

„Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko



RAPORT Z PRZEBIEGU I WYNIKÓW KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Katowice 2023

## Spis treści

1. Informacje o konsultacjach społecznych projektu dokumentu „Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko:  
str. 3-4
2. Uwagi do projektu dokumentu zgłoszone w trakcie konsultacji:  
str. 5-6
3. Podsumowanie:  
str. 7
4. Tabela uwag wraz z rozstrzygnięciami:  
str. 8 - 19

1. Informacje o konsultacjach społecznych projektu dokumentu „Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko

Plan zrównoważonej mobilności dla Subregionu Centralnego i Metropolii GZM powstaje jako dokument wykonawczy do Strategii Rozwoju GZM i Strategii Rozwoju Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego. Sump to nie tylko dokument, ale również proces zarządzania wszystkimi elementami zrównoważonej mobilności pokazujący hierarchię systemów transportowych oraz elementy, które powodują, że mieszkańcy przemieszczają się w sposób bardziej zrównoważony i efektywny. Dzięki określeniu celów operacyjnych i strategicznych dokument ma przyczynić się do:

- wspierania rozwoju mobilności,
- obniżenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z transportu,
- wykorzystaniem technologii informacyjnych w transporcie,
- rozwoju multimodalnego transportu towarów i pasażerów,
- integracji form transportu,
- dbałości o odpowiednie zagospodarowanie przestrzenne,
- regulacji opłat związanych z infrastrukturą transportową (logistyka),
- ograniczeniem transportu indywidualnego,
- zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- programowania właściwej polityki parkingowej.

Konsultacje zapisów projektu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko miały charakter otwarty. Do aktywnego udziału w tym procesie zaproszono m.in. jednostki samorządu terytorialnego, środowiska społeczne, gospodarcze, naukowe, organizacje pozarządowe a przede wszystkim mieszkańców naszego subregionu.

Dla wzmocnienia roli społeczności oraz partnerów społeczno-gospodarczych w procesie opracowywania SUMP-a, realizowane były zgodnie z zasadami partycypacji społecznej, prowadzonej w sposób transparentny.

Od dnia 20 marca 2023 r. do dnia 11 kwietnia 2023 r. prowadzone były konsultacje społeczne projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Wnioski można było zgłaszać:

- elektronicznie na adres e-mail: [mobilnosc@metropoliagzm.pl](mailto:mobilnosc@metropoliagzm.pl),



- 5 kwietnia 2023 r., godz. 18:00 spotkanie on-line  
(w aplikacji Teams).

## 2. Uwagi do projektu dokumentu zgłoszone w trakcie konsultacji

Uwagi mailowe spłynęły łącznie od 8 instytucji, jednej osoby fizycznej i jednej organizacji pozarządowej. W spotkaniach konsultacyjnych na żywo wzięło udział łącznie 18 osób (12 w Katowicach i 6 w Gliwicach), natomiast w spotkaniach online łącznie 12 osób (8 osób 28 marca i 4 osoby 5 kwietnia).

W spotkaniu konsultacyjnym, które odbyło się 30 marca w Katowicach, wzięli udział głównie przedstawiciele organizacji zainteresowanych zrównoważoną mobilnością w regionie (Śląski Ruch Klimatyczny, Napraw Sobie Miasto, Rowerowe Gliwice i Bytom Pieszcy). Omawialiśmy tam wspólnie nie tylko elementy dotyczące samej treści dokumentu, ale również o tym, jak go wdrożyć i jakie instytucjonalne i mentalne przeszkody temu towarzyszą. Spotkanie potrwało łącznie 3 godziny – od 18:00 do 21:00 i odbyło się w przyjaznej i konstruktywnej atmosferze.

W spotkaniu konsultacyjnym, które odbyło się 31 marca w Gliwicach, udział wzięli przedstawiciele Urzędu Miasta w Zawierciu oraz jeden mieszkaniec Metropolii. Po krótkim wprowadzeniu na temat strategii Dobrej Mobilności przedstawiciele Zawiercia przedstawili swoje ambitne plany związane z tworzeniem planem transportowym i argumentowali ich zbieżność z celami planu mobilności. Potem przeszliśmy do dyskusji na temat szczegółów planu. Spotkanie potrwało łącznie prawie 2 godziny od 10:00.

Na spotkaniach online po omówieniu głównych założeń planu, prowadziliśmy dyskusję na temat szczegółowych jego elementów. Podczas pierwszego spotkania poruszaliśmy wątek obsługi miejscowości województwa małopolskiego, które ciążą w kierunku Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Na drugim z kolei główną kwestią były wskaźniki produktu oraz kwestie linii kolejowych w Katowicach.

Wszystkie uwagi, wnioski i opinie zgłoszone w trakcie konsultacji zostały szczegółowo przeanalizowane:

- 25 uwag zostało uwzględnionych,
- 4 uwagi zostały częściowo uwzględnione,
- 7 uwag zostało odrzuconych,
- na 16 uwag lub pytań udzielono wyjaśnień.



### 3. Podsumowanie

Plan mobilności ma być precyzowany dla poszczególnych korytarzy transportowych, gdzie będziemy rozmawiać o kwestiach bardziej lokalnych. Ta potrzeba jest widoczna m.in. w uwagach Stowarzyszenia Siemce 360, które nadesłało dużo spostrzeżeń oraz pomysłów, które będą bardzo przydatne w kolejnych etapach planowania mobilności.

Reasumując, główne tematy, które przewinęły się podczas konsultacji społecznych to:

- zakres korytarzy transportowych, w tym ich zasięgu wykraczającego poza granice Województwa Śląskiego,
- rola tramwaju w systemie połączeń metropolitalnych,
- realność i ambitność przyjętych wskaźników,
- współpraca gmin członkowskich GZM w celu zrealizowania założeń planu.

Wszystkie uwagi ze spotkań oraz z maili przedstawiamy w załączonej tabeli (łącznie 52 uwagi).

