

Raport z przebiegu i wyników konsultacji społecznych projektu dokumentu „Dobra Mobilność 30/50 - plan zrównoważonej mobilności dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” wraz ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko

Pierwsze konsultacje społeczne przeprowadzono w okresie od 20 marca 2023 r. do 11 kwietnia 2023 r. Na ich podstawie i na podstawie zaleceń Inicjatywy Jaspers (członka Europejskiego Banku Inwestycyjnego) wprowadzono poprawki do projektu dokumentu, po czym przedstawiono go do ponownej opinii Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska oraz Wojewódzkiej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Katowicach.

W dniach od **3 do 24 listopada 2023** r. przeprowadzono powtórne konsultacje społeczne. Uwagi można była zgłaszać w następującej formie:

- elektronicznie na adres e-mail: mobilnosc@metropoliagzm.pl,
- w formie pisemnej: na adres Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, ul. Barbary 21A, 40-053 Katowice,
- bezpośrednio do siedziby Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, ul. Barbary 21A, 40-053 Katowice,
- ustnie do protokołu w miejscu wyłożenia dokumentów – Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, ul. Barbary 21A, 40-053 Katowice.

Prawne podstawy konsultacji zostały określone na podstawie art. 30, art. 39 ust. 1 i ust. 2 oraz art. 40 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.).

Informacje o prowadzeniu konsultacji społecznych umieszczone zostały w prasie o zasięgu regionalnym (Gazeta Wyborcza z dnia 3 listopada 2023 r.), oraz w Biuletynach Informacji Publicznej i na stronach internetowych Subregionu Centralnego i Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Wpłynęły 22 uwagi, łącznie od 6 instytucji w formie mailowej. Wszystkie uwagi, wnioski i opinie zgłoszone w trakcie konsultacji zostały szczegółowo przeanalizowane:

- 12 uwag uwzględniono
- 8 uwag wyjaśniono
- 2 uwag nie uwzględniono.

Poniższa tabela zawiera zgłoszone uwagi ze sposobem ich uwzględnienia.

lp.	zgłaszający	opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	treść uwagi	uzasadnienie uwagi	decyzja
1	MIASTO TYCHY	DOBRA MOBILNOŚĆ 30/50; ROZDZIAŁ IV; Mapa z korytarzami kolejowymi; str. 58-59	<p>W opracowaniu zasadnie wskazano korytarze w osi południowej: Korytarz główny południowy, Korytarz uzupełniający południowo-zachodni oraz Korytarz uzupełniający południowo-wschodni. Pominięto jednak istotny odcinek linii kolejowych relacji Tychy - Wyrzy - Łaziska Górne - Orzesze Jaśkowice jako kontynuację Korytarza uzupełniającego południowo-wschodniego relacji Oświęcim - Bieruń - Tychy.</p> <p>Odcinek Tychy - Wyrzy - Łaziska Górne - Orzesze wskazano na mapie jedynie jako istniejącą linię kolejową, nie zaś jak korytarz kolejowy, będący przedłużeniem korytarza Oświęcim - Bieruń - Tychy (w oparciu o wykonaną dokumentację projektową "rewitalizacji linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim").</p>	<p>W dniu 26.10.2023 r. dla zadania rewitalizacji linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim ukończona została dokumentacja projektowo-budowlana, na którą PKP PLK S.A. otrzymało dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. Zadanie to znajduje się również na liście projektów regionalnych 2021-2027 (zadanie rezerwowe) KRAJOWEGO PROGRAMU KOLEJOWEGO DO 2030 ROKU (z perspektywą do roku 2032). Jest ono ściśle powiązane z projektem pn. „Zwiększenie zdolności przepustowej linii kolejowej nr 140 na odc. Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice poprzez budowę 2. toru i dodatkowych przystanków osobowych” zakwalifikowanym do Programu „Kolej+”, zakładającym m.in. całkowitą przebudowę układu torowego i miejsc obsługi pasażerów w stacji Orzesze Jaśkowice. Dopiero kompletna realizacja Projektu Rewitalizacji LK nr 140/169/179/885/138 pozwoli na uzyskanie założonych efektów dla Projektu realizowanego w ramach Programu „Kolej+”. Realizacja zadania rewitalizacji linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 ma strategiczne znaczenie dla mieszkańców Bierunia, Łazisk Górnych, Orzesza, Wyrzy, Tychów i</p>	<p>Wskazany odcinek nie posiada dostatecznie dużego potencjału demograficznego, żeby być uznanym za korytarz transportowy w rozumieniu dokumentu (gwarantowanej strategicznie dużej częstotliwości połączeń). Nie oznacza to jednak braku jakichkolwiek połączeń kolejowych regionalnych i metropolitalnych. Jako, że pełni on istotny element sieci kolejowej i jest ważny dla spójności całego układu, został wspomniany jako kontynuacja linii od Oświęcimia do Tychów w opisie korytarza południowego. Opis ten pojawił się po konsultacjach z częścią zainteresowanych gmin.</p>

