



**FORMULARZ UWAG**  
DO CZĘŚCI I – DIAGNOZA STRATEGII TRANSPORTU I MOBILNOŚCI DLA OM

Uwagi do III wersji diagnozy STIM przekazanej dnia 2 lutego 2015

**AUTOR UWAG:**

Zespół STiM

[tomasz.budziszewski@metropoliagdansk.pl](mailto:tomasz.budziszewski@metropoliagdansk.pl)

**UWAGI OGÓLNE, w tym do map:**

1. Należy uzupełnić pod wszystkimi tablicami i rysunkami źródła danych. Proszę pamiętać o jednakowym sposobie zapisu podawanego źródła.
2. Należy ujednolicić formatowanie tablic. Część tablic ma nagłówki kolorowe, a część nie. (np: Tabl. 2.5., Tabl. 2.6. na stronie 21.2.)
3. Należy uzupełnić odpowiedzi do złożonych uwag przez Zamawiającego – plik: Odpowiedzi\_02.02.2015.docx
4. W rozdziałach: 5. Ocena infrastruktury transportu drogowego, 6. Ocena infrastruktury transportu kolejowego, 11. Transport towarowy, nie dokonano oceny syntetycznej tak jak ma to miejsce w rozdziałach: 7., 8., 9., 10.
5. Należy ujednolicić w całym tekście skrót dla sieci TEN-T. Podawane w tekście jest TEN-T lub TENT.
6. Proszę pamiętać o dostosowaniu elementów graficznych do wymogów opisanych w punkcie 14 SIWZ. Wykonawca zobowiązał się ujednolicić wszystkie elementy dopiero w kwietniu, ale należy pamiętać żeby mapy, wykresy itd. były edytowalne.

**UWAGI DO TREŚCI DIAGNOZY:**

nr strony	numer rozdziału	Tekst – jest	Tekst – winno być	Odpowiedź
	SKM 1		wszędzie tam, gdzie jest mowa o linii kolejowej nr 250 (SKM) można już zmienić jej opis na Gdańsk Śródmieście - Rumia	

94	SKM 2		na str. 94, pierwszy akapit od góry dodać wśród inwestycji przedłużenie linii kolejowej nr 250 do nowo wybudowanego przystanku SKM Gdańsk Śródmieście;	Tekst uzupełniono
113	SKM 3		str. 113, drugi akapit od dołu dodać, iż PLK S.A. i PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. posiadają własne straże ochrony kolei;	Tekst uzupełniono
131	SKM 4		str. 131, drugi akapit od dołu - w transporcie kolejowym obowiązują ulgi ustawowe refundowane z budżetu państwa;	Dokonano korekty tekstu
135	SKM 5		str. 135 - tu warto przerobić ogólnie opis dotyczący roli i statusu PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. w systemie transportowym ... Po pierwsze Nasza Spółka nie jest czynnikiem utrudniającym proces integracji międzygałęziowej, a wręcz odwrotnie to m.in. w oparciu o nią tak dobrze (na tle innych polskich aglomeracji - nie dot. oczywiście warszawskiej) może funkcjonować chociażby bilet metropolitalny. Bez kolei nie byłoby możliwości szybkiego przemieszczania się po OMT na odległości typu 15-20 km, więc jej status i dalsze możliwości rozwoju w oparciu o nią wydają się być oczywiste. Różni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego to efekt funkcjonowania ustawy o takim samym tytule i braku prawnego wyodrębnienia obszarów metropolitalnych. Dodatkowo PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. jest jednocześnie przewoźnikiem jak i zarządcą infrastruktury linii kolejowej nr 250 (zgodnie z prawem wspólnotowym i krajowym) - zarządcami są również PKP PLK S.A. i PKM S.A. - w zakresie swojej właściwości;	Tekst przeredagowano

