeczno-gospodarczej wymaga podania tych samych informacji w różnych podrozdziałach.
203	<b>Rozdział 4.2.2. Struktura wiekowa mieszkańców</b> Informacje skopiowane z poprzedniego podrozdziału.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Powtórzenie informacji jest niezbędne w celu ich szerszego opisu.



L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
204	<b>Tabela 8 Rodzaj i wysokość ulgi ustawowej</b> Z opisu tabeli i akapitu jej poprzedzającego wynika, że informacje opracowane zostały na podstawie odpowiedzi udzielonych przez uczestników badania. Tabela wymaga precyzji, czy pytanie dotyczyło "czy pan/pani posiada ulgę" (jak w wyniku z pierwszych 9 odpowiedzi) czy brzmiało "Czy w pani/pana gospodarstwie domowym ktoś posiada ulgi" (o czym świadczą odpowiedzi na końcu tabeli). W obecnej formie tabela jest niezrozumiała. Poza tym, moim zdaniem w tabeli wartość merytoryczną ma jedynie informacja o świadomości mieszkańców na temat przysługujących ulg. W celu przedstawienia pełnego zakresu tematycznego uzupełnienia wymagają pozostałe grupy nie ujęte w tabeli np. posłowie/senatorowie.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona –
205	<b>Rozdział 4.2.7. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej</b> Część diagnostyczna powinna wносить coś do opracowania, a nie opisując rzeczy oczywiste.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym.
206	<b>Rozdział 4.3. Infrastruktura transportowa</b> Plan transportowy dla województwa powinien zawierać więcej informacji na temat infrastruktury i sieci transportowych. niż"... jest rozbudowana i stwarza znaczne możliwości przemieszczania się ludzi i towarów". Nie ma słowa o zagęszczeniu dróg lub dobowym natężeniu ruchu, co dla województwa tak zęszczonego i rozbudowanego jak śląskie ma bardzo istotne znaczenie do jego dalszego rozwoju.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona.
207	<b>Podrozdział 4.3.2. Infrastruktura drogowa</b> Podrozdział o tej nazwie już istnieje. Dokument byłby bardziej przejrzysty gdyby unikano powtarzania tych samych informacji lub bardziej precyzyjnie podzielić dane na konkretne podrozdziały.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona. W dokumencie znajduje się jeden podrozdział o tytule „Infrastruktura drogowa”.
208	<b>Podrozdział 4.3.2.1. Drogi krajowe</b> W tym miejscu zasadne wydaje się wskazanie zarządców dróg. Podobnie w przypadku pozostałych rodzajów dróg.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym
209	<b>Podrozdział 4.3.2.2. Drogi wojewódzkie</b> W dokumencie takiej rangi zasadnym wydaje się również wspomnienie o drogach gminnych i powiatowych.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym
210	<b>Podrozdział 4.3.2.3. Planowane inwestycje drogowe</b> Informacja nie precyzyjna. W obecnej formie nie wiele wnosi do opracowania.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualną listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
211	<b>Podrozdział 4.3.3. Infrastruktura kolejowa</b> Dokument tej rangi powinien zawierać informacje bardziej szczegółowe niż stan jest "niezadawalający" i sieć jest "mocno zdegradowana". Z opracowanego materiału nie wynika z jakimi problemami borykają się zarządcy kolei. Poza tym nie ma informacji na temat przepisów wymagających od zarządców dostosowania sieci np. do osiągnięcia określonych prędkości. Brak również wskazania źródła na podstawie którego autor opracowania wysuwa tezy.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym
212	<b>Podrozdział 4.3.4. Linie tramwajowe</b> W podrozdziale nie ujęto informacji dotyczącej linii tramwajowej w Częstochowie. Stosowne wydaje się również umieszczenie informacji na temat linii trolejbusowej w Tychach.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Uwaga dotyczy komunikacji miejskiej, realizowanej na obszarze miasta.
213	<b>Podrozdział 4.3.6. Transport śródlądowy</b> Dokument tej rangi powinien zawierać informacje dokładniejsze i pochodzące z pewniejszego źródła niż Wikipedia. Poza tym, informacje skopiowane niepoprawnie, ponieważ zgodnie ze źródłem udźwig stanowi 20 ton nie 30.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona
214	<b>Rozdział 4.5. Zapewnienie dostępu dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.</b> Zasadne wydaje się wskazanie konkretnych, podjętych działań ocenianych np. ilością zmian dotyczących liczby pojazdów niskopodłogowych w konkretnych miastach. Brak źródła danych, na których autor opracowania wyciąga wnioski. Stosowne wydaje się wskazanie udziału procentowego pojazdów z opisanym udogodnieniem, w stosunku do ogółu pojazdów. brak informacji, czy są to jedyne udogodnienia dla osób o utrudnionej mobilności. Stosowne wydaje się podanie informacji bardziej szczegółowych. Opracowanie w obecnej formie nie obrazuje w pełni skali problemu.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona w zakresie podania źródła informacji. W pozostałej części uważa się, że zapisy są adekwatne do wymaganej dokładności dla opracowanego dokumentu.
215	<b>Podrozdział 4.6.1. Dostępność do kolejowej infrastruktury transportowej</b> Akapit zawiera informacje oczywiste, nic niewnoszące do dokumentu. Wskazanie na dużą różnorodność wydaje się bardziej prawidłowe. Analiza dostępności przestrzennej na podstawie przeprowadzonego badania ankietowego wydaje się niewystarczająca. Stosowne wydaje się wykonanie analizy przestrzennej np. wskazującej na mapie miejsca o łatwiejszym i trudniejszym dostępie mieszkańców do dworców kolejowych.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Uzupełnieniem do zapisów akapitu jest rysunek, znajdujący się w załączniku.