lp.	zgłaszający	opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	treść uwagi	uzasadnienie uwagi	decyzja
				<p>Oświęcimia. Inwestycja pozwoli nie tylko na skrócenie czasu podróży między gminami powiatu mikołowskiego a Oświęcimiem oraz powiatem oświęcimskim, ale – dzięki budowie nowych przystanków kolejowych w podstrefie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Tychach i Bieruniu, stworzy bezpośredni i wygodny sposób dojazdu do miejsc pracy z tych miejscowości. Prężny rozwój strefy ekonomicznej na pograniczu Bierunia i Tychów przyniesie zwiększoną potrzebę zapewnienia obsługi komunikacyjnej tych rejonów. Projekt aktywizacji linii kolejowych idealnie wpisuje się w aktualne i przyszłe potrzeby okolicznych mieszkańców.</p>	

lp.	zgłaszający	opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	treść uwagi	uzasadnienie uwagi	decyzja
2	MIASTO ORZESZE	DOBRA MOBILNOŚĆ 30/50; ROZDZIAŁ IV; Mapa z korytarzami kolejowymi; str. 58-59	<p>W opracowaniu zasadnie wskazano korytarze w osi południowej: Korytarz główny południowy, Korytarz uzupełniający południowo-zachodni oraz Korytarz uzupełniający południowo-wschodni. Pominęto jednak istony odcinek linii kolejowych relacji Tychy - Wyry - Łaziska Górne - Orzesze Jaśkowice jako kontynuację Korytarza uzupełniającego południowo-wschodniego relacji Oświęcim - Bieruń - Tychy.</p> <p>Odcinek Tychy - Wyry - Łaziska Górne - Orzesze wskazano na mapie jedynie jako istniejącą linię kolejową, nie zaś jak korytarz kolejowy, będący przedłużeniem korytarza Oświęcim - Bieruń - Tychy (w oparciu o wykonaną dokumentację projektową "rewitalizacji linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim").</p>	<p>W dniu 26.10.2023 r. dla zadania rewitalizacji linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim ukończona została dokumentacja projektowo-budowlana, na którą PKP PLK S.A. otrzymało dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. Zadanie to znajduje się również na liście projektów regionalnych 2021-2027 (zadanie rezerwowe) KRAJOWEGO PROGRAMU KOLEJOWEGO DO 2030 ROKU (z perspektywą do roku 2032).</p> <p>Nie sposób zatem pominąć w SUMP części tego zadania, tym bardziej, iż jest ono ściśle powiązane z projektem pn. „Zwiększenie zdolności przepustowej linii kolejowej nr 140 na odc. Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice poprzez budowę 2. toru i dodatkowych przystanków osobowych” zakwalifikowanym do Programu „Kolej+”, zakładającym m.in. całkowitą przebudowę układu torowego i miejsc obsługi pasażerów w stacji Orzesze Jaśkowice. Dopiero kompletna realizacja Projektu Rewitalizacji LK nr 140/169/179/885/138 pozwoli na uzyskanie założonych efektów dla Projektu realizowanego w ramach Programu „Kolej+”. Realizacja zadania rewitalizacji linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 ma strategiczne</p>	<p>Wskazany odcinek nie posiada dostatecznie dużego potencjału demograficznego, żeby być uznanym za korytarz transportowy w rozumieniu dokumentu (gwarantowanej częstotliwości połączeń). Nie oznacza to jednak braku jakichkolwiek połączeń kolejowych regionalnych i metropolitalnych. Jako, że pełni on istotny element sieci kolejowej i jest ważny dla spójności całego układu, został wspomniany jako kontynuacja linii od Oświęcimia do Tychów w opisie korytarza południowego. Opis ten pojawił się po konsultacjach z częścią zainteresowanych gmin.</p>

lp.	zgłaszający	opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	treść uwagi	uzasadnienie uwagi	decyzja
				<p>znaczenie dla mieszkańców Bierunia, Łazisk Górnych, Orzesza, Wyr, Tychów i Oświęcimia. Inwestycja pozwoli nie tylko na skrócenie czasu podróży między gminami powiatu mikołowskiego a Oświęcimiem oraz powiatem oświęcimskim, ale – dzięki budowie nowych przystanków kolejowych w podstrefie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Tychach i Bieruniu, stworzy bezpośredni i wygodny sposób dojazdu do miejsc pracy z tych miejscowości. Prężny rozwój strefy ekonomicznej na pograniczu Bierunia i Tychów przyniesie zwiększoną potrzebę zapewnienia obsługi komunikacyjnej tych rejonów. Projekt aktywizacji linii kolejowych idealnie wpisuje się w aktualne i przyszłe potrzeby okolicznych mieszkańców.</p>	

