



**ODPOWIEDZI DO UWAG**  
**do Projektu Strategii Transportu i Mobilności**  
**Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 r.**  
(STIM 2030, etap IV projektu)

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
Piotr, Ody, Stowarzyszenie Przyjaciół Dzielnicy Kokoszki	23	4.1 Tabl. 4.4		Dodać wiersz w tabeli „Linia 234 (Stara Piła-Kokoszki) wraz z połączeniem z linią PKM (linią 248)” Scenariusz – jak dla linii 229 (Pruszcz Gdański – Kartuzy)	uwzględniono
Piotr, Ody, Stowarzyszenie Przyjaciół Dzielnicy Kokoszki	30	6.4 punkt 3.3.1 tablicy	Modernizacja linii kolejowych o znaczeniu lokalnym Zadanie obejmuje modernizacje linii nr 229 (Kartuzy - Sierakowice), nr 229 (Pruszcz Gdański - Kartuzy), nr 229 (Pruszcz Gdański - Kartuzy), nr 229 (Sierakowice - Lębork), nr 230 (Wejherowo - Rybno), nr 256 (Szymankowo - Nowy Dwór Gdański), Osowa - Wiczlino – Krykulec.	Modernizacja linii kolejowych o znaczeniu lokalnym Zadanie obejmuje modernizacje linii nr 229 (Kartuzy - Sierakowice), nr 229 (Pruszcz Gdański - Kartuzy), nr 234 (Stara - Piła Kokoszki) wraz z połączeniem z linią PKM (linią nr 248), nr 229 (Sierakowice - Lębork), nr 230 (Wejherowo - Rybno), nr 256 (Szymankowo - Nowy Dwór Gdański), Osowa - Wiczlino – Krykulec.	uwzględniono
Adam Budzisz Urząd Miejski we Władysławowie	55			żadna z definicji nie obejmuje swoim zasięgiem węzła integrującego transport kolejowy i drogowy z wodnym. W ramach węzła Władysławowo przewiduje się również wybudowanie w odległości około 2 km przystani transportu pasażerskiego	Dokonano korekty definicji węzłów



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
				śródlądowego.	
Adam Budzisz Urząd Miejski we Władysławowie	53			analiza nie przewiduje ogromnego natężenia ruchu w okresie sezonu letniego, Gmina Władysławowo jednorazowo przyjmuje rzeszę 200 tys turystów, co nie wątpliwie winno być brane pod uwagę przy wyliczaniu potencjalnych użytkowników węzła integracyjnego.	
Adam Budzisz Urząd Miejski we Władysławowie	17 Tablica 3.5 Zadania inwestycyjn e Z3/10	3.3	... obejmujących węzły integracyjne i przystanki zintegrowane: 1. Rębichowo 2. Cieplewo 3. Golubie 4. Gościcino Wejherowskie 5. Kartuzy 6. Gdynia Karwiny 7. Luzino Morskie 8. Gdańsk Osowa 9. Pruszcz Gdański 10. Pszczółki 11. Reda 12. Rumia 13. Rumia Janowo	... obejmujących węzły integracyjne i przystanki zintegrowane: 1. Rębichowo 2. Cieplewo 3. Golubie 4. Gościcino Wejherowskie 5. Kartuzy 6. Gdynia Karwiny 7. Luzino Morskie 8. Gdańsk Osowa 9. Pruszcz Gdański 10. Pszczółki 11. Reda 12. Rumia 13. Rumia Janowo	Uwzględniono



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
			14. Sierakowice 15. Somonino 16. Tczew 17. Wejherowo 18. Żukowo 19. Nowy Dwór Gdański 20. Sopot 21. na linii PKM: Gdańsk Brętowo, Gdańsk Jasień, Gdańsk Matarnia, Gdańsk Kiełpiniek, Gdańsk Niedźwiednik, Gdańsk Strzyża, Gdańsk Port Lotniczy, Gdańsk Wrzeszcz) i na linii SKM: Gdańsk Przymorze, Gdańsk Zaspa, Gdańsk Oliwa.	14. Sierakowice 15. Somonino 16. Tczew 17. Wejherowo <b>18. Władysławowo</b> 19. Żukowo 20. Nowy Dwór Gdański 21. Sopot 22. na linii PKM: Gdańsk Brętowo, Gdańsk Jasień, Gdańsk Matarnia, Gdańsk Kiełpiniek, Gdańsk Niedźwiednik, Gdańsk Strzyża, Gdańsk Port Lotniczy, Gdańsk Wrzeszcz) i na linii SKM: Gdańsk Przymorze, Gdańsk Zaspa, Gdańsk Oliwa.	
Adam Budzisz Urząd Miejski we Władysławowie	17 Tablica 3.5 Zadania inwestycyjne Z3/10Z3/11	3.3	Budowa/modernizacja dodatkowych węzłów integracyjnych Władysławowo	W zależności od przyjęcia pierwszej uwagi do usunięcia	Uwzględniono
Adam Budzisz Urząd Miejski we Władysławowie	17 Tablica 3.5 Zadania inwestycyjne	3.3	Strona samorządowa/ rządowa  Partnerzy miasta i gminy: Gdańsk, Gdynia, Sopot, Żukowo, Reda,	Strona samorządowa/ rządowa  Partnerzy miasta i gminy: Gdańsk, Gdynia, Sopot, Żukowo, Reda, Pruszcz	Uwzględniono



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
	Z3/10		Pruszcz Gdański, Tczew, Wejherowo, Sierakowice, Rumia, Somonino, Stężycza, gmina Wejherowo, Pszczółki, miasto Puck Kartuzy, Luzino	Gdański, Tczew, Wejherowo, Sierakowice, Rumia, Somonino, Stężycza, gmina Wejherowo, <b>Gmina Władysławowo</b> , Pszczółki, miasto Puck, Kartuzy, Luzino	
Adam Budzisz Urząd Miejski we Władysławowie	18 Tablica 3.5 Zadania inwestycyjne R3/1	3.3	Strona samorządowa/ rządowa  Partnerzy: GOM, PKM , miasta i gminy: Cedry Wielkie, Gdańsk, Gdynia, Kartuzy, Wejherowo, Pruszcz Gdański, Reda Rumia, miasto Puck, Pszczółki, Sopot, Tczew, Trąbki Wielkie, gmina Wejherowo Żukowo, Szemud. Powiaty: gdański, wejherowski, nowodworski.	Strona samorządowa/ rządowa  Partnerzy: GOM, PKM , miasta i gminy: Cedry Wielkie, Gdańsk, Gdynia, Kartuzy, Wejherowo, Pruszcz Gdański, Reda Rumia, miasto Puck, Pszczółki, Sopot, Tczew, Trąbki Wielkie, gmina Wejherowo, <b>Gmina Władysławowo</b> , Żukowo, Szemud. Powiaty: gdański, wejherowski, nowodworski.	Uwzględniono
Czesław Kordel MZK Wejherowo	10	2.2. Punkt d	Zapis nie istnieje, Należy dodać w punkcie „d” następny akapit	- rozbudowa/modernizacja układu linii autobusowych w Wejherowie, Redzie i Gminie Wejherowo (w tym zastosowanie autobusów elektrycznych wraz z rozwojem infrastruktury dla pojazdów elektrycznych)	W opracowaniu zakładamy określony zakres autonomizacji decyzji gmin dotyczący oferty transportu zbiorowego realizowanego na ich obszarze. Autonomia obejmuje m.in. decyzje dotyczące zakresu obsługi, rodzaju taboru



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
					<p>(w tym parametrów eksploatacyjnych i wybór trakcji) i sposobu kontraktowania usług (przetargi lub powierzenie). W tym kontekście wpisywanie wprost, że na obszarze Rumi lub Wejherowa będą wprowadzane elektrobusy będzie wyglądało na narzucanie gminom tych decyzji. Niezależnie od tego, że po analizie kosztów funkcjonowania elektrobusów gminy z reguły wycofują się z tego przedsięwzięcia lub ograniczają jego zakres, proponuję pozostać przy obecnym zapisie. Po prostu przewidujemy rozwój proekologicznych rodzajów transportu, ale ostateczną decyzję pozostawiamy gminom. Jestem w stanie bronić tego zapisu, który zakłada wprowadzanie elektrobusów po prostu</p>



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
					w obszarze OMT.
Czesław Kordel MZK Wejherowo	19	2.2. Punkt d	Zapis nie istnieje, Należy dodać w punkcie „d” następny akapit	- rozwój systemu biletu elektronicznego publicznej komunikacji miejskiej na obszarze Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej (w tym rozliczeń przychodów z biletów dla poszczególnych organizatorów)	Nie rozumiemy uwagi. Czy ma nastąpić rozwój systemu rozliczeń wraz z rozwojem biletu elektronicznego? O tym zdecydują nie tyle możliwości systemu ile akceptacja władz samorządowych, w tym skarbników na przyjęcie określonych metod i narzędzi rozliczeń.
Czesław Kordel MZK Wejherowo	34	6.5	Utworzony w 2008 r. Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, którego członkami jest 14 gmin OM, realizuje funkcję integratora usług komunalnego transportu miejskiego i kolejowego funkcjonującego w OM. ZKZG wprowadził trzy rodzaje biletów metropolitalnych upoważniających do korzystania odpowiednio:	Utworzony w 2008 r. Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, którego członkami jest 14 gmin OM, realizuje funkcję integratora usług komunalnego transportu miejskiego i kolejowego funkcjonującego w OM. MZKZG wprowadził trzy rodzaje biletów metropolitalnych upoważniających do korzystania odpowiednio:	Dokonano korekty
Czesław Kordel MZK Wejherowo	35	6.5	Cele szczegółowe programu Celami szczegółowymi programu są: 1) Racjonalizacja rozmieszczenia funkcji wpływających na potrzeby transportowe w obszarze OM, 2) Zwiększenie poziomu	Cele szczegółowe programu Celami szczegółowymi programu są: 1) Racjonalizacja rozmieszczenia funkcji wpływających na potrzeby transportowe w obszarze OM, 2) Zwiększenie poziomu integracji transportu pasażerskiego, w tym rozwój systemu biletu	Nieuwzględniono – rozwój systemu biletu elektronicznego jest jednym z działań dążących do zwiększenia poziomu integracji



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
			integracji transportu pasażerskiego,	elektronicznego	transportu pasażerskiego. Integrację można zapewnić przy pomocy różnych narzędzi, w tym poprzez rozwój biletu elektronicznego. Zbyttnia szczegółowość. Proponuję pozostawić bez zmian.
Czesław Kordel MZK Wejherowo	36	Tabela „Kluczowe zadania” 4.2.1	Utworzenie metropolitalnego organizatora transportu Zadanie obejmuje utworzenie zarządu transportu publicznego (MZTP) który przejmie kontraktowanie usług przewozowych, przy czym poszczególne gminy będą mogły określić udział procentowy przewoźników stanowiących własność publiczną i prywatnych w realizacji zadań przewozowych na liniach wewnętrznych.	Utworzenie metropolitalnego organizatora transportu. Zadanie obejmuje utworzenie zarządu transportu publicznego (MZTP) który przejmie kontraktowanie usług przewozowych z uwzględnieniem zawartych transportowych porozumień komunalnych.	Nie uwzględniono Zasady organizacji usług po utworzeniu MZTP uwzględniają autonomię decyzji gmin np. w sprawach kontreaktowania określonych przewoźników, ale także unifikację pewnych rozwiązań. Na poziomie strategii uważam, że zapis jest adekwatny do rodzaju dokumentu, który przygotowujemy. My rekomendujemy, a nie tworzymy wytyczne.



