

Raport

Konsultacje z mieszkańcami



Wieloletni plan rozwoju zintegrowanego systemu transportowego miasta Katowice

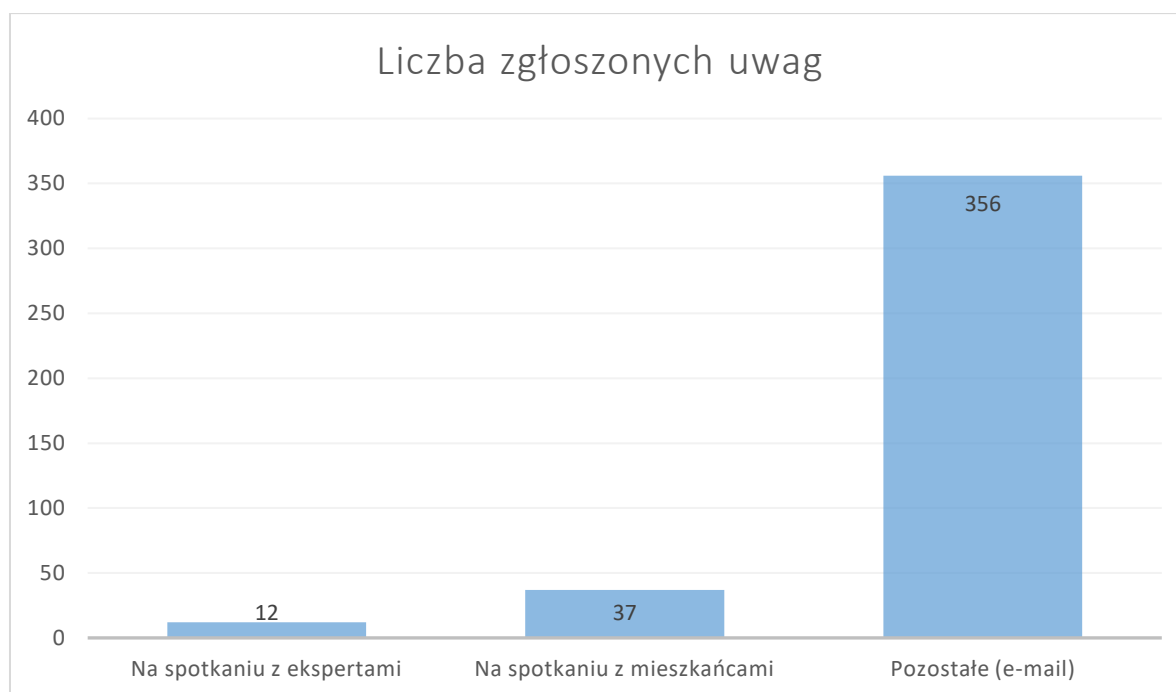
1. Wstęp

W celu zebrania uwag do materiału roboczego etapów VIII i IX Wieloletniego planu rozwoju zintegrowanego systemu transportowego miasta Katowice, przeprowadzono spotkanie z zespołem ekspertów powołanych przez UM Katowice oraz konsultacje z mieszkańcami.

W ramach konsultacji w dniu 19.02.2016r. zorganizowane zostało spotkanie konsultacyjne z mieszkańcami. Ponadto, mieszkańcy mogli zgłaszać uwagi za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres: plankatowice@sitk.org.pl, w terminie do dnia 29.02.2016r.

Prezydent Miasta Katowice wychodząc naprzeciw zainteresowaniu społecznemu i oczekiwaniom mieszkańców, podjął decyzję o przedłużeniu konsultacji do 31 marca 2016r.

W trakcie trwania konsultacji łącznie wszystkich uwag odnotowano 405, z których każda podlegała rozpatrzeniu indywidualnemu i systemowemu.



Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
1	Rowerowe Katowice	Jakie trendy były brane pod uwagę przy tworzeniu modelu ruchu?	Model ruchu/badania ruchu	Na spotkaniu z ekspertami	Były brane pod uwagę trendy ruchowe w zakresie zmian ruchliwości, wpływu zmian demograficznych (w tym szczególnie spadek liczebności grup uczniów i osób zawodowo-czynnych oraz wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym)	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Dla budowy modelu ruchu przeprowadzony został pełny zestaw tzw. Kompleksowych Badań Ruchu dla określenia zachowań i potrzeb transportowych mieszkańców i osób odbywających podróże w Katowicach. Zakres przeprowadzonych Kompleksowych Badań Ruchu określony jest w SIWZ.
2	Rowerowe Katowice	Czy były brane pod uwagę badania liderów opinii?	Ogólne	Na spotkaniu z ekspertami	Nie, nie były	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Badania ankietowe przeprowadzane były na miarodajnej próbie mieszkańców oraz pasażerów transportu zbiorowego.
3	Rowerowe Katowice	Czy były brane pod uwagę zmiany trendów kulturowych w badaniach ruchu?	Model ruchu/badania ruchu	Na spotkaniu z ekspertami	Pośrednio tak, poprzez zmiany wskaźnika ruchliwości mieszkańców	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.
4	Rowerowe Katowice	Wzdłuż DK86 nie ma zaplanowanej infrastruktury rowerowej, pytanie czy wymogi UE nie nakazują budowy ścieżek rowerowych wzdłuż planowanych ciągów drogowych	Transport rowerowy	Na spotkaniu z ekspertami	Żadne przepisy nie regulują, że konieczne jest zbudowanie dróg rowerowych. To zależy tylko od beneficjenta. Kwestia dróg rowerowych poruszona jest w innych wyjaśnieniach	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.
5	Tramwaje Śląskie	Czy węzły przesiadkowe będą miały sens?	Ogólne	Na spotkaniu z ekspertami	Tak, jeśli będą właściwie zlokalizowane i zaprogramowane (zakres urządzenia)	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Sensem węzłów w Katowicach jest zwiększenie udziału transportu szynowego w obsłudze strefy centralnej miasta, szczególnie w zakresie ruchu tramwajowego.
6	Tramwaje Śląskie	Dlaczego nie ma więcej linii tramwajowych?	Transport zbiorowy: tramwaje	Na spotkaniu z ekspertami	Więcej inwestycji tramwajowych nie jest możliwych ze względu na ograniczenia finansowe i braki wolnych terenów pod infrastrukturę.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Ponadto, nie były analizowane linie międzymiejskie, gdyż wymagają one badań i analiz na obszarze aglomeracyjnym.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
7	Rowerowe Katowice	Dlaczego nie ma więcej linii tramwajowych?	Transport zbiorowy: tramwaje	Na spotkaniu z ekspertami	Więcej inwestycji tramwajowych nie jest możliwych ze względu na ograniczenia finansowe i braki wolnych terenów pod infrastrukturę.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Ponadto, nie były analizowane linie międzymiejskie, gdyż wymagają one badań i analiz na obszarze aglomeracyjnym.
8	Rowerowe Katowice	Uwaga dot. działań promocyjnych i skierowana bezpośrednio do Tramwajów Śląskich - zachęcenie ludzi do korzystania z tramwajów	Transport zbiorowy: tramwaje	Na spotkaniu z ekspertami	Opis zostanie uzupełniony o działania miękkie	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Opis zostanie uzupełniony o tzw. działania miękkie z zakresu promocji transportu szynowego.
9	Rowerowe Katowice	Uwaga dot. rozszerzenia zapisów na temat strefy Tempo30	Ogólne	Na spotkaniu z ekspertami	Opis zostanie uzupełniony o zapisy dot. strefy Tempo30	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy
10	Rowerowe Katowice	Podniósł kwestie poziomu motoryzacji - jest wyższa niż w miastach Zachodu	Ogólne	Na spotkaniu z ekspertami	Tak, ale po pierwsze podawane statystyki są zawyżone, a po drugie w miastach Zachodu jest lepsza organizacja transportu zbiorowego i minął czas fascynacji samochodem, co zapewne pojawi się za jakiś czas także w Katowicach, ale warunkiem jest rozwój transportu zbiorowego i ruchu rowerowego.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. W Katowicach problem dotyczy głównie zbyt małego udziału transportu zbiorowego w podróżach wykraczających poza granice miasta Katowice, o charakterze aglomeracyjnym.
11	Rowerowe Katowice	Podniósł kwestie centrów przesiadkowych - dlaczego są związane z parkingami	Ogólne	Na spotkaniu z ekspertami	Nie są bezwzględnie związane, program musi być dopasowany do konkretnych lokalizacji i tam gdzie chodzi o typowe przesiadki między środkami transportu publicznego parkingi nie powinny być przewidywane.	Węzły przesiadkowe planowane w ramach Katowickiego Systemu Zintegrowanych węzłów przesiadkowych obejmują również budowę parkingów dla funkcji Park&Ride. Jest to zgodne z założeniem zwiększenia udziału transportu zbiorowego w podróżach do strefy centralnej. Kierowca zostawi swój pojazd na parkingu za darmo, na podstawie użytkowanego biletu okresowego komunikacji zbiorowej i do ścisłego centrum pojedzie tramwajem lub pociągiem.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
12	Rowerowe Katowice	Dlaczego ruch rowerowy spada?	Transport rowerowy	Na spotkaniu z ekspertami	Dopisany zostanie rozdział rowerowy i wyjaśniona przyczyna spadku ruchu w tym podsystemie	W rozdziale rowerowym zawarty będzie opis kierunków działań infrastrukturalnych dla zwiększenia wielkości ruchu rowerowego. Niemniej jednak, wyniki badań przeprowadzonych przez Wykonawcę wskazują, że udział ruchu rowerowego w podróżach zasadniczo nie odstaje od innych dużych miast w Polsce. Ponadto, trudno jest na teraz w sposób rzetelny oceniać trendy w wielkości ruchu rowerowego ze względu na brak miarodajnych punktów odniesienia.
13	Stowarzyszenie na rzecz zrównoważonego rozwoju dzielnic południowych miasta Katowice	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do końca kwietnia	Przedłużenie konsultacji	Konsultacje z mieszkańcami	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.
14	Stowarzyszenie na rzecz zrównoważonego rozwoju dzielnic południowych miasta Katowice	Wniosek o udostępnienie pozostałych części opracowania Planu	Ogólne	Konsultacje z mieszkańcami	Pozostałe części opracowania są w posiadaniu Urzędu Miasta, ale do czasu zakończenia prac nie będą publikowane, bo są powiązane z ostatnimi przesądzeniami	Dokument znajduje się jeszcze w fazie opracowania, które nie zostało zakończone i stanowi dokument roboczy nie spełniający przesłanek określonych w art. 6 ust.2 ustawy o dostępie do informacji publicznej. Etapy VIII i IX zostały udostępnione w celu przeprowadzenia konsultacji z mieszkańcami zgodnie z zapisami SIWZ.
15	Stowarzyszenie na rzecz zrównoważonego rozwoju dzielnic południowych miasta Katowice	Wniosek o pokazanie wpływu inwestycji z wariantu referencyjnego (budowa drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej)	Inwestycje drogowe	Konsultacje z mieszkańcami	Inwestycja zostanie przeniesiona do wariantu rozwojowego. Jej wpływ zostanie przedstawiony w ramach analizy wariantów w Planie	Wpływ inwestycji z wariantu referencyjnego obejmującej budowę drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej zostanie przedstawiony w ramach analizy wariantu rozwojowego.
16	Stowarzyszenie na rzecz zrównoważonego rozwoju dzielnic południowych miasta Katowice	Dlaczego węzeł Podlesie nie jest podłączony do sieci drogowej?	Ogólne	Konsultacje z mieszkańcami	Mapa w opracowaniu wyróżnia odcinki objęte inwestycjami, a ich brak nie oznacza, że nie ma połączenia drogowego. One tam są w stanie istniejącym.	Lokalizacja węzła Podlesie planowana jest w połączeniu z istniejącym układem drogowym
17	Stowarzyszenie na rzecz zrównoważonego rozwoju dzielnic południowych miasta Katowice	Wniosek o usunięcie z Planu inwestycji z wariantu referencyjnego (budowa drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej)	Inwestycje drogowe	Konsultacje z mieszkańcami	Budowa drogi będzie ujęta w wariantcie rozwojowym	Wniosek uwzględniono - budowa drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej została usunięta z wariantu referencyjnego. Budowa drogi będzie ujęta tylko w wariantcie rozwojowym.

Lp.	Institucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
18	Osoba fizyczna	Dlaczego spis inwestycji powtarza zapisy strategii Katowice 2030 i składa wnioski o usunięcie spisu inwestycji. Składa wnioski, aby Planem zmienić zapisy strategii z 2015 roku.	Ogólne	Konsultacje z mieszkańcami	Plan jest dokumentem wdrożeniowym Strategii i jest po to, aby wdrażać strategię a spis powinien być dostępny dla mieszkańców jako zapowiedź ich realizacji. Wniosek nie jest uzasadniony	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy
19	RJP nr 22 Podlesie	Wniosek o wprowadzenie komunikacji mikrobusowej do obszaru dzielnic południowych	Transport zbiorowy	Konsultacje z mieszkańcami	Wniosek nie dotyczy omawianego Planu	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Sprawa dotyczy działań organizacyjnych transportu zbiorowego. Ponadto, jedyny publiczny transport zbiorowy w Katowicach realizowany mikrobusami już funkcjonuje w obszarze dzielnic południowych.
20	RJP nr 22 Podlesie	Powinno się remontować istniejące drogi zamiast inwestować w nowe	Inwestycje drogowe	Konsultacje z mieszkańcami	Wniosek nie dotyczy omawianego Planu	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Remont drogi dotyczy jedynie odtworzenia stanu technicznego nawierzchni drogi. Ponadto, wyprowadzenie ruchu uciążliwego dla mieszkańców z wąskich dróg przy zabudowie mieszkaniowej nie jest możliwe jedynie poprzez ich remonty, lecz poprzez rozbudowę układu dróg lokalnych i dojazdowych, funkcjonujących w każdej dzielnicy.
21	Osoba fizyczna	Brak opisu perspektywy czasowej w tytule	Ogólne	Konsultacje z mieszkańcami	Podane jest przymiotnik „wieloletni”, co opisuje charakter dokumentu, konkretna data nie jest wskazana.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Perspektywy czasowe określone są w analizach modelowych.
22	Osoba fizyczna	Brak oceny oddziaływania na środowisko inwestycji w ramach Planu	Ogólne	Konsultacje z mieszkańcami	Ten typ dokumentu nie podlega ocenom oddziaływania na środowisko, to dokument wdrożeniowy.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.
23	Osoba fizyczna	Wniosek o brak dodatkowych inwestycji drogowych	Inwestycje drogowe	Konsultacje z mieszkańcami	Inwestycje drogowe proponowane w Planie mają jedynie za zadanie uzupełnić istniejący układ komunikacyjny.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
24	Osoba fizyczna	Wniosek o zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej	Transport zbiorowy	Konsultacje z mieszkańcami	Kwestie częstotliwości nie są przedmiotem Planu.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej nie jest przedmiotem planu, sprawa dotyczy działań organizacyjnych transportu zbiorowego. Niemniej jednak, uzyskanie oczekiwanego efektu transportowego planowanych przedsięwzięć infrastrukturalnych wymaga jednoczesnych zmian w organizacji transportu zbiorowego.
25	Osoba fizyczna	Przedłużenie ul. Francuskiej spowoduje zniszczenie Katowickiego Parku Leśnego	Inwestycje drogowe	Konsultacje z mieszkańcami	Inwestycja ta nie jest wskazana do realizacji w ramach Planu	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy, Nie jest planowane przedłużenie ulicy Francuskiej w kierunku południowym.
26	Osoba fizyczna	Rozbudowa ul. 73 Pułku Piechoty powinno zostać zaniechana ze względu na cenne obszary zielone	Inwestycje drogowe	Konsultacje z mieszkańcami	Przedsięwzięcie jest w fazie przygotowawczej. W ramach studium wykonalności dla tej inwestycji będą oceniane aspekty społeczne, ekonomiczne i środowiskowe.	Zakłada się rozbudowę ul. 73 Pułku Piechoty głównie po stronie północnej, pomiędzy istniejącą jezdnią i terenami kolejowymi.
27	Osoba fizyczna	Powinno się usprawnić funkcjonowanie komunikacji zbiorowej w ramach funkcjonowania węzłów przesiadkowych	Transport zbiorowy	Konsultacje z mieszkańcami	Takie jest założenie węzłów przesiadkowych - zwiększenie dostępności do transportu zbiorowego	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy
28	Osoba fizyczna	Zasadność budowy drogi z wariantu referencyjnego (budowa drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej)	Inwestycje drogowe	Konsultacje z mieszkańcami	Budowa drogi będzie uwzględniona w wariantcie rozwojowym.	Potwierdzamy zasadność budowy drogi, zgodnie z zapisami Uchwały Nr 53 Rady Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecz z dnia 09.06.2015r. oraz pismem Prezydenta Miasta Katowice z dnia 13.08.2014r. skierowanym do Stowarzyszenia na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic.
29	Osoba fizyczna	Zasadności budowy drogi z wariantu referencyjnego (budowa drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej)	Inwestycje drogowe	Konsultacje z mieszkańcami	Budowa drogi będzie uwzględniona w wariantcie rozwojowym.	Potwierdzamy zasadność budowy drogi, zgodnie z zapisami Uchwały Nr 53 Rady Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecz z dnia 09.06.2015r. oraz pismem Prezydenta Miasta Katowice z dnia 13.08.2014r. skierowanym do Stowarzyszenia na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
30	Osoba fizyczna	RJP nr 20 poparła budowę inwestycji z wariantu referencyjnego - budowa drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej	Inwestycje drogowe	Konsultacje z mieszkańcami	Budowa drogi będzie uwzględniona w wariantie rozwojowym.	Potwierdzamy zasadność budowy drogi, zgodnie z zapisami Uchwały Nr 53 Rady Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecz z dnia 09.06.2015r. oraz pismem Prezydenta Miasta Katowice z dnia 13.08.2014r. skierowanym do Stowarzyszenia na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic.
31	Osoba fizyczna	Czy Plan uwzględni Program Ochrony Środowiska dla miasta Katowice?	Ogólne	Konsultacje z mieszkańcami	Tak, Plan uwzględni Program Ochrony Środowiska datowany 2013/2014 r.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy
32	Osoba fizyczna	Wniosek o przeprowadzenie konsultacji w dzielnicach	Przedłużenie konsultacji	Konsultacje z mieszkańcami	Konsultacje zostały przeprowadzone zgodnie z SIWZ.	Plan dotyczy systemu transportowego całego miasta, dlatego konsultacje obejmują jednocześnie mieszkańców wszystkich dzielnic Katowic. Niezależnie od powyższego, Prezydent Miasta Katowice z udziałem grupy decyzyjnych urzędników, cyklicznie spotyka się z mieszkańcami poszczególnych dzielnic. Na spotkaniach omawiane są wszystkie ważne kwestie dotyczące dzielnic, w tym dotyczące dróg i transportu.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
33	Osoba fizyczna	Wariant tramwaju na południe został narzucony przez Zamawiającego	Transport zbiorowy: tramwaje	Konsultacje z mieszkańcami	W ramach Planu analizowane były różne warianty inwestycji komunikacyjnych. Ich preselekcji dokonano z uwzględnieniem uwarunkowań społecznych, finansowych, organizacyjnych i formalnych. Niemniej jednak, zadaniem analiz przeprowadzanych w ramach prac nad Planem nie jest wytyczanie i wskazywanie dokładnych przebiegów dróg lub innych korytarzy transportowych. Przebiegi te wynikają bądź z dotychczas opracowanych dokumentów planistycznych i projektowych lub też będą określone w kolejnych dokumentach. W ramach prac nad Planem badane jest funkcjonowanie sieci transportowej jako całości dla określonych, zdefiniowanych wariantów rozwojowych.	Wariant przebiegu linii tramwajowej do dalszych prac projektowych jest wariantem który został rekomendowany w studium przedprojektowym pn. „Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z Centrum Miasta i Aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach" opracowanym na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A. a nie Miasta Katowice.
34	Osoba fizyczna	Ruch z zewnątrz (w szczególności z Mikołowa) został niedoszacowany	Model ruchu/badania ruchu	Konsultacje z mieszkańcami	Wielkość ruchu jest określona na podstawie badań ruchu, zarzut nieuzasadniony	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy
35	Osoba fizyczna	Wniosek o odstąpieniu od realizacji drogi przez Rezerwat Ochojec	Inwestycje drogowe	Konsultacje z mieszkańcami	Plan nie zakłada realizacji drogi przez Rezerwat Ochojec.	Nie jest planowana żadna droga przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynów do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową oraz rezerwa terenu dla poprowadzenia jezdni i chodników, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
36	Osoba fizyczna	Brak wystarczającej liczby miejsc postojowych dla rowerów w mieście (węzły przesiadkowe i komunikacyjne)	Inwestycje drogowe	Konsultacje z mieszkańcami	Dotyczy fazy realizacji a nie Planu	W ramach planowanych węzłów przesiadkowych przewidziano lokalizację zadaszonych miejsc parkingowych dla rowerów na każdym węźle. Ponadto, na bieżąco lokalizowane są w mieście kolejne stojaki i miejsca parkingowe dla rowerów. Ich sytuowanie jest efektem współpracy środowiska rowerzystów skupionych w Zespole konsultacyjnym ds. Polityki Rowerowej i Miasta Katowice. Równoległe prowadzone są czynności dla etapowego wdrażania systemu wypożyczalni rowerów - stacji rowerowych. W 2016 roku zainstalowano w Katowicach 10 stacji rowerowych, kolejne w latach następnych.
37	Osoba fizyczna	Wniosek o parkingi Park&Ride w dzielnicach Podlesie i Piotrowice	Ogólne	Konsultacje z mieszkańcami	Plan obejmuje realizację węzłów P&R Podlesie i Piotrowice w ramach zadania Katowickiego Systemu Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych.	Zakres inwestycji dla węzłów przesiadkowych Podlesie i Piotrowice planowanych w ramach Katowickiego Systemu Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych został opisany na str. 39-40 Etapu IX i obejmuje m.in. budowę budowę parkingów dla funkcji Park&Ride.
38	Osoba fizyczna	Należy stworzyć osobny plan komunikacji dla dzielnic południowych	Nie dotyczy Planu	Konsultacje z mieszkańcami	Uwaga nie dot. Wykonawcy	Miasto dysponuje już dokumentem pn. „Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego - uchwała nr X/151/11 z dnia 30 maja 2011”. Aktualnie sporządzany jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.
39	Osoba fizyczna	Wniosek o wprowadzenie szybkiej kolei miejskiej i linii dowozowe do przystanków kolejowych	Transport zbiorowy: kolej	Konsultacje z mieszkańcami	Plan częściowo realizuje ten postulat w zakresie, na jaki wpływ ma Miasto Katowice. Głównie chodzi o przystanki i węzły przesiadkowe. SKM jest to zadanie samorządu województwa.	Potwierdzamy stanowisko wykonawcy, że SKM jest to zadanie samorządu województwa. Niemniej jednak, w ramach Katowickiego Systemu Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych planuje się węzły przesiadkowe z koleją m.in. węzeł Ligota, węzeł Podlesie i węzeł Piotrowice. Uruchomienie węzłów związane będzie z remarszrutyzacją linii autobusowych, tak aby pełniły one funkcje dowozowe do węzłów przesiadkowych z koleją.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
40	Osoba fizyczna	Należy zmodernizować przystanki kolejowe Podlesie i Brynów	Transport zbiorowy: kolej	Konsultacje z mieszkańcami	Miasto wspiera działania PKP PLK, jako zarządcy tej infrastruktury.	Przystanek Brynów ma zostać przebudowany przez PKP PLK S.A. w ramach modernizacji linii kolejowej E-65. Przystanek Podlesie również miał być przebudowany w ramach tej samej inwestycji, jednak w wyniku protestu grupy mieszkańców Podlesia PKP PLK S.A. odstąpiło od realizacji inwestycji na tym fragmencie linii kolejowej E-65. Niemniej jednak, miasto czyni starania, aby wraz z budową węzła przesiadkowego Podlesie zmodernizowany został również przystanek kolejowy.
41	Osoba fizyczna	Należy zapewnić wysoką częstotliwość kursowania pociągów	Transport zbiorowy: kolej	Konsultacje z mieszkańcami	Kwestie częstotliwości nie są przedmiotem Planu.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy, że zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej nie jest przedmiotem planu. Ponadto, miasto Katowice nie jest organizatorem transportu kolejowego. Niemniej jednak zakłada się, że wraz z wykonaniem węzłów przesiadkowych z koleją, częstotliwość kursowania transportu kolejowego organizowanego przez Koleje Śląskie ulegnie zwiększeniu.
42	Osoba fizyczna	Powinno się likwidować wąskie gardła w sieci transportowej Katowic	Ogólne	Konsultacje z mieszkańcami	Takie jest jedno z założeń Planu. Nie mniej jednak analizowanie poszczególnych punktów w sieci (np. skrzyżowań) nie jest przedmiotem Planu.	Plan obejmuje likwidację wąskich gardła na sieci drogowej, zarówno poprzez przebudowę istniejących rozwiązań, m.in. węzły DK 81 w Piotrowicach i na Giszowcu, jak również poprzez nowe połączenia drogowe wyprowadzające ruch z wąskich gardła, m.in. przedłużenie ulicy Bocheńskiego w kierunku południowym oraz przedłużenie ul. Stęślickiego w kierunku północnym.
43	Osoba fizyczna	Poprawa funkcjonowania sygnalizacji świetlnej w niewralgicznych punktach sieci	Ogólne	Konsultacje z mieszkańcami	Nie jest to przedmiotem Planu, który zajmuje się głównymi korytarzami w mieście.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Ponadto, w planie ujęte jest przedsięwzięcie obejmujące realizację Inteligentnego Systemu Zarządzania Ruchem, którego jedną z podstawowych funkcji będzie obszarowe sterowanie sygnalizacjami świetlnymi z priorytetem dla pojazdów transportu zbiorowego.
44	Osoba fizyczna	Inwestycje nie są zgodne z wnioskami Planu	Ogólne	Konsultacje z mieszkańcami	Nie każda inwestycja w planie musi odpowiadać celom planu w skali miasta, część inwestycji ma znaczenie czysto lokalne.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
45	Osoba fizyczna	Wniosek przeciwko inwestycji przedłużenia ul. Grundmanna	Ogólne	Konsultacje z mieszkańcami	Analizy wykazały, że droga obciąża się w podobnym stopniu jak sąsiednia i równoległa ul. Mikołowska (wariant W2, rok 2025, szczyt popołudniowy). Daje to potencjał do dalszych analiz	Przedłużenie ul. Grundmanna do autostrady A4 jest inwestycją bardzo istotną z punktu widzenia poprawy jakości funkcjonowania systemu transportowego obszaru centralnego miasta dla wyprowadzenia ruchu z ul. Mikołowskiej, m.in. poprawa funkcjonowania komunikacji autobusowej poprzez wydzielenie buspasów. Uwzględniając dodatkowo inny wniosek zgłoszony w ramach konsultacji, aby przedłużenie Grundmanna było inwestycją flagową – czyli najważniejszą, uzasadnione jest pozostawienie zapisów bez zmian.
46	Osoba fizyczna	Wniosek o koreferat dla Planu	Ogólne	Konsultacje z mieszkańcami	Wniosek skierowany do Zamawiającego	SIWZ nie przewiduje koreferatu do Planu na etapie jego sporządzania.
47	Osoba fizyczna	Wniosek o podsumowanie konsultacji spotkaniem	Ogólne	Konsultacje z mieszkańcami	SIWZ nie obligował do spotkania podsumowującego konsultacje.	Wniosek nie dotyczy zapisów w Planie, lecz dodatkowej czynności Wykonawcy. Konsultacje przeprowadzone przez Wykonawcę oraz przedłużony termin ich przeprowadzenia, stworzyły mieszkańcom możliwość zapoznania się z materiałami oraz zgłoszenia uwag i opinii. Niniejszy raport z konsultacji z mieszkańcami, zawierający indywidualne stanowiska do każdej zgłoszonej opinii/uwagi stanowić będzie ich podsumowanie.
48	Osoba fizyczna	Wniosek o przedstawienie tylko inwestycji z wariantu rekomendowanego (wariant 1)	Ogólne	Konsultacje z mieszkańcami	Plan przedstawia całość inicjatyw inwestycyjnych Urzędu Miasta w wariantcie referencyjnym i w dwóch wariantach rozwojowych. SIWZ obliguje do wariantowania rozwoju systemu komunikacyjnego stąd w odniesieniu do wariantu referencyjnego powstały 2 warianty rozwojowe - w innym wypadku analizy byłyby bezcelowe. W wyniku konsultacji z mieszkańcami warianty zostaną zweryfikowane.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
49	Osoba fizyczna	Brak analizy planów urzędu miejskiego, wniosek o ocenę inwestycji urzędu miejskiego	Ogólne	Konsultacje z mieszkańcami	Wniosek nie jest jasny, sam Plan jest taką analizą	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.
50	Osoba fizyczna	Konieczna budowa linii tramwajowej do Kostuchny	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (18.02.2016)	Taka inwestycja jest zaproponowana w Planie.	Potwierdzamy konieczność budowy linii tramwajowej.
51	Osoba fizyczna	Konieczna budowa linii tramwajowej do Ligoty	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (18.02.2016)	Więcej inwestycji tramwajowych nie jest możliwych ze względu na ograniczenia finansowe i brak terenów pod infrastrukturę.	Budowa linii tramwajowej do Ligoty była już wielokrotnie analizowana, m.in. w ramach prac nad Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice - II edycja oraz prac nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Ligoty. Ze względu na brak terenów pod infrastrukturę tramwajową wolnych od zabudowy, w SUIKZP nie został wskazany przebieg linii do Ligoty. Poprowadzenie linii wiązałoby się z licznymi wyburzeniami oraz poprowadzeniem linii na wielu odcinkach bezpośrednio przy zabudowie mieszkaniowej, co nie jest akceptowane przez mieszkańców.
52	Osoba fizyczna	Konieczna budowa linii tramwajowej do Ligoty	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (18.02.2016)	Więcej inwestycji tramwajowych nie jest możliwych ze względu na ograniczenia finansowe i brak terenów pod infrastrukturę.	Budowa linii tramwajowej do Ligoty była już wielokrotnie analizowana, m.in. w ramach prac nad Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice - II edycja oraz prac nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Ligoty. Ze względu na brak terenów pod infrastrukturę tramwajową wolnych od zabudowy, w SUIKZP nie został wskazany przebieg linii do Ligoty. Poprowadzenie linii wiązałoby się z licznymi wyburzeniami oraz poprowadzeniem linii na wielu odcinkach bezpośrednio przy zabudowie mieszkaniowej, co nie jest akceptowane przez mieszkańców.
53	Osoba fizyczna	Poprawa funkcjonowania skrzyżowania (przebudowanie skrzyżowania na rondo) na ul. Kościuszki przy OBI.	Ogólne	Mail (18.02.2016)	To zagadnienie lokalne, do rozważenia w ramach bieżących działań zarządu drogi i polityki rozwojowej miasta; nie jest przedmiotem Planu.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Wniosek dotyczy działań bieżących. Niemniej jednak, ujęta w Planie przebudowa DK 81 spowoduje wyprowadzenie ruchu tranzytowego ze skrzyżowania.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
54	Osoba fizyczna	Negatywnie opiniuje budowę drogi w korytarzu linii tramwajowej do Kostuchny - wskazuje drogę jako barierę przestrzenną oddzielającą osiedla mieszkaniowe od lasu	Inwestycje drogowe	Mail (18.02.2016)	Opinia dotyczy etapu projektowania. Kwestie dostępności (rozwiązania szczegółowe) są rozstrzygane na etapie projektu budowlanego.	Zakłada się, że nowa infrastruktura nie będzie stanowiła dodatkowych przeszkód w dostępie mieszkańców do lasu. Trasa poprowadzona będzie wzdłuż istniejącej infrastruktury ograniczającej dostęp do lasu tj. linii kolejowej, magistralnego ciepłociągu oraz istniejących dróg. Wszystkie funkcjonujące wejścia do lasu w rejonie nowej infrastruktury zostaną utrzymane i uporządkowane, m.in. poprzez przebudowę odcinków sieci ciepłowniczej.
55	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Inwestycje drogowe	Mail (18.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie było i nie jest planowane poprowadzenie linii tramwajowej przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynów do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
56	Osoba fizyczna	Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ulic: Francuska i Ceglana	Ogólne	Mail (18.02.2016)	Kwestia lokalna, nie jest przedmiotem prac w Planie.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Niemniej jednak, planowana budowa ul. Szybowcowej od południowej jezdni serwisowej autostrady A4 do ul. Lotnisko spowoduje wyprowadzenie części ruchu ze skrzyżowania ulic Francuskiej i Ceglanej, poprawiając warunki ruchu na tym skrzyżowaniu.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
57	Osoba fizyczna	Czy inwestycje: budowa węzła Chorzowska - Katowicka- Parkowa -Wojska Polskiego i budowa drogi pod ul. Katowicką w Chorzowie oraz budowa drogi na granicy Chorzowa i Katowic (przedłużenie na pld. nowego przebiegu DK79 do DTŚ i A4), a w szczególności przedłożona w Planie kolejność ich realizacji jest uzasadniona ruchowo czy też wynika tylko z konsultacji z MZUiM w Chorzowie.	Inwestycje drogowe	Mail (19.02.2016)	Poruszone kwestie są wynikiem uzgodnień między miastami Katowice i Chorzów. Niemniej analiza ruchowa w ramach Planu potwierdza zasadność połączenia wschodniej obwodnicy Chorzowa z A4.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy, że budowa obwodnicy Chorzowa nie może kończyć się na ulicy Chorzowskiej, lecz powinna być kontynuowana na południe w kierunku DTŚ i A4.
58	Osoba fizyczna	W jakim stopniu ułożenie przystanków w tak bliskiej odległości wpłynie na poprawę transportu w śródmieściu (przystanki Damrota i Raciborska)	Transport zbiorowy: kolej	Mail uzupełniający po spotkaniu	Lokalizacja przystanków kolejowych jest kompromisem między dostępem dla pasażerów a prędkością handlową na linii kolejowej (każdy przystanek to spadek tej prędkości). Decyzja ostateczna zapada w ramach projektów kolejowych, Plan zawiera pożądaną lokalizację z punktu widzenia miasta.	Przedsięwzięcie inwestycyjne PKP PLK S.A. dotyczące przebudowy linii kolejowej E-65 zakłada lokalizację dodatkowych przystanków Damrota i Raciborska dla obsługi ruchu kolejowego aglomeracyjnego, organizowanego przez Koleje Śląskie. Rozwiązanie to jest korzystne pod względem zwiększenia dostępności transportu kolejowego dla obsługi transportowej strefy centralnej miasta, szczególnie w zakresie podróży zewnętrznych, aglomeracyjnych.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
59	Osoba fizyczna	Wnioskuję o zabezpieczenie dla przyszłych inwestycji komunikacyjnych następujących terenów: przy skrzyżowaniu ulic: Słoneczna, Ściegiennego; przy skrzyżowaniu ulic: Ściegiennego, Baildona; przy skrzyżowaniu ulic: Agnieszki-Józefowska-Bytkowska oraz wnoszę o przygotowanie wstępnych koncepcji projektowych dla tych skrzyżowań.	Nie dotyczy Planu	Mail (20.02.2016)	Te zagadnienia nie dot. Planu, a aspektów planowania przestrzennego	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Sprawy są szczegółowo analizowane na etapach prac przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
60	Osoba fizyczna	Wnioskuję o opuszczenie przez Katowice związku KZK GOP	Nie dotyczy Planu	Mail (21.02.2016)	Uwaga nie odnosi się do Planu.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Niemniej jednak, w Planie zapisane są działania dla integracji funkcjonalnej i taryfowo - biletowej transportu zbiorowego aglomeracyjnego kolejowego z transportem tramwajowym i autobusowym organizowanym na obszarze aglomeracji (przez KZK GOP), powołanie wspólnego organizatora transportu zbiorowego aglomeracyjnego - Raport IX, str. 44 i 54.
61	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do końca kwietnia	Przedłużenie konsultacji	Mail uzupełniający po spotkaniu	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.
62	Osoba fizyczna	Wniosek o przeprowadzenie konsultacji w dzielnicach	Ogólne	Mail (22.02.2016)	Konsultacje zostały przeprowadzone zgodnie z SIWZ.	Plan dotyczy systemu transportowego całego miasta, dlatego konsultacje obejmują jednocześnie mieszkańców wszystkich dzielnic Katowic. Niezależnie od powyższego, Prezydent Miasta Katowice z udziałem grupy decyzyjnych urzędników, cyklicznie spotyka się z mieszkańcami poszczególnych dzielnic. Na spotkaniach omawiane są wszystkie ważne kwestie dotyczące dzielnic, w tym dotyczące dróg i transportu.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
63	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do końca kwietnia	Przedłużeni e konsultacji	Mail (22.02.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.
64	Osoba fizyczna	Czy Plan uwzględnia ożywienie kolei SKM do Tych linią przez Murcki?	Transport zbiorowy: kolej	Mail (22.02.2016)	Ta kwestia wykracza poza zakres Planu. Jest to zadanie samorządu województwa oraz PKP PLK S.A.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Niemniej jednak, w Planie zapisane są działania dla lokalizacji węzłów przesiadkowych na linii kolejowej Katowice - Tychy przebiegającej przez Piotrowice i Podlesie, w celu skierowania dodatkowych potoków pasażerskich na transport kolejowy. Natomiast PKP PLK S.A. nie przewiduje przebudowy linii kolejowej przez Murcki dla dostosowania do ruchu pasażerskiego.
65	Osoba fizyczna	Proszę o uwzględnienie projektu odbudowy linii KRR	Transport zbiorowy: kolej	Mail (22.02.2016)	Ta kwestia wykracza poza zakres Planu. Jest to zadanie samorządu województwa oraz PKP PLK S.A.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Niemniej jednak, w Planie zapisane są działania dla lokalizacji dodatkowych przystanków i węzłów przesiadkowych na linii kolejowej przebiegającej przez Katowice w śladzie planowanej wcześniej linii KRR. Natomiast PKP PLK S.A. nie przewiduje powrotu do realizacji budowy wydzielonej infrastruktury torowej dla KRR.
66	Osoba fizyczna	Jakie jest Państwa stanowisko w sprawie wprowadzenia systemu pre-metra lub metra w aglomeracji?	Transport zbiorowy: kolej	Mail (22.02.2016)	Decyzja w tej sprawie jest sprawą strategiczną w skali aglomeracji i wykracza poza zakres zadań dla miasta	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.
67	Osoba fizyczna	Wniosek o przeprowadzenie konsultacji w dzielnicach	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Konsultacje zostały przeprowadzone zgodnie z SIWZ.	Plan dotyczy systemu transportowego całego miasta, dlatego konsultacje obejmują jednocześnie mieszkańców wszystkich dzielnic Katowic. Niezależnie od powyższego, Prezydent Miasta Katowice z udziałem grupy decyzyjnych urzędników, cyklicznie spotyka się z mieszkańcami poszczególnych dzielnic. Na spotkaniach omawiane są wszystkie ważne kwestie dotyczące dzielnic, w tym dotyczące dróg i transportu.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
68	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do końca kwietnia	Przedłużeni e konsultacji	Mail uzupełniający po spotkaniu	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.
69	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do końca kwietnia	Przedłużeni e konsultacji	Mail (22.02.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.
70	Osoba fizyczna	Wyraża sprzeciw odnośnie sposobu przeprowadzania konsultacji dot. wybudowania nowej drogi przez Las Ochojecki	Inwestycje drogowe	Mail (22.02.2016)	Konsultacje dla Planu zostały przeprowadzone zgodnie z zapisami SIWZ	Konsultacje były przeprowadzone poza zakresem prac nad Planem.
71	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do końca kwietnia	Przedłużeni e konsultacji	Mail (22.02.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.
72	Osoba fizyczna	Proponuje odbudowę linii tramwajowej w ciągu ul. Telewizyjnej od Placu Alfreda do granicy z miastami Chorzów i Siemianowice Śląskie	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (22.02.2016)	Obecnie nie ma ustaleń dotyczących tej relacji między Katowicami, Chorzowem a Siemianowicami Śl. Prognozy ruchu wykonane w ramach Planu nie potwierdzają tezy, iż ciężenia ruchowe w rejonie ul. Telewizyjnej kwalifikowałyby tę trasę do obsługi tramwajowej. Obecnie działa tam sieć linii autobusowych. Ponadto zwracamy uwagę, że nowe połączenia muszą być zaaranżowane w obszarze międzymiejskim, aglomeracyjnym, przez KZK GOP. Takie kwestie nie są objęte zakresem Planu.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy
73	Osoba fizyczna	Przedłużenie konsultacji społecznych o co najmniej 14 dni	Przedłużeni e konsultacji	Mail (22.02.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone o więcej niż 14 dni, do 31 marca.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
74	Osoba fizyczna	Inwestycje z wariantu referencyjnego nie powinny się "automatycznie" znajdować w wariantach rozwojowych	Ogólne	Mail (22.02.2016)	Nieporozumienie: WR to inwestycje już realizowane, więc Plan nie może kwestionować ich w tej fazie. Zakładamy, że decyzje o podjęciu tych zadań zostały podjęte prawidłowo. Natomiast plan ocenił, jak te inwestycje działać będą w całym systemie.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Niemniej jednak, zakres inwestycji w wariantcie referencyjnym WR zostanie zweryfikowany.
75	Osoba fizyczna	Czy zamierzenia inwestycyjne UM Katowice umożliwiają osiągnięcie celów wyznaczonych w dokumentach strategicznych (w zasadzie mowa o wskaźnikach rezultatu)	Ogólne	Mail (22.02.2016)	Częściowo, ponieważ opracowanie to, zgodnie z nazwą, jest kierunkowe, zaś Plan ma charakter realizacyjny.	Zamierzenia ukierunkowane są na osiągnięcie celów strategicznych określonych w Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030", stanowiącej dokument nadrzędny w stosunku do opracowywanego Planu.
76	Osoba fizyczna	Dlaczego usunięto linie tramwajowe z poprzedniej wersji opracowania?	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (22.02.2016)	W ramach Planu analizowane były różne warianty inwestycji komunikacyjnych. Ich preselekcji dokonano z uwzględnieniem uwarunkowań społecznych, finansowych, organizacyjnych i formalnych. Niemniej jednak, zadaniem analiz przeprowadzanych w ramach prac nad Planem nie jest wytyczanie i wskazywanie dokładnych przebiegów dróg lub innych korytarzy transportowych. Przebiegi te wynikają bądź z dotychczas opracowanych dokumentów planistycznych i projektowych lub też będą określane w kolejnych dokumentach. W ramach prac nad Planem badane jest funkcjonowanie sieci transportowej jako całości dla określonych, zdefiniowanych wariantów rozwojowych.	Nie było poprzedniej wersji opracowania. Prezentowane przebiegi linii tramwajowej na roboczym spotkaniu posiadały wyłącznie charakter wstępnych materiałów roboczych, podlegających dalszym analizom. Zgodnie z SIWZ Wykonawca był zobowiązany rozpatrywać różne warianty rozwiązań, a następnie analizować i wskazywać najbardziej optymalne pod względem funkcjonalnym, ekonomicznym i przestrzennym oraz z uwzględnieniem uwarunkowań organizacyjnych, formalnych, możliwości finansowych realizacji zadań i skutków społecznych. W kolejnych etapach prac wstępne warianty rozwiązań były weryfikowane i dostosowywane do uwarunkowań, które nie były uwzględniane na etapie wstępnym.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
77	Osoba fizyczna	Bardzo mały nacisk położono na ruch pieszych i rowerzystów. Wnioskuje o zwiększeniu udziału ruchu rowerowego (poprzez inwestycje w ten rodzaj transportu)	Transport rowerowy	Mail (22.02.2016)	Zadaniem Planu było zbadanie funkcjonowania systemu w odniesieniu do głównych korytarzy transportowych. Niemniej w Planie podane też m. innymi rekomendacje, co do kierunków działań w odniesieniu do ruchu pieszego i rowerowego. Niski udział tego ostatniego jest obiektywnym wynikiem analiz, wskazującym na konieczność zwiększenia wysiłku w inwestycje sieciowe ruchu rowerowego, jeśli celem miasta jest upowszechnienie tej formy transportu w mieście.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Ponadto, równoległe z Planem prowadzone są przez Miasto Katowice wspólne działania z udziałem przedstawicieli środowiska rowerzystów w zakresie realizacji Polityki rowerowej, m.in. w zakresie określenia Podstawowej sieci infrastruktury rowerowej oraz standardów tej infrastruktury. W rozdziale rowerowym zawarty będzie opis kierunków działań infrastrukturalnych dla zwiększenia wielkości ruchu rowerowego.
78	Osoba fizyczna	Wnioskuje o stworzenie kolejnego wariantu rozwojowego (W3) ukierunkowanego na maksymalizację udziału transportu zbiorowego w podróżach	Transport zbiorowy	Mail (22.02.2016)	Propozycja skierowana jest do Zamawiającego. Zamówienie nie przewidywało stworzenia kolejnego wariantu. Niemniej zdaniem Wykonawcy takiej potrzeby nie ma - Warianty 1 i 2 różnią się pod względem preferowania obsługi transportem zbiorowym. Wynik jest jasny: mniej inwestycji drogowych oznacza zwiększenie udziału transportu zbiorowego. Problemem jest, że wówczas rośnie zatłoczenie w ruchu drogowym. Potrzebny jest wyważony kompromis.	Warianty rozwojowe: WR referencyjny, W1 rozwojowy nakładający większy akcent na transport zbiorowy oraz W2 rozwojowy nakładający większy akcent na transport indywidualny, umożliwiając określenie dalszych kierunków działań inwestycyjnych w zakresie rozwoju zintegrowanego systemu transportowego w skali całego miasta Katowice. Nie ma zatem potrzeby tworzenia kolejnych wariantów rozwojowych. Niemniej jednak, w wyniku przeprowadzonych konsultacji zweryfikowane zostaną zakresy poszczególnych wariantów rozwojowych.
79	Osoba fizyczna	Wnioskuje o przedstawienie ulic na których proponowane są buspasy w W1	Transport zbiorowy: autobusy	Mail (22.02.2016)	W wariantie rozwojowym W1 wskazane zostaną ulice na których proponowane są buspasy	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
80	Osoba fizyczna	Wnioskuje o przedstawienie co UM Katowice może zrobić ws. nowych przystanków kolejowych które nie są ujęte w planach PKP PLK	Transport zbiorowy: kolej	Mail (22.02.2016)	Pytanie skierowane do Urzędu Miasta	Możliwość działań w tym zakresie jest ograniczona, gdyż dotyczą infrastruktury która nie jest zarządzana przez Miasto Katowice. Niemniej jednak, zadania inwestycyjne zawarte w Planie ukierunkowane są m.in. na zwiększenie udziału transportu kolejowego w podróżach poprzez budowę węzłów przesiadkowych, co powinno jednocześnie stymulować rozwój infrastruktury kolejowej. Ponadto, prowadzone są uzgodnienia oraz wnioskowane są przez Miasto Katowice rozwiązania dla koordynacji zamierzeń inwestycyjnych w tym zakresie. Niezależnie od powyższego zwrócić należy uwagę na aspekt społeczny rozbudowy infrastruktury kolejowej. W wyniku protestu części mieszkańców dzielnicy Podlesie, PKP PLK S.A. odstąpiło od planowanej modernizacji linii kolejowej E-65 na tym odcinku, co znacznie ogranicza możliwości wykorzystania transportu kolejowego dla realizacji podróży w kierunku strefy centralnej miasta Katowice z dzielnic południowych oraz południowej części aglomeracji.
81	Osoba fizyczna	Wnioskuje o usunięcie z W1 inwestycji pn.: "Budowa nowego przebiegu drogi krajowej DK - 79 od węzła z ul. Chorzowską w Katowicach do Al. Jana Pawła II w Bytomiu" gdyż droga taka stworzy dodatkowy ruch samochodowy, a nie poprawi jakości transportu zbiorowego (tj. tramwajów wzdłuż ul. Chorzowskiej czy połączenia kolejowego do Chorzowa).	Inwestycje drogowe	Mail (22.02.2016)	Uwaga została uwzględniona - Z wariantu rozwojowego W1 usunięta zostanie inwestycja obejmująca wyłącznie "Budowę nowego przebiegu drogi krajowej DK - 79 od węzła z ul. Chorzowską w Katowicach do Al. Jana Pawła II w Bytomiu".	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy
82	Osoba fizyczna	Wnioskuje o remont centrum przesiadkowego Zawodzie	Ogólne	Mail (22.02.2016)	Budowa węzła Zawodzie jest ujęta w Planie	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Miasto w ramach Katowickiego Systemu Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych planuje budowę m.in. węzła Zawodzie.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
83	Osoba fizyczna	Wnioskuję o remont/usprawnienie połączenia kolejowego Katowice-Kraków	Transport zbiorowy: kolej	Mail (22.02.2016)	Nie dotyczy Planu	Ta kwestia wykracza poza zakres zadań Miasta Katowice, dotyczy koordynacji działań samorządów województw Śląskiego i Małopolskiego oraz PKP PLK S.A. Z punktu widzenia obsługi miasta Katowice w zakresie dotyczącym połączeń transportowych zewnętrznych, wniosek uzasadniony.
84	Osoba fizyczna	Wnioskuję o uruchomienie kolei podmiejskiej w relacji Katowice-Mysłowice	Transport zbiorowy: kolej	Mail (22.02.2016)	Nie dotyczy Planu	Ta kwestia wykracza poza zakres zadań Miasta Katowice, dotyczy koordynacji działań samorządu województwa Śląskiego oraz PKP PLK S.A. Z punktu widzenia obsługi miasta Katowice w zakresie dotyczącym połączeń transportowych zewnętrznych, wniosek uzasadniony.
85	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do końca kwietnia	Przedłużenie konsultacji	Mail uzupełniający po spotkaniu	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.
86	Osoba fizyczna	Uwagi dotyczą głównie ścieżek rowerowych. Piszę, że większość mieszkańców korzysta z rowerów tylko rekreacyjnie i my też, ponieważ nie ma możliwości korzystania w tym mieście z roweru jako środka transportu. A bardzo chcielibyśmy. I nie jest to opinia tylko moja, ale znacznej części sąsiadów. Proponuje ścieżkę rowerową w ciągu ul. Hadyny	Transport rowerowy	Mail (23.02.2016)	Plan zostanie uzupełniony o kwestie rowerowe w ramach rozdziału podejmującego tą tematykę. Zagadnienie to będzie opisane w ujęciu podstawowej sieci infrastruktury rowerowej.	Miasto Katowice wraz ze środowiskiem rowerzystów opracowuje projekt Podstawowej sieci infrastruktury rowerowej. Jego założeniem jest skomunikowanie rowerowe poszczególnych dzielnic ze strefą centralną. Począwszy od bieżącego roku, projekt ten będzie etapami wdrażany. W rozdziale rowerowym zawarty będzie opis kierunków działań infrastrukturalnych dla zwiększenia wielkości ruchu rowerowego. W ramach tworzonej sieci planowane jest połączenie rowerowe ul. Piotrowickiej z ul. Kijowską z wykorzystaniem nowego odcinka ul. Książęcej.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
87	Osoba fizyczna	Prosi o uwzględnienie przedłużenia ul. Oblatów w kierunku ul. Ściegiennego, Dębowej i Złotej.	Inwestycje drogowe	Mail (23.02.2016)	W ramach planu przewiduje się przedłużenie ul. Stęślickiego w kierunku północnym w celu usprawnienia północnego wylotu miasta. Nie mniej jednak wskazana w uwadze inwestycja znajduje się w SUiKZP.	Przeprowadzone analizy wskazały, że inwestycją priorytetową w tym obszarze powinno być przedłużenie ulicy Stęślickiego w kierunku północnym do Al. Korfantego, dla usprawnienia wylotu z miasta w kierunku północnym oraz wyprowadzenia części ruchu z ulic Misjonarzy Oblatów, Hłakowiczówny i odcinka Al. Korfantego. Przedłużenie ulicy Misjonarzy Oblatów w kierunku zachodnim jest uwzględnione w dokumentach planistycznych dotyczących zagospodarowania przestrzennego.
88	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do końca kwietnia	Przedłużenie konsultacji	Mail (23.02.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.
89	Osoba fizyczna	Wniosek o rozważenie tematu metra i szybkiej kolei podmiejskiej	Transport zbiorowy: kolej	Mail (23.02.2016)	Uwaga jest dyskusyjna i nie dotyczy Planu, lecz kierunków strategicznego rozwoju miasta i regionu. Nie dotyczy więc Planu	Decyzja w tej sprawie jest sprawą strategiczną w skali aglomeracji i wykracza poza zakres zadań Miasta Katowice. Dotyczy podróży realizowanych w obszarze aglomeracyjnym, a zatem wymaga koordynacji i wspólnych działań samorządu Województwa Śląskiego i PKP PLK S.A. Z punktu widzenia obsługi miasta Katowice w zakresie dotyczącym połączeń transportowych zewnętrznych, budowa szybkiej kolei podmiejskiej jest uzasadniona.
90	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do końca kwietnia	Przedłużenie konsultacji	Mail (23.02.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.
91	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do końca kwietnia	Przedłużenie konsultacji	Mail (23.02.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
92	Osoba fizyczna	Brak zasadności budowy dróg z wariantu referencyjnego (Budowa drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, Budowa drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej) - czy w tym rejonie jest potrzeba budowa dróg o wysokiej przepustowości mogących służyć zewnętrznego tranzytowi.	Inwestycje drogowe	Mail uzupełniający po spotkaniu	Wskazane drogi nie mają cech „dróg o wysokiej przepustowości”. Są to drogi o funkcji lokalnej potrzebne w każdej dzielnicy. Plan nie rozstrzyga o potrzebie inwestycji pojedynczych dróg lokalnych, gdyż jest nakierowany na funkcjonowanie sieci jako całości.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. W obszarze tym nie są planowane żadne drogi o wysokiej przepustowości - zbiorcze lub główne, a jedynie drogi o najniższych klasach technicznych - lokalne i dojazdowe, potrzebne w każdej dzielnicy. Zgodnie z zapisami Uchwały Nr 53 Rady Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze z dnia 09.06.2015r. oraz pismem Prezydenta Miasta Katowice z dnia 13.08.2014r. skierowanym do Stowarzyszenia na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic, dla drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej oraz drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej, zastosowane zostały w Planie klasy dróg lokalnych. Ponadto, uwzględniony będzie wniosek, aby budowa drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej została usunięta z wariantu referencyjnego. Budowa tej drogi oraz drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej będą ujęte tylko w wariantcie rozwojowym.
93	Osoba fizyczna	Wnioskuje o rozszerzenie zapisów dot. transportu rowerowego	Transport rowerowy	Mail (23.02.2016)	Plan zostanie uzupełniony o kwestie rowerowe w ramach rozdziału podejmującego tą tematykę. Zagadnienie to będzie opisane w ujęciu podstawowej sieci infrastruktury rowerowej.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Równoległe z Planem prowadzone są przez Miasto Katowice wspólne działania z udziałem przedstawicieli środowiska rowerzystów w zakresie realizacji Polityki rowerowej, m.in. w zakresie opracowania projektu Podstawowej sieci infrastruktury rowerowej oraz standardów tej infrastruktury. Jego założeniem jest skomunikowanie rowerowe poszczególnych dzielnic ze strefą centralną. Począwszy od bieżącego roku, plan ten będzie etapami wdrażany. W rozdziale rowerowym zawarty będzie opis kierunków działań infrastrukturalnych dla zwiększenia wielkości ruchu rowerowego.
94	Osoba fizyczna	Chciałbym zwrócić uwagę na to, że w swoim opracowaniu niezwykle mało miejsca poświęcają Państwo komunikacji rowerowej i pieszej. W ostatecznych rekomendacjach kwestia ta, na tle innych środków	Ogólne	Mail (23.02.2016)	Plan nie jest odpowiednikiem Planu mobilności, w rozumieniu cytowanych dokumentów Unii Europejskiej. Ponadto Plan zostanie uzupełniony o kwestie rowerowe w ramach rozdziału podejmującego tą tematykę. Zagadnienie to będzie	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Informujemy jednocześnie, że równoległe z Planem prowadzone są przez Miasto Katowice wspólne działania z udziałem przedstawicieli środowiska rowerzystów w zakresie realizacji Polityki rowerowej, m.in. w zakresie opracowania projektu Podstawowej sieci infrastruktury rowerowej oraz standardów tej infrastruktury. Jego założeniem jest skomunikowanie rowerowe

