



# Zielona mobilność na terenie Gminy Dąbrowa Górnicza

*Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej*

Raport z konsultacji społecznych



grudzień 2015



Dokument przygotowany przez:



**"TRAKO" WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J.**

ul. Krasieńskiego 15a/5, 50-449 Wrocław,

tel./fax: 71 799 87 53, e-mail: [poczta@trako.com.pl](mailto:poczta@trako.com.pl)

[www.trako.com.pl](http://www.trako.com.pl)

Niniejsze konsultacje zostały przeprowadzone na podstawie art. 30 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2015r., poz. 1515), Uchwały Nr XXXIX/814/14 Rady Miejskiej w Dąbrowie Górniczej z dnia 3 września 2014 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami miasta Dąbrowa Górnicza (Dz. Urzęd. Woj. Śl. z 2014 r. poz 4632) oraz Zarządzenia Nr 612.2015 Prezydenta Miasta Dąbrowa Górnicza z dnia 16.11.2015 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych odnośnie zadania pn. „Promowanie zielonej mobilności na terenie Gminy Dąbrowa Górnicza”.

## Zapewnienie udziału społeczeństwa w opiniowaniu

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone w trzech turach:

W ramach pierwszej serii zorganizowano dwa spotkania ze stowarzyszeniami i organizacjami pozarządowymi zajmujących się przedmiotową tematyką, samorządowców, przedstawicieli jednostek organizacyjnych oraz innych podmiotów, których przedmiotowa tematyka może dotyczyć.

Podczas warsztatów wypracowano dodatkowe założenia do opracowania, w oparciu o założenia wypracowane podczas prac diagnostycznych.

Podczas drugiej tury uzyskano opinie od komórek organizacyjnych urzędu miejskiego oraz podmiotów właściwych odnoszących się do przedmiotowej tematyki m.in. zarządców dróg, komunikacji publicznej, Policji itp.

Trzecia tura składała się z serii czterech spotkań skierowanych do mieszkańców gminy. W trakcie spotkań zainteresowane osoby miały okazję zapoznać się z dokumentem, porozmawiać na jego temat z autorami oraz zgłosić swoje uwagi i wnioski do koncepcji projektowych.

Spotkania zostały podzielone na cztery części:

1. Wprowadzenie i przedstawienie założeń projektu oraz definicji „Zielonej Mobilności”.
2. Przedstawienie koncepcji rozwoju systemu rowerowego na terenie gminy Dąbrowa Górnicza.
3. Omówienie koncepcji zmiany organizacji ruchu kołowego.
4. Dyskusja nad proponowanymi rozwiązaniami.

Ważną częścią spotkań był panel dyskusyjny, na którym uczestnicy mogli wyrazić swoje opinie na temat projektu oraz zgłosić wszelkie uwagi i wnioski. Wypowiedzi zostały zaprotokołowane, a na ich podstawie sporządzono ów Raport zawierający spostrzeżenia i konkluzje z dyskusji.

## Obecność podczas spotkań konsultacyjnych

W spotkaniach uczestniczył zespół autorski reprezentujący wykonawcę – firmę "TRAKO" Wierzbicki i Wspólnicy, przedstawiciele stowarzyszeń, organizacji i samorządów oraz zainteresowani mieszkańcy.

Tab. 1. Przedstawiciele stowarzyszeń uczestniczący w spotkaniach

Imię	Nazwisko	Nazwa reprezentowanego podmiotu
Piotr	Tarejowski	PTTK
Mariusz	Wach	Pozytywnie Zakręcen
Dominik	Gordon	Straż Miejska Dąbrowy Górniczej
Agnieszka	Lagrodnik	Towarzystwo Przyjaciół Dąbrowy Górniczej
Izabela	Włosek	Speleoklub Dąbrowa Górnicza
Andrzej	Kostek	Tramwaje Śląskie S.A.
Magdalena	Mike	BOP Urząd Miejski Dąbrowa Górnicza
Witold	Miadejski	Stowarzyszenie Rowerowa Dąbrowa
Maciej	Urbańczyk	Stowarzyszenie Rowerowa Dąbrowa

Tab. 2. Przedstawiciele samorządów i jednostek miejskich uczestniczący w spotkaniach

Imię	Nazwisko	Nazwa reprezentowanego podmiotu
Piotr	Drygała	Urząd Miejski w Dąbrowie Górniczej
Rafał	Zwoliński	Urząd Miejski w Dąbrowie Górniczej
Alex	Kopia	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego
Paulina	Wierzbicka	Urząd Miejski w Dąbrowie Górniczej
Grzegorz		Centrum Sportu i Rekreacji w Dąbrowie Górniczej
Wojciech	Juroff	Centrum Sportu i Rekreacji w Dąbrowie Górniczej
Krzysztof	Serafiński	Wydział Komunikacji i Drogownictwa Urzędu Miejskiego Dąbrowy Górniczej
Bartosz	Matylewicz	Biuro Prasowe Urzędu Miejskiego Dąbrowy Górniczej
Zbigniew	Łukasik	Rada Miejska Dąbrowa Górnicza
Dominik	Gordon	Straż Miejska Dąbrowy Górniczej
Zbigniew	Kubik	Urząd Miejski w Dąbrowie Górniczej Wydział Inwestycji Miejskich

## Raport z części dyskusyjnej

Po zakończeniu części prezentacyjnej odbywała się część dyskusyjna, podczas której uczestnicy zgłaszali swoje uwagi do omawianych propozycji rozwiązań. W niektórych przypadkach padały pytania o szczegółowe rozwiązania, dotyczące konkretnych miejsc, wykraczające poza zakres projektu.

