

## TABELA UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

projektu Strategii Rozwoju Ponadlokalnego do roku 2030  
dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot



Uwagi zostały zgłoszone przez następujące osoby/podmioty:

1. Fundacja "Agencja Regionalnego Monitoringu Atmosfery Gdańsk-Gdynia-Sopot" (Fundacja ARMAG)
2. Gmina Jastarnia
3. Gmina Kosakowo
4. Gmina Linia
5. Komisja ds. Społeczno-Gospodarczych OMGGS
6. Miasto Gdańsk
7. Miasto Gdynia
8. Miasto Malbork
9. Miasto Pruszcz Gdański
10. Miasto Rumia
11. Miasto Wejherowo
12. Miejski Obszar Funkcjonalny Malbork-Sztum (MOF Malbork-Sztum)
13. Polskie Stowarzyszenie na rzecz Osób z Niepełnosprawnością Intelktualną Koło w Gdańsku (PSONI)
14. Powiat Kartuski
15. Powiat Pucki
16. Rumia Invest Park sp. z o.o.



UWAGI, OPINIE, PROPOZYCJE O CHARAKTERZE SZCZEGÓŁOWYM							
Lp	Ro zd z	Str	Obecny zapis	Treść uwagi/propozycja zmiany	Uzasadnienie zmiany	Podmiot zgłaszający	Sposób uwzględnienia uwagi wraz z uzasadnieniem
1	1	2	Miasto i Gmina Jastarnia	Gmina Jastarnia	Aktualny status	Gmina Jastarnia	<b>Uwaga uwzględniona</b>
2	1	5	Graf: samorządy lokalne, samorząd województwa, sektor rządowy	Uzupełnić graf o „sektor pozarządowy”	Sektor pozarządowy jest bardzo ważnym partnerem w realizacji strategii	PSONI	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> - sektor pozarządowy jest uwzględniony jako “sektor społeczny”
3	1	6	Link w odnośniku nr 1	Link jest nieaktywny, odnosi do ogólnej strony portalu Forsal a nie do konkretnego artykułu.	Zmiana techniczna.	Rumia Invest Park sp. z o.o.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
4	2	9	Jastarnia ujęta jako „miasta”	Jastarnia winna być ujęta jako „gminy miejsko-wiejskie”	Aktualny status	Gmina Jastarnia	<b>Uwaga uwzględniona</b>
5	3	11	...– uzgodnienie mechanizmów postępowania, które będą przynosiły znacznie większe efekty i poczucie satysfakcji przy mniejszym nakładzie pracy i niezadowoleniu z powodu niewielkich rezultatów.	– uzgodnienie mechanizmów postępowania, które będą przynosiły znacznie większe efekty i poczucie satysfakcji przy mniejszym nakładzie pracy i <b>mniejszym</b> niezadowoleniu z powodu niewielkich rezultatów.	Stylistyka	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>
6	3	12	W świecie, którego centrum gospodarcze będzie każdego roku przenosiło się nad Pacyfik, głównie do Azji...	W świecie, którego centrum gospodarcze prawdopodobnie będzie umacniało swoją pozycję w krajach azjatyckich....	Stylistyka – to brzmi jakby centrum gospodarcze miało się przenosić do Azji sezonowo	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> – zapis zostanie uwzględniony w projekcie strategii w brzmieniu nieco innym niż proponowany, ale oddającym sens uwagi
7	3	12	Poza koordynacją działań wynikających ze szczególnej troski o przestrzeń i klimat przywiążemy szczególną uwagę do oferty kulturalnej metropolii i kluczowej roli ośrodków i instytucji kultury w budowaniu otwartej i włączającej społeczności w miastach i gminach	Poza koordynacją działań wynikających ze szczególnej troski o przestrzeń i klimat przywiążemy szczególną uwagę do oferty kulturalnej metropolii i kluczowej roli ośrodków i instytucji kultury <b>oraz ośrodków integracji społecznej</b> w budowaniu otwartej i włączającej społeczności w miastach i gminach	<b>Rozwój ośrodków integracji społecznej</b> jest bardzo ważnym elementem w budowaniu społeczności włączającej. Oferta kulturalna nie jest ani jedynym ani najważniejszym narzędziem do osiągnięcia tego celu.	PSONI	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W wizji wskazujemy możliwość wykorzystywania infrastruktury kultury do realizacji celów społecznych.
8	3	12	będziemy umacniać naszą pozycję najlepszego miejsca do życia w Polsce. Priorytetem będzie ciągła	będziemy umacniać naszą pozycję najlepszego miejsca do życia w Polsce. Priorytetem będzie ciągła	Brak odniesienia do wartości krajobrazu. Temat zgłoszony i zaakceptowany przez Wykonawcę	Komisja Społeczno-	<b>Uwaga uwzględniona</b>

			adaptacja i mitygacja do zmian klimatu. Uzgodniliśmy kluczowe działania związane z przyrodą wokół nas.	adaptacja i mitygacja do zmian klimatu. Uzgodniliśmy kluczowe działania związane z przyrodą i <b>krajobrazem</b> wokół nas.	w trakcie ostatniego spotkania konsultacyjnego on line.	Gospodarcza OMGGS	
9	3	12	dzięki pełnemu wykorzystaniu potencjału mieszkańców, przedsiębiorców i instytucji będziemy umacniać metropolię jako Metropolię Wiedzy. Wysiłki koncentrować będziemy na tworzeniu i wspieraniu firm, instytucji i inicjatyw opartych na wiedzy oraz wspieraniu systemu edukacji.	dzięki pełnemu wykorzystaniu potencjału mieszkańców, przedsiębiorców, <b>NGO</b> i instytucji będziemy umacniać metropolię jako Metropolię Wiedzy. Wysiłki koncentrować będziemy na tworzeniu i wspieraniu firm, instytucji i inicjatyw opartych na wiedzy oraz wspieraniu systemu edukacji, <b>w tym edukacji włączającej i edukacji przez całe życie.</b>	NGO to nieodłączny interesariusz współpracy i sprawności systemu OMGGS. Musimy wprowadzić do strategii nowe pojęcia i działania związane z edukacją włączającą i modelem edukacji przez całe życie	Komisja Społeczno-Gospodarcza OMGGS	<b>Uwaga uwzględniona</b>
<b>Uzgodnione cele</b>							
<b>Cel strategiczny 1 Klimat i przestrzeń</b>							
10	4	14	Należy przeformułować cel strategiczny nr 1. „Klimat i przestrzeń”.		Obecne sformułowanie wskazuje na zakres tematyczny, nie zaś na stan, który chcemy osiągnąć.	Miasto Gdynia	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> - ze względu na zakres celu strategicznego i brak propozycji dotyczącej możliwej nazwy (jednocześnie stan docelowy został ujęty w celach operacyjnych)
11	4	15		Dopisać cel operacyjny: 1.3. Zachowanie, zabezpieczenie lub racjonalne wykorzystanie przyrodniczego zasobu, jego wyróżniających region właściwości oraz przestrzenno-funkcjonalnej spójności.	Aspekt pominięty w definicji celu strategicznego. Niekoniecznie spójny rozwój, jako wprowadzanie w przestrzeń nowej jakości, jest związany z zabezpieczeniem wartości istniejących, w tym tak wrażliwych jak ożywione i nieożywione środowisko przyrodnicze, tworzące jeden zintegrowany system, zależny od istnienia także funkcjonalnych powiązań. Zadanie wykracza także poza pojęcie zwiększania odporności na zmiany klimatu. W opisach celów pojawia się w formie bardzo ograniczonej.	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> - brak kompetencji OMGGS w tej dziedzinie

12	4	16	4.1.1., będącego celem hybrydowym, łączącym 1. i 4. cel strategiczny, przewidziane są działania na rzecz zwiększenia zdolności organizacyjnych metropolii w zakresie zarządzania kwestiami klimatycznymi oraz planowaniem przestrzennym. Oczekiwane rezultaty wdrożenia tego celu dotyczyć będą osiągnięcia przez metropolię umiejętności podejmowania działań adaptacyjnych i mitygacyjnych. Dzięki nim nauczymy się chronić zasoby wodne, powietrze i gleby, zwiększymy naszą zdolność do reagowania na gwałtowne zjawiska przyrodnicze, zmniejszymy wykorzystanie cennych zasobów naturalnych i energii. Kolejnym efektem realizacji celu będzie powstrzymanie chaotycznej urbanizacji na cennych przyrodniczo terenach istotnych dla strategicznych celów metropolii oraz dla komfortu i jakości życia mieszkank i mieszkańców metropolii.	4.1.1., będącego celem hybrydowym, łączącym 1. i 4. cel strategiczny, przewidziane są działania na rzecz zwiększenia zdolności organizacyjnych metropolii w zakresie zarządzania kwestiami klimatycznymi oraz planowaniem przestrzennym. Oczekiwane rezultaty wdrożenia tego celu dotyczyć będą osiągnięcia przez metropolię umiejętności podejmowania działań adaptacyjnych i mitygacyjnych. Dzięki nim nauczymy się chronić zasoby wodne, powietrze i gleby, <b>krajobraz i osie widokowe</b> , zwiększymy naszą zdolność do reagowania na gwałtowne zjawiska przyrodnicze, zmniejszymy wykorzystanie cennych zasobów naturalnych i energii. Kolejnym efektem realizacji celu będzie powstrzymanie chaotycznej urbanizacji na cennych przyrodniczo terenach istotnych dla strategicznych celów metropolii oraz dla komfortu i jakości życia mieszkank i mieszkańców metropolii.	Uzasadnienie: omówione w trakcie spotkania konsultacyjnego. Ingerencja w krajobraz i osie widokowe	Komisja Społeczno-Gospodarcza OMGGS	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> działanie realizowane jest na poziomie regionalnym, OMGGS nie posiada kompetencji w tej dziedzinie
13	4	16	W ramach celu strategicznego 1. realizowane będą dwa cele operacyjne: · 1.1. Zwiększenie odporności metropolii na zmiany klimatu (w tym ZIT) · 1.2. Spójny rozwój przestrzenny.	W ramach celu strategicznego 1. realizowane będą dwa cele operacyjne: · 1.1. Zwiększenie odporności metropolii na zmiany klimatu (w tym ZIT) · 1.2. Spójny rozwój przestrzenny. <b>1.3. Zachowanie (ochrona) walorów przyrody i krajobrazu oraz osi widokowych</b>	Uzasadnienie: omówione w trakcie spotkania konsultacyjnego. Ingerencja w krajobraz i osie widokowe	Komisja Społeczno-Gospodarcza OMGGS	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> działanie realizowane jest na poziomie regionalnym, OMGGS nie posiada kompetencji w tej dziedzinie
14	4		W ramach celu strategicznego 1. realizowane będą dwa cele operacyjne: · 1.1. Zwiększenie odporności metropolii na zmiany klimatu (w tym ZIT) · 1.2. Spójny rozwój przestrzenny <b>uwzględniający</b>	W ramach celu strategicznego 1. realizowane będą dwa cele operacyjne: · 1.1. Zwiększenie odporności metropolii na zmiany klimatu (w tym ZIT) · 1.2. Spójny rozwój przestrzenny <b>uwzględniający</b>	Uzasadnienie: brak odniesienia do krajobrazu oraz planów ochrony dotyczących parków krajobrazowych na terenie OM GGS	Komisja Społeczno-Gospodarcza OMGGS	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> Uwzględnianie walorów przyrody i krajobrazu zapisanych w dokumentach województwa jest niezbędne

				walory przyrody i krajobrazu zapisane w dokumentach i planach ochrony województwa pomorskiego			i będzie kontrolowane pod kątem zgodności modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej z planami wojewódzkimi. Nie jest konieczne dodatkowe podkreślanie tego w zapisach dokumentu.
<b>Cel operacyjny 1.1. Zwiększenie odporności metropolii na zmiany klimatu</b>							
15	4	18	Jednym z narzędzi zmniejszania tych ryzyk jest tworzenie społeczności energetycznych i wdrażanie energetyki prosumenckiej.	Strategia zakłada wspieranie tworzenia społeczności energetycznych - należy rozszerzyć zapis o wspieranie istniejących społeczności - na terenie OF Żuławy funkcjonuje Klaster Energetyczny Malbork-Żuławy, który również wymaga wsparcia eksperckiego. Rozszerzenie zapisu należy przełożyć na kierunki działań (s. 19) i wskaźniki dodając wskaźnik pn. "liczba spotkań na rzecz istniejących społeczności energetycznych (s. 20). Warto podkreślić, że działania wspierające na rzecz istniejących społeczności Metropolia powinna realizować poza mechanizmem ZIT.	Na terenie OF Żuławy funkcjonuje Klaster Energetyczny Malbork-Żuławy, który również wymaga wsparcia eksperckiego.	Miasto Malbork	<b>Uwaga uwzględniona</b>
16	4	18	W opisie celu operacyjnego 1.1 Zwiększenie odporności metropolii na zmiany klimatu w odniesieniu do ochrony powietrza i redukcji zanieczyszczeń brakuje informacji, że redukcja tzw. niskiej emisji powinna być monitorowana przy pomocy rozbudowanego monitoringu jakości powietrza w obszarze metropolitalnym.	-	-	Fundacja "Agencja Regionalnego Monitoringu Atmosfery Gdańsk-Gdynia-Sopot"	<b>Uwaga uwzględniona</b>
17	4	19	Powierzchnia korytarzy i płatów ekologicznych objętych formami ochrony oraz objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego	Powierzchnia korytarzy i płatów ekologicznych objętych formami ochrony <b>oraz zabezpieczonych w dokumentach planistycznych</b>	Nie należy wskazywać wyłącznie mpzp, mogą być zabezpieczone też w studium lub w planie ogólnym	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>

18	4	21	W opisie celu operacyjnego .1 Zwiększenie odporności metropolii na zmiany klimatu w odniesieniu do ochrony powietrza i redukcji zanieczyszczeń brakuje w kierunkach działań potrzeby rozbudowy istniejącego monitoringu jakości powietrza wraz z informacją o jakości powietrza na cały obszar metropolitalny.	-	-	Fundacja "Agencja Regionalnego Monitoringu Atmosfery Gdańsk-Gdynia-Sopot"	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> OMGGS nie posiada kompetencji w tej dziedzinie
19	4	22	Należy wyjaśnić/rozwinąć co oznacza <i>zintegrowane zarządzanie błękitno-zieloną infrastrukturą?</i>	-	-	Miasto Gdynia	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> poprzez uszczegółowienie kierunku działań: „Rozwój błękitno-zielonej infrastruktury na szczeblu lokalnym i ponadlokalnym – zapobieganie skutkom deszczy nawaalnych i suszy;”
<b>Cel operacyjny 1.2. Spójny rozwój przestrzenny</b>							
20	4	26		Proponuję dodać działania polegające na kontynuacji/rozwój prowadzonych przez OMGGS działań grupy ds. uchwał krajobrazowych, w które zaangażowane jest wiele gmin z obszaru metropolii.	W ramach celu nie ujęto kontynuacji/rozwój prowadzonych przez OMGGS działań grupy ds. uchwał krajobrazowych w ramach prac Komisji ds. Infrastruktury i Środowiska. Działania tej grupy mają szansę znacząco przyczynić się do poprawy jakości przestrzeni miejskiej w miastach i gminach metropolii.	Rumia Invest Park sp. z o.o.	<b>Uwaga nieuwzględniona -</b> projekt dotyczący uchwał krajobrazowych został zrealizowany; rezultatem jest standard krajobrazowy
21	4	27	Niski poziom współpracy międzygminnej w planowaniu wpływa na występowanie negatywnych zjawisk przestrzennych. Główną konsekwencją jest suburbanizacja, czyli rozlewanie się zabudowy na tereny rolne i cenne krajobrazowo a także konflikty między potrzebami zapewnienia przestrzeni dla nowej zabudowy	Niski poziom współpracy międzygminnej w planowaniu wpływa na występowanie negatywnych zjawisk przestrzennych. Główną konsekwencją jest suburbanizacja, czyli rozlewanie się zabudowy na tereny rolne i cenne krajobrazowo <b>w gminach sąsiednich</b> , a także konflikty między potrzebami zapewnienia przestrzeni dla nowej zabudowy	Jeśli mówimy o suburbanizacji jako konsekwencji niskiego poziomu współpracy międzygminnej należy zaznaczyć, że mówimy o sytuacji rozlewania się zabudowy na tereny rolne i cenne krajobrazowo <b>w gminach sąsiednich</b> .	Rumia Invest Park sp. z o.o.	<b>Uwaga uwzględniona</b>