216	<b>Podrozdział 4.6.2. Dostępność do drogowej infrastruktury transportowej</b> Bardziej stosowne jest wskazanie, że opis dotyczy nie wszystkich mieszkańców województwa, ale uczestników badania. Stosowne wydaje się wskazanie miejsc, w których znajdują się wskazane dworce.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
217	<b>Podrozdział 5.2.2. Charakterystyka taboru autobusowego</b> Informacje powszechnie znane, mało istotne. Dokładniejsza diagnoza, np. zawierająca informacje dotyczące średniego wieku pojazdu czy dostosowania pojazdu do potrzeb osób niepełnosprawnych i z ograniczeniami ruchowymi nakreśliłaby problemy z jakimi borykają się zarówno organizatorzy ruchu jak i pasażerowie, a poza tym wskazałby na stojące przed nimi wyzwania.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym
218	<b>Podrozdział 6.2.1. Związki komunikacyjne i jednostki organizujące przewozy wojewódzkie (dot. MZK Tychy)</b> Brak informacji na temat ważnego środka komunikacji miejskiej, jakim są trolejbusy.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Uwaga dotyczy komunikacji miejskiej, realizowanej na obszarze MZK Tychy
219	<b>Podrozdział 6.2.1. Związki komunikacyjne i jednostki organizujące przewozy wojewódzkie (dot. MZDiT w Częstochowie)</b> Brak informacji o tramwajach w Częstochowie.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	<u>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</u> Uwaga dotyczy komunikacji miejskiej, realizowanej na obszarze Miasta Częstochowa
220	<b>Podrozdział 6.2.2. Przewoźnicy komercyjni</b> Stosowne wydaje się wskazanie orientacyjnej ilości przewoźników komercyjnych lub tras przez nich obsługiwanych.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym. Enumeratywne wymienianie ponad 500 linii, operatorów i przewodników mija się z celem niniejszego opracowania.
221	<b>Podrozdział 8.2.3. Podsumowanie przeprowadzonych badań i wnioski dla prognoz (punkt Ocena funkcjonowania komunikacji kolejowej i autobusowej)</b> Wniosek nie wynika z danych statystycznych.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Wniosek wynika z przeprowadzonych badań i nie musi wynikać z danych statystycznych.
222	<b>Podrozdział 3.1. Biała księga</b> Brakuje informacji, do kiedy należy obniżyć emisję gazów cieplarnianych (do którego roku). Podobnie jak w poprzednim komentarzu - do kiedy? Ponadto powtórzono informację o ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych z punktu a) Lepszym słowem w tym kontekście byłyby (w mojej opinii) "działania".	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Horyzont czasowy dokumentu do 2020r., do tej daty nie należy obniżyć emisji gazów cieplarnianych.
223	<b>Rysunek 1 Lokalizacja województwa śląskiego na tle kraju</b> Zamieszczona mapa jest błędna. Zgodnie z nią do województwa śląskiego należy część powiatu głubczyckiego w woj. opolskim, a do Republiki Czeskiej przyłączono gminę Zebrzydowice w powiecie cieszyńskim. Wątpliwości natury prawnej (prawa autorskie) budzi podpisanie źródła jako "Zasoby Internetu". Przy podawaniu źródła wymagane jest podanie dokładnego źródła (dokładnego adresu strony, z której pobrano grafikę), a nawet wtedy zamieścić mapę z Internetu można jedynie jeśli jej autor wyraził na to zgodę (poprzez odpowiednią licencję bądź też oświadczenie).	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
224	<p><b>Wykres 1 Podział administracyjny województwa śląskiego</b>  Mapa nie jest wykresem. Ponadto, w dokumencie raz mapy podpisuje się jako wykresy, a raz jako rysunki - wskazane byłoby ujednoczyć nazewnictwo (na rzecz rysunków).  Należy uściślić, czy chodzi o gminy wiejskie (i ewentualnie o obszary wiejskie w gminach miejsko-wiejskich), czy o faktyczne tereny wiejskie. Z uwagi na to, że zespół RCAS dopiero pracuje nad delimitacją obszarów wiejskich w województwie śląskim, zapewne chodzi o to pierwsze, a więc należałoby napisać, że "Gminy wiejskie i obszary wiejskie w gminach miejsko-wiejskich stanowią 69,3% powierzchni regionu [...]". Tereny wiejskie nie są bowiem tożsame z gminami wiejskimi (przykładowo część dzielnicy Zarzecze w Katowicach jak najbardziej jest obszarem wiejskim, a leży w gminie miejskiej).  "W porównaniu do 60,6% dla kraju" lub "dla porównania w kraju - 60,6%". Słowo "porównywalnie" oznacza, że dwie wartości porównywane są mniej więcej podobnej wielkości, a z kontekstu wynika, że autorzy chcieli właśnie podkreślić kontrast między tymi dwoma wynikami.</p>	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona.
225	<p><b>Podrozdział 4.1. Stan zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego</b>  Z akapitu wynika, że aglomeracje bielska, częstochowska i rybnicka są ośrodkami o znaczeniu krajowym, zaś konurbacja górnośląska ma niższe znaczenie niż poprzednie (skoro nie jest o znaczeniu krajowym, to pewnie jest o znaczeniu jedynie regionalnym albo i mniej), co oczywiście jest nieprawdą - konurbacja jest zdecydowanie najważniejszą jednostką osadniczą na obszarze województwa. Obszar metropolitarny to pojęcie szersze niż metropolia (czyli w omawianym przypadku konurbacja górnośląska), który w Unii Europejskiej określany jest poprzez LUZ (Larger Urban Zone). Z tego względu z pewnością wchodzi w jego skład więcej niż 23 miasta, przykładowo: Mikołów, Czerwionka-Leszczyny, Bieruń, Pyskowice i tak dalej (na podstawie LUZ Katowic wg Eurostatu i GUS). Autorzy mieli na myśli samą konurbację górnośląską wg delimitacji GUS, stąd też nie powinni pisać o obszarze metropolitarnym.</p>	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona.