Poniżej zaprezentowano zebrane uwagi wraz z uzasadnieniem w przypadku nieuwzględnienia.

Tab. 3.

Lp.	Uwaga (opis)	Status	Uzasadnienie
1	Propozycja uspokojenia ruchu przyczyni się do zwiększenia korków w mieście.	Uwaga nieuwzględniona	Zastosowane rozwiązania mają na celu wymuszenie przestrzegania przepisów, czyli jazdę z prędkością nie większą niż 50km/h
2	Różne oznaczenia tras miejskich i rekreacyjnych, z podziałem także na rodzaj nawierzchni.	Uwaga częściowo uwzględniona	Trasy komunikacyjne oraz rekreacyjne oznakowano w różny sposób bez rozróżnienia nawierzchni
3	Budowa tras rowerowych w okolicach zbiorników wodnych Pogoria.	Uwaga nieuwzględniona	Wykracza poza zakres projektu
4	Budowa strzeżonego w okresie letnim parkingu w okolicach zbiorników wodnych Pogoria.	Uwaga nieuwzględniona	Wykracza poza zakres projektu
5	Budowa tras rowerowych w parkach zamiast wzdłuż alei Róż, ulicy Jana III Sobieskiego, alei Marszałka Józefa Piłsudskiego w celu uniknięcia konfrontacji rowerzysty-kierowca.	Uwaga nieuwzględniona	Wymienione ciągi ulic zostaną wyposażone w urządzenia uspokajania ruchu, co przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa rowerzystów. Szybki ruch tranzytowy winien być przeniesiony na DK94 oraz S1, co przyczyni się do zmniejszenia liczby samochodów na drogach wewnątrz miejskich.
6	Budowa tras łączących dzielnicę Ząbkowice z centrum oraz z hutą.	Uwaga uwzględniona	-
7	Budowa tras łączących Trzebiestawice, Ujejście, Tucznowę z systemem tras rowerowych.	Uwaga nieuwzględniona	Wymienione obszary ze względu na niewielką liczbę mieszkańców i duże odległości nie są priorytetowe
8	Budowa trasy rowerowej w ciągu ulic Krucza i Myśliwska	Uwaga uwzględniona	Skorygowano przebieg tras w proponowanym zakresie
9	Budowa trasy rowerowej między al. Marszałka Józefa Piłsudskiego, a trasą P III, przechodzący przez osiedla ulicami Tadeusza Urbańskiego, Komuny Paryskiej, a następnie spokojną osią osiedla Broadway.	Uwaga uwzględniona	Skorygowano przebieg tras w proponowanym zakresie
10	Budowa łącznika rowerowego między CH Pogoria, a ulicami Limanowskiego / Braci Pękalskich.	Uwaga nieuwzględniona	Ze względu na mały potencjał dla ruchu rowerowego
11	Budowa łącznika rowerowego między ul. Kolejową, a ulicami Marii Konopnickiej / Olszowa, w śladzie planowanej ulicy.	Uwaga nieuwzględniona	Budowa samej trasy rowerowej bez planowanej jezdni nie jest zasadna ekonomicznie

Lp.	Uwaga (opis)	Status	Uzasadnienie
12	Budowa przystanku autobusowego na ulicy Jana Majewskiego między ul. Stacyjną, a Antoniego Kozubka, ze względu na bliższe dojście uczniów do szkoły.	Uwaga uwzględniona	-
13	Trasa rowerowa przez ul. Tworzeń od al. Marszałka Józefa Piłsudskiego w stronę Ząbkowic jest niewykonalna - za wąska droga i duży ruch samochodowy (szczególnie ciężarowy).	Uwaga nieuwzględniona	Zdaniem autorów prowadzenie trasy jest możliwe choć wymaga sporej przebudowy, a odcinek jest niezbędny w szczególności dla ruchu z i do huty z północnego wschodu
14	Budowa trasy rowerowej wzdłuż ul. Gwardii Ludowej, Armii Krajowej i Dworcowej do dworca Dąbrowa Górnicza Ząbkowice wraz z łącznikiem za cmentarzem komunalnym do ul. Tworzeń.	Uwaga uwzględniona w części	Wprowadzono łącznik z dworcem Dąbrowa Górnicza Ząbkowice. Ze względu na bardzo duże koszty oraz konieczność budowy dwóch obiektów umożliwiających przekroczenie drogi S1 oraz linii kolejowej nie wprowadzono łącznika do ul. Tworzeń
15	Budowa trasy rowerowej ulicą Tworzeń od al. Marszałka Józefa Piłsudskiego do ul. Podlesie.	Uwaga uwzględniona	Skorygowano przebieg tras w proponowanym zakresie
16	Buspasy nie powinny być realizowane w początkowych etapach, tylko w końcowych.	Uwaga uwzględniona	-
17	ITS nie powinien być realizowany w początkowych etapach, tylko w końcowych.	Uwaga uwzględniona	-
18	Zwiększający się ruch rowerowy w stronę Pogorii III wymaga budowy tras rowerowych.	Uwaga nieuwzględniona	Wykracza poza zakres projektu - trasy o charakterze rekreacyjnym nie są objęte zakresem opracowania
19	Używanie nazwy "wypożyczalnia rowerów publicznych" zamiast "wypożyczalnia rowerów miejskich".	Uwaga uwzględniona	-
20	Rozszerzenie strefy uspokojonego ruchu nr 18 na pobliskie przedszkole oraz plac zabaw.	Uwaga uwzględniona	-
	Zdecydowanie niewykorzystany jest potencjał linii nr 133 (D.G. Ząbkowice-Kraków Główny). Po ukończeniu mozolnej modernizacji na odcinku Jaworzno Szczakowa – Kraków Główny, czas przejazdu z Dąbrowy do Krakowa powinien spaść poniżej godziny. W tej chwili na dąbrowskim odcinku kursuje tylko jedna para pociągów osobowych (Regio „Orlik” w relacji Częstochowa – Kraków Główny) i jeden pociąg TLK („Stoczniovec” w relacji Gdynia Główna – Kraków Główny; bez zatrzymań na stacjach pośrednich).		
	Postulaty:		
21	Odbudowa najlepiej skomunikowanego z innymi środkami transportu przystanku osobowego Dąbrowa Górnicza Huta Katowice.	Uwaga nieuwzględniona	Wykracza poza zakres projektu - w kompetencji PKP PLK