			mieszkaniowej a ochroną terenów przyrodniczych.	mieszkaniowej a ochroną terenów przyrodniczych.			
22	4	27	Obecnie brakuje zachęt prawnych, politycznych i finansowych dla prowadzenia wspólnej polityki planistycznej.	Obecnie brakuje <b>instrumentów i</b> zachęt prawnych, politycznych i finansowych dla prowadzenia wspólnej polityki planistycznej.		Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>
23	4	27	...konflikty między <b>potrzebami</b> zapewnienia przestrzeni dla nowej zabudowy mieszkaniowej a ochroną terenów przyrodniczych.	...konflikty między <b>chęcią</b> zapewnienia przestrzeni dla nowej zabudowy mieszkaniowej a ochroną terenów przyrodniczych.	Obecnie wiadomo, że powierzchnia aktualnie przeznaczona pod zabudowę mieszkaniową (w większości gmin) jest wielokrotnie większa niż zapotrzebowanie na nią	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>
24	4	27	Ważnym zasobem OMGGS jest ochrona <b>terenów zieleni</b> .	Ważnym zasobem OMGGS jest ochrona <b>terenów wyróżniających się przyrodniczą wartością i funkcją</b> .	Pojęcie terenu zieleni wywodzi się z architektury krajobrazu i jest bardziej kojarzone z formą urządzenia przestrzeni przy pomocy zieleni i doboru jej składników. Obszary i miejsca cenne przyrodniczo mogą się nie kojarzyć z zielenią, ich wartości mogą nawet nie dotyczyć w pierwszej kolejności szaty roślinnej a np. form powierzchni ziemi. Uwaga ogólna: zabezpieczenie wartości przyrodniczych nie musi obejmować wyłącznie stosowanie ochrony prawnej. Pełna zgoda, że podstawą jest właściwe planowanie przestrzeni, w tym zachowywanie obszarów o mniejszym walorze a np. o tradycyjnym użytkowaniu. Do pełnej realizacji potrzeb ochrony prawnej dojdziemy z czasem lub nigdy, to drugie możemy zacząć od zaraz (no prawie). Problem ponadto niekonsekwentnie pominięty w kierunkach działań celu 1.2., ujęty natomiast we wskaźnikach dot. adaptacji do zmian klimatu.	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>

25	4	27	Jednym z głównych wyzwań utrudniających koordynację jest brak wspólnej infrastruktury danych przestrzennych w skali metropolii. Lepsza wiedza o gospodarowaniu przestrzenią jest fundamentem koordynacji międzygminnej.	Dane przestrzenne są dostępne, raczej kwestią jest brak jednostki, która zajmuje się przestrzenią w metropolii jako całości. Gminy są odpowiedzialne za swój rozwój przestrzenny i zgodność z planem województwa. Nie ma narzędzi i zasobów do prowadzenia polityki przestrzennej stricte na poziomie metropolitalnym.		Miasto Gdańsk	<b>Uwaga o charakterze opinii</b>
26	4	28	Koordinacja działań w zakresie zagospodarowania wód opadowych powinna skupiać się na zlewniach konkretnych cieków, które przebiegają przez więcej niż jedną jednostkę samorządową i ustanawiać spójne działania dotyczące zagospodarowania wód opadowych/retencji/ rozwiązań przeciwpowodziowych/ czystości wód w zlewniach poszczególnych podmiotów. Przykład Struga Cisowska - Rozdz. 4, str. 14 – należy przeformułować cel strategiczny nr 1. „Klimat i przestrzeń”. Obecne sformułowanie wskazuje na zakres tematyczny, nie zaś na stan, który chcemy osiągnąć.	-	-	Miasto Gdynia	<b>Uwaga uwzględniona</b> Zakres działań do doprecyzowania, tytuł Celu 1 do zmiany
27	4	28	Wykonanie metropolitalnego bilansu terenów inwestycyjnych	Proponowany wskaźnik to wskaźnik produktu, nie rezultatu.	Rezultatem byłby monitoring wyników bilansu. Warto byłoby określić co się stanie z wynikiem bilansu, jeśli na taki się zgadzamy. Samo wykonanie bilansu niczego nie wniesie poza stwierdzeniem znanych faktów. Rezultatem byłby monitoring wyników bilansu. Warto byłoby określić co się stanie z wynikiem bilansu, jeśli na taki się zgadzamy. Samo wykonanie bilansu niczego nie wniesie poza stwierdzeniem znanych faktów.	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> - wdrożenie wyników bilansów i korekta terenów inwestycyjnych nie leży w kompetencjach OMGGSu



28	4	28	Wskaźniki rezultatu: 2) Wykonanie metropolitalnego bilansu terenów inwestycyjnych;	We wnioskach z diagnozy nie poruszono tematu terenów inwestycyjnych w metropolii, z czego wynika ta propozycja wskaźnika? Czy może chodzi tu o bilans terenów pod funkcję mieszkaniową, którą obszernie omówiono w ramach tego celu operacyjnego?	Zaproponowano wskaźnik, który nie ma odzwierciedlenia we wnioskach z diagnozy, a co za tym idzie nie można go odnieść do stanu obecnego.	Rumia Invest Park sp. z o.o.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
29	4	29	Stworzenie struktur koordynujących metropolitalne zadania przestrzenne i klimatyczne oraz wspierających członków OMGGS w tym zakresie Skoordynowane zarządzanie planowaniem przestrzennym na terenie metropolii.	Kierunek działań jest tożsamy ze wskaźnikiem rezultatu.	Wydaje się, że same stworzenie struktur nie będzie wystarczające, aby osiągnąć rezultat w postaci skoordynowanego zarządzania planowaniem przestrzennym na terenie metropolii. Tutaj konieczne byłyby zmiany ustawowe, które umożliwiłyby gminom takie działania. W przeciwnym wypadku gminy nie mając takiego obowiązku mogą nie mieć odpowiednich zasobów i możliwości. Wydaje się, że zasadnym byłoby rozszerzenie treści kierunku działań.	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> Zmieniono nazwę rezultatu, określając go jako „Powołanie Metropolitalnej komisji Urbanistyczno-Architektonicznej”.  Mamy świadomość tego, że działania metropolii nie zastąpią działań ustawodawcy. Stworzenie struktur traktuje się zatem jako początek drogi do skoordynowanego zarządzania planowaniem przestrzennym. OMGGS ma ułatwić koordynowanie.
<b>Cel strategiczny 2. Sprawny transport</b>							
30	4	30	Pierwszy z nich (CO 2.1.) jest związany z poprawą funkcjonowania transportu zbiorowego tj. budowaniem spójności systemu transportowego, rozbudową infrastruktury przesiadkowej, poprawą stanu i jakości taboru.	Wnioskujemy o poszerzenie zapisu: Pierwszy z nich (CO 2.1.) jest związany z poprawą funkcjonowania transportu zbiorowego tj. budowaniem spójności systemu transportowego, rozbudową infrastruktury przesiadkowej, <b>rozbudową systemów ITS, poprawą stanu, jakości i efektywności wykorzystania taboru.</b>	Cel operacyjny (CO 2.1.) powinien obejmować szeroko rozumiany rozwój systemów ITS. Tabor tramwajowy, trolejbusowy oraz autobusowy wymaga poprawy nie tylko stanu i jakości, ale również wzrostu efektywności jego wykorzystania.	Miasto Gdynia	<b>Uwaga uwzględniona</b>
31	4		Przy transporcie i mobilności	Dodanie wątku międzygminnego i międzypowiatowego transportu specjalistycznego dla mieszkańców ze szczególnymi potrzebami transportowymi		Komisja Społeczno-Gospodarcza OMGGS	<b>Uwaga uwzględniona</b>

Cel operacyjny 2.1. Sprawny i komfortowy transport zbiorowy podstawą mobilności mieszkańców.							
32	4	31	transportem miastach wskazują na następujące proporcje: w Gdańsku (GBR z 2016 r.) ruch pieszy to 21%, rower – 6%, samochód – 41%, transport zbiorowy – 32%;	Podać aktualne dane.	aktualne badania są z 2022 roku <a href="https://gcigdansk.sharepoint.com/:x:/s/UMG-OtwarteDane3.0/EaCyR1dIIIVeStq_ch6V3MBhm3tuQ9nJ5ICxWPOfOPIgw?e=TFKcEn">https://gcigdansk.sharepoint.com/:x:/s/UMG-OtwarteDane3.0/EaCyR1dIIIVeStq_ch6V3MBhm3tuQ9nJ5ICxWPOfOPIgw?e=TFKcEn</a>	Miasto Gdańsk	Uwaga uwzględniona
33	4	32	W miastach rdzenia rokrocznie obserwowany jest wzrost wskaźników motoryzacji. Np. w Gdańsku 2020 - 640, 8 poj./1000 os., 2021 - 664 poj./1000 os.		Należy podać źródło danych	Miasto Gdańsk	Uwaga uwzględniona
34	4	32	Wyzwaniem jest także niski poziom wyposażenia sieci transportu w buspasy pozwalające na oszczędności w obsłudze ruchu pasażerskiego. Obecnie funkcjonują one jedynie w dużych miastach – Gdańsku (7,3 km) i Gdyni (8,5 km), podczas gdy konieczna jest rozbudowa ich w szerszym zakresie.	Wnioskujemy o poszerzenie zapisu o dodatkowy akapit o treści: Wyzwaniem jest także niski poziom wyposażenia sieci transportu w buspasy pozwalające na oszczędności w obsłudze ruchu pasażerskiego. Obecnie funkcjonują one jedynie w dużych miastach – Gdańsku (7,3 km) i Gdyni (8,5 km), podczas gdy konieczna jest rozbudowa ich w szerszym zakresie. <b>Niezbędny jest również stały rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych stanowiących szeroki zbiór różnorodnych technologii telekomunikacyjnych, informatycznych, automatycznych i pomiarowych oraz technik zarządzania stosowanych w transporcie w celu zwiększenia efektywności systemu transportowego.</b>	Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych warunkuje znaczącą poprawę organizacji transportu.	Miasto Gdynia	Uwaga uwzględniona
35	4	32/33	Brakuje również unifikacji systemu informacji pasażerskiej i przystankowej w obszarze metropolitalnym.	Wnioskujemy o poszerzenie zapisu: Brakuje również unifikacji systemu informacji pasażerskiej i przystankowej m.in. <b>w formie dynamicznych TIP</b> w obszarze metropolitalnym. <b>Pożądanym jest stały rozwój systemu informacji pasażerskiej i przystankowej poprzez</b>	Wyposażanie kolejnych przystanków w dynamiczne tablice informacji pasażerskiej zintegrowane z systemem TRISTAR, zwiększać będzie spójność systemu informacji pasażerskiej i przystankowej.	Miasto Gdynia	Uwaga uwzględniona

				zwiększanie liczby przystanków wyposażonych w dynamiczne tablice informacji pasażerskiej.			
36	4	33	<p>Cel operacyjny 2.1. będzie realizowany poprzez następujące działania.</p> <p>Część z nich wspierana będzie dzięki zastosowaniu instrumentu ZIT (dotyczy obszaru ZIT OW):</p> <p>1) Zapewnienie pasażerowi poczucia podróżowania w spójnym systemie transportu zbiorowego;</p> <p>2) Wspieranie działań na rzecz zwiększenia dostępności transportowej metropolii [⇒ ZIT];</p> <p>3) Wspieranie działań na rzecz zapewnienia wysokiego standardu pojazdów komunikacji zbiorowej [⇒ ZIT].</p>	<p>W kierunkach działań (s. 33) należy podkreślić nie tylko wspieranie działań na rzecz zwiększenia dostępności transportowej metropolii, ale w szczególności na eliminowanie tzw. białych plam, gdzie skomunikowania kolejowego brakuje, jak np. w Nowym Dworze Gdańskim, z którego wiele osób pracuje na terenie metropolii.</p> <p>Dodatkowo należy położyć nacisk na zwiększenie połączeń kolejowych pomiędzy metropolia o ośrodkami miejskimi, które mają ciężenie w kierunku metropolii, jak Malbork czy Sztum.</p> <p>Uzupełniającym kierunkiem działań poza ZIT powinno być wspieranie powstawania mechanizmów bezpłatnej komunikacji publicznej oraz wspieranie istniejących systemów poprzez doradztwo eksperckie prowadzące do powstawania efektywnej kosztowo bezpłatnej komunikacji publicznej.</p>	<p>Skomunikowanie kolejowe białych plam spowoduje ograniczenie podróży samochodem.</p> <p>Należy wspierać miasta takie jak Malbork w dążeniu do doskonalenia mechanizmów finansowych wspierających bezpłatną komunikację publiczną.</p>	<p>Miasto Malbork</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona</b></p> <p>OMGGS planuje realizację działań zakresie zwiększenia dostępności transportowej metropolii, zgodnie z SUMP.</p> <p>W zakresie działań wspierających bezpłatną komunikację - OMGGS nie planuje prowadzenia tego typu działań.</p>
37	4	33	<p>Kierunki działań: 1) Zapewnienie pasażerowi <b>poczucia podróżowania</b> w spójnym systemie transportu zbiorowego;</p>	<p>Kierunki działań: 1) Zapewnienie pasażerowi <b>spójnego systemu</b> transportu zbiorowego;</p>	<p>Proponujemy nie zapewniać pasażerów poczucia podróżowania w spójnym systemie transportu zbiorowego, tylko stworzyć spójny system transportowy. Powinniśmy kierować swoje działania w konkretnym kierunku i skupiać się na celu, jakim jest spójny system transportowy; jeśli zostanie on zapewniony, pasażerowie automatycznie zyskają poczucie podróżowania w takim systemie.</p>	<p>Rumia Invest Park sp. z o.o.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> – celowo użyto określenia poczucie aby ukierunkować zmiany na pasażera a nie na tabor jako taki. Podejście to nie jest sprzeczne z zaproponowaną zmianą.</p>

38	4	33	Oczekiwanym rezultatem działań jest zbudowanie wspólnej, zintegrowanej oferty transportu zbiorowego w metropolii.	Oczekiwanym rezultatem działań jest zbudowanie wspólnej, zintegrowanej oferty transportu zbiorowego na całym obszarze metropolii, w tym oddalonych od rdzenia gmin wiejskich i wiejsko-miejskich.	Należy podkreślić, że wspólny zintegrowany transport jest niezbędny również na terenie gmin oddalonych od rdzenia o 50-100 km. Gminy te są wykluczone komunikacyjnie. Nie będą zainteresowane wspólnym finansowaniem działań nie widząc korzyści.	Gmina Linia	Uwaga uwzględniona
39	4	34	Transport kołowy w obszarze ZIT odbywa się głównie w kierunku północ południe, zwłaszcza drogą S7 stanowiącą południową i zachodnią obwodnicę Trójmiasta i zarazem główną oś transportową.	Zachodnia obwodnica trójmiasta to droga S6	Dopiero po realizacji obwodnicy metropolitalnej zmianie ulegnie trasowanie dróg krajowych, skoro opis jest elementem diagnozy stanu istniejącego należy skorygować zapis.	Miasto Gdańsk	Uwaga uwzględniona
40	4	35	Transport kolejowy obejmuje szereg połączeń, m.in. w kierunku południowym: linie kolejowe 202 i 213, południowo-zachodnim: liniami kolejowymi 201 i 211, północnym: linie kolejowe 213, 235, 260 i 131, wschodnim linią kolejową nr 9	Transport kolejowy obejmuje szereg połączeń, m.in. w kierunku północnym: LK202, LK213, zachodnim oraz południowym: LK201, LK211, LK131, LK 203, LK207 wschodnim: LK 9, LK 204	Pomyłono kierunki połączeń np. linia 202 kończy się na Gdańsku Głównym i nie przebiega dalej na południe, niepotrzebnie wskazano linie 235, która jest typowo znaczenia miejscowego (aktualnie w zawieszeniu i bez perspektyw i potrzeb na rewitalizację), dodano m.in. linie 203, 207 po których odbywają się regularne połączenia pasażerskie	Miasto Gdańsk	Uwaga uwzględniona
41	4	35	rozwijane są również połączenia w relacji wschód-zachód, np. planowana elektryfikacja linii kolejowej do Lęborka (202)		Linia 202 jest w całości zelektryfikowana, postuluje się o budowę drugiego toru na odcinku od Gdyni Chyloni w kierunku Stargardu	Miasto Gdańsk	Uwaga uwzględniona
42	4	35	Pozostałe istotne węzły przesiadkowe skupiające funkcje metropolitalne i posiadające warunki dla ich rozwoju w przyszłości to dworzec kolejowy Tczew oraz węzły przy stacjach i przystankach kolejowych: Gdańsk Oliwa, Gdańsk Śródmieście, Gdańsk Wrzeszcz, Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana, Kartuzy, Pruszcz Gdański, Sopot oraz Wejherowo.	Pozostałe istotne węzły przesiadkowe skupiające funkcje metropolitalne i posiadające warunki dla ich rozwoju w przyszłości to dworzec kolejowy Tczew oraz węzły przy stacjach i przystankach kolejowych: Gdańsk Oliwa, Gdańsk Śródmieście, Gdańsk Wrzeszcz, Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana, Kartuzy, Pruszcz Gdański, Sopot, Wejherowo <b>oraz Rumia.</b>	Zgodność z RPT – lista węzłów o funkcjach metropolitalnych.	Miasto Rumia	Uwaga uwzględniona

