

Autor Uwag		zespół STIM w składzie: Tomasz Budziszewski, Grzegorz Krajewski, Michał Tusk, Tomasz Wawrzonek, Sławina Klawiter, Joanna Borawska (uwagi z dn. 19.01.2015r., biuro GOM s.209)		
Uwagi szczegółowe:		Sformułowano w formie komentarzy w pliku dokumentu: GOM_Czesc_I_Diagnoza_UWAGI_2015-01-22.doc jest ich: 124		
Uwagi ogólne:		Zaleca się / należy: <ol style="list-style-type: none"> 1. Ujednolicić czcionki (najlepiej Calibri) 2. Ujednolicić wygląd map, szczególnie opracowania własnego. Wymóg pkt. 14 SWIZ 3. Ujednolicić format tabel 4. Sprawdzić nazewnictwo – nie może pojawiać się OMT – OM Trójmiasta itp. 5. Rozwinąć skróty w tytułach spisu treści oraz spisu rysunków. Rozdział 4: TENT, BRD, PZ POM, następnie 4.6.2. itd. 6. Ujednolicić stylistykę tekstu. 7. Podać źródła danych – szczególnie dotyczy to rysunków i tablic. 8. Ujednolicić format podawania źródeł. 9. Uzupełnić tekst o przywołania do rysunków i tabel – np. 12.2.- 12.6. 10. Powołując się na dane należy określić za jaki okres są to dane. 		
Autor Uwag		Regina, Zofia Kaszkur, Gmina Miasta Sopotu, naczelnik Wydziału Strategii Rozwoju Miasta		
nr strony	numer rozdziału	Tekst – jest	Tekst – winno być	
180	13.2	Wnioski gmin OM do PZPOM	W wykazie należy ująć projekt wielokrotnie zgłaszany przez Gminę Miasta Sopotu : Połączenie Trasy Słowackiego z droga wojewódzką nr 218 poprzez budowę kolejnych odcinków Drogi Zielonej	Uwzględniono wniosek - będzie przedmiotem analiz w dalszej części prac

	<p>Realizacja powyższego zadania pozwoli osiągnąć następując rezultaty:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ usprawnienie dojazdu do Obwodnicy Trójmiasta (OT) z dolnego tarasu Gdańska i Sopotu, bez konieczności korzystania z przeciążonej Al. Niepodległości w Sopocie oraz ciągu komunikacyjnego przebiegającego przez znajdującą się pod opieką konserwatorską tzw. Starą Oliwę (w ten sposób pośrednim efektem projektu będzie też odciążenie Al. Niepodległości stanowiącej główną i przeciążoną arterią komunikacyjną Sopotu). Efektem będzie skrócenie czasu przejazdu między dolnym tarasem obu miast a OT – w konsekwencji zredukowanie kosztów podróży; ◆ zmniejszenie ruchu przelotowego i międzydzielnicowego na ul. Opata Rybińskiego w kierunku Osowy. Ruch ten odbywa się obecnie przy terenach Parku Oliwskiego i przy Katedrze Oliwskiej odcinając te tereny od zabudowy dzielnicy Oliwa, a zanieczyszczenia i drgania wywołane tymże ruchem wpływają niekorzystnie na park oraz katedrę. Ruch ten zostałby przeniesiony na skrzyżowanie ul. Grunwaldzkiej z Drogą Zieloną i dalej przez tunel w kierunku Spacerowej i do Obwodnicy Trójmiasta. Dodatkowo na odcinku ulic Opata Rybińskiego-Spacerowa występuje znaczne natężenie ruchu ciężarowego a lewoskręt z ul. Grunwaldzkiej w kierunku Opata Rybińskiego blokuje przejazd na kierunku głównym; ◆ bezpośrednie powiązanie z OT następujących dzielnic Gdańska: Oliwa, Żabianka, Przymorze bez konieczności korzystania z ul. Słowackiego; bezpośrednie powiązanie Sopotu z OT – bez konieczności korzystania ul. Wielkopolskiej lub ul. Czyżewskiego; ◆ zdjęcie znacznego ruchu przelotowego przez miasto Sopot oraz ruchu w kierunku Gdyni do dzielnic Karwiny , Wielki Kack ,Gdynia Zachód; ◆ odciążenie ul. Czyżewskiego i ul. Opackiej z ruchu przelotowego do OT tym bardziej, iż są to ulice lokalne o niskich parametrach obsługujące tereny mieszkaniowe i teren Parku oraz Katedry Oliwskiej; ◆ zamknięcie ramy komunikacyjnej miasta Gdańska co pozwoli na lepsze sterowanie ruchem i rozładowanie korków w centrum Wrzeszcza. 	
Autor Uwag	Andrzej Potrykus, UG Wejherowo	

<p>Zgodnie z wnioskami zgłoszonymi do Planu Zagospodarowania Przestrzennego OM prosimy o uwzględnienie wniosków dotyczących :</p> <ul style="list-style-type: none"> - odbudowy infrastruktury i przywrócenia ruchu pasażerskiego na nieczynnej obecnie linii kolejowej nr 230 , a szczególnie na odcinku od Wejherowa do Rybna - modernizacji linii kolejowej nr 202 na odcinku Wejherowo – Łębork z modernizacją przystanków w Gościcinie i budową nowych przystanków w Bolszewie (rejon ul. Zamostnej) i Gościcinie (rejon ul. Nadrzecznej) <p>Prosimy o uwzględnienie w opracowaniu Strategii Transportu i Mobilności dla Obszaru Metropolitalnego :</p> <ul style="list-style-type: none"> - badań ankietowych zachowań mieszkańców Gminy Wejherowo, a w szczególności Bolszewa, Gościcina, Gowina, Orla, Góry, Zamostnego i Kniewa - budowę węzła integracyjnego w Gościcinie 				<p>Uwzględniono wniosek - będzie przedmiotem analiz w dalszej części prac</p>
<p>Autor Uwag</p>		<p>Alicja Kraska, Z-ca Dyrektora ds. Handlowych, Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsk</p>		
nr strony	numer rozdziału	Tekst – jest	Tekst – winno być	
126	9.3.3	<p>Miejski transport zbiorowy funkcjonuje w Gdańsku, Sopocie, Gdyni, Wejherowie, Rumii, Redzie, Tczewie, Łęborku oraz Malborku. Część z tych miast nie posiada jednak własnych jednostek organizacyjnych odpowiedzialnych za organizowanie usług publicznego transportu zbiorowego i korzysta z usług miast sąsiadujących. Do takich miast zaliczają się Sopot, Rumia i Reda.</p>	<p>Miejski transport zbiorowy funkcjonuje w Gdańsku, Sopocie, Pruszczu Gdańskim, Gdyni, Wejherowie, Rumii, Redzie, Tczewie, Łęborku oraz Malborku. Część z tych miast nie posiada jednak własnych jednostek organizacyjnych odpowiedzialnych za organizowanie usług publicznego transportu zbiorowego i korzysta z usług miast sąsiadujących. Do takich miast zaliczają się Sopot, Pruszcz Gdański, Rumia i Reda.</p>	<p>Poprawki naniesiono</p>
	W rozdziale 9.3.3.	<p>„Transport zbiorowy w miastach” i nie wspomniano i nie opisano komunikacji miejskiej w mieście Pruszczu Gdańskim. A przecież w skład układu transportowego</p>		<p>Transport zbiorowy w Pruszczu Gdańskim opisano na końcu rozdziału 9.3.3. Dodatkowo po uwagach zespołu</p>