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
		<p>transportu wydaje się wręcz być bagatelizowana Zgodnie z dokumentami unijnymi tym środkom transportu należy poświęcać odpowiednio dużo uwagi.</p> <p>Przykładowo w dokumencie pn. KONCEPCJA DOTYCZĄCA PLANÓW MOBILNOŚCI W MIASTACH ZGODNEJ Z ZASADAMI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU do KOMUNIKATU KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” wskazano, że: plan mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju powinien zawierać plan dotyczący zwiększenia atrakcyjności i bezpieczeństwa poruszania się pieszo i rowerem.</p>			opisane w ujęciu podstawowej sieci infrastruktury rowerowej.	poszczególnych dzielnic ze strefą centralną. Począwszy od bieżącego roku, plan ten będzie etapami wdrażany. W rozdziale rowerowym zawarty będzie opis kierunków działań infrastrukturalnych dla zwiększenia wielkości ruchu rowerowego. Ponadto, opracowany jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego.
95	Osoba fizyczna	Wnioskuje o połączenie transportem zbiorowym (tramwajem bądź autobusem) Plac Alfreda (Wełnowiec) z WPKiW (os. Tysiąclecia)	Transport zbiorowy	Mail (23.02.2016)	Uwaga dotyczy zagadanie lokalnego, niebędącego przedmiotem Planu.	Uwaga nie dotyczy zakresu Planu, dotyczy spraw bieżących związanych z organizacją transportu. Niemniej jednak informujemy, że istnieje połączenie tramwajowe Placu Alfreda z os Tysiąclecia w systemie przesiadkowym np. na Pętli Słonecznej. Ponadto, w Planie zapisano budowę węzła przesiadkowego "Plac Alfreda" oraz rozbudowę linii tramwajowej od Pętli Słonecznej do Placu Alfreda. Realizacji tych przedsięwzięć będzie towarzyszyć przemodelowanie układu linii tramwajowych i autobusowych.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
96	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do końca kwietnia	Przedłużenie konsultacji	Mail uzupełniający po spotkaniu	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.
97	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do końca kwietnia	Przedłużenie konsultacji	Mail (23.02.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.
98	Osoba fizyczna	Brak zasadności budowy dróg z wariantu referencyjnego (Budowa drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, Budowa drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej) - jakie konsekwencje społeczne i ekonomiczne wywoła budowa wymienionych dróg - czyli obwodnicy miasta. W obszarze intensywnych rozwiązań drogowych zaburzony zostanie obecny ruch osadniczy, a całość reakcji urbanistycznych doprowadzi do zmiany charakteru tego obszaru.	Inwestycje drogowe	Mail uzupełniający po spotkaniu	Plan nie obejmuje uzasadnień dla poszczególnych przedsięwzięć, a jedynie bada funkcjonowanie sieci jako całości. Niemniej trudno zgodzić się z uwagą dotyczącą ruchu osadniczego, bo jest to zarówno ruch w skali lokalnej, miejskiej i szerszej. Plan nie przewiduje w obszarze dzielnic południowych zmiany obecnych korytarzy transportowych o bardziej intensywnym charakterze, zaś rozwój transportu zbiorowego ma na celu ograniczenie masowego ruchu drogowego.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. W obszarze tym nie są planowane żadne drogi o funkcji "obwodnicy miasta", a jedynie drogi o najniższych klasach technicznych - lokalne i dojazdowe, potrzebne w każdej dzielnicy. Zgodnie z zapisami Uchwały Nr 53 Rady Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzeczce z dnia 09.06.2015r. oraz pismem Prezydenta Miasta Katowice z dnia 13.08.2014r. skierowanym do Stowarzyszenia na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic, dla drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej oraz drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej, zastosowane zostały w Planie klasy dróg lokalnych. Ponadto, uwzględniony będzie wniosek, aby budowa drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej oraz drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej, zostały usunięte z wariantu referencyjnego. Budowy tych dróg będą ujęte tylko w wariantcie rozwojowym.
99	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych o 90 dni	Przedłużenie konsultacji	Mail (24.02.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
100	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (24.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynów do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
101	Osoba fizyczna	Droga wzdłuż tramwaju na południe nie była konsultowana z mieszkańcami	Inwestycje drogowe	Mail (24.02.2016)	Dotyczy Urzędu Miasta	Wątek budowy drogi lokalnej równoległej do przebiegu torowiska nie był pierwotnie rozpatrywany. Pojawił się dopiero na etapie przygotowywania inwestycji, która realizowana będzie w trybie ZRiD. Według analiz, taki tryb pozwoli o ok. 2 lata skrócić proces budowy linii tramwajowej i z sukcesem został zastosowany w innych miastach. Jezdnia nie powstanie w tym samym czasie co torowisko i ścieżka rowerowa. Priorytetem dla Miasta Katowice jest budowa linii tramwajowej i ścieżki rowerowej. Aktualnie nie jest planowana realizacja budowy jezdni. Termin jej realizacji będzie uzależniony od trzech elementów – faktycznych potrzeb w określonym czasie, możliwości finansowych budżetu miasta oraz opinii mieszkańców. Obecne przewidywania wskazują że budowa drogi będzie możliwa najwcześniej w 2030 roku.
102	Osoba fizyczna	Proszę o przekazanie dodatkowych informacji odnośnie proponowanej drogi wzdłuż tramwaju na południe (jakie dzielnice ma połączyć, kiedy jest zaplanowana budowa, ile kosztów pochłonie, czy rezerwat przyrody Ochojec zostanie w obecnym kształcie)	Inwestycje drogowe	Mail (24.02.2016)	Pytanie skierowane do Urzędu Miasta	Jezdnia nie powstanie w tym samym czasie co torowisko i ścieżka rowerowa. Priorytetem dla Miasta Katowice jest budowa linii tramwajowej i ścieżki rowerowej. Aktualnie nie jest planowana realizacja budowy jezdni. Termin jej realizacji będzie uzależniony od trzech elementów – faktycznych potrzeb w określonym czasie, możliwości finansowych budżetu miasta oraz opinii mieszkańców. Obecne przewidywania wskazują że budowa drogi będzie możliwa najwcześniej w 2030 roku. Ponadto, nie jest planowana żadna droga przez rezerwat przyrody "Ochojec". Zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynów do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową oraz rezerwa terenu dla poprowadzenia jezdni i chodników, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
103	Osoba fizyczna	Nie zgadzam się na zbudowanie tramwaju na południe wraz z drogą w formule ZRID	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (24.02.2016)	Kwestia skierowana do Urzędu Miasta	Poszukując optymalnego sposobu realizacji inwestycji obejmującej budowę linii tramwajowej - wzorem innych samorządów w naszym kraju - zdecydowano, że zostanie ona zrealizowana w formule tzw. ZRID. Formuła ZRID pozwoli o ok. 2 lata skrócić proces całej inwestycji. Jej zastosowanie niesie za sobą szereg korzyści, w tym istotne obniżenie sumarycznych kosztów inwestycji – finansowych i społecznych.
104	Osoba fizyczna	Proszę o przedstawienie na stronie UM Katowice wykazu kosztów poniesionych na Wieloletni Plan Rozwoju Zintegrowanego Systemu Transportowego miasta Katowice oraz osób które zatwierdziły tak ogromne wydatki	Ogólne	Mail (24.02.2016)	Kwestia skierowana do Urzędu Miasta	Wydatki na Wieloletni plan rozwoju zintegrowanego systemu transportowego miasta Katowice zostały przyjęte uchwałą Rady Miasta dotyczącą budżetu miasta. Przystąpienie do realizacji Planu stanowi realizację uchwały Rady Miasta.
105	Osoba fizyczna	Nie zgadzam się na budowę galerii Echo lub Libero	Nie dotyczy Planu	Mail (24.02.2016)	Nie dotyczy Planu	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Lokalizacja nie jest sprzeczna z obowiązującymi dokumentami planistycznymi w zakresie zagospodarowania przestrzennego, przyjętymi uchwałami Rady Miasta.
106	Osoba fizyczna	Powinno się zniwelować wąskie gardło na drodze obok pętli tramwajowej na Brynowie i OBI	Nie dotyczy Planu		To zagadnienie lokalne, do rozważenia w ramach bieżących działań zarządu drogi polityki rozwojowej miasta; nie jest przedmiotem Planu.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Wniosek dotyczy działań bieżących. Niemniej jednak, ujęta w Planie przebudowa DK 81 spowoduje wyprowadzenie ruchu tranzytowego ze skrzyżowania.
107	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do końca kwietnia	Przedłużenie konsultacji	Mail (24.02.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
108	Osoba fizyczna	Kwestionuje przebieg planowanej drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej odwołując się do kwestii: negatywnego wpływu na osiedla domów jednorodzinnych "Bukspanowa" przy ul. Bukspanowej i Leszczynowej oraz przebiegu planowanej drogi w pasie technologicznym naziemnej sieci elektroenergetycznej 220kV	Inwestycje drogowe	Mail (24.02.2016)	Plan nie obejmuje uzasadnień dla poszczególnych inwestycji, a jedynie bada funkcjonowanie sieci jako całości. Ponadto wskazana inwestycja posiada charakter lokalny służący przede wszystkim poprawie dostępności (także transportem zbiorowym) dla mieszkańców. Kwestie rozwiązań szczegółowych są rozstrzygane na etapie dokumentacji projektowej.	Przebieg drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej określony został w obowiązujących dokumentach planistycznych i opracowaniach studialnych, m.in. "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice - II edycja" oraz „Studium transportowym dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego - uchwała nr X/151/11 z dnia 30 maja 2011”. Potwierdzamy zasadność budowy drogi lokalnej, zgodnie z zapisami Uchwały Nr 53 Rady Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze z dnia 09.06.2015r. oraz pismem Prezydenta Miasta Katowice z dnia 13.08.2014r. skierowanym do Stowarzyszenia na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic. W obszarze tym nie są planowane żadne drogi o funkcji "obwodnicy miasta", a jedynie drogi o najniższych klasach technicznych - lokalne i dojazdowe, potrzebne w każdej dzielnicy. Ponadto, uwzględniony będzie wniosek, aby budowa drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej została usunięta z wariantu referencyjnego. Budowa tej drogi oraz drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej będą ujęte tylko w wariantcie rozwojowym.
109	Osoba fizyczna	Plan nie zawiera żadnej prognozy natężenia ruchu na planowanej drodze z wariantu referencyjnego – połączenie ulic: Kościuszki i Armii Krajowej	Inwestycje drogowe	Mail (24.02.2016)	Wpływ drogi będzie uwzględniony w ramach analiz dla wariantu rozwojowego	Wpływ inwestycji z wariantu referencyjnego obejmującej budowę drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej zostanie przedstawiony w ramach analizy wariantu rozwojowego.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
110	Osoba fizyczna	Brak zasadność budowy dróg z wariantu referencyjnego (Budowa drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, Budowa drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej) - prosimy o przedstawienie szczegółowych analiz potwierdzających: że nie ma możliwości w przyszłości przekształcenia planowanych dróg w południową obwodnicę Katowic ; że nie będą to drogi tranzytowe poprzez dzielnice: Podlesie i Zarzeczce; że nie ulegnie pogorszeniu jakość życia mieszkańców dzielnic Podlesie i Zarzeczce	Inwestycje drogowe	Mail uzupełniający po spotkaniu	Wskazane drogi nie mają cech „dróg o wysokiej przepustowości”. Są to drogi o funkcji lokalnej potrzebne w każdej dzielnicy . Plan nie rozstrzyga o potrzebie inwestycji pojedynczych dróg lokalnych, gdyż jest nakierowany na funkcjonowanie sieci jako całości. Nie możemy się odnieść do ostatniej uwagi, bo nie wiadomo o jaka obwodnicę chodzi, ponadto w SUIKZP w tym rejonie żadna droga nie może być uznana za obwodnicę	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. W obszarze tym nie są planowane żadne drogi o docelowej funkcji południowej obwodnicy Katowic dla obsługi ruchu tranzytowego, a jedynie drogi o najniższych klasach technicznych - lokalne i dojazdowe, potrzebne w każdej dzielnicy. Zgodnie z zapisami Uchwały Nr 53 Rady Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzeczce z dnia 09.06.2015r. oraz pismem Prezydenta Miasta Katowice z dnia 13.08.2014r. skierowanym do Stowarzyszenia na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic, dla drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej oraz drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej, zastosowane zostały w Planie klasy dróg lokalnych. Ponadto, uwzględniony będzie wniosek, aby budowa drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej została usunięta z wariantu referencyjnego. Budowa tej drogi oraz drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej będą ujęte tylko w wariantcie rozwojowym.
111	Osoba fizyczna	Proszę o przeprowadzenie rzetelnych analiz stanu technicznego ulicy Rolnej i uwzględnienie ich wyników w dokumencie.	Nie dotyczy Planu		Nie dot. Planu	Nie dotyczy to Planu. Wniosek dotyczy bieżących działań MZUiM jako właściwej jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie infrastruktury drogowej.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
112	Osoba fizyczna	Proponuje wytyczenie ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Rolnej	Transport rowerowy		Plan zostanie uzupełniony o kwestie rowerowe w ramach rozdziału podejmującego tą tematykę. Zagadnienie to będzie opisane w ujęciu podstawowej sieci infrastruktury rowerowej.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Ponadto, równoległe z Planem Miasto Katowice wraz ze środowiskiem rowerzystów opracowuje projekt Podstawowej sieci infrastruktury rowerowej. Jego założeniem jest skomunikowanie rowerowe poszczególnych dzielnic ze strefą centralną. Począwszy od bieżącego roku, projekt ten będzie etapami wdrażany. W rozdziale rowerowym zawarty będzie opis kierunków działań infrastrukturalnych dla zwiększenia wielkości ruchu rowerowego. W ramach tworzonej sieci planowane jest połączenie rowerowe ciągu ulic Piotrowicka - Ligocka z ul. Kościuszki z wykorzystaniem odcinka ul. Panewnickiej, a następnie Kłodnickiej i Kolejowej. W ciągu ul. Rolnej nie jest planowany przebieg ścieżki rowerowej, ze względu na ograniczenia terenowe.
113	Osoba fizyczna	Brynowska nie powinna być ulicą ruchu tranzytowego na południe, lecz ulicą oferującą mieszkańcom usługi i mieszkanie.	Nie dotyczy Planu		Zapisy w Planie stanowią realizację wniosku.	Potwierdzamy zasadność zgłoszonej opinii/uwagi. Ruch tranzytowy powinien odbywać się w ciągu DK 81 przebiegającej ulicami Kościuszki, Kolejowa, 73 Pułku Piechoty. Z tego też względu, etapy przebudowy DK 81 zapisane zostały w Planie jako inwestycje flagowe i priorytetowe.
114	Osoba fizyczna	Centra przesiadkowe powinny oprócz swojej funkcji użytecznej, stanowić wizytówkę miasta. Winno się rozpiąć konkurs architektoniczny na węzeł w Brynowie	Nie dotyczy Planu		Nie dot. Planu	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.
115	Osoba fizyczna	Brak w planach konkretnych inwestycji usprawniających ruch rowerowy w mieście	Transport rowerowy	Mail (25.02.2016)	Plan zostanie uzupełniony o kwestie rowerowe w ramach rozdziału podejmującego tą tematykę. Zagadnienie to będzie opisane w ujęciu podstawowej sieci infrastruktury rowerowej.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Ponadto, równoległe z Planem prowadzone są przez Miasto Katowice wspólne działania z udziałem przedstawicieli środowiska rowerzystów w zakresie realizacji Polityki rowerowej, m.in. opracowywany jest projekt Podstawowej sieci infrastruktury rowerowej. Jego założeniem jest skomunikowanie rowerowe poszczególnych dzielnic ze strefą centralną. Począwszy od bieżącego roku, projekt ten będzie etapami wdrażany. W rozdziale rowerowym zawarty będzie opis kierunków działań infrastrukturalnych dla zwiększenia wielkości ruchu rowerowego.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
116	Osoba fizyczna	Brak w planach utworzenia dużego parkingu rowerowego przy dworcu głównym Katowice	Transport rowerowy	Mail (25.02.2016)	Plan zostanie uzupełniony o kwestie rowerowe w ramach rozdziału podejmującego tą tematykę. Zagadnienie to będzie opisane w ujęciu podstawowej sieci infrastruktury rowerowej.	Miasto Katowice nie jest dysponentem obiektu dworca kolejowego Katowice oraz terenów przy głównych wyjściach z dworca PKP S.A. (Pl. Szewczyka, Plac oddziałów Młodzieży Powstańczej), które umożliwiłyby budowę dużego parkingu rowerowego. Miasto Katowice dostrzegając potrzeby ruchu rowerowego ze swojej strony lokalizuje parkingi rowerowe w wielu miejscach na obszarze Centrum m.in. w niewielkiej odległości od dworca na ul.3 Maja, ul. Młyńskiej i Rynku oraz lokalizuje stacje wypożyczania rowerów. W rozdziale rowerowym zawarty będzie opis kierunków działań infrastrukturalnych dla zwiększenia wielkości ruchu rowerowego.
117	Osoba fizyczna	Zasadnym jest uwzględnienie w Planie proponowanych dróg od Sandacza do Rolniczej i od ul. Armii Krajowej do Kościuszki dla odciążenia istniejących dróg	Inwestycje drogowe	Mail uzupełniający po spotkaniu	Budowa drogi będzie ujęta w wariantcie rozwojowym.	Potwierdzamy zasadność budowy dróg od ul. Sandacza do ul. Rolniczej i od ul. Armii Krajowej do ul. Kościuszki, zgodnie z zapisami Uchwały Nr 53 Rady Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze z dnia 09.06.2015r. oraz pismem Prezydenta Miasta Katowice z dnia 13.08.2014r. skierowanym do Stowarzyszenia na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic.
118	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do końca kwietnia	Przedłużenie konsultacji	Mail (25.02.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wnioseków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.
119	Osoba fizyczna	Stanowczo protestuje przeciw budowie trasy z Bażantowa do Kostuchny kosztem wycinki lasu w Ochojcu	Inwestycje drogowe	Mail (25.02.2016)	Plan nie rozstrzyga o potrzebie wskazanych inwestycji pojedynczych dróg, gdyż jest nakierowany na funkcjonowanie sieci jako całości. Przedmiotowa inwestycja znajduje się w wariantcie referencyjnym (odniesienia) i posiada kompletną dokumentację i pozwolenie na budowę.	Połączenie drogowe terenów w rejonie ul. Bażantów z ul. Szarych Szeregów ujęte jest w "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice - II edycja". Przebieg drogi wytyczony został w taki sposób, aby jednocześnie droga nie stanowiła uciążliwości dla mieszkańców oraz aby przebiegała maksymalnie obrzeżem lasu. Ponadto, przeprowadzone konsultacje społeczne wykazały, że ok. 65 % respondentów mieszkających na Kostuchnie oraz osiedlach Bażantowo i Odrodzenia, popierają budowę nowej drogi.
120	Osoba fizyczna	Zasadnym jest uwzględnienie w Planie proponowanych dróg od Sandacza do Rolniczej i od ul. Armii Krajowej do Kościuszki dla odciążenia istniejących dróg	Inwestycje drogowe	Mail uzupełniający po spotkaniu	Budowa dróg będzie ujęta w wariantcie rozwojowym.	Potwierdzamy zasadność budowy dróg od ul. Sandacza do ul. Rolniczej i od ul. Armii Krajowej do ul. Kościuszki, zgodnie z zapisami Uchwały Nr 53 Rady Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze z dnia 09.06.2015r. oraz pismem Prezydenta Miasta Katowice z dnia 13.08.2014r. skierowanym do Stowarzyszenia na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
121	Osoba fizyczna	Proponuje skomunikowanie dzielnicy Zarzecze z centrum i innymi dzielnicami i miejscowościami liniami autobusowymi z wysoką częstotliwością	Transport zbiorowy: autobusy	Mail uzupełniający po spotkaniu	Nie dotyczy Planu	Sprawa nie dotyczy rozwiązań infrastrukturalnych, lecz działań w zakresie organizacji ruchu autobusowego, co nie jest przedmiotem planu. Niemniej jednak, zwiększenie zakresu obsługi Zarzecza transportem autobusowym możliwe będzie po rozbudowie układu dróg lokalnych obsługujących obszar dzielnicy.
122	Osoba fizyczna	Prosi o udostępnienie publicznej całej dokumentacji związanej z "tramwajem na południe"	Ogólne	Mail (25.02.2016)	Uwaga nie dot. Planu.	Uwaga nie dotyczy Planu. Niemniej jednak informujemy, że budowa tramwaju stanowi realizację zapisów Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030", przedsięwzięcie strategiczne PT 8 - "Budowa katowickiego szybkiego tramwaju na południe do Piotrowic i Kostuchny" - uchwała Rady Miasta. Zamierzenie inwestycyjne pn. "Rozbudowa układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna" jest ujęte w budżecie miasta Katowice - uchwała Rady Miasta. SIWZ jest w trakcie opracowywania, natomiast dokumenty w formie decyzji administracyjnych nie zostały do tej pory wydane. Raport z badania ankietowego dot. preferencji mieszkańców wobec szybkiej linii tramwajowej na południe Katowic przeprowadzonego przez Urząd Miasta, zamieszczony jest stronie internetowej Urzędu Miasta. Studium przedprojektowe dla zadania pn. "Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i Aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach" opracowane zostało na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A.
123	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do końca kwietnia	Przedłużenie konsultacji	Mail (25.02.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wnioseków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.
124	Osoba fizyczna	Czy były brane pod uwagę inne rozwiązania czy tylko tramwaj	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (25.02.2016)	Budowa tramwaju wynika z zapisów Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030".	Inwestycja stanowi realizację zapisów Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030", przedsięwzięcie strategiczne PT 8 - "Budowa katowickiego szybkiego tramwaju na południe do Piotrowic i Kostuchny". Ponadto, projekt uchwały w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Miasta „Katowice 2030” był przedmiotem wcześniejszych konsultacji społecznych.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
125	Osoba fizyczna	Wniosek o przedstawienie wyników badań nad innymi rozwiązaniami tramwaju na południe	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (25.02.2016)	Wyniki badań dla innych wariantów są przedstawione w ramach studium przedprojektowego dla tej inwestycji	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy
126	Osoba fizyczna	Brak zasadności budowy tramwaju na południe: inwestycja nie poprawi warunków dojazdu do południowych dzielnic Katowic	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (25.02.2016)	Brak podstaw do takiego twierdzenia. Rozpoznanie w ramach Planu wskazuje na potencjał tego połączenia. Aktualnie na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A. opracowywana jest dokumentacja studialna i aplikacyjna dla projektu pn. „Zintegrowany Projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zabłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego”. W ramach tej dokumentacji opracowywane jest studium wykonalności dla nowych linii tramwajowych, w tym dla zadania pn. „Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i Aglomeracji poprzez rozbudowę układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynow do Pętli Kostuchna, które wykaże (lub nie) zasadność omawianej inwestycji pod kątem efektywności ekonomicznej i ruchowej	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Inwestycja stanowi realizację zapisów Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030", przedsięwzięcie strategiczne PT 8 - "Budowa katowickiego szybkiego tramwaju na południe do Piotrowic i Kostuchny". Ponadto, projekt uchwały w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Miasta „Katowice 2030” był przedmiotem wcześniejszych konsultacji społecznych.
127	Osoba fizyczna	Prosi o udostępnienie publiczne wszystkich tomów opracowania "Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego".	Ogólne	Mail (26.02.2016)	Uwaga nie dot. Planu.	Uwaga nie dotyczy Planu.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
128	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do 30 marca	Przedłużeni e konsultacji	Mail (26.02.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.
129	Osoba fizyczna	Informuje, że Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska negatywnie zaopiniowało przebieg linii tramwajowej z Brynowa na os. Radockiego	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (26.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie było i nie jest planowane poprowadzenie linii tramwajowej przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynow do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
130	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do 30 marca	Przedłużeni e konsultacji	Mail uzupełniający po spotkaniu	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.
131	Osoba fizyczna	Wniosek o udostępnienie pozostałych części opracowania Planu	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Pozostałe części opracowania są w posiadaniu Urzędu Miasta, ale do czasu zakończenia prac nie będą publikowane, bo są powiązane z ostatnimi przesądzeniami	Dokument znajduje się jeszcze w fazie opracowania, które nie zostało zakończone i stanowi dokument roboczy nie spełniający przesłanek określonych w art. 6 ust.2 ustawy o dostępie do informacji publicznej. Etapy VIII i IX zostały udostępnione w celu przeprowadzenia konsultacji z mieszkańcami, zgodnie z zapisami SIWZ.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
132	Osoba fizyczna	Brak zasadności budowy tramwaju na południe wraz z drogą: inwestycja nieopłacalna w utrzymaniu oraz przyniesie degradację środowiska naturalnego	Inwestycje drogowe	Mail uzupełniający po spotkaniu	Brak podstaw do takiego twierdzenia. Rozpoznanie w ramach Planu wskazuje na potencjał tego połączenia. Aktualnie na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A. opracowywana jest dokumentacja studialna i aplikacyjna dla projektu pn. „Zintegrowany Projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zabłęziowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego”. W ramach tej dokumentacji opracowywane jest studium wykonalności dla nowych linii tramwajowych, w tym dla zadania pn. „Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i Aglomeracji poprzez rozbudowę układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynów do Pętli Kostuchna, które wykaże (lub nie) zasadność omawianej inwestycji pod kątem efektywności ekonomicznej i ruchowej	Budowa tramwaju stanowi realizację zapisów Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030", przedsięwzięcie strategiczne PT 8 - "Budowa katowickiego szybkiego tramwaju na południe do Piotrowic i Kostuchny". Wątek budowy drogi lokalnej równoległej do przebiegu torowiska nie był pierwotnie rozpatrywany. Pojawił się dopiero na etapie przygotowywania inwestycji, która realizowana będzie w trybie ZRiD, wymagającym zaprojektowania drogi. Według analiz, taki tryb pozwoli o ok. 2 lata skrócić proces budowy linii tramwajowej i z sukcesem został zastosowany w innych miastach. Jej zastosowanie niesie za sobą szereg korzyści, w tym istotne obniżenie sumarycznych kosztów inwestycji – finansowych i społecznych. Priorytetem dla Miasta Katowice jest budowa linii tramwajowej i ścieżki rowerowej. Aktualnie nie jest planowana realizacja budowy jezdni. Termin jej realizacji będzie uzależniony od trzech elementów – faktycznych potrzeb w określonym czasie, możliwości finansowych budżetu miasta oraz opinii mieszkańców. Obecne przewidywania wskazują, że budowa drogi będzie możliwa najwcześniej w 2030 roku. Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynów do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową oraz rezerwa terenu dla poprowadzenia jezdni i chodników, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
133	Osoba fizyczna	Prosi o udostępnienie publicznej całej dokumentacji związanej z "tramwajem na południe"	Ogólne	Mail (26.02.2016)	Uwaga nie dot. Planu.	Uwaga nie dotyczy Planu. Niemniej jednak informujemy, że budowa tramwaju stanowi realizację zapisów Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030", przedsięwzięcie strategiczne PT 8 - "Budowa katowickiego szybkiego tramwaju na południe do Piotrowic i Kostuchny" - uchwała Rady Miasta. Zamierzenie inwestycyjne pn. "Rozbudowa układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna" jest ujęte w budżecie miasta Katowice - uchwała Rady Miasta. SIWZ jest w trakcie opracowywania, natomiast dokumenty w formie decyzji administracyjnych nie zostały do tej pory wydane. Raport z badania ankietowego dot. preferencji mieszkańców wobec szybkiej linii tramwajowej na południe Katowic przeprowadzonego przez Urząd Miasta, zamieszczony jest stronie internetowej Urzędu Miasta. Studium przedprojektowe dla zadania pn. "Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i Aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach" opracowane zostało na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A.
134	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do końca kwietnia	Przedłużenie konsultacji	Mail (26.02.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.
135	Osoba fizyczna	Czy były brane pod uwagę inne rozwiązania czy tylko tramwaj	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (26.02.2016)	Budowa tramwaju wynika z zapisów Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030".	Budowa tramwaju stanowi realizację zapisów Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030", przedsięwzięcie strategiczne PT 8 - "Budowa katowickiego szybkiego tramwaju na południe do Piotrowic i Kostuchny". Ponadto, projekt uchwały w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Miasta „Katowice 2030” był przedmiotem wcześniejszych konsultacji społecznych.
136	Osoba fizyczna	Wniosek o przedstawienie wyników badań nad innymi rozwiązaniami tramwaju na południe	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (26.02.2016)	Wyniki badań dla innych wariantów są przedstawione w ramach studium przedprojektowego dla tej inwestycji	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
137	Osoba fizyczna	Brak zasadności budowy tramwaju na południe: inwestycja nie poprawi warunków dojazdu do południowych dzielnic Katowic	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (26.02.2016)	Brak podstaw do takiego twierdzenia. Rozpoznanie w ramach Planu wskazuje na potencjał tego połączenia. Aktualnie na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A. opracowywana jest dokumentacja studialna i aplikacyjna dla projektu pn. „Zintegrowany Projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zabłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego”. W ramach tej dokumentacji opracowywane jest studium wykonalności dla nowych linii tramwajowych, w tym dla zadania pn. „Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i Aglomeracji poprzez rozbudowę układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynów do Pętli Kostuchna, które wykaże (lub nie) zasadność omawianej inwestycji pod kątem efektywności ekonomicznej i ruchowej	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Inwestycja stanowi realizację zapisów Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030", przedsięwzięcie strategiczne PT 8 - "Budowa katowickiego szybkiego tramwaju na południe do Piotrowic i Kostuchny". Ponadto, projekt uchwały w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Miasta „Katowice 2030” był przedmiotem wcześniejszych konsultacji społecznych.
138	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do 30 marca	Przedłużenie konsultacji	Mail (27.02.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.
139	Osoba fizyczna	Wniosek o udostępnienie pozostałych części opracowania Planu	Ogólne	Mail (27.02.2016)	Pozostałe części opracowania są w posiadaniu Urzędu Miasta, ale do czasu zakończenia prac nie będą publikowane, bo są powiązane z ostatnimi przesądzieniami	Dokument znajduje się jeszcze w fazie opracowania, które nie zostało zakończone i stanowi dokument roboczy nie spełniający przesłanek określonych w art. 6 ust.2 ustawy o dostępie do informacji publicznej. Etapy VIII i IX zostały udostępnione w celu przeprowadzenia konsultacji z mieszkańcami, zgodnie z zapisami SIWZ.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
140	Osoba fizyczna	Wniosek o udostępnienie dokumentacji decyzyjnej, planów zamierzeń inwestycyjnych, SIWZ, PFU dla planowanej inwestycji budowy linii tramwajowej na południe	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (27.02.2016)	Zagadnienie dot. Zamawiającego	Budowa tramwaju stanowi realizację zapisów Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030", przedsięwzięcie strategiczne PT 8 - "Budowa katowickiego szybkiego tramwaju na południe do Piotrowic i Kostuchny" - uchwała Rady Miasta. Zamierzenie inwestycyjne pn. "Rozbudowa układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna" jest ujęte w budżecie miasta Katowice - uchwała Rady Miasta. SIWZ jest w trakcie opracowywania, natomiast dokumenty w formie decyzji administracyjnych nie zostały do tej pory wydane. Raport z badania ankietowego dot. preferencji mieszkańców wobec szybkiej linii tramwajowej na południe Katowic przeprowadzonego przez Urząd Miasta, zamieszczony jest stronie internetowej Urzędu Miasta. Studium przedprojektowe dla zadania pn. "Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i Aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach" opracowane zostało na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A.
141	Osoba fizyczna	sprzeciw wobec budowie tramwaju na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (27.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynów do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
142	Osoba fizyczna	Proszę o powtórne przeprowadzenie analiz wstępnych innych wariantów przebiegu linii tramwajowej wraz z rozpatrzeniem wariantów przebiegu linii proponowanych przez p. dr Jakuba Hallora	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (27.02.2016)	W ramach Planu analizowane były różne warianty inwestycji komunikacyjnych. Ich preselekcji dokonano z uwzględnieniem uwarunkowań społecznych, finansowych, organizacyjnych i formalnych. Niemniej jednak, zadaniem analiz przeprowadzanych w ramach prac nad Planem nie jest wytyczanie i wskazywanie dokładnych przebiegów dróg lub innych korytarzy transportowych. Przebiegi te wynikają bądź z dotychczas opracowanych dokumentów planistycznych i projektowych lub też będą określane w kolejnych	„Studium rozwojowe Komunikacji tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej” opracowane przez dr Jakuba Halora i dr Adama Moleckiego obejmuje całą sieć tramwajową w aglomeracji. Z informacji uzyskanych z Tramwajów Śląskich S.A. wynika, że ze względu na taki zakres obszarowy, studium to posiada jedynie charakter ekspercki i kierunkowy, gdyż dokument ten nie został poparty żadnymi badaniami i analizami transportowymi, badaniami ankietowymi wśród mieszkańców, analizami dotyczącymi uwarunkowań terenowo-prawnych, technicznych i finansowych dla poprowadzenia poszczególnych nowych linii tramwajowych oraz koordynacji z innymi planowanymi inwestycjami transportowymi w poszczególnych miastach. Ponadto, studium to nie uwzględniło w żaden sposób uwarunkowań społecznych, dotyczących braku akceptacji przez