## Uwagi od podmiotów publicznych

lp.	zgłaszający	data	zakres tematyczny, opiniowany fragment	treść uwagi, uzasadnienie	wniosek	zmiany w dokumencie
1	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego - Departament Komunikacji Regionalnej	04.04.2023	Projekt SUMP str. 13	zdanie "W tym procesie wspieramy Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, który jest organizatorem przewozów kolejowych w naszym regionie." - Nieprawidłowe określenie organizatora przewozów.	Zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora w przypadku województwa wykonuje marszałek województwa.	Skorygowano w dokumencie.
2	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego - Departament Komunikacji Regionalnej	04.04.2023	Projekt Prognozy SOOŚ str. 19	zdanie "Sporządzony SUMP składa się z jedenastu rozdziałów" - wskazanie nieprawidłowej liczby rozdziałów w dokumencie SUMP	Projekt dokumentu SUMP składa się z siedmiu rozdziałów	Skorygowano w raporcie dotyczącym prognozy środowiskowej.
3	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego - Departament Rozwoju i Transformacji Regionu	04.04.2023	str. 38 SOOŚ	Cel strategiczny 1, w obecnym projekcie RPT planowanym do przyjęcia przez Zarząd, brzmi: Transport przyjazny środowisku i łagodzenie zmian klimatu	Zmiana w RPT nastąpiła w wyniku konsultacji społecznych i uwag zgłoszonych przez ekspertów Jaspers.	Skorygowano w raporcie dotyczącym prognozy środowiskowej.
4	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego - Departament Rozwoju i Transformacji Regionu	04.04.2023	str. 45 SUMP	Cel strategiczny 1, w obecnym projekcie RPT planowanym do przyjęcia przez Zarząd, brzmi: Transport przyjazny środowisku i łagodzenie zmian klimatu	Zmiana w RPT nastąpiła w wyniku konsultacji społecznych i uwag zgłoszonych przez ekspertów Jaspers.	Skorygowano w dokumencie.
5	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego - Departament Rozwoju i Transformacji Regionu	04.04.2023	str. 50 SUMP słabe strony/ zagrożenia dla scenariusza 1	Należałoby także wskazać na wolniejsze eliminowanie emisji pochodzących z transportu	Celem strategicznym SUMP jest całkowita bezemisyjność, która nie będzie mogła być osiągnięta w przypadku wyboru scenariusza negatywnego, co nie zostało w tym miejscu uwypuklone.	Dodano punkt w sekcji "słabe strony / zagrożenia" w Scenariuszu 1.
6	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego - Departament Rozwoju i Transformacji Regionu	04.04.2023	str. 51 SUMP słabe silne strony/ szanse dla scenariusza 2	Warto wskazać jako szansę obniżanie emisji transportowych, a przez to zwiększanie atrakcyjności ośrodków miejskich	Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat stanowi 1 z celów strategicznych dokumentu. Zatem obniżanie emisji stanowi szansę dla realizacji tego celu.	Dodano punkt w sekcji "mocne strony / szanse" w Scenariuszu 2.
7	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego - Departament Rozwoju i Transformacji Regionu	04.04.2023	od str. 75	Wskazano poszczególne ryzyka dla pakietów. W dokumencie brakuje jednak wskazania w jaki sposób ryzyka te będą minimalizowane.	Określając ryzyka warto wskazać sposób w jaki będą one minimalizowane. Na pewno analiza ryzyka została przeprowadzona dla dokumentu, a wskazanie działań ograniczających ryzyko wzmocni wiarygodność dokumentu	Po ponownej analizie skorygowane zostało brzmienie sekcji "Główne ryzyka" na "Główne wyzwania" ze względu na fakt, że ryzyka powinny być mocniej sprecyzowane i posiadać plan ich zarządzania celem minimalizacji. Zostanie to zrobione wraz z uszczegóławianiem dokumentu dla poszczególnych pakietów.
8	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego - Departament Rozwoju i Transformacji Regionu	04.04.2023	str. 85	Wskaźnik: Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Budzi wątpliwości spadek liczby ofiar do 0.	Wskaźniki powinny być realne do osiągnięcia i 0 ofiar w przypadku 41 gmin i 2 mln mieszkańców jest bardzo mało realne do zrealizowania.	Wskaźnik ten wynika z polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030, prowadzących do zmniejszenia do 2050 r. liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych niemal do zera.