226	<p><b>Podrozdział 4.2. Sytuacja społeczno-gospodarcza województwa śląskiego</b>  Aglomeracje miejskie obejmują nie tylko miasta - czy w związku z tym wartość 66%, o której piszą autorzy, dotyczy jedynie obszarów miejskich w aglomeracjach (co sugerowałby kontekst) czy też całych aglomeracji, niezależnie od rodzaju miejscowości zamieszkania jej ludności (co sugerowałaby liczba)?</p>	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy akapitu zostaną doprecyzowane.
227	<p><b>Podrozdział 4.2.1. Przyrost naturalny i migracje ludności</b>  Ludność Polski rośnie od 2007 roku, z wyjątkiem 2011, kiedy nieznacznie spadła. Mimo to ludność Polski jest obecnie najwyższa od 1999 roku (za wyjątkiem wspomnianego 2011 roku). Wydaje się więc, że nieuzasadnione jest pisanie, że w "ostatnich latach" notuje się spadek liczby ludności Polski.  Wiek "emerytalny" to dla niektórych zawodów 40 lat, z kolei</p>	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
	<p>inne osoby nie przechodzą na emeryturę nawet po 70 roku życia. Stąd też nie można użyć takiego terminu. Wydaje się, że autorom chodziło o wiek poprodukcyjny. Można mieć wątpliwości, czy owa struktura jest bliska strukturze w całym kraju. W skali kraju w wieku poprodukcyjnym jest 17,8% populacji, czyli wyraźnie mniej niż 18,7%.</p> <p>W tym akurat przypadku chodzi o województwo. Więcej osób wyjeżdża z województwa niż do niego przyjeżdża. Niefortunnie sformułowano to zdanie. Czytelnik może mieć wątpliwości, czy najniższe saldo migracji zanotowano w wymienionych powiatach, które akurat okazały się być powiatami "grodzkimi", czy też wymieniono tylko najniższe saldo migracji dla miast na prawach powiatu (a niektóre ziemskie mogłyby mieć gorsze, tyle, że autorzy skupili się tylko na miastach na prawach powiatu). Należy wyrzucić "w następujących miastach na prawach powiatu" i zamienić to na "w następujących powiatach". Demografia jako nauka zawiera już w sobie migracje ludności, stąd też niepotrzebne (a wręcz błędne) jest ich osobne wypisanie niejako na równi z demografią. Należy albo usunąć "jak i migracje ludności" albo zamienić demografię na "ruchu naturalnym".</p> <p>1. Nie jest to do końca prawdą. Dla niektórych miast (np. Krakowa, Warszawy, Gdańska) prognozuje się wzrosty liczby ludności.</p> <p>2. Zaledwie stronę wcześniej autorzy zauważyli, że powiaty ziemskie (w tym te podmiejskie) także wyludniają się. Nawet te, dla których prognozuje się wzrosty liczby ludności, mają je symboliczne w porównaniu z odpływem ludności miast, dla których są zapleczem mieszkaniowym. Z tego względu nie można stwierdzić, że zmiana liczba ludności w miastach związana jest z przenoszeniem się na tereny podmiejskie, a może raczej - że nie jest to główną przyczyną wyludniania się miast w woj. śląskim.</p>				
228	<p><b>Podrozdział 4.2.3. Szkolnictwo</b></p> <p>Znacznie bardziej pomocne i interesujące byłoby zestawienie bezwzględnej liczby uczniów. Dodatkowo, nie wiadomo, czy chodzi o uczniów z danego powiatu uczących się gdziekolwiek czy uczniów uczących się w danym powiecie (niezależnie od tego, w jakim powiecie mieszkają). Przykładowo, jeśli uceń dojeżdża z powiatu bieruńsko-lędzińskiego do liceum w Mysłowicach to czy liczony jest dla Mysłowic czy dla powiatu bieruńsko-lędzińskiego?</p>	<p><i>Nie wskazano uzasadnienia.</i></p>	<p>Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS</p>	<p>2014-04-23</p>	<p>Uwaga nie zostanie uwzględniona. Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym.</p>

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
229	<b>Tabela 4 Wykaz uczelni wyższych państwowych na terenie województwa śląskiego (listopad 2011)</b> Tabela jest pełna błędów i niekonsekwencji. 1. Filię (a nie "Filę") UŚ w Cieszynie oznaczono osobnym numerem, podczas gdy filie PŚ zebrano pod jednym punktem. 2. PŚ nie ma filii w Reptach Śląskich. Uniwersytet Ekonomiczny nie ma filii w Sosnowcu, za to ma w Rybniku (i do końca tego roku akademickiego także w Bielsku-Białej). 3. Międzynarodowa Szkoła Nauk Politycznych nie przyznaje swojego dyplomu - jej absolwenci otrzymują tytuł magistra politologii Uniwersytetu Śląskiego. Stąd też wątpliwość budzi zamieszczanie jej w tej tabeli	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona – zapisy tabeli zostaną zmienione.
230	<b>Tabela 5 Wykaz uczelni wyższych niepaństwowych na terenie województwa śląskiego</b> Chrzanów nie leży w województwie śląskim.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona.
231	<b>Podrozdział 4.2.4. Zatrudnienie</b> Najwięcej podmiotów... na 10 tys. ludności Styl taki nie przystoi powadze dokumentu.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona – zapis zostanie zmieniony.