Lp.	Uwaga (opis)	Status	Uzasadnienie
22	Apel do władz województw śląskiego i małopolskiego o zwiększenie liczby połączeń Częstochowa-Kraków do minimum pięciu par dziennie (po całkowitym zakończeniu modernizacji linii).	Uwaga nieuwzględniona	Wykracza poza zakres projektu.
23	Te posunięcia mogą dać w przyszłości możliwość codziennego dojazdu do pracy do Krakowa, co z kolei może zwiększyć atrakcyjność miasta.	Uwaga nieuwzględniona	Projekt dotyczy podróży obligatoryjnych na obszarze Dąbrowy Górniczej.
<p>Ostatnie miesiące niosą pozytywne wieści co do możliwości stopniowego wdrażania systemu Szybkiej Kolei Miejskiej. Planowane są m.in.: całkowicie bezkolizyjny węzeł katowicki oraz dobudowa drugiej pary torów wraz z nowymi przystankami na odcinku Katowice Szopienice – Będzin. Niestety tego drugiego projektu nie da się przedłużyć w kierunku Dąbrowy Górniczej, głównie ze względu na małą ilość miejsca w centrum Będzina. Natomiast coraz częściej słyszy się o możliwości dobudowy jednego toru, co także mogłoby zwiększyć przepustowość linii.</p> <p>Postulaty:</p>			
24	Budowa nowego przystanku osobowego na wysokości osiedla Broadway w Gołonogu (osiedle im. Morcinka).	Uwaga nieuwzględniona	Wykracza poza zakres projektu - w kompetencji PKP PLK
25	Dobudowa drugiego peronu do obsługi ruchu aglomeracyjnego na terenie stacji Dąbrowa Górnicza.	Uwaga nieuwzględniona	Wykracza poza zakres projektu - w kompetencji PKP PLK
26	Zwiększenie potencjału przystanku osobowego D.G. Pogoria. Wznowienie postojów pociągów osobowych w sezonie letnim, stworzenie w miejscu przystanku wypożyczalni rowerów oraz odpowiednia akcja promocyjna zachęcająca przybywających do korzystania z tej formy transportu.	Uwaga nieuwzględniona	Wykracza poza zakres projektu - w kompetencji PKP PLK
27	Zwiększenie częstotliwości kursowania linii 716 (na plażę nad Pogorią III). Kursowanie tych autobusów co najmniej raz na pół godziny, drastycznie zmniejszyłoby ryzyko długich przerw w podróży z przesiadkami dla przybywających z innych części konurbacji.	Uwaga częściowo uwzględniona	Szczegółowe rozkłady jazdy powinny być tworzone na podstawie zapotrzebowania oraz lokalnych uwarunkowań. Dodano zapis dotyczący zalecanej częstotliwości kursowania.
28	Odpowiedni system promocji, który zachęci mieszkańców do korzystania z autobusów zamiast własnych środków transportu. Możliwości dzięki karcie ŚKUP jest wiele.	Uwaga nieuwzględniona	Wykracza poza zakres projektu - w kompetencji KZK GOP

Lp.	Uwaga (opis)	Status	Uzasadnienie
	<p>W głównym ciągu komunikacyjnym D.G., tj. ul. Sobieskiego – ul. Królowej Jadwigi – Aleja Piłsudskiego faktycznie nie ma problemu z dostępnością środków komunikacji publicznej w godzinach szczytu przewozowego. Problemem jest nierównomierność ich kursowania poza tymi godzinami, szczególnie w dni wolne od pracy. Bywa, że trzy autobusy odjeżdżają w ciągu kilku minut, po czym następuje kilkudziesięciominutowa przerwa (np. na przystanku D.G. Aleja Piłsudskiego w niedzielę). Ten problem nie występuje w miejscach, w których przebiega linia tramwajowa, o stałej i regularnej częstotliwości kursowania.</p> <p>Postulaty:</p>		
29	<p>Priorytet dla tworzenia równomiernych i cyklicznych rozkładów dla miejsc poza ciąg ul. Sobieskiego – ul. Królowej Jadwigi – Aleja Piłsudskiego – tam gdzie nie jeździ tramwaj. Chodzi tutaj głównie o tzw. „dzielnice zielone”.</p>	Uwaga uwzględniona	-
30	<p>Stosowanie buspasów nie ma w Dąbrowie Górniczej żadnego uzasadnienia. Sami Państwo stwierdzili, że nasze miasto nie posiada aż tak wielkich problemów z przepustowością. W zamian można pomyśleć o likwidacji zatok autobusowych, co na pewno ułatwi dopasowanie wydzielonej trasy rowerowej w całym przekroju arterii ul. Sobieskiego – ul. Królowej Jadwigi – Aleja Piłsudskiego.</p>	Uwaga nieuwzględniona	<p>Likwidacja zatok autobusowych z punktu widzenia autorów jest działaniem nie mającym widocznego wpływu na system transportu zbiorowego, stąd nie została uwzględniona jako zadanie. Z punktu widzenia systemu ścieżek rowerowych jest to rozwiązanie szczegółowe na poziomie projektu wykonawczego.</p>
31	<p>Na pewno niewykonalne na krótką metę jest współdzielenie torowiska tramwajowego przez autobusy. Dodatkowo rozwiązanie to pochłania dużo pieniędzy. Tak jak już wspomniałem powyżej, podstawą komunikacji na ciągu ul. Sobieskiego – ul. Królowej Jadwigi – Aleja Piłsudskiego powinien być tramwaj. Autobusy w dużej mierze powinny obsługiwać trasy alternatywne.</p>	Uwaga uwzględniona	<p>Autorzy projektu zgadzają się z twierdzeniem, że autobusy powinny obsługiwać trasy alternatywne, a tramwaj powinien być podstawowym transportem na wymienionym ciągu. Zgadzą się także z twierdzeniem, że współdzielenie torowiska przez autobusy jest kosztowne i wykonalne dopiero w dłuższym okresie czasu - jednak istnieją korzyści z konsolidacji potoków pasażerskich, stąd zalecane jest wdrożenie pasów autobusowo-tramwajowych w dalszej perspektywie.</p>