9	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego - Departament Rozwoju i Transformacji Regionu	04.04.2023	str. 85	Wskaźnik: Liczba mieszkańców w promieniu 1 km od stacji kolei metropolitalnej. Czy w analizie została uwzględniona demografia?	Według prognoz GUS liczba ludności Polski sporo zmniejszy się, a co za tym idzie liczba ludności Metropolii również spadnie.	Skorygowano wskaźnik w oparciu o analizę GUS "Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030 (opracowanie eksperymentalne)" dla całego województwa śląskiego (ponad połowa mieszkańców województwa to mieszkańcy subregionu centralnego). Dane z bazy pesel z 2022 roku zostały przeliczone z uwzględnieniem na lata 2022-2030 (spadek o 3.86%). Następnie obliczono liczbę mieszkańców z bazy pesel w zasięgu 1km od stacji kolejowych według stanu dzisiejszego oraz zakładając budowę nowych stacji kolei metropolitalnej (dla 2030 roku). Następnie wartość liczby osób z bazy pesel dla zwiększonej liczby stacji pomniejszono o 3.86% w oparciu o prognozę.
10	UM Katowice Wydział Transportu	05.04.2023	opis scenariuszy działań (str. 50-51)	Ramowy program realizacji metropolitalnych dróg rowerowych na obszarze GZM велоstrady nazywa "metropolitalnymi drogami rowerowymi".	Sugerujemy dodatkowo, aby użyć zapisu „metropolitalne drogi rowerowe” w miejsce „velostrad”.	Skorygowane w dokumencie.
11	UM Katowice Wydział Transportu	05.04.2023	scenariusz mobilności miejskiej (str. 53)	Hierarchia systemu transportowego, rola tramwaju w systemie.	Proponujemy, aby ująć, jako szybki transport, również połączenia tramwajowe, poza wymienionymi kolejami regionalnymi oraz liniami autobusowymi.	Na etapie diagnostycznym określona została rola połączeń tramwajowych w regionie jako istotnych wewnątrz jednego lub kilku blisko położonych miast, jednak w kategoriach transportu metropolitalnego, to kolej ma szansę być konkurencyjna czasowo na dłuższych dystansach.
12	UM Katowice Wydział Transportu	05.04.2023	--		Dodatkowo uwzględnić należy potrzeby osób ze szczególnymi potrzebami, poprzez zastosowanie przepisów ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami, jak również potrzeby osób starszych.	Zadanie 2 w celu operacyjnym 3 zostało uzupełnione o stosowny zapis, tak, aby umożliwić dalsze wdrażanie rozwiązań.
13	Ministerstwo Infrastruktury	05.04.2023	str. 59 Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia Węzłem Transportowej Sieci Transportowej TEN-T	Usunięcie odniesień do projektu rozporządzenia TEN-T.	Umieszczanie w dokumencie odniesień do projektu rozporządzenia TEN-T nie jest zasadne. Na obecnym etapie nie ma pewności jak będą wyglądały ostateczne zapisy (w tym dot. węzłów miejskich) rozporządzenia. Ponadto w dokumencie nie ma odniesienia jak wpisanie Metropolii GZM w sieć TEN-T przenieś się na rozwój sieci transportowej regionu.	Zakres dotyczący sieci TEN-T został usunięty z dokumentu.

14	Ministerstwo Infrastruktury	05.04.2023	Str. 71 pkt 7. Stworzymy możliwość prostego korzystania ze wszystkich środków transportu, żeby podróż komunikacją zbiorowym była intuicyjna.	Informacja o planowanych działaniach wymaga doprecyzowania. Ponadto proszę o dopisanie informacji, że dane z systemu informacji i nawigacji pasażerskiej będą przekazywane do Krajowego Punktu Dostępu do danych o podróżach multimodalnych, tworzonego przez Ministerstwo Infrastruktury.	Opis planowanego systemu informacji i nawigacji pasażerskiej, przewidujący wdrożenie różnorodnych działań, w tym np. stworzenie aplikacji, systemu informacji dynamicznej czy informacji pasażerskiej w pojazdach wymaga uszczegółowienia. W dokumencie nie wskazano w jaki sposób, w jakim terminie i w jakiej kolejności wdrażane będą działania. Nie opisano, czy elementy tego systemu już funkcjonują i będą rozwijane, czy usługi będą tworzone od podstaw. Czy planowane jest wykorzystanie rozwiązań już istniejących w innych polskich miastach lub za granicą. Dane gromadzone w systemie powinny być przekazywane do Krajowego Punktu Dostępu do danych o podróżach multimodalnych, tworzonego przez Ministerstwo Infrastruktury.	Zakres i szczegółowość proponowanych działań będzie stanowić przedmiot osobnego procesu, który jest aktualnie na etapie planowania.  Dodano zapis o Krajowym Punkcie Dostępu.
15	Ministerstwo Infrastruktury	05.04.2023	Str. 71 pkt 8. Wypracujemy system zarządzania ruchem w regionie, żeby zmniejszyć kongestię i usprawnić przejazdy transportem zbiorowym.	Informacja o planowanych działaniach wymaga doprecyzowania. Ponadto proszę o dopisanie informacji, że dane z systemu będą przekazywane do Krajowego Punktu Dostępu do danych o podróżach multimodalnych, tworzonego przez Ministerstwo Infrastruktury.	Planowane jest stworzenie systemu do gromadzenia danych w czasie rzeczywistym, który będzie służył do zbierania informacji dotyczących ruchu autobusowego, w szczególności o napełnieniach i opóźnieniach pojazdów. Biorąc pod uwagę kompleksowość zadania i potrzebę wdrożenia zaawansowanych technologicznie rozwiązań oraz ewentualną wymianę lub doposażenie taboru, należałoby co najmniej podzielić działanie na etapy wdrażania i określić punkt wyjściowy (już wdrożone działania, możliwe do zastosowania rozwiązania etc.). Dane gromadzone w systemie powinny być przekazywane do Krajowego Punktu Dostępu do danych o podróżach multimodalnych, tworzonego przez Ministerstwo Infrastruktury.	Zakres i szczegółowość proponowanych działań będzie stanowić przedmiot osobnego procesu, który jest aktualnie na etapie planowania.  Dodano zapis o Krajowym Punkcie Dostępu.
16	Ministerstwo Infrastruktury	05.04.2023	Integracja taryfowa	Informacja o planowanych działaniach powinna zostać uszczegółowiona np. poprzez podzielenie działania na etapy.	Przewidywane jest wprowadzenie w latach 2018-2030 wspólnych biletów okresowych dla ZTM i operatorów kolejowych. Biorąc pod uwagę fakt, że np. w Tychach wspólny bilet funkcjonuje od 2012 r. wydaje się zasadne doprecyzowanie, jakie będą kolejne etapy wdrażania tego rozwiązania do 2030 r. (np. wskazanie terminów włączania do systemu kolejnych obszarów/miast, czy też kolejnych organizatorów i operatorów transportu zbiorowego).	Na ten moment taka deklaracja nie jest możliwa, między innymi na wciąż trwające negocjacje oraz nieo określony stan prawny związany z różnym katalogiem ulg dla kolei i komunikacji miejskiej.
17	Ministerstwo Infrastruktury	05.04.2023	Technologie bezzałogowe i autonomiczne s. 75	Dokument nie precyzuje czy wykorzystania możliwości oferowanych przez automatyzację transportu będzie dotyczyło transportu powietrznego, czy także drogowego	Wskazane jest rozważenie wykorzystania rozwiązań związanych z automatyzacją transportu drogowego, w tym zadanego prowadzenia pojazdów, w ramach MaaS (transport ostatniej mili) w celu zmniejszenia kongestii i zmniejszenia zapotrzebowania na parkingi oraz usług komunalnych	Doprecyzowano zadanie 5 w celu operacyjnym V o wymiary funkcjonowania transportu bezzałogowego.