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
Czesław Kordel MZK Wejherowo	40	Tabela Kluczowe zadania 5.3.3 Tytuł i opis zadania	Rozwiązania techniczno organizacyjne pozwalające na przewóz roweru środkami transportu zbiorowego.	Rozwiązania techniczno organizacyjne pozwalające na przewóz roweru środkami transportu zbiorowego, w tym prawne uregulowanie bezpiecznego przewozu roweru w środkach komunikacji publicznej	Nie uwzględniono <b>Propozycja wykracza poza zakres strategii.</b>
Czesław Kordel MZK Wejherowo	40	Tabela Kluczowe zadania 5.3.3 Strona odpowiedzialna	Samorządy gminne, zarządy dróg	Samorządy gminne, zarządy dróg, zarządy transportu miejskiego i inni organizatorzy	<b>Nie uwzględniono. I inni organizatorzy czego?</b>
Krzysztof Czopek Dyrektor Departamentu Infrastruktury	28		<b>Lider</b> - Zarząd OM lub wyznaczona przez OM instytucja - Partnerzy Programu - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad - Zarząd Portu Lotniczego Gdańsk - Samorząd wojewódzki - Polskie Linie Kolejowe (PLK) - Miasto Gdynia	<b>Lider</b> - Zarząd OM lub wyznaczona przez OM instytucja <b>Partnerzy Programu</b> - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad - Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy - Samorząd wojewódzki - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PLK) - Miasto Gdańsk - Miasto Gdynia	Dokonano korekty





# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
Krzysztof Czopek Dyrektor Departamentu Infrastruktury	30		<b>Lider</b> - Zarząd OM lub wyznaczona przez OM instytucja - Partnerzy Programu - Zarząd Portu Morskiego Gdańsk - Zarząd portu morskiego Gdynia - Zarząd Portu Lotniczego Gdańsk - Polskie Linie Kolejowe (PLK) - Miasto Gdynia.	<b>Lider</b> - Zarząd OM lub wyznaczona przez OM instytucja <b>Partnerzy Programu</b> - Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA - Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. - Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PLK) - Miasto Gdańsk - Miasto Gdynia	Dokonano korekty
Krzysztof Czopek Dyrektor Departamentu Infrastruktury	38		Prezydenci, burmistrzowie miast i wójtowie gmin (x53),	Prezydenci, burmistrzowie miast i wójtowie gmin (x53),	Dokonano korekty
Krzysztof Czopek Dyrektor Departamentu Infrastruktury	3		RPS – Regionalny Program Strategiczny	RPS – Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze	Dokonano korekty
Krzysztof Czopek Dyrektor Departamentu	3		Pomorska Kolej Metropolitalna	Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.	



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
Infrastruktury					
Krzysztof Czopek Dyrektor Departamentu Infrastruktury	3		PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	Dokonano korekty
Krzysztof Czopek Dyrektor Departamentu Infrastruktury	27		zwiększenia komfortu i zmniejszenia czasu podróży do innych obszarów metropolitalnych w kraju i państwach sąsiednich; osiągnięcie potencjalnej dostępności na poziomie powyżej 100 (według skali ESPON)	Dodanie odnośnika objaśniającego skrót European Spatial Planning Observation Network i wyjaśnienie wskaźnika	Uwzględniono częściowo
Krzysztof Czopek Dyrektor Departamentu Infrastruktury	3		PT Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy	Skrót nie występuje w tym opracowaniu	Usunięto
Krzysztof Czopek Dyrektor Departamentu Infrastruktury	30	p.2.2	strona rządowa/ Zarząd Portu Morskiego Gdańsk	strona rządowa/ Zarząd Morskiego Portu Gdynia	Dokonano korekty



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
Krzysztof Czopek Dyrektor Departamentu Infrastruktury	34		ZKZG wprowadził trzy rodzaje biletów metropolitalnych upoważniających do korzystania odpowiednio:  - z usług przewozowych organizowanych ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i UM Wejherowo oraz z usług realizowanych przez SKM w Trójmieście;  - z usług jednego z wymienionych wyżej organizatorów komunalnego transportu miejskiego i SKM;  ☒ z usług wyłącznie wymienionych wyżej trzech organizatorów komunalnych	MZKZG.....  czy to jest plan na 2020-2030	Dokonano korekty
Krzysztof Czopek Dyrektor Departamentu Infrastruktury	34		funkcje organizatorów i realizatorów pełnią poszczególni przewoźnicy tego transportu	przewoźnicy nie pełnią funkcji organizatorów transportu	Dokonano korekty
Krzysztof Czopek Dyrektor Departamentu Infrastruktury	34		Od 2017 r. na rynku usług transportu regionalnego (autobusowego i kolejowego) wyodrębniony zostanie segment usług użyteczności publicznej, który będzie organizowany i finansowany przez Marszałka Województwa Pomorskiego. Funkcję organizatora będzie realizował Regionalny Zarząd Publicznego Transportu Zbiorowego (RZPTZ)	Marszałek Województwa Pomorskiego będzie pełnił funkcję organizatora tylko w wojewódzkich przewozach pasażerskich	Dokonano korekty



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
Krzysztof Czopek Dyrektor Departamentu Infrastruktury	16		- utrzymanie udziału transportu zbiorowego w przewozach w obszarze rdzenia OM na poziomie 50%, w pozostałym obszarze na poziomie 25-50%;	Brak zgodności tego zapisu z danymi w tabelach 4.2, 4.3, 4.5 – str. 22, 24 i miarami realizacji celów – str.31	Dokonano korekty
Krzysztof Czopek Dyrektor Departamentu Infrastruktury	10		- zakup zespołów trakcyjnych dla SKM i PKM	PKM nie jest przewoźnikiem lepiej – zakup..... do obsługi OM	Dokonano korekty
Krzysztof Czopek Dyrektor Departamentu Infrastruktury	36	4.2.3	wdrożenie projektu systemu biletu elektronicznego przygotowanego przez MZKZG	Dokument dotyczy lat 2020 – 2030, do tego czasu projekt powinien być wdrożony, a jeżeli nie to będzie zadaniem MZTP z p. 4.2.1	Strategia dotyczy rozwoju transportu do roku 2030.
Maciej Lisicki, ZKM	16	3.2	dążenie do co najmniej utrzymania obecnych parametrów obsługi transportowej OM: prędkości komunikacyjnej wewnątrz OM	Celem powinien być wzrost prędkości komunikacyjnej a nie jej utrzymanie. Ludzie nie przesiądą się z samochodów jeśli prędkość będzie zbyt mała	Nie uwzględniono. Utrzymanie obecnych parametrów jest minimalnym celem do osiągnięcia.
Maciej Lisicki, ZKM	17	3.2	wprowadzanie elektrobusesów do obsługi nowych tras w transporcie zbiorowym i zastępowanie obecnych autobusów pojazdami o obniżonej emisji spalin, np. elektrobusesy, autobusy z silnikami EURO VI itp.	Potrzebny jest bardziej miękki zapis dopuszczający autobusy z silnikami spełniającymi normę EURO VI, pojazdy gazowe, na etanol lub hybrydowe. Elektrobusesy to śpiew bardziej odległej przyszłości co nie znaczy, że nie można ich wprowadzać w ograniczonej	Uwzględniono



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
				ilości.	
Maciej Lisicki, ZKM	22	4.1	Tab. 4.3	Udział procentowy podróży rowerem niezgodny z celami polityki rowerowej Gdańska (karta brukselska), do oceny przez Remigiusz Kitlińskiego	Nie uwzględniono. Strategia dotyczy całego Obszaru Metropolitalnego, a nie tylko Gdańska
Maciej Lisicki, ZKM	32	6.4	Zadanie 3.3.2 w tabeli	Potrzebny jest bardziej miękki zapis dopuszczający autobusy z silnikami spełniającymi normę EURO VI, pojazdy gazowe, na etanol lub hybrydowe.	Uwzględniono
Maciej Lisicki, ZKM	32	6.4	Zadanie 3.3.3 w tabeli trolejbusowej w Gdyni i Sopocie z przedłużeniem do pętli tramwajowej w Oliwie .	Ewentualne przedłużenie linii trolejbusowych do Gdańska powinno mieć miejsce do skrzyżowania Pomorska /Chłopska – lepsze opcje przesiadkowe na tramwaj i autobusy	Uwzględniono
Maciej Lisicki, ZKM	39	6.6	Miarami realizacji celów strategicznych będą: <input checked="" type="checkbox"/> Zwiększenie do 2030 roku, w obszarze rdzenia OM i obszarach centralnych miast OM, udziału w podziale modalnym podróży pieszych do 25,5% i rowerowych do 7,5%	Udział procentowy podróży rowerem niezgodny z celami polityki rowerowej Gdańska (karta brukselska), do oceny przez Remigiusz Kitlińskiego	Nie uwzględniono. Strategia dotyczy całego Obszaru Metropolitalnego, a nie tylko Gdańska
Magdalena Rabiega, Urząd Miejski w Wejherowie	32	6.4 PROGRAM 3, Kluczowe zadania - tabela	--	3.2.3. Budowa/modernizacja węzłów integracyjnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Zadanie obejmuje m.in. węzeł Wejherowo (Kwiatowa)	Węzeł ten został uwzględniony