232	<b>Podrozdział 4.2.5. Liczba pasażerów korzystających z uprawnień do przejazdów ulgowych</b> Profesjonalna analiza wymagałaby zamieszczenia informacji dotyczących wspomnianego badania: czy było to badanie pełne czy reprezentacyjne i jak ustalono/skąd pozyskano operat losowania; jeśli było reprezentacyjne to czy próba była losowa czy celowa; jaka była wielkość próby; czy próba była ze zwracaniem czy bez zwracania; ile było badanych parametrów; kiedy przeprowadzono badanie itd.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona.  Informacje nt. badania zostały przedstawione w rozdziale 8.
233	<b>Podrozdział 4.2.7. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej</b> Powinno także dopisać się tu przychodnie i szkoły.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona.
234	<b>Podrozdział 4.3.2.1. Drogi krajowe</b> Póki co autostrada ta prowadzi jedynie z Pyrzowic do Świerklan i z Mszany do Gorzyczek. Należy zaznaczyć, że główny szkielet komunikacji drogowej ta trasa będzie dopiero tworzyć.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona.
235	<b>4.3.2.2. Drogi wojewódzkie</b> W tym punkcie warto byłoby wspomnieć o DW902, czyli Drogowej Trasie Średnicowej - "kręgosłupie" drogowym konurbacji katowickiej.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona.
236	<b>Podrozdział 4.3.4. Linie tramwajowe</b> W Gliwicach nie ma linii tramwajowych, poza krótkim odcinkiem między ostatnim przystankiem w Zabrze a zajezdnią.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Autor uwagi informuje, że w Gliwicach występuje linia tramwajowa, oczekując stwierdzenia w dokumencie, że nie występuje.
237	<b>Rozdział 4.5. Zapewnienie dostępu dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego</b> Nie cały tabor KŚ posiada takie udogodnienia, więc nie można uogólniać.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
238	<b>Podrozdział 4.6.1. Dostępność do kolejowej infrastruktury transportowej</b> Podobnie jak w przypadku poprzedniego badania, analiza jego wyników jest bezwartościowa jest podania jego metodologii. Jak definiuje się "około 1 km" w kontekście pierwszego przedziału "mniej niż 1 km" - czy ktoś mający do przystanku kolejowego 999 metrów zaliczany jest do pierwszej czy drugiej kategorii? Takie stawianie sprawy wydaje się być błędne. Prawie nikt nie ma możliwości dojścia linią prostą z domu do przystanku/dworca kolejowego, stąd też szczególnie w tych wyższych przedziałach (8-15 km) realna odległość będzie znacznie wyższa. Poza tym brak Rysunku 12 w Załączniku 1, który obrazuje dostępność przestrzenną do przystanków.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym
239	<b>Podrozdział 4.6.2. Dostępność do drogowej infrastruktury transportowej</b> Ponownie zauważamy, że bez wiedzy na temat samego badania (czas trwania, ilość przebadanych osób, sposób badania itd.) nie można przedstawiać czytelnikom wyników takiego badania.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Informacje nt. badania zostały przedstawione w rozdziale 8.
240	<b>Podrozdział 5.2.2. Charakterystyka taboru autobusowego</b> Sposób podania informacji nie przystoi poważnej analizie. Autorzy zdają się pisać truizmy, które jednak nie mają większej wartości poznawczej.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym
241	<b>Podrozdział 6.2.1. Związki komunikacyjne i jednostki organizujące przewozy wojewódzkie (dot. KZK GOP)</b> Ciekawsze i bardziej pożądane byłoby pokazanie gmin, w których KZK GOP ma swoje linie (a najlepiej pokazanie także tych linii na mapie).	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym
242	<b>Podrozdział 8.1.1. Charakterystyka podróży odbywanych przez mieszkańców województwa</b> Ta informacja powinna pojawić się na początku opracowania. Dodatkowo należałoby uściślić, w jaki sposób dobierano próbę, skąd wzięto operat, jaka była struktura badanych gospodarstw według liczby osób czy miejsca zamieszkania (i czy odpowiada faktycznej strukturze gospodarstw domowych w województwie śląskim) i tak dalej.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zakres i miejsce przedstawionych informacji jest adekwatny do wymogów, stawianych dokumentowi.
243	<b>Wykres 9 Wykorzystane środki transportu w podziale godzinowym</b> Nie jest to konieczne, ale dobrym pomysłem byłoby powiększenie wykresu tak, by wartości dla mniej używanych środków transportu były lepiej widoczne.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Wykres prezentuje w czytelny sposób odpowiednie informacje. Dodany zostanie opis osi wykresu.
244	<b>Tabela 13 Wyniki analiz modelowych</b> Scenariusze te są niemal identyczne, co budzi wątpliwości dotyczące jakości analizy (lub, jeśli analiza była przeprowadzona poprawnie, sensu inwestowania w infrastrukturę).	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Definicja scenariuszy rozwoju infrastruktury transportowej została przedstawiona w rozdziale 10.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
245	<b>Podrozdział 10.2. Sieć komunikacyjna</b> Wysuwając taką tezę wypada poprzeć ją konkretnym przykładem.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Uwaga nie zostanie uwzględniona, gdyż nie wskazuje konkretnych uchybień. Nie zostało podane, jaką tezę ma na myśli wnioskodawca.
246	<b>10.3. Zintegrowane węzły przesiadkowe</b> Już pisano o zintegrowanych węzłach przesiadkowych wcześniej. Jest to powielanie informacji. Należy albo ograniczyć informacje o ZIT-ach w poprzednich rozdziałach albo usunąć ten punkt	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona. W rozdziale 4 analizowana jest charakterystyka obszaru województwa, natomiast w podrozdziale 10.3 identyfikowana jest planowana sieć komunikacyjna.
247	<b>Podrozdział 13.1. Propozycja przyszłej struktury systemu informacji pasażerskiej</b> Mógłby być także przystosowany do obsługi pasażerów niewładających językiem polskim, tj. co najmniej w jednym języku obcym (angielskim).	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga zostanie uwzględniona.
