

ZESTAWIENIE FORMULARZY UWAG

Do Projektu II części Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego (STIM), czyli Programu Rozwoju Transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie 2014-2020.

(uwagi nadesłane na adres tomasz.budziszewski@metropoliagdansk.pl)

I. AUTOR UWAG: Gmina Miasta Krynica Morska

UWAGI OGÓLNE, w tym do map:

1. Dodatkowy komentarz:

Chciałbym zwrócić również uwagę na słabą dostępność transportu zbiorowego z Krynicy Morskiej do OM. W okresie jesienno – zimowym w weekendy i święta przez cały dzień nie kursuje ani jeden autobus na linii Gdańsk - Krynica Morska. Problem jest również w dni robocze, w tygodniu z Krynicy Morskiej do Gdańska kursuje tylko jeden poranny autobus, o godz. 5.45., a powrotny z Gdańska do Krynicy Morskiej wyjeżdża o godz. 15:15. Coraz więcej młodzieży z Krynicy Morskiej uczy się lub planuje podjąć naukę na trójmiejskich uczelniach. Brak dogodnych połączeń komunikacyjnych do OM utrudnia przemieszczanie się za pracą oraz dostęp do edukacji.

UWAGI DO TREŚCI:

nr strony	numer rozdziału	Tekst – jest	Tekst – winno być	
2	2.1.	OM liczy ponad 1,5 mln mieszkańców, co stanowi ponad połowę (65%) ludności województwa pomorskiego. W obszarze tym znajduje się 11 powiatów (w tym 3 miasta na prawach powiatu), 55 gmin i 18 miast. Miasta te które koncentrują 80% ludności OM, wśród nich najwięcej mieszkańców liczy Gdańsk (460 tys. mieszkańców), a najmniej Hel (4 tys. mieszkańców).	OM liczy ponad 1,5 mln mieszkańców, co stanowi ponad połowę (65%) ludności województwa pomorskiego. W obszarze tym znajduje się 11 powiatów (w tym 3 miasta na prawach powiatu), 55 gmin i 18 miast. Miasta te które koncentrują 80% ludności OM, wśród nich najwięcej mieszkańców liczy Gdańsk (460 tys. mieszkańców), a najmniej Krynica Morska (1 266 mieszkańców)	Uwzględniono
12	3.2. tablica 3.3. Nr W2/2	Budowa przepokopu przez Mierzeję Wiślaną	Komentarz: Podkreślam, że wiele osób, głównie mieszkańcy Krynicy Morskiej oraz ekolodzy są	to zadanie ma charakter ponad lokalny, o jej realizacji przesądzi decyzja z poziomu centralnego, nie wpisywanie

			<p>zdecydowanie przeciwni temu przedsięwzięciu. Istnieje ogromne ryzyko, że inwestycja źle wpłynie na środowisko i nie przyniesie obiecanych ekonomicznie korzyści.</p> <p>Jesteśmy przeciwni aby te przedsięwzięcie było wpisywane w Strategii.</p>	<p>jej w Program niczego nie zmieni</p>
8	Tablica 3.1.	Brak zadania w tabeli	<p>Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 501 północno – wschodniej części województwa poprawiająca dostęp Mierzei Wiślanej do Trójmiasta.</p> <p>Dodatkowy komentarz:</p> <p>DW nr 501 jest jedyną drogą biegnącą przez Mierzeję Wiślaną do granicy państwa w Piaskach. Droga jest w fatalnym stanie i znacznie odbiega od standardów dróg w innych rejonach województwa. Zły stan nawierzchni powoduje utrudnienia w płynności ruchu, wydłuża czas przejazdu, powoduje wzrost kosztów eksploatacji samochodów i negatywnie oddziałuje na środowisko naturalne, a także stanowi dużą barierę rozwoju turystycznego i gospodarczego regionu.</p>	<p>Zadanie jest ujęte w zadaniu D1/7</p>