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
					dokumentach. W ramach prac nad Planem badane jest funkcjonowanie sieci transportowej jako całości dla określonych, zdefiniowanych wariantów rozwojowych.	mieszkańców poprowadzenia linii tramwajowych przy zabudowie mieszkaniowej lub w sposób wymagający wyburzeń obiektów budowlanych. Podstawowym kryterium wskazywania przebiegu linii tramwajowych w tym opracowaniu było, aby przebiegały maksymalnie przez zabudowę mieszkaniową, całkowicie pomijając powyższy aspekt społeczny. Tramwaje Śląskie S.A. nie wskazały pokazanego w ww. opracowaniu przebiegu linii tramwajowej do studium przedprojektowego pn. „Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z Centrum Miasta i Aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach”, uznając że nie ma potrzeby prowadzenia kolejnych analiz w tym zakresie. Przebieg trasy wzdłuż ulic Jankego, Szewskiej i Radockiego pokazany w SUIKZP jako proponowany, był już wcześniej analizowany i nie jest akceptowany przez mieszkańców ze względu na skalę wyburzeń obiektów budowlanych oraz poprowadzenie linii tramwajowej przy zabudowie mieszkaniowej. Zatem wariant przebiegu linii tramwajowej do dalszych prac projektowych został wprowadzony z uwzględnieniem wyników akcji informacyjnej i badania ankietowego dot. preferencji mieszkańców wobec szybkiej linii tramwajowej na południe Katowic przeprowadzonych przez Urząd Miasta oraz studium przedprojektowego opracowanego za zlecenie Tramwajów Śląskich S.A.
143	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do 30 marca	Przedłużenie konsultacji	Mail (27.02.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
144	Osoba fizyczna	Brak zasadności budowy tramwaju na południe wraz z drogą: inwestycja nieopłacalna w utrzymaniu oraz przyniesie degradację środowiska naturalnego	Inwestycje drogowe	Mail (27.02.2016)	Brak podstaw do takiego twierdzenia. Rozpoznanie w ramach Planu wskazuje na potencjał tego połączenia. Aktualnie na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A. opracowywana jest dokumentacja studialna i aplikacyjna dla projektu pn. „Zintegrowany Projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zabłęziowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego”. W ramach tej dokumentacji opracowywane jest studium wykonalności dla nowych linii tramwajowych, w tym dla zadania pn. „Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i Aglomeracji poprzez rozbudowę układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynów do Pętli Kostuchna, które wykaże (lub nie) zasadność omawianej inwestycji pod kątem efektywności ekonomicznej i ruchowej	Budowa tramwaju stanowi realizację zapisów Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030", przedsięwzięcie strategiczne PT 8 - "Budowa katowickiego szybkiego tramwaju na południe do Piotrowic i Kostuchny". Wątek budowy drogi lokalnej równoległej do przebiegu torowiska nie był pierwotnie rozpatrywany. Pojawił się dopiero na etapie przygotowywania inwestycji, która realizowana będzie w trybie ZRiD, wymagającym zaprojektowania drogi. Według analiz, taki tryb pozwoli o ok. 2 lata skrócić proces budowy linii tramwajowej i z sukcesem został zastosowany w innych miastach. Jej zastosowanie niesie za sobą szereg korzyści, w tym istotne obniżenie sumarycznych kosztów inwestycji - finansowych i społecznych. Priorytetem dla Miasta Katowice jest budowa linii tramwajowej i ścieżki rowerowej. Aktualnie nie jest planowana realizacja budowy jezdni. Termin jej realizacji będzie uzależniony od trzech elementów – faktycznych potrzeb w określonym czasie, możliwości finansowych budżetu miasta oraz opinii mieszkańców. Obecne przewidywania wskazują że budowa drogi będzie możliwa najwcześniej w 2030 roku. Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynów do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową oraz rezerwa terenu dla poprowadzenia jezdni i chodników, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
145	Osoba fizyczna	na podstawie jakich analiz został wprowadzony wariant przebiegu tramwaju z Brynowa do Kostuchny?	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (27.02.2016)	Poszukiwano możliwości terenowych dla przeprowadzenia linii tramwajowej dwutorowej, standardowej; próby dotyczyły przebiegu możliwie w środku zabudowy intensywnej. Ograniczenia w tym zakresie, także sprzeciwy mieszkańców, spowodowały próbę trasowania skrajem zabudowy. Analiza wariantów przeprowadzona była w ramach studium przedprojektowego.	Wariant przebiegu linii tramwajowej do dalszych prac projektowych został wprowadzony z uwzględnieniem wyników akcji informacyjnej i badania ankietowego dot. preferencji mieszkańców wobec szybkiej linii tramwajowej na południe Katowic przeprowadzonych przez Urząd Miasta oraz studium przedprojektowego dla zadania pn. "Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i Aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach" opracowanego na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A. Przebieg trasy wzdłuż ulic Jankego, Szewskiej i Radockiego pokazany w SUIKZP jako proponowany, był już wcześniej analizowany i nie jest akceptowany przez mieszkańców ze względu na skalę wyburzeń obiektów budowlanych oraz poprowadzenie linii tramwajowej przy zabudowie mieszkaniowej.
146	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji o 2 miesiące	Przedłużeni e konsultacji	Mail (27.02.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.
147	Osoba fizyczna	sprzeciw wobec budowie tramwaju na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (27.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynow do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".