248	<b>Podrozdział 13.2. Informacja o obowiązujących opłatach za przejazdy</b> Podróż komunikacją miejską jest już dziś znacznie tańsza od podróży samochodem, mimo to wydaje się, że większość osób wybiera samochody nawet jeśli komunikacja publiczna jest dostępna i czasowo konkurencyjna. Autorzy nie podają też, jakie powinny to być opłaty za przejazd, by kierowcy porzucili swoje pojazdy, ani nawet jak powinno się to badać.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym
249	<b>Podrozdział 13.4. Informacja o głównych węzłach przesiadkowych</b> Powtórzenie informacji z jednego z poprzednich punktów.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Powtórzenie informacji jest zasadne.
250	<b>Podrozdział 13.5. Informacja odnośnie regulaminu przewozu osób i rzeczy</b> Punkt ten nie wnosi do analizy nic prócz powszechnie znanych oczywistości. Pomysłem, który szczególnie w kontekście komunikacji kolejowej aż prosi się o głębszą analizę jest obniżenie lub całkowite zniesienie opłat za bagaż dodatkowy czy rower. Inną kwestią jest wpływanie na ustalanie możliwie prostych regulaminów przewozu.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona – szczegółowość opisów jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym
251	<b>Rozdział 14. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej</b> Powtórzenie wiadomości z poprzednich punktów, tyle że w jeszcze mniej informującej formie (brakuje informacji np. ile pasażerów kolei wskazało na zwiększenie liczby kursów pociągów). Czasem komunikacja autobusowa nie jest tak atrakcyjna jak kolejowa (trwa dłużej, wygoda jest mniejsza). Zamiast od razu zamieniać pociągi na autobusy można wpięty rozważyć wprowadzenie szynobusów.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Wg przedstawionego algorytmu komunikacja kolejowa zostanie zastąpiona przez autobusową dopiero, gdy będą stosowne do tego wielkości potoków pasażerskich.



L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
252	<b>Rozdział 14.1. Ochrona środowiska naturalnego</b> Przed akcjami promującymi korzystanie z rowerów należy wybudować niezbędną infrastrukturę rowerową. Nawet najkosztowniejsza kampania promocyjna nie przyniesie efektu, jeśli rowerzyści będą dalej musieli dzielić jezdnię z TIR-ami. Car club to brytyjska nazwa na car share (termin amerykański) wymieniony w podpunkcie 8. W tym miejscu z niewiadomych powodów zabrakło wymienianego przecież wcześniej zwiększenia udziału samochodów elektrycznych i hybrydowych. Brakuje także wspomnienia działań mających na celu promocję komunikacji rowerowej.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga zostanie częściowo uwzględniona. Plan transportowy dotyczy sieci komunikacyjnej i nie stanowi o inwestycjach infrastrukturalnych, których zakres jest definiowany w innych dokumentach strategicznych. Ponadto dokument traktuje o publicznym transporcie zbiorowym, nie o transporcie indywidualnym.
253	<b>Rozdział 14.5. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej</b> Skoro punkt ten został już przedstawiony we wcześniejszym rozdziale, to wydaje się tracić sens powtarzanie tych informacji? Należy usunąć powielające się informacje albo tu, albo w punkcie 4.6.	<i>Nie wskazano uzasadnienia.</i>	Wydział Rozwoju Regionalnego UMWS	2014-04-23	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Zapisy podrozdziału są zasadne.
254	Propozycja uwzględnienia połączenia kolejowego w relacji Częstochowa – Opole.	W opinii Marszałka Województwa Opolskiego taka zmiana będzie korzystna dla pasażerów podróżujących pomiędzy województwami, a także będzie zgodna z opisem inwestycji z zakresu infrastruktury kolejowej, w której opisano m.in. zakończenie prac rewitalizacyjnych na liniach kolejowych nr 61 i 144 na trasie Częstochowa – Opole przez Fosowskie, Lubliniec. W opinii Zarządu Województwa Opolskiego, ujęcie w planach transportowych ww. linii kolejowej jako linii użyteczności publicznej pozwoli na jeszcze lepsze skomunikowanie regionów.	Marszałek Województwa Opolskiego	2014-05-12	Uzgodnienie projektu planu transportowego
255	<i>W Tabeli nr 14 (str. 76) – Planowana sieć połączeń kolejowych realizowanych na terenie województwa śląskiego zmienić zapisy:</i> - poz. 13 z Tarnowskie Góry – Kalety – Herby Nowe – Krzepice – gr. województwa (Kępno) na Tarnowskie Góry – Kalety – Herby Nowe – Krzepice – gr. województwa / Janinów, - poz. 15 z Częstochowa – Kłomnice – gr. województwa (Koluszki) na Częstochowa – Kłomnice – gr. województwa /Radomsko	W przypadku wojewódzkich przewozów pasażerskich zgodnie z definicją w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającą przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny, granicą odpowiedzialności finansowej leżącą po stronie Województwa Śląskiego, w przypadku linii komunikacyjnej wyszczególnionej pod poz. 13 jest stacja Janinów na terenie województwa opolskiego, natomiast w przypadku linii wyszczególnionej pod poz. 15 jest stacja Radomsko na terenie województwa łódzkiego.	Marszałek Województwa Łódzkiego	2014-04-25	Uwaga zostanie uwzględniona – zapisy dokumentu zostaną zmienione.