147/ 148	SKM 6		str. 147/148 - przy omawianiu systemów transportowych Małego Trójmiasta Kaszubskiego oraz Tczewa trzeba zaznaczyć, iż w przypadku wymienionej tam linii skm należy dopisać, iż chodzi o linię komunikacyjną Tczew - Wejherowo, ponieważ linia kolejowa SKM to Gdańsk Śródmieście - Rumia;	Tekst poprawiono
158	SKM7		str. 158 - <b>w przypadku biletu metropolitalnego</b> należałoby zaznaczyć, iż jest on honorowany przez przewoźników kolejowych jako wynik działania Samorządu Województwa Pomorskiego i na podstawie umów ramowych i rocznych zawieranych przez tego organizatora transportu.	Tekst uzupełniono
70	5.5.	"dotyczy praktycznie tylko jednego obiektu Lotniska w Gdańsku."	- naszym zdaniem informacja o poziomie zaawansowania systemu sterowania ruchem powietrznym jest zbędna. A fragment - "dotyczy praktycznie tylko jednego obiektu Lotniska w Gdańsku." jest do poprawy (jeśli to pozostanie)	Tekst poprawiono
70	5.5	"się rozwija"	sterowanie ruchem kolejowym także rozwija się	Tekst poprawiono
71	5.5	"zarządów drogowych"	"zarządców dróg"	Uwaga Nieuwzględniona, nazwa prawidłowa. Mówimy o instytucji a nie o osobach

71	5.5.	Trójmiejski Inteligentny System Transportu Aglomeracyjnego TRISTAR	- oprócz rozwinięcia nazwy TRISTAR z koncepcji (Trójmiejski Inteligentny....) powinna pojawić się formalna nazwa systemu - Zintegrowany System Zarządzania Ruchem TRISTAR.	Uwaga Nieuwzględniona, Nie ma takiej potrzeby
71	5.5.	Obejmuje on główne ciągi drogowe w Trójmieście (Gdańsku ul. Podmiejska, Podwałe Przedmiejskie, Armii Krajowej, 3 Maja, Hucisko, Jana z Kolna, Marynarki Polskiej, Słowackiego, Hallera, Kliniczna, Kościuszki i Stary Rynek Oliwski. W Gdyni ul. Wielkopolska, Droga Gdyńska, 10 Lutego i Trasa Kwiatkowskiego. W Sopocie al. Niepodległości, ul. 3 Maja).	usunąć nazwy ulic objętych systemem, bo brakuje najważniejszych, a jakby wymienić wszystkie to będzie zupełnie niepotrzebna informacja. Główne ciągi i powinien być koniec zdania.  Propozycja zapisu: Obejmuje on główne ciągi drogowe w Trójmieście.	Tekst poprawiono
71	5.5.	System składała się z 5 elementów (podsystemów): ...	- jest napisane, że system składa się z 5 elementów, wypunktowane są 4, a w rzeczywistości jest więcej. Wobec tego zamiast 5 elementów (podsystemów) powinno być: "System składa się z kilku elementów (podsystemów), np.:". Poprawić "składała" na składa.	Tekst poprawiono
72	5.5.	Budowa I etapu Systemu TRISTAR uwidoczniała także wiele braków w zakresie wdrażania ITS na obszarze OM:  <ul style="list-style-type: none"> <li>• brakuje strategii rozwoju ITS na</li> </ul>	- tam gdzie są wypunktowane 3 braki w zakresie wdrażania, po pierwszej kropce poprawić dwukropki na końcu, w drugiej kropce sprecyzować "cele" te które są przed celami strategicznymi. Podejrzewam, że chodzi o cele operacyjne.	Tekst poprawiono

		<p>obszarze województwa pomorskiego, ze szczególnym uwzględnieniem obszaru OM i obszarów atrakcyjnych turystycznie (Półwysep Helski, Pobrzeże Bałtyku), a także z uwzględnieniem wszystkich rodzajów transportu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• strategia taka oprócz wizji, celów i celów strategicznych powinna zawierać opracowaną rzetelnie (zgodnie z wymaganiami UE) architekturę ITS oraz program wdrażania, taki dokument stanowi podstawę do ubiegania się o środki UE,</li> <li>• barkuje także jednostki badawczo-wdrożeniowa ds. ITS (np. Regionalne Laboratorium ITS), która będzie w płaszczyźnie organizacyjnej integrować środki ITS w OM, co jest niezbędne ze względu na mnogość podmiotów, będących uczestnikami przedsięwzięcia i konieczność integracji ich działań oraz wyznaczenie</li> </ul>	<p>trzecia kropka - "brakuje" zamiast "barkuje" i "badawczo-wdrożeniowo-koordynacyjnej" zamiast "badawczo-wdrożeniowa" - czyli dodać o koordynacji i napisać we właściwej formie.</p>	
--	--	--	---	--