43	4	35	Rozwijane są również połączenia w relacji wschód-zachód, np. planowana elektryfikacja linii kolejowej do Lęborka (202) lub budowana Obwodnica Metropolii Trójmiasta.	Rozwijane są również połączenia w relacji wschód-zachód, <b>oraz północ-południe</b> np. planowana elektryfikacja linii kolejowej do Lęborka (202), <del>lub</del> budowana Obwodnica Metropolii Trójmiasta <b>czy też projektowana Droga Czerwona oraz będąca w fazie przygotowawczej Via Maris stanowiąca dojazd z północnych części województwa do drogi ekspresowej S7.</b>	Via Maris to najważniejsze połączenie drogowe północnej części województwa. Miasto Gdynia, powiaty wejherowski i pucki zamieszkałe przez około 500 tys, mieszkańców. To połączenie umożliwiające: <ul style="list-style-type: none"> <li>- poprawę bezpieczeństwa ruchu objawiającą się zmniejszeniem liczby wypadków drogowych;</li> <li>· bezpośrednią dostępność drogą do morskiego przejścia granicznego (terminal pasażerski i kontenerowy w Porcie Gdynia) z obszarów położonych w powiatach wejherowskim, puckim;</li> <li>· bezpośrednią dostępność do terenów inwestycyjnych na terenie gmin Władysławowo, Puck, Reda, Rumia oraz Kosakowo (w szczególności do Obszaru Funkcjonalnego Doliny Logistycznej);</li> <li>· zmniejszenie uciążliwości związanych z ruchem drogowym dla użytkowników dróg, w tym dla mieszkańców;</li> <li>· wzrost dostępności do terenów turystycznych;</li> <li>· przeniesienie ruchu tranzytowego poza obszary centralne miast Gdyni, Redy i Rumi;</li> <li>· skrócenie czasu podróży pomiędzy Trójmiastem a pasem obszaru nadmorskiego.</li> </ul>	Miasto Rumia	<b>Uwaga uwzględniona</b>
44	4	35	Transport kolejowy	Proszę o dopisanie: Budowa dodatkowego toru kolejowego na trasie Gdańsk – Tczew (Linia Kolejowa Numer 9).	Proponowana zmiana wynika z konieczności zwiększenia przepustowości linii kolejowej Numer 9 na odcinku Gdańsk – Tczew, co wpłynie bezpośrednio na zwiększenie możliwości przewozowych węzła	Gmina Miejska Pruszcz Gdański	<b>Uwaga uwzględniona</b>

					przeładkowego Pruszcz Gdański oraz innych zlokalizowanych na tej trasie.		
45	4	36	Liczba podróży pomiędzy Trójmiastem a pozostałym obszarem OMGGG (nie tylko gminami ZIT) wynosi ok. 460 tys. Mieszkańcy Gdańska, Gdyni i Sopotu najczęściej poruszają się na krótsze odległości i częściej niż mieszkańcy pozostałych miejscowości wybierają środki transportu zbiorowego. Dłuższe podróże osób spoza obszaru metropolii wynikają z codziennych dojazdów do miejsca pracy, nauki czy obiektów usługowych oraz powrotów do miejsc zamieszkania. Realizowane są częściej za pomocą samochodu		Podać źródło	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>
46	4	36	Wraz ze zmianami organizacyjnymi powinny być realizowane projekty infrastrukturalne mające na celu przede wszystkim usunięcie wąskich gardeł na sieci kolejowej w obszarze oraz rozwój węzłów przeładkowych.	Wnioskujemy o poszerzenie zapisu: Wraz ze zmianami organizacyjnymi powinny być realizowane projekty infrastrukturalne mające na celu przede wszystkim usunięcie wąskich gardeł na sieci kolejowej w obszarze oraz rozwój węzłów przeładkowych, <b>jak również projekty wdrażające rozwiązania technologiczne wspomagające zarządzanie ruchem drogowym i transportem zbiorowym.</b>	Wdrożenie systemów ITS zapewni właściwą koordynację transportu zbiorowego poprzez usprawnienie ruchu drogowego ze szczególną preferencją dla transportu zbiorowego.	Miasto Gdynia	<b>Uwaga uwzględniona</b>
47	4	37	Jedną z trudności w ocenie obecnej sytuacji transportowej Metropolii jest brak aktualnych kompleksowych badań ruchu, a ich realizacja powinna być priorytetowym działaniem samorządów Metropolii.	Wnioskujemy o poszerzenie zapisu: „Jedną z trudności w ocenie obecnej sytuacji transportowej Metropolii jest brak aktualnych kompleksowych badań ruchu, a ich realizacja <b>z zastosowaniem narzędzi modelowania ruchu</b> powinna być priorytetowym działaniem samorządów Metropolii. <b>Zmiana strategii sterowania ruchem na podejście zrównoważone, czyli zarządzanie ruchem z uwzględnieniem wszystkich sposobów podróży/przemieszczeń, wymaga</b>	W związku ze zmianą podejścia do zarządzania ruchem niezbędne jest wykonanie aktualnych kompleksowych badań ruchu i aktualizacji modelu transportowego, zapewniającej dostosowanie do standardów równoważenia mobilności.	Miasto Gdynia	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> - do uwzględnienia w celu 4.1.2 - do zespołu badań transportowych, w ramach rocznych planów działań

				pozyskania danych na podstawie których możliwe jest właściwe planowanie transportu. Do tej pory w przeprowadzanych analizach w procesie inwestycyjnym skupiano się na podróżach wszelkiego rodzaju pojazdami silnikowymi. Brak jest wystarczającej wiedzy na temat przemieszczeń pieszych i rowerowych. Aby narzędzia do modelowania ruchu odpowiadały obecnym standardom konieczne jest pozyskanie danych wsadowych w postaci kompleksowych badań ruchu oraz aktualizacja środowiska oprogramowania”.			
48	4	37	Odpowiedzią członków ZIT na tę sytuację powinna być hierarchizacja układu drogowego, przeciwdziałanie nielegalnemu parkowaniu, a tam, gdzie to zasadne, rozwój stref płatnego parkowania oraz uspokojonego ruchu i realizacja strategicznych parkingów buforowych (P&R) w ramach węzłów przesiadkowych.	Wnioskujemy o poszerzenie zapisu: Odpowiedzią członków ZIT na tę sytuację powinna być hierarchizacja układu drogowego, przeciwdziałanie nielegalnemu parkowaniu, a tam, gdzie to zasadne, rozwój stref płatnego parkowania oraz uspokojonego ruchu, realizacja strategicznych parkingów buforowych (P&R) w ramach węzłów przesiadkowych i <b>rozbudowywanie systemów informacji parkingowej zliczających i prezentujących na dynamicznych tablicach ilość wolnych miejsc parkingowych.</b>	Rozbudowa systemu informacji parkingowej służyć będzie zwiększeniu przepustowości układu drogowego w miastach poprzez zmniejszenie ruchu drogowego wymuszonego poszukiwaniem miejsca parkingowego.	Miasto Gdynia	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> - zbyt szczegółowa propozycja zapisu
49	4	37	Wyzwania dla ZIT wynikające z diagnozy: <ul style="list-style-type: none"> <li>• potrzeba koordynacji działań i współpracy w zakresie rozwoju transportu zbiorowego oraz modernizacji i rozwoju infrastruktury;</li> <li>• poprawa dostępności (architektonicznej, informacyjnej) węzłów przesiadkowych i przystanków transportu</li> </ul>	Wnioskujemy o rozszerzenie zapisu: <ul style="list-style-type: none"> <li>• potrzeba koordynacji działań i współpracy w zakresie rozwoju transportu zbiorowego oraz modernizacji i rozwoju infrastruktury;</li> <li>• <b>potrzeba wykonania kompleksowych badań ruchu i aktualizacji modelu transportowego;</b></li> </ul>	Dodane działania również stanowią istotne wyzwania dla OMGGS.	Miasto Gdynia	<b>Uwaga uwzględniona</b>

			<p>zbiorowego dla pieszych, w tym zwłaszcza dla osób ze szczególnymi potrzebami;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rozbudowa i modernizacja infrastruktury węzłów przesiadkowych oraz infrastruktury P&amp;R, B&amp;R;</li> <li>• modernizacja i wymiana taboru w oparciu o środki ZIT;</li> <li>• rozbudowa infrastruktury rowerowej, parkingów B&amp;R, tras rowerowych i systemów rowerów miejskich.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• poprawa dostępności (architektonicznej, informacyjnej) węzłów przesiadkowych i przystanków transportu zbiorowego dla pieszych, w tym zwłaszcza dla osób ze szczególnymi potrzebami;</li> <li>• <b>rozbudowa Inteligentnych Systemów Transportowych;</b></li> <li>• rozbudowa i modernizacja infrastruktury węzłów przesiadkowych oraz infrastruktury P&amp;R, B&amp;R;</li> <li>• <b>uporządkowanie parkowania oraz zwiększenie efektywności wykorzystania miejsc parkingowych, w tym z zastosowaniem rozwiązań ITS/Smart City;</b></li> <li>• modernizacja i wymiana taboru w oparciu o środki ZIT;</li> <li>• rozbudowa infrastruktury rowerowej, parkingów B&amp;R, tras rowerowych i systemów rowerów miejskich.</li> </ul>			
50	4	37	Jedną z trudności w ocenie obecnej sytuacji transportowej Metropolii jest brak aktualnych kompleksowych badań ruchu, a ich realizacja powinna być priorytetowym działaniem samorządów Metropolii.		to sformułowanie nie dotyczy Gdańska gdzie kompleksowe badania ruchu są przeprowadzane regularnie: 1998, 2009, 2016, 2022	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>
51	4	37	Zgodnie z wynikami Kompleksowych Badań Ruchu 30 z 2014 roku		Powinny zostać użyte nowsze dane	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> nie ma nowszych badań ruchu dla całości OM, które w pełni wiarygodnie podawałyby dane dla całości OMGGS
52	4	37	Dalsza rozbudowa układu drogowego, głównie budowa Trasy S6 oraz Obwodnicy Metropolitalnej wraz z połączeniami, będzie dodatkowo sprzyjała podróżom wykonywanym tym środkiem transportu.	Dalsza rozbudowa układu drogowego, głównie budowa Trasy S6 oraz Obwodnicy Metropolitalnej wraz z połączeniami <b>oraz Drogi Czerwonej i Via Maris</b> , będzie dodatkowo sprzyjała podróżom wykonywanym tym środkiem transportu.	Via Maris to najważniejsze połączenie drogowe północnej części województwa. Miasto Gdynia, powiaty wejherowski i pucki zamieszkałe przez około 500 tys. mieszkańców. To połączenie umożliwiające:	Miasto Rumia	<b>Uwaga uwzględniona</b>



					<ul style="list-style-type: none"> <li>- poprawę bezpieczeństwa ruchu objawiającą się zmniejszeniem liczby wypadków drogowych;</li> <li>· bezpośrednią dostępność drogą do morskiego przejścia granicznego (terminal pasażerski i kontenerowy w Porcie Gdynia) z obszarów położonych w powiatach wejherowskim, puckim;</li> <li>· bezpośrednią dostępność do terenów inwestycyjnych na terenie gmin Władysławowo, Puck, Reda, Rumia oraz Kosakowo (w szczególności do Obszaru Funkcjonalnego Doliny Logistycznej);</li> <li>· zmniejszenie uciążliwości związanych z ruchem drogowym dla użytkowników dróg, w tym dla mieszkańców;</li> <li>· wzrost dostępności do terenów turystycznych;</li> <li>· przeniesienie ruchu tranzytowego poza obszary centralne miast Gdyni, Redy i Rumi;</li> <li>· skrócenie czasu podróży pomiędzy Trójmiastem a pasem obszaru nadmorskiego.</li> </ul>		
53	4	37	(...)Członkowie ZIT planują realizować w ramach tego celu projekty dotyczące tworzenia węzłów komunikacyjnych, szczególnie węzłów intermodalnych. Ważnym zamysłem będą również zakupy i modernizacja środków transportu zbiorowego oraz infrastruktury transportowej. (...)	(...)Członkowie ZIT planują realizować w ramach tego celu projekty dotyczące tworzenia węzłów komunikacyjnych, szczególnie węzłów intermodalnych. Ważnym zamysłem będą również zakupy i modernizacja środków transportu zbiorowego oraz infrastruktury transportowej, <b>w tym rewitalizacji linii kolejowej nr 229</b> (...)	O rewitalizacji linii 229 jest mowa od wielu lat. Rewitalizacja tej linii kolejowej na całej trasie tj. od Pruszcza Gdańskiego do Łeby, nie tylko zapobiegłoby wykluczeniu komunikacyjnemu gmin wiejskich wzdłuż trasy ale przyczyniłoby się wymiennie do ochrony środowiska i wykluczenia społecznego ich mieszkańców, w tym osób niepełnosprawnych.	Gmina Linia	<b>Częściowo uwzględniona.</b>  W strategii znajdzie się zapis ogólny z odniesieniem do SUMP: "Dodatkowe działania obejmują rozbudowę i przywracanie powiązań transportu zbiorowego"
54	4	37	potrzeba koordynacji działań i współpracy w zakresie rozwoju	potrzeba koordynacji działań i współpracy w zakresie rozwoju <b>ponadlokalnego (międzygminnego)</b>	Należy podkreślić, że rozwój transportu zbiorowego winien następować nie tylko na obszarze	Gmina Linia	<b>Uwaga uwzględniona</b>

			transportu zbiorowego oraz modernizacji i rozwoju infrastruktury	transportu zbiorowego oraz modernizacji i rozwoju infrastruktury, <b>w tym kolejowej.</b>	rdzenia i gmin położonych w bezpośrednim sąsiedztwie, na trasie wzdłuż linii skm. Organizacja i koordynacja transportu na poziomie międzygminnym pozwoliłyby mieszkańcom miejscowości oddalonych od dużych aglomeracji na dojazd do węzłów przesiadkowych. To właśnie na obszarach wiejskich jedynym środkiem transportu są prywatne samochody. Ze względu na duże odległości od miejsca pracy czy nauki komunikacja piesza czy rowerowa nie ma tu racji bytu w tym aspekcie. Spowodowałyby to wyrównanie różnic społecznych i poprawy warunków socjalnych mieszkańców. Duże aglomeracje mogłyby pozyskiwać pracowników dla przedsiębiorstw oraz instytucji publicznych. Przełożyłoby się to również na zwiększenie atrakcyjności turystycznej metropolii.		
55	4	37/38	<p>Członkowie ZIT planują realizować w ramach tego celu projekty dotyczące tworzenia węzłów komunikacyjnych, szczególnie węzłów intermodalnych. Ważnym zamysłem będą również zakupy i modernizacja środków transportu zbiorowego oraz infrastruktury transportowej.</p> <p>Cel ten wpisuje się w FEP (priorytet Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza), w ramach którego realizowane będą działania związane z rozwojem infrastruktury transportu publicznego. W ich zakres będą</p>	<p>Wnioskujemy o rozszerzenie zapisu: Członkowie ZIT planują realizować w ramach tego celu projekty dotyczące tworzenia węzłów komunikacyjnych, szczególnie węzłów intermodalnych. Ważnym zamysłem będą również zakupy i modernizacja środków transportu zbiorowego oraz infrastruktury transportowej, <b>a także rozbudowa systemów ITS.</b></p> <p>Cel ten wpisuje się w FEP (priorytet Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza), w ramach którego realizowane będą działania związane z rozwojem infrastruktury transportu publicznego. W ich zakres będą</p>	<p>Rozwój transportu publicznego realizowany jest w ramach programu FEP m.in. poprzez przedsięwzięcia służące cyfryzacji transportu miejskiego, poprawiające funkcjonowanie, konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego.</p>	Miasto Gdynia	<b>Uwaga uwzględniona</b>