II. AUTOR UWAG: Gmina Miasta Puck, Monika Madaj-Władasz

nr strony	numer rozdziału	Tekst – jest	Tekst – winno być	Uzasadnienie	
10	3.1	Tabela 3.1 Transport wodny brak zadania w tabeli	<p>Budowa Portu Puck:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Budowę falochronu zachodniego wraz z nabrzeżem rybackim; - Budowę falochronu północnego i zamykającego - Budowę pomostów pływających - Budowa drogi dojazdowej do portu 	<p>Miasto Puck od 2014 roku realizuje projekt „Przygotowanie dokumentacji projektowo – kosztorysowej dla rozbudowy i przebudowy portu w Pucku w celu umożliwienia rozwoju jego funkcji rybackich, turystycznych i żeglarskich”, w ramach środków z RPO WP/ Działanie nr 10.2/ Poddziałanie 10.2.2. przewiduje się wykonanie dokumentacji wraz uzyskaniem niezbędnych opinii, decyzji i ostatecznej decyzji pozwolenia na budowę.</p> <p>Miasto Puck w roku 2016 będzie gotowe do aplikowania o środki na realizację inwestycji na podstawie przygotowywanej obecnie dokumentacji.</p> <p>Jest to priorytetowa dla Pucka inwestycja, która zapewni miastu dynamiczny rozwój gospodarczy</p>	Wpisano jako zadanie W2/5

15	3.3	<p>Tabela 3.5 zadania inwestycyjne, transport zbiorowy, Z3/7.</p> <p>Strony odpowiedzialne za realizację:</p> <p>Strona samorządowa/rządowa</p> <p>Partnerzy miasta i gminy:</p> <p>Gdańsk, Gdynia, Sopot, Żukowo, Reda, Pruszcz Gdański, Tczew, Wejherowo, Sierakowice, Rumia, Somonino, Stężyca, gmina Wejherowo, Pszczółki, miasto Puck</p> <p>Kartuzy, Luzino</p> <p>Gdańsk, Gdynia, Sopot, Żukowo, Reda, Pruszcz Gdański, Tczew, Wejherowo, Sierakowice, Rumia, Somonino, Stężyca, gmina Wejherowo, Pszczółki, Kartuzy, Luzino</p>	<p>Strona samorządowa/rządowa</p> <p>Partnerzy miasta i gminy:</p> <p>Gdańsk, Gdynia, Sopot, Żukowo, Reda, Pruszcz Gdański, Tczew, Wejherowo, Sierakowice, Rumia, Somonino, Stężyca, gmina Wejherowo, Pszczółki, miasto Puck</p> <p>Kartuzy, Luzino</p>	<p>Miasto Puck jest ujęte w:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. „Diagnozie systemu Transportowego” tabela 9.7 wykaz proponowanych transportów lokalnych węzłów integracyjnych w województwie pomorskim (Nr L-7 Puck) 2. Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego. 3. Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego. Wykonanie Zgodnie z celami szczegółowymi: „Interwencja w ramach Działania (...) przyczyni się do poprawy sprawność, atrakcyjności i efektywności systemu transportu zbiorowego (...) tworząc silną alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego.” <p>Jesteśmy przekonani, że uzyskanie tego celu jest niemożliwe bez włączenia miasta Puck, który może stać sięową alternatywą dla indywidualnego transportu samochodowego dla drogi 216 w kierunku Helu., poprzez zastosowanie rozwiązań</p>	<p>Wpisano miasto Puck</p>
----	-----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------