18	Gmina Miasta Jaworzna	07.04.2023	Opis korytarza wschodniego – s. 54 w związku z liczbą planowanych planów mobilności dla korytarzy transportowych – s. 76	<p>Opis korytarza wschodniego należy rozbudować o potencjał węzła jęzor do obsługi nie tylko mieszkańców Jaworzna i Mysłowic ale również osób dojeżdżających z terenów sosnowca oraz mieszkańców Powiatu chrzanowskiego (przede wszystkim mieszkańców Chrzanowa i Libiąża). Liczba mieszkańców Chrzanowa jest porównywalna z liczbą mieszkańców Oświęcimia. Mimo to mieszkańcy Powiatu chrzanowskiego nie zostali uwzględnieni przy definiowaniu potencjału tego korytarza transportowego, pomimo faktu, że w innych korytarzach uwzględniono Oświęcim i Olkusz. Nadmienić należy, że obecnie relację Chrzanów-Katowice obsługuje linia a (PKM Jaworzno przy współfinansowaniu ZKKM Chrzanów). Po uruchomieniu połączenia kolejowego Jaworzno Szczakowa-Katowice przystanki kolejowe Jaworzno Szczakowa oraz Sosnowiec Jęzor staną się naturalnymi węzłami przesiadkowymi dla mieszkańców Jaworzna i mieszkańców Powiatu chrzanowskiego, których ludność wynosi łącznie ok. 200 0 osób. W związku z powyższym zasadne jest dodanie do opisu korytarza:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kwestii konieczności wyposażenia przystanków kolejowych w Jaworznie i Sosnowcu w infrastrukturę park&amp;ride oraz bike&amp;ride</li> <li>- rozważenia możliwości przedłużenia linii do Trzebini</li> </ul>	<p>W nawiązaniu do uwagi zgłoszonej 10 lutego 2023r. dotyczącej niepełnego opisu korytarza wschodniego została udzielona odpowiedź: „Do szczegółowego przeanalizowania podczas prowadzenia prac nad planami mobilności dla poszczególnych korytarzy.” Natomiast PAKIET II: DOBRY TRANSPORT ze s. 76 przewiduje opracowanie 4 planów mobilności dla głównych korytarzy transportowych podczas gdy korytarz wschodni został zakwalifikowany jako korytarz uzupełniający. W związku z powyższym istnieje ryzyko braku opracowania takiego planu nawet po roku 2030, co w konsekwencji będzie negatywnie wpływać na możliwość ubiegania się o środki zewnętrzne przez Gminy Jaworzno oraz Sosnowiec w celu przebudowy przedmiotowych przystanków kolejowych w obecnej perspektywie finansowej.</p>	<p>Dodano zapis dotyczący oddziaływania korytarza na pobliskie miasta województwa małopolskiego (Trzebinia, Chrzanów). Kwestie związane z infrastrukturą przesiadkową potrzebną w tych korytarzach, zostały opisane w dalszej części dokumentu. Ramowe plany mobilności będą tworzone dla osi rozwojowych obejmujących zarówno korytarze główne, jak i uzupełniające.</p> <p>W opisie pozostałych korytarzy transportowych również dodano obszary oddziaływania.</p>
19	Gmina Miasta Jaworzna	08.04.2023	Całość dokumentu	<p>Kwestia kosztów kwalifikowanych przy dofinansowaniu ze środków unijnych realizacji projektów mobilnościowych jako elementów kompleksowego planu zrównoważonej mobilności miejskiej</p>	<p>Obecne zasady dofinansowania przedsięwzięć z zakresu mobilności wymagają aby były to kompleksowe projekty integrujące różne rodzaje transportu. Zasadne jest więc aby Instytucja Zarządzająca uznała wpisane do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Pakiety zadań jako przedsięwzięcia spełniające wymagania do uzyskania ww. dofinansowania.</p>	<p>Kwestie związane z konkretnymi inwestycjami będą precyzowane w planach mobilności dla poszczególnych osi rozwojowych.</p>
20	PKM KATOWICE Sp. z o.o.	11.04.2023	cel operacyjny IV - Transport przyjazny środowisku	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rozbudowa infrastruktury energetycznej nie nadąża za zmianami, które zachodzą na płaszczyźnie elektromobilności. (...) PKM Katowice Sp. z o.o. oczekiwało 3 lata od podpisania umowy z firmą Tauron Dystrybucja S.A. na fizyczne przyłączenie</li> <li>2. Ograniczone sposoby produkcji, dostaw oraz dystrybucji paliwa wodorowego zdatnego do użycia w ogniwach paliwowych służących do zasilania w energię elektryczną autobusów elektrycznych - wodorowych.</li> <li>3. Wg ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych do pojazdów niskoemisyjnych zaliczane są również autobusy napędzane biometanem.</li> <li>4. Założenie o wykorzystaniu do obsługi linii komunikacji miejskiej wyłącznie autobusów bezemisyjnych niesie ryzyko wyłącznie zakupów autobusów z silnikiem DIESEL, co przełoży się na wzrost zanieczyszczeń środowiskowych.</li> </ol>	<p>PKM Katowice Sp. z o.o. wnioskuje o uwzględnienie możliwości zrealizowania zadań przewozowych autobusami zasilanymi gazem CNG.</p>	<p>Do zadania dotyczącego taboru autobusowego obok taboru bezemisyjnego został dodany również tabor niskoemisyjny.</p>
21	Gmina Pilchowice	11.04.2023	projekt Prognozy, str. 61, tabela 6	<p>w wierszu PILCHOWICE - PR3: powinno być "Stacja, ul. Gliwicka"</p>	<p>literówka, jest "ul. Gliwiecka", powinno być "ul. Gliwicka";</p>	<p>Skorygowane w raporcie dotyczącym prognozy środowiskowej.</p>