Lp.	Uwaga (opis)	Status	Uzasadnienie
32	<p>W toku dyskusji z miłośnikami transportu masowego oraz stałymi pasażerami linii autobusowych udało wykryć się praktyczną awykonalność proponowanych rozwiązań w zakresie nowych przystanków w dwóch miejscach: na ulicy Dąbrowskiego oraz na ulicy Augustynika. Są to ulice wąskie i trudne do wykonywania manewrów. W związku z tym mamy inną propozycję: aby poprowadzić niektóre linie autobusowe przez ulicę Kościuszki, Kolejową, Kopernika i Poniatowskiego. Linie te w równym stopniu mogłyby obsłużyć osiedle Augustynika, a dodatkowo bardziej zintegrować miasto ze stacją kolejową oraz targowiskiem miejskim na Redenie.</p>	Uwaga nieuwzględniona	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. W celu wprowadzenia tras autobusowych na podane ulice można: zastosować mniejszy tabor, który nie będzie miał dużych problemów z wykonywaniem manewrów lub np. zmodyfikować geometrię łuków w newralgicznych miejscach. Mijanie się pojazdów komunikacji zbiorowej na podanych ulicach jest możliwe, choć będzie wymagało zmniejszenia prędkości. Ze względu na układ drogowy niemożliwym będzie zastosowanie pojazdów przegubowych i przedłużonych (trzyosowych).</li> <li>2. Zmiana tras części linii bez uwzględnienia podanych ulic nie zwiększy zasięgu komunikacji zbiorowej w istotny sposób.</li> <li>3. Poprowadzenie części linii ul. Kolejową, Kopernika i Poniatowskiego jest kłopotliwe ze względu na częste zatory na ul. Kolejowej i Kopernika spowodowane częstym zamykaniem przejazdu kolejowego, co skutkowałoby znacznymi opóźnieniami.</li> </ol>
32b	<p>Wszystkie te działania powinny być jednak skoordynowane z KZK GOP – nie ma sensu tworzyć przystanku dla kilku kursów dziennie.</p>	Uwaga nieuwzględniona	<p>W znacznej części przypadków koszt budowy przystanku to koszt montażu słupka przystankowego, namalowania oznakowania oraz w niektórych przypadkach koszt dostosowania chodnika. W przypadku dobrego zlokalizowania przystanków podniesie się atrakcyjność komunikacji zbiorowej co będzie skutkowało zwiększeniem się liczby pasażerów. Istnieje sens tworzenia przystanku dla kilku kursów dziennie, o ile uzupełni on w istotny sposób istniejący system.</p>
33	<p>Na interaktywnej mapie pominęli Państwo dość ważny przystanek tramwajowy Gołonóg Kasprzaka (nie mylić z Gołonóg Osiedle Kasprzaka). Jego położenie ułatwia dojście do kościoła na górcie, problem w tym, że jest on dość nieucywilizowany. Liczymy na to, że wraz z przebudową linii tramwajowej zyska on dojście po utwardzonej nawierzchni ze wszystkich stron.</p>	Uwaga uwzględniona	-