				<p>przewidzianych w pkt 5 typy projektów tj. „parkuj i jedź” „parkuj rower i jedź” „podwieź i jedź”. Nie włączenie miasta Puck do przedsięwzięć w ramach niniejszej Strategii z pewnością stanie się przeszkodą kompleksowego rozwiązania problemu płynnego przejazdu na odcinku Rekowo – Hel drogą wojewódzką 216.</p>	
15	3.3	<p>Tabela 3.5 zadania inwestycyjne, infrastruktura rowerowa, R3/1. Strony odpowiedzialne za realizację:</p> <p>Partnerzy:</p> <p>GOM, PKM ,</p> <p>miasta i gminy:</p> <p>Cedry Wielkie, Gdańsk, Gdynia, Kartuzy, Wejherowo, Pruszcz Gdański, Reda Rumia, miasto Puck, Pszczółki, Sopot, Tczew, Trąbki Wielkie, gmina Wejherowo Żukowo, Szemud.</p> <p>Powiaty: gdański, wejherowski, nowodworski.</p> <p>Cedry Wielkie, Gdańsk, Gdynia, Kartuzy, Wejherowo, Pruszcz Gdański, Reda Rumia, Pszczółki, Sopot, Tczew, Trąbki Wielkie,</p>	<p>Partnerzy:</p> <p>GOM, PKM ,</p> <p>miasta i gminy:</p> <p>Cedry Wielkie, Gdańsk, Gdynia, Kartuzy, Wejherowo, Pruszcz Gdański, Reda Rumia, miasto Puck, Pszczółki, Sopot, Tczew, Trąbki Wielkie, gmina Wejherowo Żukowo, Szemud.</p> <p>Powiaty: gdański, wejherowski, nowodworski.</p>	<p>Miasto Puck posiada koncepcje drogową „Węzeł integracyjny w Pucku” w ramach której powstaną alternatywy typu „parkuj rower i jedź”. Powstanie połączenie z istniejącą ścieżką stanowiąca trasę „Turystycznego Szlaku Północnych Kaszub” oraz EURO VELO .</p> <p>Ponadto wybudowane zostaną parkingi, miejsca postojowe, W istniejących budynkach wymagających adaptacji powstaną m.in. punkt Informacji turystycznej, wypożyczalnia rowerów, oraz inne funkcje społeczne.</p> <p>Projekt jest odpowiedzią na alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego.</p>	Wpisano miasto puck

		<p>gmina Wejherow o Żukowo, Szemud.</p> <p>Powiaty: gdański, wejherows ki, nowodwor ski.</p>			
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

III. AUTOR UWAG: Gmina Miasta Rumi, Jolanta Orzolek

nr strony	numer rozdziału	Tekst – jest	Tekst – winno być	
8	3.1	Przebudowa dróg wojewódzkich nr 214, 216, 221, 226, 501, 502 w korytarzu północnym, w tym: – budowa Obwodnicy Wschodniej Łęborka w ciągu drogi nr 214, - budowa obwodnicy Kartuz w ciągu drogi nr 211	Przebudowa dróg wojewódzkich nr 100, 214, 216, 221, 226, 501, 502 w korytarzu północnym, w tym: - przebudowa DW nr 100, która znacząco wpłynie na poprawę komunikacji z Portem Gdynskim. Inwestycja ma również strategiczne znaczenie dla połączenia z planowaną Obwodnicą Północną Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT). Ponadto usprawni ruch turystyczny w kierunku na Rewę i Puck. (w tym przebudowa skrzyżowań DW 100 z ul. Dębogórską i Kosynierów oraz z ul. Dąbrowskiego w Rumi) – budowa Obwodnicy Wschodniej Łęborka w ciągu drogi nr 214, - budowa obwodnicy Kartuz w ciągu drogi nr 211.	Do roku 2020, ZDW w Gdańsku nie planuje się przebudowy dróg nr 100,
11	3.2	brak	Przebudowa, rozbudowa tzw. „wąskich gardeł- skrzyżowań: - Żwirki i Wigury/Kosynierów/Kościuszki, - Gdańska/Pomorska/Częstochowska, - Piłsudskiego/Dąbrowskiego.	Wymienione zadania są zbyt szczegółowe jak na metropolitalny charakter programu
11	3.2	brak	Budowa tuneli lub wiaduktów: - w Rumi Białej Rzece, - w Rumi Janowie. w celu znaczącej poprawy funkcjonalności komunikacyjnej i połączenia drogowego dzielnic Rumi rozdzielonych linią kolejową.	Obiekty mostowe wzdłuż linii kolejowej nie są wymieniane w zadaniach jako informacja zbyt szczegółowa. Obiekty nad linią kolejową w Janowie nie są przewidywane do roku 2020
11 -12	3.2	Rozwój kolei aglomeracyjnej (SKM i PKM), w tym: – przebudowa odcinka Rumia-Wejherowo oraz Gdańsk – Tczew - dodatkowy tor	Przebudowa linii PLK nr 202. Rozwój kolei aglomeracyjnej (SKM i PKM), w tym: -przebudowa odcinka Rumia-Wejherowo (przedłużenie linii SKM nr 250) oraz Gdańsk – Tczew - dodatkowy tor SKM, - przebudowa Stacji Gdynia Cisowa Postojowa - elektryfikacja PKM, - modernizacja peronu SKM w Rumi Janowo	Do roku 2020 SKM przewiduje przebudowę odcinka Rumia – Wejherowo, która może obejmować budowę przystanku Biała Rzeka Węzły integracyjne są ujęte w zadaniu Z3/10 (w Programie nie są wymieniane węzły z nazwy.