Lp.	Institucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
148	Osoba fizyczna	na podstawie jakich analiz został wprowadzony wariant przebiegu tramwaju z Brynowa do Kostuchny?	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (27.02.2016)	Poszukiwano możliwości terenowych dla przeprowadzenia linii tramwajowej dwutorowej, standardowej; próby dotyczyły przebiegu możliwie w środku zabudowy intensywnej. Ograniczenia w tym zakresie, także sprzeciw mieszkańców, spowodowały próbę trasowania skrajem zabudowy. Analiza wariantów przeprowadzona była w ramach studium przedprojektowego.	Wariant przebiegu linii tramwajowej do dalszych prac projektowych został wprowadzony z uwzględnieniem wyników akcji informacyjnej i badania ankietowego dot. preferencji mieszkańców wobec szybkiej linii tramwajowej na południe Katowic przeprowadzonych przez Urząd Miasta oraz studium przedprojektowego dla zadania pn. "Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i Aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach" opracowanego na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A. Przebieg trasy wzdłuż ulic Jankego, Szewskiej i Radockiego pokazany w SUIKZP jako proponowany, był już wcześniej analizowany i nie jest akceptowany przez mieszkańców ze względu na skalę wyburzeń obiektów budowlanych oraz poprowadzenie linii tramwajowej przy zabudowie mieszkaniowej.
149	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji o 4 tygodnie	Przedłużenie konsultacji	Mail (27.02.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.
150	Osoba fizyczna	Wniosek o udostępnienie pozostałych części opracowania Planu	Ogólne	Mail (27.02.2016)	Pozostałe części opracowania są w posiadaniu Urzędu Miasta, ale do czasu zakończenia prac nie będą publikowane, bo są powiązane z ostatnimi przesądzeniami	Dokument znajduje się jeszcze w fazie opracowania, które nie zostało zakończone i stanowi dokument roboczy nie spełniający przesłanek określonych w art. 6 ust.2 ustawy o dostępie do informacji publicznej. Etapy VIII i IX zostały udostępnione w celu przeprowadzenia konsultacji z mieszkańcami, zgodnie z zapisami SIWZ.
151	Osoba fizyczna	Brak zasadności budowy ul. Szybowcowej	Inwestycje drogowe	Mail (27.02.2016)	Jest to inwestycja o charakterze lokalnym	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Ponadto, realizacja inwestycji na odcinku od południowej jezdni serwisowej autostrady A4 do ul. Lotnisko spowoduje nie tylko usprawnienie funkcjonowania lokalnego układu drogowego w tym obszarze, ale także spowoduje wyprowadzenie części ruchu z węzła drogowego autostrady A4 z ul. Francuską.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
152	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (27.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynow do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
153	Osoba fizyczna	Wnoszę o uwzględnienie w Planie budowy centrum przesiadkowego na Podlesiu	Ogólne	Mail (27.02.2016)	Plan zakłada powstanie węzła na Podlesiu	Miasto Katowice planuje realizację węzła przesiadkowego Podlesie w ramach Katowickiego Systemu Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych, co zostało ujęte w Planie
154	Osoba fizyczna	Wnoszę o promocję kolei jako szybkiej formy transportu zbiorowego	Transport zbiorowy: kolej	Mail (27.02.2016)	Nie jest to przedmiot planu.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Ponadto, miasto Katowice nie jest organizatorem transportu kolejowego. Niemniej jednak zakłada się, że wraz z wykonaniem węzłów przesiadkowych z koleją oraz lokalizacją dodatkowych przystanków kolejowych, konieczna będzie promocja nowych rozwiązań transportowych. Zatem opis zostanie uzupełniony o tzw. działania miękkie z zakresu promocji transportu szynowego.
155	Osoba fizyczna	Dobrym rozwiązaniem byłoby przeniesienie przystanku kolejowego Zawodzie z obecnego miejsca (które obecnie jest trochę na odludziu), na wiadukt, znajdujący się nad Aleją Murckowską czyli DK86	Transport zbiorowy: kolej	Mail (27.02.2016)	Do przekazania dla PKP PLK SA	PKP PLK S.A. nie przewiduje w swoich planach dotyczących przebudowy linii kolejowej E-65 zmiany lokalizacji przystanku Zawodzie. Z informacji uzyskanych od PKP PLK S.A. wynika, że przeniesienie przystanku osobowego w proponowane miejsce nie jest już niemożliwe na obecnym etapie przygotowania realizacji inwestycji. Ponadto, takie działanie byłoby bardzo trudne pod względem technicznym, logistycznym i bardzo kosztowne w stosunku do uzyskanych efektów transportowych.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
156	Osoba fizyczna	Proponuję likwidację przystanku kolejowego Katowice Brynów, w przypadku budowy stacji Euro-Centrum i Raciborska	Transport zbiorowy: kolej	Mail (27.02.2016)	Takie kwestie są jeszcze badane, ale zasadność tego przystanku jest potwierdzona stanem obecnym i analizami ruchowymi dla prognoz	Zadania inwestycyjne zawarte w Planie ukierunkowane są m.in. na zwiększenie udziału transportu kolejowego w podróżach realizowanych w mieście, zarówno w zakresie podróży o charakterze wewnątrzmiejskim, jak i aglomeracyjnym. Dlatego planowane działania dotyczące budowy węzłów przesiadkowych z koleją oraz lokalizowanie nowych przystanków kolejowych skierowane są na zwiększenie dostępności transportu kolejowego. Ponadto przewiduje się, że dodatkowe przystanki obsługiwane będą jedynie w ramach transportu kolejowego aglomeracyjnego.
157	Osoba fizyczna	W przypadku budowy stacji Kleofas, winno się zlikwidować stację Załęże	Transport zbiorowy: kolej	Mail (27.02.2016)	Takie kwestie są jeszcze badane, ale zasadność tego przystanku jest potwierdzona stanem obecnym i analizami ruchowymi dla prognoz	Zadania inwestycyjne zawarte w Planie ukierunkowane są m.in. na zwiększenie udziału transportu kolejowego w podróżach realizowanych w mieście, zarówno w zakresie podróży o charakterze wewnątrzmiejskim, jak i aglomeracyjnym. Dlatego planowane działania dotyczące budowy węzłów przesiadkowych z koleją oraz lokalizowanie nowych przystanków kolejowych skierowane są na zwiększenie dostępności transportu kolejowego. Ponadto przewiduje się, że dodatkowy przystanek obsługiwany będzie jedynie w ramach transportu kolejowego aglomeracyjnego.
158	Osoba fizyczna	Proponuję, żeby nie budować stacji Zadole gdyż wtedy odległość między stacjami Ligota i Piotrowice będzie mała (ok. 700m). Lepszym pomysłem byłoby przesunięcie stacji Piotrowice bliżej tego osiedla (najlepiej, żeby tworzyła wiadukt nad ul. Armii Krajowej), dzięki czemu odległość do osiedla będzie akceptowalna (ok 550 m)	Transport zbiorowy: kolej	Mail (27.02.2016)	Takie kwestie są jeszcze badane, ale zasadność tego przystanku jest potwierdzona stanem obecnym i analizami ruchowymi dla prognoz	Zadania inwestycyjne zawarte w Planie ukierunkowane są m.in. na zwiększenie udziału transportu kolejowego w podróżach realizowanych w mieście, zarówno w zakresie podróży o charakterze wewnątrzmiejskim, jak i aglomeracyjnym. Dlatego planowane działania dotyczące budowy węzłów przesiadkowych z koleją oraz lokalizowanie nowych przystanków kolejowych skierowane są na zwiększenie dostępności transportu kolejowego. Ponadto przewiduje się, że dodatkowy przystanek obsługiwany będzie jedynie w ramach transportu kolejowego aglomeracyjnego.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
159	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (28.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynow do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
160	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie dróg z wariantu referencyjnego: budowa drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej	Inwestycje drogowe	Mail (28.02.2016)	Plan obejmuje i bada funkcjonowanie sieci jako całości. Ponadto inwestycję wycofano z wariantu referencyjnego i znajduje się w wariantcie rozwojowym	Przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej określony został w obowiązujących dokumentach planistycznych i opracowaniach studialnych, m.in. "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice - II edycja" oraz „Studium transportowym dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego - uchwała nr X/151/11 z dnia 30 maja 2011”. Potwierdzamy zasadność budowy drogi lokalnej, zgodnie z zapisami Uchwały Nr 53 Rady Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarządzie z dnia 09.06.2015r. oraz pismem Prezydenta Miasta Katowice z dnia 13.08.2014r. skierowanym do Stowarzyszenia na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic. W obszarze tym planowane są jedynie drogi o najniższych klasach technicznych - lokalne i dojazdowe, potrzebne w każdej dzielnicy. Ponadto, uwzględniony będzie wniosek, aby budowa drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej została usunięta z wariantu referencyjnego. Budowa tej drogi oraz drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej będą ujęte tylko w wariantcie rozwojowym.
161	Osoba fizyczna	Należy reaktywować przystanki kolejowe poprzez wprowadzenie systemów przesiadkowych (50 miejsc postojowych dla samochodów i 50 dla rowerów).	Transport zbiorowy: kolej	Mail (28.02.2016)	Plan zakłada zwiększenie udziału transportu kolejowego w podróżach wewnętrznych i aglomeracyjnych w ramach budowy węzłów przesiadkowych z koleją oraz poprzez lokalizowanie nowych przystanków kolejowych	Zadania inwestycyjne zawarte w Planie ukierunkowane są m.in. na zwiększenie udziału transportu kolejowego w podróżach realizowanych w mieście, zarówno w zakresie podróży o charakterze wewnątrzmiastowym, jak i aglomeracyjnym. Dlatego planowane działania dotyczące budowy węzłów przesiadkowych z koleją oraz lokalizowanie nowych przystanków kolejowych skierowane są na zwiększenie dostępności transportu kolejowego.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
162	Osoba fizyczna	Należy wprowadzić linie dowozowe do przystanków kolejowych	Transport zbiorowy: autobusy	Mail (28.02.2016)	Uruchomienie węzłów przesiadkowych z koleją związane będzie z remarszrutyzacją linii autobusowych - tak by zwiększyć dostępność do ww węzłów.	W ramach Katowickiego Systemu Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych planuje się węzły przesiadkowe z koleją m.in. węzeł Ligota, węzeł Podlesie i węzeł Piotrowice. Uruchomienie węzłów związane będzie z remarszrutyzacją linii autobusowych, tak aby pełniły one funkcje dowozowe do węzłów przesiadkowych z koleją.
163	Osoba fizyczna	Wnioskuje o tramwaj do Piotrowic i Ligoty	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (28.02.2016)	Więcej inwestycji tramwajowych nie jest możliwych ze względu na ograniczenia finansowe i brak terenów pod infrastrukturę.	Budowa tramwaju do Piotrowic planowana jest w ramach zamierzenia inwestycyjnego pn. "Rozbudowa układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynowo do planowanej Pętli Kostuchna", ujętego w budżecie miasta Katowice - uchwała Rady Miasta. Budowa linii tramwajowej do Ligoty była już wielokrotnie analizowana, m.in. w ramach prac nad Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice - II edycja oraz prac nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Ligoty. Ze względu na brak terenów pod infrastrukturę tramwajową wolnych od zabudowy, w SUiKZP nie został wskazany przebieg linii do Ligoty. Poprowadzenie linii wiązałoby się z licznymi wyburzeniami oraz poprowadzeniem linii na wielu odcinkach bezpośrednio przy zabudowie mieszkaniowej, co nie jest akceptowane przez mieszkańców.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
164	Osoba fizyczna	Wskazać zasadność wybranego wariantu tramwaju na południe	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (28.02.2016)	Zasadność wariantu była już badana w studium przedprojektowym. Aktualnie na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A. opracowywana jest dokumentacja studialna i aplikacyjna dla projektu pn. „Zintegrowany Projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zabłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego”. W ramach tej dokumentacji opracowywane jest studium wykonalności dla nowych linii tramwajowych, w tym dla zadania pn. „Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i Aglomeracji poprzez rozbudowę układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynow do Pętli Kostuchna, które wykaże (lub nie) zasadność omawianej inwestycji pod kątem efektywności ekonomicznej i ruchowej	Wariant przebiegu linii tramwajowej do dalszych prac projektowych wskazany został z uwzględnieniem rekomendacji studium przedprojektowego pn. „Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z Centrum Miasta i Aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach" opracowanym na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A. oraz wyników akcji informacyjnej i badania ankietowego dot. preferencji mieszkańców wobec szybkiej linii tramwajowej na południe Katowic przeprowadzonych przez Urząd Miasta.
165	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (28.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynow do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
166	Osoba fizyczna	Wnioskuje o tramwaj do Piotrowic	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (28.02.2016)	Budowa tramwaju jest ujęta w Planie	Budowa tramwaju do Piotrowic planowana jest w ramach zamierzenia inwestycyjnego pn. "Rozbudowa układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynow do planowanej Pętli Kostuchna", ujętego w budżecie miasta Katowice - uchwałą Rady Miasta.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
167	Osoba fizyczna	Protestuje przeciw budowie drogi Bażantowo-Kostuchna	Inwestycje drogowe	Mail (28.02.2016)	Plan nie rozstrzyga o potrzebie wskazanych inwestycji pojedynczych dróg, gdyż jest nakierowany na funkcjonowanie sieci transportowej jako całości. Przedmiotowa inwestycja znajduje się w wariantcie referencyjnym (odniesienia) i posiada kompletną dokumentację i pozwolenie na budowę.	Połączenie drogowe terenów w rejonie ul. Bażantów z ul. Szarych Szeregów ujęte jest w "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice - II edycja". Przebieg drogi wytyczony został w taki sposób, aby jednocześnie droga nie stanowiła uciążliwości dla mieszkańców oraz aby przebiegała maksymalnie obrzeżem lasu. Ponadto, przeprowadzone konsultacje społeczne wykazały, że ok. 65 % respondentów mieszkających na Kostuchnie oraz osiedlach Bażantowo i Odrodzenia, popierają budowę nowej drogi.
168	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (28.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynów do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
169	Osoba fizyczna	Czy planowane rozwiązania typu Park&Ride biorą pod uwagę dojazd do dzielnic innych niż centrum i Śródmieście	Ogólne	Mail (28.02.2016)	Tak	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Z rozwiązań będą mogły korzystać także osoby podróżujące w kierunkach innych niż do Centrum, jednak warunkiem korzystania z parkingu będzie dysponowanie i użytkowanie określonego biletu okresowego transportu zbiorowego. Niemniej jednak, rozwiązania te ukierunkowane są przede wszystkim na kierunek dojazdowy do obszaru centralnego, tak aby osiągnąć cel mniejszego zatłoczenia komunikacyjnego tego obszaru.
170	Osoba fizyczna	Nigdzie nie ma analizy przemieszczania się pomiędzy poszczególnymi dzielnicami z pominięciem centrum.	Ogólne	Mail (28.02.2016)	Takie analizy są zawarte w opracowaniu szczegółowym, nie muszą być przedmiotem planu	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. W ramach badań i pomiarów ruchu analizowane były więźby ruchowe pomiędzy poszczególnymi zdefiniowanymi rejonami komunikacyjnymi, na które podzielony został obszar miasta.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
171	Osoba fizyczna	Protestuje przeciw budowie drogi Bażantowo-Kostuchna	Inwestycje drogowe	Mail (28.02.2016)	Plan nie rozstrzyga o potrzebie wskazanych inwestycji pojedynczych dróg, gdyż jest nakierowany na funkcjonowanie sieci transportowej jako całości. Przedmiotowa inwestycja znajduje się w wariantcie referencyjnym (odniesienia) i posiada kompletną dokumentację i pozwolenie na budowę.	Połączenie drogowe terenów w rejonie ul. Bażantów z ul. Szarych Szeregów ujęte jest w "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice - II edycja". Przebieg drogi wytyczony został w taki sposób, aby jednocześnie droga nie stanowiła uciążliwości dla mieszkańców oraz aby przebiegała maksymalnie obrzeżem lasu. Ponadto, przeprowadzone konsultacje społeczne wykazały, że ok. 65 % respondentów mieszkających na Kostuchnie oraz osiedlach Bażantowo i Odrodzenia, popierają budowę nowej drogi.
172	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (28.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynów do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
173	Osoba fizyczna	obecne konsultacje społeczne uważam za niewystarczające	Przedłużeni e konsultacji	Mail (28.02.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosek a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.
174	Osoba fizyczna	Zbyt mało przeanalizowana z punktu widzenia dbałości o środowisko jest inwestycja: przedłużenie ul. Bocheńskiego do ul. Kijowskiej	Inwestycje drogowe	Mail (28.02.2016)	Taki zagadnienia są badane w fazie studium wykonalności oraz projektowania realizacyjnego	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Zadaniem Planu nie jest wytyczanie i wskazywanie dokładnych przebiegów dróg lub innych korytarzy transportowych. Przebiegi te wynikają bądź z dotychczas opracowanych dokumentów planistycznych i projektowych lub też będą określane w kolejnych dokumentach. W ramach prac nad Planem badane jest funkcjonowanie sieci transportowej jako całości dla określonych, zdefiniowanych wariantów rozwojowych. Szczegółowa analiza uwarunkowań środowiskowych dla określonych zamierzeń inwestycyjnych wynikających z Planu wymagana będzie na etapie przygotowywania realizacji poszczególnych zadań.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
175	Osoba fizyczna	Zbyt mało przeanalizowana z punktu widzenia dbałości o środowisko jest inwestycja: poszerzenie ul. 73 Pułku Piechoty - przebudowa węzłów na końcach tej ulicy może okazać się wystarczająca	Inwestycje drogowe	Mail (28.02.2016)	Przedsięwzięcie jest w fazie przygotowawczej, będzie wykonane studium wykonalności w ramach którego będzie oceniana zasadność ekonomiczna, społeczna i środowiskowa.	W ramach realizacji inwestycji pn. "Rozbudowa Drogi Krajowej Nr 81 od węzła autostrady A4 z DK 86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej", w pierwszej kolejności planowana jest realizacja węzłów drogowych w Piotrowicach i na Giszowcu. Etap obejmujący przebudowę ulicy 73 Pułku Piechoty planowany jest jako końcowy.
176	Osoba fizyczna	Na jakiej podstawie przyznawane były punkty w ocenie jakościowej wpływu poszczególnych wariantów na środowisko	Ogólne	Mail (28.02.2016)	Na podstawie oceny eksperckiej	Pytanie skierowane tylko do Wykonawcy.
177	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do 30 marca	Przedłużenie konsultacji	Mail uzupełniający po spotkaniu	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.
178	Osoba fizyczna	Wniosek o udostępnienie pozostałych części opracowania Planu	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Pozostałe części opracowania są w posiadaniu Urzędu Miasta, ale do czasu zakończenia prac nie będą publikowane, bo są powiązane z ostatnimi przesądzeniami	Dokument znajduje się jeszcze w fazie opracowania, które nie zostało zakończone i stanowi dokument roboczy nie spełniający przesłanek określonych w art. 6 ust.2 ustawy o dostępie do informacji publicznej. Etapy VIII i IX zostały udostępnione w celu przeprowadzenia konsultacji społecznych zgodnie z zapisami SIWZ.
179	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na południe na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail uzupełniający po spotkaniu	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynów do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
180	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na południe na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (28.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynów do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
181	Osoba fizyczna	Protestuje przeciw budowie drogi Bażantowo-Kostuchna	Inwestycje drogowe	Mail (28.02.2016)	Plan nie rozstrzyga o potrzebie wskazanych inwestycji pojedynczych dróg, gdyż jest nakierowany na funkcjonowanie sieci transportowej jako całości. Przedmiotowa inwestycja znajduje się w wariantcie referencyjnym (odniesienia) i posiada kompletną dokumentację i pozwolenie na budowę.	Połączenie drogowe terenów w rejonie ul. Bażantów z ul. Szarych Szeregów ujęte jest w "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice - II edycja". Przebieg drogi wytyczony został w taki sposób, aby jednocześnie droga nie stanowiła uciążliwości dla mieszkańców oraz aby przebiegała maksymalnie obrzeżem lasu. Ponadto, przeprowadzone konsultacje społeczne wykazały, że ok. 65 % respondentów mieszkających na Kostuchnie oraz osiedlach Bażantowo i Odrodzenia, popierają budowę nowej drogi.
182	Osoba fizyczna	Co z rozwiązaniem przebudowy odcinka ul Kolejowa-Kościuszki od ul. Rzepakowej	Inwestycje drogowe	Mail (28.02.2016)	Inwestycja jest ujęta w Planie.	Przebudowa odcinka Kolejowa - Kościuszki od ul. Rzepakowej ujęta jest w Planie w ramach inwestycji priorytetowej pn. "Rozbudowa Drogi Krajowej Nr 81 od węzła autostrady A4 z DK 86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej" - etap III.
183	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na południe na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (28.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynów do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
184	Osoba fizyczna	Protestuje przeciw budowie drogi Bażantowo-Kostuchna	Inwestycje drogowe	Mail (28.02.2016)	Plan nie rozstrzyga o potrzebie wskazanych inwestycji pojedynczych dróg, gdyż jest nakierowany na funkcjonowanie sieci transportowej jako całości. Przedmiotowa inwestycja znajduje się w wariantcie referencyjnym (odniesienia) i posiada kompletną dokumentację i pozwolenie na budowę.	Połączenie drogowe terenów w rejonie ul. Bażantów z ul. Szarych Szeregów ujęte jest w "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice - II edycja". Przebieg drogi wytyczony został w taki sposób, aby jednocześnie droga nie stanowiła uciążliwości dla mieszkańców oraz aby przebiegała maksymalnie obrzeżem lasu. Ponadto, przeprowadzone konsultacje społeczne wykazały, że ok. 65 % respondentów mieszkających na Kostuchnie oraz osiedlach Bażantowo i Odrodzenia, popierają budowę nowej drogi.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
185	Osoba fizyczna	Co z rozwiązaniem przebudowy odcinka ul Kolejowa-Kościuszki od ul. Rzepakowej	Inwestycje drogowe	Mail (28.02.2016)	Inwestycja jest ujęta w Planie.	Przebudowa odcinka Kolejowa - Kościuszki od ul. Rzepakowej ujęta jest w Planie w ramach inwestycji priorytetowej pn. "Rozbudowa Drogi Krajowej Nr 81 od węzła autostrady A4 z DK 86 do budowanego węzła z ul.Armi Krajowej" - etap III.
186	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na południe na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (28.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynów do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
187	Osoba fizyczna	Protestuje przeciw budowie drogi Bażantowo-Kostuchna	Inwestycje drogowe	Mail (28.02.2016)	Plan nie rozstrzyga o potrzebie wskazanych inwestycji pojedynczych dróg, gdyż jest nakierowany na funkcjonowanie sieci transportowej jako całości. Przedmiotowa inwestycja znajduje się w wariantcie referencyjnym (odniesienia) i posiada kompletną dokumentację i pozwolenie na budowę.	Połączenie drogowe terenów w rejonie ul. Bażantów z ul. Szarych Szeregów ujęte jest w "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice - II edycja". Przebieg drogi wytyczony został w taki sposób, aby jednocześnie droga nie stanowiła uciążliwości dla mieszkańców oraz aby przebiegała maksymalnie obrzeżem lasu. Ponadto, przeprowadzone konsultacje społeczne wykazały, że ok. 65 % respondentów mieszkających na Kostuchnie oraz osiedlach Bażantowo i Odrodzenia, popierają budowę nowej drogi.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
188	Osoba fizyczna	Protestuje przeciw ingerencji w tereny zielone	Ogólne	Mail (28.02.2016)	W pracach nad Planem uwzględniono ograniczenia ingerencji w tereny zielone.	Zadaniem Planu nie jest wytyczanie i wskazywanie dokładnych przebiegów dróg lub innych korytarzy transportowych. Przebiegi te wynikają bądź z dotychczas opracowanych dokumentów planistycznych i projektowych lub też będą określone w kolejnych dokumentach. W ramach prac nad Planem badane jest funkcjonowanie sieci transportowej jako całości dla określonych, zdefiniowanych wariantów rozwojowych. Szczegółowa analiza uwarunkowań środowiskowych dla określonych zamierzeń inwestycyjnych wynikających z Planu, w tym ochrony terenów zielonych, wymagana będzie na etapie przygotowywania realizacji poszczególnych zadań. Ponadto, nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynów do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
189	Osoba fizyczna	Brak zasadności budowy drogi z ul. Bażantów do ul. Szarych Szeregów	Inwestycje drogowe	Mail (28.02.2016)	Plan nie rozstrzyga o potrzebie wskazanych inwestycji pojedynczych dróg, gdyż jest nakierowany na funkcjonowanie sieci transportowej jako całości. Przedmiotowa inwestycja znajduje się w wariantcie referencyjnym (odniesienia) i posiada kompletną dokumentację i pozwolenie na budowę.	Połączenie drogowe terenów w rejonie ul. Bażantów z ul. Szarych Szeregów ujęte jest w "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice - II edycja". Przebieg drogi wytyczony został w taki sposób, aby jednocześnie droga nie stanowiła uciążliwości dla mieszkańców oraz aby przebiegała maksymalnie obrzeżem lasu. Ponadto, przeprowadzone konsultacje społeczne wykazały, że ok. 65 % respondentów mieszkających na Kostuchnie oraz osiedlach Bażantowo i Odrodzenia, popierają budowę nowej drogi.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
190	Osoba fizyczna	Brak zasadności budowy tramwaju na południe	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (28.02.2016)	Brak podstaw do takiego twierdzenia. Rozpoznanie w ramach Planu wskazuje na potencjał tego połączenia. Aktualnie na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A. opracowywana jest dokumentacja studialna i aplikacyjna dla projektu pn. „Zintegrowany Projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zabłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego”. W ramach tej dokumentacji opracowywane jest studium wykonalności dla nowych linii tramwajowych, w tym dla zadania pn. „Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i Aglomeracji poprzez rozbudowę układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynow do Pętli Kostuchna, które wykaże (lub nie) zasadność omawianej inwestycji pod kątem efektywności ekonomicznej i ruchowej	Budowa tramwaju stanowi realizację zapisów Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030", przedsięwzięcie strategiczne PT 8 - "Budowa katowickiego szybkiego tramwaju na południe do Piotrowic i Kostuchny". Ponadto, projekt uchwały w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Miasta „Katowice 2030” był przedmiotem wcześniejszych konsultacji społecznych.
191	Osoba fizyczna	Czy drogi planowane przez UM w wariantie referencyjnym mają kluczowe znaczenie dla rozwoju Katowic?	Inwestycje drogowe	Mail (28.02.2016)	Każde przedsięwzięcie ma inne znaczenie - jedne są ważne dla całego miasta, inne dla poszczególnych dzielnic a jeszcze inne dla osiedli.	W wariantie referencyjnym zamieszczono wszystkie drogi będące obecnie na etapie realizacji (kompletna lub realizowana dokumentacja techniczna) lub ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej do 2035 roku. W wyniku przeprowadzonych konsultacji z mieszkańcami, w wariantie referencyjnym pozostawione zostaną jedynie drogi o znaczeniu podstawowym w trakcie realizacji (kompletna lub realizowana dokumentacja techniczna).
192	Osoba fizyczna	Czy te konsultacje społeczne są wiążące dla Urzędu Miejskiego w Katowicach?	Ogólne	Mail (28.02.2016)	Nie, są gromadzeniem opinii społecznej, zaś uwagi nieuwzględnione muszą być wyjaśnione	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
193	Osoba fizyczna	Czy to Studium Transportowe jest wiążące dla UM Katowic?	Ogólne	Mail (28.02.2016)	Nie, są specjalistycznym materiałem do podejmowania decyzji przez gminę	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.
194	Osoba fizyczna	Wnioskujemy o rozszerzenie opracowania o projekt (koncepcję) zhierarchizowanego, docelowego układu drogowo-ulicznego na obszarze dzielnic południowych Miasta Katowice lub zawarcie w opracowaniu zalecenia dotyczącego odrębnego studium dla tych dzielnic.	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Zakres opracowania wynika z SIWZ.	Miasto dysponuje już dokumentem pn. „Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego - uchwała nr X/151/11 z dnia 30 maja 2011”. Aktualnie sporządzany jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.
195	Osoba fizyczna	Dlaczego nie zamieszczono na serwerze pozostałych tomów opracowania?	Ogólne	Mail (28.02.2016)	Pozostałe części opracowania są w posiadaniu Urzędu Miasta, ale do czasu zakończenia prac nie będą publikowane, bo są powiązane z ostatnimi przesądzieniami	Na serwerze zamieszczono raporty dla Etapu VIII i Etapu IX, gdyż te etapy zawierają przesądzienia i zgodnie z zapisami SIWZ podlegają konsultacjom z mieszkańcami. Wcześniejsze etapy posiadają charakter badawczo - analityczny i nie zawierają przesądzeń. Ponadto, dokument znajduje się jeszcze w fazie opracowania, które nie zostało dokończone i stanowi dokument roboczy.
196	Osoba fizyczna	Dlaczego nie zaleca się przebudowy wąskich gardeł (skrzyżowanie koło Lidla i Ligocie albo koło Wesołego Miasteczka)?	Ogólne	Mail (28.02.2016)	Plan nie obejmuje uzasadnień dla poszczególnych przedsięwzięć, a jedynie bada funkcjonowanie sieci jako całości.	Plan obejmuje likwidację wąskich gardeł na sieci drogowej, zarówno poprzez przebudowę istniejących rozwiązań, m.in. węzły DK 81 w Piotrowicach i na Giszowcu, jak również poprzez nowe połączenia drogowe wyprowadzające ruch z wąskich gardeł, m.in.: przedłużenie ulicy Bocheńskiego w kierunku południowym dla odciążenia ciągu ulic Ligocka - Piotrowicka, w tym skrzyżowania przy Lidlu, oraz przedłużenie w kierunku południowym planowanej północnej obwodnicy Chorzowa w kierunku DTŚ i autostrady A4 dla odciążenia ciągu ulicy Chorzowskiej, w tym skrzyżowania przy Wesołym Miasteczku.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
197	Osoba fizyczna	Brak zasadności budowy tramwaju na południe	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (28.02.2016)	Brak podstaw do takiego twierdzenia. Rozpoznanie w ramach Planu wskazuje na potencjał tego połączenia. Aktualnie na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A. opracowywana jest dokumentacja studialna i aplikacyjna dla projektu pn. „Zintegrowany Projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zabłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego”. W ramach tej dokumentacji opracowywane jest studium wykonalności dla nowych linii tramwajowych, w tym dla zadania pn. „Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i Aglomeracji poprzez rozbudowę układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynow do Pętli Kostuchna, które wykaże (lub nie) zasadność omawianej inwestycji pod kątem efektywności ekonomicznej i ruchowej	Budowa tramwaju stanowi realizację zapisów Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030", przedsięwzięcie strategiczne PT 8 - "Budowa katowickiego szybkiego tramwaju na południe do Piotrowic i Kostuchny". Ponadto, projekt uchwały w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Miasta „Katowice 2030” był przedmiotem wcześniejszych konsultacji społecznych.
198	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na południe na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (28.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynow do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
199	Osoba fizyczna	wniosuję o dobitniejsze zaakcentowanie w punkcie 3.1 potrzeby dokonania zmian w zapisach Strategii „Katowice 2030”.	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Strategia jest dopiero co uchwalona, jej zmiana nie jest przedmiotem tego opracowania.	„Wieloletni plan rozwoju zintegrowanego systemu transportowego miasta Katowice” jest dokumentem wdrożeniowym Strategii Rozwoju Miasta „Katowice 2030”, jest zatem tworzony po to, aby strategię wdrażać. Ponadto, projekt uchwały w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Miasta „Katowice 2030” był przedmiotem wcześniejszych konsultacji społecznych.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
200	Osoba fizyczna	wnioskuje o dokonanie przeglądu inwestycji wymienionych w punkcie 4 pod kątem wyników przeprowadzonych analiz i zaproponowanie inwestycji zgodnych z wybranym wariantem W1.	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Podane inwestycje są wykazem powstałym w wyniku procedury analitycznej i przeglądu potrzeb i możliwości miasta i jego Partnerów.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Niemniej jednak, w wyniku przeprowadzonych konsultacji zweryfikowane zostaną zakresy poszczególnych wariantów rozwojowych.
201	Osoba fizyczna	Wnioskuje o sformułowanie w Wieloletnim planie rozwoju zintegrowanego systemu transportowego miasta Katowice rekomendacji usunięcia inwestycji pn. "Rozbudowa układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna" (realizowanej w przedstawionym zakresie) ze Strategii „Katowice 2030”.	Inwestycje drogowe	Mail uzupełniający po spotkaniu	Strategia jest dopiero co uchwalona, jej zmiana nie jest przedmiotem tego opracowania.	„Wieloletni plan rozwoju zintegrowanego systemu transportowego miasta Katowice” jest dokumentem wdrożeniowym Strategii Rozwoju Miasta „Katowice 2030”, jest zatem tworzony po to, aby strategię wdrażać. Ponadto, projekt uchwały w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Miasta „Katowice 2030” był przedmiotem wcześniejszych konsultacji społecznych.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
202	Osoba fizyczna	Uwzględnienie w dokumencie "Wieloletni plan rozwoju zintegrowanego systemu transportowego miasta Katowice" rekomendacji połączenia w jeden spójny układ istniejących ścieżek rowerowych w centrum miasta	Transport rowerowy	Mail uzupełniający po spotkaniu	Plan zostanie uzupełniony o kwestie rowerowe w ramach rozdziału podejmującego tą tematykę. Zagadnienie to będzie opisane w ujęciu podstawowej sieci infrastruktury rowerowej.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Ponadto, równolegle z Planem prowadzone są przez Miasto Katowice wspólne działania z udziałem przedstawicieli środowiska rowerzystów w zakresie realizacji Polityki rowerowej, m.in. opracowywany jest projekt Podstawowej sieci infrastruktury rowerowej. Jego założeniem jest skomunikowanie rowerowe poszczególnych dzielnic ze strefą centralną. Począwszy od bieżącego roku, projekt ten będzie etapami wdrażany. W rozdziale rowerowym zawarty będzie opis kierunków działań infrastrukturalnych dla zwiększenia wielkości ruchu rowerowego. W zakresie infrastruktury rowerowej w strefie centralnej planowane są i realizowane działania infrastrukturalne oraz organizacyjne. Ze względu na uwarunkowania przestrzenne ograniczone są możliwości rozbudowy istniejącej infrastruktury, z tego też względu wprowadzono strefę "Tempo 30". W ramach tej strefy planowane jest etapowe wdrażanie kolejnych rozwiązań dla uspokojenia ruchu oraz dedykowanych bezpośrednio rowerzystom - m.in. kontrapasy, kontraruch.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
203	Osoba fizyczna	Brak zasadności budowy tramwaju na południe	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (29.02.2016)	Brak podstaw do takiego twierdzenia. Rozpoznanie w ramach Planu wskazuje na potencjał tego połączenia. Aktualnie na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A. opracowywana jest dokumentacja studialna i aplikacyjna dla projektu pn. „Zintegrowany Projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zabłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego”. W ramach tej dokumentacji opracowywane jest studium wykonalności dla nowych linii tramwajowych, w tym dla zadania pn. „Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i Aglomeracji poprzez rozbudowę układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynow do Pętli Kostuchna, które wykaże (lub nie) zasadność omawianej inwestycji pod kątem efektywności ekonomicznej i ruchowej	Budowa tramwaju stanowi realizację zapisów Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030", przedsięwzięcie strategiczne PT 8 - "Budowa katowickiego szybkiego tramwaju na południe do Piotrowic i Kostuchny". Ponadto, projekt uchwały w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Miasta „Katowice 2030” był przedmiotem wcześniejszych konsultacji społecznych.
204	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na południe na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (29.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynow do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
205	Osoba fizyczna	Proponuje odtworzyć dworzec w Katowicach Ochojcu	Transport zbiorowy: kolej	Mail (29.02.2016)	Inwestycja wykracza poza kompetencje Urzędu Miasta Katowice.	Zadania inwestycyjne zawarte w Planie ukierunkowane są m.in. na zwiększenie udziału transportu kolejowego w podróżach realizowanych w mieście, zarówno w zakresie podróży o charakterze wewnątrzmiastowym, jak i aglomeracyjnym. Dlatego planowane działania dotyczące budowy węzłów przesiadkowych z koleją oraz lokalizowanie nowych przystanków kolejowych skierowane są na zwiększenie dostępności transportu kolejowego. Natomiast PKP PLK S.A. nie przewiduje przebudowy linii kolejowej Ligota - Ochojec - Murcki - Tychy dla dostosowania do ruchu pasażerskiego i odtworzenia przystanku Ochojec.
206	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do końca kwietnia	Przedłużenie konsultacji	Mail (29.02.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.
207	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na południe na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (29.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynow do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
208	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na południe na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (29.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynow do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
209	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na południe na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (29.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynow do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
210	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na południe na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (29.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynow do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
211	Osoba fizyczna	Brak linii tramwajowej wzdłuż Alei Roździeńskiego od Ronda w kierunku wschodnim	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (29.02.2016)	Więcej inwestycji tramwajowych nie jest możliwych ze względu na ograniczenia finansowe i brak terenów pod infrastrukturę.	Uwzględniając fakt, że tereny po byłej kopalni Katowice zostały w ostatnim czasie zabudowane m.in. Międzynarodowe Centrum Kongresowe, Muzeum Śląskie, NOSPR, brak jest wolnych terenów dla prowadzenia linii tramwajowej wzdłuż al. Roździeńskiego. Ponadto, przebieg linii posiadałby charakter połączenia międzymiejskiego w kierunku Sosnowca, a takie połączenia wymagają badań i analiz na obszarze aglomeracyjnym, wykraczającym poza zakres prac nad Planem.
212	Osoba fizyczna	Połączenie Grundmana do A4 winno być inwestycją flagową	Inwestycje drogowe	Mail (29.02.2016)	To połączenie nie ma charakteru międzydzielnicowego, tylko lokalne, jest to ulica klasy zbiorczej, dla odciążenia ścisłego centrum. Stąd ulica jest w relatywnie niskiej kategorii ruchu i nie wnosi znacznego odciążenia ruchu w skali miasta.	Inwestycja obejmująca przedłużenie ul. Grundmanna do autostrady A-4 zakwalifikowana została do grupy inwestycji ważnych. Kwalifikowanie inwestycji do poszczególnych grup ważności przeprowadzane było w sposób wielokryterialny, uwzględniający m.in. uwarunkowania techniczne, terenowe, formalne, finansowe realizacji inwestycji oraz społeczne. Analizy te uzasadniają potraktowanie inwestycji jako ważnej.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
213	Osoba fizyczna	Brak wytyczenia wschodniej obwodnicy centrum Katowic: połączenia ul. Francuskiej z rondem na ciągu ul. Granicznej; połączenia ul. Francuskiej z ul. 73 Pułku Piechoty; poszerzenie ul. Granicznej do ul. dwukierunkowej na odc. od ul. Krasińskiego do ul. 1 Maja	Inwestycje drogowe	Mail (29.02.2016)	Taką rolę spełnia ul. Dudy-Gracza, choć nie jest to klasyczna obwodnica (za taką należy uznać trasę DK 86) w klasie zbiorczej. Obwodnica centrum nie może sięgać w dzielnice południowe - w przypadku Katowic obwodnica ta jest oparta na A4, Bocheńskiego, DTS, DK86.	Zadaniem Planu nie jest wytyczanie i wskazywanie dokładnych przebiegów dróg lub innych korytarzy transportowych. Przebiegi te wynikają bądź z dotychczas opracowanych dokumentów planistycznych i projektowych lub też będą określone w kolejnych dokumentach. W ramach prac nad Planem badane jest funkcjonowanie sieci transportowej jako całości dla określonych, zdefiniowanych wariantów rozwojowych. Analizy te nie potwierdziły konieczności przystąpienia w najbliższym czasie do realizacji proponowanych inwestycji dla poprowadzenia arterii drogowej na połączeniu autostrady A4 z DTŚ poprzez ulicę Graniczną. Ponadto, nie jest planowana realizacja przedłużenia ul. Francuskiej przez teren Katowickiego Parku Leśnego do ul. 73 Pułku Piechoty.
214	Osoba fizyczna	Czy przeprowadzane obecnie konsultacje społeczne są wykonywane w oparciu o ustawę o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95)?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Konsultacje przeprowadza firma zewnętrzna, ale nie jest to konsultacja w rozumieniu przepisów o prowadzeniu konsultacji (nie jest to procedura formalna, a badanie opinii dla potrzeb procesu planowania).	Konsultacje z mieszkańcami przeprowadza Wykonawca, są one gromadzeniem opinii społecznej, natomiast Plan stanowić będzie materiał specjalistyczny do podejmowania decyzji przez gminę.
215	Osoba fizyczna	Dlaczego udostępniono do konsultacji jedynie dwie z dziesięciu części wzajemnie z sobą powiązanych?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Te dwie części są kwintesencją całości analiz i badań. Całość jest w dyspozycji Urzędu Miasta	Zgodnie z zapisami SIWZ konsultacjom z mieszkańcami podlegają raporty dla Etapu VIII i Etapu IX, gdyż te etapy zawierają przesądzenia. Wcześniejsze etapy posiadają charakter badawczo - analityczny i nie zawierają przesądzeń. Ponadto, dokument znajduje się jeszcze w fazie opracowania, które nie zostało dokończony i stanowi dokument roboczy.
216	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do końca czerwca	Przedłużenie konsultacji	Mail uzupełniający po spotkaniu	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.
217	Osoba fizyczna	Dlaczego zgodnie z obietnicą p. Pauliny Struskiej nie został przekazany protokół ze spotkania?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Będzie przekazany po zakończeniu prac.	Raport z konsultacji będzie udostępniony przez Wykonawcę po rozpatrzeniu wszystkich zgłoszonych opinii/uwag.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
218	Osoba fizyczna	Czy brana była pod uwagę akceptowalność społeczna proponowanych rozwiązań inwestycyjnych?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Tak, konsultacje są po to, aby poznać opinie i przedstawić argumentację.	Zgodnie z SIWZ, Wykonawca przeprowadził analizy wieloaspektowe dla wskazania rozwiązań najbardziej optymalnych pod względem funkcjonalnym, ekonomicznym, przestrzennym i wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej, z uwzględnieniem obowiązujących uwarunkowań organizacyjnych, formalnych, finansowych oraz uwarunkowań społecznych. Wykonawca posiadał możliwość zapoznania się z wynikami konsultacji społecznych oraz wynikami badań ankietowych mieszkańców przeprowadzonych przez Urząd Miasta.
219	Osoba fizyczna	Czy została przekazana Państwu przez Urząd Miasta informacja o proteście społecznym, dotyczącym przedłużenia linii tramwajowej do pętli Kostuchna? Przy zachowaniu procedur został złożony do Rady Miasta Katowice projekt uchwały przeciwko m.in. budowie tej linii tramwajowej, jak również na ręce przewodniczącej RM został złożony protest przeciwko wycince lasu, która będzie niezbędna celem realizacji ww. inwestycji.	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Wykonawca jest świadom kontrowersji w tym zakresie.	Wykonawca był informowany o uwarunkowaniach społecznych. Na sesji Rady Miasta w dniu 6.04.2016r. rozpatrzono projekt uchwały w sprawie ochrony terenów leśnych, mieszkaniowych i rekreacyjnych w rejonie ulic: Jagodowej, Jarzębinowej, Zakątek, Biedronek, Jaworowej, Koników Polnych, Spółdzielczości przed dewastacyjnym wpływem planowanej inwestycji drogowo-tramwajowej. Uchwała nie została przyjęta przez Radę Miasta Katowice.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
220	Osoba fizyczna	Czy poddano analizie merytorycznej zawartość studium przedprojektowego dla zadania pn.: „Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i Aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach” opracowanego w 2015r na zlecenie firmy Tramwaje Śląskie? Jaka jest Państwa opinia na jej temat?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Tak, treść studium jest znana. To studium wykazuje zasadność ruchową (bez analizy kosztów i korzyści) dla linii, ale możliwe jest zwiększenie wykorzystania linii jeśli będzie jej towarzyszyć remarszrutyzacja linii autobusowych.	Pytanie skierowane do Wykonawcy.
221	Osoba fizyczna	Czy analizowano inne przebiegi tras linii tramwajowej „na południe” niż przedstawione przez miasto Katowice? Jeżeli nie to dlaczego?	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail uzupełniający po spotkaniu	W ramach Planu analizowane były różne warianty inwestycji komunikacyjnych. Ich preselekcji dokonano z uwzględnieniem uwarunkowań społecznych, finansowych, organizacyjnych i formalnych. Niemniej jednak, zadaniem analiz przeprowadzanych w ramach prac nad Planem nie jest wytyczanie i wskazywanie dokładnych przebiegów dróg lub innych korytarzy transportowych. Przebiegi te wynikają bądź z dotychczas opracowanych dokumentów planistycznych i projektowych lub też będą określone w kolejnych dokumentach. W ramach prac nad Planem badane jest funkcjonowanie sieci transportowej jako całości dla określonych, zdefiniowanych wariantów rozwojowych.	Pytanie skierowane do Wykonawcy.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
222	Osoba fizyczna	Czy uwzględniono w opracowaniu „Studium perspektyw rozwoju sieci tramwajowej Tramwajów Śląskich” autorstwa dr. Jakuba Halora oraz dr. inż. Adama Moleckiego opracowane w 2015 r? Jeżeli nie, prosimy o podanie powodów.	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	W ramach Planu analizowane były różne warianty inwestycji komunikacyjnych. Ich preselekcji dokonano z uwzględnieniem uwarunkowań społecznych, finansowych, organizacyjnych i formalnych. Niemniej jednak, zadaniem analiz przeprowadzanych w ramach prac nad Planem nie jest wytyczanie i wskazywanie dokładnych przebiegów dróg lub innych korytarzy transportowych. Przebiegi te wynikają bądź z dotychczas opracowanych dokumentów planistycznych i projektowych lub też będą określane w kolejnych dokumentach. W ramach prac nad Planem badane jest funkcjonowanie sieci transportowej jako całości dla określonych, zdefiniowanych wariantów rozwojowych.	Wykonawca na etapie roboczym prac nad Planem analizował różne warianty rozwiązań, również wariant wynikający ze „Studium rozwojowego Komunikacji tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej” opracowane przez dr. Jakuba Halora i dr. Adama Moleckiego obejmuje całą sieć tramwajową w aglomeracji. Ze względu na taki zakres obszarowy, studium to posiada jedynie charakter kierunkowy i ekspercki, gdyż dokument ten nie został poparty żadnymi badaniami i analizami transportowymi, badaniami ankietowymi wśród mieszkańców, analizami dotyczącymi uwarunkowań terenowo-prawnych, technicznych i finansowych dla poprowadzenia poszczególnych nowych linii tramwajowych oraz koordynacji z innymi planowanymi inwestycjami transportowymi w poszczególnych miastach. Ponadto, studium to nie uwzględniło w żaden sposób uwarunkowań społecznych, dotyczących braku akceptacji przez mieszkańców poprowadzenia linii tramwajowych przy zabudowie mieszkaniowej lub w sposób wymagający wyburzeń obiektów budowlanych. Podstawowym kryterium wskazywania przebiegu linii tramwajowych w tym opracowaniu było, aby przebiegały maksymalnie przez zabudowę mieszkaniową, całkowicie pomijając powyższy aspekt społeczny. Zgodnie z SIWZ, Wykonawca w dalszych pracach przeprowadził analizy wieloaspektowe dla wskazania rozwiązań najbardziej optymalnych pod względem funkcjonalnym, ekonomicznym, przestrzennym i wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej, z uwzględnieniem obowiązujących uwarunkowań organizacyjnych, formalnych, finansowych oraz uwarunkowań społecznych.
223	Osoba fizyczna	Rysunek 1-1 (etap VIII) jest nieczytelny, nie zamieszczono legendy co uniemożliwia jego jakąkolwiek analizę.	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Rysunek zostanie poprawiony	Zostanie wprowadzona przez Wykonawcę poprawka.
224	Osoba fizyczna	Oczekujemy za przedstawienie makrowięźby dla szczytu popołudniowego	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Więźba zostanie przedstawiona	Zostanie przedstawiona przez Wykonawcę więźba dla szczytu popołudniowego.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
225	Osoba fizyczna	W jaki sposób autorzy opracowania definiują pojęcie szczytu, w jakich jednostkach jest ono wyrażane i ile trwa okres każdego ze szczytów oraz jak został określony?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Szczyt przewozowy to okres godziny o największym natężeniu ruchu (poranny lub popołudniowy). Jest podstawą wymiarowania elementów sieci transportowej	Pytanie skierowane do Wykonawcy.
226	Osoba fizyczna	Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności w p. 1.2. s. 10 (etap VIII) jest zapis mówiącym, iż należy dążyć do zbilansowania popytu i podaży miejsc postojowych (wobec zdiagnozowanego deficytu wniosek płynie, iż należy przewidzieć ich budowę) natomiast na s.9 jest zapis, mówiący, że w dalszych analizach przyjęto założenie nie zwiększania podaży miejsc parkingowych w Śródmieściu.	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Wniosek, iż wobec deficytu miejsc parkingowych jest konieczna budowa nowych miejsc parkingowych jest błędny. Zwiększanie podaży miejsc zwiększa ruch drogowy, a to nie jest celem polityki zrównoważonego rozwoju. Są inne metody równoważenia popytu i podaży, w szczególności przez ograniczanie parkowania związanego z pracą, a zwiększanie dostępu do parkowania dla interesantów centrum. Wpływa to na zmniejszenie ruchu w godzinach szczytu i zwiększenie obrotów biznesu. A więc nie ma sprzeczności w przywołanych zapisach.	Pytanie skierowane do Wykonawcy.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
227	Stowarzyszenie Razem z Naturą	W p.2.1. (etap VIII) określono czynniki zależne od Urzędu Miasta, a mające zasadniczy wpływ na rozwój systemu transportowego miasta. Czy w opracowaniu uwzględniono strategię ochrony środowiska miasta Katowice oraz czy analizowano wpływ powstającego na skrzyżowaniu ul. Kolejowej z Kościuszki centrum handlowego na układ i zmianę potoków ruchu obszarze ?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Tak, uwzględniono strategię ochrony środowiska miasta Katowice na lata 2014-2017 z perspektywą do roku 2021 (2014/2015). Dokument wymienia w tym zakresie działania dotyczące ulepszenia sieci wewnętrznych powiązań komunikacyjnych między dzielnicami miasta, oraz stworzenie zintegrowanego systemu transportu publicznego, co jest głównym przedmiotem Planu.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Zagospodarowanie terenów na obszarze w rejonie ulic Kościuszki -Kolejowa wynika z obowiązujących dokumentów planistycznych.
228	Stowarzyszenie Razem z Naturą	W p.3.1. (etap VIII) autorzy powołują się na „zgromadzone opinie co do zakresu i pilności zadań”. Oczekujemy na udostępnienie tychże opinii	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Zapisy zostaną skorygowane	Pytanie skierowane do Wykonawcy, zapisy należy uzupełnić o informacje dotyczące spotkań z Zespołem ekspertów.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
229	Stowarzyszenie Razem z Naturą	<p>W p.3.1. (etap VIII) zamieszczono listę inwestycji, które chce zrealizować miasto. Rzetelnie wykonane opracowanie winno zawierać informacje o horyzontach czasowych oraz możliwościach finansowych miasta wykonania poszczególnych etapów inwestycji. Prosimy o określenie, które z wymienionych inwestycji winny być zrealizowane w perspektywie 5, 10, 20 lat oraz jaki będzie ich wpływ na system transportowy. W naszej opinii ujmowanie inwestycji jak: dobudowa drugiej jezdni ul. 73-go Pułku Piechoty czy przedłużenie ul. Stęślickiego do ul. Konduktorskiej przyniesie zupełnie inne efekty niż przebudowa ul. Dworcowej czy połączenie ul. Sandacza z ul. Rolniczą.</p>	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Plan zawiera podział na trzy okresy: WR do roku 2020, pomiędzy 2020 i 2035, po roku 2035. Dokładniejsze podziały są sporządzane dla potrzeb budżetu wieloletniego i planu finansowego gminy, w planie strukturalnym nie ma takiej potrzeby.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Informujemy również, że realizacji wielu kluczowych inwestycji pokazanych w Planie jest uzależniona od pozyskania środków finansowych z UE na lata 2014 - 2020 w postępowaniach konkursowych. Ponadto, połączenie rejonu ul. Sandacza z ul. Rolniczą nie będzie ujęte w wariantie referencyjnym, tylko w wariantie rozwojowym.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
230	Stowarzyszenie Razem z Naturą	Na jaką poprawę sytuacji komunikacyjnej w mieście mogą liczyć mieszkańcy po przedłużeniu ul. Szybowcowej? Jaki % mieszkańców Katowic odczuje wymierną korzyść z jej realizacji?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Ulica będzie służyć do dojazdów dla obsługi ruchu lokalnego.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Ponadto, ulica Szybowcowa podobnie jak połączenie rejonu ul. Sandacza z ul. Rolniczą, spełniać będą jedynie funkcję dróg lokalnych, niezbędnych do obsługi ruchu wewnątrz każdej dzielnicy. Tym samym zasadność realizacji tych dróg nie może być oceniana z perspektywy całego miasta, a jedynie z perspektywy lokalnej, tj. danej dzielnicy. Przedłużenie ul. Szybowcowej usprawni również warunki ruchu na ul. Francuskiej od autostrady do ul. Lotnisko.
231	Stowarzyszenie Razem z Naturą	Oczekujemy na przedstawienie wymiernych korzyści społecznych (spadek natężenia ruchu na ulicach miasta) po wybudowaniu linii tramwajowej od pętli Brynów do pętli Kostuchna oraz połączenia kolejowego Katowice – MPL Pyrzowice,	Transport zbiorowy	Mail uzupełniający po spotkaniu	Taką analizę można zrobić, ale nie jest to objęte umową na sporządzenie Planu. To typowe zadanie z zakresu analizy poszczególnych przedsięwzięć, co jest przedmiotem Studium Wykonalności.	Zadaniem analiz transportowych przeprowadzanych w ramach prac nad Planem nie jest analizowanie każdej inwestycji pojedynczo w sposób wyizolowany, bez uwzględniania wpływu i wzajemnych powiązań funkcjonalnych z innymi inwestycjami. W ramach prac nad Planem badane jest funkcjonowanie sieci transportowej jako całości dla określonych, zdefiniowanych wariantów rozwojowych.
232	Stowarzyszenie Razem z Naturą	Na jakiej podstawie zostały dobrane inwestycje będące podstawą analizy w wariantcie referencyjnym?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	WR jest sumą stanu istniejącego oraz zadań będących w realizacji lub całkowicie przygotowanych do realizacji. WR jest obrazem sytuacji jak niewątpliwie powstanie za kilka lat.	W wyniku przeprowadzonych konsultacji, zakres inwestycji ujętych w wariantcie referencyjnym zostanie zweryfikowany, m.in. usunięte zostanie połączenie rejonu ul. Sandacza z ul. Rolniczą. Wariant referencyjny obejmować będzie inwestycje będące w fazie realizacji.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
233	Stowarzyszenie Razem z Naturą	W wariantcie referencyjnym przewidziana jest przebudowa DK 81 na całym odcinku. Wg informacji udzielonych przed przedstawicielei UM przebudowa ul. 73-go Pułku Piechoty wraz ul Kościuszki jest, z uwagi, na szacowaną wartość robót budowlanych, mało realna do wykonania. W związku z powyższym ujęcie jej w wariantcie wyjściowym jest założeniem błędnym. Prosimy o zajęcie stanowiska.	Inwestycje drogowe	Mail uzupełniający po spotkaniu	Ujęcie inwestycji w wariantcie referencyjnym zostanie zweryfikowane w zakresie uwarunkowań finansowych.	W wyniku przeprowadzonych konsultacji, zakres inwestycji ujętych w wariantcie referencyjnym zostanie zweryfikowany, m.in. usunięte zostaną etapy II i III inwestycji pn. "Rozbudowa drogi krajowej Nr 81 od węzła autostrady A4 z DK 86 do budowanego węzła z ul. Armii krajowej". Wariant referencyjny obejmować będzie inwestycje będące w fazie realizacji.
234	Stowarzyszenie Razem z Naturą	Jaki jest przewidywany czasokres realizacji inwestycji celem osiągnięcia rozwoju sieci komunikacji wskazany w wariantcie referencyjnym? Na jakim etapie procesu inwestycyjnego są te inwestycje?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Horyzont WR to rok 2020. Inwestycje są zaawansowane w przygotowaniu lub realizacji.	W wyniku przeprowadzonych konsultacji, zakres inwestycji ujętych w wariantcie referencyjnym zostanie zweryfikowany Wariant referencyjny obejmować będzie inwestycje będące w fazie realizacji, w tym z perspektywą realizacji do 2020 roku.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
235	Stowarzyszenie Razem z Naturą	W wariantcie rozwojowym (W1) zamieszczono niezgodny z prawdą zapis mówiący, iż w ramach akcji „Tramwaj na Południe” mieszkańcy wnioskowali o budowę linii tramwajowej z pętli Brynów do pętli Kostuchna. Akcja społeczna, zainicjowana przez radnego Tomasza Godźka, poparta przez Gazetę Wyborczą, dotyczyła budowy linii tramwajowej do Ligoty i Piotrowic. Prosimy o zajęcie stanowiska w tej sprawie.	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail uzupełniający po spotkaniu	Tekst raportu zostanie odpowiednio zmodyfikowany	W celu wyeliminowania możliwości różnej interpretacji zapisów wprowadzonych przez Wykonawcę, tekst zostanie skorygowany. Przedstawiona zostanie informacja, że budowa tramwaju stanowi realizację zapisów Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030", przedsięwzięcie strategiczne PT 8 - "Budowa katowickiego szybkiego tramwaju na południe do Piotrowic i Kostuchny". Projekt uchwały w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Miasta „Katowice 2030” był przedmiotem wcześniejszych konsultacji społecznych.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
236	Stowarzyszenie Razem z Naturą	Czy prowadzone były rozmowy z PKP, dotyczące lokalizacji przestanków kolejowych? Z informacji udzielanych przez prowadzących spotkania informacyjne ws. budowy linii tramwajowej w kwietniu 2015 r wynikało, że rozwiązania takie są praktycznie niemożliwe do wprowadzenia.	Transport zbiorowy: kolej	Mail uzupełniający po spotkaniu	Kwestia skierowana do Urzędu Miasta	<p>Możliwość działań w tym zakresie jest ograniczona, gdyż dotyczą infrastruktury która nie jest zarządzana przez Miasto Katowice.</p> <p>Niemniej jednak, zadania inwestycyjne zawarte w Planie ukierunkowane są m.in. na zwiększenie udziału transportu kolejowego w podróżach poprzez budowę węzłów przesiadkowych, co powinno jednocześnie stymulować rozwój infrastruktury kolejowej. Prowadzone są uzgodnienia oraz wnioskowane są przez Miasto Katowice rozwiązania dla koordynacji zamierzeń inwestycyjnych, szczególnie w zakresie planowanej przez PKP PLK S.A. przebudowy linii kolejowej E-65. Natomiast PKP PLK S.A. w swoich zamierzeniach inwestycyjnych nie przewiduje dostosowania do ruchu pasażerskiego linii kolejowej z Ligoty do Tychów przez Murcki.</p> <p>Niezależnie od powyższego zwrócić należy uwagę na aspekt społeczny rozbudowy infrastruktury kolejowej. W wyniku protestu części mieszkańców dzielnicy Podlesie, PKP PLK S.A. odstąpiło od planowanej modernizacji linii kolejowej E-65 na tym odcinku, co znacznie ogranicza możliwości wykorzystania transportu kolejowego dla realizacji podróży w kierunku strefy centralnej miasta Katowice z dzielnic południowych oraz południowej części aglomeracji.</p>
237	Stowarzyszenie Razem z Naturą	Prosimy o wyjaśnienie na jakiej podstawie stwierdzono, że ul. Dobrego Urobku nie jest dostosowana do panującego natężenia ruchu? Pomimo jej dużej krętości codzienni jej użytkownicy nie stwierdzają powstawania na niej korków.	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Tekst raportu zostanie odpowiednio zmodyfikowany	Zapis wymaga skorygowania, problem dotyczy ciągu drogowego ulic: Dobrego Urobku - Załęska - Ligocka - Piotrowicka.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
238	Stowarzyszenie Razem z Naturą	Jaki jest rok analiz dla danych zobrazowanych na rysunkach 5-1 do 5-3?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Stan istniejący, poziom roku 2015.	Pytanie skierowane do Wykonawcy, należy uzupełnić zapisy.
239	Stowarzyszenie Razem z Naturą	W p 5.5. zapisano, że „Nowe przedsięwzięcia tramwajowe wpływają na wzrost pracy przewozowej tym środkiem transportu w obu wariantach w pasażerokilometrach rośnie o 70%, zaś w pas. – godz. pozostaje na niezmiennym poziomie”. Z uwagi, że zapis ten jest wysoce nieprecyzyjny oczekujemy na wyjaśnienie jakiego wariantu on dotyczy? Jaki jest wzrost pasażerokilometrów dla wariantów WR, W1 i W2 w stosunku do W0?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Te informacje można wyczytać z tabeli 5-1, kol. Pas-km / tramwaj; proporcja zwiększenia się potoków pasażerskich między stanem istniejącym a rokiem 2035 ma się jak 1 : 2, co oznacza wzrost pracy przewozowej o 100%; zakładając lepszą organizację ruchu pojazdów niż obecnie oszacowano, że ten wzrost popytu można obsłużyć przy zwiększeniu oferty pracy przewozowej tramwajów o 70%.	Pytanie skierowane do Wykonawcy, Niezależnie od powyższego, w wyniku przeprowadzonych konsultacji zweryfikowany zostanie zakres inwestycji ujętych w poszczególnych wariantach rozwojowych.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
240	Stowarzyszenie Razem z Naturą	<p>Zgodnie z zamówieniem (s. 40, p.3 SIWZ) Wykonawca miał przedstawić wariantowanie rozwiązań najbardziej optymalnych. Ze względu na silny opór społeczny oczekujemy na odpowiedź dlaczego takowe wariantowanie nie było prowadzone dla linii tramwajowej prowadzonej do Kostuchny? Jakie elementy były przedstawione wariantowaniu – prosimy o przekazanie wariantowanych rozwiązań wraz z oceną. Studium opracowane przez Tramwaje Śląskie zawiera szereg błędów i uchybień, które na etapie Państwa pracy mogły być naprawione. Nadmieniamy, że w prezentacji z 20.10.2015 r, opracowanej przez pana Łukasza Franek, Wykonawca wskazuje korzystniejszy wariant przebiegu „tramwaju na południe”. Miał on przebiegać wzdłuż ul. Kościuszki, Północnej i Zbożowej. Wariant tramwaju, uparcie forsowany przez miasto, wg Państwa opracowania charakteryzuje się on „słabą dostępnością dla większości mieszkańców obsługiwane obszaru.[...] Przewidziany do wdrożenia projekt nie pozwoli również na znaczące ograniczenia komunikacji autobusowej, ponieważ pasażerowie będą</p>	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail uzupełniający po spotkaniu	<p>W ramach Planu analizowane były różne warianty inwestycji komunikacyjnych. Ich preselekcji dokonano z uwzględnieniem uwarunkowań społecznych, finansowych, organizacyjnych i formalnych. Niemniej jednak, zadaniem analiz przeprowadzanych w ramach prac nad Planem nie jest wytyczanie i wskazywanie dokładnych przebiegów dróg lub innych korytarzy transportowych. Przebiegi te wynikają bądź z dotychczas opracowanych dokumentów planistycznych i projektowych lub też będą określane w kolejnych dokumentach. W ramach prac nad Planem badane jest funkcjonowanie sieci transportowej jako całości dla określonych, zdefiniowanych wariantów rozwojowych.</p>	<p>Zgłoszona opinia/uwaga dotyczy etapu roboczego prac nad Planem, gdy Wykonawca analizował różne warianty rozwiązań. Wariant ten nie jest autorskim Wykonawcy, lecz odniesieniem się do „Studium rozwojowego komunikacji tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej” opracowanego przez dr Jakuba Halora i dr Adama Moleckiego, które obejmuje całą sieć tramwajową w aglomeracji. Ze względu na taki zakres obszarowy, studium to posiada jedynie charakter kierunkowy i ekspercki, gdyż dokument ten nie został poparty żadnymi badaniami i analizami transportowymi, badaniami ankietowymi wśród mieszkańców, analizami dotyczącymi uwarunkowań terenowo-prawnych, technicznych i finansowych dla poprowadzenia poszczególnych nowych linii tramwajowych oraz koordynacji z innymi planowanymi inwestycjami transportowymi w poszczególnych miastach. Ponadto, studium to nie uwzględniało w żaden sposób uwarunkowań społecznych, dotyczących braku akceptacji przez mieszkańców poprowadzenia linii tramwajowych przy zabudowie mieszkaniowej lub w sposób wymagający wyburzeń obiektów budowlanych. Podstawowym kryterium wskazywania przebiegu linii tramwajowych w tym opracowaniu było, aby przebiegały maksymalnie przez zabudowę mieszkaniową, całkowicie pomijając powyższy aspekt społeczny. Zgodnie z SIWZ, Wykonawca w dalszych pracach przeprowadził analizy wieloaspektowe dla wskazania rozwiązań najbardziej optymalnych pod względem funkcjonalnym, ekonomicznym, przestrzennym i wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej, z uwzględnieniem obowiązujących uwarunkowań organizacyjnych, formalnych, finansowych oraz uwarunkowań społecznych. Wykonawca posiadał możliwość zapoznania się z wynikami konsultacji społecznych oraz wynikami badań ankietowych mieszkańców przeprowadzonych przez Urząd Miasta. Fakt, że wykonawca na etapie prac roboczych analizował nie tylko swoje autorskie warianty rozwiązań, świadczy o należytej staranności Wykonawcy.</p>