22	Gmina Pilchowice	11.04.2023	projekt Prognozy, str. 61, tabela 6	w wierszu PILCHOWICE - PR5: powinno być "Nieborowice, ul. Rybnicka"	ul. Wiosenna jest drogą wewnętrzną, która znajduje się w rejonie (poniżej) wiaduktu, przez który przebiega droga krajowa nr 78; ul. Wiosenna nie krzyżuje się z drogą krajową; jeżeli pomiary były prowadzone przy drodze krajowej, to była to ul. Rybnicka,	Skorygowane w raporcie dotyczącym prognozy środowiskowej.
23	Zastępca Burmistrza Bierunia	11.04.2023	DOBRA MOBILNOŚĆ 30/50; ROZDZIAŁ II; Mapa 6. Lokalizacja dróg różnych klas na terenie Subregionu Centralnego, opracowanie własne na podstawie BDOT10k; str. 26	Niepójność legendy z opracowaniem mapowym; dot. dróg klasy: G, Z, L, D	Na opracowaniu mapowym innym kolorem (szarym) oznaczono drogi klas: G, Z, L, D, podczas gdy legenda wskazuje na oznaczenie tych dróg kolorem czarnym. Różni się też grubość oznaczenia tych dróg na mapie, gdzie zastosowano kreskę o zdecydowanie większej grubości (i czytelniejszą) niż wynika z legendy.	Zmieniono kolorystykę linii symbolizujących drogi wskazanych klas.
24	Zastępca Burmistrza Bierunia	11.04.2023	DOBRA MOBILNOŚĆ 30/50; ROZDZIAŁ II; DLACZEGO WARTO PODJĄĆ TRUD ZMIAN?; str. 40	W 2019 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.	Niejasny dla mnie zapis. 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 tlenków azotu)? Warto byłoby to zdanie uściślić, aby było jasne i zrozumiałe dla każdego czytelnika.	Komentarz nieuwzględniony.
25	Zastępca Burmistrza Bierunia	11.04.2023	DOBRA MOBILNOŚĆ 30/50; ROZDZIAŁ IV; Korytarze kolejowe; str. 56-57	Zasadnie wskazano korytarze w osi południowej: Korytarz południowy, Korytarz południowo-zachodni oraz Korytarz południowo-wschodni. Pominięto jednak istony odcinek linii kolejowych relacji Orzesze Jańskowice – Łaziska Górne – Wyrę – Tychy jako korytarz uzupełniający Korytarz południowo-wschodni relacji Tychy – Bieruń – Oświęcim	Obecnie dla zadania rewitalizacji linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia Orzesze Jańskowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim kończona jest dokumentacja projektowo-budowlana, na którą PKP PLK S.A. otrzymało dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. 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 Jańskowice 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 Jańskowice. 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, Łaziska Górnych, Orzesza, Wyr, Tychów i Oświęcimia. Inwestycja pozwoli nie tylko na skrócenie czasu podróży między gminami powiatu miłkowskiego 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.	Rozwinięto opis korytarza południowego o łącznik z korytarzem południowo-zachodnim.

26	Zastępca Burmistrza Bierunia	11.04.2023	DOBRA MOBILNOŚĆ 30/50; ROZDZIAŁ V; CEL STRATEGICZNY II: REDUKCJA WPŁYWU TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO I KLIMAT; str. 64	W 2050 r. transport w Subregionie Centralnym będzie całkowicie bezemisyjny. W 2018 r. przemieszczanie się po jego terenie odpowiedzialne było za emisję około 3 Mt CO2.	Prawdopodobnie niespójność zapisów dotyczących roku wyemitowania przez transport dwutlenku węgla. W Rozdziale II na str. 40 zapis brzmi: "W 2019 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." W zapisie, którego dotyczy uwaga, odniesienie jest do roku 2018.	Skorygowano zapis: prawidłowy rok to 2018.
27	Zastępca Burmistrza Bierunia	11.04.2023	DOBRA MOBILNOŚĆ 30/50; ROZDZIAŁ V; CEL OPERACYJNY I: SPÓJNY I DOSTĘPNY DLA WSZYSTKICH TRANSPORT METROPOLITALNY; str. 67	Funkcjonowanie obszaru Subregionu Centralnego będzie oparte na połączeniach kolejowych, regionalnych oraz metropolitalnych. Tramwaj, trolejbus oraz autobus będą zapewniały dojazd do stacji i przystanków kolejowych oraz obsługę wewnątrzmijską. Na krótszych dystansach będą wykorzystywane rowery, hulajnogi, urządzenia transportu osobistego i własne nogi. Samochód będzie miał rolę uzupełniającą.	Drobna poprawka edytorska; w pierwszym zdaniu bardziej zasadne wydaje się zastosowanie dwukropka niż przecinka po wyrazie "kolejowych", tzn. Funkcjonowanie obszaru Subregionu Centralnego będzie oparte na połączeniach kolejowych: regionalnych oraz metropolitalnych.	Skorygowano.
28	Zastępca Burmistrza Bierunia	11.04.2023	DOBRA MOBILNOŚĆ 30/50; ROZDZIAŁ V; Uzupełnimy i zmodernizujemy sieć drogową, żeby odciążyc centra miast z ruchu tranzytowego oraz usprawnić istniejące korytarze dla transportu zbiorowego i stworzyć nowe.; str. 71	W uzasadnionych przypadkach będziemy modernizować istniejące i budować nowe drogi o funkcjach tranzytowych lub rozprowadzających, odciążające centra miast i dzielnice mieszkaniowe, kierujące bezpośrednio ruch do dużych ośrodków zatrudnienia jak specjalne strefy przemysłowe czy ekonomiczne. Podczas projektowania będziemy dbać jednak o to, by nie stanowiły bariery dla ludzi przemieszczających się inaczej niż samochodem oraz aby były bezpieczne dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Ponadto będziemy wprowadzać w ich obrębie priorytet dla transportu zbiorowego (buspasy, odpowiednie programy sygnalizacji itd.) oraz infrastrukturę rowerową i pieszą. Kilka takich odcinków zostało już zidentyfikowanych w Strategii Rozwoju GZM na lata 2022-2027 z perspektywą do 2035 r.	SUMP nastawiony jest na działania idące w kierunku konsekwentnej eliminacji ruchu kołowego, z małymi wyjątkami, gdyż mówi się też o modernizacji i uzupełnieniu sieci drogowej. Ta zmodernizowana czy wybudowana sieć drogową ma jednak pełnić specyficzne funkcje: ma odciążyc zakorkowane centra miast. Biorąc pod uwagę generatory ruchu jakimi są duże ośrodki zatrudnienia: specjalne strefy przemysłowe czy specjalne strefy ekonomiczne, zasadnym wydaje się uzupełnienie tych działań o zapisy mówiące o tworzeniu infrastruktury drogowej kierującej ruch bezpośrednio do tych ośrodków (oczywiście z pominięciem centrów miast). Pozwoli to skierować spory odsetek ruchu bezpośrednio w tych kierunkach. Oczywiście drogi takie muszą spełniać pozostałe warunki wskazane w ramach planowanych działań, tj. nie mogą stanowić barier dla ludzi przemieszczających się inaczej niż samochodem oraz muszą być bezpieczne dla wszystkich uczestników ruchu drogowego Powinny też w ich obrębie być wprowadzane priorytety dla transportu zbiorowego (buspasy, odpowiednie programy sygnalizacji itd.) oraz infrastruktura rowerowa i piesza.	Kwestia dojazdów do zakładów pracy została zabezpieczona w pakiecie V "Laboratorium drogowej kierującej mobilności" - planuje się przeprowadzenie Metropolitalnej Szkoły Prototypowania w tym zakresie.