lp.	zgłaszający	opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	treść uwagi	uzasadnienie uwagi	decyzja
3	GMINA ŁAZISKA GÓRNE	DOBRA MOBILNOŚĆ 30/50; ROZDZIAŁ IV; Mapa z korytarzami kolejowymi; str. 58-59	<p>W opracowaniu zasadnie wskazano korytarze w osi południowej: Korytarz główny południowy, Korytarz uzupełniający południowo-zachodni oraz Korytarz uzupełniający południowo-wschodni. Pominęto jednak istony odcinek linii kolejowych relacji Tychy - Wyry - Łaziska Górne - Orzesze Jaśkowice jako kontynuację Korytarza uzupełniającego południowo-wschodniego relacji Oświęcim - Bieruń - Tychy.</p> <p>Odcinek Tychy - Wyry - Łaziska Górne - Orzesze wskazano na mapie jedynie jako istniejącą linię kolejową, nie zaś jak korytarz kolejowy, będący przedłużeniem korytarza Oświęcim - Bieruń - Tychy (w oparciu o wykonaną dokumentację projektową "rewitalizacji linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim").</p>	<p>W dniu 26.10.2023 r. dla zadania rewitalizacji linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim ukończona została dokumentacja projektowo-budowlana, na którą PKP PLK S.A. otrzymało dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. Zadanie to znajduje się również na liście projektów regionalnych 2021-2027 (zadanie rezerwowe) KRAJOWEGO PROGRAMU KOLEJOWEGO DO 2030 ROKU (z perspektywą do roku 2032).</p> <p>Nie sposób zatem pominąć w SUMP części tego zadania, tym bardziej, iż jest ono ściśle powiązane z projektem pn. „Zwiększenie zdolności przepustowej linii kolejowej nr 140 na odc. Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice poprzez budowę 2. toru i dodatkowych przystanków osobowych” zakwalifikowanym do Programu „Kolej+”, zakładającym m.in. całkowitą przebudowę układu torowego i miejsc obsługi pasażerów w stacji Orzesze Jaśkowice. Dopiero kompletna realizacja Projektu Rewitalizacji LK nr 140/169/179/885/138 pozwoli na uzyskanie założonych efektów dla Projektu realizowanego w ramach Programu „Kolej+”. Realizacja zadania rewitalizacji linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 ma strategiczne</p>	<p>Wskazany odcinek nie posiada dostatecznie dużego potencjału demograficznego, żeby być uznanym za korytarz transportowy w rozumieniu dokumentu (gwarantowanej częstotliwości połączeń). Nie oznacza to jednak braku jakichkolwiek połączeń kolejowych regionalnych i metropolitalnych. Jako, że pełni on istotny element sieci kolejowej i jest ważny dla spójności całego układu, został wspomniany jako kontynuacja linii od Oświęcimia do Tychów w opisie korytarza południowego. Opis ten pojawił się po konsultacjach z częścią zainteresowanych gmin.</p>

lp.	zgłaszający	opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	treść uwagi	uzasadnienie uwagi	decyzja
				<p>znaczenie dla mieszkańców Bierunia, Łazisk Górnych, Orzesza, Wyr, Tychów i Oświęcimia. Inwestycja pozwoli nie tylko na skrócenie czasu podróży między gminami powiatu mikołowskiego a Oświęcimiem oraz powiatem oświęcimskim, ale – dzięki budowie nowych przystanków kolejowych w podstrefie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Tychach i Bieruniu, stworzy bezpośredni i wygodny sposób dojazdu do miejsc pracy z tych miejscowości. Prężny rozwój strefy ekonomicznej na pograniczu Bierunia i Tychów przyniesie zwiększoną potrzebę zapewnienia obsługi komunikacyjnej tych rejonów. Projekt aktywizacji linii kolejowych idealnie wpisuje się w aktualne i przyszłe potrzeby okolicznych mieszkańców.</p>	

lp.	zgłaszający	opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	treść uwagi	uzasadnienie uwagi	decyzja
4	GMINA WYRY	DOBRA MOBILNOŚĆ 30/50; ROZDZIAŁ IV; Mapa z korytarzami kolejowymi; str. 58-59	<p>W opracowaniu zasadnie wskazano korytarze w osi południowej: Korytarz główny południowy, Korytarz uzupełniający południowo-zachodni oraz Korytarz uzupełniający południowo-wschodni. Pominęto jednak istony odcinek linii kolejowych relacji Tychy - Wyry - Łaziska Górne - Orzesze Jaśkowice jako kontynuację Korytarza uzupełniającego południowo-wschodniego relacji Oświęcim - Bieruń - Tychy.</p> <p>Odcinek Tychy - Wyry - Łaziska Górne - Orzesze wskazano na mapie jedynie jako istniejącą linię kolejową, nie zaś jak korytarz kolejowy, będący przedłużeniem korytarza Oświęcim - Bieruń - Tychy (w oparciu o wykonaną dokumentację projektową "rewitalizacji linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim").</p>	<p>W dniu 26.10.2023 r. dla zadania rewitalizacji linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim ukończona została dokumentacja projektowo-budowlana, na którą PKP PLK S.A. otrzymało dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. Zadanie to znajduje się również na liście projektów regionalnych 2021-2027 (zadanie rezerwowe) KRAJOWEGO PROGRAMU KOLEJOWEGO DO 2030 ROKU (z perspektywą do roku 2032).</p> <p>Nie sposób zatem pominąć w SUMP części tego zadania, tym bardziej, iż jest ono ściśle powiązane z projektem pn. „Zwiększenie zdolności przepustowej linii kolejowej nr 140 na odc. Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice poprzez budowę 2. toru i dodatkowych przystanków osobowych” zakwalifikowanym do Programu „Kolej+”, zakładającym m.in. całkowitą przebudowę układu torowego i miejsc obsługi pasażerów w stacji Orzesze Jaśkowice. Dopiero kompletna realizacja Projektu Rewitalizacji LK nr 140/169/179/885/138 pozwoli na uzyskanie założonych efektów dla Projektu realizowanego w ramach Programu „Kolej+”. Realizacja zadania rewitalizacji linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 ma strategiczne</p>	<p>Wskazany odcinek nie posiada dostatecznie dużego potencjału demograficznego, żeby być uznanym za korytarz transportowy w rozumieniu dokumentu (gwarantowanej częstotliwości połączeń). Nie oznacza to jednak braku jakichkolwiek połączeń kolejowych regionalnych i metropolitalnych. Jako, że pełni on istotny element sieci kolejowej i jest ważny dla spójności całego układu, został on wspomniany jako kontynuacja linii od Oświęcimia do Tychów w opisie korytarza południowego. Opis ten pojawił się po konsultacjach z częścią zainteresowanych gmin.</p>