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
				<b>(Dodatkowy komentarz:</b> Uwaga pierwsza została zgłoszona i przyjęta na konsultacjach w Gdyni 1.07.2015 w celu dopisania zadania dot. Węzłów integracyjnych do tabeli z kluczowymi zadaniami.)	
Magdalena Rabiega, Urząd Miejski w Wejherowie	10	2.2 lit. e	- budowa/modernizacja węzłów integracyjnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. węzeł Wejherowo <Kwiatowa>)	- budowa/modernizacja węzłów integracyjnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. węzeł Wejherowo <Kwiatowa>)	węzeł uwzględniono
Arkadiusz Szczygieł, Starostwo Powiatowe w Wejherowie, Wydział Rozwoju i Programów Europejskich	5	Wstęp	Cześć IV: Strategia Transportu i Mobilności OM	Cześć IV: Strategia Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 (dla zachowania pełnej zgodności i przejrzystości)	Dokonano korekty
Arkadiusz Szczygieł, Starostwo Powiatowe w Wejherowie, Wydział Rozwoju i Programów Europejskich	6	2.1 Stan systemu	OM liczy ponad 1,5 mln mieszkańców	OM liczy ok. 1,26 mln mieszkańców. ( do ostatecznej weryfikacji – W projekcie Strategii ZIT na stronie 12, na stronie jest 1260 092 <a href="http://www.metropoliagdansk.pl/kim-jestesmy/">http://www.metropoliagdansk.pl/kim-jestesmy/</a> jest 1,55 mln ale dotyczy to chyba członków OMG-G-S a nie Obszaru Metropolitalnego	Strategia dotyczy OMGGS, a nie tylko OM ZITu



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
Arkadiusz Szczygieł, Starostwo Powiatowe w Wejherowie, Wydział Rozwoju i Programów Europejskich	10	2.2	- budowa/modernizacja węzłów integracyjnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	- budowa/modernizacja węzłów integracyjnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą w tym: <ul style="list-style-type: none"><li>Węzeł ZRYW w Wejherowie</li></ul>	Węzeł znajduje się w Programie rozwoju transportu OM w perspektywie finansowej 2014 - 2020
Arkadiusz Szczygieł, Starostwo Powiatowe w Wejherowie, Wydział Rozwoju i Programów Europejskich	32	6.4		Dodać: 3.3.3 Budowa/modernizacja węzłów integracyjnych wraz infrastrukturą towarzyszącą: Zadanie obejmuję m.in. : <ul style="list-style-type: none"><li>Budowa węzła integracyjnego ZRYW w Wejherowie</li></ul>	Węzeł znajduje się w Programie rozwoju transportu OM w perspektywie finansowej 2014 - 2020
Arkadiusz Szczygieł, Starostwo Powiatowe w Wejherowie, Wydział Rozwoju i Programów Europejskich	56			Tabl. 3.15. Wykaz planowanych transportowych metropolitalnych i lokalnych węzłów integracyjnych w OM.  DODAC. M-21 – Wejherowo Śmiechowo	Dodano jako węzeł lokalny
Arkadiusz Szczygieł, Starostwo Powiatowe w	58			Mapka. Rys.3.18. Dodać na mapce węzeł Metropolitalny – M w kółku w Wejherowie Śmiechowo.	Dodano jako węzeł lokalny



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
Wejherowie, Wydział Rozwoju i Programów Europejskich					
Arkadiusz Szczygieł, Starostwo Powiatowe w Wejherowie, Wydział Rozwoju i Programów Europejskich	52			Dotyczy wymiany pasażerskiej na wybranych przystankach. Czy dla Wejherowo (kolej) to jest to przystanek SKM Wejherowo Główne (na to wskazują pozostałe części opracowania) Czy pominięto Wejherowo Nanice i Wejherowo Śmiechowo? – Punkty te mają następane 30%-50% potoków pasażerów, co Wejherowo Główne. Obraz Miasta Wejherowa może być wtedy niepełny zwłaszcza, że jest Rumia Janowo.	Tak, jest to przystanek Wejherowo Główne. Pozostałe przystanki zaliczono odpowiednio jako przystanek zintegrowany oraz lokalny węzeł integracyjny
Arkadiusz Szczygieł, Starostwo Powiatowe w Wejherowie, Wydział Rozwoju i Programów Europejskich	53			Tabl. 3.13 Wątpliwość analogiczna jak na str. 53. (wyżej)	Tak, jest to przystanek Wejherowo Główne. Pozostałe przystanki zaliczono odpowiednio jako przystanek zintegrowany oraz lokalny węzeł integracyjny
Arkadiusz Szczygieł, Starostwo Powiatowe w Wejherowie,	Całość			Diagnoza systemu Transportowego. Opracowanie datowane jest na 12.2014. Można niektóre elementy zaktualizować o dane z 2014 r.	Opracowanie części diagnostycznej zostało już zakończone i oddane.





# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
Wydział Rozwoju i Programów Europejskich					
Arkadiusz Szczygieł, Starostwo Powiatowe w Wejherowie, Wydział Rozwoju i Programów Europejskich	77	Rozdział 5.6.2. Tabl. 5.10. -		Tabela może być niezrozumiała. Czytając wprost w powiecie wejherowskim suma % klasyfikacji ofiar śmiertelnych przekracza 125%.	Opracowanie części diagnostycznej zostało już zakończone i oddane.
Arkadiusz Szczygieł, Starostwo Powiatowe w Wejherowie, Wydział Rozwoju i Programów Europejskich	123			Uzupełnić informacje czy ILS II kategorii został w połowie 2015 wdrożony.	Opracowanie części diagnostycznej zostało już zakończone i oddane.
Arkadiusz Szczygieł, Starostwo Powiatowe w Wejherowie, Wydział Rozwoju i Programów	125			Rys.8.4 Aktualizacja o rok 2014 (do 3,288 mln pasażerów) – jest to 15.6% wzrost do 2013 r.	Opracowanie części diagnostycznej zostało już zakończone i oddane.



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
Europejskich					
Marcin Skwierawski – Wiceprezydent Miasta Sopotu, Urząd Miasta Sopotu	8	2.2	Sieć drogowego w OM w zasadniczej części jest już ukształtowana, nie mniej dla sprawnego jej funkcjonowania i obsługi sieci osadniczej wymaga rozbudowy o takie elementy jak Obwodnica Metropolitalna i Trasa Kaszubska (w ciągu drogi S6), odcinek drogi S7 z Koszwał do Elbląga, Obwodnicę Północą Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT).	Sieć drogowego w OM w zasadniczej części jest już ukształtowana, nie mniej dla sprawnego jej funkcjonowania i obsługi sieci osadniczej wymaga rozbudowy o takie elementy jak Obwodnica Metropolitalna i Trasa Kaszubska (w ciągu drogi S6), odcinek drogi S7 z Koszwał do Elbląga, Obwodnicę Północą Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT), budowa <b>Nowej Spacerowej z tunelem pod Pachołkiem i budowa Drogi Zielonej (połączenie Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta z Trasą Słowackiego wraz z budową ul. Nowej Kielnieńskiej od Węzła Wysoka do Węzła Chwaszczyno na Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta.</b>	Ujęto w Programie i Strategii
Marcin Skwierawski – Wiceprezydent Miasta Sopotu, Urząd Miasta Sopotu	29	6.2	Brak zadania w tabeli	<b>Budowa Nowej Spacerowej z tunelem pod Pachołkiem i budowa Drogi Zielonej (połączenie Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta z Trasą Słowackiego wraz z budową ul. Nowej Kielnieńskiej od Węzła Wysoka do Węzła Chwaszczyno na Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta/strona samorządowa</b> <b>Uzasadnienie-pod tabelą.</b>	Uwzględniono w Programie i Strategii



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
Marcin Skwierawski – Wiceprezydent Miasta Sopotu, Urząd Miasta Sopotu	29	6.2.	Lider	<b>Uzupełnienie o Miasto Gdańsk</b>	Nie uwzględniono
Anna Sychta, Urząd Gminy Kolbudy				Zasadnym, wydaje się dopisanie linii kolejowej Pruszcz- Kolbudy- Kościerzyna, ze względu na przeznaczenie linii:  - usługi transportowe / obwodnica dla transportu kolejowego środków niebezpiecznych/  - usługi turystyczne / dreżyny, etc./	Linia ta została ujęta w Strategii jako wymagająca przeprowadzenia analiz studialnych
Anna Sychta, Urząd Gminy Kolbudy				W dokumencie, mowa jest o rozwoju podstawowego układu drogowego w centrum metropolii, nic nie wspomina się o rozwoju/programie/ rozwoju drogowego na obszarze metropolitalnym	W dokumencie Strategii w programach 1, 2, 3 oraz w Programie rozwoju do roku 2020 zawarto zapisy dotyczące rozwoju układu drogowego zarówno w rdzeniu metropolii, jak i poza nim.



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
Anna Sychta, Urząd Gminy Kolbudy				Należy dopisać węzeł Kowale jako ważny i istotny, z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego, województwa Pomorskiego węzeł transportowy, zwłaszcza w kontekście modernizacji drogi 221 /jedyny węzeł kolizyjny na obwodnicy Trójmiasta/	Uwaga nie znajduje zastosowania z punktu widzenia Strategii
Anna Sychta, Urząd Gminy Kolbudy				System informacji drogowej o sytuacji na drodze powinien dotyczyć całego obszaru metropolitalnego, nie tylko centrum metropolii	Uwzględniono w programie 4 (zadanie 4.4)
Anna Sychta, Urząd Gminy Kolbudy				Strategia oddziałuje i rozwiązuje problemy centrum metropolii, zamykając się na obszar metropolitalny. Jedną z ważniejszych funkcji całego obszaru jest funkcja wypoczynkowo-rekreacyjna, co obserwować można zwłaszcza w weekendy, gdy następuje odwrócenie kierunków napływu indywidualnego i zbiorowego ruchu kołowego w kierunku peryferii metropolii. Mieszkańcy Trójmiasta generują takie obciążenia układu komunikacyjnego w sposób okresowy. W związku z powyższym, należałoby zaproponować rozwiązania i udogodnienia, takie jak węzły integracyjne ride & bike (oznacza to że mieszkańiec przyjeżdża samochodem z własnymi rowerami i dalej jedzie na rowerach. Możliwy jest też rozwój wypożyczalni rowerów w takich węzłach). Podsystem ten umożliwi rozwój funkcji	W zakresie Strategii uwzględniono wskazane elementy w podstawowym zakresie koncentrując się na znaczeniu metropolitalnym.