		SKM, – przebudowa Stacji Gdynia Cisowa Postojowa, – elektryfikacja PKM, – modernizacja peronów SKM.	- budowa nowego przystanku SKM na odcinku Rumia Główna – Reda w Rumi Białej Rzece (na wysokości Auchan), - budowa węzła transportowego integracyjnego w Rumi, -budowa węzła transportowego integracyjnego Janowo.	
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

IV. AUTOR UWAG: Gmina Miasta Gdyni, Zastępca Prezydenta Miasta Gdyni Marek Stępa

Szanowny Panie, poniżej przesyłam uwagę o dużej doniosłości z punktu widzenia funkcjonowania Portu Gdynia - jednego z 3 polskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. **Wszędzie gdzie wspomniana jest potrzeba budowy Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT) należy dodać zapis "wraz z łącznikiem zapewniającym dostęp do Portu Gdynia".** Dotyczy o m.in. rozdziału 2.2 na str 8 oraz rozdziału 4.2 na str 15 i 19. Konieczność wspomnianego dopisku wynika z zakończonych pod koniec 2014 r. prac nad ekspertyzą i koncepcją przebudowy Trasy Kwiatkowskiego, które wykazały, iż doprowadzenie jej do wymaganych wobec dróg dostępowych do portów standardów TEN-T spowoduje długotrwałe i nieakceptowalne zakłócenia pracy portu w Gdyni. Wspomniany łącznik jest fragmentem Drogi Czerwonej oraz jest przewidziany w obowiązującym na terenie portu zachodniego miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

Marek Stępa

Oczywiście w związku z poniższym korekty wymaga zapis w tabeli 3.1 mówiący w obecnym kształcie o przebudowie Estakady Kwiatkowskiego, który powinien być zastąpiony zapisem "dostęp drogowy do Portu w Gdyni".

Marek Stępa

nr strony	numer rozdziału	Tekst – jest	Tekst – winno być	
8	2.2	OPAT	<u>"wraz z łącznikiem zapewniającym dostęp do Portu Gdynia"</u> .	
15, 19	4.2	OPAT	<u>"wraz z łącznikiem zapewniającym dostęp do Portu Gdynia"</u> .	
TABELA 3.1		zapis w tabeli 3.1 mówiący w obecnym kształcie o przebudowie Estakady Kwiatkowskiego	„dostęp drogowy do Portu w Gdyni" (zgodnie z powyższym pismem od Prezydenta M. Stępy)	W programie jest nazwa zadania zgodna z obowiązujących Dokumentem Implementacyjnym

V. AUTOR UWAG: Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA

Ogólna uwaga do uwag Portu Gdynia: W programie podstawowymi dokumentami nie są Raporty Komisji Europejskiej a dokumenty/programy krajowe wskazujące na źródła finansowania do roku 2020. Dopóki Raport nie zostanie przekuty na dokument określający warunki realizacji kosztownego przedsięwzięcia, pozostanie zbiorem oczekiwań możliwych do realizacji po roku 2020.