			wchodzić inwestycje w węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego kolejowego, tramwajowego, autobusowego, trolejbusowego oraz rowerowego.	wchodzić inwestycje w węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego kolejowego, tramwajowego, autobusowego, trolejbusowego oraz rowerowego. Dodatkowo wdrażane będą przedsięwzięcia służące cyfryzacji transportu miejskiego w tym m.in. systemy: zarządzania transportem zbiorowym, monitoringu transportu zbiorowego i przystanków, informacji dla pasażerów transportu zbiorowego.		
56	4	39/40	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rozwój zero- i niskoemisyjnego transportu poprzez zakup zero- i niskoemisyjnego taboru publicznego transportu zbiorowego oraz rozbudowę infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych;</li> <li>• rozwój infrastruktury dla transportu niezmotoryzowanego (budowa dróg rowerowych, pasów rowerowych w istniejącej jezdni oraz ciągów pieszo-rowerowych wraz z niezbędną infrastrukturą i realizacja stref ruchu uspokojonego, udostępnionych dla rowerów, poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego poprzez zapewnienie ciągłości oraz poprawienie separacji ruchu pieszego i rowerowego, przebudowa przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów, poprawa bezpieczeństwa wokół szkół)</li> <li>• poprawa konkurencyjności i bezpieczeństwa publicznego</li> </ul>	<p>Wnioskujemy o rozszerzenie zapisu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rozwój zero- i niskoemisyjnego transportu poprzez zakup i modernizację zero- i niskoemisyjnego taboru publicznego transportu zbiorowego, rozbudowę infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych.</li> <li>• rozwój infrastruktury dla transportu niezmotoryzowanego (budowa dróg rowerowych, pasów rowerowych w istniejącej jezdni oraz ciągów pieszo-rowerowych wraz z niezbędną infrastrukturą i realizacja stref ruchu uspokojonego, udostępnionych dla rowerów, poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego poprzez zapewnienie ciągłości oraz poprawienie separacji ruchu pieszego i rowerowego, przebudowa przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów, montaż na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną urządzeń detekcji automatycznej -detektorów podczerwieni dla pieszych i</li> </ul>	Zakres przedmiotowy należy poszerzyć o dodatkowe działania inwestycyjne wynikające z Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji oraz z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla OMGGS mające na celu wdrożenie spójnej polityki OMGGS w zakresie publicznego transportu zbiorowego i ograniczanie komunikacji samochodowej.	<p><b>Częściowo uwzględniona.</b></p> <p>Zmiany zapisów strategii, jednak na poziomie ogólnym.</p>

			transportu zbiorowego poprzez cyfryzację	<p>rowerzystów, poprawa bezpieczeństwa wokół szkół).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• poprawa konkurencyjności i bezpieczeństwa publicznego transportu zbiorowego poprzez cyfryzację.</li> <li>• uporządkowanie parkowania oraz zwiększenie efektywności wykorzystania miejsc parkingowych, w tym z zastosowaniem rozwiązań ITS/Smart City.</li> <li>• prowadzenie kompleksowych badań ruchu uwzględniających ruch rowerowy i pieszy.</li> </ul> <p>Aktualizacja modeli transportowych miast w celu planowania rozwoju infrastruktury mobilności z uwzględnieniem środków mobilności aktywnej.</p>			
57	4	39-40	Rozwój infrastruktury dla transportu niezmotoryzowanego (budowa dróg rowerowych, pasów rowerowych w istniejącej jezdni oraz ciągów pieszo-rowerowych wraz z niezbędną infrastrukturą i realizacja stref ruchu uspokojonego, udostępnionych dla rowerów, poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego poprzez zapewnienie ciągłości oraz poprawienie separacji ruchu pieszego i rowerowego, przebudowa przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów, poprawa bezpieczeństwa wokół szkół);	Proszę o dopisanie: „mostków/kładek”	Jest to istotna infrastruktura z punktu widzenia gmin takich jak Pruszcz Gdański, które są przedzielone rzeką. Budowa infrastruktury w postaci mostków/kładek przez rzekę pozwoli na sprawne przemieszczanie się mieszkańców pieszo np. w stronę węzła przesiadkowego.	Gmina Miejska Pruszcz Gdański	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b></p> <p>Zbyt szczegółowa propozycja zapisu Mostki i kładki to “niezbędna infrastruktura”</p>
<b>Cel Operacyjny 2.2. Poprawa warunków mobilności aktywnej</b>							
58	4	43	Ponadto do spodziewanych rezultatów należy wdrożenie spójnych dla poszczególnych gmin OMGGS systemów organizacji ruchu	Wnioskujemy o rozszerzenie zapisu: Ponadto do spodziewanych rezultatów należy wdrożenie spójnych dla poszczególnych gmin OMGGS	Rozbudowa systemów ITS zapewni znaczącą poprawę bezpieczeństwa i komfortu ruchu	Miasto Gdynia	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b>

			w celu rozdzielenia ruchu tranzytowego i docelowego, a w efekcie poprawa bezpieczeństwa i komfortu ruchu pieszego i rowerowego w obrębie metropolii. Integralnym elementem tego działania jest rozbudowa sieci buspasów.	systemów organizacji ruchu w celu rozdzielenia ruchu tranzytowego i docelowego, a w efekcie poprawa bezpieczeństwa i komfortu ruchu pieszego i rowerowego w obrębie metropolii. <b>Ważny element tego działania stanowi rozbudowanie systemów ITS integrujących zarządzanie szeroko pojętą mobilnością – ruchem drogowym, pieszym i rowerowym (TRISTAR i SPP) - nadzór i regulację ruchu transportu zbiorowego, zarządzanie kryzysowe, ochronę ludności oraz inne usługi Smart City.</b> Integralnym elementem tego działania jest rozbudowa sieci buspasów.	pieszego i rowerowego w obrębie metropolii.		W strategii uzupełniono odwołania do ITS, ale na poziomie bardziej ogólnym niż wskazuje uwaga
59	4	44	Kluczowe powiązania rowerowe wymagające uzupełnienia w obszarze ZIT to alternatywne połączenie dla trasy nadmorskiej i pasma al. Grunwaldzkiej w kierunku północ-południe oraz połączenia wschód-zachód, umożliwiające pokonanie rowerem Obwodnicy Trójmiasta.		Za kluczowe powinny zostać uznane trasy rowerowe poprawiające dostępność węzłów integracyjnych, w celu poprawy jakości połączeń regionalnych z wykorzystaniem transportu zbiorowego.	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Niekoniecznie. Podobnie istotne są trasy międzygminne.
60	4	45	rozwój tras rowerowych w gminach ościennych rdzenia, zapewnienie ciągłości infrastruktury rowerowej;	Proponowany zapis: „rozwój tras rowerowych <b>i pieszo – rowerowych</b> w gminach ościennych rdzenia, zapewnienie ciągłości infrastruktury rowerowej”	Obecnie bardzo często budowane są trasy łączone tzn. ciągi pieszo – rowerowe.	Gmina Miejska Pruszcz Gdański	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Na pojęcie trasy rowerowej składają się: drogi dla rowerów, ciągi pieszo – rowerowe, strefy ruchu uspokojonego.
61	4	46	Realizacji celu 2.2. Strategii w części objętej wsparciem ZIT służyły będą przedsięwzięcia, których typy zostały przedstawione przy prezentacji celu 2.1. w tej części, w jakiej dotyczą one: - infrastruktury pieszej; - infrastruktury rowerowej;	Wnioskujemy o rozszerzenie zapisu: Realizacji celu 2.2. Strategii w części objętej wsparciem ZIT służyły będą przedsięwzięcia, których typy zostały przedstawione przy prezentacji celu 2.1. w tej części, w jakiej dotyczą one: - infrastruktury pieszej; - infrastruktury rowerowej;	W uwagach dot. celu 2.1 wnioskujemy o rozszerzenie listy przedsięwzięć rozwojowych służących realizacji celu operacyjnego możliwych do wsparcia w ramach ZIT o rozbudowę Systemów ITS i rozwiązań Smart City. Ze względu na możliwości wykorzystywania	Miasto Gdynia	<b>Uwaga uwzględniona</b>

			<p>- węzłów integracyjnych pozwalających na łączenie podróży pieszych i rowerowych z przejazdami transportem zbiorowym;</p> <p>- poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów;</p> <p>- edukacji w zakresie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.</p>	<p>- węzłów integracyjnych pozwalających na łączenie podróży pieszych i rowerowych z przejazdami transportem zbiorowym;</p> <p>- systemów ITS i rozwiązań Smart City;</p> <p>- poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów;</p> <p>- edukacji w zakresie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.</p>	<p>przedmiotowych systemów do zarządzania m.in. ruchem pieszym i rowerowym uważamy za zasadne dodanie zapisu również w miejscu dot. realizacji celu 2.2.</p>		
<b>Cel Operacyjny 3.1. Zwiększenie atrakcyjności gospodarczej metropolii</b>							
62	4	50, 52	<p>Str. 50</p> <p>W regionie od wielu lat w ww. obszarach rozwijają się partnerstwa sektora publicznego, nauki i biznesu w ramach:</p> <p>□ Inteligentnych Specjalizacji Pomorza (ISP1 - Technologie offshore i portowo-logistyczne, ISP2 - Technologie interaktywne w środowisku nasyconym informacyjnie, ISP3 - Technologie ekoefektywne w produkcji, przesyłce, dystrybucji i zużyciu energii i paliw oraz w budownictwie),</p> <p>□ klastrów (Klaster Logistyczno Transportowy Północ-Południe, Interizon - Pomorski Klaster ICT, Bałtycki Klaster Morski i Kosmiczny) oraz partnerstwa „Pomorska Dolina Wodorowa” (Klaster firm, uczelni wyższych i Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego).</p> <p>Str. 52</p> <p>1) Szeroki dostęp do kompetentnych pracowników poprzez:</p> <p>a) współpracę biznes-uczelnie-JST w prowadzeniu systemu edukacji, w tym w zakresie wzmacniania wybranych kompetencji</p>	<p>Cel operacyjny 3.1 Zwiększenie atrakcyjności gospodarczej metropolii</p> <p>- Profil i perspektywy rozwojowe (s. 50): Warto dodać istniejące partnerstwo: Klaster Energii Malbork-Żuławy.</p> <p>- Kierunki działań (s. 52): Warto dodać "budowanie pakietowych ofert inwestycyjnych kilku samorządów"</p>	<p>Z uwagi na fakt, że niektóre sąsiadujące ze sobą gminy posiadają niewielkie tereny inwestycyjne mogą tworzyć wspólne oferty inwestycyjne atrakcyjne dla większych inwestorów. W przypadku Malborka zasoby terenów inwestycyjnych są zbyt małe, aby ich rozwój był wspierany z poziomu woj. Pomorskiego np. w ramach Invest in Pomerania.</p>	<p>Miasto Malbork</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p>

			<p>kluczowych;</p> <p>b) przyciąganie talentów (studentów, kadry naukowo-dydaktycznej oraz migrantów);</p> <p>c) zwiększenie udziału osób z niepełnosprawnościami i ich opiekunów na rynku pracy;</p> <p>d) systemowa identyfikacja kompetencji zawodowych wśród migrantów i optymalizacja pośrednictwa z pracodawcami poszukującymi osób do pracy.</p> <p>2) Zwiększenie skuteczności przyciągania inwestycji poprzez:</p> <p>a) inwentaryzację i promocję szczególnie cennych terenów i obiektów inwestycyjnych na terenie OMGGS z wykorzystaniem aktywności Invest in Pomerania;</p> <p>b) eksponowanie marek metropolii w wydarzeniach międzynarodowych i krajowych, w tym kongresach i targach (tzw. para-dyplomacja);</p> <p>3) Stworzenie jednolitego systemu informacji nt. usług dla biznesu świadczonych przez instytucje otoczenia biznesu;</p> <p>4) Wsparcie branż innowacyjnych (poprzez networking, wzmacnianie klastrów, stałą wymianę wiedzy i harmonizację planów działań);</p> <p>5) Wykorzystanie najważniejszych marek na rzecz rozwoju metropolii.</p>				
63	4	51	<p>Tereny inwestycyjne: Informacje potrzebne osobom zainteresowanym zainwestowaniem są rozproszone i niepełne.</p>	<p>Informacje na temat terenów inwestycyjnych są dostępne w bezpłatnej bazie PAIH (Polska Agencja Inwestycji i Handlu), korzystają z niej zarówno inwestorzy jak i właściciele nieruchomości. Większym problemem jest brak doświadczenia niektórych samorządów w promowaniu swoich</p>			<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p>

				terenów i wprowadzeniu ich na rynek. Gminy nie mają zdiagnozowanych i zdefiniowanych terenów inwestycyjnych, a jeśli je mają to nie potrafią przygotować spójnej oferty inwestycyjnej. OMGGS powinien zaproponować działania w tym zakresie.			
64	-	-	Brak	Nowy wątek przy gospodarce - Dodanie przy wątku gospodarczym wątku o społecznej odpowiedzialności biznesu i nauki oraz rozwoju nowych usług społecznych i zdrowotnych w tym również oferty komercyjnej dla osób wymagających szczególnego wsparcia		Komisja Społeczno-Gospodarcza OMGGS	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> Uwzględniona na etapie planowania działań operacyjnych działania możliwe do realizacji w kierunku działań 3.2. 1) Wspieranie samorządów metropolii w prowadzeniu działań na rzecz włączenia społecznego, zapewnienia równości i przeciwdziałania dyskryminacji wszystkich mieszkańców na poziomie działań operacyjnych w zakresie animowanie współpracy międzysektorowej, w tym angażowania biznesu do wspierania zrównoważonego rozwoju społeczności lokalnych.
65	-	-	Brak	Wnoszę o wpisanie do obszaru związanego z gospodarką – w wybranym przez Państwa miejscu – promowania działań CSR.	Społeczna odpowiedzialność biznesu – koncepcja, według której przedsiębiorstwa na etapie budowania strategii uwzględniają interesy społeczne i ochronę środowiska, a także relacje z różnymi grupami interesariuszy. Potencjałem rozwoju OMGGS jest stworzenie trójstronnej współpracy: samorząd – biznes – NGO.	PSONI	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> Uwzględniona na etapie planowania działań operacyjnych działania możliwe do realizacji w kierunku działań 3.2. 1) Wspieranie samorządów metropolii w prowadzeniu działań na rzecz włączenia społecznego, zapewnienia równości i przeciwdziałania dyskryminacji wszystkich mieszkańców na poziomie działań operacyjnych w zakresie animowanie współpracy międzysektorowej, w tym angażowania biznesu do



							wspierania zrównoważonego rozwoju społeczności lokalnych.
66	-	-	Brak	Wskazanie potrzeby rozwoju społecznej odpowiedzialności biznesu i nauki oraz rozwój usług społecznych jako elementu napędzającego nowe gałęzie gospodarki.	I jedno i drugie działanie jest wyrazem sensu powołania właśnie Komisji Społeczno-Gospodarczej, łączącej kwestie społeczne z gospodarczymi. Proponuje zatem podpiąć ten wątek do działania Gospodarka.	Komisja Społeczno-Gospodarcza OMGGS	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> Uwzględniona na etapie planowania działań operacyjnych działania możliwe do realizacji w kierunku działań 3.2. 1) Wspieranie samorządów metropolii w prowadzeniu działań na rzecz włączenia społecznego, zapewnienia równości i przeciwdziałania dyskryminacji wszystkich mieszkańców na poziomie działań operacyjnych w zakresie animowanie współpracy międzysektorowej, w tym angażowania biznesu do wspierania zrównoważonego rozwoju społeczności lokalnych.
<b>Cel Operacyjny 3.2. Integracja społeczno-kulturowa mieszkańców</b>							
67	4	56	W regionie zlokalizowanych jest również 27 muzeów i innych ważnych atrakcji historycznych, a także 1 obiekt wpisany na Listę światowego Dziedzictwa Kulturowego UNESCO – Zamek Krzyżacki w Malborku.	Cel operacyjny 3.2. Integracja społeczno-kulturowa mieszkańców - Oferta kulturalna i spędzania czasu wolnego (s. 55) W opisie działania wspomniano o posiadaniu na terenie metropolii zabytku UNESCO - Zamku krzyżackiego w Malborku. W Strategii brakuje kierunków działań, które wykorzystywałyby istniejący potencjał. Proponujemy, aby strategia uwzględniała budowanie oferty kulturalnej metropolii poprzez opracowanie zintegrowanej oferty pobytowej/kulturalnej w oparciu o potencjał Zamku krzyżackiego w Malborku (wraz z filiami) i dziedzictwo UNESCO.	Zamek krzyżacki w Malborku jest jedynym zabytkiem klasy UNESCO w województwie pomorskim, w związku z czym należy bardziej doceniać i eksponować posiadane dziedzictwo. Może mieć to przełożenie na rozwój gospodarczy nie tylko metropolii, ale też samego Malborka.	Miasto Malbork	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> Strategia nie wyklucza takich projektów. Jednym ze wskaźników w celu 3.2 jest: <i>Liczba działań we współpracy jednostek kultury i podmiotów na rzecz rozwoju społeczno-gospodarczego członków OMGGS.</i> W dokumencie zostały wybrane cele, które wydają się kluczowe i możliwe do realizacji przez Obszar Metropolitalny chociaż ilość wyzwań w obszarze społeczno-gospodarczym Metropolii jest znacznie szersza.
68	4	57	Kierunki działań	Kierunki działań	Z problemami społecznymi borykają się nie tylko mieszkańcy	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b>