		Pruszcza Gdańskiego wchodzą linie autobusowe organizowane przez Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku (200, 205, 207, 232 i N5 o łącznej długości 36,6 km), linia Szybkiej Kolei Miejskiej, linia kolei regionalnych, linie regionalne i inne prywatne linie autobusowe.	GOM opis uzupełniono o mapę sieci połączeń.
127	9.3.3	<p>W tym samym rozdziale na stronie 127 autor rozdziału opisując trasy tramwajowe w ten oto sposób „Trasy tramwajowe obejmują praktycznie prawie wszystkie dzielnice położone na tzw. dolnym tarasie.” ani słowem w dalszej treści nie wspomina o rozwoju transportu szynowego w Gdańsku. A przecież w Gdańsku funkcjonują już trasy tramwajowe, które połączyły tzw. górny taras z dolnym:</p> <ul style="list-style-type: none"> • W ramach Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej etap II wybudowano linię tramwajową na Chełm na odcinku od ul. 3 Maja do pętli tramwajowej przy ul. Witosa (oddanie do użytku – grudzień 2007 r.), • W ramach Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej etap III A wybudowano nową linię tramwajową „Chełm – Łostowice Świętokrzyska” od al. Sikorskiego, wzdłuż ulic Witosa, al. Havla do węzła integracyjnego ze skrzyżowaniem z ul. Świętokrzyską (oddanie do użytku – maj 2012 r.), <p>W trakcie realizacji w ramach Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej etap III B jest budowa linii tramwajowej w dzielnicy Piecki -Migowo od pętli „Siedlce” wzdłuż ul. Kartuskiej, przez ul. Nowolipie, ul. Rakoczego do przystanku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej „Brętowo” wraz z odcinkiem w ciągu ul. Bulońskiej do pętli „Migowo” w rejonie skrzyżowania ul. Bulońskiej i Myśliwskiej (planowany termin oddania do użytku – wrzesień 2015 r.).</p> <p>Gdańsk jest jednym z nielicznych miast w Polsce, które może pochwalić się wzrostem ilości pasażerów komunikacji miejskiej (organizowanej przez Zarząd</p>	Dokonano korekty opisu.

		Transportu Miejskiego w Gdańsku): 2010 r. – 154,9 mln 2011 r. – 157,1 mln 2012 r. – 162,3 mln 2013 – 168,0 mln 2014 – 170,9 mln. Duży wpływ na to niewątpliwie ma rozwój transportu szynowego w Gdańsku.		
Autor Uwag		Marcin Hrynkiewicz, Referat Badań i Analiz Społeczno-Gospodarczych Wydział Polityki Gospodarczej Urząd Miejski w Gdańsku		
nr strony	numer rozdziału	Tekst – jest	Tekst – winno być	
40			Legenda – szerokość linii – jakie wartości/przedziały?	Uwzględniono
63			Legenda – co oznaczają opisy A,B,C ,D	Wytłumaczenie zostało zawarte w tekście powyżej rysunku
74		Tabl. 5.8 jest dla mnie niezrozumiała. Co oznacza „Suma OT”? Co to za wartości przypisane do tego wiersza?		Poprawiono
75		Zły opis wykresu; Nie prezentujemy kosztów ofiar i rannych wypadków, co sugeruje opis		Poprawiono
75		Tabl. 5.9; j.w. co oznacza OT oraz skąd się wzięły te wartości, jak np. 298,5 czy 382,1?		Poprawione, liczby to wyliczone wartości wskaźników
76		Tabl. 5.7, 5.8 Zestawienie wskaźników	- czy wypadki na os. są wskaźnikiem demograficznym?	Zestawienie jest poprawne

		demograficznych	- nie jest to zestawienie wskaźników, a wskaźnika w powiatach...	
78		W tabeli widnieje wiersz „Suma OTM”. W wielu miejscach wcześniej mowa jest o „OT” i „OM”. Może uda się część ujednoczyć/rozwinąć?		Poprawiono
79		„spowodowanych jazdą wypadnięciem pojazdu z drogi”	(...) jazdą poprzez / z wypadnięciem(...)?	
84		Mapy hałasu kolejowego oraz ich opisy widnieją w dwóch miejscach w dokumencie!		
85,86		„a prawie połowa w stanie dobrym”	Prawie połowa? Wykres mówi o 59% linii o stanie dobrym	
		Dodatkowy komentarz: mk – taki skrót widnieje jako skrót od „mieszkańców”; kojarzy się z mkw.; zamiast mk można dać os. mieszk.?		
Autor Uwag		Paweł Wróblewski, Główny Specjalista ds. Ruchu Kolejowego Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.		
nr strony	numer rozdziału	Tekst – jest	Tekst – winno być	
90,92	Rys 6.3 Tab.6.2	Znaczne zróżnicowanie przepustowości odcinków magistrali E65 dla odcinka Pruszcz Gd. – Gdynia, prawdopodobnie z powodu nie ujęcia w obliczeniach semaforów drogowskazowych na stacjach Gd. Wrzeszcz i Sopot.	Należy wprowadzić brakujące dane i skorygować wyniki lub podać uproszczone dane o przepustowości (np. minimalne następstwo pociągów dla całego odcinka – co 4 min i uśredniona wartość przepustowości ze standardową rezerwą, dająca następstwo co ok 10. Min dla całego rozpatrywanego	Analiza została przeprowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami. Uwzględniono również charakter taboru pociągów tzw. pendolino, jeżdżących z V=200 km/h, stąd mniejsza zdolność przepustowa w perspektywie ok. 2020 roku. Należy rozróżniać pojęcie „zdolność przepustowa” i „przepustowość”