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
				turystycznych wśród mieszkańców metropolii ukierunkowany na wypoczynek pieszy, rowerowy, wędkowanie, wypoczynek nad woda, etc, łatwiejszy dojazd i system informacji o sytuacji na drogach /tablice zmiennej treści/	
Anna Sychta, Urząd Gminy Kolbudy				Ważnym elementem wydaje się być wypracowanie instrumentu wsparcia, dla uzbrojenia infrastruktury – mi.in. drogowej, celem dojazdu do metropolitalnych stref rozwoju gospodarczego.	Stopień rozwoju infrastruktury przeanalizowano w poszczególnych scenariuszach.
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego		Do tytułu:		Przekazany do konsultacji materiał został zatytułowany „ <b>Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 - projekt</b> ”. Jak wskazano we wstępie stanowi część IV całego dokumentu o tym samym tytule - sytuacja ta może powodować u odbiorców nieporozumienia i budzić wątpliwości, o jakim dokumencie jest mowa, kiedy używa się tego tytułu, zwłaszcza z uwagi na używanie w poszczególnych częściach dokumentu dwóch różnych nazw: „strategia transportu i mobilności...” oraz „strategia rozwoju transportu i mobilności”. Ponadto z tytułu nie wynika jakiego obszaru metropolitalnego dotyczy opracowanie, bowiem nie podano jego nazwy.	Uwzględniono



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego		Do wstępu		We wstępie nie wyjaśniono dostatecznie precyzyjnie kto jest podmiotem, pod auspicjami (na zamówienie) którego przygotowano dokument i kto będzie ostatecznie go zatwierdzał. Jest to istotne o tyle, że sama strategia jest opracowywana dla obszaru, który nie stanowi struktury zarządzanej przez określony podmiot władzy publicznej.	Uwzględniono
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego		Do Struktury dokumentu		Zakres i układ treści dokumentu wskazują, że dokument nie jest częścią, lecz etapem opracowania dokumentu. Zawiera w sobie syntezę prac wcześniejszych etapów i dochodzi w końcowej części do systemu wdrażania.	Układ całości opracowania został zmieniony
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego		Do Struktury dokumentu		Pomimo, że sporządzenie dokumentu nie wynika wprost z żadnego przepisu prawnego, wydaje się zasadnym dostosowanie jego zawartości i struktury do wymogów stawianych strategiom rozwoju określonym w ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2014 r. poz. 1649, z 2015 r. poz. 349) - zasady te prawnie obowiązują wszystkie jednostki zajmujące się rozwojem na różnych poziomach terytorialnych (art. 9 pkt 3- inne strategie rozwoju – dokumenty określające podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju	Te regulacje nie dotyczą tej strategii



Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
				odnoszące się do sektorów, dziedzin, regionów lub rozwoju przestrzennego, w tym obszarów funkcjonalnych).	
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego		Do Struktury dokumentu		<p>W związku z tym zgodnie z <b>Art. 13. 1.</b> Strategie rozwoju, o których mowa w art. 9 pkt 3, są spójne ze średniookresową strategią rozwoju kraju i <b>określają</b> w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) <b>diagnozę</b> sytuacji w odniesieniu do zakresu objętego programowaniem strategicznym, z uwzględnieniem stanu środowiska oraz różnicowań przestrzennych i terytorialnych;</li><li>2) <b>prognozę</b> trendów rozwojowych w okresie objętym strategią;</li><li>3) <b>cele rozwoju</b>, w tym <b>kierunki</b> interwencji, w zakresie objętym strategią wraz z pożądanymi <b>wskaźnikami</b> realizacji, z uwzględnieniem różnicowań przestrzennych lub terytorialnych;</li><li>6) <b>systemy realizacji i ramy finansowe.</b></li></ol> <p>Zasadnicze wątpliwość struktury opiniowanego dokumentu dotyczą:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- umieszczenia zasad przed celami</li><li>- braku wyodrębnionych strukturalnie kierunków rozwoju.</li></ul>	Nie uwzględniono



Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego		Do stanu systemu		Nie OM jako taki jest węzłem transportowym lecz Trójmiasto zgodnie z nomenklaturą Rozporządzenia dot. sieci TEN-T stanowi węzeł miejski różnej infrastruktury o znaczeniu europejskim, zaś poza nim w obszarze położone są obecnie inne istotne węzły. Struktura (poza siecią TEN-T) nie została scharakteryzowana, a pod opisem sieci ograniczono się zazwyczaj do charakteryzowania jedynie infrastruktury liniowej. Brak pogłębionej charakterystyki i oceny innych węzłów, tak istotnej dla tej strategii.	Nie uwzględniono
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego				Punkt. 2.2. nie charakteryzuje perspektyw rozwoju infrastruktury transportowej do roku 2020, lecz jedynie przedstawia spis dokumentów oraz listy elementów infrastruktury zawartych w wymienionych dokumentach bez wskazania daty, w której te listy sformułowano oraz przewidywanego w nich etapowania realizacji.	Uwzględniono w Programie rozwoju do 2020. Opracowanie Programu zostało już zakończone.
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego				Punkt 2.3. wymieniając dokumenty winien zawierać ich pełne nazwy, bowiem obecne tytuły (bez dat ustanowienia i okresu którego dotyczą) nie oddają dostatecznie ich zakresu np. w odniesieniu do planów zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.	Uwaga nie ma istotnego znaczenia względem merytoryki całego opracowania





# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego				Punkt 2.4. - należałoby w nim mówić raczej o konieczności i sposobie dostosowania opiniowanego dokumentu Strategii Rozwoju OM niż koordynacji.	Uwagi nie uwzględniono
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego				W całym rozdziale 2 pominięto podstawowe dokumenty strategiczne, ŚSRK 2020, SRWP 2020, w tym związek z ich celami i kierunkami.	Te dokumenty nie wnoszą istotnych ustaleń do strategii
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego		Do Zasad i kierunków		Używanie pojęcia „polityka transportowa” w odniesieniu do obszaru opracowania tej strategii nie jest uzasadnione. Jak wskazano powyżej obszar nie posiada swojego podmiotu zarządzania, a struktura stowarzyszenia organizującego prace nie ma charakteru władczego w stosunku do sposobu realizacji strategii przez podmioty władzy publicznej (przede wszystkim jst tworzące OM, samorząd województwa i organy rządowe), które są podmiotami w tym obszarze. Uwaga ta znajduje potwierdzenie w załączonej tabeli. Rozdział powinien raczej przybrać charakterystykę uzgodnionych kierunków rozwoju systemu transportowego oraz sposobów dochodzenia do jego realizacji. W tym kierunku zresztą zmierza treść w dalszej części rozdziału.	Uwagi nie uwzględniono



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego		Do scenariuszy		<p>W rozdziale winny być wyraźnie zaznaczone przewidywane zróżnicowanie w czasie czynników mających istotny wpływ na rozwój transportu (postawy społeczne, poziom i zróżnicowanie dochodów, stosunek do środowiska), które będą miały wpływ na odmienne rozwiązania w zakresie transportu. Obecnie ograniczono się do stopnia wzrostu gospodarczego (wzrost ma jedynie wymiar mierzalny, a brak w nim zmian jakościowych). To da podstawę do dyskusowania i uzgodnienia między członkami OM, który scenariusz jako najbardziej prawdopodobny winien być podstawą dla opracowania wariantów rozwoju w dostosowaniu do potrzeb oraz tego scenariusza. Z obecnej treści rozdziału to nie wynika. Ponadto zasadnicze wątpliwości budzi przyjmowanie jednakowego rozwiązania dla całego tak zróżnicowanego obszaru - w obecnym zapisie kwestie te zostały pominięte, a są jednym z podstawowych wymogów formułowania wszelkich strategii.</p>	<p>Wskaźnik rozwoju gospodarczego uznano za najważniejszy czynnik, wystarczający do przeprowadzenia analiz na potrzeby Strategii</p>
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego		Do Wizji i celów		<p>Zasadnicza uwaga została już wyżej wskazana - dotyczy umieszczenia celów - cele główne zawsze, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju umieszczoną w Konstytucji oraz wymogami prawnymi muszą być formułowane w ogólnej strategii rozwoju - dokument o charakterze branżowym winien jedynie określać cele szczegółowe odnoszone do celów</p>	<p>Opracowanie dotyczy strategii transportowej, a nie strategii rozwoju.</p>



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
				ogólnych i uwarunkowań w jakich będą realizowane.	
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego		Do Strategicznych programów współpracy		<p>Nie podano ram czasowych formułowanych programów. Lista i charakterystyka programów winna być określona w części strategii dot. <b>systemów realizacji i ram finansowych.</b></p> <p>Same programy z uwagi na ich realizacyjny charakter i wymogi powiązania z finansami winny stanowić oddzielny element od strategii (strukturę zasadniczą określa ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. W związku z tym winny być raczej załącznikiem do strategii, podlegać procesowo aktualizacji i dostosowywaniu do realizacji nawet przy niezmienności strategii oraz obejmować okres wyłącznie do 2020 roku. Nie można odpowiedzialnie określać programów na długi okres do 2030 roku bez znajomości uwarunkowań finansowych; podejmowanie szczegółowych rozwiązań, w tym zobowiązań w wieloletniej prognozie finansowej nie jest możliwe w sposób odpowiedzialny.</p>	Programy wskazują kierunki proponowanych działań
Urząd Marszałkowski Województwa	7	2.1	Metropolitalne funkcje transportowe pełni przede wszystkim infrastruktura transeuropejskiej sieci transportowej	W dokumencie scharakteryzowano infrastrukturę sieci TENT, pominięto charakterystykę infrastruktury poza siecią	Uwagi dotyczące formułowania Strategii nie dotyczą tej Strategii



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
Pomorskiego			TEN-T, pozostałe drogi krajowe, drogi wojewódzkie oraz linie kolejowe.	TENT. Nie sposób zgodzić się również z zapisem „Pozostała infrastruktura transportowa w OM służy głównie wewnętrznej obsłudze transportowej OM”, gdyż zgodnie z Planem zagospodarowania województwa pomorskiego w OM zostały wyznaczone regionalne korytarze transportowe.	
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	8	2.2	W okresie do roku 2020, lista strategicznych i priorytetowych dla OM zadań inwestycyjno-organizacyjnych jest w dużej mierze przesądzona poprzez ustalenia zawarte w takich dokumentach programowych jak:	Ryzykowny jest zapis „w dużej mierze przesądzona”, gdyż wymienione programy są dokumentami intencyjnymi, mogą ulegać zmianie i modyfikacjom lub są uzależnione od pozyskania finansowania.	Zapis skorygowano
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	11	2.3	FORMALNO-PRAWNE UWARUNKOWANIA EUROPEJSKIE I KRAJOWE	W rozdziale tym pominięto dokumenty regionalne: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla województwa pomorskiego, Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, Regionalny Program Strategiczny Mobilne Pomorze	Wymieniono je w punkcie 2.2
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	16	3.2	O sprawności systemu transportowego w OM decydować będą:	W punkcie tym należało by dopisać efektywne zarządzanie	Uwzględniono
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	17	3.3	System transportowy będzie oddziaływał na dostępność wewnętrzną i zewnętrzną OM	W rozdziale tym scharakteryzowano dostępność wewnętrzną, natomiast nie scharakteryzowano dostępności zewnętrznej	Uwzględniono