256	Do dnia 30.05.2014 r. nie wniesiono uwag.	-	Marszałek Województwa Świętokrzyskiego	-	-

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
257	<p>W tabeli 14 „Planowana sieć połączeń kolejowych realizowanych na terenie województwa śląskiego” przedstawiono połączenia na liniach:</p> <p>- Zawiercie - Łazy - Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - Dąbrowa Górnicza Południowa – Jaworzno Szczakowa - gr. województwa (Kraków Główny);</p> <p>- Katowice - Mysłowice - Jaworzno Ciężkowice - gr. województwa - (Kraków Główny).</p> <p>W rozdziale 11 „Planowane zasady organizacji rynku przewozów w województwie śląskim” zawarto zapis, że w latach 2014-2020 nie przewiduje się zasadniczych zmian w zakresie organizacji rynku przewozów w województwie śląskim w stosunku do stanu obecnego.</p>	<p>- projekt POIiŚ 7.1-7.4 zakłada wykonywanie połączeń m.in. w relacji Tarnów – Kraków – Katowice – Rybnik.</p> <p>- zgodnie z uzgodnieniami ws. rozkład jazdy 2014/2015 planowane jest uruchomienie pociągów relacji Kraków Płaszów – Częstochowa.</p> <p>Na spotkaniu w dniu 1 kwietnia 2014 w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego w sprawie rozkład jazdy 2014/2015 przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego zgłosili propozycję, by organizacja przewozów odbywała się w oparciu o przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.) a w kwestii rozliczeń finansowych każde województwo zawierało umowę z przewoźnikiem na realizację przewozów do granicy województwa. Powyższa propozycja w znacznym stopniu różni się od zapisów przyjętego dnia 10 grudnia 2013 r. porozumienia w sprawie organizacji kolejowych przewozów pasażerskich na wybranych liniach kolejowych w Województwie Małopolskim i Śląskim.</p>	Marszałek Województwa Małopolskiego	2014-04-30	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną rozszerzone i skorygowane.
258	Pismem z dnia 28.04.2014 r. Prezes UTK wniósł uwagi do dokumentu	-	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	2014-05-05	Uwagi zostaną uwzględnione.
259	Opinia pozytywna	Informacja o braku konieczności przeprowadzenia procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	Śląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Katowicach	2014-05-05	-
260	Opinia pozytywna	Uzgodnienie odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla opracowywanego projektu ww. dokumentu	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach	2014-05-27	-
261	<b>4.4. Lokalizacja głównych węzłów przesiadkowych</b> Wykreślenie miasta Kłobuck	Dotychczasowy właściciel dworca autobusowego w Kłobucku, Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Częstochowie S.A., sprzedał dworzec na cele niezwiązane z dotychczasowym przeznaczeniem obiektu.	Zarząd Dróg i Gospodarki Komunalnej w Kłobucku	2014-05-26	Uwaga zostanie uwzględniona.
262	<b>Załącznik 1, rysunek 11</b> Klasyfikacja węzłów przesiadkowych nie odpowiada ich rzeczywistym funkcjom. Ponadto pominięto wiele lokalizacji pełniących funkcje takich węzłów. W ogóle nie uwzględniono systemu Park&Ride.	Przesiadkowe dworce kolejowo-autobusowe zostały oznaczone tylko jako kolejowe (np. Bytom, gdzie wyjście z tuneli dworca PKP oddalone jest o 60 (słownie: sześćdziesiąt) metrów od peronów dworca komunikacji autobusowej KZK GOP, a także dalekobieżnej i międzynarodowej), tylko autobusowe (np. Myszków, gdzie budynek dworca PKP przylega do placu dworca autobusowego), albo wręcz zostały pominięte (np. Tarnowskie Góry, gdzie staraniem samorządu z pomocą UE zmodernizowano sąsiadujący ze stacją PKP dworzec komunikacji miejskiej). Patrz także uwagi SRKGŚ nr 19 i 20 z etapu I.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-05-29	Uwaga zostanie uwzględniona. Lista węzłów zostanie skorygowana, a rysunek odpowiednio poprawiony.
263	<b>Załącznik 1, rysunek 13</b> Nie wiadomo co rzeczywiście przedstawia rysunek.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nie podano jakich dni (robocze/soboty/niedziele) jakiego okresu (wakacje, poza wakacjami) dotyczy.</li> <li>2. Nie jest jasne, jakie kursy zostały przedstawione (pociągi osobowe, pociągi przyśpieszone, pociągi TLK, pociągi EIC itp.)</li> <li>3. Nie wiadomo, jakiego okresu (rozkładu jazdy) dotyczy.</li> </ol>	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-05-29	Uwaga zostanie uwzględniona. Szczegółowe informacje zostaną podane w tekście. Rysunek jest tylko przedstawieniem informacji w formie graficznej.
264	<b>Załącznik 1, rysunek 15</b> Nie wiadomo co rzeczywiście przedstawia rysunek. Skala mapy jest nieczytelna – należy podzielić obszar województwa na części i przedstawić je w większej skali.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nie podano jakich dni (robocze/soboty/niedziele) jakiego okresu (wakacje, poza wakacjami) dotyczy.</li> <li>2. Nie jest jasne, jakie kursy zostały przedstawione (autobusy miejskie i podmiejskie, komunikacji regionalnej (PKS), dalekobieżnej, busy prywatne).</li> <li>3. Nie wiadomo, jakiego okresu dotyczy.</li> </ol>	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-05-29	Uwaga zostanie uwzględniona. Szczegółowe informacje zostaną podane w tekście. Rysunek jest tylko przedstawieniem informacji w formie graficznej.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
265	<b>Załącznik 1, rysunek 13 i 15</b> Należy poprawić czytelność map	Na kartodiagramach wstęgowych należy podać wartości empiryczne, ułatwiające interpretację i weryfikację poprawności danych empirycznych	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-05-29	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Szczegółowość map jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym.
266	<b>Załącznik 1, rysunek 1,5,6,7,8</b> Należy poprawić czytelność map	W przypadku kartogramów należy przejść na klasyczną romerowską skalę barw ciepłych - zastosowane barwy nie pozwalają przypisać powiatu do właściwego przedziału klasowego, gdyż ilość zastosowanych odcieni przewyższa możliwości percepcji barw przez użytkownika	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-05-29	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Mapy są czytelne i adekwatne do wymogów związanych z Planem transportowym.