		Podaje się znaczną przepustowość dla odcinka Gdańsk Gł. – Pszczółki, która ulegnie zmniejszeniu po wprowadzeniu w roku 2016 V max = 200 km/h	odcinka)	
93	Rys. 6.5 – 6.7	(Prawdopodobnie) nieaktualne dane dotyczące przejazdów kolejowych – sprzed zakończenia modernizacji E65.	Np. dla odcinka Gdańsk Gł. – Pszczółki powinien pozostać tylko 1 przejazd kat. A (Gd. Orunia), pozostałe zastąpiono skrzyżowaniami dwupoziomowymi.	Dane zaktualizowano. Na odcinku Pszczółki – Gdańsk Główny funkcjonują 3 przejazdy kat. A. (w poziomie szyn)
96	6.9	Mapa hałasu dla terenu M. Gdańska w ostatniej wersji (2013) ujmowała już prognozę dla linii PKM i ekrany zabudowane wzdłuż E65 oraz znaczną zmianę wynikającą z rozp MŚ (podniesienie wartości dopuszczalnych)	Sugerujemy ponowne sprawdzenie czy mapy hałasu są wg aktualnych przepisów i stanu lub dostępnych prognoz.	Wykorzystano dane dostępne przez portal mapowy Gdańsk i Gdyni, wskazujące sytuację bieżącą hałasu, także kolejowego
UWAGI OGÓLNE:				
<p>1. Z powodu licznych prac modernizacyjnych na liniach kolejowych w granicach GOM, dane przewozowe pochodzące z lat 2013- 14 nie powinny być używane do wniosków dotyczących przyszłych lat i opatrzone stosownym komentarzem (np. s. 91).</p> <p>2. We wszystkich opracowaniach tego typu dla Pomorza ujęto już linię PKM, która istotnie wpłynie na opisywane zagadnienia w przyszłości, stwarzając alternatywę zwłaszcza na ciągach komunikacyjnych Gdańsk – Kartuzy i między dzielnicami „Górnego Tarasu” Gdańska i Gdyni. Rozwiązania realizowane w ramach PKM mogą być też modelowe dla wielu wątków mobilności poruszanych w dalszych częściach opracowania (np. węzły przesiadkowe, dostosowania dla niepełnosprawnych). Uważamy, że aby w dalszych częściach „Strategii..” wyciągać właściwe wnioski, opisy projektu PKM winny się znaleźć już w części I.</p>				
Autor Uwag		Jan Lewko, Kierownik Działu Marketingu i Rozwoju Portu		

		Morski Port Gdynia S.A.		
nr strony	numer rozdziału	Tekst – jest	Tekst – winno być	
59	4.6.3.		Proponujemy aby uzupełnić treść o konieczność stworzenia parkingów zgodnie z wymogami Sieci TEN-T, w tym parkingu centralnego dla Portu Gdynia na obszarze Doliny Logistycznej- przy planowanym węźle OPAT/ Droga Czerwona w Gdyni	Uwaga uwzględniona częściowo, ewentualne propozycje lokalizacji strategicznych parkingów pojawią się w Strategii
41-42 177	4.1 13.1	<p>W korytarzu koncentrują się elementy infrastruktury transportowej związanej z siecią bazową TEN-T, do których należą:</p> <ul style="list-style-type: none"> • porty morskie w Gdańsku i Gdyni, • port lotniczy w Gdańsku, • linie kolejowe (towarowe): nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny), nr 131 (Chorzów Batory - Tczew), nr 204 (Malbork – Braniewo), • linie kolejowe (pasażerskie): nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny), nr 204 (Malbork – Braniewo), • autostrada A1 (Gdańsk – Toruń – Łódź – Katowice) oraz droga ekspresowa S7 	<p>W obu fragmentach (41-42 i 177) wskazano błędną delimitację korytarza BA.</p> <p>nr 204 (Malbork – Braniewo), nie jest częścią korytarza B-A</p> <p>Linia nr 202 (Gdańsk Główny – Gdynia Główna) jest częścią korytarza B-A</p> <p>Linia nr 201 Gdynia Główna - Gdynia Port jest częścią korytarza B-A</p> <p>Linia 201 jest częścią korytarza Rail Freight Corridor 5 i jako dostęp do portu jest uznawana przez Komisję Europejską za istotną dla korytarza B-A</p> <p>(Whilst according to the alignment of the BA Corridor the main interconnection between the port and the core network is provided by line 202 and a small section of line 201 between Gdynia Port – Gdynia Główna and</p>	<p>Uwaga uwzględniona w formie: Na metropolitalnym odcinku korytarza BAC koncentrują się zaliczone do sieci bazową TEN-T następujące elementy infrastruktury transportowej:</p> <ul style="list-style-type: none"> • porty morskie w Gdańsku i Gdyni, • port lotniczy w Gdańsku, • odcinki linii kolejowych dla ruchu towarowego: nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny), nr 131 (Chorzów Batory - Tczew), • odcinki linii kolejowych dla ruchu pasażerskiego: nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny), • odcinki dróg samochodowych: autostrada A1 (Gdańsk – Toruń – Łódź – Katowice), droga ekspresowa nr S7 (Gdańsk – Warszawa). <p>Do sieci kompleksowej TEN-T znajdującej się poza korytarzami bazowymi należą odcinki:</p> <ul style="list-style-type: none"> • linii kolejowych dla ruchu towarowego: nr 201 (Nowa Wieś Wielka– Kościerzyna – Gdynia Port), nr 202 (Gdańsk Główny– Stargard Szczeciński), nr 203 (odcinek Tczew – Łąg