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	19	3.5	STREFOWE PODEJŚCIE DO POLITYKI TRANSPORTOWEJ W OM	Dokument powinien się odnosić również do rangi węzłów wynikająca z Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego oraz Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego. W rozdziale tym charakteryzuje się tylko OM, a pomija rangę węzłów w skali województwa.	Dokument wykorzystuje ustalenia zawarte w Planach. Wyniki analiz przedstawiono w części analitycznej (załącznik do Strategii)
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	22	Tabela 4.2	Podział modalny podróży zmotoryzowanych w całym OM w 2030 roku [%}	W tabeli tej powinny być również ujęte podróże rowerowe, co uzasadniałoby budowę ścieżek rowerowych do węzłów przesiadkowych poza rdzeniem OM.	Uzupełniono
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	23	Tabela 4.4	Lista potencjalnych inwestycji o strategicznym znaczeniu dla obsługi transportowej OM po roku 2020	Dlaczego analizie nie poddano inwestycji do roku 2020?	Inwestycje do roku 2020 uznano jako bazowe, zawarte w Programie
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	23	4.2	PROGNOZY PRZEWOZÓW OSÓB I TOWARÓW	W rozdziale tym nie podano jakiego okresu czasu dotyczy prognoza, jaki przyjęto rok bazowy.	Dokonano korekty
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	26	6.1	Program 1: Międzynarodowa i międzymetropolitalna ranga sieci transportowej	W rozdziale tym pominiętą rangę w skali województwa.	Jest to program działań zewnętrznych
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	28	6.3	KONKURENCYJNA INFRASTRUKTURA MORSKICH I LOTNICZYCH PORTÓW TENT	Strategia nie odnosi się do mniejszych portów morskich i śródlądowych; pomija się towarowy transport rzeczny. Dokument należało by uzupełnić o transport pasażerski na wodach Zatoki Gdańskiej, Zalewu Wiślanego, wodnych	Uwzględniono w Programie...



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
				drogach śródlądowych.	
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	31	6.4	Cele strategiczne realizowane przez program:	Sugeruje się dodanie celu odnoszącego się do realizacji programów powodujących pożądane zmiany zachowań transportowych (np. kampanie informacyjne)	Ujęto w celach szczegółowych (cel nr 1)
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	34	6.5	Koordinacja i uzgadnianie <u>planów zagospodarowania przestrzennego</u> sąsiednich gmin (w strefach przy granicznych) w zakresie oddziaływania na potrzeby transportowe.	Proponuje się zamianę na „gminne dokumenty planowania przestrzennego”; taki zapis będzie również uwzględniał studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.	Dokonano korekty
Barbara Ogrodowska, Starostwo Powiatowe w Nowym Dworze Gdańskim				Dopisać jako jedno z zadań inwestycyjnych  Poprawa infrastruktury kolei wąskotorowej z Nowego Dworu Gdańskiego do Stegny	Opracowanie Programu zostało zakończone.  Uwzględniono w programie 3 (zadanie 3.3.1)
Monika Sasin Urząd Miasta Malborka				zagospodarowanie lotniska w Malborku pod potrzeby cywilne – budowa terminala	Brak uzasadnienia
Monika Sasin Urząd Miasta Malborka				skomunikowanie Malborka z Trójmiastem pod kątem przyjazdów do pracy i powrotów z pracy (uwzględniając pracę na zmiany)	Zagadnienie zbyt szczegółowe, jak na poziom strategii. Ustalenia w tym zakresie



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
					powinny być zawarte w planach transportowych.
Monika Sasin Urząd Miasta Malborka	14	3.3	Dot. Z3/7 Strona samorządowa/ rządowa Partnerzy miasta i gminy: Gdańsk, Gdynia, Sopot, Żukowo, Reda, Pruszcz Gdański, Tczew, Wejherowo, Sierakowice, Rumia, Somonino, Stężycza, Wejherowo, Pszczółki, Kartuzy, Luzino	Dot. Z3/7 Strona samorządowa/ rządowa Partnerzy miasta i gminy: Gdańsk, Gdynia, Sopot, Żukowo, Reda, Pruszcz Gdański, Tczew, Wejherowo, Sierakowice, Rumia, Somonino, Stężycza, Wejherowo, Pszczółki, Kartuzy, Luzino, Malbork (miasto i gmina), Nowy Staw.	Nie uwzględniono - PROGRAM
Monika Sasin Urząd Miasta Malborka	14	3.3	Dot. R3/1 Strona samorządowa/ rządowa Partnerzy: GOM, PKM, miasta i gminy: Cedry Wielkie, Gdańsk, Gdynia, Kartuzy, Wejherowo, Pruszcz Gdański, Reda Rumia, Pszczółki, Sopot, Tczew, Trąbki Wielkie, Żukowo, Szemud. Powiaty: gdański,	Dot. R3/1 Strona samorządowa/ rządowa Partnerzy: GOM, PKM, miasta i gminy: Cedry Wielkie, Gdańsk, Gdynia, Kartuzy, Wejherowo, Pruszcz Gdański, Reda Rumia, Pszczółki, Sopot, Tczew, Trąbki Wielkie, Żukowo, Szemud, Malbork (miasto i gmina), Nowy Staw.	Uwzględniono



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
			wejherowski, nowodworski.	Powiaty: gdański, wejherowski, nowodworski.	
Monika Sasin Urząd Miasta Malborka	15	4	Dot. D1/3  Do określenia w przyszłości	Dot. D1/3  71 mln zł	UWZGLĘDNIONO - PROGRAM
Olga Laskowska, Urząd Gminy w Pszczółkach				Prosimy o przedstawienie dodatkowej mapy prezentującej układ ścieżek rowerowych, które są niezbędne do wykonania w ramach układu transportowego OM, w tym również pod kątem powiązania z węzłami integracyjnymi. W przypadku węzła Pszczółki istotnymi do wykonania ścieżkami rowerowymi będą Pszczółki – Tczew (wzdłuż drogi krajowej nr 91), Pszczółki – Skarszewy (przez gminę Trąbki Wielkie, na dawnym nasypie kolejowym), Pszczółki – Krzywe Koło (gmina Suchy Dąb, wzdłuż drogi powiatowej)	Uwzględniono
Olga Laskowska, Urząd Gminy w Pszczółkach				W strategii pojawia się sformułowanie „rower miejski” (np. str. 17, 18, 42), które powinno zostać zmienione na „rower metropolitalny”	Uwzględniono – PROGRAM





# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
Olga Laskowska, Urząd Gminy w Pszczółkach	164/165	9.7	Punkty transportowe – <b>Przystanki zintegrowane</b> – Pszczółki	Punkty transportowe – <b>Węzły integracyjne lokalne</b> – Pszczółki	Uwzględniono
Olga Laskowska, Urząd Gminy w Pszczółkach				<b>Dodatkowy komentarz:</b> Pszczółki spełniają definicję węzła integracyjnego lokalnego, gdyż obejmują swoim zasięgiem okoliczne gminy (gminę Suchy Dąb – Krzywe Koło i gminę Trąbki Wielkie – Sobowidz) oraz umożliwiają integrację transportu kolejowego z autobusowymi i indywidualnym.	Uwzględniono
Aleksandra Kułaga, Starostwo Powiatowe w Pruszczu Gdańskim				Powiat Gdański zamierza realizować przedsięwzięcie w „Węzły integracyjne OMT wraz z trasami dojazdowymi” na następujących odcinkach:  Trasa Pszczółki – Krzywe Koło (5 km) – droga powiatowa P2226G,  Trasa Pruszcz Gdański (obwodnica) – Radunica (1,1km), droga powiatowa nr P 2213G,  Trasa Łęgowo – Kleszczewko (do zjazdu Kleszczewko ok. 0,5 km) droga krajowa 91  Warunkiem koniecznym do uzyskania dofinansowania w ramach ZIT RPO jest ujęcie planowanych zadań w STiM dla obszaru Metropolitalnego, w związku z powyższym proszę o ujęcie w ww. dokumencie wskazanych zadań.	



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
RMA, UM Gdańsk	5	Wstęp		<p>Uwaga ogólna:</p> <p>Zakres dla form mobilności aktywnej musi być przede wszystkim adekwatny do oczekiwań zamawiającego, wyrażonych w opisie przedmiotu zamówienia oraz przesłanych rekomendacjach do strategii.</p> <p>Poprzednio zamawiający przekazał m.in. nast. oczekiwania:</p> <p>Opracowana strategia transportowa ma wspierać rozwój OM w oparciu o ideę „miast krótkich odległości”, czyli takiego zagospodarowania (i obsługi transportowej) OM, aby minimalizować konieczność częstych międzydzielnicowych i międzymiejskich podróży i sprzyjać aktywnym formom mobilności w ramach podróży krótkich.</p> <p>Należy wskazać potencjał rozwoju układu policentrycznego, z dużą samowystarczalnością poszczególnych ośrodków miejskich, uspokojonym ruchem pojazdów w centrach i dzielnicach mieszkalnych i dobrze funkcjonującym ruchem pieszym i rowerowym, również w powiązaniu z komunikacją miejską i regionalną. Być może należy zwrócić większą uwagę na zintegrowane na poziomie metropolitalnym zarządzanie planistyczne, umożliwiające rozwój "metropolii krótkich odległości" (na wzór miasta krótkich odległości), co pozwoli na poprawę wskaźników struktury modalnej transportu w zakresie</p>	<p>Zgodnie z przyjętymi i zaakceptowanymi przez zlecającą założeń Strategia obejmuje zadania związane z obsługą i realizacją podróży i przewozów metropolitalnych. Jako podróż metropolitalną przyjęto podróże międzygminne, międzypowiatowe i międzyregionalne rozpoczynane lub kończone na obszarze OM. W związku z powyższym Strategia nie zajmuje się podróżami międzydzielnicowymi i wewnątrzmijskimi. Ponadto OM GGS jest jednym z największych obszarów metropolitalnych w Polsce i UE. Zatem nie ma możliwości realizacji idei metropolii krótkich</p>