## Uwagi od mieszkańców i organizacji pozarządowych

lp.	zgłaszający	data	zakres tematyczny, opiniowany fragment	treść uwagi, uzasadnienie	wniosek	zmiany w dokumencie
1		11.04.2023	Str. 48 dokumentu uzupełniającego, opis taboru kolejowego	Zapisy są sprzeczne – z jednej strony wskazuje się, że wśród pojazdów eksploatowanych przez KŚ dominują te ze zbyt małą liczbą drzwi, gdy równocześnie jako przykład pokazuje się SKM Warszawa z taką samą liczbą drzwi.	Należy przeformułować fragment o liczbie drzwi w pojazdach Kolei Śląskich	Skorygowano zapis.
2		11.04.2023	Str. 48 dokumentu uzupełniającego, opis taboru kolejowego	Zapisy nie obrazują stanu rzeczywistego – obecnie coraz częściej POLREGIO podstawia składy Newagu i Pesy na najbardziej frekwentownym kierunku (co sprawia, że relatywnie większy odsetek pasażerów POLREGIO korzysta jednak z nowego taboru, nawet jeśli wciąż stanowi on mniejszość w obsłudze)	Należy przeformułować fragment o taborze POLREGIO	Skorygowano zapis.
3		11.04.2023	Wszystkie odwzorowania mapowe (dokument podstawowy i uzupełniający)	Należy udostępnić grafiki mapowe w taki sposób, aby po zbliżeniu można było odczytać szczegóły, dowiedzieć się, co autorzy mieli na myśli, zweryfikować położenie takiego bądź innego elementu.	Mapy – poza najprostszymi kartogramami – są po prostu zupełnie nieczytelne	Komentarz jest zbyt ogólny, nie wskazuje bowiem na konkretne elementy, które w danym przypadku mapowym powinny być czytelne. Mapy przygotowane były każdorazowo zgodnie z celem, jakemu mają służyć. Na potrzeby merytoryczne dokumentu obrazują kierunki zmian, tendencje, schematy rozwojowe oraz charakterystyczne zjawiska.
4		11.04.2023	Str. 32-33 dokumentu uzupełniającego, opis dotyczący tramwajów	Za wybitnie kontrowersyjny uznać należy zapis sugerujący, że na odcinkach międzymiejskich tramwaj nie może konkurować z szybkim transportem kolejowym i zawierający sugestię, jakoby jedynym sensem utrzymywania międzymiejskich połączeń tramwajowych jest zapewnienie spójności systemu.	Jako mieszkaniec Koszutki nie wyobrażam sobie, aby w dojeździe do centrum Chorzowa czy na Osiedle Arki Bożka pociąg, do którego muszę dojść dobry kwadrans, był bardziej konkurencyjny od tramwaju „spod domu”. Inna sprawa – skoro tramwaj na trasach międzymiastowych jest tak bardzo niekonkurencyjny, to dlaczego Państwo zlecali firmie Stadtraum analizę możliwości poprawy pozycji konkurencyjnej i (znacznego) przyspieszenia tramwajów? Wreszcie w myśl lansowanej przez Państwa koncepcji granice międzymiastowe są w pewnym sensie sztuczne, toteż wyodrębnianie „odcinków międzymiastowych” traci sens w tym kontekście, że „międzymiastowość” będzie taka sama między tym, co dziś jest „międzymiastoe” i tym, co dziś jest „wewnątrzmiastowe”	Skorygowano zapis pod kątem dystansów pokonywanych przez tramwaje między miastami.