		<p>(Gdańsk – Warszawa).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poza korytarzami bazowymi do sieci kompleksowej TEN-T należą: • linie kolejowe (towarowe): nr 201 (Nowa Wieś Wielka – Kościerzyna – Gdynia Port), nr 202 (Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński), nr 203 (odcinek Tczew – Łąg Wschód), 	<p>Maksymilianowo – Nowa Wieś Wielka, the entire railway line no. 201 connecting Nowa Wieś Wielka with the Port of Gdynia is deemed relevant for the Port of Gdynia as well as the BA Corridor and RFC 5. This line which belongs to the comprehensive network, is a main freight railway route together with line 131 (Chorzów Batory – Tczew); improvement works on the line are planned and included in the Implementation Document (Works on alternative transport line</p> <p>Bydgoszcz – Trójmiasto, including lines 201 and 203, phase I & Works on alternative transport line Bydgoszcz – Trójmiasto, including lines 201 and 203, phase II – including electrification), which are aimed at contributing to a significant reduction of freight traffic through the railway section Tczew – Gdańsk (railway line no. 9).</p> <p>źródło Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study Final Report, European Commission December 2014</p> <p>http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.htm</p>	<p>Wschód),</p> <ul style="list-style-type: none"> • linii kolejowych dla ruchu pasażerskiego: nr 131 (Tczew – Chorzów Batory), nr 201 (Gdynia – Kościerzyna – Maksymilianowo), nr 202 (Gdańsk Główny– Stargard Szczeciński), nr 203 (odcinek Tczew – Łąg Wschód), • drogi ekspresowej nr S6 (gr. państwa– Kołbaskowo – Szczecin – Koszalin – Gdańsk – Łęgowo)
178	13.1	Instrument Łącząc Europę	<p>Proponujemy niniejszy zapis rozszerzyć o następujące sformułowanie:</p> <p>Korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie</p>	Uwaga uwzględniona

			<p>zawiera, wśród wstępnie zidentyfikowanych odcinków, projekty dotyczące integracji portów bazowych Gdynia i Gdańsk z innymi elementami infrastruktury sieci TEN-T (port interconnections).</p> <p>Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 ustanawiające instrument „Łącząc Europę” podkreśla szczególną potrzebę integracji portów Gdynia i Gdańsk w sieci TEN-T</p>	
178	13.1	Brak odniesienia do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1315/2013	<p>Proponujemy rozszerzyć o następujące sformułowanie:</p> <p>Porty morskie sieci bazowej (Gdynia, Gdańsk, Szczecin-Świnoujście) zostaną do dnia 31 grudnia 2030 r. połączone z infrastrukturą transportu drogowego transeuropejskiej sieci transportowej.</p> <p>Artykuł 41 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE, dotyczącym wymogu połączenia portów morskich sieci bazowej z infrastrukturą transportu kolejowego i drogowego transeuropejskiej sieci transportowej do dnia 31 grudnia 2030 r.</p>	Uwaga uwzględniona
178	13.1	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju	<p>Proponujemy niniejszy zapis rozszerzyć o następujące sformułowanie:</p> <p>Dla pełnego rozwoju społeczno-gospodarczego</p>	Uwaga uwzględniona

			<p>Polski, dostępności miast, portów morskich oraz obszarów oddalonych od głównych ośrodków życia społeczno-gospodarczego kraju istotne znaczenie będą miały rozwiązania wzmacniające integrację polskiego systemu transportowo-komunikacyjnego w ramach europejskiej sieci TEN-T.</p> <p>Modernizacja infrastruktury i zwiększenie dostępu do portów morskich (terminali) wpłynie na polepszenie dostępności przestrzennej najważniejszych miast portowych i całego obszaru Morza Bałtyckiego.</p> <p>Proponowany zapis wynika z Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030- Działanie 3.1.2. Poprawa dostępności polskich miast i regionów w przestrzeni europejskiej</p>	
179	13.1	Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)	<p>Proponujemy niniejszy zapis rozszerzyć o następujące sformułowanie:</p> <p>W odniesieniu do obszaru interwencji w zakresie rozwoju infrastruktury w portach morskich i na ich zapleczu, zarówno od strony lądu, jak i morza przewiduje się między innymi następujący kierunek działań: rozwój korytarzy lądowych – drogowych i kolejowych oraz niektórych szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich od strony lądu.</p> <p>Działanie wynika ze Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) p. 4.3 Transport morski jako element zintegrowanego systemu</p>	Uwaga uwzględniona

			transportowego .	
179	13.1	<i>Strategia „Mobilne Pomorze”</i>	<p>Proponujemy niniejszy zapis rozszerzyć o zgodność z następującymi celami strategii:</p> <p>-celem szczegółowym 2 „Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu”, w ramach Priorytetu 2.1. „Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej Województwa” i działaniem polegającym na likwidacji tzw. „wąskich gardeł” w ciągu regionalnych układów drogowych, w tym wyprowadzeniem ruchu tranzytowego z obszarów centralnych miast i miejscowości poprzez budowę obwodnic.</p> <p>W priorytecie tym ważny jest postulat włączenia do sieci dróg krajowych Trasy Kwiatkowskiego (wraz z docelowym technicznym podniesieniem nośności) oraz Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta (OPAT) wraz z jej realizacją,</p> <p>-celem szczegółowym 3 „Węzły multimodalne dobrze powiązane z systemem transportowym”, w ramach Priorytetu 3.1. „Poprawa powiązań węzłów multimodalnych z układem transportowym Regionu”. Istotne w tym priorytecie są oczekiwania wobec administracji centralnej i Kontraktu Terytorialnego dotyczące realizacji w ramach dróg krajowych Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta (OPAT) oraz modernizacja kluczowych linii kolejowych: nr 131 (Chorzów Batory–Tczew), nr 201 (Nowa Wieś Wielka–Gdynia Port),</p> <p>-priorytetem 3.2. „Efektywne wykorzystanie dostępności transportowej węzłów multimodalnych” dotyczącym poprawy</p>	<p>Uwaga uwzględniona w formie:</p> <p>W celu szczegółowym 2 w ramach Priorytetu 2.1. „Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej Województwa” do ważnych działań polegających na likwidacji tzw. „wąskich gardeł” w ciągu regionalnych układów drogowych można zaliczyć włączenie do sieci dróg krajowych Trasy Kwiatkowskiego (wraz z docelowym technicznym podniesieniem nośności) oraz Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta (OPAT) wraz z jej realizacją,</p> <p>W celu szczegółowym 3 w ramach Priorytetu 3.1. „Poprawa powiązań węzłów multimodalnych z układem transportowym Regionu” istotne jest dalsze postępowanie w sprawie budowy Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta (OPAT) oraz modernizacji kluczowych linii kolejowych: nr 131 (Chorzów Batory–Tczew), nr 201 (Nowa Wieś Wielka–Gdynia Port), natomiast w priorytecie 3.2. „Efektywne wykorzystanie dostępności transportowej węzłów multimodalnych” – poprawa funkcjonowania istniejących węzłów multimodalnych w portach morskich i lotniczych oraz rozwoju nowych węzłów i centrów logistycznych,</p>