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
				<p>podróży pieszych i rowerowych. Względny społeczny (zdrowie, bezpieczeństwo komunikacyjne, miasta mają bardziej ludzki wymiar), ekonomiczne (brak konieczności wydatkowania pieniędzy na kosztowne inwestycje drogowe) i środowiskowe (niższy hałas i zanieczyszczenia, mniejsza zajętość terenu) są ewidentne.</p> <p>W zakresie mobilności osób, najważniejszym celem tworzenia niniejszej strategii nie jest dopasowanie układu transportowego do bieżących i przewidywanych potrzeb transportowych w ramach OM, ale powstrzymanie niekorzystnych trendów suburbanizacyjnych.</p> <p>Dobra dostępność zewnętrzna nie powinna odbywać się kosztem jakości zamieszkiwania w poszczególnych ośrodkach metropolii i nie powinna sprzyjać suburbanizacji. Zagrożenie nadmierną suburbanizacją i ucieczką mieszkańców z rdzenia metropolii jest co prawda w dokumencie kilkakrotnie nadmienione, ale jednocześnie postuluje się przeciwstawne działania na rzecz poprawy słabej dostępności drogowej zachodniej i północnej części OMT.</p>	<p>odległości, gdyż średnia długość podróży wynosi XXX. Należy zwrócić uwagę, że prezentowany dokument dotyczy obsługi transportowej metropolii, a nie zmian w zagospodarowaniu przestrzennym.</p>
RMA, UM Gdańsk	9	2.2	W Programie rozwoju transportu OM (patrz część II niniejszego opracowania) w perspektywie finansowej 2014 – 2020 przewiduje się budowę/modernizację	Inwestycje rozważane nie na najbliższy okres finansowania, a ew. na kolejny (do 2030); w tab. części III (model) ujęte są poprawnie.	Inwestycje wpisano zgodnie z wytycznymi WPR



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
			takich elementów jak:  budowa/przebudowa: ul. Nowej Spacerowej z tunelem pod Pachołkiem (...)  Nowej Bulońskiej Południowej (...)  Nowej Jabłoniowej, Nowej Świętokrzyskiej (...)		
RMA, UM Gdańsk	10	2.2	- budowa/modernizacja węzłów integracyjnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	- budowa/modernizacja węzłów integracyjnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą, głównie infrastrukturą rowerową	Nie uwzględniono
RMA, UM Gdańsk	10	2.2	- budowa bezkolizyjnych przejść dla pieszych (kładki, tunele),	Prosimy o pominięcie z uwagi na niezgodność z celami strategii w zakresie zrównoważonego transportu, postawionych priorytetów oraz tworzonych w ten sposób barier dla mobilności lokalnej	Autorzy mają na myśli przejścia, gdzie obecnie przejścia są niemożliwe, np. przez tory kolejowe, obwodnicę itp.
RMA, UM Gdańsk	11	2.3	-	Należy dodać obowiązujący Program Operacyjny Mobilny Gdańsk, będący częścią Strategii Miasta Gdańska do 2015 roku.	Uwzględniono
RMA, UM Gdańsk	15	3.2	dążenie do utrzymania co najmniej obecnych parametrów obsługi transportowej OM: prędkości komunikacyjnej wewnątrz OM, dostępności wewnętrznej i zewnętrznej OM, bezpieczeństwa ruchu	dążenie do poprawy obecnych parametrów obsługi transportowej OM w komunikacji szynowej: <del>prędkości komunikacyjnej wewnątrz OM</del> , dostępności wewnętrznej i zewnętrznej OM, poprawy bezpieczeństwa ruchu	Nie uwzględniono



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
RMA, UM Gdańsk	15	3.2	<ul style="list-style-type: none"><li>– ochrona pieszych i rowerzystów</li><li>– budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury transportowej</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– ochronę pieszych i rowerzystów</li><li>– budowę i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury transportowej</li><li>– objęcie sieci ulic lokalnych strefowym uspokojeniem ruchu (maks. dopuszczalna prędkość pojazdów nie wyższa niż 30 km/h);</li></ul>	Uwzględniono
RMA, UM Gdańsk	15	3.2	<ul style="list-style-type: none"><li>– rozszerzanie zasięgu przestrzennego objętego ITS;</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– maksymalne wykorzystanie istniejących systemów ITS dla uprzywilejowania pojazdów komunikacji publicznej;</li></ul>	UWZGLĘDNIONO
RMA, UM Gdańsk	18	3.5	stosowaniem zróżnicowanych narzędzi kształtowania dostępności dla samochodów osobowych (zakazy i ograniczenia wjazdu, liczba miejsc postojowych, parkowania, organizacja parkingów i miejsc postojowych, odpłatność za dostęp do obszaru i miejsc parkingowych);  –	stosowaniem rozmaitych, ale jednolitych dla OM, narzędzi kształtowania dostępności dla samochodów osobowych (zakazy i ograniczenia wjazdu, liczba miejsc postojowych, parkowania, organizacja parkingów i miejsc postojowych, odpłatność za dostęp do obszaru i miejsc parkingowych);  –	Uwzględniono
RMA, UM Gdańsk	18	3.6	Procesów inwestycyjne w OM do 2030 r. Powinny być	Procesy inwestycyjne w OM do 2030 r. powinny być	Dokonano korekty
RMA, UM Gdańsk	18	3.6	Realizacja inwestycji transportowych w OM wymaga wskazania i prowadzenia inwestycji w takim zakresie, by w perspektywie kilkunastu lat od jej zakończenia nie zaistniała potrzeba	(!) Prosimy o usunięcie lub zmianę brzmienia. Ten akapit sugeruje stosowanie rozwiązań infrastrukturalnych przewymiarowanych	Uwzględniono częściowo. Zapis zmieniono.



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
			ponownych, inwestycji polepszających sprawność i niezawodność. Ponowienie procesu budowlanego – nawet jeżeli dotyczy polepszenia funkcjonowania układu transportowego – niesie za sobą niewspółmiernie wyższe koszty i utrudnienia, jak również niekorzystny odbiór społeczny.	względem aktualnych potrzeb; wdrożenie zintegrowanego metropolitalnego planowania przestrzennego oraz skutecznego zarządzania mobilnością pozwoli na sterowanie popytem, a nie tylko na jego zaspokajanie.	
RMA, UM Gdańsk	18	3.6	Z kolei inwestycje nie wpływające na ruch turystyczny muszą być prowadzone intensywnie w okresach letnich	Z kolei inwestycje nie wpływające na ruch turystyczny mogą być prowadzone bez wskazywania na konkretną porę roku.	Dokonano korekty
RMA, UM Gdańsk	13	3.1	Tab. 3.1	Funkcje metropolitalne należy uszeregować wg istotności dla tematyki opracowania; obecne uszeregowanie jest dziwne: funkcja duchowa znajduje się na 2. poz, a transportowa na 2. od końca.	Uwzględniono
RMA, UM Gdańsk	19	3.4	Cele zrównoważonej mobilności zostaną osiągnięte przez: (...)	Należy dodać:  - wprowadzenie ograniczeń w ruchu samochodów w centrach miast metropolii, a zwłaszcza rdzenia metropolii	Zostało uwzględnione
RMA, UM Gdańsk	19	3.4	wybór proekologicznych środków transportu, prowadzący do zahamowania wzrostu udziału samochodów osobowych w realizacji podróży w OM, na rzecz transportu zbiorowego, rowerowego i podróży pieszych;	podjęcie takich działań planistycznych i organizacji ruchu, aby zachęcać częstego wybierania proekologicznych środków transportu, co w rezultacie zahamuje obecnie obserwowany wzrost udziału samochodów osobowych w realizacji podróży w OM, na rzecz transportu zbiorowego, rowerowego i podróży pieszych;	Zostało uwzględnione



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
RMA, UM Gdańsk	19	3.4	rozwój nowych form usług proekologicznych podsystemów transportowych.	(zdanie niezrozumiałe)	Przeredagowano
RMA, UM Gdańsk	19	3.4	– prowadzenie działań edukacyjnych wśród dzieci i młodzieży wpływających na ich obecne i przyszłe zachowania transportowe	prowadzenie działań edukacyjnych wśród dzieci, młodzieży i dorosłych, wpływających na ich obecne i przyszłe zachowania transportowe	UWZGLĘDNIONO
RMA, UM Gdańsk	22	4.1	– scenariusz stagnacji, – scenariusz promotoryzacyjny, – scenariusz restrykcyjny, – scenariusz zrównoważony.	Brakuje definicji scenariuszy; obecnie te scenariusze nie są jasne dla czytającego.	Uwzględniono
RMA, UM Gdańsk	23	4.1	Tabl. 4.3 Podział modalny podróży w rdzeniu OM w 2030 roku [%]	Zdecydowanie nie zgadzamy się z wynikami prognoz. Scenariusz promotoryzacyjny doprowadzi do zmniejszenia obecnego udziału samochodów indyw. w strukturze modalnej transportu... ??? Gdzieś wkraść się tu gruby błąd.  Scen. Stagnacji i restrykcyjny doprowadzą do obniżenia obecnego udziału rowerów w rdzeniu do 2%...??? Niemożliwe. W okresie letnim w Gdańsku sięga on obecnie 8% (4-5 średniorocznie).  Strategia Miasta Drezna (Niemcy) również uwzględnia różne scenariusze rozwojowe, ale w każdym z nich udział rowerów będzie rosnąć. I	Błąd – dokonano korekty  Nie można porównywać metropolii do miasta Prośba o wskazanie źródła danych dot. obecnego udziału podróży rowerowych



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
				to pomimo obecnego udziału ponad 20% !!!	
RMA, UM Gdańsk	26	5.1	„OM jako międzynarodowy węzeł transportowy Europy Bałtyckiej wspomagający konkurencyjność OM w sieci metropolii europejskich”	„OM - międzynarodowy węzeł transportowy Europy Bałtyckiej i metropolia krótkich odległości.” Rozwinięcie: OM jako międzynarodowy węzeł transportowy o wysokiej konkurencyjności względem innych, porównywalnych metropolii europejskich Europy Północnej oraz jako układ policentryczny z dużą samowystarczalnością budujących go ośrodków miejskich, dobrze funkcjonującą komunikacją publiczną i wysokim udziałem aktywnych form mobilności (rower, chodzenie pieszo).	Nie uwzględniono
RMA, UM Gdańsk	26	5.1	cel społeczny: poprawa jakości życia poprzez tworzenie adekwatnego do oczekiwań systemu obsługi transportowej ludności z zachowaniem bezpieczeństwa podstawowych standardów bezpieczeństwa,	- cel społeczny: poprawa jakości życia poprzez tworzenie zrównoważonego systemu obsługi transportowej ludności, sprzyjającego mobilności aktywnej i o wysokim stopniu bezpieczeństwa.	Uwzględniono częściowo
RMA, UM Gdańsk	33	6.4	<b>Cele szczegółowe programu: (...)</b>	Prosimy dodać: - ograniczenie możliwości poruszania się samochodem w centrach miast, zwłaszcza w rdzeniu metropolii - wprowadzenie polityki parkingowej zachęcającej do korzystania z komunikacji	Cele to ujęto w pozostałych celach szczegółowych





# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
				miejskiej oraz aktywnych form mobilności.	
RMA, UM Gdańsk	33	6.4	<b>Kluczowe zadania: (...)</b>	Prosimy dodać: <ul style="list-style-type: none"><li>- ograniczenie możliwości poruszania się samochodem i parkowania samochodów w centrach miast, zwłaszcza w rdzeniu metropolii</li><li>- realizacja kompleksowego programu uspokojenia ruchu na ulicach lokalnych i w centrach miast metropolii.</li></ul>	Ujęto w programach
RMA, UM Gdańsk	34		Zadanie obejmuje budowę parkingów wokół węzłów integracyjnych	Zadanie obejmuje budowę parkingów przy węzłach integracyjnych	UWZGLEDNIONO
RMA, UM Gdańsk	41	6.6	Na obszarze metropolitalnym w Trójmieście do realizacji podróży najczęściej wybierany jest transport indywidualny samochodowy (41,9%), przemieszczenia piesze stanowią 25,4%, a dojazdy rowerem zaledwie 1,7%. W realizacji przemieszczeń o charakterze metropolitalnym znaczenie przemieszczeń pieszych spada do 1,4% a przemieszczeń rowerem do 1,3%.	Jeśli bierzemy pod lupę wyniki badań przeprowadzonych późną jesienią na niewielkiej grupie, to musimy mieć świadomość, że są obciążone błędem. Takei dane nie mogą być bezkrytycznie brane do podstaw tworzenia strategii.  Ostatni KBR w Gdańsku (2008) podawał 2% udziału rowerów. Od tego czasu mierzymy coroczny wzrost o około 15-20% i obecnie wielkość ruchu rowerowego wynosi średniorocznie 4-5%, a latem sięga 8%.	Zapis zmieniono



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
RMA, UM Gdańsk	41	6.6	Podróże pieszo lub rowerem najczęściej wykorzystywane są do pokonywania krótkich odległości. Pieszy w ciągu 15 minut jest w stanie pokonać 1 km trasy, a rowerzysta w tym samym czasie może pokonać 4 km. Dlatego zwiększanie udziału aktywnych form mobilności odnosi się głównie do obszaru rdzenia OM i obszarów centralnych miast.	Podróże pieszo lub rowerem najczęściej wykorzystywane są do pokonywania krótkich odległości oraz jako środek transportu do węzła integracyjnego (multimodalność). Pieszy w ciągu 15 minut jest w stanie pokonać 1 km trasy, a rowerzysta w tym samym czasie może pokonać 4 km. <del>Dlatego zwiększanie udziału aktywnych form mobilności odnosi się głównie do obszaru rdzenia OM i obszarów centralnych miast.</del>	Nie uwzględniono
RMA, UM Gdańsk	41	6.6	W proponowanym Programie Aktywnej Mobilności w OM jako dalekosiężną wizję przyjęto stan, w którym chodzenie pieszo i jazda rowerem stanowią będą atrakcyjny i powszechny sposób realizacji przemieszczeń na krótkich odległościach.	W proponowanym Programie Aktywnej Mobilności w OM jako dalekosiężną wizję przyjęto stan, w którym chodzenie pieszo i jazda rowerem stanowią będą atrakcyjny i powszechny sposób realizacji przemieszczeń na krótkich odległościach; na dalszych odcinkach uzupełniane będą komunikacja publiczną.	Nie uwzględniono. Na dalszych odległościach preferowanymi środkami przemieszczania się powinny być środki transportu zbiorowego, ewentualnie transportu samochodowego, uzupełniane transportem rowerowym i przemieszczeniami pieszymi.
RMA, UM Gdańsk	41	6.6	<b>Miarami realizacji celów strategicznych będą:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Zwiększenie do 2030 roku, w obszarze rdzenia OM i obszarach centralnych miast OM, udziału w</li></ul>	<b>Miarami realizacji celów strategicznych będą:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Zwiększenie do 2030 roku, w obszarze rdzenia OM i obszarach centralnych miast OM, udziału w podziale modalnym podróży pieszych do 25,5% i rowerowych</li></ul>	Nie uwzględniono



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
			podziale modalnym podróży pieszych do 25,5% i rowerowych do 7,5%	do <b>15%</b>	
RMA, UM Gdańsk	41	6.6	– Utrzymanie w otoczeniu rdzenia udziału form aktywnej mobilności w podziale modalnym na poziomie 3%.	– Zwiększenie w otoczeniu rdzenia udziału form aktywnej mobilności w podziale modalnym do poziomu <b>10%</b> .	Nie uwzględniono
RMA, UM Gdańsk	41	6.6	<b>Cele szczegółowe programu: (...)</b>	Prosimy dodać: - działania zmniejszające atrakcyjność samochodu w podróżach lokalnych i metropolitalnych - poprawa bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów poprzez zmniejszenia zagrożenia generowanego przez ruch samochodów	Cele ujęte w pozostałych celach szczegółowych
RMA, UM Gdańsk			<b>Kluczowe zadania: (...)</b>	Prosimy dodać: - Realizacja działań zmniejszających atrakcyjność samochodu w podróżach lokalnych i metropolitalnych - poprawa bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów poprzez zmniejszenia zagrożenia generowanego przez ruch samochodów; - realizacja kompleksowego programu uspokojenia ruchu;	Ujęto w programach
RMA, UM Gdańsk	24	4.1	Trasa Słowackiego do węzła Miszewo DW 472	Prosimy usunąć zadanie z listy	Dlaczego? Dojazd do portów w ramach sieci TEN-T. Nie uwzględniono. Przygotowywane w



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
					planie województwa
RMA, UM Gdańsk	nr strony	numer rozdziału	Tekst – jest	Tekst – winno być	
RMA, UM Gdańsk	33	6.4	Zad. 3.3.1 Modernizacja linii kolejowych o znaczeniu lokalnym Zadanie obejmuje modernizacje linii nr 229 (Kartuzy - Sierakowice), nr 229 (Pruszcz Gdański - Kartuzy), nr 229 (Pruszcz Gdański - Kartuzy), nr 229 (Sierakowice - Lębork), nr 230 (Wejherowo - Rybno), nr 256 (Szymankowo - Nowy Dwór Gdański), Osowa - Wiczlino – Krykulec.	Zad. 3.3.1 Modernizacja linii kolejowych o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym Zadanie obejmuje modernizacje linii nr 229 (Kartuzy - Sierakowice), nr 229 (Pruszcz Gdański - Kartuzy), nr 229 (Sierakowice - Lębork), nr 230 (Wejherowo - Rybno), nr 256 (Szymankowo - Nowy Dwór Gdański), Osowa - Wiczlino – Krykulec.	Rozpatrywanie linii 229 o znaczeniu jako obwodnicy trójmiasta wymaga przeprowadzenia dodatkowych analiz studialnych (studia wykonalności)
RMA, UM Gdańsk	nr strony	numer rozdziału	Tekst – jest	Tekst – winno być	
RMA, UM Gdańsk		6.4		W programie 3 – spójny i zrównoważony system transportowy OM brakuje opisanie realizacji węzłów integracyjnych z zapleczem parkingowym i trasami dojazdowymi.	UWZGLEDNIONO
RMA, UM Gdańsk		6.2, 6.3	Lider: (...) Miasto Gdynia	Dlaczego Gdynia?	Uwzględniono



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
RMA, UM Gdańsk		6.7	6.1.1 strefowanie ruchu pieszego i rowerowego	Zapis niezrozumiały; W zakresie ruchu rowerowego należy dążyć do umożliwienia bezpiecznego i efektywnego poruszania się rowerem po całym obszarze OM, bez strefowania	Propozycji nie uwzględniono. Zapis zmieniono.
RMA, UM Gdańsk			6.1.2	Dodać pasy rowerowe Dodać dostosowanie sieci ulic lokalnych i zbiorczych do bezpiecznego poruszania się rowerem poprzez stosowanie urządzeń infrastrukturalnych i organizacji ruchu strefowego uspokajania ruchu.	Uwzględniono
RMA, UM Gdańsk			6.1.3 Zadanie obejmuje kształtowanie otoczenia szkół przez placówki szkolne przy udziale samorządów gminnych i zarządów drogowych z zastosowaniem urządzeń bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów (uwzględniających potrzeby dzieci), zorganizowania stanowisk parkingowych dla rodziców podwożących dzieci i stanowisk dla autobusów dowożących dzieci, a także zastosowania urządzeń ochrony pieszych i rowerzystów na najbardziej uczęszczanych przez dzieci trasach w drodze do szkoły	Zadanie obejmuje kształtowanie otoczenia szkół przez placówki szkolne przy udziale samorządów gminnych i zarządów drogowych z zastosowaniem urządzeń bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów (uwzględniających potrzeby dzieci), zorganizowania minimalnej ilości stanowisk parkingowych dla rodziców podwożących dzieci i stanowisk dla autobusów dowożących dzieci, uspokojenie ruchu na ulicach w pobliżu szkoły, a także zastosowania urządzeń ochrony pieszych i rowerzystów na najbardziej uczęszczanych przez dzieci trasach w drodze do szkoły	Nie uwzględniono
RMA, UM Gdańsk			6.1.4	Dodać: likwidowanie barier infrastrukturalnych ), w tym rezygnacja z przejść podziemnych i nadziemnych na rzecz przejść dla pieszych na poziomie jezdni, zwłaszcza w centrach miast i	To nie jest działanie związane z poprawą bezpieczeństwa



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
				dzielnic mieszkaniowych.	
Michał Miszewski, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni, Dział Inżynierii Transportu				Strony dokumentu powinny być ponumerowane.	Uwzględniono
				Brakuje konsekwencji w formatowaniu list wypunktowania od myślników – czasami na końcu są przecinki, czasami nie. W niektórych listach na końcu wiersza znajdują się średniki. Podobnie z dwukropkami przed listą myślników. W niektórych przypadkach punkty zaczynają się wielką literą, a w niektórych nie.	Uwzględniono
				Pod koniec dokumentu zostaje wprowadzone określenie Metropolii GGS. We wcześniejszej części cały czas wykorzystywane jest wyłącznie określenie OM, co skutkuje brakiem spójności.	Uwzględniono
	5			„mobilności środkami transportu” – błąd językowy	Uwzględniono
	8			pkt 2 – problemem nie jest obsługa portów transportem kolejowym, tylko niewielkie wykorzystanie tej gałęzi transportu w ich obsłudze.	Dokonano korekty