lp.	zgłaszający	opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	treść uwagi	uzasadnienie uwagi	decyzja
				<p>znaczenie dla mieszkańców Bierunia, Łazisk Górnych, Orzesza, Wyr, Tychów i Oświęcimia. Inwestycja pozwoli nie tylko na skrócenie czasu podróży między gminami powiatu mikołowskiego a Oświęcimiem oraz powiatem oświęcimskim, ale – dzięki budowie nowych przystanków kolejowych w podstrefie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Tychach i Bieruniu, stworzy bezpośredni i wygodny sposób dojazdu do miejsc pracy z tych miejscowości. Prężny rozwój strefy ekonomicznej na pograniczu Bierunia i Tychów przyniesie zwiększoną potrzebę zapewnienia obsługi komunikacyjnej tych rejonów. Projekt aktywizacji linii kolejowych idealnie wpisuje się w aktualne i przyszłe potrzeby okolicznych mieszkańców.</p>	
5	Zastępca Burmistrza Bierunia	DOBRA MOBILNOŚĆ 30/50; ROZDZIAŁ II; DLACZEGO WARTO PODJĄĆ TRUD ZMIAN?; str. 41	W 2018 r. transport w Subregionie Centralnym generował aż 3 megatony dwutlenku węgla (tyle co największa elektrownia w regionie), odpowiadał za prawie 40% emisji tlenków azotu, a korzystający z niego ludzie zabili około 100 osób.	<p><u>Uwaga wybrzmiała już w poprzednim okresie konsultowania dokumentu (03-04.2023).</u></p> <p>Zapis jest niejednoznaczny. Czy chodzi o transport publiczny czy transport indywidualny? Zapis sugeruje transport publiczny. Jeśli tak, to czy wskazana ilość zabitych osób wynika z faktu wygenerowanych przez transport publiczny ilości zanieczyszczeń (w tym</p>	Nie uwzględniono - mowa jest o transporcie, jako całym sektorze.

lp.	zgłaszający	opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	treść uwagi	uzasadnienie uwagi	decyzja
				<p>tlenków azotu)? Jesli zaś chodzi o motoryzację indywidualną to również powinno to wybrzmieć - warto byłoby to zdanie uściślić, aby było jasne i zrozumiałe dla każdego czytelnika.</p>	
6	Zastępca Burmistrza Bierunia	DOBRA MOBILNOŚĆ 30/50; ROZDZIAŁ IV; Mapa z korytarzami kolejowymi; str. 58-59	<p>W opracowaniu zasadnie wskazano korytarze w osi południowej: Korytarz główny południowy, Korytarz uzupełniający południowo-zachodni oraz Korytarz uzupełniający południowo-wschodni. Pominięto jednak istony odcinek linii kolejowych relacji Tychy - Wiry - Łaziska Górne - Orzesze Jaśkowice jako kontynuację Korytarza uzupełniającego południowo-wschodniego relacji Oświęcim - Bieruń - Tychy.</p> <p>Odcinek Tychy - Wiry - Łaziska Górne - Orzesze wskazano na mapie jedynie jako istniejącą linię kolejową, nie zaś jak korytarz kolejowy, będący przedłużeniem korytarza Oświęcim - Bieruń - Tychy (w oparciu o wykonaną dokumentację projektową "rewitalizacji linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim").</p>	<p><u>Uwaga wybrzmiała już w poprzednim okresie konsultowania dokumentu (03-04.2023).</u></p> <p>Niecały miesiąc temu, bo 26.10.2023 r. dla zadania rewitalizacji linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim ukończona została dokumentacja projektowo-budowlana, na którą PKP PLK S.A. otrzymało dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. Zadanie to znajduje się również na liście projektów regionalnych 2021-2027 (zadanie rezerwowe) KRAJOWEGO PROGRAMU KOLEJOWEGO DO 2030 ROKU (z perspektywą do roku 2032).</p> <p>Nie sposób zatem pominąć w SUMP części tego zadania, tym bardziej, iż jest ono ściśle powiązane z projektem pn. „Zwiększenie zdolności przepustowej linii kolejowej nr 140 na odc. Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice poprzez budowę 2. toru i dodatkowych przystanków osobowych” zakwalifikowanym do Programu „Kolej+”, zakładającym m.in.</p>	<p>Wskazany odcinek nie posiada dostatecznie dużego potencjału demograficznego, żeby być uznanym za korytarz transportowy w rozumieniu dokumentu (gwarantowanej częstotliwości połączeń). Nie oznacza to jednak braku jakichkolwiek połączeń kolejowych regionalnych i metropolitalnych. Jako, że pełni on istotny element sieci kolejowej i jest ważny dla spójności całego układu, został wspomniany jako kontynuacja linii od Oświęcimia do Tychów w opisie korytarza południowego. Opis ten pojawił się po konsultacjach z częścią zainteresowanych gmin.</p>