			<p>funkcjonowania istniejących węzłów multimodalnych w portach morskich i lotniczych oraz rozwoju nowych węzłów i centrów logistycznych,</p> <p>-działaniem 3.2.1. „Poprawa funkcjonowania węzłów multimodalnych”, gdzie szczególnie istotnym jest zakładana „Budowa lub przebudowa infrastruktury portowej, zaplecza logistycznego portów morskich oraz systemów łączności, nawigacji, dozoru i zarządzania ruchem w porcie”,</p> <p>-działaniem 3.2.2. „Rozwój nowych węzłów multimodalnych i centrów logistycznych”, w tym szczególnie w „Tworzenie platform logistycznych” oraz „Budowa ogólnodostępnych terminali kontenerowych i centrów logistycznych”.</p>	
179	13.1	Proponujemy rozszerzyć o odniesienie do Traktatu o przystąpieniu Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej	<p>W dniu 16 kwietnia 2003 roku w Atenach podpisano Traktat o przystąpieniu Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej. Integralną część Traktatu stanowi Załącznik XII, którego treść dotyczy polityki transportowej. Zgodnie z jego treścią, począwszy od dnia przystąpienia, nie mogą być wprowadzane żadne ograniczenia poruszania się pojazdów spełniających wymogi dyrektywy 96/53/WE na głównych drogach tranzytowych wymienionych w załączniku I do decyzji 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.</p>	Uwaga nie została uwzględniona z uwagi na jej zbyt ogólny charakter

			<p>Wszelkie inwestycje w infrastrukturę z użyciem środków pochodzących z budżetu Wspólnoty, zapewniają, iż drogi są budowane lub unowocześniane z uwzględnieniem zdolności przenoszenia dopuszczalnego nacisku 11,5 tony na oś. Ma to kluczowe znaczenie dla dróg tranzytowych, w tym w szczególności dla dróg stanowiących element infrastruktury zapewniającej dostęp do portów morskich.</p> <p>Z momentem przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej, Polska w ramach polityki transportowej musi także respektować ustawodawstwo unijne, które wprost wyznacza cel stworzenia jednolitej infrastruktury transportowej łączącej możliwie wszystkie rodzaje transportu w ramach Unii Europejskiej. Najważniejszym z punktu widzenia dostępności do portu jest obowiązek dostosowania dróg tranzytowych do zdolności przenoszenia dopuszczalnego nacisku 11,5 tony na oś.</p>	
179	13.1	Proponujemy rozszerzyć o odniesienie do Strategii rozwoju portów morskich do 2015r	Strategia rozwoju portów morskich do 2015r., w ramach działania 3.1.1 przewiduje wsparcie finansowe z budżetu państwa modernizacji i utrzymania dróg prowadzących do głównych portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie, Świnoujściu i Policach. Strategia rozwoju portów morskich do 2015r. , w ramach działania 3.1.1 przewiduje wsparcie finansowe z budżetu państwa modernizacji i utrzymania dróg prowadzących do głównych portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie, Świnoujściu i Policach.	Uwaga uwzględniona

179	13.1	Proponujemy rozszerzyć o odniesienie do Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), który podkreśla konieczność integrowania transportu morskiego z transportem lądowym.	<p>Proponujemy rozszerzyć o następujące sformułowania zawarte w Dokumencie Implementacyjnym:</p> <p>W odniesieniu do transportu drogowego Dokument Implementacyjny określa następujące cele operacyjne, które mają być osiągnięte do 2023 r.: zmodernizowanie ok. 88% bazowej oraz ok. 33% kompleksowej sieci TEN-T, skrócenie średniego czasu przejazdu między ośrodkami wojewódzkimi o 15% (o 40 minut), poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawa przepustowości głównych arterii drogowych, uzyskanie płynności jazdy na długich odcinkach drogowych, dostosowanie sieci dróg krajowych do nacisku na poziomie 115 kN/oś, odciążenie aglomeracji z ruchu tranzytowego, dokończenie modernizacji podstawowych ciągów transportowych, na których prace rozpoczęto w bieżącej perspektywie.</p> <p>Mimo dużej skali inwestycji podjętych w mijającym okresie programowania, jak również we wcześniejszych latach, nadal polska sieć dróg krajowych, w tym autostrad oraz dróg ekspresowych pozostaje niedostatecznie drożna, dlatego tak istotne jest kontynuowanie działań inwestycyjnych na głównych ciągach komunikacji drogowej, w szczególności zapewnienie połączeń pomiędzy dużymi ośrodkami aglomeracyjnymi, jak również punktami styku z innymi formami</p>	Uwaga uwzględniona
-----	------	---	---	--------------------

			<p>transportu, w tym portami oraz lotniskami.</p> <p>Z uwagi na zmiany w trendach transportowych istnieje konieczność lepszego zintegrowania transportu morskiego z transportem lądowym w celu maksymalnego wykorzystania przewag poszczególnych gałęzi transportu w całym ciągu transportowym, m.in. poprzez silną koncentrację na inwestycjach w infrastrukturę dostępu do portów morskich od strony lądu.</p> <p>Strategicznym celem definiowanym dla transportu morskiego jest poprawa konkurencyjności polskich portów morskich poprzez rozwój korytarzy lądowych – drogowych i kolejowych oraz niektórych szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich od strony lądu.</p>	
182	14	<p>B. Podsystemy transportu</p> <p>1. Transport drogowy. Sieć transportu drogowego na obszarze województwa pomorskiego i na obszarze OM w zasadniczej części jest już ukształtowana. Nie mniej dla sprawnego jej funkcjonowania jako systemu transportu drogowego realizującego potrzeby układu osadniczego i układu produkcyjnego wymaga uzupełnień takich jak: Obwodnica Metropolitalna i</p>	<p>B. Podsystemy transportu</p> <p>1. Transport drogowy. Sieć transportu drogowego na obszarze województwa pomorskiego i na obszarze OM w zasadniczej części jest już ukształtowana. Nie mniej dla sprawnego jej funkcjonowania jako systemu transportu drogowego realizującego potrzeby układu osadniczego i układu produkcyjnego wymaga uzupełnień takich jak: Obwodnica Metropolitalna i Trasa Kaszubska (w ciągu drogi S6), odcinek drogi S7 z Koszwał do Elbląga, Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT) wraz z Droga Czerwoną jako dostęp do portu Gdynia o standardzie TEN-T, obwodnice wielu miejscowości</p>	<p>Uwaga nie uwzględniona z uwagi na fakt, że „Droga czerwona” jest propozycją wymagającą szczegółowej oceny wykonalności (projekt „last mile” w fazie „under evaluation”). Budowa jej na odcinku przyportowym może być postulatem ujętym w Strategii.</p>