			1) Wspieranie samorządów metropolii w prowadzeniu działań na rzecz włączenia społecznego, zapewnienia równości i przeciwdziałania dyskryminacji wszystkich mieszkańców, w szczególności [⇒ ZIT]: a) OzN i ich opiekunów; b) migrantek i migrantów; c) mieszkanek i mieszkańców mniejszych miast, miasteczek i wsi oraz dzielnic z wysokim natężeniem problemów społecznych;	1) Wspieranie samorządów metropolii w prowadzeniu działań na rzecz włączenia społecznego, zapewnienia równości i przeciwdziałania dyskryminacji wszystkich mieszkańców, w szczególności [⇒ ZIT]: a) OzN i ich opiekunów; b) migrantek i migrantów; c) mieszkanek i mieszkańców <del>mniejszych</del> miast, miasteczek i wsi oraz dzielnic z wysokim natężeniem problemów społecznych;	mniejszych miast, w dużych miastach natężenie tych problemów jest często największe, np. bezdomność lub narkomania. Warto zatem nie pozbawiać dużych miast możliwości.		Zdanie zawiera zapis “w szczególności” wymienionych grup. Nie oznacza on wykluczenia w dostępie do środków ZIT dla dużych miast.
69	4	57	Kierunki działań	Dodać: 4) Wspieranie samorządów w prowadzeniu działań na rzecz zapobiegania negatywnym skutkom zmian demograficznych	Aspekt przemian demograficznych i problemów z tym związanych jest jednym z kluczowych dla rozwoju metropolii i warto to uwzględnić w strategii (patrz też uwagi ogólne)	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> Uwaga zostanie uwzględniona na etapie planowania działań operacyjnych. Strategia wskazuje aspekt zmian demograficznych, zarówno kierunek 1 a oraz c na poziomie operacyjnym konkretnych zadań uwzględnia zmiany demograficzne, nie ma potrzeby dodawania takiego kierunku działań. W dokumencie zostały wybrane cele, które wydają się kluczowe i możliwe do realizacji przez Obszar Metropolitalny chociaż ilość wyzwań w obszarze społeczno-gospodarczym Metropolii jest znacznie szersza.
70	4	57	<b>Deinstytucjonalizacja</b> Ważnym kierunkiem działań jest deinstytucjonalizacja usług publicznych, szczególnie w odniesieniu do usług opiekuńczych. Działanie to ma na celu utrzymanie związku osoby korzystającej z pomocy z rodziną i lokalną	Ważnym kierunkiem działań jest deinstytucjonalizacja usług społecznych, realizowana przez rozwój usług świadczonych w środowisku lokalnym (lokalnej społeczności) oraz stopniowe ograniczenie usług w ramach opieki instytucjonalnej. Integralnym	Obecny zapis mocno zawęża proces deinstytucjonalizacji i nie odzwierciedla intencji zawartych z KOPON. Dziś staramy się używać słów: wsparcie zamiast opieka, instytucja zamiast zakład.	PSONI	<b>Uwaga uwzględniona</b>

			społecznością, zamiast zamykania jej w instytucji opiekuńczej, co jest jednym z ważniejszych argumentów za taką formą opieki. Opieka prowadzona poza zakładami sprawia, że osoby żyją w swojej społeczności, zachowują także swoją podmiotowość. Działania te wpływają również na zwiększenie aktywności zawodowej i społecznej osób wymagających wsparcia, zwiększenie ich dobrostanu.	elementem deinstytucjonalizacji usług jest profilaktyka, mająca zapobiegać umieszczeniu osób w opiece instytucjonalnej, a w przypadku dzieci - rozdzieleniu dziecka z rodziną i umieszczeniu w pieczy zastępczej. Usługi społeczne powinny być świadczone w sposób zindywidualizowany, umożliwiając osobom, na rzecz których są świadczone, prowadzenie niezależnego życia w środowisku lokalnym, bez konieczności korzystania z opieki instytucjonalnej, a gdy to nie jest możliwe, gwarantujące tym osobom warunki życia jak najbardziej zbliżone do warunków domowych i rodzinnych oraz umożliwiające podtrzymywanie więzi rodzinnych i sąsiedzkich. Rozwój usług społecznych bazować powinien na potencjale, wiedzy, doświadczeniu i zasobach środowiska lokalnego i przyczyniać się do podnoszenia jakości życia mieszkańców poprzez zaspakajanie ich aktualnych potrzeb.			
71	4	60	działania przyczyniające się do włączenia społeczno-gospodarczego społeczności marginalizowanych, gospodarstw domowych o niskich dochodach oraz grup w niekorzystnej sytuacji integracji społecznej osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym;	działania przyczyniające się do włączenia społeczno-gospodarczego społeczności marginalizowanych, gospodarstw domowych o niskich dochodach, grup w niekorzystnej sytuacji społecznej oraz osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym;	Zmiana stylistyczna	PSONI	Uwaga uwzględniona
72	4	63	„Planowane jest m.in. opracowanie standardu adaptacji mieszkań zgodnie ze standardami dostępności oraz dostosowanie mieszkań zgodnie z wypracowanym standardem”.	Usunąć zapis i nie opracowywać standardów adaptacji mieszkań	„Standardy dostępności budynków dla osób z niepełnosprawnościami” jest to dokument ogólnym, który precyzuje sposób dostosowania budynków do potrzeb osób z	Gmina Miejska Pruszcz Gdański	Uwaga uwzględniona

					różnego rodzaju niepełnosprawnościami. Nie ma potrzeby tworzenia wewnętrznych standardów tylko dla mieszkań chronionych czy innych form deinstytucjonalizacji w obszarze metropolii. Stworzenie takiego dokumentu będzie tylko utrudnieniem przy przeprowadzeniu prac adaptacyjnych.		
73	-	-	-	Zastąpienie w wątku społeczny słowa „opieka” słowem wsparcie	Zmiana świadomości postrzegania praw i potrzeb osób wymagających szczególnego wsparcia. Odejście od modelu opiekuńczo-medycznego na rzecz wspierającego w maksymalnie niezależnym życiu ze wsparciem.	Komisja Społeczno-Gospodarcza OMGGS	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> część zapisów odnosi się wprost do zapisów FEP 21-27, nomenklatura musi pozostać zgodna z zapisami programu.
<b>Cel operacyjny 4.2. Zwiększenie efektywności instytucjonalnej gmin i powiatów</b>							
74	4	70	Kierunki działań: (...)	Tworzenie interdyscyplinarnych zespołów specjalistów opracowujących dobre praktyki i dzielących się swoją wiedzą i doświadczeniem	Wymiana spostrzeżeń i doświadczeń specjalistów z różnych dziedzin i z różnych obszarów w ramach metropolii może stanowić punkt wyjścia do rozwiązania wielu problemów na szczeblu metropolii ale i na szczeblu poszczególnych gmin. Opracowanie „dobrych praktyk” mogłoby stanowić dużą pomoc dla kadry, szczególnie małych gmin, gdzie nie zawsze są specjaliści z każdej dziedziny.	Gmina Linia	<b>Uwaga uwzględniona</b>
<b>Rozdział 5. Struktura funkcjonalno-przestrzenna i kierunki jej rozwoju</b>							
75	5	76	Mapa 3. – Należy uzupełnić omówione obszary funkcjonalne OMGGS o strukturę sieci osadniczej wraz z rolą i hierarchią jednostek osadniczych	-	-	Miasto Gdynia	<b>Uwaga uwzględniona</b>
76	5	78	Model Funkcjonalno-Przestrzenny – delimitacja i pasma rozwojowe		Na rysunku jest OMGGS i granica OMGGS	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>

					Chyba błąd merytoryczny, chodziło o MOF OM?		
77	5	78	Mapa 4: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej OMGGG – węzły i pasma rozwojowe metropolii		Brakuje połączenia Żukowo – Gdańsk	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>
78	5	78	Model Funkcjonalno-Przestrzenny – delimitacja i pasma rozwojowe	Z ryciny wynika, że obszar rdzenia nie należy do ZIT oraz nie za bardzo wiadomo co oznaczają strzałki ani według jakich kryteriów zostały one sklasyfikowane, a także dlaczego są skierowane jedynie na zewnątrz		Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>
79	5	78	Mapa 4	Na mapie należy zaznaczyć Rumie – czwarte pod względem liczby mieszkańców miasto metropolii.	Rumia jest czwartym pod względem liczby mieszkańców miastem metropolii, a piątym w województwie, ważnym ośrodkiem lokalnym.	Miasto Rumia	<b>Uwaga uwzględniona</b>
80	5	79	Należy sporządzić rysunek dot. głównych korytarzy i elementów sieci transportowych oraz uzupełnić opis o nowe elementy wprowadzone w rysunku.	-	-	Miasto Gdynia	<b>Uwaga uwzględniona</b>
81	5	80	System przyrodniczy obszaru metropolitalnego tworzy złożony układ elementów przyrodniczych, geograficznych i środowiskowych. Obejmuje m.in. tereny przybrzeżne z obszarami zatok Gdańskiej, Puckiej, Mierzei Wiślanej, pojezierza polodowcowe (tereny Pojezierza Kaszubskiego), tereny dolin rzecznych (m.in. Wisły, Nogatu, Redy, Chylonki), kompleksy leśne (m.in. obszary Trójmiejskiego i Kaszubskiego Parku Krajobrazowego) oraz Żuławy Wiślane	System ...przyrodniczy obszaru metropolitalnego tworzy złożony układ elementów <b>środowiska geograficznego</b> . Obejmuje m.in. tereny przybrzeżne z obszarami zatoki Gdańskiej i morza otwartego, wybrzeże z Mierzeją Wiślaną, wysoczyzny polodowcowe (kępy pobraża i wysoczyzny pojezierne), tereny dolin rzecznych (m.in. Wisły, Redy-Łeby), kompleksy leśne (m.in. lasy nadmorskie, Puszcza Wierchucińska, Puszcza Darżłubska, obszary Trójmiejskiego i Kaszubskiego Parków Krajobrazowych) oraz Żuławy Wiślane.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pojęcie najszersze, obejmujące tak elementy środowiska naturalnego, w tym przyrody ożywionej i nieożywionej, jak i elementy wytworzone przez człowieka. Elementy przyrodnicze, geograficzne i środowiskowe częściowo się w sobie zawierają.</li> <li>2. Zatoka Pucka jest częścią Zatoki Gdańskiej. Część gmin nie leży nad zatoką a jest w strefie oddziaływania energetycznego morza.</li> <li>3. W zakres Obszaru wchodzi także fragment Pojezierza Starogardzkiego.</li> </ol>	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>

					Nogat nie ma własnej doliny. Płynie przez teren żuław. Chylonka też nie ma.		
82	5	80	utrata bioróżnorodności przy likwidacji naturalnych siedlisk	utrata bioróżnorodności przy likwidacji naturalnych <b>siedlisk i ich przestrzennych powiązań</b>	Ważne, aby pamiętać.	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>
83	5	80	Okolo 11% z tych terenów stanowią obszary Natura 2000 (wraz z innymi formami ochrony).	?	Zdanie jest niezrozumiałe. 11% jakich terenów stanowią obszary Natura 2000 i czemu wraz z innymi formami ochrony, skoro wszystkie prawne formy obejmują 43% powierzchni obszaru metropolitalnego?	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>
84	5	82	Model Funkcjonalno-Przestrzenny – kierunki rozwoju metropolii		W legendzie brakuje doprecyzowania czego dotyczy szraf (Obszary rekomendowane do rozwoju usług. Brak oznaczenia terenów inwestycyjnych w otoczeniu PKM Południe oraz Gdańsk Kielnieńska Jeden ze wskazanych pasm rozwojowych (od Wejherowa do Lęborka) pokrywa się z korytarzem i płatem ekologicznym.	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>
85	5	82	Celem działań jest wsparcie dalszego rozwoju funkcji metropolitalnych wykorzystujących potencjał dostępności i rangi rdzenia – dużych zespołów biurowych, zakładów produkcyjnych, zaplecza dla terenów logistyki i transportu, zaplecza portów i lotnisk, rozbudowy uczelni oraz ich zaplecza, rozszerzenia różnorodnej oferty usługowej i turystycznej.	Celem działań jest wsparcie dalszego rozwoju funkcji metropolitalnych wykorzystujących potencjał dostępności i rangi rdzenia, <b>m.in. poprzez rozwój w ramach Metropolitalnego Pasma Usługowego: uczelni, zaawansowanych usług zdrowia, nowoczesnych biurowców, obiektów kultury, obiektów administracji, oferty usługowej i turystycznej, Natomiast poza MPU celowe będzie wspieranie rozwoju zakładów produkcyjnych, terenów logistyki i transportu, zaplecza portów i lotnisk . Rozwój ten musi odbywać się przy zapewnieniu wysokiej</b>	Istotne wydaje się rozdzielenie funkcji, które będą rozwijane w ramach MPU, jak i poza. Jednocześnie należy zwrócić uwagę na konieczność zrównoważonego rozwoju i połączenia funkcji metropolitalnych z zapewnieniem wysokiej jakości życia i pracy.	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>