lp.	zgłaszający	opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	treść uwagi	uzasadnienie uwagi	decyzja
				<p>całkowitą przebudowę układu torowego i miejsc obsługi pasażerów w stacji Orzesze Jaśkowice. Dopiero kompletna realizacja Projektu Rewitalizacji LK nr 140/169/179/885/138 pozwoli na uzyskanie założonych efektów dla Projektu realizowanego w ramach Programu „Kolej+”. Realizacja zadania rewitalizacji linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 ma strategiczne znaczenie dla mieszkańców Bierunia, Łazisk Górnych, Orzesza, Wyr, Tychów i Oświęcimia. Inwestycja pozwoli nie tylko na skrócenie czasu podróży między gminami powiatu mikołowskiego a Oświęcimiem oraz powiatem oświęcimskim, ale – dzięki budowie nowych przystanków kolejowych w podstrefie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Tychach i Bieruniu, stworzy bezpośredni i wygodny sposób dojazdu do miejsc pracy z tych miejscowości. Prężny rozwój strefy ekonomicznej na pograniczu Bierunia i Tychów przyniesie zwiększoną potrzebę zapewnienia obsługi komunikacyjnej tych rejonów. Projekt aktywizacji linii kolejowych idealnie wpisuje się w aktualne i przyszłe potrzeby okolicznych mieszkańców.</p>	

lp.	zgłaszający	opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	treść uwagi	uzasadnienie uwagi	decyzja
7	Urząd Marszałkowski, Departament Rozwoju i Transformacji Regionu - RCAS	<p>Dobra Mobilność 30/50 (str 12): "Plan mobilności przygotowaliśmy zgodnie z następującymi wytycznymi Komisji Europejskiej:</p> <ul style="list-style-type: none"> • plan powinien być stworzony dla całego obszaru funkcjonalnego, a nie dla pojedynczego miasta; • powinniśmy pracować wykraczając poza granice swojej instytucji; • powinniśmy angażować mieszkańców i innych interesariuszy; • powinniśmy zdefiniować długofalową wizję i plan działania; • powinniśmy planować system transportowy w sposób integrujący i nadający określone role poszczególnym środkom transportu; • powinniśmy 	uwaga techniczna - proponujemy zamienić formę punktów na dokonaną np...: zamiast "plan powinien być stworzony dla całego obszaru funkcjonalnego, a nie dla pojedynczego miasta" - "plan został opracowany...."	Skoro dokument już powstał, to nie ma sensu pisać jak powinien zostać stworzony , tylko użyć formy dokonanej , że w taki właśnie sposób zostało to zrobione.	Nie uwzględniono - w punktach sparafrazowano zasady jakie wynikają z wytycznych KE i które uwzględniono przy opracowywaniu dokumentu.

lp.	zgłaszający	opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	treść uwagi	uzasadnienie uwagi	decyzja
		zapewnić monitoring i ewaluację; • powinniśmy zapewnić wysoką jakość dokumentu; • powinniśmy zaplanować kontrolę realizacji celów"			
8	Urząd Marszałkowski, Departament Rozwoju i Transformacji Regionu - RCAS	Dobra Mobilność 30/50 (str. 51-52): Scenariusze	Uwaga do rozważenia - czy liczba scenariuszy nie jest zbyt mała? Przedstawione scenariusze generalnie są ok, niemniej prezentują trochę skrajne perspektywy: albo zostawiamy mniej więcej to co jest, albo idziemy w szkielet kolejowy i dowiązujemy do niego resztę systemu transportowego.	Czy były rozpatrywane jeszcze jakieś inne scenariusze pośrednie? Bo te dwa wskazane praktycznie nie dają wyboru - albo stoimy w miejscu albo chcemy się rozwijać. Dla porównania w RPT dla Województwa Śląskiego scenariuszy było kilka i spośród nich wyłoniony był scenariusz wynikowy. Tutaj właściwie wybór może być tylko jeden, ale pytanie czy nie ma jakiejś	Analiza scenariuszów bierze pod uwagę wszelkie wyniki fazy diagnostycznej, a także decyzje już podjęte i realizowane, które opisane są w rozdziale 3 SUMPa. Została ona stworzona w inny sposób niż w Regionalnym Planie Transportowym, gdyż dokument ma inny charakter. Oparliśmy się tutaj o kluczową kwestię