		Trasa Kaszubska (w ciągu drogi S6), odcinek drogi S7 z Koszwał do Elbląga, Obwodnicę Północą Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT), obwodnice wielu miejscowości (Obwodnica Kartuz, Sierakowic itp.).	(Obwodnica Kartuz, Sierakowic itp.).	
182-183	14	2. Transport kolejowy. Sieć transportu kolejowego i jej stan rzutuje na niestety jeszcze za mały udział podróży odbywanych ty środkiem transportu n obszarze OM. Planowana modernizacja istniejącej sieci kolejowej i budowa nowej linii (PKM) może się przyczynić do zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozach osób. Istotnym problemem jest możliwość obsługi transportu towarowego w dojazdach do portów morskich.	2. Transport kolejowy. Sieć transportu kolejowego i jej stan rzutuje na niestety jeszcze za mały udział podróży odbywanych ty środkiem transportu n obszarze OM. Planowana modernizacja istniejącej sieci kolejowej i budowa nowej linii (PKM) może się przyczynić do zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozach osób. Istotnym problemem jest możliwość obsługi transportu towarowego w dojazdach do portów morskich. W opinii Urzędu Transportu Kolejowego potrzebna jest koordynacja działań, spójne potraktowanie i zapewnienie finansowania modernizacji całej linii 201 do Maksymilianowa w ramach perspektywy 2014-2020 z elektryfikacją, dobudową torów oraz odbudową układów stacyjnych.	Uwaga uwzględniona
102	7.4	na następujących odcinkach linii nr 9: Gdańsk Gł./Gdańsk Śródmieście – Pruszcz Gd. I Pruszcz Gd. – Pszczółki.	na następujących odcinkach: <ul style="list-style-type: none"> • linia nr 202 – odcinek Gdańsk Wrzeszcz-Gdańsk Główny, • linia nr 9 – odcinki: Gdańsk Główny-Gdańsk Południowy, wraz ze stacją Gdańsk 	Uwaga uwzględniona

			Główny i Pruszcz Gdański- Pszczółki	
102	7.4	Z tego względu za zdecydowanie najważniejszą inwestycją kolejową poprawiającą dostępność portów należy uznać kompleksową modernizację linii nr 201, a w drugiej kolejności – poprawę przepustowości ciągu linii 202/9.13	Za zdecydowanie najważniejszą inwestycją kolejową poprawiającą dostępność portów należy uznać kompleksową modernizację linii nr 201, a w drugiej kolejności – poprawę przepustowości ciągu linii 202/9.13	Uwaga uwzględniona
104	7.5	W strategiach portowych brak wskazania roli planowanej budowy „suchego portu” w Zajączkowie Tczewskim na obsłudze ładunków portowych.	Zdanie to należałoby wykreślić, ponieważ budowa Suchego Portu w Zajączkowie Tczewskim nie jest inwestycją o charakterze publicznym a jest dedykowana jednemu przewoźnikowi kolejowemu.	Uwaga nie uwzględniona. Potencjał tej inwestycji jako terminala logistycznego jest bardziej istotny niż charakter (publiczny/niepubliczny) inwestycji.
104	7.5	W zakresie powiązań wewnętrznych: 1. Brak jest wysokosprawnej infrastruktury dostępowej obsługującej bezpośrednio porty morskie i ich tereny rozwojowe. Wąskimi gardłami tej infrastruktury są linie kolejowe nr 226 (jednotorowa) do Portu Gdańsk i nr 201 do Portu Gdynia. Trwa budowa tunelu drogowego pod Martwą Wisłą, który poprawi dostęp do portu wewnętrznego w Porcie Gdańsk, niezbędne jest	W zakresie powiązań wewnętrznych: 1. Brak jest wysokosprawnej infrastruktury dostępowej obsługującej bezpośrednio porty morskie i ich tereny rozwojowe. Wąskimi gardłami tej infrastruktury są linie kolejowe nr 226 (jednotorowa) do Portu Gdańsk i nr 201 do Portu Gdynia. Trwa budowa tunelu drogowego pod Martwą Wisłą, który poprawi dostęp do portu wewnętrznego w Porcie Gdańsk, niezbędne jest zapewnienie dostępu do Portu Gdynia o parametrach sieci TEN-T poprzez budowę części Drogi Czerwonej oraz części Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT) łączących ulicę Janka Wiśniewskiego z Obwodową Trójmiasta (węzeł Obwodowa-Morska), jak też podniesienie kategorii i przebudowa Trasy Kwiatkowskiego w	Uwaga nie uwzględniona z powodu diagnostycznego a nie kierunkowego charakteru opracowania. Uzasadnienie prawne słuszne z wielu względów, ale zawiera także stwierdzenia wynikające z celowej nadinterpretacji przepisów Ustawy o drogach publicznych (np. wymóg prowadzenia drogi krajowych do wszystkich przejść granicznych jest obecnie działaniem nieracjonalnym).