				<b>jakości życia i pracy dla obecnych i przyszłych mieszkańców i użytkowników, np. poprzez zapewnienie dostępu do terenów zieleni oraz estetycznych i przyjaznych przestrzeni publicznych.</b>			
86	5	82	Mapa 5	Na terenie Rumi należy zaznaczyć trzeci teren inwestycyjny w otoczeniu dworców i przystanków kolejowych – przystanek Rumia Biała Rzeka.	Przystanek integracyjny wraz z parkingiem buforowym Rumia Biała Rzeka ujęty jest zarówno w RPT, jak i projekcie SUMP.	Miasto Rumia	<b>Uwaga uwzględniona</b>
87	5	84	Kluczowe obszary rozwoju są skupione w ramach metropolitalnego pasma usługowego, czyli obszaru rozwoju zaplecza biurowego, mieszanego użytkowania i kampusów uczelni. Podstawą działań będzie dalszy proces dogęszczania zabudowy na terenach już zurbanizowanych oraz rewitalizacja dzielnic śródmiejskich (Gdańsk) i mieszkaniowych (Gdynia).	<b>Kluczowe obszary rozwoju są skupione w ramach metropolitalnego pasma usługowego, czyli obszaru rozwoju funkcji metropolitalnych, takich jak nowoczesne biurowce, kampusy uczelni, obiekty kultury oraz zróżnicowane usługi. To wszystko w połączeniu z zapewnieniem tamtejszym mieszkańcom wysokiej jakości życia oraz zapewnienia użytkownikom przyjaznej i estetycznej przestrzeni. Podstawą działań będzie dalszy proces dogęszczania zabudowy na terenach już zurbanizowanych oraz kontynuacja działań rewitalizacyjnych w Gdańsku i w Gdyni.</b>	Ważne jest wskazanie funkcji metropolitalnych priorytetowych w ramach MPU. Poprawka merytoryczna dot. rewitalizacji w Gdańsku (obszar rewitalizacji obejmuje Nowy Port, a to nie jest dzielnica śródmiejska Gdańska.)	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>
88	5	85	oraz parków (np. Gdańskiego Parku Południowego	oraz parków (np. Parku Południowego <b>w Gdańsku</b>	Gdański Park Południowy sugeruje taką nazwę własną, poprawnie jest Park Południowy	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>
89	5	85	Ważnym kierunkiem rozwoju dla gmin Reda i Rumia jest reurbanizacja (umieszczenie), wprowadzanie usług, poprawa warunków mobilności aktywnej i porządkowanie pasma zabudowy wzdłuż drogi ekspresowej S6 (ul. Grunwaldzka w Rumi i Gdańska w Redzie), której rola zmieni się po realizacji Trasy Kaszubskiej	Ważnym kierunkiem rozwoju dla gmin Reda i Rumia jest reurbanizacja (umieszczenie), wprowadzanie usług, poprawa warunków mobilności aktywnej i porządkowanie pasma zabudowy wzdłuż <b>drogi wojewódzkiej 468 (ul. Grunwaldzka w Rumi i Gdańska w Redzie), której rola zmieniła się po realizacji Trasy Kaszubskiej</b>		Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>

90	5	85-86	<p>„Z punktu widzenia rozwoju obszarów mieszkaniowych ważnym celem jest rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych oraz parkingów park&amp;ride i bike&amp;ride pozwalających na codzienny dojazd do miejsc pracy, nauki i usług wyższego rzędu (medycznych, kulturalnych)”.</p>	<p>Uzupełnić opis o następujący zapis:          „W Pruszczu Gdańskim naturalną barierą, którą należy pokonać aby dojść/dojechać do Dworca PKP przy którym zlokalizowany jest węzeł przesiadkowy jest rzeka Radunia.          Konieczna jest rozbudowa systemu dojść i dojazdów do węzła przesiadkowego w postaci kładek dla pieszych oraz ciągów pieszo-rowerowych, prowadzących do Dworca PKP skąd mieszkańcy będą mogli udać się w dalszą podróż.          Przyczyni się to do zwiększenia liczby pasażerów komunikacji zbiorowej”.</p>	<p>Węzeł przesiadkowy będzie spełniał swoją funkcję dopiero wtedy, kiedy mieszkańcy będą mieli dogodny dojazd do tej infrastruktury. Bez kładek nad rzeką czy bez ciągów pieszo – rowerowych część mieszkańców nie będzie korzystała z węzła przesiadkowego.</p>	<p>Gmina Miejska Pruszcz Gdański</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> zbył szczegółowe propozycje zapisów</p>
91	5	86	<p>Dla Rumi i Redy rozwój portu w Gdyni i projekt Doliny Logistycznej niosą szanse w zakresie rozwoju zaplecza logistycznego i portowego.</p>	<p>Dodać informację: <b>Rozwój branży offshore jest również motorem napędowym dla pomorskiego rynku pracy. Wykorzystanie tego potencjału możliwe jest dzięki działalności Pomorskiego Centrum Kompetencji Morskiej Energetyki Odnawialnej w Rumi szkolącego kadry dla tej branży.</b></p>	<p>Pomorskie Centrum Kompetencji Morskiej Energetyki Odnawialnej w Rumi wskazane zostało przez Zarząd Województwa Pomorskiego jako przedsięwzięcie strategiczne dla regionu pomorskiego w ramach Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego. Centrum podejmuje inicjatywy edukacyjne i szkoleniowe na rzecz rozwoju morskiej energetyki odnawialnej oraz zadania z zakresu upowszechniania, promocji i popularyzacji nauki, współpracując na zasadach partnerstwa z innymi placówkami prowadzącymi kształcenie ustawiczne, placówkami doskonalenia nauczycieli, instytucjami rynku pracy, szkołami wyższymi, podmiotami gospodarczymi i jednostkami</p>	<p>Rumia Invest Park sp. z o.o.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p>



					<p>samorządu terytorialnego. Działalność Centrum jest kluczowa dla zapewnienia wykwalifikowanej kadry na morskich farmach wiatrowych, które będą powstawać na Bałtyku.</p>		
92	5	90	<p>Uzupełnieniem tych działań powinna być realizacja ciągów zieleni w postaci obszarów zieleni: urządzonych, semi-naturalnych bądź pełniących funkcję usług środowiskowych (np. błękitno-zielonej infrastruktury)</p>	<p>Uzupełnieniem tych działań powinna być realizacja ciągów zieleni w postaci obszarów zieleni: urządzonych <b> bądź semi-naturalnych (np. błękitno-zielonej infrastruktury)</b></p>	<p>Wszystkie układy przyrodnicze realizują jakieś usługi ekosystemowe. To nie jest jedna z możliwości, alternatywna dla innych funkcji.</p>	Miasto Gdańsk	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p>
93	5	90	<p>Ważnym kierunkiem rozwoju dla gmin Reda i Rumia jest reurbanizacja (umieszczenie), wprowadzanie usług, poprawa warunków mobilności aktywnej i porządkowanie pasma zabudowy wzdłuż drogi ekspresowej S6 (ul. Grunwaldzka w Rumi i Gdańska w Redzie), której rola zmieni się po realizacji Trasy Kaszubskiej.</p>	<p>Ważnym kierunkiem rozwoju dla gmin Reda i Rumia jest reurbanizacja (umieszczenie), wprowadzanie usług, poprawa warunków mobilności aktywnej i porządkowanie pasma zabudowy wzdłuż drogi ekspresowej S6 (ul. Grunwaldzka w Rumi i Gdańska w Redzie), której rola zmieni się po realizacji Trasy Kaszubskiej. <b><u>głównych osi komunikacyjnych na terenie tych miast.</u></b></p>	<p>Po pierwsze, żadna droga ekspresowa nie przebiega oraz nigdy w przeszłości nie przebiegała przez teren Redy i Rumi, tym bardziej zaś droga S6. Przebiegała tędy była droga krajowa nr 6, która obecnie nazywa się drogą wojewódzką nr 468 i jej charakter wcale nie zmienił się po oddaniu do użytku Trasy Kaszubskiej (ruch 60 tys. pojazdów na dobę to standard, a w wakacyjnym szczycie jest to jeszcze więcej) – na pewno jej otoczenie nie może realizować wszystkich funkcji właściwych dla centrum miasta (np. jako miejsca spotkań plenerowych, spacerów). Po drugie, funkcje miastotwórcze i związane z nimi potrzeby porządkowania zabudowy koncentrują się, przynajmniej w Rumi, nie tylko wzdłuż DW 468 (i jeśli już, to raczej w rejonie, w którym nosi ona nazwę ul. Sobieskiego), lecz także wzdłuż rzeki Zagórskiej Strugi, zwłaszcza w rejonie mostu na ul. H. Dąbrowskiego, co opisane jest w</p>	Miasto Rumia	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p>

					Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania miasta.		
94	5	90	realizację nowych zespołów zieleni – parków, skwerów, zadrzewień, w szczególności zieleni na obszarach zurbanizowanych, a także przeciwdziałanie nadmiernemu uszczelnieniu powierzchni. Nowe zespoły zieleni będą wprowadzane tak, aby wspierać bioróżnorodność, retencjonować wody opadowe, poprawiać lokalny mikroklimat, minimalizować efekty suszy miejskiej i przeciwdziałać powstawaniu wysp ciepła oraz prowadzić do uzyskania pozytywnych efektów środowiskowych;	Proszę dopisać: „rewitalizacji/przebudowy istniejących zespołów zieleni – parków”	Sformułowanie: „realizację nowych zespołów zieleni – parków” sugeruje wyłącznie nowe obiekty. Tymczasem wiele gmin ma istniejące parki i tereny zielone, które wymagają rewitalizacji albo przebudowy pod kątem błękitno – zielonej transformacji.	Gmina Miejska Pruszcz Gdański	<b>Uwaga uwzględniona</b>
95	5	91	Mapa 6. Model systemu ochrony przyrody	Mapa ma błędy w podkładzie: tereny zurbanizowane są zaznaczone tym samym kolorem co lasy. W korytarzach i płatach ekologicznym brakuje zaznaczenia lasów Otomińskich oraz lasów na Wyspie Stogi, które (zgodnie z Gdańską Polityką Zieleni) tworzą główne elementy obszarowe sieci przyrodniczej w granicach administracyjnych Gdańska wykraczające jednocześnie poza granice miasta. Są one też ujęte w Systemie OSTAB	Sugeruje się poprawę graficzną podkładu celem lepszej czytelności mapy. Sugeruje się wprowadzenie wskazanych elementów przyrodniczych celem spójności z Gdańską Polityką Zieleni	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona częściowo</b> -Wyspa Stogi jest objęta oznaczeniem, Las Otomiński do zaznaczenia
96	5	92	Działaniem uzupełniającym realizowanym przez gminy jest rozbudowa międzygminnych sieci tras rowerowych.	Proszę dopisać: „i tras pieszo – rowerowych”	Obecnie bardzo często budowane są trasy łączone tzn. ciągi pieszo – rowerowe.	Gmina Miejska Pruszcz Gdański	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>
97	5	93	Mapa 7: Infrastruktura transportowa OMGGS		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wszystkie linie kolejowe oznaczono jako planowane</li> <li>2. Brak Nowej Kielnińskiej</li> <li>3. Brak Obwodnicy Żukowa</li> <li>4. Była DK 6 na odcinku Rumia-Wejherowo po</li> </ol>	Miasto Gdańsk	Wszystkie uwagi zawierają się w zastrzeżeniu dotyczącym braku mapy z docelowym układem transportowym, uwaga zostanie uwzględniona

					<p>realizacji Trasy Kaszubskiej jest DW 468</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Brak linii PKM Południe</li> <li>6. Usunąć z rys. oznaczenie linii kolejowej 235 i 260 – zamiast nich dodać oznaczenie linii 202, 9 i ewentualnie 250</li> <li>7. Brakuje oznaczenia węzłów na obwodnicy metropolitalnej</li> <li>8. Brak ciągłości granicy OMGGS</li> <li>9. Brak oznaczenia Żuławskiej Kolei Dojazdowej – albo narysować przebieg albo usunąć etykietę</li> <li>10. Dodać etykietę dla planowanej linii kolejowej do CPK</li> <li>11. Brak ciągłości dla przedłużenia ul. Słowackiego do Węzła Miszewo</li> </ol>		przy sporządzeniu zbiorczej mapy transportu zbiorowego
98	5	93	Mapa 7 (infrastruktura transportowa)	<p>Należy wprowadzić szereg korekt na tej mapie. Na terenie Rumi zmienić oznaczenie linii kolejowej z 213 na 202, ukazać 2 przystanki na tej linii, zmienić oznaczenie drogi krajowej na wojewódzką, zmienić oznaczenie drogi wojewódzkiej na powiatową, ukazać pozostałe drogi powiatowe. Jeżeli czytelność mapy danych rozmiarów i skali uniemożliwia naniesienie wszystkich dróg powiatowych, to należy albo zmienić rozmiar i skalę mapy, albo w legendzie wyjaśnić, że ukazuje ona tylko wybrane drogi i obiekty (wg jakiego klucza?), albo zrezygnować całkowicie z ukazywania dróg powiatowych.</p>	<p>Na terenie Rumi umieszczono jedynie oznaczenie linii kolejowej 213, która w ogóle nie przebiega przez miasto. Przebiega tędy linia kolejowa 202, na której są 2 przystanki, których również nie zaznaczono na mapie. Ponadto drogę biegnącą wzdłuż torów oznaczono jako drogę krajową, w rzeczywistości jest to droga wojewódzka. Drogę prostopadłą do w/w byłej drogi krajowej, prowadzącą w stronę Zatoki Puckiej oznaczono jako drogę wojewódzką, w rzeczywistości jest to droga powiatowa. Ponadto na terenie miasta są też inne drogi powiatowe, których na mapie nie ukazano w ogóle.</p>	Miasto Rumia	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> - ew do mapy docelowej sieci transportu (to jest mapa istniejących połączeń)

99	5	94	Mapa 8	Należy dodać legendę do tej mapy, a na samym rysunku granice gmin lub inny element pozwalający zorientować się co do jej treści.	Obecnie nie wiadomo co dokładnie ta mapa właściwie przedstawia oraz do jakiej strefy przyporządkowane są konkretne miejscowości.	Miasto Rumia	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> - mapa ma charakter diagramu, do usunięcia z MFSP
100	5	94	Mapa 8: Schemat metropolitalnego systemu transportu dla OMGGS		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Brakuje Legendy</li> <li>2. Brakuje linii PKM do Gdańska, pod względem przewozów i potencjału przewozowego jest zdecydowanie ważniejsza niż LK201 do Gdyni</li> <li>3. Brakuje oznaczeń P&amp;R na granicy rdzenia Metropolii. W Gdańsku to planowany m.in. węzeł Gdańsk Kukawka na linii 201 i przecięciu z ul. Nową Kielnieńską, oraz węzeł na LK9 i przecięciu z Obwodnicą Południową – Gdańsk Lipce oraz istniejący Gdańsk Rębiechowo na linii PKM.</li> <li>4. Należy zweryfikować geometrię linii kolejowej 202 – pod względem ważności jest nadrzędna nad linią 235 w kierunku Helu.</li> </ol>	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> - do wskazania w zbiorczej mapie transportu zbiorowego
101	5	94	Grafika	Przy Pruszczu Gdańskim proszę oprócz „P+R” wstawić ikonkę autobusu.	Przy węźle przesiadkowym znajdują się pętla autobusowa.	Gmina Miejska Pruszcz Gdański	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> - mapa nr 8 została usunięta ze Strategii
102	5	95	Mapa 9: Planowana sieć kolejowa dla OMGGS		Brakuje Planowanego Węzła Gdańsk Kukawka	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>
103	5	95	Mapa 9 i 10	Mapy mają błędy w podkładzie: tereny zurbanizowane są zaznaczone tym samym kolorem co lasy.	Sugeruje się poprawę graficzną podkładu celem lepszej czytelności mapy.	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>
104	5	95	Mapa 10: Planowana sieć drogowa dla OMGGS		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Brakuje Nowej Świętokrzyskiej w Gdańsku jako przyszłej drogi wojewódzkiej</li> </ol>	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>