Proponowane niżej zapisy wynikające z raportu należy najpierw wprowadzić do programów krajowych, ujęcie ich w programie metropolitalnym do roku 2020 jest zapisem martwym.

Dotychczasowy zapis w Programie na str 4 jest wystarczający bez wchodzenia w szczegóły, ponieważ nie dotyczy on okresu do roku 2020, a powinien być ujęty w zadaniach po roku 2020. Poza tym Program nie jest programem portowym a jest programem metropolitalnym.

UWAGI OGÓLNE, w tym do map:

1. Wspieramy uwagi przesłane przez władze Miasta Gdyni.
2. Z naszej strony prosimy o ujednoczenie w całym dokumencie numeracji stron – dwa razy rozpoczęta numeracja , różnica stron wg. dokumentu oraz wg. programu Word.

UWAGI DO TREŚCI:

Prosimy uzupełnić na

str 3 informację o Korytarzu Bałtyk-Adriatyk w części sieci bazowej o następujące elementy infrastruktury wynikające z delimitacji w raporcie Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study Final Report, European Commission December 2014 str 329 oraz 337¹:

- linie kolejowe 201, 202: Gdynia Port Centralny – Gdańsk Główny
- droga ekspresowa S6: Gdynia – Gdańsk; **Uwaga uwzględniona**

str 3- Prosimy uzupełnić informację o infrastrukturze Rail Freight Corridor n.5 w obszarze metropolitalnym

str 4 – w pozostałej infrastrukturze transportowej OM prosimy uzupełnić informację w punkcie 3 o następujące zapisy:

W 2014r. Komisja Europejska przeprowadziła proces identyfikacji wąskich gardeł i potrzeb związanych z realizacją korytarza sieci bazowej TEN-T.

W ramach Raportu Końcowego Komisji Europejskiej Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study² wskazano jako barierę rozwoju korytarza BA następujące odcinki tzw. „ostatniej mili” w dostępie do Portu Gdynia:

¹ Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study Final Report, European Commission December 2014 http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.htm

- dostosowanie do standardów TEN-T linii kolejowych pomiędzy terminalami portowymi a głównymi liniami korytarza 202 i 201;
- dostosowanie do standardów TEN-T linii kolejowej 201 jako kluczowej dla obsługi ruchu towarowego generowanego przez Port Gdynia;
- wskazano, że wymagany standard połączeń drogowych do portu jest zapewniony w ciągu drogi ekspresowej S6 aż do skrzyżowania z ulicą Morską w Gdyni, jednak krytyczne problemy zidentyfikowano na odcinkach sieci drogowej prowadzących do portu;
- Trasa Kwiatkowskiego w Gdyni, pomimo jej niedawnego ukończenia (2008r.) stanowi krytyczny element z uwagi na niedostateczny dopuszczalny nacisk na oś i notowane wysokie natężenie ruchu, które może prowadzić do kongestii, zwłaszcza w obliczu dalszego rozwoju ruchu w porcie;
- dodatkowo, wskazano na konieczność połączenia Portu Gdynia z Droga Krajowa nr 6 poprzez planowane: Obwodnicę północną Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT) i odcinek Drogi Czerwonej w Gdyni łączący OPAT z ulicą Janka Wiśniewskiego;
- prowadzące do terminali portowych ulice Janka Wiśniewskiego i Polska w Gdyni wymagają dalszej modernizacji w celu dostosowania przepustowości do prognozowanego ruchu.