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
		<p>postulowali zachowanie dzisiejszych połączeń bezpośrednich”. Nasze zdziwienie budzi fakt, iż wariant wskazany przez SITK jako skrajnie niekorzystny znajduje się jako wariant optymalny w opracowaniu końcowym. Nasuwają się dwie możliwości. Pierwsza, iż Wykonawca nie dołożył należytej staranności przy wykonywaniu przedmiotu umowy i wskazał błędne rozwiązanie bądź Urząd Miasta nakazał mu umieszczenie linii tramwajowej w lesie wbrew przeprowadzonym analizom. Prosimy o zajęcie stanowiska i przedstawienia analizy ruchowych dla pierwotnie proponowanego przez Was wariantu.</p>				

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
241	Stowarzyszenie Razem z Naturą	Opracowanie postępuje się pojęciem „wąskich gardeł”. Niestety nigdzie nie zostały one jednoznacznie zdefiniowane. Czy nie bardziej racjonalne jest ich zlikwidowanie np. poprzez budowę dodatkowych pasów, przeprogramowanie cyklu sygnalizacji itp.? Prosimy o wskazanie „wąskich gardeł” i miejsc, gdzie mogą one się pojawić w myśl zadany „lepiej zapobiegać niż leczyć”.	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Metody eliminacji wąskich gardeł będą dobierane do każdego przypadku oddzielnie. Zamieszczone w materiałach dane pozwalają na zlokalizowanie najważniejszych części sieci, gdzie występuje zatłoczenie.	Plan obejmuje likwidację wąskich gardeł na sieci drogowej, zarówno poprzez przebudowę istniejących rozwiązań, m.in. węzły DK 81 w Piotrowicach i na Giszowcu, jak również poprzez nowe połączenia drogowe wyprowadzające ruch z wąskich gardeł, m.in. przedłużenie ulicy Bocheńskiego w kierunku południowym oraz przedłużenie ul. Stęślickiego w kierunku północnym.
242	Stowarzyszenie Razem z Naturą	Prosimy o zdefiniowanie pojęć: inwestycja flagowa, inwestycja priorytetowa, inwestycja ważna.	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Pojęcia te obrazują poziom ważności od najważniejszych począwszy.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.
243	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Czy opracowanie zostało stworzone jako wzorcowa rekomendacja dla rozwiązań transportowych, w tym drogowych dla miasta Katowice, czy też jest odzwierciedleniem planów inwestycyjnych UMK?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Wspomniane dwa czynniki ("wzorcowa rekomendacja" i "plany inwestycyjne") są ze sobą ściśle powiązane. W zamówieniu (SIWZ, str. 29 stwierdzono, że "badania stanowić będą zasadniczą część opracowania". Ponadto wg zapisu na str. 39 zakres prac planistycznych ma zawierać diagnozę systemu transportowego miasta Katowice (etap VII) oraz podstawowe kierunki działań w zakresie rozwoju infrastruktury systemu transportowego miasta Katowice (Etap VIII). A więc przedmiotem prac nie było "rozwiązania transportowe", ale "kierunki działań". Plan nie kieruje się ściśle tymi zapisami i często wykracza poza kwestie infrastrukturalne, ale zastrzega się, że zadaniem nie było proponowanie rozwiązań	Wykonawca w opracowaniu określił (rekomendował) kierunki działań i odpowiadające im przedsięwzięcia w zakresie transportu indywidualnego i zbiorowego, integracji i zarządzania transportem, najbardziej optymalne pod względem funkcjonalnym, ekonomicznym, przestrzennym i wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej, z uwzględnieniem obowiązujących uwarunkowań organizacyjnych, formalnych, finansowych i uwarunkowań społecznych oraz w sposób uwzględniający realizację celów strategicznych i kierunków działań określonych w Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030".

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
					technicznych poszczególnych przedsięwzięć.	
244	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Dlaczego nie powstało opracowanie modelowe, jak powinna wyglądać w Katowicach sieć dróg oraz system transportowy	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Dokumentem określającym model systemu sieci dróg jest uchwalone w roku 2012 Studium uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego. Plan jest podrzędny wobec SUIKZP.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.
245	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Jakie kryteria zostały przyjęte do wskazania tych konkretnie inwestycji w przedstawionym opracowaniu (pkt. 3.1, etap VIII)	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Zapisy zostaną rozszerzone	Zapisy wymagają rozszerzenia w zakresie zastosowanych kryteriów. Inwestycje pokazane przez Wykonawcę w pkt.3 raportu z etapu VIII wynikają z analiz zapisów obowiązujących dokumentów strategicznymi na poziomie Unii Europejskiej, krajowym, wojewódzkim, aglomeracyjnym i dokumentów przyjętych uchwałami Rady Miasta Katowice oraz diagnozy stanu istniejącego. Wykonawca w dalszych pracach przeprowadził analizy wieloaspektowe dla wskazania rozwiązań najbardziej optymalnych pod względem funkcjonalnym (analizy sieciowe), ekonomicznym, przestrzennym i wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej, z uwzględnieniem obowiązujących uwarunkowań organizacyjnych, formalnych, finansowych oraz uwarunkowań społecznych. Wykonawca posiadał możliwość zapoznania się z wynikami konsultacji społecznych oraz wynikami badań ankietowych mieszkańców przeprowadzonych przez Urząd Miasta.