5		11.04.2023	Str. 15-16	Jeśli działaniem jest „zbieranie uwag [...] od członków grupy” to brzmi to tak, jakby członkowie grupy musieli te uwagi gdzieś „zgłaszać” – np. na kancelarii Urzędu Metropolitalnego – to wówczas zapis powinien brzmieć „zbieranie uwag w trybie ciągłym od ogółu społeczeństwa”, ponieważ – jak mniemam – wszystkie uwagi są traktowane tak samo; jeśli dla odmiany to jest tak, że zbierane są uwagi formułowane bezpośrednio na wskazanej grupie – wówczas zapis powinien brzmieć „zbieranie w trybie ciągłym uwag formułowanych na otwartej grupie [...]”.	Nazwa działania „zbieranie w trybie ciągłym uwag od członków otwartej grupy Transport Zbiorowy – Metropolia i okolice” jest wieloznaczna i należy ją poprawić, stosownie do stanu faktycznego, tak aby była jednoznaczna	Komentarz niezrozumiały.
6		11.04.2023	Str. 50-51	Warianty są tak naprawdę bardzo podobne do siebie, różnią się raczej kwestiami kompetencyjnymi i stopniem siły ujednoczenia metropolitalnego, ale istotnie przewidują to samo	Wskazany fragment obrazuje dwa scenariusze rozwoju – w obu przypadkach jest mowa o „rozwój sieci drogowej w gminach Metropolii GZM” – choć scenariusze te różnią się SPOSOBEM podejścia do rozwoju sieci drogowej, to dlaczego nie przewidziano scenariusza, w którym sieć drogowa nie byłaby rozwijana?	Ze względu na oczywiste i przewidywalne zjawiska (np. rozwój i zakładanie nowych terenów mieszkaniowych oraz przemysłowych, rozwój i zmiany w sieci transportowej) nie przewidziano scenariusza, w którym sieć drogowa nie byłaby rozwijana. Byłoby to niezasadne, gdyż sieć drogowa stanowi integralny element obsługujący wskazane wyżej przykłady w wielu znaczeniach i zakresach.
7		11.04.2023	Str. 53	W wielu miastach Europy i świata dokonuje się radykalnego przyspieszenia tramwajów – czy faktycznie MUSIMY bazować na tym, co mamy, czy NAPRAWDĘ nie da się wyjść poza lokalne poletko i zobaczyć choćby tego, o ile skrócił się przejazd na Nowodworach i wzdłuż ciągu linii nr 17 w Warszawie???	W ramach zagadnienia tematycznego „Szybki transport” nie uwzględniono tramwajów, a to błąd	Na etapie diagnostycznym określona została rola połączeń tramwajowych w regionie jako istotnych wewnątrz jednego lub kilku blisko położonych miast, jednak w kategoriach transportu metropolitalnego, to kolej ma szansę być konkurencyjna czasowo na dłuższych dystansach. Kwestia tramwaju, jako szybkiego połączenia na krótszych dystansach zostanie rozstrzygnięta przy tworzeniu planów mobilności dla korytarzy transportowych.
8	Stowarzyszenie Siemce 360	11.04.2023	str. 54 - pociąg metropolitalny – dłuższe, ale szybkie przejazdy między centrami i dzielnicami miast wewnątrz Metropolii GZM	Uzasadnienie uwagi zawarto w części opisowej wniosku - dokument Siemce360-SUMP-wnioski-opis.pdf	Należy włączyć do systemu pociągu metropolitalnego linię kolejową nr 161 Chorzów Stary-Katowice Szopienice Północne oraz odbudować łącznicę pomiędzy stacjami Katowice Zawodzie - Dąbrówka Mała, umożliwiającą połączenie z Katowic na północ (powrót do idei Kolei Ruchu Regionalnego pozwalającej na połączenie Tychy-Katowice-Siemiańskie Śl.-Chorzów-Bytom-Tarnowskie Góry) w podziale na etapy realizacji, przedstawione w opisie wniosku.	Linia jest włączona w sieć kolejową GZM, nie jest natomiast wskazana jako korytarz transportowy ze względu na to, że na ten moment nie posiada dostatecznego potencjału, aby móc kursować po niej z założoną częstotliwością.

9	Stowarzyszenie Siemce 360	11.04.2023	str. 54 - tramwaj i trolejbus — podstawa komunikacji między głównymi dzielnicami, a centrami największych miast posiadających rozbudowaną komunikację tramwajową	W związku z uchwalonymi przez miasta Chorzów i Siemianowice Śl. nowymi terenami inwestycji mieszaniowych oraz powstające osiedla na terenie Katowic, wzdłuż osi ulic Agnieszki- Bytkowska (Katowice)-Wróblewskiego- Niepodległości-Bytkowska-Oświęcimska-Kościelna Tarnogórska (Siemianowice Śl.) nastąpi w niedługim czasie, wyczerpanie przepustowości ww. ciągu ulic w godzinach szczytu porannego i popołudniowego. Odniesienie do powyższej sytuacji wraz z uzasadnieniem zawarto w części opisowej wniosku - dokument Siemce360-SUMP- wnioski-opis.pdf oraz w załącznikach rysunkowych.	Należy przewidzieć realizację następujących linii tramwajowych pomiędzy Katowicami, Chorzowem a Siemianowicami Śl.: 1) linia nr 12 w relacji pl. Skargi-pl. Alfreda- Telewizyjna-Siemianowicka-węzeł przesiadkowy "Poznańska" 2) linia nr 13 w relacji: pl. Alfreda - Michałkowice 3) linia nr 16 w relacji: pl. Skargi - Węzeł przesiadkowy Siemianowice Centrum w podziale na etapy realizacji, przedstawione w załączniku nr 1.	Kwestie związane z tramwajami będą analizowane w planach mobilności dla korytarzy transportowych.
10	Stowarzyszenie Siemce 360	11.04.2023	Wpłynęło opracowanie wykraczające swoją szczegółowością poza tematykę konsultowanego dokumentu. Autorów opracowania planuje się zaprosić do konsultacji przy kolejnych etapach			