		efektywnych kierunków rozwoju systemu.		
87	5.7.	...rozkładu przestrzennego wartości wskaźnika M.	Należy wyjaśnić znaczenie.	Uzupełniono
93	6.2.	postępującą	postępująca	Tekst poprawiono
130	9.1.	W rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizatorami transportu zbiorowego w obszarze metropolitalnym są: ...	Czy miasta Lębork i Malbork nie są organizatorami transportu zbiorowego w obszarze metropolitalnym?	Uzupełniono
130	9.1.	4x „podpisało”	podpisała	Naniesiono poprawkę
133	9.1.	ZTM w Gdańsku jako operatorów zatrudnia Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku Sp. o.o., który jest w 100% spółką miasta Gdańsk, i firmy Warbus i PKS Gdańsk, które obsługują linie w gminach ościennych.	ZTM w Gdańsku jako operatorów zatrudnia Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku Sp. o.o., który jest w 100% spółką miasta Gdańsk oraz firmy Warbus i PKS Gdańsk, które obsługują linie w gminach ościennych.	Naniesiono poprawkę
136	9.3.1.	Obecnie na obszarze OM na czternastu liniach kolejowych wykonywane są całoroczne przewozy pasażerskie:	W tekście jest napisane „na czternastu liniach kolejowych”, a wyszczególniono tylko 7.	Tekst zmieniono
137	9.3.1.	W oparciu o użytkowaną sieć kolejową w OM wykształciła się siatka regionalnych połączeń pasażerskich	W tekście jest napisane „składająca się z jedenastu głównych relacji:”, a	Naniesiono poprawkę

		składająca się z jedenastu głównych relacji:	wyszczególniono tylko 8.	
137	9.3.1.	Szkielet pomorskiej siatki regionalnych połączeń kolejowych tworzą trzy relacje:	Szkielet metropolitalnej siatki regionalnych połączeń kolejowych tworzą trzy relacje:	Naniesiono poprawkę
137	9.3.1.	Oznacza to, że pomorska siatka regionalnych połączeń kolejowych funkcjonuje w układzie hierarchicznym.	Oznacza to, że metropolitalna siatka regionalnych połączeń kolejowych funkcjonuje w układzie hierarchicznym.	Naniesiono poprawkę
138	9.3.1.	Tabl. <b>Błąd! W dokumencie nie ma tekstu o podanym stylu..1.</b> Wykaz relacji połączeń kolejowych.	Brak powołania w tekście na Tabl. <b>Błąd! W dokumencie nie ma tekstu o podanym stylu..2.</b>	Naniesiono poprawkę
140	9.3.1.	Rys. <b>Błąd! W dokumencie nie ma tekstu o podanym stylu..1.</b> Natężenie pasażerskiego ruchu kolejowego w OM.	Brak powołania w tekście do Rys. <b>Błąd! W dokumencie nie ma tekstu o podanym stylu..2.</b>	Naniesiono poprawkę
142	9.3.1.	o w miarę wyodrębnionej trasie i nadając powstałym w ten sposób linom oznakowanie handlowe z przedziału numeracji od 810 do 876.	o w miarę wyodrębnionej trasie i nadając powstałym w ten sposób liniom oznakowanie handlowe z przedziału numeracji od 810 do 876.	Naniesiono poprawkę
154	9.4.	Dodatkowym czynnikiem generującym popyt jest bezpośrednie połączenie aglomeracją.	Dodatkowym czynnikiem generującym popyt jest bezpośrednie połączenie z aglomeracją.	Naniesiono poprawkę
154	9.4.	Rys. <b>Błąd! W dokumencie nie ma tekstu o podanym stylu..3.</b> Więżba podróży transportem zbiorowym	Podpis proszę przenieść na poprzednią stronę.	Naniesiono poprawkę