267	<b>Załącznik 1, rysunki 9 i 10</b> Należy poprawić czytelność map	Należy umiejętniej rozplanować napisy, aby nie zasłaniały treści zasadniczej	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-05-29	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Mapy są czytelne.
268	<b>Załącznik 1, rysunek 10</b> Na mapie nie zawarto niezbędnych informacji, istotnych dla planu transportowego.	Na mapie należy umieścić stacje i przystanki oraz podpisać je - w przeciwnym wypadku mapa traci sens, bo powiela treści z rysunku 9, poza tym linie kolejowe należałoby rozdzielić na jednotorowe i wielotorowe, a na odcinkach jednotorowych odrębnie wyróżnić stacje z możliwością krzyżowania pociągów	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-05-29	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Szczegółowość mapy jest adekwatna do wymogów związanych z Planem transportowym. Umieszczenie nazw większej liczby stacji i przystanków zmniejszy czytelność rysunku.
269	<b>Załącznik 1, rysunek 14</b> Należy usunąć błędy merytoryczne z mapy, zakres treści jest sprzeczny z jej tytułem "Obszary związków międzygminnych oraz obszary na których wykonywane są przewozy na podstawie porozumień"	Na mapie pominięto wiele przypadków zawartych porozumień komunalnych w sprawie lokalnego transportu zbiorowego (np. Rybnika z gminami ościennymi), co przeczy nazwie mapy.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-05-29	Uwaga zostanie uwzględniona. W treści dokumentu zostanie poprawione, iż porozumienia dotyczą tylko przewozów wojewódzkich.
270	<b>Cały dokument</b> Należy podać zespół autorski, który opracował dokument (w tym w miarę możliwości wyszczególnić jakie osoby były odpowiedzialne za konkretne części opracowania lub etapy pracy).	Wyszczególnienie autorów dokumentu dodaje wiarygodności opracowaniu. W obecnej chwili nic nie wiadomo na temat kompetencji autorów. Nasuwają się pytania: czy mają oni merytoryczne wykształcenie do wykonywania opracowań z zakresu transportu? Czy nabyli doświadczenie praktyczne przy przygotowywaniu tego typu dokumentów? Ponadto w myśl powiedzenia „nasza praca świadczy o nas” wyszczególnienie nazwisk zwiększa szansę, że autorzy dołożyli wszelkich starań, aby opracowany przez nich dokument był merytoryczny i dobrze przygotowany.	Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska z siedzibą w Rybniku	2014-05-29	Uwaga nie zostanie uwzględniona.
271	<b>Roz. 4.4 pkt b str. 43</b> Wykreślenie miejscowości Kłobuck w części dotyczącej dworce autobusowe	Z informacji otrzymanej z urzędu Gminy Kłobuck jak i przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej Częstochowa Spółka Akcyjna z siedzibą w Częstochowa, ul. Krasińskiego 14/24 wynika, że dworzec został sprzedany. Obecnie brak jest węzła przesiadkowego w postaci dworca autobusowego.	Starostwo Powiatowe w Kłobucku	2014-05-30	Uwaga zostanie uwzględniona.
272	<b>Roz. 6 str. 50</b> Opracowanie zasad koordynacji różnych środków transportu	Brak jakichkolwiek propozycji mających na celu integrację transportu drogowego z transportem szynowym.	Starostwo Powiatowe w Kłobucku	2014-05-30	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Przytoczony rozdział dotyczy stanu istniejącego.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
273	<b>Roz. 6.2 str. 51</b> Przedstawienie planu funkcjonowania i rozwoju, wojewódzkich drogowych przewozów pasażerskich.	Brak w projekcie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego” informacji czy i jak Województwo Śląskie zamierza realizować ustawowe zadania wynikające z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz czy zadania te będą realizowane na podstawie porozumień z innymi jednostkami samorządu.	Starostwo Powiatowe w Kłobucku	2014-05-30	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Przytoczony rozdział dotyczy stanu istniejącego i przedstawia poszczególne porozumienia. Zapisy dotyczące planowanej sieci komunikacyjnej mówią o tym, iż w pierwszej kolejności organizator przewozów użyteczności publicznej chce ustabilizować i zwiększyć udział w przewozie osób transportem kolejowym. Oczywiście dopuszcza możliwość uruchomienia przewozów autobusowych, jeżeli liczba pasażerów nie będzie uzasadniać uruchamiania połączenia kolejowego (rozdział 14). Komunikacja autobusowa pomiędzy sąsiadującymi powiatami może się odbywać w ramach zadań związków międzygminnych (oraz porozumień między powiatami).
274	<b>Roz. 10.2 str. 75</b> Przywrócenie funkcjonowania połączenia kolejowego linii Tarnowskie Góry – Zduńska Wola z przystankiem w miejscowości Borowa, Kłobuck, Mokra, Miedźno, Annolesie.	W scenariuszu II nie uwzględniono przywrócenia połączenia linii kolejowej	Starostwo Powiatowe w Kłobucku	2014-05-30	Uwaga zostanie uwzględniona. Rozszerzenie zapisów na stronie 76 zgodnie z pkt 3 wypełnia wnioski płynące z tej uwagi.
275	<b>Roz. 11 str. 78</b> Planowane zasady rynku przewozów w województwie śląskim	Wnioskuje o uwzględnienie w planie zasad organizowania i integrowania autobusowych przewozów pasażerskich	Starostwo Powiatowe w Kłobucku	2014-05-30	Uwaga nie zostanie uwzględniona. W rozdziale 14.6 jest zapis dotyczący integracji przestrzennej i funkcjonalnej, który wypełnia niniejszy wniosek.