Lp.	Institucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
246	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Autorzy w opracowaniu stwierdzają: str 26 „Na podstawie zgromadzonych opinii co do zakresu i pilności realizacji zadań przygotowano do wdrażania poniżej wymienione przedsięwzięcia inwestycyjne (nowe odcinki i modernizacje). Czyje to były opinie? Prosimy o przedstawienie metodologii gromadzenia i analizowania opinii? Czy były badanie opinie mieszkańców, na jakiej próbie wielkościowej i jak przyjęto próbę losową?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Zapisy zostaną skorygowane.	Pytanie skierowane do Wykonawcy, zapisy zostaną skorygowane.
247	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Czy autorzy opracowania badali celowość inwestycji zaproponowanych w punkcie 3.1? Wnosimy o przedstawienie metodologii oraz sposobu określenia celowości przeprowadzenia tychże inwestycji.	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Nie, nie badaliśmy poszczególnych inwestycji, ale badaliśmy działanie systemu jako całości (stan obecny plus te inwestycje) i wnioskowaliśmy o osiągnięciu lub nie celów strategii rozwoju zrównoważonego.	Pytanie skierowane do Wykonawców.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
248	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Proszę wskazać jaki zbiór inwestycji został rozpatrywany w analizach na podstawie którego wybrano inwestycje zaproponowane w opracowaniu?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	W ramach Planu analizowane były różne warianty inwestycji komunikacyjnych. Ich preselekcji dokonano z uwzględnieniem uwarunkowań społecznych, finansowych, organizacyjnych i formalnych. W kolejnym etapie analizowane były inwestycje wynikające z obowiązujących dokumentów i obecnie realizowane. Ponadto w ramach analiz scenariuszy rozwojowych przeanalizowano etapowanie rozwoju systemu i wówczas otrzymano wyniki co do zasad rozwoju systemu. Taki był cel części analitycznej Planu.	Wykonawca rozpatrywał zbiór inwestycji wynikający z obowiązujących dokumentów przyjętych uchwałami Rady Miasta Katowice.
249	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Jakie czynniki spowodowały, jakie przyjęto kryteria, że wybrano jako kluczowe inwestycje przedstawione w opracowaniu?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	W ramach Planu analizowane były różne warianty inwestycji komunikacyjnych. Ich preselekcji dokonano z uwzględnieniem uwarunkowań społecznych, finansowych, organizacyjnych i formalnych. W kolejnym etapie analizowane były inwestycje wynikające z obowiązujących dokumentów i obecnie realizowane. Ponadto w ramach analiz scenariuszy rozwojowych przeanalizowano etapowanie rozwoju systemu i wówczas otrzymano wyniki co do zasad rozwoju systemu. Taki był cel części analitycznej Planu.	Inwestycje pokazane przez Wykonawcę wynikają z analiz zapisów obowiązujących dokumentów strategicznymi na poziomie Unii Europejskiej, krajowym, wojewódzkim, aglomeracyjnym i dokumentów przyjętych uchwałami Rady Miasta Katowice oraz diagnozy stanu istniejącego. Wykonawca przeprowadził analizy wieloaspektowe dla wskazania rozwiązań najbardziej optymalnych pod względem funkcjonalnym (analizy sieciowe), ekonomicznym, przestrzennym i wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej, z uwzględnieniem obowiązujących uwarunkowań organizacyjnych, formalnych, finansowych oraz uwarunkowań społecznych. Wykonawca posiadał możliwość zapoznania się z wynikami konsultacji społecznych oraz wynikami badań ankietowych mieszkańców przeprowadzonych przez Urząd Miasta. Dla budowy modelu ruchu Wykonawca przeprowadził pełny zestaw tzw. Kompleksowych Badań Ruchu określony w SIWZ, w tym badania ankietowe na miarodajnej próbie mieszkańców oraz pasażerów transportu zbiorowego.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
250	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Prosimy o wskazanie jakie natężenie ruchu w chwili obecnej występuje na ulicach: Jesiotra, Jaskrów, Łososiowa, Sandacza, Rolnicza	Model ruchu/badania ruchu	Mail uzupełniający po spotkaniu	Wskazanie natężenia ruchu dla chwili obecnej (dane w czasie rzeczywistym) nie jest możliwe gdyż charakteryzuje się ono dużą zmiennością/dynamiką. Przedstawione w Planie natężenia ujęte zostały jako wartości dla szczytu porannego i popołudniowego w typowy dzień roboczy (wtorek-czwartek).	Zakres pomiarów natężeń ruchu drogowego dla Kompleksowych Badań Ruchu określony jest w SIWZ nie obejmuje badań na każdej z kilkuset istniejących w mieście Katowice dróg lokalnych i dojazdowych. Zakres tych badań obejmował niezbędne dla modelowania ruchu w skali miasta. Zadaniem analiz transportowych przeprowadzanych w ramach prac nad Planem jest funkcjonowanie sieci transportowej jako całości dla określonych, zdefiniowanych wariantów rozwojowych.
251	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Jakie czynniki spowodowały, że autorzy opracowania na równi stawiają konieczność przedłużenia Drogowej Trasy Średnicowej i jej połączenia z autostradą A4 oraz powstanie dróg „polnych” na ul. Jesiotra, Łososiowej i Jaskrów?	Inwestycje drogowe	Mail uzupełniający po spotkaniu	W żadnym razie w opracowaniu nie ma stwierdzenia, że wymienione przedsięwzięcia są traktowane "na równi". Każde ma do spełnienia inną funkcję w systemie.	W wyniku przeprowadzonych konsultacji zweryfikowany zostanie zakres inwestycji ujętych w poszczególnych wariantach rozwojowych, m.in. usunięte zostaną ulice Jesiotra, Łososiowa i Jaskrów.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
252	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Jakie czynniki spowodowały, jakie przyjęto założenia, że autorzy opracowania na równi stawiają konieczność przedłużenia Drogowej Trasy Średnicowej i jej połączenia z autostradą A4 oraz powstanie dróg lokalnych wbrew woli mieszkańców czyli połączenia ul. Sandacza z ul. Rolniczą?	Inwestycje drogowe	Mail uzupełniający po spotkaniu	Pytanie jest z tezą, nie możemy na nie odpowiadać.	W wyniku przeprowadzonych konsultacji uwzględniony będzie wniosek, aby budowa drogi lokalnej od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej została usunięta z wariantu referencyjnego. Ponadto, nie można używać stwierdzenia, że poprowadzenie drogi lokalnej od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej jest wbrew woli mieszkańców. Stanowiska mieszkańców w tym zakresie są różne, co jest zjawiskiem naturalnym, dotyczącym każdej sfery działalności publicznej. W trakcie przeprowadzanych konsultacji zgłaszane są przez mieszkańców również wnioski o konieczności budowy drogi jako lokalnej, poparte argumentacją merytoryczną oraz dokumentami formalnymi w postaci Uchwały Nr 53 Rady Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze z dnia 09.06.2015r. W obszarze tym nie są planowane żadne drogi o wysokiej przepustowości, a jedynie drogi o najniższych klasach technicznych - lokalne i dojazdowe, potrzebne w każdej dzielnicy. Zgodnie z pismem Prezydenta Miasta Katowice z dnia 13.08.2014r. skierowanym do Stowarzyszenia na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic, dla drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej zastosowane zostały w Planie klasy dróg lokalnych.
253	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	W jaki sposób zostały odwzorowane w opracowaniu przejazdu mieszkańców innych miast i wpływ tego ruchu tranzytowego i ruchu zewnętrznego na warunki ruchu? W którym miejscu opracowania można to znaleźć.	Model ruchu/badania ruchu	Mail uzupełniający po spotkaniu	Ruch zewnętrzny był badany na podstawie analizy tablic rejestracyjnych (punkty kordonowe wokół miasta). Na tej podstawie uzyskano informacje dot. relacji tranzytowych, źródłowych i docelowych	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
254	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Jakie wskaźniki rezultatu powinny być wyliczone dla planowanej inwestycji, aby określić celowość jej powstania?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Plan nie zajmuje się opłacalnością pojedynczych inwestycji - bada jedynie funkcjonalne parametry systemu jako całości. Opłacalność jest badana w fazie Studium Wykonalności, gdzie miarą jej są wskaźniki ekonomicznej wewnętrznej stopy zwrotu kapitału (EIRR) oraz stosunek korzyści do kosztów (B/C).	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.
255	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Proszę o wskazanie konkretnych wskaźników rezultatu wyliczonych dla zaproponowanych w opracowaniu inwestycji (rysunek 4-2 Inwestycje wariantu referencyjnego) ?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Pytanie nie dotyczy przedmiotu Planu, lecz Studiów wykonalności.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.
256	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Co oznacza wariant referencyjny?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	WR jest sumą stanu istniejącego oraz zadań będących w realizacji lub całkowicie przygotowanych do realizacji. WR jest obrazem sytuacji jak niewątpliwie powstanie za kilka lat.	W wyniku przeprowadzonych konsultacji z mieszkańcami, zakres inwestycji ujętych w wariantcie referencyjnym zostanie zweryfikowany. W wariantcie tym ujęte zostaną tylko inwestycje będące na etapie realizacji, dla których co najmniej już jest opracowywana dokumentacja techniczna oraz nie zostaną uwzględnione drogi dojazdowe m.in. ulice Jesiotra, Łososiowa i Jaskrów. Zgodnie z tymi kryteriami, z wariantu referencyjnego usunięta będzie droga lokalna od rejonu ulicy Sandacza do ulicy Rolniczej oraz droga lokalna od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej.
257	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Jakie były założenia przyjęte do tworzenia wariantu referencyjnego?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	To wynika z definicji powyżej	W wariantcie referencyjnym zamieszczono inwestycje, których realizacja zapisana jest w dokumentach finansowych przyjętych uchwałami Rady Miasta Katowice.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
258	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Czy założenia przyjęte do wariantu referencyjnego zostały przekazane przez UMK jako planowane inwestycje?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	To wynika z definicji powyżej	W wariantie referencyjnym zamieszczono inwestycje, których realizacja zapisana jest w dokumentach finansowych przyjętych uchwałami Rady Miasta Katowice.
259	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Proszę o wskazanie konkretnych wskaźników rezultatu wyliczonych dla inwestycji wariantu referencyjnego i wariantów inwestycyjnych: budowa drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, budowa drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej, budowa ul. Jesiotra, budowa ul. Jaskrów, budowa ul. Łososiowej	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Nie dotyczy przedmiotu Planu, lecz Studiów wykonalności	Potwierdzamy stanowisko wykonawcy.
260	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Prosimy o wyjaśnienie rysunku 5-3 Poziom swobody ruchu drogowego, stan istniejący, WO?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Poziom swobody ruchu to miernik stopnia zatłoczenia; mierzy się stosunkiem natężenia ruchu (mierzone dla stanu obecnego lub prognozowany) do tzw. przepustowości drogi; wskaźnik większy od 0,8 oznacza silne zatłoczenie, zaś powyżej 1,0 to wąskie gardło. Rysunek (po powiększeniu) pokazuje to graficznie kolorami.	Pytanie skierowane do Wykonawcy.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
261	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Co oznaczają oznaczenie PSR A i PSR B na rysunku 5-3?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	PSR - poziom swobody ruchu, litery odnoszą się do poziomów typowych A do F. Te określenia są powszechnie stosowane w inżynierii ruchu drogowego, pochodzą z amerykańskiego podręcznika HCM.	Pytanie skierowane do Wykonawcy.
262	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Jakie powinno być oznaczenie PSR aby wielomilionowa inwestycja w infrastrukturę drogową była celowa?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	To nie jest miara celowości inwestycji, tylko - zgodnie z nazwą - poziom swobody (wygody) ruchu. Projektowo dąży się do tego, aby poziomy PSR mieściły się między C a E. Polskie przepisy nie regulują tego zagadnienia.	Pytanie skierowane do Wykonawcy.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
263	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	<p>Czy zgodnie z wnioskami z analizy przedstawionymi na rysunku 5-3 i wskaźnikami PRS A dla dzielnicy Podlesie i Zarzecze, celem jest przeprowadzanie inwestycji drogowej nr 9 i 10, tj. budowa drogi od rejonu ul.Sandacza do ul.Rolniczej i budowa drogi od ul.Kościuszki do ul.Arмии Krajowej?</p> <p>Na rysunkach widać, że na ulicach tych PSR w wariantach inwestycyjnych będzie na poziomie A lub B. Nie są to więc drogi, na których ruch będzie duży. Jaka jest zatem celowość ich budowy.</p>	Inwestycje drogowe	Mail uzupełniający po spotkaniu	Wymienione ulice są klasy lokalnej i nie wymiaruje się ich pod kątem natężenia ruchu, ale pod kątem owej obsługi ruchu lokalnego występującego w każdej dzielnicy (zbieranie ruchu z obszaru zabudowy rozproszonej).	Pytanie skierowane do Wykonawcy.
264	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	<p>Czy zgodnie z rysunkiem 5-3 planowane inwestycje drogowe 9 i 10 mogłyby w przyszłości stanowić podstawę do powstania obwodnicy i być połączone z drogą krajową DK44, A4 i DK86?</p>	Inwestycje drogowe	Mail uzupełniający po spotkaniu	Sporządzany Plan słusznie nie przewiduje takiej koncepcji. Są to ulice znaczenia lokalnego, obsługują ruch wewnątrz dzielnicy.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.
265	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	<p>Prosimy o dokładną charakterystykę wskaźników rezultatu z tabeli 2-3 str 24 opracowania.</p>	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Opis wskaźników jest precyzyjny i jasny. Są to miary obciążenia ruchem badanej sieci transportowej. W powiązaniu z celami i zadaniami Planu widać, że miary te obrazują rezultaty planu.	Pytanie skierowane do Wykonawcy.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
266	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	W jaki sposób powstanie drogi od rejonu ul.Sandacza do ul.Rolniczej spowoduje realizację wskaźników rezultatu: zmniejszy średni czas podróży pasażerów transportu zbiorowego, ograniczy wzrost pracy przewozowej w ruchu samochodowym, zmniejszy skale zatłoczenia i wąskich gardeł w sieci drogowej, spowoduje wzrost udziału transportu zbiorowego w podróżach, nie wydłuży średniego czasu podróży transportem drogowym, wpłynie na spadek liczby ofiar wypadków w transporcie drogowym	Inwestycje drogowe	Mail uzupełniający po spotkaniu	Pytanie nie dotyczy przedmiotu Planu. Plan nie obejmuje wyodrębnionych analiz dla poszczególnych inwestycji, gdyż jest nakierowany na funkcjonowanie sieci transportowej jako całości, analizowanej w zdefiniowanych wariantach rozwojowych. Nie mniej jednak w kwestii realizacji wskaźników dla transportu zbiorowego, w ramach zadania budowy dróg lokalnych od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej planuje się wprowadzenie tam komunikacji zbiorowej co przyczyni się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej mieszkańców wspomnianego obszaru i częściowej realizacji przytoczonych wskaźników.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.
267	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Czy opracowanie za 920 tys. zł nie powinno przedstawiać opracowania modelowego dla miasta Katowice?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Opracowanie ma swój zakres, w odniesieniu do niego odbył się konkurencyjny przetarg. Pytanie jest z tezą, której nie da się obronić ani zakwestionować.	Dla sporządzonego SIWZ zostało przeprowadzone postępowanie przetargowe, w którym wybrana została najbardziej korzystna oferta, która jednocześnie była najtańszą.
268	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	W którym miejscu opracowania możemy znaleźć rozwiązania modelowe dla miasta Katowice?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Jeżeli pytanie dot. kwestii modelowania ruchu to znajdują się one w Etapie VIII. Ponadto etap ten zostanie uzupełniony o dodatkowe zestawienia w tej materii w związku z uwagami mieszkańców.	Pytanie skierowane do Wykonawcy.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
269	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Jaka jest korelacja między postulatami autorów, a wnioskami i na jakiej podstawie zostały te wnioski podjęte? Dlaczego występuje brak spójności w dokumencie w ujęciu systemowym?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Pytanie jest z tezą, nie da się na nie odpowiedzieć.	Pytanie skierowane do Wykonawcy.
270	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Dlaczego budowę miejsc typu „Węzeł Przesiadkowy” proponuje się w oderwaniu od jakichkolwiek inwestycji drogowych? Czy istnieje celowość budowy w Podlesiu Węzła Przesiadkowego oraz budowy w tej samej dzielnicy dróg nie związanych z możliwością dotarcia do takiego węzła?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Węzeł przesiadkowy nie musi mieć specjalnego powiązania z siecią drogową. Jak wskazuje nazwa służy do przesiadek między różnymi środkami transportu, a może być tak, że nie będzie nim samochód. Ponadto sieć drogowa Katowic jest bogata i nie jest tak, że do węzłów nie ma w ogóle dojazdu drogowego. Ponadto każdy obiekt budowlany (a węzeł takim zazwyczaj jest) musi mieć dostęp do drogi publicznej.	Planowany węzeł przesiadkowy Podlesie ma powiązanie z podstawowym ciągiem drogowym zbierającym ruch z układu dróg lokalnych i dojazdowych tj. ciągiem ulic: Armii Krajowej - Uniczowska - Grota Roweckiego. Planowane drogi lokalne mają za zadanie usprawnić powiązanie obszaru dzielnicy z drogami zbiorczymi. Aktualnie ruch ten jest prowadzony drogami, które nie posiadają parametrów dróg lokalnych oraz brak jest możliwości ich uzyskania ze względu na istniejącą zabudowę. Niezależnie od powyższego zwrócić należy uwagę na aspekt społeczny rozbudowy infrastruktury kolejowej. W wyniku protestu zorganizowanej grupy mieszkańców dzielnicy Podlesie, PKP PLK S.A. odstąpiło od planowanej modernizacji linii kolejowej E-65 na tym odcinku, co znacznie ogranicza możliwości wykorzystania transportu kolejowego dla realizacji podróży w kierunku strefy centralnej miasta Katowice z dzielnic południowych oraz południowej części aglomeracji.
271	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Dlaczego do wariantu referencyjnego nie są odnoszone konkretne inwestycje? A jeżeli tak to jakie?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Są odniesione (etap VIII, str. 29 - 32)	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy
272	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Czy opracowanie jako założenie przyjęło powstanie drogi Sandacza – Rolnicza i pozostałych dróg?	Inwestycje drogowe	Mail uzupełniający po spotkaniu	Tak, zgodnie z wykazami w Rozdziale 4 etapu VIII. Rozpatrywano zbiór inwestycji wynikający z obowiązujących dokumentów przyjętych uchwałami Rady Miasta Katowice.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. W zakresie drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej czynności były prowadzone również zgodnie z zapisami Uchwały Nr 53 Rady Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarząd z dnia 09.06.2015r. oraz pismem Prezydenta Miasta Katowice z dnia 13.08.2014r. skierowanym do Stowarzyszenia na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
273	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Czy opracowanie badało celowość powstania południowej obwodnicy Katowic?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Nie wiadomo co oznacza ten termin. Nie ma go w dokumentach planistycznych Katowic.	Opracowywany Plan nie zakłada realizacji takiej inwestycji.
274	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Czy opracowanie badało celowość powstania południowej obwodnicy Katowic w oparciu o przyszłą rozbudowę planowanej drogi od rejonu Sandacza do ulicy Rolniczej oraz ul. Owsianej w kierunku autostrady A4?	Inwestycje drogowe	Mail uzupełniający po spotkaniu	Nie badano, bo ta ulica nie stanowi obwodnicy. Zgodnie z Planem jest to droga o charakterze lokalnym i służy jedynie do obsługi dzielnicy i ruchu lokalnego.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.
275	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Czy opracowania brało pod uwagę standard życia mieszkańców w ramach planów rozwojowych?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Częściowo tak. Standard życia to również uogólniona mobilność mieszkańców która była uwzględniona i prognozowana w ramach analiz ruchowych.	Pośrednio tak, traktując standard przemieszczania się jako jeden z elementów jakości życia. Aktualnie, ruch w obszarze dzielnicy na połączeniach z drogami zbiorczymi odbywa się drogami o niskim standardzie, stanowiąc uciążliwość zgłaszaną również w ramach przeprowadzanych konsultacji. Ponadto, w wyniku protestu zorganizowanej grupy mieszkańców dzielnicy Podlesie, PKP PLK S.A. odstąpiło od planowanej modernizacji linii kolejowej E-65 na tym odcinku, co znacznie ogranicza możliwości wykorzystania niskoemisyjnego transportu kolejowego dla realizacji podróży w kierunku strefy centralnej miasta Katowice z dzielnic południowych oraz południowej części aglomeracji.
276	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Czy opracowania brało pod uwagę pogorszenie standardu życia mieszkańców planowanych inwestycji drogowych, a w szczególności drogi od rejonu ulicy Sandacza do ulicy Rolniczej?	Inwestycje drogowe	Mail uzupełniający po spotkaniu	Plan obejmuje i bada funkcjonowanie sieci jako całości. Inwestycję wycofano z wariantu referencyjnego i znajduje się w wariantcie rozwojowym. Ponadto odcinek ul. Sandacza do ul. Rolniczej stanowić będzie połączenie lokalne które z założenia ma polepszyć a nie pogorszyć standard życia mieszkańców - w tym zwiększyć dostępność do transportu zbiorowego.	Spodziewać się należy, że poprawie ulegnie standard życia mieszkańców posesji przy istniejących wąskich uliczkach obsługujących ruch lokalny na połączeniach z drogami zbiorczymi. Zjawiskiem niepokojącym jest jednak fakt, że w wyniku protestu zorganizowanej grupy mieszkańców dzielnicy Podlesie, PKP PLK S.A. odstąpiło od planowanej modernizacji linii kolejowej E-65 na tym odcinku, co znacznie ogranicza możliwości wykorzystania niskoemisyjnego transportu kolejowego dla realizacji podróży w kierunku strefy centralnej miasta Katowice z dzielnic południowych oraz południowej części aglomeracji.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
277	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Jakie jest rozkład ruchu na sieci – transport indywidualny w południowych dzielnicach i na ulicach planowanych inwestycji: ul. Kaskady, ul. Rolnicza, ul. Sandacza. Czy ten ruch uzasadnia budowę nowych dróg	Model ruchu/badania ruchu	Mail uzupełniający po spotkaniu	Plan nie rozstrzyga o potrzebie wskazanych inwestycji pojedynczych dróg, gdyż jest nakierowany na funkcjonowanie systemu transportowego jako całości dla założonych wariantów rozwojowych. Wymienione ulice są klasy lokalnej i ich nie wymiaruje się pod kątem natężenia ruchu, ale pod kątem obsługi ruchu lokalnego występującego w każdej dzielnicy.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.
278	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Czy zgodnie z analizą przedstawioną na rysunku 5.2, jest uzasadnienie powstania drogi 9 i 10 (rejon ul.Sandacza i Rolniczej oraz połączenie ul.Kościuszki i Armii Krajowej).	Inwestycje drogowe	Mail uzupełniający po spotkaniu	Plan nie rozstrzyga o potrzebie wskazanych inwestycji pojedynczych dróg, gdyż jest nakierowany na funkcjonowanie systemu transportowego jako całości dla założonych wariantów rozwojowych. Wymienione ulice są klasy lokalnej i ich nie wymiaruje się pod kątem natężenia ruchu, ale pod kątem obsługi ruchu lokalnego występującego w każdej dzielnicy.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.
279	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Jakie będą korzyści dla systemu transportowego przy wydaniu kilkunastu (lub kilkudziesięciu) milionów złotych na inwestycje 9 i 10 (rejon ul.Sandacza i Rolniczej oraz połączenie ul.Kościuszki i Armii Krajowej).	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Są to zadania lokalne, służą usprawnieniu obsługi części dzielnic południowych.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Niemniej jednak niepokojący jest fakt, że w wyniku protestu zorganizowanej grupy mieszkańców dzielnicy Podlesie, PKP PLK S.A. odstąpiło od planowanej modernizacji linii kolejowej E-65 na tym odcinku, co znacznie ogranicza możliwości wykorzystania niskoemisyjnego transportu kolejowego dla realizacji podróży w kierunku strefy centralnej miasta Katowice z dzielnic południowych oraz południowej części aglomeracji.
280	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Proszę o podanie parametrów wskaźników PSR.	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Parametrem określającym PSR jest stopień wykorzystania przepustowości.	Pytanie skierowane do Wykonawcy.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
281	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Jakie były przesłanki do przyjęcia założenia że w wariacie inwestycyjnym zmieni się podział zadań przewozowych?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	To nie są przesłanki, ale wynik modelu podziału ruchu między środkami transportu: zbiorowo i indywidualnie (samochodami). Model dokonuje podziału w funkcji stosunku czasów jazdy oboma rodzajami transportu. Nie jest to funkcja liniowa, nie jest także proporcjonalna do tych czasów. Funkcja jest kalibrowana na podstawie wyników badań ankietowych i pomiarów ruchu na sieci transportowej.	Pytanie skierowane do Wykonawcy.
282	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Na jakiej podstawie przyjęto wzrost ruchu indywidualnego o 10%?	Model ruchu/badania ruchu	Mail uzupełniający po spotkaniu	Nie przyjmowano, ale taki jest wynik analizy, jako wynik rozkładów ruchu w sieci transportowej w stanie obecnym (W0), referencyjnym (WR) i inwestycyjnych (W1 i W2).	Pytanie skierowane do Wykonawcy.
283	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Czy wzrost ruchu o 10% do roku 2035 uzasadnia inwestycję 9 i 10 (rejon ul.Sandacza i Rolniczej oraz połączenie ul.Kościuszki i Armii Krajowej)?	Inwestycje drogowe	Mail uzupełniający po spotkaniu	To nie ma związku - 10% wzrostu to średnia w skali miasta, a w różnych częściach miasta zmiany są różne. Wymienione ulice są klasy lokalnej i ich nie wymiaruje się pod kątem natężenia ruchu, ale pod kątem obsługi ruchu lokalnego występującego w każdej dzielnicy.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
284	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Jaki jest powód założenia spadku transportu zbiorowego jeżeli w innym punkcie wskazują państwo doświadczenia międzynarodowe i wskazują to jako jedyny sensowny sposób rozwoju?	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Wzrost przewozów transportem zbiorowym możliwe jest tylko w wyniku skomplikowanych procesów, wywołanych inwestycjami i organizacją systemu transportowego. Ten proces trwa długo i musi być konsekwentny. Udało się w niektórych miastach polskich uzyskać efekty poprawy zrównoważenia transportu na poziomie 50%/50% podziału między transport zbiorowy i indywidualny. W Katowicach obecnie podział ten wynosi 36%/64%, możliwe są więc zmiany pod warunkiem działań na rzecz rozwoju transportu zbiorowego.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Niemniej jednak niepokojący jest fakt, że w wyniku protestu zorganizowanej grupy mieszkańców dzielnicy Podlesie, PKP PLK S.A. odstąpiło od planowanej modernizacji linii kolejowej E-65 na tym odcinku, co znacznie ogranicza możliwości wykorzystania niskoemisyjnego transportu kolejowego dla realizacji podróży w kierunku strefy centralnej miasta Katowice z dzielnic południowych oraz południowej części aglomeracji.
285	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Czy byli badani tylko mieszkańcy Katowic, czy był badany także ruch transportowy zewnętrzny? Jak było przeprowadzone badanie?	Model ruchu/badania ruchu	Mail uzupełniający po spotkaniu	Badani byli mieszkańcy Katowic, oraz pasażerowie niezależnie od miejsca zamieszkania, a także ruch zewnętrzny poprzez analizę tablic rejestracyjnych w punktach kordonowych na granicy miasta	Dla budowy modelu ruchu przeprowadzony został pełny zestaw tzw. Kompleksowych Badań Ruchu dla określenia zachowań i potrzeb transportowych mieszkańców i osób odbywających podróże w Katowicach. Zakres przeprowadzonych Kompleksowych Badań Ruchu określony jest w SIWZ.
286	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Intuicyjnie stwierdzamy, że wielkość ruchu zewnętrznego opisana na str 49 nie jest wiarygodna. Prosimy o przekazanie szczegółowych badań (zapisano, że przebadano 10 tys. osób jedynie w Katowicach), zatem na jakiej podstawie został określony ruch zewnętrzny i tranzytowy. Prosimy o wskazanie metody badawczej?	Model ruchu/badania ruchu	Mail uzupełniający po spotkaniu	Ruch zewnętrzny był badany na podstawie analizy tablic rejestracyjnych (punkty kordonowe wokół miasta). Na tej podstawie uzyskano informacje dot. relacji tranzytowych, źródłowych i docelowych	Pytanie skierowane do Wykonawcy.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
287	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Jak można badać ruch w Katowicach mieszkańców, a określać ruch całościowy razem z tranzytem i ruchem zewnętrznym?	Model ruchu/badania ruchu	Mail uzupełniający po spotkaniu	Ruch zewnętrzny był badany na podstawie analizy tablic rejestracyjnych (punkty kordonowe wokół miasta). Na tej podstawie uzyskano informacje dot. relacji tranzytowych, źródłowych i docelowych	Dla budowy modelu ruchu przeprowadzony został pełny zestaw tzw. Kompleksowych Badań Ruchu dla określenia zachowań i potrzeb transportowych mieszkańców i osób odbywających podróże w Katowicach. Zakres przeprowadzonych Kompleksowych Badań Ruchu określony jest w SIWZ.
288	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Czy w opracowaniu zostały ujęte warunki demograficzne w Polsce – spadająca liczba mieszkańców, więcej osób starszych na emeryturze nie jeżdżąca do centrum?	Model ruchu/badania ruchu	Mail uzupełniający po spotkaniu	Tak, według prognoz GUS	Pytanie skierowane do Wykonawcy.
289	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Działając w oparciu o art. 1, art. 2 i art. 12 ust. 2 ustawy z 6.09.2001 r. o dostępie do informacji publicznej (tj. DzU. 2014, poz 782) wnosimy o udzielenie informacji publicznej na temat opracowania „Wieloletni plan rozwoju zintegrowanego systemu transportowego miasta Katowice”, a w szczególności przekazaniu kompletnego opracowania ze wszystkich etapów od pierwszego do dziewiątego.	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Dotyczy Urzędu Miasta	Zgodnie z zapisami SIWZ konsultacjom z mieszkańcami podlegają raporty dla Etapu VIII i Etapu IX, gdyż te etapy zawierają przesądzenia. Wcześniejsze etapy posiadają charakter badawczo - analityczny i nie zawierają przesądzeń. Ponadto, dokument znajduje się jeszcze w fazie opracowania, które nie zostało zakończone i stanowi dokument roboczy nie spełniający przesłanek określonych w art. 6 ust.2 ustawy o dostępie do informacji publicznej.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
290	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	Wnosimy o wydłużenie terminu zgłaszania uwag do opracowania „Wieloletni plan rozwoju zintegrowanego systemu transportowego miasta Katowice” do końca czerwca 2016 roku.	Przedłużeni e konsultacji	Mail uzupełniający po spotkaniu	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.
291	Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic	wnosimy o opracowanie alternatywnych propozycji Elementów infrastruktury liniowej – transport indywidualny dla Południowych Dzielnic Katowic – Podlesie, Zarzecze, Kostuchna w zakresie: - pkt 9 Budowa drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej; - pkt 10 Budowa drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej	Inwestycje drogowe	Mail uzupełniający po spotkaniu	Zakres opracowania nie obejmował opracowywania wariantów alternatywnych dla poszczególnych inwestycji wynikających z zapisów obowiązujących dokumentów przyjętych uchwałami Rady Miasta Katowice. Plan nie rozstrzyga o potrzebie wskazanych inwestycji pojedynczych dróg, gdyż jest nakierowany na funkcjonowanie systemu transportowego jako całości dla założonych wariantów rozwojowych. Wymienione ulice są klasy lokalnej i ich nie wymiaruje się pod kątem natężenia ruchu, ale pod kątem obsługi ruchu lokalnego występującego w każdej dzielnicy.	W analizach przeprowadzanych w ramach Planu wykorzystano rozwiązania przestrzenne wynikające z dokumentów planistycznych przyjętych uchwałą Rady Miasta Katowice oraz kierowano się opracowaniem pn. „Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego - uchwała nr X/151/11 z dnia 30 maja 2011”. Aktualnie sporządzany jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, który wskaże linie rozgraniczające obu dróg. Ponadto, w ramach prac nad planem uwzględniono zapisy Uchwały Nr 53 Rady Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze z dnia 09.06.2015r. oraz pismo Prezydenta Miasta Katowice z dnia 13.08.2014r. skierowane do Stowarzyszenia na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic.
292	Kongres Nowej Prawicy	Realizacja tramwaju na południe wpłynie negatywnie na funkcjonowanie transportu zbiorowego (nie spowoduje poprawy dostępności transportowej południowych dzielnic Katowic)	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (29.02.2016)	Teza jest dyskusyjna i nie wiadomo z czego wynika. Badania nie potwierdzają jej, a nawet przeciwnie - wykazują, że tylko to jedno przedsięwzięcie tramwajowe w skali miasta podniesie stopień wykorzystania tramwaju nawet o 40%.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Ponadto, budowa tramwaju stanowi realizację zapisów Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030", przedsięwzięcie strategiczne PT 8 - "Budowa katowickiego szybkiego tramwaju na południe do Piotrowic i Kostuchny". Projekt uchwały w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Miasta „Katowice 2030” był przedmiotem wcześniejszych konsultacji społecznych.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
293	Prezes Zarządu Fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu	Wnoskujemy o usunięcie inwestycji drogowych wariantu W2	Inwestycje drogowe	Mail (29.02.2016)	Dotyczy Urzędu Miasta	Warianty rozwojowe W1 i W2 są ukierunkowane na zrównoważony transport, niemniej jednak wariant rozwojowy W1 nakłada większy akcent na transport zbiorowy, natomiast wariant rozwojowy W2 nakłada większy akcent na transport indywidualny. Analizy modelowe tych wariantów umożliwiają określenie dalszych kierunków działań inwestycyjnych w zakresie rozwoju zintegrowanego systemu transportowego w skali całego miasta Katowice. W wyniku przeprowadzonych konsultacji zweryfikowane zostaną zakresy poszczególnych wariantów rozwojowych, natomiast każdy z wariantów w dalszym ciągu ukierunkowany będzie na rozwój zrównoważony. Brak zatem uzasadnienia wniosku.
294	Prezes Zarządu Fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu	Należy zredukować zakres i koszt powyższych projektów do akceptowalnego poziomu (wspomniano wysoki koszt projektów: węzeł Brynów – Pętla: 101 mln zł; węzeł Zawodzie: 84 mln zł; węzeł Sądowa: 51 mln zł)	Ogólne	Mail (29.02.2016)	Postulat jest bardzo ogólny - zmniejszenie kosztów oznaczać może niższe rezultaty lub zgoła rezygnację z przedsięwzięcia.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Zmniejszenie kosztów wiąże się z rezygnacją z niektórych funkcji, a tym samym nie osiągnie się zamierzonego rezultatu. Koszty zostały podane na podstawie wstępnych wersji roboczych projektów budowlanych.
295	Prezes Zarządu Fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu	Wnoskujemy o przeznaczenie kwoty min. 150 mln zł na wyznaczenie buspasów i przebudowę sygnalizacji z priorytetem dla pojazdów komunikacji publicznej.	Ogólne	Mail (29.02.2016)	Dotyczy Urzędu Miasta	W wariantcie rozwojowym W1 wskazane zostaną ulice w obszarze centralnym z buspasami, jako działania organizacyjne, uzupełniające zakres działań inwestycyjnych. Natomiast w Planie ujęte jest zadanie inwestycyjne pn. "Inteligentny system zarządzania ruchem na obszarze działania KZK GOP". Podstawową funkcją systemu będzie obszarowe sterowanie sygnalizacjami świetlnymi dla nadania priorytetu w ruchu drogowym pojazdom transportu zbiorowego. Przewidywany koszt realizacji w obszarze miasta Katowice to ok. 87 mln. zł.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
296	Prezes Zarządu Fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu	Dokument ani słowem nie wspomina o wspólnym bilecie, w tym przede wszystkim o umożliwieniu wykonywania przejazdów kolejowych na karcie ŚKUP. Wnioskujemy o włączenie tego działania do dokumentu.	Ogólne	Mail (29.02.2016)	Kwestia wspólnego biletu (choć bardzo ważna i potrzebna) nie należy do kategorii objętej Planem (infrastrukturę).	Dla realizacji kierunku działania - Poprawa komfortu podróżowania środkami transportu publicznego, Plan dodatkowo zawiera działania organizacyjne dotyczące integracji funkcjonalnej i taryfowo - biletowej transportu zbiorowego aglomeracyjnego kolejowego z transportem tramwajowym i autobusowym organizowanym na obszarze aglomeracji.
297	Prezes Zarządu Fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu	Wnioskujemy o wprowadzenie do Planu uruchomienia trasy kolejowej Katowice – Siemianowice Śl – Bytom (– Pyrzowice?) z wykorzystaniem linii nr 161 Katowice Szopienice Północne – Chorzów Stary. Według uchwalonego Krajowego Planu Kolejowego do 2003 r. ma ona być w najbliższych latach rewitalizowana. Do uruchomienia połączenia konieczne jest oprócz rewitalizacji linii w ramach KPK także budowa przystanków w Siemianowicach oraz budowa nowej łącznicy pomiędzy torami linii nr 138 i 161 w rejonie Szopienic.	Transport zbiorowy: kolej	Mail (29.02.2016)	Ten temat jest zadaniem samorządu województwa i PKP PLK S.A.	W Planie ujęta jest inwestycja obejmująca budowę połączenia kolejowego MPL "Katowice" w Pyrzowicach z Katowicami trasą zapewniającą czas przejazdu konkurencyjny do transportu drogowego, stanowiąca zadanie PKP PLK S.A.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
298	Prezes Stowarzyszenia Rowerowe Katowice	Wnoskujemy o przygotowanie wariantu 3 - nastawionego na stworzenie miasta przyjaznego dla ludzi, czyli w głównej mierze promującego niechronionych użytkowników ruchu – ograniczenie ruchu pojazdów w centrum na rzecz komunikacji zbiorowej, rowerowej i pieszych.	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Postulat jest pod adresem strategii rozwoju, a nie Planu operacyjnego.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.
299	Prezes Stowarzyszenia Rowerowe Katowice	Wnoskujemy o analizy jak można zatrzymać strumień samochodów spoza miasta na jego obrzeżach – wskazali Państwo to jako istotną przyczynę wzmożonego ruchu w mieście	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Wymaga to współpracy o zasięgu całej konurbacji z udziałem wszystkich miast/gmin oraz samorządu województwa, który organizuje transport zbiorowy w skali ponadlokalnej. Zagadnienie wykracza poza zakres Planu.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy
300	Prezes Stowarzyszenia Rowerowe Katowice	Wnoskujemy o analizę wpływu zawężania ulic, zmniejszania liczby miejsc parkingowych etc. na równowagę transportu, uzupełnione przykładami z innym miast	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Postulat słuszny, także ujęty w Planie. Jest to działanie przede wszystkim organizacyjne.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy, że nie są to działania inwestycyjne, lecz o charakterze organizacyjnych - organizacja parkowania, inżynieria ruchu, realizowane w ramach bieżących działań.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
301	Prezes Stowarzyszenia Rowerowe Katowice	Wnioskujemy o przedstawienia metod sterowania transportem poprzez wprowadzanie odpowiednich polityk cenowych (uatrakcyjnianie cen na transport zbiorowy, podnoszenie opłat parkingowych, wprowadzanie opłat za wjazd do miasta etc.)	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Postulat słuszny, także ujęty w Planie. Jest to działanie przede wszystkim organizacyjne.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy, że nie są to działania inwestycyjne, lecz o charakterze organizacyjnych - organizacja parkowania, organizacja transportu zbiorowego (w tym integracja taryfowo - biletowa w obszarze aglomeracyjnym).
302	Prezes Stowarzyszenia Rowerowe Katowice	Wnioskujemy o ocenę wpływu budowy infrastruktury rowerowej na wielkość ruchu rowerowego	Transport rowerowy	Mail uzupełniający po spotkaniu	Postulat słuszny, także ujęty w Planie. Jest to działania przede wszystkim organizacyjne. Powinien być podjęty w ramach prac nad siecią dróg rowerowych.	Równoległe z Planem prowadzone są przez Miasto Katowice wspólne działania z udziałem przedstawicieli środowiska rowerzystów w zakresie realizacji Polityki rowerowej, m.in. opracowywany jest projekt Podstawowej sieci infrastruktury rowerowej. Jego założeniem jest skomunikowanie rowerowe poszczególnych dzielnic ze strefą centralną. Począwszy od bieżącego roku, projekt ten będzie etapami wdrażany. W rozdziale rowerowym zawarty będzie opis kierunków działań infrastrukturalnych dla zwiększenia wielkości ruchu rowerowego.
303	Prezes Stowarzyszenia Rowerowe Katowice	W raporcie powołują się Państwo na budowę twardej infrastruktury rowerowej na podstawie koncepcji tras rowerowych przedstawionych przez Miasto. Do chwili obecnej taki dokument nie został upubliczniony, nie znamy zatem jego merytorycznej jakości oraz tego czy spełnia oczekiwania środowiska rowerowego.	Transport rowerowy	Mail uzupełniający po spotkaniu	Plan zostanie uzupełniony o kwestie rowerowe w ramach rozdziału podejmującego tą tematykę. Zagadnienie to będzie opisane w ujęciu podstawowej sieci infrastruktury rowerowej.	Równoległe z Planem prowadzone są przez Miasto Katowice wspólne działania z udziałem przedstawicieli środowiska rowerzystów w zakresie realizacji Polityki rowerowej, m.in. opracowywany jest projekt Podstawowej sieci infrastruktury rowerowej. Jego założeniem jest skomunikowanie rowerowe poszczególnych dzielnic ze strefą centralną. Począwszy od bieżącego roku, projekt ten będzie etapami wdrażany. W rozdziale rowerowym zawarty będzie opis kierunków działań infrastrukturalnych dla zwiększenia wielkości ruchu rowerowego.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
304	Osoba fizyczna	Dlaczego udostępniono jedynie 2 z 10 części opracowania	Ogólne	Mail (29.02.2016)	Dotyczy Urzędu Miasta	Zgodnie z zapisami SIWZ konsultacjom z mieszkańcami podlegają raporty dla Etapu VIII i Etapu IX, gdyż te etapy zawierają przesądzenia. Wcześniejsze etapy posiadają charakter badawczo - analityczny i nie zawierają przesądzeń. Ponadto, dokument znajduje się jeszcze w fazie opracowania, które nie zostało zakończone i stanowi dokument roboczy nie spełniający przesłanek określonych w art. 6 ust.2 ustawy o dostępie do informacji publicznej.
305	Osoba fizyczna	Czemu na służyć ujęcie kilkusetmetrowych odcinków dróg, np. ul. Szybowcowa? Czy na prawdę wymaga to ujęcia w studium podobnie jak drogi z ul. Bażantów?	Inwestycje drogowe	Mail (29.02.2016)	Ulica Szybowcowa znajduje się na etapie realizacji prac budowlanych, natomiast dla drogi z ul. Bażantów opracowana została dokumentacja projektowa	W wariantie referencyjnym zamieszczono wszystkie drogi będące obecnie na etapie realizacji (kompletna lub realizowana dokumentacja techniczna) lub ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej do 2035 roku - w tym ulicę Szybowcowa oraz przedłużenie ulicy Bażantów. W wyniku przeprowadzonych konsultacji z mieszkańcami, w wariantie referencyjnym pozostawione zostaną jedynie drogi o znaczeniu podstawowym w trakcie realizacji (kompletna lub realizowana dokumentacja techniczna). Niemniej jednak, w Planie ujęte są wszystkie planowane inwestycje drogowe, na różnym etapie przygotowania oraz o różnym znaczeniu dla funkcjonowania systemu transportowego miasta jako całości. Gradacja ich znaczenia pokazywana jest poprzez kwalifikowanie do poszczególnych wariantów rozwojowych oraz zdefiniowanych grup ważności - inwestycje flagowe, priorytetowe, ważne i pozostałe.
306	Osoba fizyczna	Jakie zmiany w komunikacji publicznej są proponowane?	Transport zbiorowy	Mail (29.02.2016)	W Planie podano przesądzenia w zakresie infrastruktury, natomiast kwestie zmian w komunikacji publicznej są działaniami organizacyjnymi. Będą podjęte równoległe przez odpowiednie organizacje.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Niemniej jednak, realizacja planowanych inwestycji w zakresie infrastruktury tramwajowej oraz węzłów przesiadkowych, pociągnie za sobą konieczność zmian w organizacji ruchu autobusowego. Planowana jest remarszrutyzacja linii autobusowych, w większym stopniu linie te będą pełnić funkcje dowozowe do transportu szynowego, który będzie pełnił podstawową rolę w zakresie obsługi transportem zbiorowym strefy centralnej miasta.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
307	Osoba fizyczna	Czy przewiduje się likwidację linii autobusowych?	Transport zbiorowy: autobusy	Mail (29.02.2016)	Nie jest to rozpatrywane w tej fazie, choć rozwój sieci tramwajowej będzie pozwalał na zmiany w organizacji przewozów autobusowych.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Realizacja planowanych inwestycji w zakresie infrastruktury tramwajowej oraz węzłów przesiadkowych, pociągnie za sobą konieczność zmian w organizacji ruchu autobusowego. Planowana jest remarszrutyzacja linii autobusowych, w większym stopniu linie te będą pełnić funkcje dowozowe do transportu szynowego, który będzie pełnił podstawową rolę w zakresie obsługi transportem zbiorowym strefy centralnej miasta.
308	Osoba fizyczna	Dlaczego zaniechano budowy tramwaju do Ligoty i Piotrowic?	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (29.02.2016)	Więcej inwestycji tramwajowych nie jest możliwych ze względu na ograniczenia finansowe i brak terenów pod infrastrukturę.	Budowa tramwaju do Piotrowic planowana jest w ramach zamierzenia inwestycyjnego pn. "Rozbudowa układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna", ujętego w budżecie miasta Katowice - uchwała Rady Miasta. Budowa linii tramwajowej do Ligoty była już wielokrotnie analizowana, m.in. w ramach prac nad Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice - II edycja oraz prac nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Ligoty. Ze względu na brak terenów pod infrastrukturę tramwajową wolnych od zabudowy, w SUIKZP nie został wskazany przebieg linii do Ligoty. Poprowadzenie linii wiązałoby się z licznymi wyburzeniami oraz poprowadzeniem linii na wielu odcinkach bezpośrednio przy zabudowie mieszkaniowej, co nie jest akceptowane przez mieszkańców.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
309	Osoba fizyczna	Co jest powodem budowy tramwaju przez Las w wariantcie opracowanym przez spółkę Tramwaje Śląskie? Jest to wariant, który nie jest przez mieszkańców akceptowany.	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (29.02.2016)	Uwaga nie dotyczy prac nad Planem, które prowadzono z wykorzystaniem już wykonanych wcześniej analiz, tak jak to wyjaśnia Urząd Miasta.	Wariant przebiegu linii tramwajowej do dalszych prac projektowych został wprowadzony z uwzględnieniem wyników akcji informacyjnej i badania ankietowego dot. preferencji mieszkańców wobec szybkiej linii tramwajowej na południe Katowic przeprowadzonych przez Urząd Miasta oraz studium przedprojektowego dla zadania pn. "Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i Aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach" opracowanego na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A. Przebieg trasy wzdłuż ulic Jankego, Szewskiej i Radockiego pokazany w SUIKZP jako proponowany, był już wcześniej analizowany i nie jest akceptowany przez mieszkańców ze względu na skalę wyburzeń obiektów budowlanych oraz poprowadzenie linii tramwajowej przy zabudowie mieszkaniowej.
310	Osoba fizyczna	Czy uwzględniono inne dokumenty miasta jak strategia rozwoju?	Ogólne	Mail (29.02.2016)	Tak, są one wymienione w opracowaniu.	Pytanie skierowane do Wykonawcy.
311	Osoba fizyczna	Czy uwzględniono inne dokumenty miasta jak strategia ochrony środowiska?	Ogólne	Mail (29.02.2016)	Tak, są one wymienione w opracowaniu.	Pytanie skierowane do Wykonawcy.
312	Osoba fizyczna	Jakie wyznaczone są korytarze tras rowerowych.	Transport rowerowy	Mail (29.02.2016)	Plan zostanie uzupełniony o kwestie rowerowe w ramach rozdziału podejmującego tą tematykę. Zagadnienie to będzie opisane w ujęciu podstawowej sieci infrastruktury rowerowej.	Równoległe z Planem prowadzone są przez Miasto Katowice wspólne działania z udziałem przedstawicieli środowiska rowerzystów w zakresie realizacji Polityki rowerowej, m.in. opracowywany jest projekt Podstawowej sieci infrastruktury rowerowej. Jego założeniem jest skomunikowanie rowerowe poszczególnych dzielnic ze strefą centralną. Poczynając od bieżącego roku, projekt ten będzie etapami wdrażany. W rozdziale rowerowym zawarty będzie opis kierunków działań infrastrukturalnych dla zwiększenia wielkości ruchu rowerowego.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
313	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na południe na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (29.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynów do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
314	Osoba fizyczna	Wnosi o wyniki badań ankietowych popytu na linię tramwajową do Kostuchny	Model ruchu/badania ruchu	Mail (29.02.2016)	Dotyczy Urzędu Miasta	Badania ankietowe przeprowadzane były w ramach studium przedprojektowego dla zadania pn. "Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i Aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach" opracowanego na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A. Ponadto, Urząd Miasta przeprowadził akcję informacyjną i badania ankietowe dotyczące preferencji mieszkańców wobec szybkiej linii tramwajowej na południe Katowic. Wyniki badań ankietowych dostępne są na stronie www.katowice.eu w zakładce konsultacje społeczne.
315	Osoba fizyczna	Odnosząc się do raportu IX str. 12, proszę o jednoznaczne wpisanie informacji stwierdzającej, że jedyna duża inwestycja związana z transportem zbiorowym dla Katowic umieszczona w wariantcie pierwszym - budowa linii tramwajowej - nie zwiększy popytu na transport zbiorowy.	Ogólne	Mail (29.02.2016)	W tekście nie podano takiej informacji - mowa o tym, że udział transportu zbiorowego wzrośnie do roku 2020 i utrzyma się na tym poziomie; z tabeli 5-1 w etapie VIII wynika, że ruch transportem zbiorowym w okresie 2015 do 2020 wzrośnie o 2%, zaś w okresie 2020 do 2025 spadnie o 2%, czyli bilans byłby poziom stały. Gdyby nie podejmować inwestycji - spadek wyniósłby 2%.	Pytanie skierowane do Wykonawcy. Niemniej jednak, w wyniku przeprowadzonych konsultacji zakresy wariantów rozwojowych zostaną zweryfikowane.
316	Osoba fizyczna	proszę o przedstawienie wyników rozkładu potoków transportu indywidualnego oraz zbiorowego na sieć dla planowanych wariantów W1 oraz W2.	Model ruchu/badania ruchu	Mail (29.02.2016)	Plansze takie będą dostępne cyfrowo.	Pytanie skierowane do Wykonawcy. Niemniej jednak, w wyniku przeprowadzonych konsultacji zakresy wariantów rozwojowych W1 i W2 zostaną zweryfikowane.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
317	Osoba fizyczna	W analizach Planu brak jest szerszego kontekstu, również takiego, który wykracza poza granice samego miasta.	Ogólne	Mail (29.02.2016)	Tak został określony zakres pracy w SIWZ.	Plan dotyczy rozwoju zintegrowanego systemu transportowego miasta Katowice, zatem badania i analizy nie były prowadzone w skali i na obszarze aglomeracji. Realizacja studiów transportowych w skali i na obszarze aglomeracji wykracza poza zakres zadań Miasta Katowice.
318	Osoba fizyczna	Brak jest prezentacji zdecydowanych, śmiałych alternatyw dla nie rokujących dobrze założeń. Zaprezentowany plan pozbawiony jest wizji zmian, przesunięcia priorytetów rozwojowych. Chociażby poprzez uwzględnienie transportu kolejowego jako osi funkcjonalnej przyszłego systemu.	Ogólne	Mail (29.02.2016)	Plan skonstruowany jest realizacyjnie i zadaniowo. Okres programowania nie jest długi (20 lat), nie jest o czas na zrealizowanie nowych wizji. Miejscem wizji jest SUIKZP i strategia, a nie plan operacyjny.	Potwierdzamy stanowisko wykonawcy. Ponadto, zgodnie z SIWZ rozwiązania analizowane były pod względem uwarunkowań terenowo - prawnych, technicznych i finansowych oraz społecznych.
319	Osoba fizyczna	Konieczne jest również uwzględnienie planów budowy sieci dróg rowerowych, jako zwartego i logicznego systemu, stanowiącego realną alternatywę dla transportu samochodowego.	Transport rowerowy	Mail (29.02.2016)	Plan zostanie uzupełniony o kwestie rowerowe w ramach rozdziału podejmującego tą tematykę. Zagadnienie to będzie opisane w ujęciu podstawowej sieci infrastruktury rowerowej.	Równoległe z Planem prowadzone są przez Miasto Katowice wspólne działania z udziałem przedstawicieli środowiska rowerzystów w zakresie realizacji Polityki rowerowej, m.in. opracowywany jest projekt Podstawowej sieci infrastruktury rowerowej. Jego założeniem jest skomunikowanie rowerowe poszczególnych dzielnic ze strefą centralną. Poczynając od bieżącego roku, projekt ten będzie etapami wdrażany. W rozdziale rowerowym zawarty będzie opis kierunków działań infrastrukturalnych dla zwiększenia wielkości ruchu rowerowego.
320	Osoba fizyczna	Rysunki 1-2 i 1-3 - z analiz należało by wykluczyć obszary zajmowane przez las. (etap VIII)	Ogólne	Mail (29.02.2016)	Uwaga nie jest uzasadniona, bo tereny lasów (wszak oznaczone) mogą być obiektem zainteresowania z powodu podróży w celach choćby rekreacyjnych.	Uwaga skierowana do Wykonawcy.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
321	Osoba fizyczna	Rysunki 1-2 i 1-3 - należało by dobrać lepszą skalę barwną np.: drogi - od błękitnego po granatowy, dostępność od żółtego po czerwony) (etap VIII)	Ogólne	Mail (29.02.2016)	Kwestie kolorów zależą często od drukarki lub systemu operacyjnego	Uwaga skierowana do Wykonawcy.
322	Osoba fizyczna	rozdział 4.3 - kompletny brak wymienionych działań mających na celu zwiększenie udziału transportem rowerowym. Propozycja - wymiennie takich działań jak: budowa sieci podstawowych dróg rowerowych łączących dzielnice, budowa sieci wypożyczalni rowerowych i stojaków rowerowych obejmujących całe miasto. (etap VIII)	Transport rowerowy	Mail (29.02.2016)	Plan zostanie uzupełniony o kwestie rowerowe w ramach rozdziału podejmującego tą tematykę. Zagadnienie to będzie opisane w ujęciu podstawowej sieci infrastruktury rowerowej.	Równoległe z Planem prowadzone są przez Miasto Katowice wspólne działania z udziałem przedstawicieli środowiska rowerzystów w zakresie realizacji Polityki rowerowej, m.in. opracowywany jest projekt Podstawowej sieci infrastruktury rowerowej. Jego założeniem jest skomunikowanie rowerowe poszczególnych dzielnic ze strefą centralną. Począwszy od bieżącego roku, projekt ten będzie etapami wdrażany, wspólnie z rozwojem systemu wypożyczalni rowerów. W zakresie stojaków rowerowych, to są i będą lokalizowane w ramach działań Miasta Katowice bieżących i inwestycyjnych, m.in. na planowanych węzłach przesiadkowych.
323	Osoba fizyczna	rozdział 4.3 - brak wymienionych wszystkich inwestycji tramwajowych ujętych w "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Katowic – aktualizacja" z 2012 roku. Propozycja - wymiennie takich inwestycji jak: budowa połączenia tramwajowego do osiedla Witosa, budowa połączenia tramwajowego do Bogucic, budowa połączenia tramwajowego do Giszowca. (etap VIII)	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (29.02.2016)	Nieporozumienie: Plan różni się tym od SUIKZP, że pokazuje przedsięwzięcia na osi czasu, zaś Studium tylko lokalizacje (możliwość realizacji).	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
324	Osoba fizyczna	rysunek 4-6 - źle zaznaczone przedłużenie ul. Bocheńskiego, wg "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Katowic – aktualizacja" ul. Bocheńskiego ma się łączyć z ul. Kolejową (i DK81). Obecnie opracowywany dokument powinien być zgodny z już uchwalonymi ustawami miasta. (etap VIII)	Inwestycje drogowe	Mail (29.02.2016)	Planowane jest etapowanie realizacji przebiegu ze względu na niedostępny teren. Dopuszcza to SUIKZP	W Planie przedsięwzięcia pokazywane są na osi czasu, zatem pokazanie przedłużenia ul.Bocheńskiego jedynie do obszaru w rejonie ulic Kijowskiej i Hadyny nie świadczy o rezygnacji kontynuacji poprowadzenia tej drogi do ul. Kolejowej, lecz o podziale zadania na etapy realizacyjne.
325	Osoba fizyczna	rysunek 4-6 - przedłużenie ul. Bocheńskiego jako inwestycja drogowa powinna być ujęta w rozdziale 4.4.(etap VIII)	Inwestycje drogowe	Mail (29.02.2016)	Nieporozumienie - W1 tez zawiera drogi.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.
326	Osoba fizyczna	rozdział 4.4 - brak wymienionych wszystkich inwestycji drogowych ujętych w "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Katowic – aktualizacja" z 2012 roku. (etap VIII)	Inwestycje drogowe	Mail (29.02.2016)	Nieporozumienie: Plan różni się tym od SUIKZP, że pokazuje przedsięwzięcia na osi czasu, zaś Studium tylko lokalizacje.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
327	Osoba fizyczna	rozdziały 5 i 6 - niepotrzebne porównanie wariantów W1 i W2. Propozycja - należało by poddać analizie i porównać poszczególne inwestycje wymienione w rozdziałach 4.3 i 4.4. W podsumowaniu należało by umieścić zalety i wady każdej z rozpatrywanych inwestycji w rozdziałach 4.3 i 4.4. (etap VIII)	Ogólne	Mail (29.02.2016)	Przedmiotem Planu nie są pojedyncze inwestycje, ale kierunki działań i korytarze transportowe. Propozycja więc nie jest do wykorzystania.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Zadaniem Planu nie jest porównywanie poszczególnych, pojedynczych inwestycji, wytyczanie i wskazywanie dokładnych przebiegów poszczególnych dróg lub innych korytarzy transportowych. Przebiegi te wynikają bądź z dotychczas opracowanych dokumentów planistycznych i projektowych lub też będą określone w kolejnych dokumentach. W ramach prac nad Planem badane jest funkcjonowanie sieci transportowej jako całości dla określonych, zdefiniowanych wariantów rozwojowych.
328	Osoba fizyczna	Należało by przenieść budowę przedłużenia ul. Grundmanna do autostrady A4 z inwestycji ważnych do inwestycji priorytetowych. Uzasadnienie: inwestycja nie tylko będzie stanowiła połączenie DTŚ z A4, ale też odciążą zakorkowaną ul. Mikołowską przez co skróci czas dojazdu komunikacji miejskiej z południa do centrum miasta. (etap IX)	Inwestycje drogowe	Mail (29.02.2016)	Analizy potwierdziły, że inwestycja jest ważna dla jakości funkcjonowania sieci transportowej jako całości.	Inwestycja obejmująca przedłużenie ul. Grundmanna do autostrady A-4 zakwalifikowana została do grupy inwestycji ważnych. Kwalifikowanie inwestycji do poszczególnych grup ważności przeprowadzane było w sposób wielokryterialny, uwzględniający m.in. uwarunkowania techniczne, terenowe, formalne oraz finansowe realizacji inwestycji oraz społeczne. Analizy te uzasadniają potraktowanie inwestycji jako ważnej.
329	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na południe na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (29.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynów do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
330	Osoba fizyczna	Wniosek o przedłużenie konsultacji społecznych do końca kwietnia	Przedłużenie konsultacji	Mail (29.02.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
331	Osoba fizyczna	Co spowodowało tak radykalną zmianę proponowanego przez Państwa wariantu przebiegu trasy tramwajowej do Kostuchny? (w stosunku do prezentowanego materiału dnia 20.10.2015r.)	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (29.02.2016)	W ramach Planu analizowane były różne warianty inwestycji komunikacyjnych. Ich preselekcji dokonano z uwzględnieniem uwarunkowań społecznych, finansowych, organizacyjnych i formalnych. Niemniej jednak, zadaniem analiz przeprowadzanych w ramach prac nad Planem nie jest wytyczanie i wskazywanie dokładnych przebiegów dróg lub innych korytarzy transportowych. Przebiegi te wynikają bądź z dotychczas opracowanych dokumentów planistycznych i projektowych lub też będą określone w kolejnych dokumentach. W ramach prac nad Planem badane jest funkcjonowanie sieci transportowej jako całości dla określonych, zdefiniowanych wariantów rozwojowych.	Prezentowane przebiegi linii tramwajowej na roboczym spotkaniu posiadały wyłącznie charakter wstępnych materiałów roboczych, podlegających dalszym analizom. Zgodnie z SIWZ wykonawca był zobowiązany rozpatrywać różne warianty rozwiązań, a następnie analizować i wskazywać najbardziej optymalne pod względem funkcjonalnym, ekonomicznym i przestrzennym oraz z uwzględnieniem uwarunkowań organizacyjnych, formalnych, możliwości finansowych realizacji zadań i skutków społecznych. W kolejnych etapach prac wstępne warianty rozwiązań były weryfikowane i dostosowywane do uwarunkowań, które nie były uwzględniane na etapie wstępnym.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
332	Osoba fizyczna	Czy w okresie 20.10.2015-19.02.2016 przeprowadzono dodatkowe badania, które skłoniły autorów opracowania do zmiany przebiegu tramwaju do Kostuchny?	Ogólne	Mail (29.02.2016)	Dodatkowych badań ruchu nie przeprowadzono, natomiast analizowano dodatkowe uwarunkowania.	Zgłoszona opinia/uwaga dotyczy etapu roboczych prac nad Planem, gdy Wykonawca analizował różne warianty rozwiązań. Wariant ten nie był autorskim Wykonawcy, lecz odniesieniem się do „Studium rozwojowego komunikacji tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej” opracowanego przez dr Jakuba Halora i dr Adama Moleckiego, które obejmuje całą sieć tramwajową w aglomeracji. Ze względu na taki zakres obszarowy, studium to posiada jedynie charakter kierunkowy i ekspercki, gdyż dokument ten nie został poparty żadnymi badaniami i analizami transportowymi, badaniami ankietowymi wśród mieszkańców, analizami dotyczącymi uwarunkowań terenowo-prawnych, technicznych i finansowych dla poprowadzenia poszczególnych nowych linii tramwajowych oraz koordynacji z innymi planowanymi inwestycjami transportowymi w poszczególnych miastach. Ponadto, studium to nie uwzględniło w żaden sposób uwarunkowań społecznych, dotyczących braku akceptacji przez mieszkańców poprowadzenia linii tramwajowych przy zabudowie mieszkaniowej lub w sposób wymagający wyburzeń obiektów budowlanych. Podstawowym kryterium wskazywania przebiegu linii tramwajowych w tym opracowaniu było, aby przebiegały maksymalnie przez zabudowę mieszkaniową, całkowicie pomijając powyższy aspekt społeczny. Zgodnie z SIWZ, Wykonawca w dalszych pracach przeprowadził analizy wieloaspektowe dla wskazania rozwiązań najbardziej optymalnych pod względem funkcjonalnym, ekonomicznym, przestrzennym i wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej, z uwzględnieniem obowiązujących uwarunkowań organizacyjnych, formalnych, finansowych oraz uwarunkowań społecznych. Wykonawca posiadał możliwość zapoznania się z wynikami konsultacji społecznych oraz wynikami badań ankietowych mieszkańców przeprowadzonych przez Urząd Miasta. Fakt, że wykonawca na etapie prac roboczych analizował nie tylko swoje autorskie warianty rozwiązań, świadczy o należytej staranności Wykonawcy.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
333	Osoba fizyczna	Czy opracowanie 'Wieloletni plan rozwoju zintegrowanego systemu transportowego miasta Katowice' jest projektem autorskim konsorcjum firm wyżej wymienionych?	Ogólne	Mail (29.02.2016)	Jest projektem autorskim z prawem Zamawiającego do wprowadzania zgłaszania uwag.	Zgodnie z SIWZ, na etapie wstępnych prac roboczych Wykonawca był zobowiązany rozpatrywać różne warianty rozwiązań, a następnie analizować i wskazywać najbardziej optymalne pod względem funkcjonalnym, ekonomicznym i przestrzennym oraz z uwzględnieniem uwarunkowań organizacyjnych, formalnych, możliwości finansowych realizacji zadań i skutków społecznych. W kolejnych etapach prac wstępne warianty rozwiązań były weryfikowane i dostosowywane do uwarunkowań, które nie były uwzględniane na etapie wstępnym.
334	Osoba fizyczna	Czy wyżej wymienione opracowanie miało mieć charakter niezależnej ekspertyzy pomocnej w rozwiązywaniu problemów transportowych miasta Katowice wykonanej przez profesjonalistów zajmujących się rzeczą problematyką?	Ogólne	Mail (29.02.2016)	Opracowanie stanowi specjalistyczny materiał do podejmowania decyzji przez gminę.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.
335	Osoba fizyczna	Jako mieszkańcy osiedla przy ul. Narutowicza i 18-go Sierpnia w Katowicach protestujemy przeciwko wskazaniu przedłużenia ul. Grundmanna do autostrady A4 jako inwestycji ważnej. W naszej opinii inwestycja ta nie powinna być rekomendowana do realizacji ze względu na negatywne konsekwencje	Inwestycje drogowe	Mail (29.02.2016)	Analizy wykazały, że droga obciąża się w podobnym stopniu jak sąsiednia i równoległa ul. Mikołowska (np. wariant W2, rok 2025, szczyt popołudniowy). Daje to potencjał do dalszych analiz	Przedłużenie ul. Grundmanna do autostrady A4 jest inwestycją bardzo istotną z punktu widzenia poprawy jakości funkcjonowania systemu transportowego obszaru centralnego miasta dla wyprowadzenia ruchu z ul. Mikołowskiej, m.in. poprawa funkcjonowania komunikacji autobusowej poprzez wydzielenie buspasów. Uwzględniając dodatkowo inny wniosek zgłoszony w ramach konsultacji, aby przedłużenie Grundmanna było inwestycją flagową – czyli najważniejszą, uzasadnione jest pozostawienie zapisów bez zmian.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
336	Osoba fizyczna	Trasa obecnie prezentowana w Państwa Wieloletnim planie była uprzednio opisywana jako niedostępna dla większości mieszkańców obsługiwanego obszaru ze względu na zbyt dużą odległość do przystanków, co nie spowoduje znacznego ograniczenia komunikacji autobusowej. Zwracam się z prośbą o podanie czynników środowiskowych, ekonomicznych, społecznych lub innych, które spowodowały wskazanie przez Państwa do realizacji tak nieuzasadnionego przebiegu tzw. „tramwaju na południe”.	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (29.02.2016)	W ramach Planu analizowane były różne warianty inwestycji komunikacyjnych. Ich preselekcji dokonano z uwzględnieniem uwarunkowań społecznych, finansowych, organizacyjnych i formalnych. Niemniej jednak, zadaniem analiz przeprowadzanych w ramach prac nad Planem nie jest wytyczanie i wskazywanie dokładnych przebiegów dróg lub innych korytarzy transportowych. Przebiegi te wynikają bądź z dotychczas opracowanych dokumentów planistycznych i projektowych lub też będą określane w kolejnych dokumentach. W ramach prac nad Planem badane jest funkcjonowanie sieci transportowej jako całości dla określonych, zdefiniowanych wariantów rozwojowych.	Zgodnie z SIWZ, na etapie wstępnych prac roboczych Wykonawca był zobowiązany rozpatrywać różne warianty rozwiązań, a następnie analizować i wskazywać najbardziej optymalne pod względem funkcjonalnym, ekonomicznym i przestrzennym oraz z uwzględnieniem uwarunkowań organizacyjnych, formalnych, możliwości finansowych realizacji zadań i skutków społecznych. W kolejnych etapach prac wstępne warianty rozwiązań były weryfikowane i dostosowywane do uwarunkowań, które nie były uwzględniane na etapie wstępnym. Wariant przebiegu linii tramwajowej do dalszych prac projektowych został wprowadzony z uwzględnieniem wyników akcji informacyjnej i badania ankietowego dot. preferencji mieszkańców wobec szybkiej linii tramwajowej na południe Katowic przeprowadzonych przez Urząd Miasta oraz studium przedprojektowego dla zadania pn. "Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i Aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach" opracowanego na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A., zawierającego wieloaspektowe analizy wariantów.
337	Osoba fizyczna	Wnoszę o udzielenie odpowiedzi czy intensywność zabudowy w dzielnicach południowych Zarzecze ,Podlesie w Katowicach wymaga budowy dróg o wysokiej przepustowości wskazanych w zakresie - realizacja „Elementów infrastruktury liniowej-transport indywidualny dla Południowych Dzielnic Katowic -Podlesie, Zarzecze, Kostuchna w pkt.9 i 10 wskazanych na stronie 30 i 31 opracowania Etap VIII	Inwestycje drogowe	Mail uzupełniający po spotkaniu	Wskazane drogi nie mają cech „dróg o wysokiej przepustowości”. Są to drogi o funkcji lokalnej potrzebne w każdej dzielnicy. Plan nie rozstrzyga o potrzebie inwestycji pojedynczych dróg lokalnych, gdyż jest nakierowany na funkcjonowanie sieci jako całości.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. W obszarze tym nie są planowane żadne drogi o wysokiej przepustowości - zbiorcze lub główne, a jedynie drogi o najniższych klasach technicznych - lokalne i dojazdowe, potrzebne w każdej dzielnicy. Zgodnie z zapisami Uchwały Nr 53 Rady Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze z dnia 09.06.2015r. oraz pismem Prezydenta Miasta Katowice z dnia 13.08.2014r. skierowanym do Stowarzyszenia na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic, dla drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej oraz drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej, zastosowane zostały w Planie klasy dróg lokalnych. Ponadto, uwzględniony będzie wniosek, aby budowa drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej została usunięta z wariantu referencyjnego. Budowa tej drogi oraz drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej będą ujęte tylko w wariantcie rozwojowym.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
338	Osoba fizyczna	Jakie konkretnie preferencje i analizy wskazują na konieczność budowy wskazanych dróg (pkt 9 i 10, str 30 i 31 etap VIII	Inwestycje drogowe	Mail uzupełniający po spotkaniu	Wskazane drogi nie mają cech „dróg o wysokiej przepustowości”. Są to drogi o funkcji lokalnej potrzebne w każdej dzielnicy. Plan nie rozstrzyga o potrzebie inwestycji pojedynczych dróg lokalnych, gdyż jest nakierowany na funkcjonowanie sieci jako całości.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Przebieg drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej oraz drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej określony został w obowiązujących dokumentach planistycznych i opracowaniach studialnych, m.in. "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice - II edycja" oraz „Studium transportowym dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego - uchwała nr X/151/11 z dnia 30 maja 2011”. Potwierdzamy zasadność budowy dróg lokalnych, zgodnie z zapisami Uchwały Nr 53 Rady Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze z dnia 09.06.2015r. oraz pismem Prezydenta Miasta Katowice z dnia 13.08.2014r. skierowanym do Stowarzyszenia na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic. W obszarze tym planowane są jedynie drogi o najniższych klasach technicznych - lokalne i dojazdowe, potrzebne w każdej dzielnicy. Ponadto, uwzględniony będzie wniosek, aby budowa drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej została usunięta z wariantu referencyjnego. Budowa tej drogi oraz drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej będą ujęte tylko w wariantcie rozwojowym.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
339	Osoba fizyczna	Druga uwaga dotyczy transportu publicznego, który w dzielnicach południowych jest w rozkładzie , w opracowaniu nie ma propozycji rozwiązania problemu dla dzielnic południowych, nie są również uwzględnione ścieżki rowerowe.	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Uwaga jest niezasadna co do kwestii transportu publicznego - projekt tramwajowy i przystanki kolejowe są wyrazem dążenia do zwiększenia roli tego typu transportu	<p>Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy, w Planie ujętych jest szereg inwestycji dotyczących usprawnienia obsługi transportowej dzielnic południowych transportem zbiorowym, m.in. budowa linii tramwajowej, budowa węzłów przesiadkowych Park&Ride, budowa dróg lokalnych dla zagęszczenia sieci linii tras autobusowych. Zjawiskiem niepokojącym jest jednak fakt, że w wyniku protestu zorganizowanej grupy mieszkańców dzielnicy Podlesie, PKP PLK S.A. odstąpiło od planowanej modernizacji linii kolejowej E-65 na tym odcinku, co znacznie ogranicza możliwości wykorzystania niskoemisyjnego transportu kolejowego dla realizacji podróży w kierunku strefy centralnej miasta Katowice z dzielnic południowych oraz południowej części aglomeracji.</p> <p>Równoległe z Planem prowadzone są przez Miasto Katowice wspólne działania z udziałem przedstawicieli środowiska rowerzystów w zakresie realizacji Polityki rowerowej, m.in. opracowywany jest projekt Podstawowej sieci infrastruktury rowerowej. Jego założeniem jest skomunikowanie rowerowe poszczególnych dzielnic ze strefą centralną. Począwszy od bieżącego roku, projekt ten będzie etapami wdrażany. W rozdziale rowerowym zawarty będzie opis kierunków działań infrastrukturalnych dla zwiększenia wielkości ruchu rowerowego.</p>