159	9.6.	W powodów przedstawionych wyżej o refundację ...	Z powodów przedstawionych wyżej o refundację ...	Naniesiono poprawkę
162	9.6.	Rys. <b>Błąd! W dokumencie nie ma tekstu o podanym stylu..16.</b> Więżba podróży transportem zbiorowym	Podpis proszę przenieść na poprzednią stronę.	Naniesiono poprawkę
164	9.7.	... ich potencjał celem realizacji założeń zrównoważonego	Niedokończone zdanie.	Uzupełniono
179	11.		Uwaga ogólna do rozdziału 11: brak odniesień do miast OM spoza Trójmiasta.	Uzupełniono
	11.		Brak źródeł: Rys 11.1.; Rys 11.2 Rys 11.3; Rys.11.4, Rys 11.5; Rys 11.6;	Uzupełniono
180	11	Dodatkowo, znajduje się <b>tam</b> 64% wszystkich	Dodatkowo, znajduje się <b>tu</b> 64% wszystkich  (opisujemy OM więc sugestia by napisać „TU” wydaje się być uzasadniona)	Uwagę odrzucona. „tam” jest poprawnym sformułowaniem
180	11.	z czego 43% zlokalizowanych jest w Trójmieście.  <ul style="list-style-type: none"> <li>W 2013 roku w woj. pomorskim transportem samochodowy nadano łącznie blisko 71 mln ton ładunków. Stanowi to odpowiednio 6% i 6,2% ogólnego obrotu w Polsce</li> <li>Przyjmując za punkt</li> </ul>	UWAGA: brakuje krótkiego wyjaśnienia co przedstawiono w postaci punktorów.	Uzupełniono



		odniesienia rok 2008 wzrost w zakresie przewozów ładunków wyniósł ok 10,5%, czyli niemal tyle samo ile w skali całego kraju (11%).		
180	11	Stanowi to wzrost odpowiednio o 62% i 21%. <u>Gdańsku</u> przeważały ładunki masowe ciekłe (11,36 mln ton, blisko 42%)	Stanowi to wzrost odpowiednio o 62% i 21%. <b>W Gdańsku</b> przeważały ładunki masowe ciekłe (11,36 mln ton, blisko 42%)	Naniesiono poprawkę
180	11.	W Gdyni przeważały ładunki masowe suche niejednostkowane (44%, 6,7 mln ton) oraz kontenerami dużymi (36%, 5,4 mln ton).	W Gdyni przeważały ładunki masowe suche niejednostkowane (44%, 6,7 mln ton) oraz <b>ładunki przewożone</b> kontenerami dużymi (36%, 5,4 mln ton).	Naniesiono poprawkę
180	11.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Transport ładunków w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy w 2013 roku wyniósł 4916 ton, co stanowi 17,8% <b>krajowych obrotów ładunków w transporcie lotniczym dając portowi</b> lotniczemu 3 miejsce w kraju po lotnisku w Warszawie i Krakowie Pyrzowicach. W porównaniu do roku 2008, w którym obsłużono 4610 ton ładunków stanowi to wzrost o 6%.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Transport ładunków w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy w 2013 roku wyniósł 4916 ton, co stanowi 17,8% krajowych obrotów ładunków w transporcie lotniczym. <b>Wyniki te dają portowi</b> lotniczemu 3 miejsce w kraju po lotnisku w Warszawie i Krakowie Pyrzowicach. W porównaniu do roku 2008, w którym obsłużono 4610 ton ładunków stanowi to wzrost o 6%.</li> </ul>	Tekst poprawiono
180	11.	W zestawieniu z niewielką w skali kraju średnią odległością przewozu tony ładunku wnoszącą w 2013 roku 152 km oraz dominującym rodzajami przewożonych ładunków można z dużą	W zestawieniu z niewielką w skali kraju średnią odległością przewozu (tony ładunku wnoszącą w 2013 roku 152 km) oraz <b>dominującymi</b> rodzajami przewożonych ładunków można z dużą	Naniesiono poprawkę