Lp.	Uwaga (opis)	Status	Uzasadnienie
34	Do rozważenia: czy należy reaktywować przystanek vis-a-vis Bazyliki NMP Anielskiej?	Uwaga nieuwzględniona	Autorzy są zdania, że reaktywacja przystanku vis-a-vis Bazyliki NMP Anielskiej ze względu na bliskość przystanku Centrum oraz w kontekście planowanych zmian w układzie komunikacyjnym, nie jest potrzebna.
35	Nie ma żadnego uzasadnienia dla budowy systemu ITS na własną rękę, wobec dużego projektu, jaki realizuje w chwili obecnej KZK GOP, który dodatkowo ma prowadzić do udzielania pierwszeństwa autobusom i tramwajom.	Uwaga nieuwzględniona	Na chwilę obecną projekt "Koncepcja i architektura Inteligentnego Systemu Zarządzania Ruchem na obszarze działania Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego" jest w fazie założeń do systemu. Nie istnieją jeszcze szczegółowe rozwiązania obejmujące Dąbrowę Górniczą. Równocześnie projekt Zielonej Mobilności dla Dąbrowy Górniczej wpisuje się w ramy wspomnianej koncepcji, może być realizowany wcześniej, a następnie może być włączony w system obejmujący obszar działania KZK GOP. Czynnikiem warunkującym rezygnację z realizacji ITS we własnym zakresie jest czas realizacji systemu ITS przez KZK GOP.
36	W przypadku udanej reaktywacji przystanku kolejowego DG Huta Katowice należy rozważyć budowę wypożyczalni rowerów i stacji B+R w tamtym miejscu.	Uwaga zasadna	Ze względu na brak perspektyw uruchomienia tej stacji w opracowaniu nie zakłada się wyznaczenia B&R oraz wypożyczalni. W sytuacji zmiany planów bezwzględnie należy uwzględnić powyższe.
37	Zupełnie niezrozumiałą jest brak stacji wypożyczalni i garażów rowerowych w północnej części Redenu (gdzie znajduje się m.in. WSB). Tym bardziej, że większość zabudowy stanowią tam czteropiętrowe bloki bez wind, co utrudnia znoszenie i wnoszenie rowerów do mieszkań. Kilka propozycji lokalizacji w załączeniu. Można na to przeznaczyć pieniądze oszczędzone na ITS i buspasie.	Uwaga uwzględniona	Dodano proponowane lokalizacje
38	Ta sama sprawa dotyczy się dość dużego osiedla Łęknice – tam również przydałby się choć jeden garaż i stacja wypożyczalni rowerów.	Uwaga uwzględniona	Dodano proponowane lokalizacje
39	Proszę mieć w pamięci, że pewna część ścieżek rowerowych (w kierunku Będzina) jest planowana w ramach koncepcji Zagłębiowskiego Parku Linearnego.	Uwaga zasadna	Opracowanie jest nam znane

Lp.	Uwaga (opis)	Status	Uzasadnienie
40	Mam pewne obawy co do możliwości zamieszczenia wygodnej ścieżki rowerowej na ulicy Konopnickiej. Stanowi ona główną oś komunikacyjną z centrum na tereny rekreacyjne nad Pogorią III. W zamian proponuję inną trasę, w śladzie planowanej w miejscowym planie zagospodarowania drogi.	Uwaga zasadna	Budowa samej trasy rowerowej bez planowanej jezdni nie jest zasadna ekonomicznie i może kolidować z późniejszą realizacją drogi
41	Wygodny dojazd z Ząbkowic do centrum może prowadzić przez tereny rekreacyjne nad Pogoriami. W załączeniu wskazanie najkrótszej trasy. Wymaga wyrównania drogi szutrowej wzdłuż bocznic kolejowej do zakładu złomu w Piekle.	Uwaga nieuwzględniona	Zaproponowane w koncepcji połączenie w ciągu ulic Piłsudskiego, Gwardii Ludowej oraz Armii Krajowej jest krótsze od pomysłu przedstawionego we wniosku
42	Przy dużej części garaży rowerowych (może nawet przy wszystkich) powinny znaleźć się stacje naprawy rowerów zawierające pompkę i podstawowe narzędzia do ich naprawy.	Uwaga uwzględniona	Dodano stacje naprawy rowerów we wszystkich proponowanych garażach
43	Miejsca postojowe dla rowerów przy plaży na Pogorii III - zgodnie z planem mają to być jedynie stojaki, tymczasem właśnie w tamtym miejscu szczególnie przydałyby się zabezpieczone miejsca postojowe (zamknięty parking lub coś w tym stylu) ze względu na to, że całe rodziny przyjeżdżają na rowerach żeby plażować lub się wykąpać i mają dwa wyjścia - ciągnąć rowery na plażę (co jest niezdrowe dla roweru - piasek oraz zajmuje miejsce dla plażowiczów) albo przypiąć rower do stojaka i mieć nadzieję, że będzie jeszcze stał po zakończeniu plażowania.	Uwaga zasadna	Zamykane parkingi rekomendowane są dla postojów dłuższych niż osiem godzin. W lokalizacji takiej jak Pogoria III autorzy opracowania zalecają lokalizację stojaków rowerowych w miejscu będącym pod nadzorem społecznym np. przy punktach handlowych, wypożyczalni sprzętu, itp., zaznaczając jednocześnie, że jest to poza zakresem opracowania.
44	W nawiązaniu do konsultacji na których miałem przyjemność być w ramach Zielonej Mobilności (17.11.2015) przesyłam mapę z zaznaczonymi punktami strategicznymi (ważnymi) w Dąbrowie Górniczej dla jej mieszkańców i jednocześnie oplecenie ich połączeniami DDR. Rozwiązania na niej zanesione są dość precyzyjne w oparciu o zdjęcia satelitarne. DDR były naniesione także w oparciu o istniejącą szątkową infrastrukturę rowerową. Inaczej mówiąc starałem się projekt wykonać przy najmniejszym jak to możliwe nakładzie inwestycyjnym. Link do mapy: <a href="https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=zMdca7v70Srg.kgCMPur5Rb-w">https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=zMdca7v70Srg.kgCMPur5Rb-w</a>	Uwaga nieuwzględniona	Urząd miasta - Planty: ul. Twarda przewidziana jako ulica o ruchu uspokojonym. Graniczna zakłada budowę trasy rowerowej. Kościuszki - Centrum, PUP-CH Pogoria, Pogoria 3 Plaża - Centrum, Mydlisce - Szytgarka, Centrum - Reden, - przewidziane w opracowaniu, Rondo Sybiraków Szytgarka - nie uwzględniono ze względu na ilość łączników alternatywnych.