					<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Nakładające się na siebie warianty przedłużenia ul. Słowackiego w kierunku Miszewa (kategoria – inwestycja regionalna)</li> <li>3. Nowa Kielnieńska jako inwestycja regionalna</li> <li>4. Usunąć tunel pod Pachołkiem</li> <li>5. Zweryfikować na mapie przebieg modernizacji ul. Kartuskiej w Gdańsku w stronę Żukowa. Duży odcinek został zrealizowany, dodatkowo należy doprowadzić inwestycję do wlotu obwodnicy Żukowa</li> <li>6. Należy uwzględnić modernizację zachodniej obwodnicy trójmiasta do przekroju 2x3</li> <li>7. Usunąć z podkładu linie kolejowe</li> </ol>		
105	5	95	Mapa 5. Obszary rekomendowane do rozwoju usług oznaczone na mapie nr 5 w granicy gminy Kosakowo	Wnosimy o korektę zasięgu obszaru rekomendowanego pod rozwój usług na obszarze gminy Kosakowo w dostosowaniu do mapy nr 6 – Model systemu ochrony przyrody	Pod rozwój usług wskazano m.in. obszar rezerwatu Mechelińskie Łąki i jego otulinę, obszar NPK, obszary Natura 2000, korytarza ekologicznego Pradoliny Redy-Łeby	Gmina Kosakowo	<b>Uwaga uwzględniona</b>
106	5	95	Mapa 9	Usunąć z legendy i z mapy drogi powiatowe, wojewódzkie i krajowe. Opisać w legendzie które linie kolejowe i przystanki są istniejące, a które planowane.	Mapa nie dotyczy sieci drogowej, mimo to zawiera niektóre drogi (wielu powiatowych nie zawiera), błędnie ukazuje drogę powiatową w Rumi jako wojewódzką. Niczemu to zdaje się nie służyć. Ponadto z opisu w legendzie nie wynika jasno jakimi kolorami oznaczona jest infrastruktura istniejąca, a jakim planowana. Wg tytułu legendy mapa powinna pokazywać tylko inwestycje planowane, później w	Miasto Rumia	<b>Uwaga uwzględniona częściowo</b> - planowane jest rozdzielanie informacji o inwestycjach istniejących i planowanych

					tekście pojawiają się odniesienia także do już istniejących.		
107	5	96	Mapa planowana sieć Rowerowa dla OMGGS	<p>Proszę uwzględnić na mapie planowane przez Gminę Miejską Pruszcz Gdański trasy rowerowe.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ciąg pieszo – rowerowy wzdłuż Strugi Gęś od ul. Sikorskiego do ul. Stolarskiej oraz wzdłuż ulicy Stolarskiej do ulicy Grunwaldzkiej,</li> <li>2. Ciąg pieszo – rowerowy wzdłuż ulicy Nowowiejskiego na odcinku od ulicy Dworcowej do kładki nad rzeką Radunia</li> </ol>	Zmiana wynika z konieczności połączenia ciągów pieszo – rowerowych położonych w okolicach węzła przesiadkowego Pruszcz Gdański w jeden spójny system oraz zwiększenia możliwości dotarcia rowerzystów na planowany do rozbudowy P&R zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie Stacji Kolejowej Pruszcz Gdański	Gmina Miejska Pruszcz Gdański	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zbyt szczegółowe propozycje zapisów</li> </ul>
108	5	96	Mapa 11: Planowana sieć rowerowa dla OMGGS	Mapa ma błędy w podkładzie: tereny zurbanizowane są zaznaczone tym samym kolorem co lasy.	Sugeruje się poprawę graficzną podkładu celem lepszej czytelności mapy.	Miasto Gdańsk	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p>
109	5	96	Mapa 11: Planowana sieć rowerowa dla OMGGS		Na terenie miasta Gdańska przyjęć rozwój sieci tras rowerowych zgodny ze STER 2.0 minimum dla ekostrad oraz głównych tras rowerowych <a href="https://www.brg.gda.pl/planowanie-przestrzenne/inne-opracowania-urbanistyczne/65-mobilnosc/1880-aktualizacja-systemu-tras-rowerowych-dla-gdanska-ster-2-0">https://www.brg.gda.pl/planowanie-przestrzenne/inne-opracowania-urbanistyczne/65-mobilnosc/1880-aktualizacja-systemu-tras-rowerowych-dla-gdanska-ster-2-0</a>	Miasto Gdańsk	<p><b>Uwaga uwzględniona częściowo</b> - STER 2.0 został uwzględniony w projekcie SUMP, projekt strategii zostanie zweryfikowany w celu uzyskania zgodności z tymi dokumentami</p>
110	5	100	gmina Kosakowo – realizuje politykę planowego rozwoju nowych terenów mieszkaniowych w oparciu o potencjał urbanizacyjny wynikający z planów rozbudowy kolei aglomeracyjnej lub połączeń autobusowych. Gmina w przyszłości może stanowić kolejną oś rozwoju rdzenia Trójmiasta, podobnie do Rumi i Redy. Polityka planistyczna gminy będzie dążyć do realizacji usług i infrastruktury dla nowych zespołów mieszkaniowych.	dodać: tworzenie terenów zielonych dla zespołów mieszkaniowych oraz ochrona terenów rolnych i cennych przyrodniczo przed rozlewaniem się zabudowy	Na przestrzeni ostatnich lat pojawiła się ogromna presja właścicieli gruntów rolnych na zmianę ich przeznaczenia. Dotyczy to również gruntów rolnych położonych na obszarach cennych przyrodniczo i objętych formami ochrony przyrody oraz szczególnego zagrożenia powodzią	Gmina Kosakowo	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p>

111	5	106	„Wśród dokumentów wykonawczych szczególnie istotnych dla rozwoju metropolii wskazać należy Plan Zrównoważonej Mobilności (SUMP) oraz Plan adaptacji do zmian klimatu (MPA). Warto podkreślić, iż nie jest to katalog zamknięty i w toku wdrażania Strategii może okazać się konieczne doprecyzowanie jej ogólnych zapisów w postaci innych planów działań, odnoszących się do ważnych dla metropolii sektorów (np. gospodarki, polityki społecznej, edukacji itp.)”.	Uzupełnić opis o następujący zapis: „Planowany termin aktualizacji Planu Zrównoważonej Mobilności (SUMP) to 2025 rok”.	Ze względu na zmiany jakie mogą nastąpić w liczbie mieszkańców, powstawania nowych osiedli, sposobów podróżowania itp. konieczna jest aktualizacja tras rowerowych, które zostały uwzględnione w SUMP, co jest warunkiem ubiegania się o dofinansowanie na ich budowę w perspektywie 2021-2027.	Gmina Miejska Pruszcz Gdański	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> - w SUMP wskazano okres co 3 lata na monitoring, ewaluację i modyfikację co daje 2029 lub 2030
112	5	111	Mapa 10 – Planowana sieć drogowa dla OMGGS	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uaktualnić mapę o kategorię istniejących dróg - drogi obecnie powiatowej a przed zmianą - drogi wojewódzkiej nr 100 Rumia -Pierwoszyno i 101 Kosakowo-Pierwoszyno</li> <li>2. Uwzględnić trasę Via Maris</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Na podstawie uchwały nr 691/LIV/23 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 maja 2023r. drogi 100 i 101 zostały pozbawione kategorii drogi wojewódzkiej i stały się powiatowymi</li> <li>2. Wg opracowanego studium sieciowego i studium korytarzowego</li> </ol>	Gmina Kosakowo	<b>Uwaga uwzględniona</b>
113	-		Brak	Dodanie przy wątku dotyczącym przestrzeni: krajobrazu	Krajobraz niestety nie stanowi na dzień dzisiejszy bogactwa i zasobu dla wielu gmin. Osi widokowe są na zawsze zabudowywane a mieszkańcy i turyści pozbawiani dobrostanu krajobrazowego. Zapisy zawarte w planach ochrony parków krajobrazowych na terenie województwa pomorskiego nie znajdują odzwierciedlenia w MPZP oraz wydawanych warunkach zabudowy	Komisja Społeczno-Gospodarcza OMGGS	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> - osie widokowe i inne elementy ochrony krajobrazu leżą w kompetencjach Marszałka Województwa
<b>Rozdział 6. System realizacji strategii</b>							
114	6	108	Kryteria weryfikujące: zgodność z FEP 2021–2027, FEnIKS, strategią ZIT	Kryteria weryfikujące: zgodność z FEP 2021–2027, FEnIKS, <b>KPO</b> , strategią ZIT	W ramach niektórych celów operacyjnych w sekcji dot. źródeł finansowania i szacunkowych wartości dofinansowania	Rumia Invest Park sp. z o.o.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Kryteria dotyczą interwencji, która będzie realizowana w ramach ZIT. Brak wymogów

					przedsięwzięć znalazł się również Krajowy Plan Odbudowy; KPO pojawia się również w tabeli na s. 121 - Źródła finansowania działań przewidzianych w Strategii ZIT; w kryteriach nie zawarto informacji o zgodności z KPO. Proponujemy uzupełnienie zapisów. Nie wymieniono również innych programów, które mogą wesprzeć realizację strategii, które pojawiły się na s. 118 w rozdziale 8. Ramy finansowe i źródła finansowania.		określenia w strategii kryteriów, dotyczących identyfikacji innych przedsięwzięć/ projektów.
<b>Załącznik: Wskaźniki monitoringowe strategii ponadlokalnej</b>							
115			Opracowany Metropolitalny Plan Adaptacji i Mitygacji do Zmian Klimatu	Proponowany wskaźnik to wskaźnik produktu, nie rezultatu.	Liczba zaproponowanych wskaźników jest na tyle wysoka, że wskaźnik produktu z wartością docelową 1 wyłącznie zwiększa objętość dokumentu.	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>
116			Badanie wskaźnika rezultatu – Zwiększenie odporności obszaru na skutki zmian klimatu – poprzez pojemność nowych urządzeń do retencjonowania wód opadowych – jest niewystarczającym parametrem.		Kluczowym celem powinno stać się zagospodarowanie wód opadowych w miejscu ich powstania. Retencja jest w pewnych miejscach konieczna, ale większy nacisk powinien być kładziony na zatrzymywanie wody tam gdzie to jest możliwe, unikanie betonowania oraz rozszczelnienie powierzchni w maksymalnym stopniu. Kanalizacja deszczowa, rozumiana jako tylko odprowadzenie wód do odbiornika, powinna stać się ostatecznością.	Miasto Gdynia	<b>Uwaga uwzględniona</b>
117	Z.	129	Powierzchnia korytarzy i płatów ekologicznych objętych formami ochrony oraz objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego		Wskaźnik nie ma już racji bytu, gdyż zmieniono ustawę, wchodzi plan ogólny i wówczas gminy będą miały 100% pokrycia planem....	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>



			Wartość bazowa: 67% korytarzy i 93% płatów jest pokrytych prawnymi formami ochrony			
118	Z.	130	Wzrost zadowolenia użytkowników zrównoważonych form transportu, mierzony w badaniach preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców		„Wartość Bazowa - Do ustalenia” - Jeżeli nie mamy danych to jak chcemy oceniać zmiany?	Miasto Gdańsk <b>Uwaga uwzględniona</b>
119	Z.	131	Udział połączeń autobusowych obsługujących węzły i przystanki kolejowe zsynchronizowanych z połączeniami kolejowymi		„Wartość Bazowa – Brak możliwości obliczenia na tym etapie” - Jeżeli nie mamy danych to jak chcemy oceniać zmiany?	Miasto Gdańsk <b>Uwaga uwzględniona</b>
120	Z.	131	Liczba wybudowanych i zmodernizowanych transportowych węzłów integracyjnych zgodnie z przyjętymi standardami na terenie Obszaru Metropolitalnego		„Wartość Bazowa – Brak danych na tym etapie” - Jeżeli nie mamy danych to jak chcemy oceniać zmiany?	Miasto Gdańsk <b>Uwaga uwzględniona</b>
121	Z.	131	Udział jednostek taboru tramwajowego, autobusowego i trolejbusowego młodszego niż 20 lat		„Wartość Bazowa – Brak danych na tym etapie” - Jeżeli nie mamy danych to jak chcemy oceniać zmiany?	Miasto Gdańsk <b>Uwaga uwzględniona</b>
122	Z.	131	Udział wozokilometrów linii publicznego transportu zbiorowego z dopłatą z FRPA		„Wartość Bazowa – Brak danych na tym etapie” - Jeżeli nie mamy danych to jak chcemy oceniać zmiany?	Miasto Gdańsk <b>Uwaga uwzględniona</b>
123	Z.	132	Wzrost udziału zrównoważonych środków transportu w ogóle podróży		1. Badanie ankietowe w ramach kompleksowych badań ruchu w zakresie podróży wykonywanych pieszo, rowerem i UTO - obecnie brak aktualnych danych.” – W kolumnie obok wpisano wartości dla 2020r. 1. Wskaźnik 15% w 2030r. jest mocno niefortunny, w karcie Brukselskiej na którą się powołano 15% powinniśmy osiągnąć w 2020r.	Miasto Gdańsk <b>Uwaga uwzględniona</b>
124	Z.	132	Udział węzłów wyposażonych w parkingi park&ride i bike&ride w ogólnej liczbie węzłów		„Wartość Bazowa – Brak możliwości obliczenia na tym etapie” - Jeżeli nie mamy danych to jak chcemy oceniać zmiany?	Miasto Gdańsk <b>Uwaga uwzględniona</b>

UWAGI, OPINIE, PROPOZYCJE O CHARAKTERZE OGÓLNYM				
L.p	Uwagi	Uzasadnienie		
125	Cele operacyjne przyporządkowane w projekcie dokumentu pn. „Strategia Rozwoju Ponadlokalnego do roku 2030 dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot” celowi strategicznemu 2 – sprawny transport nie obejmują rozwoju systemów ITS.	W ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS) dla projektu pn.: „Rozwój systemu ITS i infrastruktury zrównoważonej mobilności miejskiej w Gdyni” Gmina Miasta Gdyni zamierza pozyskać środki umożliwiające realizację inwestycji dotyczących m.in.: rozwoju usług ITS, budowy tablic informacji pasażerskiej zintegrowanych z systemem TRISTAR, budowy systemu cyfrowej łączności radiowej z pojazdami transportu zbiorowego. Prosimy o rozszerzenie zapisów Strategii Rozwoju Ponadlokalnego zgodnie z wyżej opisanymi uwagami. Jeżeli uznają Państwo, iż proponowane przez nas rozszerzenie zapisów nie jest możliwe, prosimy o wprowadzenie do Strategii dodatkowych sformułowanych wg. Państwa uznania zapisów dotyczących usług ITS. W Strategii powinny znaleźć się odpowiednie zapisy obejmujące rozwój szeregu usług ITS poprawiających płynność i bezpieczeństwo przemieszczania się ulicami metropolii.	Miasto Gdynia	<b>Uwaga uwzględniona</b>
126	Należy wskazać podstawę prawną sporządzenia strategii. Podstawa ta jest wskazana jedynie w treści „Diagnozy...”		Miasto Gdynia	<b>Uwaga uwzględniona</b>
127	Rozdz. 5.3 Należy uzupełnić rozdział MSF-P o główne elementy infrastruktury technicznej i społecznej.		Miasto Gdynia	<b>Uwaga uwzględniona częściowo</b> - w strategii ponadlokalnej nie można przedstawić szczegółowości na takim poziomie, jak w strategii rozwoju gminy. W miarę możliwości na skorygowanych mapach przedstawiono wymagany zakres.
128	Rozdz. 5.4. Należy wprowadzić zapisy <u>zasad</u> oraz rekomendowanych lub przykładowych <u>działań</u> dla realizacji polityki przestrzennej.	W rozdziale omówiono zaś głównie cele i kierunki rozwojowe. Elementy te są przedmiotem innych rozdziałów.	Miasto Gdynia	<b>Uwaga uwzględniona częściowo</b> - uzupełniono opis MSF-P zgodnie z uwagą w zakresie adekwatnym do strategii ponadlokalnej. W przypadku pozostałych elementów modelu, których nie można uwzględnić w strategii, dodano zapis “nie dotyczy”.
129	Rozdz. 5.4 Rekomendujemy przeniesienie zapisów omawiających stan istniejący i kierunkowy elementów zagospodarowania	-	Miasto Gdynia	<b>Uwaga uwzględniona</b>