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
340	Osoba fizyczna	Proszę o informację dlaczego w opracowaniu promowany jest transport indywidualny.	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Uwaga z tezą, nie możemy udzielić wyjaśnień.	<p>Analizowane w Planie warianty rozwojowe W1 oraz W2 obejmują rozwiązania zarówno w zakresie transportu indywidualnego jak i transportu zbiorowego oraz ukierunkowane są na rozwój zrównoważony. Wariant rozwojowy W1 nakłada większy akcent na transport zbiorowy, natomiast wariant rozwojowy W2 nakłada większy akcent na transport indywidualny. Analizowanie obu wariantów umożliwia określenie dalszych kierunków działań inwestycyjnych w zakresie rozwoju zintegrowanego systemu transportowego w skali całego miasta. Niemniej jednak, w wyniku przeprowadzonych konsultacji zweryfikowane zostaną zakresy poszczególnych wariantów rozwojowych.</p> <p>Zjawiskiem niepokojącym jest jednak fakt, że w wyniku protestu zorganizowanej grupy mieszkańców dzielnicy Podlesie, PKP PLK S.A. odstąpiło od planowanej modernizacji linii kolejowej E-65 na tym odcinku, co znacznie ogranicza możliwości wykorzystania niskoemisyjnego transportu kolejowego dla realizacji podróży w kierunku strefy centralnej miasta Katowice z dzielnic południowych oraz południowej części aglomeracji.</p>
341	Osoba fizyczna	Następne pytanie dotyczy przeprowadzenia kompleksowych badań ruchu na podstawie których uzyskano dane dotyczące zachowań komunikacyjnych mieszkańców, funkcjonowania komunikacji indywidualnej i zbiorowej oraz preferencji transportowej południowych dzielnic Katowic-gdzie były przeprowadzane.?	Model ruchu/badania ruchu	Mail uzupełniający po spotkaniu	Badania były realizowane na terenie Miasta Katowice w formie ankiet u losowo równomiernie wybranych gospodarstw domowych.	<p>Dla budowy modelu ruchu przeprowadzony został pełny zestaw tzw. Kompleksowych Badań Ruchu dla określenia zachowań i potrzeb transportowych mieszkańców i osób odbywających podróże w Katowicach. Zakres przeprowadzonych Kompleksowych Badań Ruchu określony jest w SIWZ.</p>

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
342	Osoba fizyczna	Następne pytanie dotyczy zagrożeń powodziowych w dzielnicy Zarzecze- rzeka Mleczna, ujętych w Raporcie Ochrony Środowiska dla Miasta Katowice zawartych w projekcie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice-II edycja, nie określono w opracowaniu presji urbanizacyjnej dzielnic południowych i zagrożeń spowodowanych rozbudową infrastruktury drogowej.	Ogólne	Mail uzupełniający po spotkaniu	Inwestycje drogowe nie powodują zagrożeń w zakresie zabezpieczenia przeciwpowodziowego.	Pytanie skierowane do Wykonawcy.
343	Osoba fizyczna	Uważam za skandaliczne aby urząd miasta Katowice ingerował w studium transportowe poprzez narzucanie mu planowanych dróg.	Ogólne	Mail (29.02.2016)	Opracowanie jest projektem autorskim z prawem Zamawiającego do zgłaszania oraz stanowi specjalistyczny materiał do podejmowania decyzji przez gminę.	Urząd Miasta nie narzucał wykonawcy ujęcia konkretnych dróg, natomiast Wykonawca został poinformowany o zamierzeniach inwestycyjnych miasta wynikających z dokumentów przyjętych uchwałami Rady Miasta Katowice, wcześniej wykonanych opracowań studialnych, projektowych oraz badań ankietowych. Zgodnie z SIWZ, na etapie wstępnych prac roboczych Wykonawca był zobowiązany rozpatrywać różne warianty rozwiązań, a następnie analizować i wskazywać najbardziej optymalne pod względem funkcjonalnym, ekonomicznym i przestrzennym oraz z uwzględnieniem uwarunkowań organizacyjnych, formalnych, możliwości finansowych realizacji zadań i skutków społecznych. W kolejnych etapach prac wstępne warianty rozwiązań były weryfikowane i dostosowywane do uwarunkowań, które nie były uwzględniane na etapie wstępnym.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
344	Osoba fizyczna	Wnioskuje o przedstawienie pierwotnej wersji studium z rozwiązaniami ,które są poparte analizą i badaniami. Drugą wersję z naniesionymi planowanymi drogami UM Katowice.	Ogólne	Mail (29.02.2016)	Rozwiązania częściowe przedstawiane na spotkaniach z ekspertami stanowiły jedynie materiały robocze, podlegające dalszym analizom.	Nie było żadnej pierwotnej wersji opracowania. Rozwiązania prezentowane na roboczych spotkaniach z Zespołem ekspertów posiadały wyłącznie charakter wstępnych materiałów roboczych, podlegających dalszym analizom. Zgodnie z SIWZ Wykonawca był zobowiązany rozpatrywać różne warianty rozwiązań, a następnie analizować i wskazywać najbardziej optymalne pod względem funkcjonalnym, ekonomicznym i przestrzennym oraz z uwzględnieniem uwarunkowań organizacyjnych, formalnych, możliwości finansowych realizacji zadań i skutków społecznych. W kolejnych etapach prac wstępne warianty rozwiązań były weryfikowane i dostosowywane do uwarunkowań, które nie były uwzględniane na etapie wstępnym.
345	Osoba fizyczna	Wnosi o uwzględnienie zachowań komunikacyjnych mieszkańców tj. wyższy udział transportu zbiorowego w obsłudze miasta	Ogólne	Mail (29.02.2016)	Takie zachowania zostały zbadane i uwzględnione	W Planie analizowane są warianty rozwojowe W1 oraz W2, obejmujące rozwiązania zarówno w zakresie transportu indywidualnego jak i transportu zbiorowego oraz ukierunkowane są na rozwój zrównoważony. Wariant rozwojowy W1 nakłada większy akcent na transport zbiorowy, natomiast wariant rozwojowy W2 nakłada większy akcent na transport indywidualny. Analizowanie obu wariantów umożliwia określenie dalszych kierunków działań inwestycyjnych w zakresie rozwoju zintegrowanego systemu transportowego w skali całego miasta. Niemniej jednak, w wyniku przeprowadzonych konsultacji zweryfikowane zostaną zakresy poszczególnych wariantów rozwojowych. Zjawiskiem niepokojącym jest jednak fakt, że w wyniku protestu zorganizowanej grupy mieszkańców dzielnicy Podlesie, PKP PLK S.A. odstąpiło od planowanej modernizacji linii kolejowej E-65 na tym odcinku, co znacznie ogranicza możliwości wykorzystania niskoemisyjnego transportu kolejowego dla realizacji podróży w kierunku strefy centralnej miasta Katowice z dzielnic południowych oraz południowej części aglomeracji.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
346	Osoba fizyczna	Wnosi o ograniczenie napływu samochodów osobowych z ościennych miast ludności pracującej na terenie miasta Katowic.	Ogólne	Mail (29.02.2016)	Ten postulat znajduje się w Planie.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Niemniej jednak, problem ten wykracza poza zakres zadań Miasta Katowice, gdyż dotyczy rozwiązań w skali aglomeracji, związanych ze zwiększeniem udziału transportu zbiorowego w podróżach o charakterze międzymiejskim, aglomeracyjnym.
347	Osoba fizyczna	Wnosi o rozwiązanie problemu wąskich gardeł oraz zmniejszenie transportu indywidualnego w mieście. Winno się to odbyć poprzez zwiększenie nakładów na transport zbiorowy oraz poprzez wyeliminowanie wjazdu samochodów osobowych do centrum , punkty parkingowe	Ogólne	Mail (29.02.2016)	Ten postulat znajduje się w Planie.	Plan obejmuje likwidację wąskich gardeł na sieci drogowej, zarówno poprzez przebudowę istniejących rozwiązań, m.in. węzły DK 81 w Piotrowicach i na Giszowcu, jak również poprzez nowe połączenia drogowe wyprowadzające ruch z wąskich gardeł, m.in. przedłużenie ulicy Bocheńskiego w kierunku południowym oraz przedłużenie ul. Stęślickiego w kierunku północnym. Ponadto, węzły przesiadkowe planowane w ramach Katowickiego Systemu Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych obejmują również budowę parkingów dla funkcji Park&Ride. Jest to zgodne z założeniem zwiększenia udziału transportu zbiorowego w podróżach do strefy centralnej. Kierowca zostawi swój pojazd na parkingu za darmo, na podstawie użytkowanego biletu okresowego komunikacji zbiorowej i do ścisłego centrum pojedzie tramwajem lub pociągiem.
348	Osoba fizyczna	Wnosi o podejmowanie wspólnych, skoordynowanych działań w obszarze metropolitarnym i aglomeracyjnym.	Ogólne	Mail (29.02.2016)	Ten postulat znajduje się w Planie.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.
349	Osoba fizyczna	W przypadku transportu indywidualnego, wnosi o: zmniejszenie opłat parkingowych, zniżki na transport publicznych przy korzystaniu z integralnych centrów przesiadkowych	Ogólne	Mail (29.02.2016)	Zmniejszenie opłat parkingowych zwiększyłoby presję na parkowanie w centrum i zmniejszyło rotację, przez co osoby przybywające do centrum w interesach nie miałyby możliwości parkowania. Spowoduje to odpływ biznesu z centrum miasta.	Węzły przesiadkowe planowane w ramach Katowickiego Systemu Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych obejmują również budowę parkingów dla funkcji Park&Ride. Jest to zgodne z założeniem zwiększenia udziału transportu zbiorowego w podróżach do strefy centralnej. Kierowca zostawi swój pojazd na parkingu za darmo, na podstawie użytkowanego biletu okresowego komunikacji zbiorowej i do ścisłego centrum pojedzie tramwajem lub pociągiem.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
350	Osoba fizyczna	Wnosi o zwiększenie liczby połączeń (transportu zbiorowego) w godz. szczytu do dzielnic południowych	Transport zbiorowy	Mail (29.02.2016)	Zwiększenie liczby połączeń w transporcie zbiorowym nie jest przedmiotem Planu	<p>W zakresie komunikacji autobusowej organizowanej przez KZK GOP informujemy, że ilość pasażerów korzystających z tej komunikacji nie uzasadnia dalszego zwiększania częstotliwości. Niemniej jednak, problem ten nie tyle dotyczy wskaźnika wykorzystania funkcjonującej oferty, lecz jakości tej oferty, szczególnie dostępności obszarowej oraz czasu podróży autobusem zatłoczonymi drogami. Z tego też powodu, w planie ujęty jest cały "pakiet" działań dla usprawnienia transportu zbiorowego na połączeniu dzielnic południowych z obszarem strefy centralnej miasta Katowice, dotyczących m.in. budowy linii tramwajowej, budowy węzłów przesiadkowych Park & Ride na połączeniach z transportem szynowym tramwajowym i kolejowym oraz budowy dróg lokalnych dla zagęszczenia siatki połączeń autobusowych dowożących pasażerów do węzłów przesiadkowych.</p> <p>Zjawiskiem niepokojącym jest jednak fakt, że w wyniku protestu zorganizowanej grupy mieszkańców dzielnicy Podlesie, PKP PLK S.A. odstąpiło od planowanej modernizacji linii kolejowej E-65 na tym odcinku, co znacznie ogranicza możliwości wykorzystania niskoemisyjnego transportu kolejowego dla realizacji podróży w kierunku strefy centralnej miasta Katowice z dzielnic południowych oraz południowej części aglomeracji.</p>

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
351	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na południe na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (29.02.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynow do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
352	Osoba fizyczna	Wniosek o dalsze przedłużenie konsultacji społecznych do końca kwietnia	Przedłużenie konsultacji	Mail (01.03.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.
353	Osoba fizyczna	Wniosek o udostępnienie pozostałych części opracowania Planu	Ogólne	Mail (01.03.2016)	Pozostałe części opracowania są w posiadaniu Urzędu Miasta, ale do czasu zakończenia prac nie będą publikowane, bo są powiązane z ostatnimi przesądzeniami	Zgodnie z zapisami SIWZ konsultacjom z mieszkańcami podlegają raporty dla Etapu VIII i Etapu IX, gdyż te etapy zawierają przesądzenia. Wcześniejsze etapy posiadają charakter badawczo - analityczny i nie zawierają przesądzeń. Ponadto, dokument znajduje się jeszcze w fazie opracowania, które nie zostało zakończone i stanowi dokument roboczy nie spełniający przesłanek określonych w art. 6 ust.2 ustawy o dostępie do informacji publicznej.
354	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na południe na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (01.03.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynow do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
355	Osoba fizyczna	Wniosek o dalsze przedłużenie konsultacji społecznych do końca kwietnia	Przedłużenie konsultacji	Mail (01.03.2016)	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca.	Konsultacje zostały przedłużone do 31 marca. Uwzględniając fakt, że przez 2 tyg. konsultacji w lutym wpłynęło 351 uwag/wniosków a w marcu 54, przedłużenie konsultacji tylko do 31 marca jest zasadne.
356	Osoba fizyczna	Brak zasadności, sprzeciw wobec budowy drogi z wariantu referencyjnego (budowa drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej): na odcinku wzdłuż potoku Bagnik. Planuje się inwestycję drogową, która naszym zdaniem nie zagwarantuje uzyskanie spodziewanego efektu komunikacyjnego a przywoływane we wspomnianych dokumentach zamierzenia usprawnienia ruchu mogą być zrealizowane poprzez modernizację istniejących odcinków dróg występujących w tym rejonie, z naciskiem na budowę bezkolizyjnych skrzyżowań, D360 w tym wielopoziomowych.			Planowana inwestycja ma charakter lokalny i służyć będzie w szczególności obsłudze obszaru dzielnicy oraz zapewnieniu odpowiedniej oferty transportu zbiorowego (poprowadzenia transportu publicznego nowymi drogami).	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Przebieg drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej oraz drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej określony został w obowiązujących dokumentach planistycznych i opracowaniach studialnych, m.in. "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice - II edycja" przyjętego uchwałą Rady Miasta Katowice oraz „Studium transportowym dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego - uchwała nr X/151/11 z dnia 30 maja 2011”. Potwierdzamy zasadność budowy dróg lokalnych, zgodnie z zapisami Uchwały Nr 53 Rady Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze z dnia 09.06.2015r. oraz pismem Prezydenta Miasta Katowice z dnia 13.08.2014r. skierowanym do Stowarzyszenia na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic. W obszarze tym planowane są jedynie drogi o najniższych klasach technicznych - lokalne i dojazdowe, potrzebne w każdej dzielnicy. Ponadto, uwzględniony będzie wniosek, aby budowa drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej została usunięta z wariantu referencyjnego. Budowa tej drogi oraz drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej będą ujęte tylko w wariantcie rozwojowym. Modernizacje istniejących dróg lokalnych i dojazdowych w tym obszarze są znacznie ograniczone ze względu na istniejącą zabudowę i zagospodarowanie otoczenia tych dróg. Zgodnie z Planem, w ramach inwestycji dotyczącej przebudowy DK 81 w Katowicach, planowana jest budowa dwupoziomowych węzłów drogowych ulicy Kościuszki z ulicami Armii Krajowej i Kolejową.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
357	Osoba fizyczna	Przedstawił postulat inwestycyjny w postaci załącznika graficznego - łącznik drogowy S86-DK94-A1	Inwestycje drogowe	Mail (10.03.2016)	Wskazana inwestycja w znacznym stopniu leży poza granicami miasta Katowice	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Inwestycja wykracza poza zakres zadań Miasta Katowice, dotyczy rozwiązań w skali aglomeracji oraz dróg zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (S86, A4).
358	Osoba fizyczna	Uwaga skierowana do prezydenta, dot. nowej drogi od ul. Bażantów do Szarych Szeregów: Uważamy, że nowa droga nie rozładuje korków w dzielnicy Kostuchna i osiedle Bażantów a jedynie zdewastuje niepotrzebnie kawałek lasu; poprowadzenie drogi do 1/3 odcinka lasu pomiędzy Kostuchną a Murckami jest projektem zdecydowanie chybionym. Decydując się na takie rozwiązanie doprowadzi się do sytuacji, w której samochody będą stały w korkach i to dwóch (od Bażantów i od Kostuchny) przed rondem na ul. Szarych Szeregów. Narazi to jednocześnie mieszkańców najbliższej położonych budynków (ul. Tymiankowa i Kałuży oraz od strony Bażantów) na dodatkowy dyskomfort ze względu na spaliny wydobywające się z rur wydechowych pojazdów. Innym mankamentem będzie pozbawienie osób chętnie korzystających z duktów leśnych w tej okolicy z możliwości spacerowania, trenowania biegów i nordick walking oraz wyprowadzania	Inwestycje drogowe	Mail (14.03.2016)	Plan nie rozstrzyga o potrzebie wskazanych inwestycji pojedynczych dróg, gdyż jest nakierowany na funkcjonowanie sieci transportowej jako całości. Przedmiotowa inwestycja znajduje się w wariantcie referencyjnym (odniesienia) i posiada kompletną dokumentację i pozwolenie na budowę.	Połączenie drogowe terenów w rejonie ul. Bażantów z ul. Szarych Szeregów ujęte jest w "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice - II edycja", przyjętej uchwałą Rady Miasta Katowice. Przebieg drogi wytyczony został w taki sposób, aby jednocześnie droga nie stanowiła uciążliwości dla mieszkańców oraz aby przebiegała maksymalnie obrzeżem lasu. Ponadto, przeprowadzone konsultacje społeczne wykazały, że ok. 65 % respondentów mieszkających na Kostuchnie oraz osiedlach Bażantowo i Odrodzenia, popierają budowę nowej drogi.

Lp.	Institucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
		czworonogów. Zasadnym byłoby zatem przemyślenie innego wariantu rozwiązania tego problemu.				
359	Osoba fizyczna	czy w badaniach poruszania się samochodów wzięto pod uwagę planowane Centrum Handlowe przy ulicy Kościuszki	Model ruchu/badania ruchu	Mail (17.03.2016)	W makroskopowym transportowym modelu ruchu były brane pod uwagę zarówno zmienne demograficzne jak i te związane ze zmieniającym się zagospodarowaniem przestrzennym miasta.	Pytanie skierowane do wykonawców. Niemniej jednak, w ramach inwestycji ujętej w Planie dotyczącej przebudowy DK 81 w Katowicach, planowana jest budowa dwupoziomowego węzła drogowych ulicy Kościuszki z ulicą Kolejową.
360	Osoba fizyczna	czy wzięto pod uwagę teren vis a vis Silesia City Center, gdzie planowana jest budowa marketu, ile samochodów będzie tam jeździło i które skąd już dziś są tam korki	Model ruchu/badania ruchu	Mail (17.03.2016)	W makroskopowym transportowym modelu ruchu były brane pod uwagę zarówno zmienne demograficzne jak i te związane ze zmieniającym się zagospodarowaniem przestrzennym miasta.	Pytanie skierowane do wykonawców. Niemniej jednak, a Planie ujęta jest inwestycja obejmująca kontynuację rozbudowy układu drogowego w tym obszarze poprzez m.in. połączenie ul. Baildona z ulicą Bracką oraz ulicą Gliwicką.
361	Osoba fizyczna	jakie są Państwa propozycje rozwiązania niewydolności ul. Chorzowskiej? Na skrzyżowaniu z ul. Bracką robią się korki	Inwestycje drogowe	Mail (17.03.2016)	Zaproponowano szereg inwestycji wpływających na zmniejszenie/przejęcie części ruchu z ul. Chorzowskiej m.in.: budowa nowego przebiegu DK79.	Pytanie skierowane do wykonawców. Niemniej jednak, w Planie ujęta jest inwestycja obejmująca kontynuację budowy nowego przebiegu DK 79 w Chorzowie poprzez jej przedłużenie na południe w kierunku DTŚ i A4. Celem poprowadzenia nowej drogi od ul. Chorzowskiej po granicy Katowic i Chorzowa do DTŚ i A4 jest wyprowadzenie ruchu z ulicy Chorzowskiej oraz ciągu ulic Bracka - Bocheńskiego, w tym również skrzyżowania ulicy Chorzowskiej z ulicą Bracką.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
362	Osoba fizyczna	początkowo mówiono o tramwaju do Bogucic a teraz został tylko tramwaj na do Piotrowic, który ma iść przez las z ludzie go nie chcą - lepiej zrobić go na północy Katowic. Ten tramwaj idzie przez obrzeżem lasu i dla kogo on ma być	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (17.03.2016)	Brak podstaw do takiego twierdzenia. Rozpoznanie w ramach Planu wskazuje na potencjał tego połączenia. Aktualnie opracowywane jest Studium wykonalności dla tramwaju. Więcej inwestycji tramwajowych nie jest możliwych ze względu na ograniczenia finansowe i braki wolnych terenów pod infrastrukturę.	Uwzględniając fakt, że tereny po byłej kopalni Katowice zostały w ostatnim czasie zabudowane m.in. Międzynarodowe Centrum Kongresowe, Muzeum Śląskie, NOSPR, brak jest wolnych terenów dla prowadzenia linii tramwajowej wzdłuż al. Roździeńskiego. Ponadto, przebieg linii posiadałby charakter połączenia międzymiejskiego w kierunku Sosnowca, a takie połączenia wymagają badań i analiz na obszarze aglomeracyjnym, wykraczającym poza zakres prac nad Planem. Budowa tramwaju do Piotrowic stanowi realizację zapisów Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030", przedsięwzięcie strategiczne PT 8 - "Budowa katowickiego szybkiego tramwaju na południe do Piotrowic i Kostuchny". Projekt uchwały w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030" był przedmiotem wcześniejszych konsultacji społecznych. Wariant przebiegu linii tramwajowej do dalszych prac projektowych wskazany został z uwzględnieniem rekomendacji studium przedprojektowego pn. „Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z Centrum Miasta i Aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach" opracowanym na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A. oraz wyników akcji informacyjnej i badania ankietowego dot. preferencji mieszkańców wobec szybkiej linii tramwajowej na południe Katowic przeprowadzonych przez Urząd Miasta.
363	Osoba fizyczna	co należy zrobić by nie było korków obok Ikei	Inwestycje drogowe	Mail (17.03.2016)	Przedmiotem Planu nie są pojedyncze punkty w sieci (skrzyżowania), ale nakierowany jest na funkcjonowanie systemu transportowego jako całości dla założonych wariantów rozwojowych.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Ponadto, problem dotyczy rozwiązań w skali aglomeracji oraz dróg zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (S86), a także zwiększenia udziału transportu zbiorowego w podróżach o charakterze międzymiejskim, przez co wykracza poza zakres zadań wyłącznie Miasta Katowice.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
364	Osoba fizyczna	dłaczego na Południu Katowic robi się mnóstwo małych uliczek a Północ jest zaniedbana?	Inwestycje drogowe	Mail (17.03.2016)	Plan realizuje postulat zrównoważonego rozwoju i poprzez jego realizację dąży się m.in. do zapewnienia odpowiedniej dostępności transportowej w obszarach gdzie to tej pory było to zaniedbane lub jest niewystarczające. W szczególności w dzielnicach południowych Katowic proponuje się rozwój lokalnej infrastruktury drogowej - również w celu zapewnienia odpowiedniej oferty transportu zbiorowego (poprowadzenia transportu publicznego nowymi drogami).	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Niemniej jednak, na północy też są planowane inwestycje m.in. ul. Stęślickiego do Al. Korfantego i ul. Konduktorskiej oraz dalej do Siemianowic Śląskich i ul. Boh. Monte Cassino, przedłużenie ul. Dobrowolskiego do ul. Katowickiej, przedłużenie ul. Złotej na północ do ul. Bytkowskiej, modernizację linii tramwajowej od pętli Słoneczna do Placu Alfreda, łącznie z węzłem przesiadkowym.
365	Osoba fizyczna	tabelki zrobione przez was pokazują że zamiast 20 min pojedzie się o 1 min szybciej. To przecież teoria, która dowodzi, że proponowane rozwiązania nic kompletnie nie dają	Ogólne	Mail (17.03.2016)	Skrócenie czasu podróży o 1 minutę przynosi duże korzyści dla miasta w ujęciu makroskopowym. Biorąc pod uwagę liczbę potencjalnych podróży skróconych o wspomnianą wartość - korzyści z tytułu oszczędności czasu użytkowników systemu transportu są kwantyfikowalne i w tym wypadku wysokie.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Niemniej jednak, w wyniku przeprowadzonych konsultacji zweryfikowane zostaną zakresy poszczególnych wariantów rozwojowych.
366	Osoba fizyczna	Prosi o udostępnienie pozostałych tomów opracowania	Ogólne	Mail (20.03.2016)	Pozostałe części opracowania są w posiadaniu Urzędu Miasta, ale do czasu zakończenia prac nie będą publikowane, bo są powiązane z ostatnimi przesądzeniami	Zgodnie z zapisami SIWZ konsultacjom z mieszkańcami podlegają raporty dla Etapu VIII i Etapu IX, gdyż te etapy zawierają przesądzenia. Wcześniejsze etapy posiadają charakter badawczo - analityczny i nie zawierają przesądzeń. Ponadto, dokument znajduje się jeszcze w fazie opracowania, które nie zostało zakończone i stanowi dokument roboczy nie spełniający przesłanek określonych w art. 6 ust.2 ustawy o dostępie do informacji publicznej.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
367	Osoba fizyczna	Dlaczego nie wzięto pod uwagę opracowania p. dr Hallora przy wariantowaniu tramwaju na południe?	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (20.03.2016)	Opracowanie było brane pod uwagę tylko jako kierunkowe, zaś Plan ma charakter realizacyjny.	<p>Zgodnie z SIWZ, na etapie wstępnych prac roboczych Wykonawca był zobowiązany rozpatrywać różne warianty rozwiązań, a następnie analizować i wskazywać najbardziej optymalne pod względem funkcjonalnym, ekonomicznym i przestrzennym oraz z uwzględnieniem uwarunkowań organizacyjnych, formalnych, możliwości finansowych realizacji zadań i skutków społecznych. Również analizowany był wariant wynikający ze „Studium rozwojowego komunikacji tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej” opracowanego przez dr Jakuba Hallora i dr Adama Moleckiego, które obejmuje całą sieć tramwajową w aglomeracji. Ze względu na taki zakres obszarowy, zdaniem studium to posiada jedynie charakter kierunkowy i ekspercki, gdyż dokument ten nie został poparty żadnymi badaniami i analizami transportowymi, badaniami ankietowymi wśród mieszkańców, analizami dotyczącymi uwarunkowań terenowo-prawnych, technicznych i finansowych dla poprowadzenia poszczególnych nowych linii tramwajowych oraz koordynacji z innymi planowanymi inwestycjami transportowymi w poszczególnych miastach. Ponadto, studium to nie uwzględniło w żaden sposób uwarunkowań społecznych, dotyczących braku akceptacji przez mieszkańców poprowadzenia linii tramwajowych przy zabudowie mieszkaniowej lub w sposób wymagający wyburzeń obiektów budowlanych. Podstawowym kryterium wskazywania przebiegu linii tramwajowych w tym opracowaniu było, aby przebiegały maksymalnie przez zabudowę mieszkaniową, całkowicie pomijając powyższy aspekt społeczny.</p>

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
368	Osoba fizyczna	Dlaczego piszecie Państwo, że tramwaj przez las (opracowanie akbudu) raz jest krytykowany (przenatacja z 2015) a w bieżącym opracowaniu jest on lansowany jako rozwiązanie problemów transportowych południa?	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (20.03.2016)	W ramach Planu analizowane były różne warianty inwestycji komunikacyjnych. Ich preselekcji dokonano z uwzględnieniem uwarunkowań społecznych, finansowych, organizacyjnych i formalnych. Niemniej jednak, zadaniem analiz przeprowadzanych w ramach prac nad Planem nie jest wytyczanie i wskazywanie dokładnych przebiegów dróg lub innych korytarzy transportowych. Przebiegi te wynikają bądź z dotychczas opracowanych dokumentów planistycznych i projektowych lub też będą określane w kolejnych dokumentach. W ramach prac nad Planem badane jest funkcjonowanie sieci transportowej jako całości dla określonych, zdefiniowanych wariantów rozwojowych.	Zgodnie z SIWZ, na etapie prac roboczych wstępnych Wykonawca był zobowiązany rozpatrywać różne warianty rozwiązań, a następnie analizować i wskazywać najbardziej optymalne pod względem funkcjonalnym, ekonomicznym i przestrzennym oraz z uwzględnieniem uwarunkowań organizacyjnych, formalnych, możliwości finansowych realizacji zadań i skutków społecznych. W kolejnych etapach prac wstępne warianty rozwiązań były weryfikowane i dostosowywane do uwarunkowań, które nie były uwzględniane na etapie wstępnym. Wariant przebiegu linii tramwajowej do dalszych prac projektowych został wskazany z uwzględnieniem wyników akcji informacyjnej i badania ankietowego dot. preferencji mieszkańców wobec szybkiej linii tramwajowej na południe Katowic przeprowadzonych przez Urząd Miasta oraz studium przedprojektowego dla zadania pn. "Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i Aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach" opracowanego na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A., zawierającego wieloaspektowe analizy wariantów.
369	Osoba fizyczna	Proszę o informację jakie będzie obłożenie tramwaju w jedną stronę w okresie jednej doby.	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (20.03.2016)	Wyniki badań są przedstawione w ramach studium przedprojektowego dla tej inwestycji.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Studium przedprojektowe pn. „Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z Centrum Miasta i Aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach" zostało opracowane na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A. Aktualnie, prowadzone są prace nad studium wykonalności.
370	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (20.03.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynów do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
371	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (20.03.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynów do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
372	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (21.03.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynów do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
373	Osoba fizyczna	Trzeba przebudować skrzyżowanie ul.Kościuszki/Rolnej i Brynowskiej, gdzie korkuje się w godzinach szczytu (rano i po południu).	Inwestycje drogowe	Mail (21.03.2016)	Przedmiotem Planu nie są pojedyncze punkty w sieci (skrzyżowania), ale nakierowany jest na funkcjonowanie systemu transportowego jako całości dla założonych wariantów rozwojowych.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Wniosek dotyczy zakresu bieżących działań. Niemniej jednak, ujęta w Planie przebudowa DK 81 spowoduje wyprowadzenie ruchu tranzytowego ze skrzyżowania.
374	Osoba fizyczna	Trzeba opracować strategię transportu na terenie województwa a nie tylko miasta.	Ogólne	Mail (21.03.2016)	Pytanie dotyczy zadań wykraczających poza kompetencje miasta.	Wniosek dotyczy zadań realizowanych przez samorząd Województwa Śląskiego, wykracza poza zakres zadań Miasta Katowice. Wnioski z Planu potwierdzają potrzebę opracowania studium transportowego w obszarze aglomeracji oraz konieczność realizacji rozwiązań dla zwiększenia udziału transportu zbiorowego w podróżach realizowanych na tym obszarze. Plan wykazał, że działania podejmowane wyłącznie przez Miasto Katowice i tylko na obszarze miasta, nie rozwiążą występujących problemów transportowych.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
375	Osoba fizyczna	<p>W 2012 powstało studium kierunków i uwarunkowań rozwoju miasta. W wariantach tym szereg terenów było ujętych pod zieleń. Zaproponowane były tam również inne przebiegi ciągów komunikacyjnych np. tramwaju na południe. Dlaczego wbrew ustaleniom tego studium została wytyczona linia tramwajowa przez las? Proszę o przedstawienie argumentacji oraz jej porównanie (długość, koszty budowy, dostępność dla pasażera) z wariantem umieszczonym w studium oraz wariantem przygotowanym przez Tramwaje Śląskie - opracowanie dr. Halora.</p>	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (22.03.2016)	<p>W ramach Planu analizowane były różne warianty inwestycji komunikacyjnych. Ich preselekcji dokonano z uwzględnieniem uwarunkowań społecznych, finansowych, organizacyjnych i formalnych. Niemniej jednak, zadaniem analiz przeprowadzanych w ramach prac nad Planem nie jest wytyczanie i wskazywanie dokładnych przebiegów dróg lub innych korytarzy transportowych. Przebiegi te wynikają bądź z dotychczas opracowanych dokumentów planistycznych i projektowych lub też będą określone w kolejnych dokumentach. W ramach prac nad Planem badane jest funkcjonowanie sieci transportowej jako całości dla określonych, zdefiniowanych wariantów rozwojowych.</p>	<p>„Studium rozwojowe Komunikacji tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej” opracowane przez dr. Jakuba Halora i dr. Adama Moleckiego obejmuje całą sieć tramwajową w aglomeracji. Z informacji uzyskanych z Tramwajów Śląskich S.A. wynika, że ze względu na taki zakres obszarowy, studium to posiada jedynie charakter ekspercki i kierunkowy, gdyż dokument ten nie został poparty żadnymi badaniami i analizami transportowymi, badaniami ankietowymi wśród mieszkańców, analizami dotyczącymi uwarunkowań terenowo-prawnych, technicznych i finansowych dla poprowadzenia poszczególnych nowych linii tramwajowych oraz koordynacji z innymi planowanymi inwestycjami transportowymi w poszczególnych miastach. Ponadto, studium to nie uwzględniło w żaden sposób uwarunkowań społecznych, dotyczących braku akceptacji przez mieszkańców poprowadzenia linii tramwajowych przy zabudowie mieszkaniowej lub w sposób wymagający wyburzeń obiektów budowlanych. Podstawowym kryterium wskazywania przebiegu linii tramwajowych w tym opracowaniu było, aby przebiegały maksymalnie przez zabudowę mieszkaniową, całkowicie pomijając powyższy aspekt społeczny. Tramwaje Śląskie S.A. nie wskazały pokazanego w ww. opracowaniu przebiegu linii tramwajowej do studium przedprojektowego pn. „Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z Centrum Miasta i Aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach”, uznając że nie ma potrzeby prowadzenia kolejnych analiz w tym zakresie. Przebieg trasy wzdłuż ulic Jankego, Szewskiej i Radockiego pokazany w SUIKZP jako proponowany, był już wcześniej analizowany i nie jest akceptowany przez mieszkańców ze względu na skalę wyburzeń obiektów budowlanych oraz poprowadzenie linii tramwajowej przy zabudowie mieszkaniowej. Zatem wariant przebiegu linii tramwajowej do dalszych prac projektowych został wprowadzony z uwzględnieniem wyników akcji informacyjnej i badania ankietowego dot. preferencji mieszkańców wobec szybkiej linii tramwajowej na południe Katowic przeprowadzonych przez Urząd Miasta oraz studium przedprojektowego opracowanego za zlecenie Tramwajów Śląskich S.A.</p>