Lp.	Uwaga (opis)	Status	Uzasadnienie
45	Zwracamy przy tym szczególną uwagę na zintegrowane węzły przesiadkowe, które odgrywają kluczową rolę w równoważeniu transportu, a w zaproponowanych wersjach projektu Zielonej Mobilności, są naszym zdaniem zbyt ograniczone, zarówno przestrzennie jak i ilościowo. Np. przy dworcu PKP Dąbrowa Górnicza i przy zjeździe z S1 przewidziano węzły z parkingami tylko dla 20 samochodów!	Uwaga uwzględniona	-
46	Jednocześnie jesteśmy zdecydowanie i stanowczo przeciwni budowie buspasów - powodujących bezzasadne ograniczenie przestrzeni transportowej na głównych ulicach miasta i nie przynoszących w tych warunkach żadnych korzyści.	Uwaga nieuwzględniona	Budowa buspasów jest jednym z elementów uspokajania ruchu, w Dąbrowie Górniczej na głównych ciągach może przynieść korzyści w konsolidacji ciągów komunikacyjnych.
47	Jednocześnie jesteśmy zdecydowanie i stanowczo przeciwni budowie Inteligentnego Systemu Transportu (ITS), który ma na celu upłynnienie ruchu samochodowego na głównych ulicach, a w rzeczywistości nie ma to uzasadnienia w naszym mieście, przy niewystępujących w nim większych zatorach komunikacyjnych.	Uwaga nieuwzględniona	W opracowaniu zwrócono uwagę, że system ITS może wspomóc przemieszczanie się po mieście, w szczególności transport zbiorowy. W przyszłości system ITS może być wykorzystany nie tylko do regulacji ruchu, ale także do szeregu dodatkowych zadań (jak m.in. Wspomaganie transportu zbiorowego czy nadzór nad przestrzeganiem niektórych przepisów ruchu drogowego).
48	Zamiast nieefektywnych w naszych realiach buspasów i systemu ITS (kosztowny w budowie i utrzymaniu), sugerujemy zakup przez miasto wyspecjalizowanych „zielonych busów” (napęd elektryczny lub hybrydowy) do intensywnej, sezonowej obsługi komunikacyjnej najbardziej atrakcyjnych rekreacyjnie terenów Dąbrowy Górniczej, tzn. miejskich plaż i ośrodków przy Pogorii I oraz III, a także Eurocampingu.	Uwaga nieuwzględniona	Wykracza poza zakres projektu
49	Jesteśmy również za rozpatrzeniem możliwości zawnioskowania o większe niż planowane środki finansowe na projekt Zielonej Mobilności - szczególnie z RPO-poddziałanie 4.5.1, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału środków własnych miasta.	Uwaga uwzględniona	Źródła finansowania , w tym RPO, wskazano w rozdziale 5 opracowania.
50	Bezpieczeństwo w ruchu drogowym jest celem nadrzędnym, szczególnie bezpieczeństwo uczestników niechronionych - pieszych. Tak więc tworzenie dużej ilości nowych przejść dla pieszych „naziemnych” przykładowo na obu końcach tego samego przystanku - przenoszenie	Uwaga nieuwzględniona	Działania zawarte w opracowaniu są zgodne z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, który zaleca wdrażanie rozwiązań organizacyjnych, inżynierskich, edukacyjnych, mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Zgodnie z tym dokumentem piesi i rowerzyści stanowią największą

Lp.	Uwaga (opis)	Status	Uzasadnienie
	ruchu pieszych z najbezpieczniejszych przejść bezkolizyjnych (nadziemnych i podziemnych) ustanowionych na drogach dwujezdniowych (o 2 lub 3 pasach ruchu) z podwójnym torowiskiem tramwajowym pomiędzy jezdniami - na przejścia „kolizyjne" nie podniesie stopnia ochrony pieszego w przypadku zdarzenia drogowego z pojazdem samochodowym lub szynowym. Przecinanie się ruchu pieszego z ruchem samochodowym i szynowym (2 jezdnie i podwójne torowisko tramwajowe) nie będzie tak bezpieczne dla pieszego jak przejście bezkolizyjne (nadziemne i podziemne).		poszkodowaną grupę wśród ofiar wypadków, najczęściej przez kierowców samochodów osobowych. Dokument ten podaje, że 43% wypadków drogowych powstaje ze względu na niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (w tym przekroczenie prędkości). Dokument ten także zaleca, jako środki zwiększające ochronę pieszych i rowerzystów, uspokajanie ruchu (także poprzez budowę progów, azyli, zwężzeń i innych urządzeń spowalniających ruch).  Opracowanie wypełnia postulaty Programu, a jego realizacja przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa niechronionych użytkowników ruchu drogowego. W tym samym tonie wypowiadają się liczne autorytety z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego w kraju i na świecie. Celem dokumentu jest wskazanie potrzeby podjęcia działań mających na celu ograniczenie liczby kierowców przekraczających prędkość, a to również pozytywnie wpłynie na BRD, ponieważ kierowca jadący zgodnie z przepisami jest w stanie szybciej zareagować w sytuacji zagrożenia.
51	Założenia dotyczące przenoszenia ruchu pieszych z bezpiecznych przejść nadziemnych \ podziemnych i tworzenia kolejnych nowych przejść naziemnych na poziomie jezdni na \ głównych ciągach komunikacyjnych (drogi dwujezdniowe składające się z 2 lub 3 pasów oraz podwójne torowisko) są niewłaściwe. Powyższe spowoduje powstanie kolejnych strumieni kolizyjnych i negatywnie wpłynie na bezpieczeństwo pieszych.	Uwaga nieuwzględniona	Budowanie przejść dla pieszych ma przede wszystkim na celu ograniczenie – mimo licznych szykan wobec pieszych m.in. za pomocą barier architektonicznych – notorycznego i nagminnego nielegalnego przekraczania jezdni przez pieszych. To ten proceder powoduje znacznie większe zagrożenie w ruchu drogowym.
52	Ulicami Sobieskiego, Królowej Jadwigi i Piłsudskiego przebiega główna arteria komunikacyjna przez miasto prowadząca z Będzina do drogi DK-94 oraz do dzielnic miasta w kierunku Huty Arcelor Mittal Poland. Koncepcja i zmiana charakteru tej drogi poprzez wybudowanie wyniesionych przejść dla pieszych w miejscach gdzie istnieją przejścia podziemne spowoduje, że piesi a także i rowerzyści będą głównie korzystać z tych przejść. Może to doprowadzić do częstszych kolizji i wypadków drogowych z udziałem pieszych.	Uwaga nieuwzględniona	W przypadku przystanków komunikacyjnych, budowanie przejść dla pieszych po obu stronach prócz zwiększenia poziomu jakości obsługi transportu zbiorowego, pełni funkcję uspokojenie ruchu samochodowego w otoczeniu przystanków szczególnie w sytuacji notorycznego łamania przepisowej prędkości 50km/h.
53	Przejazd przez miasto i dotarcie do wyznaczonego miejsca dla służb takich jak Policja, Straż Pożarna i Pogotowie Ratunkowe znacznie wydłuży się z uwagi na spowolnienie ruchu pojazdów. Projekt wytyczenia wzdłuż tych ulic „Buspasa" może w znacznym stopniu skumulować i ograniczyć przepustowość drogi w niektórych miejscach do jednego pasa prowadzącego na wprost co dodatkowo utrudni przejazd przez miasto.	Uwaga nieuwzględniona	W przypadku wdrożenia buspasów lub trambuspasów służby miejskie uzyskają pas wolny od innych użytkowników ruchu drogowego co ułatwi przejazd przez miasto oraz przyspieszy czas reakcji na zgłoszenie.