lp.	zgłaszający	opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	treść uwagi	uzasadnienie uwagi	decyzja
				innej ewentualnej drogi tego rozwoju, którą można by wziąć pod uwagę i stąd pytanie czy inne możliwości były brane pod uwagę?	koordynacji działań, a wybrany scenariusz w horyzoncie strategicznym ma prowadzić do synergii działań.
9	Urząd Marszałkowski, Departament Rozwoju i Transformacji Regionu - RCAS	Dobra Mobilność 30/50 (str. 69-70): SPÓJNY I DOSTĘPNY DLA WSZYSTKICH TRANSPORT METROPOLITALNY	Przy dążeniu do zapewnienia odpowiedniej siatki połączeń, szczególnie umożliwiających dostęp do głównych linii z obszarów bardziej oddalonych trzeba pamiętać, aby zapewnić odpowiednią częstotliwość takich powiązań i aby były korzystne cenowo.	Jeśli planowany system ma być efektywnie wykorzystywany przez mieszkańców musi im się opłacać i musi umożliwiać przemieszczanie w trakcie całego dnia (to nie mogą być przykładowo 2 czy 4 połączenia na dobę z bardziej oddalonych obszarów, bo wtedy ludzie zawsze wybiorą własny samochód).	Podstawą wskazanych działań jest opisana w scenariuszach integracja taryfowa różnych przewoźników (w tym przede wszystkim kolei), częstotliwości zostały zdefiniowane dla korytarzy kolejowych, uwzględniono także maksymalny czas na przesiadkę na kolej w godzinach szczytu.
10	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Dobra Mobilność - uwaga ogólna	Zwracamy uwagę na powiązanie SUMP-ów z Regionalnym Planem Transportowym i Strategiami ZIT. Jest to istotne z punktu widzenia konsumpcji zapisów dokumentów wyższego szczebla przez dokumenty niższego szczebla, czyli braku sprzeczności i wynikania. Ma to szczególne znaczenie z punktu widzenia kryteriów wyboru projektów z obszaru transportowego, które ze sobą się przenikają i odwołują się do ww. dokumentów.	Zwracamy uwagę na zgodność planów zrównoważonej mobilności miejskiej Subregionu ze strategiami regionalnymi takimi jak Regionalny Plan Transportowy Województwa Śląskiego, Strategią ZIT i dokumentami wyższego szczebla w przedmiotowym zakresie.	Powiązanie z Regionalnym Planem Transportowym opisane jest w rozdziale 3 na stronie 46.

lp.	zgłaszający	opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	treść uwagi	uzasadnienie uwagi	decyzja
11	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 4.7. Gospodarowanie wodami, str. 74	W rozdziale podaje się nieaktualną informację dotyczącą obowiązujących planów gospodarowania wodami w dorzeczu Wisły i Odry.	W tekście jako aktualne dokumenty wymienione są: Plan gospodarowania wodami dla obszaru dorzecza Wisły (przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, Dz.U. 2016 poz. 1911) oraz Plan gospodarowania wodami dla obszaru dorzecza Odry (przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, Dz.U. 2016 poz. 1967). W 2023 roku weszły w życie zaktualizowane dokumenty tj. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz.U. 2023 poz. 335) oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie Planu Gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz.U. 2023 poz. 300)	Poprawiono obowiązujące akty prawne
12	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 4.13 Zasoby przyrodnicze i formy ochrony przyrody, str. 157	Rysunek 12 wymaga korekty ze względu na brak niektórych obszarów chronionych.	Na rysunku 12 nie uwzględniono 4 stanowisk dokumentacyjnych w Jaworznie oraz użytków ekologicznych Verona w Bytomiu oraz Dolina Kochłówki w Rudzie Śląskiej.	Mapa została poprawiona.
13	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 4.13 Zasoby przyrodnicze i formy ochrony przyrody, str.178; Rozdział 7.1.3 Oddziaływanie na	W rozdziałach brak informacji o planie ochrony parku krajobrazowego "Lasy nad Górną Liswartą"	Plan ochrony parku krajobrazowego "Lasy nad Górną Liswartą" został przyjęty uchwałą nr VI/40/3/2022 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 24 stycznia 2022 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla Parku Krajobrazowego	W rozdziale 4.13 Zasoby przyrodnicze dopisano brakującą informację. Natomiast w rozdziale 7.1.3 opisano metody eliminacji i ograniczenia zagrożeń wynikających z prac przy liniach