Uwagi ze spotkań konsultacyjnych

lp.	zgłaszający	data	zakres tematyczny, opiniowany	treść uwagi, uzasadnienie	zmiany w dokumencie
1	uczestnik spotkania konsultacyjnego online	28.03. online	dojazdy z Olkusza do GZM	Lepsze skomunikowanie rejonów Olkusza z GZM z użyciem kolei.	W dokumencie w opisie korytarza północno-wschodniego bis wskazana jest możliwość jego wydłużenia w kierunku województwa małopolskiego, w uzgodnieniu z władzami Województwa Małopolskiego.
2	Klimatyczny - Śląski Ruch	30.03. Katowice	wskaźniki rezultatu	Na jakiej podstawie wyznaczono wartości docelowe? Czy modele są tak dokładne, żeby to przewidzieć? Pokazanie wartości pośrednich w drodze do 2050 roku ułatwiłoby monitoring celów.	Wartości docelowe odnoszą się do celów polityki unijnej i nie wynikają z modeli, których założenia mogą stać się szybko nieaktualne ze względu m.in. na rozwój nowych technologii, poprawę jakości ochrony zdrowia czy zmianę kluczowych paradygmatów. Realizacja wskaźników będzie stale monitorowana, a wartości odpowiednio korygowane. Pierwszy raz nastąpi to po 2030 roku.
3	Klimatyczny - Śląski Ruch	30.03. Katowice	wskaźniki produktu	Liczba mieszkańców w promieniu kilometra od stacji kolejowych powinna być pokazana w procencie mieszkańców GZM.	Skorygowano wskaźnik.
4	Klimatyczny - Śląski Ruch	30.03. Katowice	wskaźniki produktu	10 km2 Stref Płatnego Parkowania wydaje się mało ambitnym celem	10 km2 to obszar wszystkich centrów pierwszego rzędu, dla których w pierwszej kolejności planowane są działania związane z regulacjami parkingowymi.
5	Klimatyczny - Śląski Ruch	30.03. Katowice	realizowane zadania	Nie jest wyjaśnione, czym są Strefy Czystego Transportu.	Dodano wyjaśnienie.
6	Klimatyczny, Rowerowe Gliwice - Śląski Ruch	30.03. Katowice	sposób tworzenia dokumentu	Jak dobierane są miasta do szkół prototypowania?	Wybierane są miasta, w których jest największy potencjał do realizacji pilotażowych projektów w wybranej dziedzinie. Staramy się, aby miasta się nie powtarzały.
7	dyskusja ogólna	30.03. Katowice	sposób realizacji planu	Jak zachęcać miasta do współpracy i realizacji planu?	Planowany jest rozwój Metropolitalnych Szkół Prototypowania na szerszą skalę. Dobrym przykładem jest MSP dotycząca polityki parkingowej, po której zakończeniu powstał Metropolitalny Zespół ds. Spójnej Polityki Parkingowej, którego zadaniem jest skoordynowanie działań pojedynczych miast w tym zakresie. Sieciowanie urzędników z różnych miast będzie powoli przynosić efekty.

8	- Śląski Ruch Klimatyczny	30.03. Katowice	cele operacyjne	W jaki sposób dokument odnosi się do planowania przestrzennego?	Planowanie przestrzenne stanowi trzon dokumentu w horyzoncie do 2050 roku. Harmonijny rozwój GZM oparty powinien być o dogęszczanie terenów wzdłuż głównych korytarzy transportowych. Tematyka wciąż nie jest jeszcze dobrze rozeznana, dlatego w horyzoncie do 2030 roku planowane jest uruchomienie szkoły prototypowania w tym temacie.
9	dyskusja ogólna	30.03. Katowice	sposób realizacji planu	W jaki sposób GZM integruje działania gminne?	Poprzez stopniowe zacieśnianie współpracy w kolejnych dziedzinach.
10	Pieszcy - Bytom	30.03. Katowice	korytarze transportowe	Czy nie byłoby zasadnym prostowanie przebiegu linii kolejowych? Dobrym przykładem krętej linii jest korytarz północno-zachodni na odcinku od Chorzowa do Bytomia.	Koszty tak dużej przebudowy infrastruktury kolejowej mogłyby się okazać niewspółmierne do korzyści wynikających z niewiele krótszego czasu przejazdu. Głównym założeniem dokumentu jest wykorzystanie istniejących przebiegów linii kolejowych, dzięki czemu nie będzie potrzeby ingerencji w tkankę miast i możliwe będzie uniknięcie konfliktów społecznych, takich jak np. przy budowie linii kolejowych w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego.
11		31.03. Gliwice	cele strategiczne	Co oznacza sformułowanie "wyłącznie samochodem" w sformułowaniu celu strategicznego?	Określenie to wynika ze scenariusza przedstawionego na stronie 52: "Mieszkańcy dojeżdżający do pracy, szkoły lub na uczelnię zostawiają samochód jak najbliższej domu: przesiadają się na kolej metropolitalną, a jeżeli jest to niemożliwe — korzystają z parkingów w otoczeniu stref płatnego parkowania."
12		5.04. online	wskaźniki rezultatu	10 km2 Stref Płatnego Parkowania wydaje się mało ambitnym celem, skoro Warszawa ma 50 km2, a Poznań 25 km2	10 km2 to obszar wszystkich centrów pierwszego rzędu, dla których w pierwszej kolejności planowane są działania związane z regulacjami parkingowymi.
13		5.04. online	korytarze transportowe	Pomimo braku uznania linii kolejowej przez Katowice Murcki, należy zaproponować tam sensowną ofertę połączeń.	Głównym parametrem korytarza transportowego jest częstotliwość połączeń. Pozostałe linie kolejowe nie posiadają takiej gwarancji, jednak planowane jest tam prowadzenie połączeń pasażerskich. Ich wielkość określimy we Wstępnym Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej.

14		5.04. online	pakiety zadań	Potrzebna jest kompletna przebudowa siatki połączeń pod kolej, żeby system był efektywny.	W pakiecie Dobry Transport określiliśmy harmonogram reformowania siatki połączeń pod uruchamianie nitki kolei metropolitalnej.
----	--	-----------------	---------------	---	--