Lp.	Uwaga (opis)	Status	Uzasadnienie
54	Zastosowanie przesunięcia ruchu pieszych na przejścia kolizyjne, jednoczesne zastosowanie urządzeń zwalniających prędkość pojazdów BRD oraz ograniczenie ilości pasów ruchu dla pojazdów zdecydowanie obniży przepustowość drogi spinającej poszczególne „Strefy 30” - ciągu głównych ulic (Jana III Sobieskiego, Królowej Jadwigi, Aleja Piłsudskiego).	Uwaga nieuwzględniona	Skracanie czasów przejazdów i zwiększanie przepustowości w obszarze miejskim przyczynia się do wzrostu liczby samochodów osobowych, co powoduje wzrost emisji spalin i hałasu, a to wpływa niekorzystnie na środowisko naturalne i zdrowie mieszkańców.
55	Spowolnienie istniejącego ruchu na głównych ciągach komunikacyjnych (Jana III Sobieskiego, Królowej Jadwigi, Aleja Piłsudskiego) poprzez zastosowanie urządzeń zwalniających prędkość, ograniczenie ilości pasów ruchu dla pojazdów oraz tworzenie kolejnych przejść dla pieszych zdecydowanie obniży przepustowość dróg, wydłuży czas przejazdu, wpłynie na wzrost emisji spalin i hałasu.	Uwaga nieuwzględniona	Opracowanie zakłada obniżenie emisji spalin poprzez stworzenie warunków do zmiany preferencji transportowych mieszkańców na bardziej ekologiczne, tym samym na zmniejszenie liczby podróży samochodami osobowymi. W tym celu zaleca się podniesienie atrakcyjności ruchu pieszego i rowerowego, które nie generują żadnych zanieczyszczeń.
56	Przy realizowanej obecnie koncepcji obejmującej tworzenie „Stref 30” na poszczególnych osiedlach chybnym jest projekt ograniczania prędkości i przepustowości na „magistrali” spinającej poszczególne „Strefy 30” i „strefy zamieszkania”. Ciąg ulic: Jana III Sobieskiego, Królowej Jadwigi, Aleja Piłsudskiego w obecnej formie zapewnia (na tle innych pobliskich miast) wystarczającą przepustowość dla ruchu samochodów (nie tworzą się „korki”).	Uwaga nieuwzględniona	Dodatkowo zaleca się podniesienie atrakcyjności komunikacji zbiorowej, która jest mniej energochłonna oraz mniej zanieczyszcza środowisko naturalne. Kierowcy jadący z Będzina mają do dyspozycji DK94 oraz DK86, które mogą w większym stopniu przenieść ruch aglomeracyjny i są do tego przystosowane. Ciąg ulic Sobieskiego – Jadwigi – Piłsudskiego powinien przenosić jedynie ruch lokalny. Obecne natężenie ruchu pozwala na wprowadzenie proponowanych postulatów.

Poniżej przedstawiono pytania uczestników wraz z odpowiedziami autorów opracowania.

Tab. 4.