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
376	Osoba fizyczna	W piśmie poruszana jest kwestia zabezpieczenia terenów dla przyszłych inwestycji komunikacyjnych w sąsiedztwie skrzyżowań ulic: Słoneczna - Ściegiennego - Morełowa, Ściegiennego - Baildona, Agnieszki - Józefowska - Bytkowska, Józefowska-Mikusińskiego	Ogólne	Pismo (15.03.2016)	Poruszane kwestie dot. zagadnień planowania przestrzennego i nie są przedmiotem Planu.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
377	Osoba fizyczna	<p>W piśmie przedstawiono propozycje dot. modernizacji infrastruktury drogowej: a) przebudowę skrzyżowania Łłakowiczówny - Słoneczna: w kierunku Słoneczna, w prawo na Łłakowiczówny zwiększyć promień skrętu kosztem skarpy, aby autobusy swobodnie mogły wjeżdżać na skrzyżowania; b) skrzyżowanie Słoneczna-Energetyków-Józefowska: dobudować pas ruchu na ul. Słonecznej w kierunku do ul. Korfantego, na odc. 40-50 po prawej stronie do skrzyżowania z ul. Energetyków oraz 40-50 m. za skrzyżowaniem, kosztem zieleńca i parkingu przed Urzędem Celnym; c) skrzyżowanie Słoneczna-Ściegiennego-Jabłoniowa: dobudować na ul. Ściegiennego na długości 40-50m. przed skrzyżowaniem trzeci pas do skrętu w ul. Słoneczną oraz 40-50m. do wyjeżdżania ze Słonecznej na Ściegiennego. Jest również miejsce aby trzeci pas p dł. 40-50m od skrzyżowania poszerzyć o trzeci pas ul. Słoneczną; d) Skrzyżowanie Józefowska-Mikusińskiego: poszerzyć ul. Józefowską - lewą stronę o trzeci pas 40-50m. przed skrzyżowaniem do skręcania w ul. Mikusińskiego oraz 40-50m. dla złagodzenia wyjazdu z Mikusińskiego na Józefowską; e) na skrzyżowaniu ul. Mikusińskiego i Agnieszki: wybudować trzeci pas na ul. Agnieszki 40-50m. przed i za skrzyżowaniem oraz w ten sam sposób na ul. Mikusińskiego. Ułatwi to włączanie się do ruchu z ul. podporządkowanej do ul.</p>	Ogólne	Pismo (15.03.2016)	Przedmiotem Planu nie są pojedyncze punkty w sieci (skrzyżowania), ale nakierowany jest na funkcjonowanie systemu transportowego jako całości dla założonych wariantów rozwojowych.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Wnioski dotyczą zakresu bieżących działań.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
		<p>Agnieszki oraz manewrowanie autobusami; f) rozszerzyć ul. Gnieźnieńską przy skrzyżowaniu z ul. Józefowską na długości 15-20m. w kształt litery V aby pojazdy wjeżdżające na ul. Gnieźnieńską miały większe pole manewru a kierowcy włączający się do ruchu na ul. Józefowską mogli mieć lepszą widoczność; g) skrzyżowanie Ściegiennego-Szczecińska-Krzyżowa: rozbudować ul. Szczecińska w kształt litery V aby zwiększyć promień skrętu i ułatwić włączenie się do ruchu pojazdów; h) dobudować trzeci pas po lewej stronie ul. Bytkowskiej oraz prawej stronie ul. Józefowskiej na dł. 40-60m. bezpośrednio przy skrzyżowaniu obu ulic i przedłużenie Bytkowskiej w ul. Agnieszki; i) skrzyżowanie Krzyżowa-Bukowa-Dębowa-Agnieszki: poszerzyć Krzyżową o pas długości skweru do skrętu w prawo w ul. Agnieszki, wykupić prywatny teren i poszerzyć zakończenie ul. Dębowej i ul. Krzyżowej do wjazdu w prawo w ul. Krzyżową; j) zaprojektować dojazd z ul. Korfantego do obiektów sportowych K.S. Kolejarz - MOSiR</p>				

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
378	Osoba fizyczna	Wąskie gardła winny być jednoznacznie wskazane wraz z podanie sposobu rozwiązania. W wielu przypadkach wystarczy dodatkowy pas, innym razem światła bądź dwupoziomowe ślimaki. A analiza winna również tyczyć potencjalnym miejsc, gdzie w przyszłości mogą być korki szczególnie po udrożnieniu wspomnianych "wąskich gardeł".	Ogólne	Mail (22.03.2016)	Analiza wąskich gardeł została wykonana w ujęciu makroskopowego modelu miasta. Lokalne usprawnienia (np. dodatkowy pas) wykraczają poza zakres Planu, dotyczą bieżących działań zarządu drogi.	Plan obejmuje likwidację wąskich gardeł na sieci drogowej, zarówno poprzez przebudowę istniejących rozwiązań, m.in. węzły DK 81 w Piotrowicach i na Giszowcu, jak również poprzez nowe połączenia drogowe wyprowadzające ruch z wąskich gardeł, m.in. przedłużenie ulicy Bocheńskiego w kierunku południowym oraz przedłużenie ul. Stęślickiego w kierunku północnym.
379	Osoba fizyczna	Powinno się postawić na wykorzystanie istniejącej infrastruktury szczególnie szynowej. Przy istniejących bądź zlikwidowanych dworcach winno się zrobić centra przesiadkowe np. Piotrowice. W planach jest budowa centrum rekreacji na dawnym stadionie Kolejarza. Zrobiony tam parking mógłby popołudniami i w weekendy być wykorzystywany przez użytkowników obiektów sportowych, zaś w pozostałe pory dnia i dni tygodnia przez pasażerów szynobusów.	Transport zbiorowy: kolej	Mail (22.03.2016)	Działania inwestycyjne w ramach Planu przewidują wzmocnienie roli transportu szynowego w obsłudze miasta poprzez realizacji inwestycji związanych m.in. z budową węzłów przesiadkowych (wśród nich jest też lokalizacja w Piotrowicach).	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Zadania inwestycyjne zawarte w Planie ukierunkowane są m.in. na zwiększenie udziału transportu kolejowego w podróżach poprzez budowę węzłów przesiadkowych, co powinno jednocześnie stymulować rozwój infrastruktury kolejowej. Ponadto, prowadzone są uzgodnienia oraz wnioski składane przez Miasto Katowice rozwiązania dla koordynacji zamierzeń inwestycyjnych w tym zakresie. W ramach Planu ujęta jest budowa węzła przesiadkowego "Piotrowice" z funkcjami parkingowymi Park & Ride.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
380	Osoba fizyczna	<p>Należy również całkiem poważnie przeanalizować budowę linii tramwajowej do Bogucic i Sosnowca. Niewypałem jest z kolei linia do Kostuchny, gdzie biegnie ona obrzeżami zabudowy. To najgłupszy z możliwych pomysłów.</p>	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (22.03.2016)	Brak podstaw do takiego twierdzenia. Rozpoznanie w ramach Planu wskazuje na potencjał linii do Piotrowic i Kostuchny. Więcej inwestycji tramwajowych nie jest możliwych ze względu na ograniczenia finansowe i braki wolnych terenów pod infrastrukturę.	<p>Uwzględniając fakt, że tereny po byłej kopalni Katowice zostały w ostatnim czasie zabudowane m.in. Międzynarodowe Centrum Kongresowe, Muzeum Śląskie, NOSPR, brak jest wolnych terenów dla prowadzenia linii tramwajowej wzdłuż al. Roździeńskiego. Ponadto, przebieg linii posiadałby charakter połączenia międzymiejskiego w kierunku Sosnowca, a takie połączenia wymagają badań i analiz na obszarze aglomeracyjnym, wykraczającym poza zakres prac nad Planem.</p> <p>Budowa tramwaju do Piotrowic stanowi realizację zapisów Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030", przedsięwzięcie strategiczne PT 8 - "Budowa katowickiego szybkiego tramwaju na południe do Piotrowic i Kostuchny". Projekt uchwały w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Miasta "Katowice 2030" był przedmiotem wcześniejszych konsultacji społecznych.</p> <p>Wariant przebiegu linii tramwajowej do dalszych prac projektowych wskazany został z uwzględnieniem rekomendacji studium przedprojektowego pn. „Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z Centrum Miasta i Aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach" opracowanym na zlecenie Tramwajów Śląskich S.A. oraz wyników akcji informacyjnej i badania ankietowego dot. preferencji mieszkańców wobec szybkiej linii tramwajowej na południe Katowic przeprowadzonych przez Urząd Miasta.</p>

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
381	Osoba fizyczna	Powinno się wprowadzić opłaty za wjazd do centrum, aby zniechęcić dojeżdżających do pracy w śródmieściu w zamian wprowadzić 50% zniżki na komunikację zbiorową za okazaniem dowody rejestracyjnego.	Ogólne	Mail (22.03.2016)	Kwestie taryfowe nie są przedmiotem Planu. W kwestii parkowania: umieścimy uwagę dot. zrównoważonej polityki parkingowej	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Niemniej jednak, w ramach realizacji celu strategicznego CT2 - konkurencyjne względem indywidualnego transportu samochodowego i przyjazne dla środowiska formy przemieszczania się w przestrzeni miejskiej, w Planie zapisane są następujące działania organizacyjne: integracja funkcjonalna i taryfowo – biletowa transportu indywidualnego i zbiorowego oraz transportu zbiorowego aglomeracyjnego kolejowego z transportem tramwajowym i autobusowym organizowanym na obszarze aglomeracji, powołanie wspólnego organizatora dla transportu zbiorowego aglomeracyjnego, rozszerzenie zakresu taryfy odległościowej, rozszerzenie zakresów obszarów z wyłączonym ruchem ciężarowym, rozszerzenie obszaru o ograniczonym ruchu w strefie centralnej, skoordynowanie działań dotyczących wielkości strefy i stawek opłat za parkowanie w obszarze centralnym z planowanym rozwojem infrastrukturalnym i organizacyjnym transportu zbiorowego. Ponadto, węzły przesiadkowe planowane w ramach Katowickiego Systemu Zintegrowanych węzłów przesiadkowych obejmują również budowę parkingów dla funkcji Park&Ride. Jest to zgodne z założeniem zwiększenia udziału transportu zbiorowego w podróżach do strefy centralnej. Kierowca zostawi swój pojazd na parkingu za darmo, na podstawie użytkowanego biletu okresowego komunikacji zbiorowej i do ścisłego centrum pojedzie tramwajem lub pociągiem.
382	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (22.03.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynow do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
383	Osoba fizyczna	Należałoby przygotować wyciąg z treści Planu pisany prostym językiem, niespecjalistycznym	Ogólne	Mail (23.03.2016)	Opracowanie ma charakter specjalistyczny. Nie mniej jednak do materiałów podlegających konsultacjom dołączony został biuletyn zawierający najważniejsze wyniki badań ruchu oraz słowniczek pojęć i terminów specjalistycznych	Wniosek skierowany do Wykonawcy.
384	Osoba fizyczna	Sprzeciw wobec budowie tramwaju na proponowanej trasie wymagającej wycinki części Rezerwatu Przyrody Ochojec	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (23.03.2016)	Plan nie zakłada realizacji linii tramwajowej przez Rezerwat Przyrody Ochojec.	Nie była i nie jest planowana linia tramwajowa przez rezerwat przyrody "Ochojec". Ponadto, zgodnie z Uchwałą Nr XIII/445/16 Rady Miasta Katowice z dnia 6 kwietnia br. przebieg planowanej linii tramwajowej od pętli Brynow do Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową, wyznaczone będą poza terenem rezerwatu przyrody "Ochojec".
385	Osoba fizyczna	Dziwi mnie dlaczego ujęto w opracowaniu jako strategiczne dla miasta wykonanie ul. Szybowcowej? - proszę o odpowiedź	Inwestycje drogowe	Mail (23.03.2016)	Ulica Szybowcowa jest zawarta w wariantcie referencyjnym - inwestycja jest w fazie realizacji	Przedłużenie ul. Szybowcowej nie jest zapisane w Planie jako przedsięwzięcie strategiczne, ale jako ważne, co oznacza że w hierarchii ważności jest dopiero trzeciej grupie zadań inwestycyjnych. Przedłużenie to jest już w trakcie realizacji, ma znaczenie lokalne, jest ważne dla obsługi przyległych terenów i ich powiązań z dogami wyższych klas.
386	Osoba fizyczna	Dlaczego województwo nie ma wspólnego programu strategii rozwoju komunikacji?	Ogólne	Mail (23.03.2016)	Pytanie nie dotyczy zadań Miasta Katowice	Pytanie dotyczy zadań realizowanych przez samorząd Województwa Śląskiego, wykracza poza zakres zadań Miasta Katowice. Wnioski z Planu potwierdzają potrzebę opracowania studium transportowego w obszarze aglomeracji oraz konieczność realizacji rozwiązań dla zwiększenia udziału transportu zbiorowego w podróżach realizowanych na tym obszarze. Plan wykazał, że działania podejmowane wyłącznie przez Miasto Katowice i tylko na obszarze miasta, nie rozwiążą występujących problemów transportowych.
387	Osoba fizyczna	W każdej dzielnicy winny być spotkania z mieszkańcami i należało omówić plany i strategię rozwoju oraz wysłuchać uwag codziennych użytkowników ulic, dróg czy środków transportu zbiorowego.	Ogólne	Mail (23.03.2016)	Konsultacje zostały przeprowadzone zgodnie z SIWZ.	Plan dotyczy systemu transportowego całego miasta, dlatego konsultacje obejmują jednocześnie mieszkańców wszystkich dzielnic Katowic. Niezależnie od powyższego, Prezydent Miasta Katowice z udziałem grupy decyzyjnych urzędników, cyklicznie spotyka się z mieszkańcami poszczególnych dzielnic. Na spotkaniach omawiane są wszystkie ważne kwestie dotyczące dzielnicy, w tym dotyczące dróg i transportu.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
388	Osoba fizyczna	Jeśli ceny biletów będą na tym poziomie co są, to ludzie z przyczyn ekonomicznych będą wybierać samochód, teraz koszt paliwa jest porównywalny z ceną za bilet dla 1 osoby za podróż, przy 2 osobach komunikacja się już w ogóle nie opłaca.	Ogólne	Mail (23.03.2016)	Kwestie taryfowe nie są przedmiotem Planu.	Zadania i kompetencje w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie określenia zasad polityki taryfowej oraz ustalania taryfy komunikacyjnej stanowią zadania statutowe KZK GOP. Miasto Katowice dysponuje jedynie ograniczonymi instrumentami formalno-prawnymi w zakresie zmian w taryfie KZK GOP, obowiązującej nie tylko w Katowicach, ale na obszarze wszystkich 29 gmin członkowskich. Niemniej jednak, w ramach realizacji celu strategicznego CT2 - konkurencyjne względem indywidualnego transportu samochodowego i przyjazne dla środowiska formy przemieszczania się w przestrzeni miejskiej, w Planie zapisane są następujące działania organizacyjne: integracja funkcjonalna i taryfowo – biletowa transportu indywidualnego i zbiorowego oraz transportu zbiorowego aglomeracyjnego kolejowego z transportem tramwajowym i autobusowym organizowanym na obszarze aglomeracji, powołanie wspólnego organizatora dla transportu zbiorowego aglomeracyjnego, rozszerzenie zakresu taryfy odległościowej.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
389	Osoba fizyczna	Nie można ludzi zniechęcać do samochodów wysokimi opłatami za parking lub zakazami w mieście lepiej obniżyć ceny biletów, wtedy ludzie zaczną się przesiadać do komunikacji miejskiej, a w miastach zrobi się mniejszy ruch.	Ogólne	Mail (23.03.2016)	Opłaty za korzystanie z parkingów w centrach miast to jeden z najskuteczniejszych instrumentów zarządzania mobilnością mieszkańców. Szczegółowe kwestie związane z tematyką parkowania wykraczają poza zakres Planu. Nie mniej jednak umieścimy uwagę dot. zrównoważonej polityki parkingowej.	<p>Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Niemniej jednak, w ramach realizacji celu strategicznego CT2 - konkurencyjne względem indywidualnego transportu samochodowego i przyjazne dla środowiska formy przemieszczania się w przestrzeni miejskiej, w Planie zapisane są następujące działania organizacyjne: integracja funkcjonalna i taryfowo – biletowa transportu indywidualnego i zbiorowego oraz transportu zbiorowego aglomeracyjnego kolejowego z transportem tramwajowym i autobusowym organizowanym na obszarze aglomeracji, powołanie wspólnego organizatora dla transportu zbiorowego aglomeracyjnego, rozszerzenie zakresu taryfy odległościowej, rozszerzenie zakresów obszarów z wyłączonym ruchem ciężarowym, rozszerzenie obszaru o ograniczonym ruchu w strefie centralnej, skoordynowanie działań dotyczących wielkości strefy i stawek opłat za parkowanie w obszarze centralnym z planowanym rozwojem infrastrukturalnym i organizacyjnym transportu zbiorowego.</p> <p>Ponadto, węzły przesiadkowe planowane w ramach Katowickiego Systemu Zintegrowanych węzłów przesiadkowych obejmują również budowę parkingów dla funkcji Park&Ride. Jest to zgodne z założeniem zwiększenia udziału transportu zbiorowego w podróżach do strefy centralnej. Kierowca zostawi swój pojazd na parkingu za darmo, na podstawie użytkowanego biletu okresowego komunikacji zbiorowej i do ścisłego centrum pojedzie tramwajem lub pociągiem.</p>

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
390	Osoba fizyczna	Teraz komunikacja nie jest zatłoczona, nie trzeba zwiększać częstości kursów, jak obniżycie ceny biletów przynajmniej o 20%, to ludzie zaczną się przesiadać do komunikacji miejskiej, więc wzrośnie ilość sprzedawanych biletów i skompensuje obniżkę cen biletów.	Ogólne	Mail (23.03.2016)	Kwestie taryfowe nie są przedmiotem Planu.	<p>Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Niemniej jednak, w ramach realizacji celu strategicznego CT2 - konkurencyjne względem indywidualnego transportu samochodowego i przyjazne dla środowiska formy przemieszczania się w przestrzeni miejskiej, w Planie zapisane są następujące działania organizacyjne: integracja funkcjonalna i taryfowo – biletowa transportu indywidualnego i zbiorowego oraz transportu zbiorowego aglomeracyjnego kolejowego z transportem tramwajowym i autobusowym organizowanym na obszarze aglomeracji, powołanie wspólnego organizatora dla transportu zbiorowego aglomeracyjnego, rozszerzenie zakresu taryfy odległościowej, rozszerzenie zakresów obszarów z wyłączonym ruchem ciężarowym, rozszerzenie obszaru o ograniczonym ruchu w strefie centralnej, skoordynowanie działań dotyczących wielkości strefy i stawek opłat za parkowanie w obszarze centralnym z planowanym rozwojem infrastrukturalnym i organizacyjnym transportu zbiorowego.</p> <p>Ponadto, węzły przesiadkowe planowane w ramach Katowickiego Systemu Zintegrowanych węzłów przesiadkowych obejmują również budowę parkingów dla funkcji Park&Ride. Jest to zgodne z założeniem zwiększenia udziału transportu zbiorowego w podróżach do strefy centralnej. Kierowca zostawi swój pojazd na parkingu za darmo, na podstawie użytkowanego biletu okresowego komunikacji zbiorowej i do ścisłego centrum pojedzie tramwajem lub pociągiem.</p>

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
391	Osoba fizyczna	<p>Mając na uwadze niewątpliwą misję, którą mamy do spełnienia dla przyszłych pokoleń wnosimy o przeanalizowanie przebiegu sieci tramwajowej do Kostuchny w kilku wariantach:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wg wskazań Urzędu Miejskiego, 2. Wg wskazań panów Halora i Molickiego, 3. Wariantu wskazanego przez Państwa na etapie wstępnym. 	Transport zbiorowy: tramwaje	Mail (31.03.2016)	<p>W ramach Planu analizowane były różne warianty inwestycji komunikacyjnych. Ich preselekcji dokonano z uwzględnieniem uwarunkowań społecznych, finansowych, organizacyjnych i formalnych. Niemniej jednak, zadaniem analiz przeprowadzanych w ramach prac nad Planem nie jest wytyczanie i wskazywanie dokładnych przebiegów dróg lub innych korytarzy transportowych. Przebiegi te wynikają bądź z dotychczas opracowanych dokumentów planistycznych i projektowych lub też będą określone w kolejnych dokumentach. W ramach prac nad Planem badane jest funkcjonowanie sieci transportowej jako całości dla określonych, zdefiniowanych wariantów rozwojowych.</p>	<p>„Studium rozwojowe Komunikacji tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej” opracowane przez dr Jakuba Halora i dr Adama Moleckiego obejmuje całą sieć tramwajową w aglomeracji. Z informacji uzyskanych z Tramwajów Śląskich S.A. wynika, że ze względu na taki zakres obszarowy, studium to posiada jedynie charakter ekspercki i kierunkowy, gdyż dokument ten nie został poparty żadnymi badaniami i analizami transportowymi, badaniami ankietowymi wśród mieszkańców, analizami dotyczącymi uwarunkowań terenowo-prawnych, technicznych i finansowych dla poprowadzenia poszczególnych nowych linii tramwajowych oraz koordynacji z innymi planowanymi inwestycjami transportowymi w poszczególnych miastach. Ponadto, studium to nie uwzględniło w żaden sposób uwarunkowań społecznych, dotyczących braku akceptacji przez mieszkańców poprowadzenia linii tramwajowych przy zabudowie mieszkaniowej lub w sposób wymagający wyburzeń obiektów budowlanych. Podstawowym kryterium wskazywania przebiegu linii tramwajowych w tym opracowaniu było, aby przebiegały maksymalnie przez zabudowę mieszkaniową, całkowicie pomijając powyższy aspekt społeczny. Tramwaje Śląskie S.A. nie wskazały pokazanego w ww. opracowaniu przebiegu linii tramwajowej do studium przedprojektowego pn. „Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z Centrum Miasta i Aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach”, uznając że nie ma potrzeby prowadzenia kolejnych analiz w tym zakresie. Przebieg trasy wzdłuż ulic Jankego, Szewskiej i Radockiego pokazany w SUIKZP jako proponowany, był już wcześniej analizowany i nie jest akceptowany przez mieszkańców ze względu na skalę wyburzeń obiektów budowlanych oraz poprowadzenie linii tramwajowej przy zabudowie mieszkaniowej. Zatem wariant przebiegu linii tramwajowej do dalszych prac projektowych został wprowadzony z uwzględnieniem wyników akcji informacyjnej i badania ankietowego dot. preferencji mieszkańców wobec szybkiej linii tramwajowej na południe Katowic przeprowadzonych przez Urząd Miasta oraz studium przedprojektowego opracowanego za zlecenie Tramwajów Śląskich S.A.</p>

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
392	Osoba fizyczna	Konieczne jest przeprowadzenie badań, aby potwierdzić zasadność przyjętych rozwiązań. Doświadczenie wskazuje, że wolne miejsca parkingowe dostępne są o każdej porze dnia w promieniu ok 500m od celu podróży w centrum miasta. Problemem jest natomiast postępująca prywatyzacja przestrzeni publicznej związana z wykupem rosnącej liczby miejsc parkingowych (tzw. koperty). Sytuacja ta wyłącza z użytkowania pewną liczbę miejsc parkingowych przez znaczną część dnia. Rozważyć należy postulat całkowitego i bezwzględnego zaprzestania sprzedaży miejsc parkingowych, przy równoczesnym wprowadzeniu tzw. "drop off zones"	Ogólne	Mail (31.03.2016)	Uwagi słuszne, choć wykraczają poza zakres Planu. Umieścimy uwagę dot. zrównoważonej polityki parkingowej, realizowanej w tym zakresie przez zarząd drogi.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Wniosek dotyczy zakresu działania MZUiM.
393	Osoba fizyczna	Polityka względem parkowania powinna stanowić integralną część prowadzonej w Aglomeracji polityki transportowej.	Ogólne	Mail (31.03.2016)	Uwaga słuszna, choć wykraczają poza zakres Planu. Umieścimy uwagę dot. zrównoważonej polityki parkingowej, realizowanej w tym zakresie przez zarząd drogi.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Wniosek dotyczy zakresu działania MZUiM.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
394	Osoba fizyczna	<p>Ciężko zauważyć związek pomiędzy zawartymi w cz. VIII raportu zjawiskami do rozwiązania w pierwszym rządzie, a opisanymi w harmonogramie realizacji planu konkretnymi działaniami inwestycyjnymi. Pomimo, że w wielu miejscach raport wskazuje na konieczność rozwoju komunikacji publicznej, rowerowej i pieszej, to harmonogram zawiera inwestycje, które promują indywidualny transport samochodowy i skupiają się wyłącznie na inwestycjach w infrastrukturę.</p>	Ogólne	Mail (31.03.2016)	<p>Teza nie jest udowodniona – Plan dotyczy infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego (tramwaje, koleje), zaś kwestie dróg rowerowych zostały wydzielone do innych działań. Podane w Planie przedsięwzięcia drogowe nie „promują” ruchu samochodowego, tak jak projekty tramwajowe nie „promują” tej formy transportu: oba typy projektów zajmują się obsługą pasażerów, zaś o skutkach planowanych działań świadczą wyniki analiz popytu, zawarte w Etapie VIII w rozdziałach 5.5. i 6. Z tych analiz wynika, że pewna poprawa zrównoważenia rozwoju systemu transportowego może być osiągnięta, choć nie jest to poprawa znacząca. Należy zaznaczyć, że w Katowicach niezrównoważony stan systemu transportowego wynika przede wszystkim z obciążenia drogowym ruchem zewnętrznym wobec miasta.</p>	<p>Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Z badań ankietowych wykonywanych w ramach opracowania wynika, że 52% mieszkańców do śródmieścia dojeżdża najczęściej komunikacją miejską. Ponadto, w wyniku przeprowadzonych konsultacji z mieszkańcami skorygowane zostaną zakresy analizowanych wariantów rozwojowych.</p>

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
395	Osoba fizyczna	<p>W raporcie - zwłaszcza w przedstawionych wariantach rozwoju infrastruktury transportowej oraz w harmonogramie zauważamy: marginalizację rozwiązań mających na celu rozwój systemu komunikacji zbiorowej w jakiegokolwiek formie, marginalne potraktowanie tematyki dróg rowerowych i roweru jako środka transportu, marginalne potraktowanie tematyki komunikacji pieszej - infrastruktury dla ruchu pieszego, nieobecność w raporcie nowych/alternatywnych form transportu tj. form car-sharing, car-pooling, bike-sharing, BRT, nieobecność tematyki związanej z bezpieczeństwem komunikacji wokół placówek oświatowych oraz poruszenia tematyki dowożenia dzieci do szkół pozarejonowych, co z kolei generuje znaczny ruch w godzinach szczytu, a co za tym idzie brak podejścia systemowego.</p>	Ogólne	Mail (31.03.2016)	<p>Względem marginalizacji transportu zbiorowego: teza nie jest prawdziwa – przewidziano szereg przedsięwzięć, w tym: tzw. tramwaj na południe, przedłużenie tramwaju w ul. Grundmanna, węzły integracyjne i przesiadkowe. Względem marginalizacji tematyki rowerowej: kwestia ta będzie uzupełniona w Planie. Względem tematyki pieszej: Skala planu (cała miasto, generalne kierunki działań) nie pozwala na odpowiedzialne zajęcie się tą tematyką. Względem alternatywnych form transportu: Miasto nie ma w planie zajmowanie się tymi formami transportu. Nie zmienia to faktu, iż takie systemy mogą pojawić się jako inicjatywy niezależne; względem tematyki związanej z bezpieczeństwem komunikacji wokół placówek oświatowych: jest to zagadnienie typowo lokalne, nie objęte planem; Względem tezy o braku podejścia systemowego: Zależy co rozumiany jako „podejście systemowe”; Opinia zakłada, że system transportowy musi obejmować każdy jego aspekt, zaś Plan sporządzono dla kluczowych, znaczących elementów systemu. Nie zmienia to faktu, że takie podejście też jest „systemowe”, tyle, że zajmujące się dominującym zbiorem podróży w mieście. Szacujemy, że dla przykładu uwzględnienie sieci rowerowej spowodowałoby spadek zapotrzebowania na podróże w pozostałych środkach ruchów niepieszych góra 5%, co jest w granicach błędów szacowania</p>	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
396	Osoba fizyczna	Należy zwrócić uwagę na brak korelacji trendów demograficznych z proponowaną rozbudową infrastruktury drogowej. Występuje tu paradoks związany ze wzrostem wskaźnika motoryzacji przy jednoczesnym spadku liczby mieszkańców miasta. Jak długo taki trend się utrzyma i co można zrobić aby na niego wpływać - poza proponowaną rozbudową infrastruktury drogowej?	Model ruchu/badania ruchu	Mail (31.03.2016)	Uwaga jest niezrozumiała. Korelacja między trendami demograficznymi a rozbudową sieci nie istnieje. Popyt jest funkcją liczby ludności i jej mobilności. Nie ma to związku z planowanymi przedsięwzięciami, zwłaszcza, że Plan jest średnioterminowy (mniej niż 10 lat). Zmiany wskaźnika motoryzacji także nie mają związku z planowanymi działaniami, ponieważ liczba samochodów w mieście wg statystyk jest zbliżona do liczby kierowców (por. Etap IX, str. 8, przypis 4), czyli z tego powodu nie należy się spodziewać wzrostu liczby jazd.	Uwaga skierowana do Wykonawcy
397	Osoba fizyczna	Warto wspomnieć o innym paradoksie związanym z proponowaną rozbudową sieci komunikacyjnej miasta, przy jednoczesnym kurczeniu się miasta, które wskazuje raczej na konieczność "kompaktowania" rozwiązań transportowych a nie ich rozbudowy. Przypominamy, że rozwój infrastruktury drogowej sprzyja rozlewaniu się miast, co jest sprzeczne z obecną polityką państwa i UE.	Ogólne	Mail (31.03.2016)	Uwaga jest generalnie słuszna, choć nie ma w opracowaniu mowy o „kurczeniu się miasta”. Jak ma się kurczyć miasto, które jest częścią ciągłej zabudowy aglomeracji? Ponadto w uwadze nie podano, które przedsięwzięcia mają sprzyjać rozlewaniu się miasta. Działania modernizacyjne nie mają z tym związku, zaś nowe trasy nakierowane są na a) poprawę istniejących powiązań urbanistycznych, lub b) zmniejszenie obciążenia środowiskowego w niektórych fragmentach miasta. Przykłady: a) przedłużenie ul. Bocheńskiego, b) zmiana przebiegu DK 79 z włączeniem do DTŚ i A4.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
398	Osoba fizyczna	Na czym autorzy raportu opierają wniosek, że ograniczenie "Spadek liczby mieszkańców będzie wpływał na ograniczenie popytu na usługi transportu zbiorowego"? Przy rosnącym udziale osób starszych (proporcjonalnie) możliwa jest również tendencja odwrotna. Wspomniane "udogodnienia" tj stosowanie pojazdów niskopodłogowych itd wydaje się być absolutnym standardem w europejskim mieście w XXI wieku	Ogólne	Mail (31.03.2016)	Uwaga jest w zasadzie słuszna, skorygujemy zapis (Etap IX, str. 7) na „Spadek liczby mieszkańców może mieć wpływ...”. Obstawiamy przy twierdzeniu, że spadek liczby mieszkańców, a także zmniejszenie się liczebności osób w wieku poprodukcyjnym będzie skutkowało zmniejszeniem popytu na transport zbiorowy, a to z następujących powodów: - osoby w tym wieku charakteryzują się mniejszą mobilnością (ruchliwością) od osób zawodowo – aktywnych, czyli zmniejszenie popytu nie tylko wynika z mniejszej liczby osób, ale także struktury społecznej, - ich podróże wykonywane są w porach poza szczytami przewozowymi, co oznacza zmniejszenie zapotrzebowania na tabor. Pozostałe kwestie poruszone w uwadze są także podane w tekście omawianego akapitu.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Niemniej jednak należy zaznaczyć, że sukcesywnie zmieniają się standardy komunikacji zbiorowej. Tramwaje Śląskie modernizują torowiska i zakupują nowy tabor, PKM również zakupuje nowe autobusy niskopodłogowe i ekologiczne. Działania te poprawią komfort podróżowania wszystkim użytkownikom w tym osobom starszym.
399	Osoba fizyczna	Dominujące podejście, że drogi w mieście muszą spełniać "parametry" transportowe - natomiast brakuje spojrzenia na drogi jako na ulice - przestrzenie publiczne i ich rolę w mieście.	Ogólne	Mail (31.03.2016)	Kwestia przestrzeni publicznych jest domena planowania przestrzennego – Plan operuje w ramach obowiązujących dokumentów w tym zakresie	Plan dotyczy rozwoju zintegrowanego systemu transportowego miasta Katowice, a więc w ramach planu analizowane są parametry transportowe. Niemniej jednak wskazać należy na nowe przestrzenie publiczne wykreowane w ostatnim okresie w obszarze strefy centralnej miasta oraz na kolejne zamierzenia w tym zakresie ujęte w Planie.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
400	Osoba fizyczna	Znajduje to swoje odbicie w marginalnym potraktowaniu ruchu pieszego jako integralnego elementu systemu transportowego miasta. A wypadałoby zająć się chociażby kwestią zarządzania ruchem pieszym na skrzyżowaniach i sterowaniem sygnalizacji świetlnej, która w Katowicach w zdecydowany sposób faworyzuje ruch kołowy.	Ogólne	Mail (31.03.2016)	Postulat (słuszny) nie dotyczy Planu, dotyczy bieżących działań realizowanych przez zarząd drogi	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Wniosek dotyczy bieżących działań.
401	Osoba fizyczna	Autorzy parokrotnie piszą o konieczności rozwoju komunikacji publicznej, brakuje natomiast propozycji konkretnych działań w harmonogramie, zwłaszcza w zakresie zarządzania istniejącym systemem.	Ogólne	Mail (31.03.2016)	Plan zawiera rekomendacje związane z zarządzaniem istniejącym systemem - realizacja celu strategicznego CT2. Szczegółowy opis tego zagadnienia nie jest przedmiotem Planu	W ramach realizacji celu strategicznego CT2 - konkurencyjne względem indywidualnego transportu samochodowego i przyjazne dla środowiska formy przemieszczania się w przestrzeni miejskiej, w Planie zapisane są następujące działania organizacyjne: integracja funkcjonalna i taryfowo – biletowa transportu indywidualnego i zbiorowego oraz transportu zbiorowego aglomeracyjnego kolejowego z transportem tramwajowym i autobusowym organizowanym na obszarze aglomeracji, powołanie wspólnego organizatora dla transportu zbiorowego aglomeracyjnego, rozszerzenie zakresu taryfy odległościowej.

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
402	Osoba fizyczna	<p>W przedstawionych etapach brak jakiegokolwiek odniesienia do wpływu planowanego rozwoju sieci infrastruktury komunikacyjnej na środowisko. Brak odniesień do szacowanych emisji gazów, do wzrostu efektu miejskiej wyspy ciepła, do kwestii związanych z towarzyszącą infrastrukturze drogowej infrastrukturze kanalizacyjnej itp. Proponowana rozbudowa infrastruktury drogowej spowoduje wielkie szkody dla środowiska naturalnego - jak np. rozbudowa ul. 73 Pułku Piechoty, i budowa węzłów drogowych w tym rejonie, przedłużenie ul. Bocheńskiego, czy poprowadzenie tramwaju wzdłuż granicy lasu.</p>	Ogólne	Mail (31.03.2016)	<p>Postulat nie dotyczy Planu, choć pośrednio, analizując wyniki analiz ruchowych (Etap IX, rozdz. 5.5., str. 50) można zauważyć, że praca przewozowa w ruchu samochodowym nieco się zmniejsza, co oznacza prawdopodobieństwo zmniejszenia kosztów zewnętrznych transportu. Ponadto poruszone kwestie muszą być przedmiotem ocen oddziaływania na środowisko i spełnić wymogi przepisów odnośnie oddziaływania na środowisko. To nie jest przedmiotem Planu.</p>	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy.
403	Osoba fizyczna	<p>Sugeruje się ponadto aby przy tworzeniu infrastruktury rowerowej kierować się propozycjami wypracowanymi w zespole ds. polityki rowerowej, a nie osobliwym szkicem podstawowej infrastruktury rowerowej.</p>	Transport rowerowy	Mail (31.03.2016)	<p>Plan zostanie uzupełniony o kwestie rowerowe w ramach rozdziału podejmującego tą tematykę. Zagadnienie to będzie opisane w ujęciu podstawowej sieci infrastruktury rowerowej.</p>	<p>Równoległe z Planem prowadzone są przez Miasto Katowice wspólne działania z udziałem przedstawicieli środowiska rowerzystów w zakresie realizacji Polityki rowerowej, m.in. opracowywany jest projekt Podstawowej sieci infrastruktury rowerowej. Jego założeniem jest skomunikowanie rowerowe poszczególnych dzielnic ze strefą centralną. Począwszy od bieżącego roku, projekt ten będzie etapami wdrażany. W rozdziale rowerowym zawarty będzie opis kierunków działań infrastrukturalnych dla zwiększenia wielkości ruchu rowerowego.</p>

Lp.	Instytucja/Stowarzyszenie	Treść opinii/uwagi	Uwaga dotyczy	Forma zgłoszenia uwagi	Stanowisko Konsorcjum	Stanowisko Zamawiającego
404	Osoba fizyczna	Naszym zdaniem zawarte w raporcie propozycje działań na rzecz rozwoju zintegrowanego systemu transportowego miasta Katowice w jednoznaczny sposób priorytetyzują indywidualną komunikację samochodową, równocześnie marginalizując inne środki komunikacji, zwłaszcza rowery i komunikację pieszą.	Ogólne	Mail (31.03.2016)	Kwestie te były poruszane już w innych uwagach i tam też się do nich odniesiono	Równoległe z Planem prowadzone są przez Miasto Katowice wspólne działania z udziałem przedstawicieli środowiska rowerzystów w zakresie realizacji Polityki rowerowej, m.in. opracowywany jest projekt Podstawowej sieci infrastruktury rowerowej. Jego założeniem jest skomunikowanie rowerowe poszczególnych dzielnic ze strefą centralną. Począwszy od bieżącego roku, projekt ten będzie etapami wdrażany. W rozdziale rowerowym zawarty będzie opis kierunków działań infrastrukturalnych dla zwiększenia wielkości ruchu rowerowego. W ramach realizacji celu strategicznego CT2 - konkurencyjne względem indywidualnego transportu samochodowego i przyjazne dla środowiska formy przemieszczania się w przestrzeni miejskiej, w Planie zapisane jest następujące działanie organizacyjne: rozszerzenie obszaru o ograniczonym ruchu w strefie centralnej.
405	Osoba fizyczna	Postulujemy dalszą pracę nad wieloletnim planem, który miałby charakter systemowy, byłby spójny i uwzględniałby podejście zrównoważone z udziałem nowych środków komunikacji w kontekście kurczącego się i starzejącego miasta.	Ogólne	Mail (31.03.2016)	Postulat słuszny, w zakresie rozszerzonym do obszaru funkcjonalnego aglomeracji.	Potwierdzamy stanowisko Wykonawcy. Niemniej jednak postulat rozszerzenia do obszaru funkcjonalnego aglomeracji dotyczy zadań realizowanych przez samorząd Województwa Śląskiego, wykracza poza zakres zadań Miasta.