lp.	zgłaszający	opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	treść uwagi	uzasadnienie uwagi	decyzja
		pozostałe formy ochrony przyrody, str. 274		"Lasy nad Górną Liswartą" (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2022 r. poz. 536)	kolejowych (zgodnie z planem ochrony dla PK).
14	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 4.13 Zasoby przyrodnicze i formy ochrony przyrody, Rys. 11 (str. 156), Tab. 20 (str. 181), str. 179; Rozdział 7.1.3 Oddziaływanie na pozostałe formy ochrony przyrody (str. 270, rys. 28, tab. 26)	W prognozie uwzględnia się obszar chronionego krajobrazu Wyżyny Miechowskiej jako istniejący na obszarze Subregionu Centralnego	Obszaru chronionego krajobrazu Wyżyny Miechowskiej zgodnie z obowiązującymi aktami prawnymi funkcjonuje wyłącznie w granicach gmin województwa małopolskiego (przecięcie z granicą województwa śląskiego jest wynikiem niepoprawnej geometrii danych przestrzennych).	Z wymienionych map usunięto OChK Wyżyny Miechowskiej. Poprawiono również liczbę istniejących OChK na terenie Subregionu.
15	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 4.13. Zasoby przyrodnicze i formy ochrony przyrody, str. 200-201; Rozdział 7.1.4. Oddziaływanie na korytarze ekologiczne	W prognozie uwzględnia się wyłącznie przebieg korytarzy ekologicznych opracowany przez Zakład Badania Ssaków PAN w Białowieży w 2005 r, mimo że opracowanie to zostało uzupełnione w 2011 r. Nie odniesiono się również do regionalnej sieci korytarzy ekologicznych określonych w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+, uchwalonym uchwałą Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 29 sierpnia 2016r. (Dz. Urz. Woj. Śl. z dnia 13.09.2016 r., poz. 4619)	Opracowanie PAN z 2005 r. obejmuje sieć korytarzy dla obszarów Natura 2000 z uwzględnieniem potrzeb ochrony kluczowych gatunków dużych ssaków. Dostępne jest bardziej aktualne opracowanie dotyczące przebiegu korytarzy ekologicznych, bowiem w 2011 r. Zakład Badania Ssaków PAN w Białowieży we współpracy z Pracownią na rzecz Wszystkich Istot opracował kompletną mapę korytarzy istotnych dla populacji dużych ssaków leśnych oraz spójności siedlisk leśnych i wodno-błotnych w skali krajowej i regionalnej. Z kolei regionalne korytarze ekologiczne zostały wyznaczone dla zapewnienia odpowiednich warunków migracji zwierząt w województwie śląskim i stanowią ważny komponent obszaru	W prognozie odniesiono się do przebiegu korytarzy ekologicznych z roku 2005, ponieważ jedynie takie pliki SHP udostępniła GDOŚ. Przedstawiona mapa z 2011 roku (https://mapa.korytarze.pl/) nie pozwala na dokładną analizę ewentualnego "krzyżowania się" planowanych inwestycji z korytarzami, dlatego wykorzystano dostępne pliki (te z 2005 roku). Korytarze wyznaczone w 2005 roku mają niemal takie same zasięgi (na terenie Subregionu), co te z roku 2011. Jedynie na terenie powiatu pszczyńskiego są one bardziej rozbudowane, lecz na tym obszarze nie są planowane żadne nowe inwestycje liniowe, które

lp.	zgłaszający	opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	treść uwagi	uzasadnienie uwagi	decyzja
				<p>funkcjonalnego cennego przyrodniczo, określonego w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+. Korytarze wyznaczone z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych grup gatunków: korytarze ichtiologiczne dla ryb, korytarze ornitologiczne dla ptaków, korytarze teriologiczne dla ssaków drapieżnych i ssaków kopytnych, korytarze chiropterologiczne dla nietoperzy oraz korytarze spójności. Ponieważ Plan "Dobra Mobilność 30/50" obejmuje wiele inwestycji liniowych, których przebieg może kolidować z korytarzami regionalnymi, w Prognozie należy wskazać możliwe kolizje przestrzenne oraz potencjalne oddziaływania na drożności i spójność korytarzy regionalnych na etapie realizacji lub/i eksploatacji planowanych inwestycji.</p>	<p>mogłyby naruszyć ich drożność. Prognozę uzupełniono natomiast o opis oraz analizę ewentualnych oddziaływań na regionalne korytarze ekologiczne w województwie śląskim. Była to analiza mało szczegółowa, z uwagi na brak plików SHP z korytarzami regionalnymi, które można by było zestawzić z planowanymi inwestycjami. Analiza opierała się jedynie na mapach zamieszczonych w "Opracowaniu ekofizjograficznym do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego".</p>
16	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 5. Problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, Tab. 24	W tabeli 24, dla obszaru analizy "Przyroda" nie opisano problemu, jakim jest występowanie barier komunikacyjnych utrudniających migrację zwierzyny. Wskazano również jako główną przyczynę występowania problemu brak korytarzy ekologicznych "krzyżujących się" z inwestycjami drogowymi.	Problem wstępowania barier komunikacyjnych został poruszony w kontekście śmiertelności osobników w wyniku wypadków drogowych. Dodatkowo wątpliwym jest stwierdzenie, iż brak korytarzy krzyżujących się z inwestycjami drogowymi jest przyczyną problemu, bowiem wiele z istniejących tras rozcina obszary pełniące funkcję korytarzy ekologicznych. Problem stanowi lokalizowanie tego typu inwestycji w obrębie korytarzy ekologicznych oraz niedostateczna ilość	Dopracowano i uzupełniono problemy, ich charakterystykę oraz przyczyny w obszarze "przyroda"