		<p>pewnością przyjąć, że wielkość przewozów osiągnięta w 2008 roku była wynikiem skokowego lokalnego wzrostu zapotrzebowania na przewozy materiałów wykorzystywanych np.: przy realizacji inwestycji drogowych.</p>	<p>pewnością przyjąć, że wielkość przewozów osiągnięta w 2008 roku była wynikiem skokowego lokalnego wzrostu zapotrzebowania na przewozy materiałów wykorzystywanych np.: przy realizacji inwestycji drogowych.</p>	
180	11.2.	<p>Rys. 11.2 obrazuje na przykładzie obserwacji w Gdyni relację pomiędzy koniunkturą gospodarczą a wielkością zapotrzebowania na drogowy transport ciężarowy.</p>	<p>Rys. 11.2 obrazuje na przykładzie obserwacji <b>przeprowadzonych</b> w Gdyni, relację pomiędzy koniunkturą gospodarczą a wielkością zapotrzebowania na drogowy transport ciężarowy.</p>	Naniesiono poprawkę
181	11.2	<p>Od roku 2010, wraz ze stopniową poprawą wyników gospodarki, systematycznie zwiększa się zapotrzebowanie na przewozy ładunków przejawiające się wzrostem ilości jзд pojazdów ciężarowych.</p>	<p>Od roku 2010, wraz ze stopniową poprawą wyników gospodarki, systematycznie zwiększa się zapotrzebowanie na przewozy ładunków. Przejawia się to w obserwowanym wzroście ilości jзд pojazdów ciężarowych.</p>	Uwagę odrzucono.
181	11.2	<p>Kolejnym rodzajem transportu, istotnym z punktu widzenia gospodarki regionu oraz kraju jest transport rurociągowy, głównie ropy naftowej. Funkcjonowanie Rafinerii Grupy Lotos S.A jest ważnym elementem gospodarki i systemu transportowego regionu. W Porcie Gdańsk znajduje się Baza Paliw <b>Płynnych</b>, której właścicielem jest</p>	<p>Kolejnym rodzajem transportu, istotnym z punktu widzenia gospodarki regionu oraz kraju jest transport rurociągowy, głównie ropy naftowej. Funkcjonowanie Rafinerii Grupy Lotos S.A jest ważnym elementem gospodarki i systemu transportowego regionu. W Porcie Gdańsk znajduje się Baza Paliw <b>Płynnych</b>, której właścicielem jest</p>	Naniesiono poprawkę

		Przedsiębiorstwo Przeładunkowe Paliw Płynnych "Naftoport" Sp. z o.o., a obsługę zapewnia Przedsiębiorstwo Przeładunkowo-Składowe "Port Północny" Sp. z o.o.. Zdolność przeładunkowa bazy wynosi 34 mln ton.	Przedsiębiorstwo Przeładunkowe Paliw Płynnych "Naftoport" Sp. z o.o., a obsługę zapewnia Przedsiębiorstwo Przeładunkowo-Składowe "Port Północny" Sp. z o.o.. Zdolność przeładunkowa bazy wynosi 34 mln ton.  (przecinek)	
183	11.3	11.3. Problematyka transport ładunków w obszarach zurbanizowanych	11.3. Problematyka transportu ładunków w obszarach zurbanizowanych  (w tytule podrozdziału transport zamienić na transportu )	Naniesiono poprawkę
183		<b>Każdego</b> z wymienionych rodzajów przewozów <b>może</b> charakteryzuje się określoną specyfiką wyrażoną wielkością pracy przewozowej oraz strukturą rodzajową pojazdów zaangażowanych do transportu.	<b>Każdy</b> z wymienionych rodzajów przewozów charakteryzuje się określoną specyfiką wyrażoną wielkością pracy przewozowej oraz strukturą rodzajową pojazdów zaangażowanych do transportu.	Naniesiono poprawkę
186	11.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tereny zagrożone hałasem:</li> <li>• drogowym są położone w sąsiedztwie głównych ciągów drogowych o dużym natężeniu ruchu: Al. K. Jagiellończyka, Al. Zwycięstwa, Al. Grunwaldzkiej, Al. V. Havla, Al. Armii Krajowej, Al. Hallera, Al. Rzeczypospolitej, ul. Kartuskiej, u. Podwale</li> </ul>	(sugestia by przekształcić te informacje w akapit lub przeformułować punkty by były zgodne z powyższymi)	Tekst skorygowano