		<p>podniesienie kategorii i przebudowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni oraz modernizacja linii kolejowych na odcinkach bezpośrednio obsługujących oba porty.</p>	<p>Gdyni oraz modernizacja linii kolejowych na odcinkach bezpośrednio obsługujących oba porty</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Założenia prawodawstwa krajowego oraz Unii Europejskiej w zakresie, w jakim wyznaczają one kierunki rozwoju infrastruktury zapewniającej dostęp do portu morskiego zestawień należy z aktualnym stanem dostępu do portu od strony lądu. Na wstępie wskazać należy, iż Port Morski w Gdyni, Obwodnica Trójmiasta oraz Autostrada A1, jak też elementy infrastruktury łączące te punkty stanowią wejście do sieci bazowej TEN-T Korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie.</p> <p>W pierwszej kolejności, analizując stan dostępu do portów morskich od strony lądu na gruncie ustawodawstwa krajowego wskazać należy, iż nie jest zapewnione bezpośrednie połączenie portu morskiego w Gdyni z lądem za pośrednictwem drogi krajowej. Przypomnieć należy, iż gdyński port ma status przejścia granicznego osobowego oraz towarowego o charakterze nieograniczonym. Jest także przejściem granicznym, przez które mogą być wwożone na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i wywożone z tego terytorium materiały jądrowe, źródła promieniotwórcze, urządzenia zawierające takie źródła, odpady promieniotwórcze i wypalone</p>	
--	--	---	--	--

		<p>paliwo jądrowe. Dodatkowo ma kluczowe znaczenie dla zagadnienia obronności kraju. Brak zatem zgodności pomiędzy stanem prawnym wynikającym z ustawy o drogach publicznych a stanem faktycznym¹.</p> <p>Aktualnie drogami bezpośrednio prowadzącymi do portu morskiego w Gdyni są drogi mające status dróg powiatowych i gminnych. W tym miejscu zwrócić należy uwagę na problem, który się z tym łączy – zgodnie ze Traktatem Akcesyjnym, Rzeczpospolita Polska jest zobowiązana do zapewnienia takiej jakości dróg tranzytowych, na których dopuszczalny nacisk na jedną oś wynosi 11,5 ton. Ma to kluczowe znaczenie dla dróg stanowiących element infrastruktury zapewniającej dostęp do portów morskich.</p> <p>Drogi dojazdowe do portu w Gdyni nie spełniają tego wymogu – dopuszczalny nacisk na tym odcinku to 8 ton na jedną oś. Wymóg 11,5 tony na jedną oś spełnia dopiero Obwodnica Trójmiasta (stanowiąca część drogi ekspresowej S6). Jednak odcinek pomiędzy tymi dwoma punktami nie jest dostosowany do wymogów krajowych ani europejskich. Stwierdzić należy, iż ograniczenie to stanowi „wąskie gardło” korytarza transportowego</p>	
--	--	--	--

¹ Opinia prawna sporządzona w kancelarii Adwokata Andrzeja Drani w Gdyni na zlecenie ZMPG SA z siedzibą w Gdyni – w zakresie analizy dostępu drogowego do Portu Morskiego w Gdyni od strony lądu w kontekście prawodawstwa krajowego oraz prawodawstwa Unii Europejskiej, Gdynia, maj 2014r.

		<p>Bałtyk – Adriatyk, a Port Gdynia nie jest zintegrowany z innymi elementami Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, co zostało wykazane w raporcie Komisji Europejskiej.</p> <p>Przypomnieć należy, iż zgodnie z Rozporządzeniem w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej porty morskie sieci bazowej zostają do dnia 31 grudnia 2030 roku połączone z infrastrukturą transportu kolejowego i drogowego transeuropejskiej sieci transportowej.</p> <p>Aby spełnić obowiązek nałożony przez prawodawcę unijnego oraz krajowego należy jak najszybciej dokonać takiego usprawnienia elementów infrastruktury łączącej Port Morski w Gdyni z drogami krajowymi o standardzie TEN-T, aby usunąć wąskie gardło stanowiące element uniemożliwiający budowę spójnej sieci TEN-T w ramach Korytarza Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie.</p> <p>Zgodnie z opinią Polskiej Akademii Nauk, zawartą w Raporcie „Inwestycje i działania konieczne do podjęcia przez Polskę w celu wdrożenia korytarza sieci bazowej TEN-T Bałtyk-Adriatyk na terytorium Polski – w ujęciu krajowym i wojewódzkim, w średnim oraz długim horyzoncie czasowym (do i po 2020 r.)”, <i>poprawa dostępności drogowej portów</i></p>	
--	--	--	--

			<p><i>kontenerowych może nastąpić w wyniku poprawy dostępności lokalnej, w tym w przypadku portów w Gdyni – dostosowania Trasy Kwiatkowskiego na całym przebiegu do nacisku na oś 11,5 t lub budowy tzw. „drogi czerwonej” i Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej². W raporcie tym PAN zwraca uwagę, że odcinek Trasy Kwiatkowskiego od terminalu do ul. Morskiej jest dostosowany do nośności 10 ton/oś natomiast od ul. Morskiej do drogi S6 do nośności 11,5 tony. Według PAN z technicznego punktu widzenia nie jest możliwa modernizacja odcinka do ul. Morskiej do nośności 11,5 tony.</i></p> <p>Na zlecenie Miasta Gdynia Firma ECM Group Polska S.A. wykonała ekspertyzę techniczną przebudowy Estakady Kwiatkowskiego. Z ekspertyzy wynika, że nawet jednak po ewentualnej przebudowie Estakada nie będzie posiadała wymaganych parametrów drogi o klasie GP (droga główna ruchu pospiesznego) wg rozporządzenia. Ponadto, z uwagi ok 4-letni okres trwania, przebudowa nie jest możliwa bez zapewnienia alternatywnego dostępu do Portu Gdynia.</p> <p>Dla zapewnienia pełnej wydajności sieci TEN-T</p>	
--	--	--	---	--

² Inwestycje i działania konieczne do podjęcia przez Polskę w celu wdrożenia korytarza sieci bazowej TEN-T Bałtyk-Adriatyk na terytorium Polski – w ujęciu krajowym i wojewódzkim, w średnim oraz długim horyzoncie czasowym (do i po 2020 r.), Polska Akademia Nauk, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego, Warszawa, 27 listopada 2014.