lp.	zgłaszający	opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	treść uwagi	uzasadnienie uwagi	decyzja
				przejsć dla zwierząt na obszarach "pociętych" inwestycjami .	
17	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 5.1.1. Wpływ planowanych działań na istniejące problemy ochrony środowiska, str. 210	Wśród zagrożeń nie wymieniono wzrostu śmiertelności fauny w czasie eksploatacji nowej infrastruktury drogowej i kolejowej.	Wprowadzenie nowej infrastruktury transportowej wiąże się z ograniczeniem drożności korytarzy ekologicznych (efekt barierowy), a także śmiertelnością zwierząt podejmujących próbę przekroczenia bariery.	Dopisano wskazane zagrożenie.
18	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 5.1.2. Adaptacja do zmian klimatu oraz ekstremalnych zjawisk pogodowych, str. 217-218	W rozdziale zapisano, iż zmiana klimatu wpływa korzystnie na funkcjonowanie żeglugi śródlądowej (poprzez ocieplenie, skrócenie okresu temperatur ujemnych oraz zmniejszenie dni zalegania śniegu).	Wobec zwiększającej się częstotliwości występowania suszy zmiany klimatu nie są zjawiskiem korzystnym dla żeglugi śródlądowej, a jednym z czynników wpływających negatywnie na żeglugę jest zmniejszenie liczby dni z zalegającą pokrywą śnieżną (wymienione w rozdziale jako pozytywny aspekt zmian klimatu z punktu widzenia żeglugi).	Usunięto zapis dotyczący żeglugi śródlądowej, ponieważ de facto żadne zaplanowane działania w ramach SUMP nie będą związane z żeglugą.
19	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 7.1.1. Oddziaływanie na biotyczne elementy środowiska (Cel operacyjny I, przedsięwzięcie 1) str. 230-231	W tekście wskazano, iż rozbudowa, przebudowa czy planowana budowa nowych linii kolejowych może oddziaływać pozytywnie i negatywnie na różnorodność biologiczną.	W rozdziale nie opisano, na czym polegać będą potencjalne oddziaływania pozytywne budowy nowych linii kolejowych. Zagadnienie wymaga wyjaśnienia, w tym określenia skali czasowej oddziaływań i ich zasięgu.	Dopracowano analizę ewentualnych oddziaływań na biotyczne elementy środowiska.
20	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 7.1.3 Oddziaływanie na pozostałe formy ochrony przyrody, str. 275-277	Z opisu oddziaływań związanych z rozbudową infrastruktury kolejowej w obrębie ZPK "Dolina Jamny" nie wynika jednoznacznie, iż istnieje ryzyko wystąpienia znaczących	Biorąc pod uwagę cel ochrony ZPK Dolina Jamny, jakim jest zachowanie wyjątkowo cennych fragmentów krajobrazu naturalnego, wprowadzenie dodatkowej infrastruktury kolejowej oraz związane z tym prace powodujące	Uzupełniono analizę ewentualnych oddziaływań. W związku z tym, że planowana rozbudowa będzie prowadzona na istniejącym już nasypie (w miejscu zagospodarowanym

lp.	zgłaszający	opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	treść uwagi	uzasadnienie uwagi	decyzja
			negatywnych oddziaływań, choć potencjalnie mogą one wystąpić.	zmianę ukształtowania terenu mogą prowadzić do utraty walorów krajobrazowych części obszaru.	infrastrukturalnie) nie przewiduje się znaczących negatywnych oddziaływań. Natomiast te które powstaną będą przejściowe - wynikające z fazy realizacji inwestycji.
21	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 7.1.3 Oddziaływanie na pozostałe formy ochrony przyrody, str. 282	W rozdziale podano, iż OCHK Góra Zamkowa został ustanowiony w 2019 r. Faktycznie obszar istnieje od 1993 roku.	Obszar został utworzony uchwałą Nr XIII/139/93 Rady Miejskiej w Będzinie z dnia 23 czerwca 1993 r. w sprawie uznania Góry Zamkowej, wzniesienia Doroty oraz Lasu Grodzieckiego za obszar chronionego krajobrazu o charakterze wyspowym. Wymieniona w prognozie uchwała nr VI/14/11/2019 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 21 października 2019 r. miała na celu dostosowanie dotychczasowych zapisów w części dotyczącej obszaru Góry Zamkowej do wymogów aktualnego brzmienia ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.	Poprawiono zgodnie z zapisaną uwagą.
22	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 8 Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz	W rozdziale oceniono, iż inwestycje z zakresu budowy i przebudowy dróg oraz infrastruktury drogowej będą się wiązać z wystąpieniem oddziaływań negatywnych tylko w czasie budowy, a następnie przyczynią się do poprawy stanu środowiska i będą oddziaływać pozytywnie. Istnieje również ryzyko wystąpienia oddziaływań negatywnych długotrwałych.	Inwestycje tego typu wiążą się z występowaniem oddziaływań negatywnych także w fazie eksploatacji (oddziaływania bezpośrednie, lokalne, długotrwałe) na skutek np. zajęcia terenu, przekształcania powierzchni terenu czy przerwania lub ograniczenia drożności korytarzy ekologicznych.	Rozbudowano rozdział o opis ewentualnych negatywnych oddziaływań wynikających z zaplanowanych nowych inwestycji infrastrukturalnych.

lp.	zgłaszający	opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	treść uwagi	uzasadnienie uwagi	decyzja
		integralność tego obszaru, str. 342			