276	<b>Roz. 12.1 str. 79</b> Zwiększenie nakładów inwestycyjnych przeznaczonych na komunikację publiczną z budżetu Województwa Śląskiego na transport drogowy	Przedstawione w projekcie planu finansowanie transportu drogowego w oparciu o środki jednostek samorządu terytorialnego spowoduje pozbawienie części społeczeństwa powiatu kłobuckiego przystępnych usług na linach autobusowych o charakterze wojewódzkim.	Starostwo Powiatowe w Kłobucku	2014-05-30	Uwaga nie zostanie uwzględniona, Plan transportowy dotyczy zrównoważonego transportu zbiorowego (w tym także zrównoważonego finansowanie tegoż transportu).
277	<b>Rozd. 5.2/str.48/pkt. 2.1</b> Uzupełnić o pkt. 6) Województwo	Komunikacja autobusowa na liniach w zakresie przewozów wojewódzkich realizowana jest przez wydawanie zezwoleń przez Marszałka, podobnie jak rozliczanie realizacji ulg ustawowych	Starosta Powiatu Pszczyńskiego	2014-05-30	Uwaga nie zostanie uwzględniona obecnie Marszałek nie organizuje przewozów autobusowych. Wydawanie zezwoleń nie oznacza realizowania i organizowania przewozów autobusowych.
278	<b>Rozd. 10/str.77/pkt. 10.3</b> Uzupełnić o wpis centrum przesiadkowe w Pszczynie	Miasto Pszczyna położone jest na styku systemów transportu kolejowego i drogowego, stanowi zatem centrum przesiadkowe dla gmin, Miedźna i Pawłowice, które nie posiadają na swoim terenie sieci kolejowej, jest również miejscem przesiadkowym dla mieszkańców gminy Suszec przez którą przebiega linia kolejowa Rybnik – Pszczyna, jednak ze względu na małą ilość połączeń kolejowych stanowi marginalne znaczenie dla korelacji drogowo-kolejowej, W celu zwiększenia dostępu do komunikacji kolejowej dla mieszkańców w/w gmin planowana jest budowa w rejonie PKP centrum przesiadkowego w Pszczynie w ramach ZIT.	Starosta Powiatu Pszczyńskiego	2014-05-30	Uwaga zostanie uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane i będą zgodne z aktualna listą projektów uwzględnionych w ramach RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1) i POIiŚ. O ile wzmiankowany projekt jest umieszczony na listach zostanie on także opisany w dokumencie.

L. p.	Treść informacji (uwagi, wniosku)	Uzasadnienie	Zgłaszający	Data	Planowany sposób wykorzystania uwagi
279	<b>Rozd. 11/str.78</b> W latach 2014-2020 należy przewidzieć zmiany w zakresie organizacji przewozów użyteczności publicznej	Plan nie uwzględnia organizacji przez województwo przewozów użyteczności publicznej wykonywanej w granicach administracyjnych niemniej dwóch powiatów nieleżących na terenie działania KZK GOP. Plan nie uwzględnia też linii wykraczających poza teren województwa, gdy przeważająca jej część jest na terenie Woj. Śląskiego. Pozbawienie umieszczenia aktualnych linii wojewódzkich w planie transportowym, przebiegających przez Powiat Pszczyński takich jak: Strumień – Pszczyna, Tychy – Pszczyna, Wola – Tychy, Wola – Bieruń, Żory – Pszczyna, Wola – Oświęcim, Czechowice-Dziedzice – Pszczyna pozbawi młodzież możliwości korzystania z ulg ustawowych przy dojeździe do szkół, a dorosłych mieszkańców dojazdu do pracy, przy realizowaniu komunikacji zbiorowej tylko jako linii komercyjnych. Również brak w Planie Transportowym Województwa Śląskiego linii komunikacyjnej Pszczyna – Jawiszowice, która w ponad 90% przebiega przez woj. śląskie, a tylko w 10% przez woj. małopolskie pozbawi możliwości dojazdu młodzieży z rejonu oddziaływania tej linii do szkół a mieszkańców do zakładów pracy.	Starosta Powiatu Pszczyńskiego	2014-05-30	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy zrównoważonego transportu zbiorowego i powinien uwzględniać również zrównoważone finansowanie transportu. Transport zbiorowy w zakresie przewozów autobusowych może być realizowany przez związki międzygminne lub związki powiatów oraz przez powiaty lub gminy na podstawie odpowiednich porozumień.
280	<b>17. Część graficzna/plan transportowy</b> Umieścić linie wojewódzkie użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej przebiegające przez Powiat Pszczyński: Wola – Tychy, Wola – Bieruń, Wola – Oświęcim, Pszczyna – Jawiszowice, Tychy – Pszczyna, Żory – Pszczyna, Czechowice-Dziedzice – Pszczyna.	W związku z brakiem jednoznaczności zamieszczonego rysunku na str. 132 liczby i linie dotyczą aktualnych czy planowanych połączeń komunikacji zbiorowej na terenie woj. śląskiego? Przedstawione linie odzwierciedlają obecnych połączeń przebiegających przez Powiat Pszczyński.	Starosta Powiatu Pszczyńskiego	2014-05-30	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Plan transportowy dotyczy zrównoważonego transportu zbiorowego i powinien uwzględniać również zrównoważone finansowanie transportu. Transport zbiorowy w zakresie przewozów autobusowych może być realizowany przez związki międzygminne lub związki powiatów oraz przez powiaty lub gminy na podstawie odpowiednich porozumień.

Wszelkie zgłoszone w trakcie trwania konsultacji uwagi i wnioski, które zostały rozpatrzone, zostaną wykorzystane przy opracowaniu końcowego projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego”. 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 „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego”.

Stan na 2014/06/02