			<p>koniecznym jest zatem stworzenie alternatywnego połączenia Portu Gdynia z siecią dróg krajowych poprzez infrastrukturę drogową spełniającą parametry sieci TEN-T i nacisku na oś 11,5 tony, poprzez budowę części Drogi Czerwonej w Gdyni oraz części Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT) łączących ulicę Janka Wiśniewskiego z Obwodową Trójmiasta (węzeł Obwodowa Morska).</p> <p>Realizacja tej inwestycji została uwzględniona na liście kluczowych projektów Korytarza TEN-T Morze Bałtyckie- Morze Adriatyckie w ramach Raportu Końcowego Komisji Europejskiej Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study³, jako następujące projekty inwestycyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • PL30 “Construction of North by-pass of Tricity agglomeration (works affecting last mile connection to Gdynia port)” • PL52o ”Droga Czerwona road in Gdynia (from Janka Wiśniewskiego Street to OPAT)” <p>Takie rozwiązanie będzie zgodne z art. 17 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013, w którym mowa o tym, że drogi o wysokiej jakości są projektowane i budowane specjalnie na potrzeby</p>	
--	--	--	--	--

³ Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study Final Report, European Commission December 2014 http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.htm

			ruchu samochodowego i mają postać autostrad, dróg ekspresowych lub konwencjonalnych dróg strategicznych.	
183	14	3. Porty morskie. Istnieje konieczność zapewnienia portom morskim Gdynia i Gdańsk, począwszy od terminali portowych, dostępu drogowego i kolejowego zgodnego z wymogami sieci TEN-T. Dla transportu drogowego oznacza to konieczność zapewnienia połączeń drogowych o konstrukcji nawierzchni przenoszącej nacisk 11,5 ton/oś,	3. Porty morskie. Istnieje konieczność zapewnienia portom morskim Gdynia i Gdańsk, począwszy od terminali portowych, dostępu drogowego i kolejowego zgodnego z wymogami sieci TEN-T. Dla transportu drogowego oznacza to konieczność zapewnienia połączeń drogowych wysokiej jakości - o parametrach sieci TEN-T, o konstrukcji nawierzchni przenoszącej nacisk 11,5 ton/oś, wraz z systemem parkingów. Zgodnie z art. 17 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 drogi o wysokiej jakości są projektowane i budowane specjalnie na potrzeby ruchu samochodowego i mają postać autostrad, dróg ekspresowych lub konwencjonalnych dróg strategicznych.	Uwaga nieuwzględniona. Dotychczasowy zapis wyczerpuje opis problemu.
180	13.2	a. sieci drogowej, w tym: <ul style="list-style-type: none"> • budowa OPAT i budowa drogi o randze drogi wojewódzkiej lub powiatowej, łączącej Gdynię z powiatem puckim przez teren gminy Kosakowo ul. 	a. sieci drogowej, w tym: <p>budowa OPAT i budowa drogi o parametrach sieci TEN-T, łączącej Gdynię z powiatem puckim przez teren gminy Kosakowo ul. Derdowskiego.</p> <p>Realizacja tej inwestycji została uwzględniona na liście kluczowych projektów Korytarza TEN-T Morze Bałtyckie- Morze Adriatyckie w ramach Raportu</p>	Uwaga nie uwzględniona: wnioski do PZPWP zostały podane tak jak zostały zgłoszone.

		Derdowskiego,	Końcowego Komisji Europejskiej Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study ⁴ oraz w Dokumencie Implementacyjnym SRT	
Autor Uwag		Jolanta Orzołek , Kierownik Referat Integracji Europejskiej i Promocji Urząd Miasta Rumi		
nr strony	numer rozdziału	Tekst – jest	Tekst – winno być	
130, 131, 135,	Rozdz. 9.2.3	Rumii	Rumi Jedno –i-	Poprawki naniesiono
181		Modernizacja linii kolejowej 202 na odcinku Wejherowo-Lębork z modernizacją przystanków w Gościcinie i budową nowych przystanków w Bolszewie (rejon ul. Zamostnej) i Gościcinie (rejon ul. Nadrzecznej),	Modernizacja linii kolejowej 202 na odcinku Wejherowo-Lębork z modernizacją przystanków w Gościcinie i budową nowych przystanków w Bolszewie (rejon ul. Zamostnej) i Gościcinie (rejon ul. Nadrzecznej), a także budowa nowego przystanku na odcinku Rumia Główna - Reda w Rumi Białej Rzece (na wysokości Auchan)	Uwaga nie uwzględniona – ewentualna budowa przystanku SKM w Rumii Białej Rzece dotyczy wydłużenia linii nr 250 do Wejherowa
181		Brak zapisu	Modernizacja linii kolejowej SKM nr 250 poprzez wydłużenie odcinka Rumia Janowo do Wejherowa oraz budowa nowego przystanku na odcinku Rumia Główna - Reda w Rumi Białej Rzece (na wysokości Auchan)	Uwaga uwzględniona
		proponuję rozszyfrować skrót TEN-T	Trans-Europen Transport Networks	Naniesiono poprawkę

⁴ Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study Final Report, European Commission December 2014 http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.htm

	Rozdz. 5.4.7	– proponuje rozszyfrować skrót „brd”	bezpieczeństwo ruchu drogowego	Naniesiono poprawkę
148		– Pytanie do rysunku nr 9.17 dot. wymiany pasażerskiej: Czy węzeł Rumia ma na pewno tak małą wymianę?	Skąd takie dane	Dane pochodzą z pomiarów przeprowadzonych w ramach niniejszego zamówienia. Wartości dla Rumi faktycznie były błędnie zestawione. Dokonano korekty zestawienia.
166		- Rys.11.2 Rysunek jest nieczytelny		Rysunek poprawiono
175		- Rys.12.3 Które drogi na granicy Gminy Rumia są niespójnie oznakowane i na czym polega ta niespójność?		Rysunki pokazują orientacyjnie skalę problemu niespójności ustaleń w studiach gmin w zakresie kategorii i klas dróg ma rok 2012. Problem ten pozostaje do dzisiaj, choć w niektórych przypadkach niespójności te zostały już usunięte w aktualizacjach studiów.
Dodatkowy komentarz: proszę o ustalenie jaki status będzie miała droga krajowa Nr 6 na terenie Rumi po wybudowaniu Trasy Kaszubskiej - drogi ekspresowej S 6				Kategoria drogi nr 6 będzie przedmiotem dalszych analiz

Autor Uwag		Uwagi zespołu GOM – wybrane komentarze z pliku diagnozy	
nr strony	numer rozdziału	Tekst – jest	Tekst – winno być
135	9.4	Proszę scharakteryzować podróże na podstawie wyników badań wykonanych w ramach projektu.	Charakterystyka podróży z wykorzystaniem wyników badań wykonanych w ramach projektu będzie możliwa po zaimplementowaniu ich do modelu podróży, który jest przedmiotem trzeciej części zamówienia.