W konsekwencji identyfikacji wąskich gardeł większość z nich znalazła swoje odzwierciedlenie na liście kluczowych projektów Korytarza TEN-T Morze Bałtyckie- Morze Adriatyckie w ramach Raportu Końcowego Komisji Europejskiej Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study. Są to m.in. następujące projekty inwestycyjne:

- PL29 Reconstruction of Kwiatkowski viaduct in Gdynia to the full TEN-T requirements
- PL30 "Construction of North by-pass of Tricity agglomeration (works affecting last mile connection to Gdynia port)"
- PL52o "Droga Czerwona road in Gdynia (from Janka Wiśniewskiego Street to OPAT)"
- PL52p Upgrading of Polska Street and Janka Wiśniewskiego Street (from the planned Motorway of the Sea Gdynia-Karlskrona new ferry terminal to the planned Droga Czerwona road).

Zgodnie z opinią Polskiej Akademii Nauk, zawartą w wykonanym na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, Raporcie „Inwestycje i działania konieczne do podjęcia przez Polskę w celu wdrożenia korytarza sieci bazowej TEN-T Bałtyk-Adriatyk na terytorium Polski – w ujęciu krajowym i wojewódzkim, w średnim oraz długim horyzoncie czasowym (do i po 2020 r.)”, *poprawa dostępności drogowej portów kontenerowych może nastąpić w wyniku poprawy dostępności lokalnej, w tym w przypadku portów w Gdyni – dostosowania Trasy Kwiatkowskiego na całym przebiegu do nacisku na oś 11,5 t lub budowy tzw. „drogi czerwonej” i Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej*³. PAN potwierdza także konieczność modernizacji i elektryfikacji linii 201 Maksymilianowo- Gdynia Główna, podkreślając, że linie te są częścią kolejowego korytarza towarowego nr 5 (Rozporządzenie UE 2010/913).

W tablicy 3.1 prosimy o wprowadzenie następującej inwestycji zgodnie z Raportem Końcowym Komisji Europejskiej Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study:

² Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study Final Report, European Commission December 2014

http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.htm

³ Inwestycje i działania konieczne do podjęcia przez Polskę w celu wdrożenia korytarza sieci bazowej TEN-T Bałtyk-Adriatyk na terytorium Polski – w ujęciu krajowym i wojewódzkim, w średnim oraz długim horyzoncie czasowym (do i po 2020 r.), Polska Akademia Nauk, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego, Warszawa, 27 listopada 2014.

https://www.ewaluacja.gov.pl/Dokumenty_ewaluacyjne/Documents/IGiPZ_PAN_Baltyk_Adriatyk_TENT_10122014.pdf

- Dostęp drogowy do Portu Gdynia - budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT) z częścią Drogi Czerwonej w Gdyni **Wprowadzono**

Strona odpowiedzialna za realizację – strona rządowa/strona samorządowa

Dokument określający warunki realizacji przedsięwzięcia - Realizacja tej inwestycji została uwzględniona na liście kluczowych projektów Korytarza TEN-T Morze Bałtyckie- Morze Adriatyckie w ramach Raportu Końcowego Komisji Europejskiej Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study⁴, jak i następujące projekty inwestycyjne:

- PL30 "Construction of North by-pass of Tricity agglomeration (works affecting last mile connection to Gdynia port)"
- PL52o "Droga Czerwona road in Gdynia (from Janka Wiśniewskiego Street to OPAT)"

Str.5 prosimy uzupełnić Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami o dokument Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study Final Report, European Commission, December 2014.