		<p>Grodzkie, Kościuszki, ul. Hynka, Podwale Grodzkie, Trakt Św. Wojciecha, Jabłoniowa.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kolejowym są zlokalizowane w obrębie dzielnic Orunia Dolna, Św. Wojciech, Lipce i obejmują głównie pierwszą linię zabudowy.</li> </ul>		
186	11.4.	<p>Gdynia Zestawienie liczby ludności narażonych na hałas od poszczególnych źródeł w Gdyni zgodnie z Programem ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Gdynia z roku 2013 przedstawia Tabl. 11.3. Obszar w którym wskaźnik LDWN dla hałasu drogowego przekracza wartość 55 dB <b>ma stanowi</b> 47,07% powierzchni miasta.</p>	<p>Gdynia Zestawienie liczby ludności narażonych na hałas od poszczególnych źródeł w Gdyni zgodnie z Programem ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Gdynia z roku 2013 przedstawia Tabl. 11.3. Obszar w którym wskaźnik LDWN dla hałasu drogowego przekracza wartość 55 dB stanowi 47,07% powierzchni miasta.</p>	Naniesiono poprawkę
186	11.4.	<p>Przekroczenie standardów akustycznych powyżej granic określonych w Ustawie dla obszarów o poszczególnych formach użytkowania stwierdzono <b>dla:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1,82% całkowitej liczby mieszkańców dla hałasu drogowego, przy czym przekroczeń większych niż 5 dB doświadcza jedynie 0,12%,</li> <li>• <b>hałas kolejowy nie stanowi problemu w Gdyni, gdyż jedynie ok. 150 osób jest narażonych na hałas przekraczający przyjęte</b></li> </ul>	<p>(jest „dla:” proszę przekształcić 2 i 3 podpunkt na wzór pierwszego)</p>	Tekst preredagowano

		<p>normy maksymalnie o 5 dB,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• hałasem przemysłowym jest zagrożone 2,4% mieszkańców, przy czym w większości są to przekroczenia nie większe niż 5 dB.</li> </ul>		
187	11.4.	jednak Program ochrony środowiska dla miasta Sopotu na lata 2011 - 2014 u uwzględnieniem	jednak Program ochrony środowiska dla miasta Sopotu na lata 2011 - 2014 uwzględnieniem	Zamieniono „u” na „z”
187	11.4.	<p>Dla przykładu, natężenie dźwięku czynności związanych z dostawą towarów <b>może wynosić:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• uruchomienie i manewry pojazdu ciężarowego 67-83 dB,</li> <li>• przemieszczanie palet lub innych pojemników po podłodze przedziału ładunkowego pojazdu - 74-85 dB,</li> </ul> <p>ltd.</p>	<p>Jest „może wynosić:” proszę o zmianę kolejności zapisów wszystkich podpunktów</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 67-83 dB - uruchomienie i manewry pojazdu ciężarowego</li> </ul>	Naniesiono poprawkę
187		Możliwe jest natomiast określenie głównych kierunków przewozów materiałów niebezpiecznych. Jest to możliwe na podstawie dostępnych danych o głównych kierunkach przewozów ładunków transportem drogowym	Mówimy że jest możliwe wskazanie głównych kierunków a ich nie wskazujemy... proszę o komentarz do kierunków przewozu	

**Dodatkowy komentarz:**.....  
.....  
.....  
.....