	przestrzennego (np. planowana sieć drogowa, planowana sieć kolejowa, itp.) z rozdziału dot. Ustaleń i rekomendacji (UiR) do części: MSF-P. W rozdziale UiR rekomendujemy pozostawienie treści stanowiących zasady realizacji polityki przestrzennej.			
130	<p>Rozdz. 5.5 str. 96 – Rekomendujemy zmianę tytułu podrozdziału „Wskazanie OSI” na „OSI wskazane w SRWP (Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego)” lub „OSI wskazane na poziomie krajowym i regionalnym”.</p> <p>Ponadto rekomendujemy wskazania OSI kluczowych z punktu widzenia ponadlokalnego. Zgodnie z ustawą o samorządzie gminnym w strategii lokalnej lub ponadlokalnej jest możliwość wskazania OSI na poziomie lokalnym lub ponadlokalnym. Element ten nie jest obligatoryjny. Narzędzie, jakim jest OSI daje możliwość skierowania interwencji np. państwa na obszary strategiczne z punktu widzenia OMGGS. Element ten stanowi także wyraźne wskazanie dla prowadzenia odpowiedniej polityki przestrzennej na danym obszarze i może stanowić wytyczną dla planu ogólnego.</p>	-	Miasto Gdynia	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> nie będą wyznaczane OSI z poziomu ponadlokalnego
131	Zgodnie z art. 10g ust. 3, w związku z art. 10e ust. 3 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40) strategia ponadlokalna zawiera wnioski z diagnozy, o której mowa w art. 10a ust.1 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057 oraz z 2022 r. poz. 1079 i 1846), przygotowanej na potrzeby tej strategii.	Wnioski z diagnozy należy przedstawić, w formie osobnego rozdziału streszczającego opracowanie „ <i>Diagnoza sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej OMGGS</i> ”. Powinny stanowić one uzasadnienie dla wizji, misji oraz celów strategicznych i szczegółowych określonych w strategii. Rozdział taki mógłby pojawić się na samym początku opracowania, po wstępie.	Miasto Gdynia	<b>Uwaga nieuwzględniona -</b> wnioski zostały wykazane przy celach
132	Rekomendujemy nazwanie rozdziałów strategii spójnie z zapisami ustawy o samorządzie gminnym (art. 10e). Zgodnie z ww. ustawą strategia zawierać powinna m.in.: „wnioski z diagnozy”, „Model struktury funkcjonalno-przestrzennej (MSF-P)”, „ustalenia i rekomendacje (UiR) w zakresie kształtowania	-	Miasto Gdynia	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> nie zostało wskazane uzasadnienie

	polityki przestrzennej gminy” oraz „Obszary strategicznej interwencji(...) (OSI)”.			
133	Leniwy - Zagórska Struga.	-	Miasto Gdynia	<b>Uwaga uwzględniona</b>
134	W dokumencie brakuje podkreślenia potrzeby budowania obwodnic miast, w tym Malborka, w celu wprowadzenia tranzytu z centrum miasta.		Miasto Malbork	<b>Uwaga uwzględniona</b>
135	Dodanie do celu 2 – Sprawny Transport następującego działania: - Rewitalizacja oraz elektryfikacja linii kolejowej 229 Kartuzy- Sierakowice- Lębork.	Starania samorządów powiatu kartuskiego o przywrócenie ruchu kolejowego na trasie Kartuzy – Sierakowice trwają od wielu lat. W 2014 roku w Sierakowicach podpisano list intencyjny w sprawie reaktywacji linii 229. We wrześniu tego samego roku podpisano porozumienie w sprawie opracowania studium wykonalności odcinka Kartuzy-Sierakowice-Lębork. Jego sygnatariuszami wówczas zostali przedstawiciele samorządów powiatów - kartuskiego, lęborskiego i wejherowskiego oraz gmin Sierakowice, Lina, Chmielno, Łęczyce, miasto Lębork, jak również PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni, PKP Odział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku, Lotos Kolej Sp. z o.o. Po niespełna pięciu latach, w styczniu 2019 roku udało się zabezpieczyć środki na wykonanie projektu. Projekt rewitalizacji odcinka Kartuzy-Sierakowice ukończono w 2020 roku. Decyzja środowiskowa ważna jest do 2027 roku. Realizacja tej inwestycji jest kluczowa dla mieszkańców Powiatu Kartuskiego. Zapewni sprawny i płynny dojazd do Trójmiasta, co zapobiegnie wykluczeniu komunikacyjnemu mieszkańców powiatu.	Powiat Kartuski	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> zbyt szczegółowe propozycje zapisów
136	Dodanie do celu operacyjnego 3.2. Integracja społeczno-kulturowa mieszkańców następującego działania: poprawa dostępu do usług zdrowotnych przez inwestycję w placówki ochrony zdrowia, modernizację szpitali powiatowych	Wsparcie finansowe ochrony zdrowia, w tym infrastruktury ochrony zdrowia jest niezbędne. Potrzeby te są związane z aktualną sytuacją demograficzną w Polsce, gdzie tak jak w krajach Unii Europejskiej obserwuje się dwa główne trendy: spadek liczby ludności wywołany spadkiem urodzeń oraz wzrost długości życia (starzenie się społeczeństwa) przy jednoczesnym spadku liczby lat przeżytych w zdrowiu. Konieczne jest zabezpieczenie nakładów finansowych, które pozwoliłyby na unowocześnienie infrastruktury szpitali powiatowych, tak aby zapobiegać ograniczaniu dostępu do opieki medycznej mieszkańców wsi i małych miast.	Powiat Kartuski	<b>Uwaga uwzględniona</b>
137	Dodanie do celu 2 – Sprawny Transport oraz uszczegóławiającego kierunku działania - Wspieranie działań na rzecz zwiększenia dostępności transportowej metropolii - Rozwój sieci dróg dojazdowych do Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta (połączenie drogi 211 z krajową 20 w celu usprawnienia dojazdu do Żukowa)	Gdy tylko pojawiły się plany budowy Obwodnicy Metropolitalnej, samorząd powiatu kartuskiego sygnalizował, że proponowane rozwiązania nie tylko nie przyczynią się do zmniejszenia natężenia ruchu w Żukowie, ale dodatkowo spotęgują duży już problem przepustowości na tej trasie. Dlatego już wtedy wnioskowano o połączenie drogi 211 z krajową 20. Rozwiązaniem problemu przepustowości dojazdu do Żukowa może być skierowanie ruchu na drogę powiatową nr 1926G biegnącą z Borowa do	Powiat Kartuski	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> - ze względów środowiskowych nie jest wskazane rozbudowywanie układu drogowego i zwiększanie przepustowości układu drogowego. Prowadzi to, m.in. do zwiększenia emisji

		Babiego Dołu. Powiat Kartuski otrzymał już dofinansowanie na przebudowę pierwszego odcinka tej drogi.		CO2, co jest sprzeczne z polityką krajową i europejską. Ponadto działania związane z rozbudową dróg nie będą finansowane ze środków UE w perspektywie 2021-2027.
138	Mamy wątpliwości co do usytuowania Miasta Sztum oraz Gminy Sztum w poszczególnych obszarach strategii – brakuje spójności w poszczególnych częściach dokumentu: - na str. 8 gmina Sztum usytuowana jest w obrębie pozostałych powiatów członkowskich, poza ZIT – my jednak wchodzimy w skład ZIT MOF Malbork-Sztum, może należy to zaznaczyć? - na str. 75 Sztum jest ośrodkiem miejskim poza OMGGS, a w dalszej części traktowany jest łącznie z MOF Malbork; czy ma to przełożenie na jakieś przyszłe działania w obrębie OM? - na str. 77 Sztum jest niezależnym od Malborka centrum subregionalnym, zaś na str. 78 na mapie w ogóle nie jest uwzględniony (czyli rozumiem, że łączony z Malborkiem?), nie ma go też wśród centrów subregionalnych na str. 83, 87 i 88	Niespójności być może wynikają z faktu, że Sztum przystąpił do OMGGS stosunkowo późno, dlatego prosimy o weryfikację.	MOF Malbork-Sztum	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> część dot. ZIT dotyczy wyłącznie ZIT OMGGS
139	W strategii nie ujęto roli Członków Wspierających oraz nie wskazano, w jakich kierunkach działań widziane jest ich zaangażowanie	Członkowie Wspierający od lat wspierają finansowo działalność OMGGS i nie są kierowane w ich stronę żadne konkretne propozycje wspólnych metropolitalnych działań. Postulujemy o mocniejsze włączenie Członków Wspierających np. w wydarzenia organizowane przez OMGGS (udział w panelach podczas kongresów i konferencji) oraz działalność komisji tematycznych.	Rumia Invest Park sp. z o.o.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> rola Członków Wspierających w poszczególnych kierunkach działań będzie identyfikowana na etapie rocznych planów działań. Rola Członków Wspierających do podkreślenia w systemie realizacji strategii.
140	Załączenie map użytych w strategii, zwłaszcza tych ujętych w rozdziale dot. modelu funkcjonalno-przestrzennego, w lepszej jakości jako np. załączniki do dokumentu		Rumia Invest Park sp. z o.o.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
141	Opis monitoringu i ewaluacji na s. 112 jest w zasadzie powtórzeniem tego, co już pojawiło się		Rumia Invest Park sp. z o.o.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>

	kilka stron wcześniej w rozdziale System realizacji strategii, s. 104-105.			obie strategie wymagają tego opisu
142	Wnoszę o wpisanie inwestycji - priorytetowej z punktu widzenia naszego regionu - budowy drogi tzw. " Via Maris" łączącej Trójmiasto z północną częścią naszego powiatu		Powiat Pucki	<b>Uwaga uwzględniona</b>
143	Brakuje w projekcie działań dotyczących bardzo ważnego elementu związanego z demografią i problemem starzenia się społeczeństwa oraz depopulacji, obserwowanej przede wszystkim na peryferyjnych w ramach metropolii obszarach wiejskich.	Zmiany demograficzne mają bardzo istotny wpływ na możliwości rozwojowe metropolii. Dotykają one rynku pracy, gdzie skutkować mogą wzrastającym deficytem siły roboczej. Skutkują także zwiększeniem zapotrzebowania na usługi zdrowotne i społeczne oraz dla osób starszych. Dla samorządów z kolei wiąże się to z obniżeniem dochodów (podatki od osób pracujących) i podniesieniem wydatków na zaspokajanie wyżej wymienionych potrzeb mieszkańców.	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> Uwaga zostanie uwzględniona na etapie planowania działań operacyjnych. Strategia wskazuje aspekt zmian demograficznych, zarówno kierunku 1 a oraz c na poziomie operacyjnym konkretnych zadań uwzględnia zmiany demograficzne, nie ma potrzeby dodawania takiego kierunku działań. W dokumencie zostały wybrane cele, które wydają się kluczowe i możliwe do realizacji przez Obszar Metropolitalny chociaż ilość wyzwań w obszarze społeczno-gospodarczym Metropolii jest znacznie szersza.
144	Wskaźniki rezultatu są w zasadzie zazwyczaj wskaźnikami produktu, zatem brakuje tego elementu w opisach celów.	Należałoby wyodrębnić w opisach celów wskaźniki produktu, następnie wskaźniki rezultatu oraz wskaźniki oddziaływania, aby zachować porządek i zgodność metodyczną w dokumencie.	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> - zakres wymaganych elementów strategii ponadlokalnej reguluje ustawa o samorządzie gminnym, która odnosi się do rezultatów; natomiast do części ZIT wymagane są przez IZ wskaźniki produktu i rezultatu; wskaźniki rezultatu strategii ponadlokalnej wymagają
145	<i>Cel operacyjny 1.1. Zwiększenie odporności metropolii na zmiany klimatu</i> powinien brzmieć <i>Adaptacja metropolii do zmian klimatu</i>	Sformułowanie „odporny” sugeruje, że metropolia jest w stanie oprzeć się/być odporna i wytrzymała na postępujące zmiany klimatu, a przecież nigdy nie będziemy w stanie się na nie uodpornić. To, co możemy zrobić to próba adaptacji do tego co nieuniknione poprzez wdrożenie odpowiednich	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> , cel operacyjny został sformułowany w taki sposób, aby odnosić się do zwiększenia

		środków zaradczych, które mogą zminimalizować negatywne skutki zmian klimatu.		a nie uzyskania całkowitej odporności
146	Wskaźniki rezultatu inne niż odnoszące się do części dotyczącej strategii ZIT nie mają wskazanej wartości docelowej.	Niezrozumiałe jest odmienne podejście do weryfikacji celów w zależności od źródła finansowania przedsięwzięć. Wartościowanie celów realizowanych przez ZIT w stosunku do pozostałych celów nadaje priorytet terenom leżącym na obszarze ZIT.	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>
147	2.1. Sprawny i komfortowy transport zbiorowy podstawą mobilności mieszkańców	Należałoby dodać informację o degradacji infrastruktury kolejowej, która przebiega przez obszar OMGGS – np. LK 229, LK 237, LK 230 – to linie oczekujące na rewitalizację, które znacząco poprawiłyby skomunikowanie obszaru OMGGS pomiędzy poszczególnymi gminami, jak i rdzeniem metropolii. Wiadomym jest, iż zarządca w tym przypadku jest PKP PLK, a nie Samorząd WP, należy natomiast wskazywać potrzebę podjęcia interwencji, doprowadzić do opracowania planu działań rewitalizacyjnych itd.	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>
148	Przyjęty plan zarządczy wdrażania strategii jest zaplanowany w sposób mało transparentny.	Nie ma informacji czy ze sporządzanymi na potrzeby monitoringu i ewaluacji raportami będzie można się zapoznać i czy jest dopuszczona na tym etapie kontrola społeczna czy jakakolwiek możliwość skomentowania wyników zarówno monitoringu, jak i ewaluacji. Nie ma także informacji kto będzie odpowiedzialny za liczne w dokumencie wskazane „systemy” czy to zbierania metropolitalnych danych czy tworzenia bilansów zabudowy, ani nie odniesiono się do właściwych organów, u których można byłoby pozyskać informacje na ten temat, czy dokumentów, w których te informacje mogłyby się znaleźć. Mimo wielu przewidzianych do realizacji projektów o charakterze społecznym i włączającym część wizyjna została niemal pozbawiona komponentu wyrównywania szans. Część zarządca obejmująca mechanizm wdrażania, monitoringu i ewaluacji strategii jest najsłabszym elementem całego dokumentu, a dodając do tego brak ogólnej wizji rozwoju społecznego obszaru metropolitalnego, można stwierdzić, że dokument ma charakter narzędziowy i opiera się na kontynuacji zadań już przedsięwziętych oraz wdrożeniu tych już przesądzonych do realizacji z nadzieją na rozwinięcie działań po zalegalizowaniu związku metropolitalnego lub związku komunalnego (rozdziały 6 i 7 wymagają uporządkowania).	Miasto Gdańsk	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> Uspołecznienie procesu prac nad strategią oraz jej realizacji będzie realizowane poprzez ciało doradcze, o którym mowa w Umowie Partnerstwa.  Na stronie OMGGS publikowane są sprawozdania z działalności OMGGS  Szczegółowe działania będą planowane w ramach rocznych planów działań.
149	W całym opracowaniu w kontekście potrzeb ochrony płatów i ciągów „zieleni” lub ekologicznych, parków i innych tego typu obiektów nie ma mowy o „obszarach podmokłych”. Są one ukryte w innych kategoriach jednak w kontekście adaptacji i mitygacji zasługują na szczególne wyeksponowanie.		Miasto Gdańsk	<b>Uwaga uwzględniona</b>

150	Obwodnica Miasta Wejherowa	Gmina Miasta Wejherowa dnia 30.06.2023 r. zgłosiła uwagi do projektu planu SUMP OMGGS w zakresie m.in. uspokojenia ruchu tranzytowego w centrum miasta poprzez budowę ulic obwodowych. Prosimy o uwzględnienie tej uwagi w projekcie strategii OMGGS.	Miasto Wejherowo	<b>Uwaga uwzględniona częściowo</b> - dodano zapis ogólny dotyczący budowy obwodnic pod warunkiem jednoczesnego uspokajania ruchu w miastach i eliminowania ruchu tranzytowego. Szczegółowe zapisy w tej kwestii znajdują się w SUMP OMGGS.
151	Uwzględnienie potrzeb wszystkich gmin metropolii niezależnie od położenia i wielkości	Gminy oddalone od rdzenia borykają się z szeregiem problemów związanych w szczególności z wykluczeniem transportowym. To pociąga za sobą problemy społeczne: duże bezrobocie, brak możliwości skorzystania z opieki lekarzy specjalistów. Uzależnienie osób z niepełnosprawnościami, dzieci, osób starszych i matek z małymi dziećmi od osób trzecich.	Gmina Linia	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Strategia nie wyklucza niektórych gmin z możliwości realizacji działań. Ograniczenia dotyczą tylko części ZIT, co jest uzasadnione. Gminy spoza ZIT mogą pełnić f. ob
152	Zgłoszono uwagi do diagnozy, z prośbą o ich przeniesienie do Strategii.	Szczegółowe uzasadnienie do uwag do diagnozy znajduje się na zgłoszonym formularzu.	Komisja Społeczno-Gospodarcza OMGGS	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> W miarę możliwości uwagi zostały przeniesione oraz uwzględnione