VI. AUTOR UWAG: Zbigniew Fularczyk, Zastępca Wójta Sierakowic

nr strony	numer rozdziału	Tekst – jest	Tekst – winno być	Korekta
11-12	3.2	Brak zadania w tablicy.	K2/4 Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 odcinek Kartuzy – Lębork. ; strona samorządowa/ rządowa; RPO, FK, środki jednostek samorządu terytorialnego.	Do roku 2020 nie przewiduje się tej rewitalizacji
16-18	4	Brak zadania w tablicy.	K2/4 Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 odcinek Kartuzy – Lębork. Wartość przedsięwzięcia 200 mln zł	

Dopisek Biura GOM: projekt rewitalizacji linii 229 na odcinku Kartuzy-Sierakowice-Lębork jest wspierany przez Zarząd GOM. W ubiegłym roku powstało partnerstwo samorządowe na rzecz tego projektu, wspierane przez 4 powiaty. Liderem porozumienia są Sierakowice.

Uwagi słuszne, ale dotyczą okresu po roku 2020.

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

VII. AUTOR UWAG: Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp z o.o., Łukasz Szwemin

zgodnie z załączanym pismem z dn 2.04 w formie PDF.

nr strony	numer rozdziału	Tekst – jest	Tekst – winno być	Korekta
11		Tytuł jest nieprecyzyjny/nieaktualny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 wraz z modernizacją Budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Głównej oraz peronów na linii kolejowej nr 250 2. Zakup 10 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi przewozów aglomeracyjnych oraz przebudowa Stacji Gdynia Cisowa Postojowa w kierunku modernizacji i rozbudowy układu torowego, sieci trakcyjnej, zasilania i sterowania ruchem kolejowym oraz unowocześnienia zaplecza utrzymania taboru i budowy wyjazdu w kierunku północnym (Rumi). 3. Przebudowa odcinka Rumia - Wejherowo 	
	K2/1	Budowa Toru SKM do Tczewa	Opracowanie pre-studium budowy toru SKM do Tczewa	

Uwagi uwzględniono

IIX. AUTOR UWAG: Michał Banacki, Urząd Miasta Sopotu

Szanowny Panie

Dziękując za uwzględnienie wcześniejszych uwag, poniżej przesyłam drobną uwagę do przesłanego PROGRAMU ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU METROPOLITALNEGO NA LATA 2014–2020

(zmiana oznaczona na czerwono):

Str. 13. Pozycja w tabeli Z3/3 Rozbudowa/modernizacja układu linii trolejbusowych w Gdyni i **Sopocie** (w tym zastosowanie superkondensatorów). **Uwzględniono**

IX. AUTOR UWAG: Urząd Gminy w Wejherowie, Andrzej Potrykus

Dodatkowy komentarz:

Zgodnie z wnioskami uprzednio zgłoszonymi do Planu Zagospodarowania Przestrzennego OM ponownie wnioskujemy o uwzględnienie wniosków dotyczących :

- odbudowy infrastruktury i przywrócenia ruchu pasażerskiego na nieczynnej obecnie linii kolejowej nr 230 , a szczególnie na odcinku od Wejherowa do Rybna

- modernizacji linii kolejowej nr 202 na odcinku Wejherowo – Lębork z modernizacją przystanków w Gościcinie i budową nowych przystanków w Bolszewie (rejon ul. Zamostnej) i Gościcinie (rejon ul. Nadrzecznej)

Prosimy o uwzględnienie w opracowaniu Strategii Transportu i Mobilności dla Obszaru Metropolitalnego :

- badań ankietowych zachowań mieszkańców Gminy Wejherowo, a w szczególności Bolszewa, Gościcina, Gowina, Orla, Góry , Zamostnego i Kniewa - budowę węzła integracyjnego w Gościcinie

Wnioski do Planu ZP OM są wnioskami po roku 2020 (taki jest perspektywa planistyczna tego Planu). Zadania wskazane przez Gminę Wejherowo nie są przewidziane do roku 2020.

Załączniki do zestawienia uwag:

1. Pismo od SKM
2. Plik Word WPR_ GDAŃSK_STiM_Czesc_II_Program.doc

Uwaga: do pliku Word przekazanego przez WPR Biuro GOM dodało uwagi kosmetyczne odnośnie treści (części opisowej) Programu.