Lp.	Pytanie	Odpowiedź
1	Jakie będzie zastosowane rozwiązanie ITS w mieście?	Zgodnie z zakresem projektu, dokument nie będzie posiadał tak szczegółowych rozwiązań. Niezbędna jest jednak synchronizacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach w ciągu ulic objętych uspokojeniem ruchu, dla powodzenia wszystkich działań wpisujących się w realizowany projekt.
2	Czy zastosowane rozwiązania takie jak sinusoidalne progi zwalniające i wyniesione przejścia dla pieszych nie doprowadzą do powstawania trzykilometrowych korków?	Zastosowane rozwiązania mają na celu spowolnienie ruchu tak, by pojazdy poruszały się zgodnie z przepisami do 50 km/h. Spowolnienie ruchu doprowadzi do wzrostu płynności przejazdu (mniejsza liczba hamowań). Dodatkowo rozwiązania są przyjazne kierowcom jeżdżącym z przepisową prędkością, nie powodując negatywnych konsekwencji (które pojawiają się dopiero przy przekraczaniu pewnych wartości prędkości).
3	Czy na ul. Jana III Sobieskiego istnieje techniczna możliwość poprowadzenia trasy rowerowej? Czy trasa rowerowa będzie po obu stronach ulicy, czy tylko po jednej?	Istnieje techniczna możliwość poprowadzenia trasy rowerowej ulicą Jana III Sobieskiego od strony CH Pogoria.
4	Jaki jest całkowity koszt projektu? Czy są zarezerwowane odpowiednie środki w budżecie miasta?	Całkowity koszt projektu wynosi około 80 mln zł. Jest to kwota wyznaczona przez zamawiającego na realizację celów związanych z zieloną mobilnością. Koszty wykazane w projekcie są szacunkowe, dokładne koszty będą możliwe do podsumowania dopiero przy projekcie wykonawczym.
5	Dlaczego projekt uwzględnia kilka tras rowerowych, a pozostałe obszary miasta nie mają już odpowiedniej infrastruktury?	Na mapkach poglądowych przedstawione są nazwane główne trasy rowerowe, łączące ważne punkty w mieście zarówno w układzie północ-południe, jak i wschód-zachód, a całkowita sieć jest gęstsza, tylko bez numeracji.
6	Jakie parametry będzie mieć trasa numer 3 na ulicy Jana Majewskiego? Czy się tam zmieści?	Dokładne dane będą do uzyskania dopiero przy projekcie wykonawczym, trasa numer 3 zmieści się na ulicy Jana Majewskiego.
7	Dlaczego projekt nie uwzględnia tak ważnych kierunków podróży jak Katowice czy Sosnowiec?	Projekt jest ograniczony obszarowo granicami gminy.
8	Czy proponowane rozwiązania są zlokalizowane w odpowiednim miejscu? Czy nie będą powodować zagrożenia na drodze?	W niniejszym projekcie przedstawione są wyłącznie koncepcje, a szczegółowe rozwiązania techniczne mogą być wykonane dopiero przy projekcie wykonawczym.
9	Czy proponowane nowe przejścia i przejazdy przez jezdnię zostaną zaakceptowane przez urzędników? Czy nie odrzucą ich jako projektów powodujących zwiększenie zagrożenia na drodze?	W tym momencie piesi i rowerzyści i tak przekraczają jezdnię nielegalnie, powodując większe zagrożenie pojawiając się w miejscu, gdzie ich nie powinno być. W takim wypadku należy miejsca te wyposażyć w odpowiednią infrastrukturę, tak by przekraczanie jezdni było bezpieczne.

Lp.	Pytanie	Odpowiedź
10	Czy pas autobusowo-tramwajowy nie jest rozwiązaniem niepotrzebnym lub zbyt drogim?	Pas autobusowo-tramwajowy jest rozwiązaniem wybiegającym mocno w przyszłość, umożliwiającym skonsolidowanie transportu autobusowego oraz tramwajowego, dzięki czemu zwiększy się komfort podróży pasażerów. Jest ujęty w projekcie ze względu na planowane inwestycje Tramwajów Śląskich S.A., tak aby przygotowywane projekty dopuszczały budowę PAT w przyszłości.
11	Czy projekt uwzględnia zakup nowego taboru autobusowego?	Nie, projekt nie uwzględnia zakupu taboru.
12	Czy nowe przystanki będą mogły być obsługiwane autobusami? Czy się zmieszczą w wąskich uliczkach?	Operator może dostosować tabor do wskazanych ulic (ma taką możliwość).
13	Czy operator zgodzi się na zmianę przebiegu tras linii w Dąbrowie Górniczej?	Część linii wykonywana jest wyłącznie na obszarze gminy, więc mogą one być modyfikowane zgodnie z zapotrzebowaniem zgłaszanym przez urząd miasta.
14	W związku z konsultowanym właśnie projektem Zielonej Mobilności w Dąbrowie Górniczej pojawił się pomysł zmiany układu przystanków tramwajowych w centrum - czy można tę część uwzględnić w planowanym na przyszły rok remoncie torowiska? Nie ma chyba sensu wykonywać tej pracy dwukrotnie?	Przedstawiciele Urzędu Gminy są w kontakcie z Tramwajami Śląskimi Sp. z o.o., tak by inwestycje były wykonywane jednorazowo.

Poniżej zaprezentowano tezy uczestników spotkań.

Tab. 5.

Lp.	Wnioski z konsultacji
1	Komunikacja zbiorowa jeździ zbyt rzadko by mogła stanowić realną alternatywę dla transportu samochodowego. W szczególności dotyczy to osiedli położonych dalej od centrum (np. Żąbkowice)
2	Buspasy i ITS są inwestycjami zbędnymi, ponieważ w Dąbrowie Górniczej nie ma tak dużego natężenia ruchu, by kongestia utrudniała przemieszczanie się po mieście.
3	Alternatywą dla tranzytowego ruchu przez miasto powinna być DK94 oraz S1.
4	Obecny system komunikacji drogowej jest przeskalowany, rozbija tkankę miejską i niszczy mobilność.
5	W ciągu ul. Sobieskiego – ul. Królowej Jadwigi – Aleja Piłsudskiego podstawą powinien być tramwaj, po zapowiadanych remoncie linii oraz postulowanych przez państwa rozwiązaniach (m.in. naziemnych przejściach dla pieszych z użyciem progów zwalniających), jego dostępność powinna się zwiększyć. Ponadto w godzinach szczytu powinno się używać bardziej pojemnego taboru niż w tej chwili.