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
	10			co oznacza liczba 700 w liście pkt. b? Skrótów nr przy numerach linii kolejowych powinny być rozpoczynane małą literą. W punkcie c zweryfikować opis odnośnie dróg wodnych E-70 i E-40 – dwukrotnie pojawia się „i”.	Dokonano korekty
	12			zdanie w pierwszej linijce zaczyna się od małej litery.	Dokonano korekty
	13			tytuł tabeli nie jest spójny z jej zawartością. W tabeli opisana jest funkcjonalność obszaru metropolitalnego i jej powiązanie z transportem, a nie funkcje systemu transportu.	Dokonano korekty
	16			w zakresie integracji nie zaznaczono potrzeby integracji organizacyjnej transportu zbiorowego (przynajmniej w zakresie komunikacji miejskiej w niektórych miastach). Skrótów nazw parkingów P&R itd. nie są rozwinięte w tekście. Sformułowanie „rozszerzanie zasięgu przestrzennego objętego ITS” jest nieprecyzyjne – chodzi raczej o zasięg przestrzenny funkcjonowania ITS.	Dokonano korekty
	18			w przedostatnim akapicie powtarza się słowo „poprzez”.	Dokonano korekty
	19			nieprecyzyjne określenie „planowanie przestrzenne gospodarcze i społeczne”. Planowanie przestrzenne jest złożonym procesem uwzględniającym aspekty społeczno-ekonomiczne. W celach zrównoważonej mobilności powinien znaleźć się zapis o	Nie uwzględniono



Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
				konieczności zwiększenia poziomu bezpieczeństwa transportu dla wszystkich uczestników ruchu oraz zapewnienia niezawodności funkcjonowania systemu jako całości.	
	20			nieprecyzyjne określenie „przebudowa [...] bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych”.	Uwzględniono
	22			czy podział zaprezentowany w tabeli jest propozycją autorów, czy został przyjęty na podstawie innego opracowania? Jeśli tak, należy podać źródło. W nagłówku uzupełnić, że chodzi o scenariusze rozwoju transportu. W ostatniej linii na stronie zamiast „dużą” powinno być „duża”. Ponadto nie należy powtarzać tego samego przymiotnika dwa razy w tym samym zdaniu. Szczególnie, że „duży” jest w tym przypadku określeniem niezbyt fachowym.	Uwzględniono częściowo
	23			dłaczego w scenariuszu restrykcyjnym udział transportu zbiorowego jest mniejszy niż w scenariuszu zrównoważonym?	Błąd poprawiono
	26			poprawić fragment „z zachowaniem bezpieczeństwa podstawowych standardów bezpieczeństwa”.	Dokonano korekty
	28			poprawić fragment „multimodalną dostępność w podróżach multimodalnych”.	Dokonano korekty





# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
	29			w zadaniu 1.1 powinna być „rozbudowa” a nie „rozbudową”.	Dokonano korekty
	30			dwie kropki na końcu tytułu rysunku. Brak źródła. Poprawić fragment „uzyskanie standardów technicznych drogowej i kolejowej właściwych dla infrastruktury”	Dokonano korekty
	31			w zadaniu 2.5 powinna być modernizacja infrastruktury. Rozdział 6.4. powinien zaczynać się od kolejnej strony.	Dokonano korekty
	32			sformułowanie „procesy peryferyzacji miast” nie jest zbyt trafne pod względem językowym. Miasta nie tracą na swoim znaczeniu, tylko rozbudowują się ich strefy peryferyjne, zatem lepiej użyć pojęcia suburbanizacji. Ponadto poprawić fragment „gdzie występują największe gęstości celów <u>podróży</u> , <u>duży udział krótkich podróży</u> <u>głównym celem</u> <u>jest</u> zapewnienie sprawnego systemu transportowego OM” – korekty wymaga dobór spójników/interpunkcji. Podobnie w drugim myślniku (poza trzonem). Bardziej czytelna byłaby miara udziału podróży wykonywanych transportem zbiorowym w ogólnej liczbie podróży zmotoryzowanych.	Dokonano korekty
	33			styl numeracji jest inny niż w pozostałej części dokumentu (na str. 37, 41, 45 również).	Dokonano korekty



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
	36			powinien umożliwiać „szybką” reakcję. Brak litery „M” w skrótce MZKZG. Organizatorem komunikacji miejskiej w Wejherowie jest Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo. Brak „przez” we fragmencie „usług przewozowych organizowanych ZTM w Gdańsku” .	Dokonano korekty Organizatorem komunikacji miejskiej w Wejherowie jest UM w Wejherowie.
	41			na jakiej podstawie przyjęto 3% aktywnej mobilności jako miarę realizacji celów?	Na podstawie wykonanych prognoz
	47			w zadaniu 6.3.2. oraz 6.3.3. zasadne jest używanie innego spójnika niż „i”. W 6.3.2. „i” występuje dwukrotnie obok siebie.	Uwzględniono częściowo
	50			poprawić „monitorowania powinno dotyczyć”. Ponadto punkty z listy powinny być napisane w odpowiedniej, jednolitej formie (a nie np. dotyczyć: - listy, - zebranie, - porównania). Poprawić „w nie później niż w 2019 roku”. W 7.2. stanowią rekomendacje (l. mn.) dla zapisów takich dokumentów jak... W nazwie studium (SUIKZP) pominięto „i kierunków”.	Uwzględniono częściowo
Agnieszka Rodak, UM Rumia	s. 9	2.2	rozwój podstawowego układu ulic w innych miastach OM, w tym: trasa dojazdowa do suchego portu w Zajęczkowie Tczewskim, tunel pod linią kolejową w ciągu ulicy Sikorskiego łączący dwie części Pruszcza Gdańskiego, przebudowa „wąskich gardeł” na ulicach Starowiejska, I Dywizji WP,	rozwój podstawowego układu ulic w innych miastach OM, w tym: trasa dojazdowa do suchego portu w Zajęczkowie Tczewskim, tunel pod linią kolejową w ciągu ulicy Sikorskiego łączący dwie części Pruszcza Gdańskiego, przebudowa „wąskich gardeł” na ulicach Starowiejska, I Dywizji WP, Dąbrowskiego, Pomorska, Kosynierów w Rumi, <b>budowa tuneli</b>	Uwzględniono



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
	s.10		<p>Dąbrowskiego, Pomorska, Kosynierów w Rumi, budowa bezkolizyjnego węzła „ZRYW” wraz z funkcją Park&amp;Ride w Wejherowie,</p> <p>☑☑wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej, w tym: rozbudowa systemu TRISTAR w OM, stosowanie środków bezpieczeństwa ruchu drogowego, organizacja stref wyłączonych z ruchu samochodowego w miastach OM.</p> <p>- rozwój kolei aglomeracyjnej (SKM, PKM),</p> <p>☑ rozbudowa/modernizacja układu linii trolejbusowych w Gdyni i Sopocie (w tym zastosowanie superkondensatorów),</p> <p>- integracja dynamicznej informacji o usługach środków transportu zbiorowego w ramach systemu TRISTAR</p>	<p>łączących dwie części Rumi ul. Towarową z Grunwaldzką oraz Gdańską z Sobieskiego, budowa bezkolizyjnego węzła „ZRYW” wraz z funkcją Park&amp;Ride w Wejherowie,</p> <p>☑☑wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej, w tym: rozbudowa systemu TRISTAR w OM <b>również poza rdzeniem aglomeracji</b>, stosowanie środków bezpieczeństwa ruchu drogowego, organizacja stref wyłączonych z ruchu samochodowego w miastach OM.</p> <p>- rozwój kolei aglomeracyjnej (SKM, PKM), <b>w tym budowa nowych przystanków np. Rumia Biała Rzeka,</b></p> <p>- rozbudowa/modernizacja układu linii trolejbusowych w Gdyni i Sopocie <b>z uwzględnieniem najbliższej położonych miast i gmin (w tym zastosowanie superkondensatorów),</b></p> <p>- integracja dynamicznej informacji o usługach środków transportu zbiorowego w ramach systemu TRISTAR <b>również poza rdzeniem OM</b></p>	<p>Uwzględniono</p> <p>Uwzględniono w programie</p>
	s. 13	3	<p>☑☑siedziba władzy rządowej (urząd wojewódzki)</p> <p>☑ siedziba samorządowych województwa</p>	<p>☑siedziba władzy rządowej (urząd wojewódzki)</p> <p>☑ siedziba samorządowych województwa pomorskiego</p>	Skorygowano



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
			<p>pomorskiego</p> <p>☒ urzędy miejskie i gminne</p> <p>☒ inne instytucje o zasięgu ponadlokalnym (itp. Delegatury, oddziały itp.)</p>	<p>☒ <b>urzędy miejskie, starostwa i urzędy gminne</b></p> <p>☒ inne instytucje o zasięgu ponadlokalnym (itp. Delegatury, oddziały itp.)</p>	
	s.31	6.3	<p>Modernizacja infrastruktura dostępowej do Portu Morskiego Gdynia</p> <p>Zadanie obejmuje modernizację bezpośrednich dojazdów drogowych i kolejowych od strony lądu</p>	<p>Modernizacja <b>infrastruktury</b> dostępowej do Portu Morskiego Gdynia</p> <p>Zadanie obejmuje modernizację bezpośrednich dojazdów drogowych i kolejowych od strony lądu</p>	Dokonano korekty
	s.34	6.4/ 3.3.3  6.4/ 3.5.1	<p>Rozbudowa sieci transportu miejskiego z trakcją elektryczną.</p> <p>Zadanie obejmuje rozbudowę sieci tramwajowej w Gdańsku i trolejbusowej w Gdyni i Sopocie z przedłużeniem do pętli tramwajowej w Oliwie.</p> <p>Budowa obwodnic miast.</p> <p>Zadanie obejmuje budowę obwodnic Malborka, Sierakowic, Tczewa, Wejherowa, Władysławowa, Żukowa w celu redukcji ruchu tranzytowego degradacji infrastruktury miejskiej i ograniczenia emisji hałasu i substancji szkodliwych w obszarach zabudowanych.</p>	<p>Rozbudowa sieci transportu miejskiego z trakcją elektryczną.</p> <p>Zadanie obejmuje rozbudowę sieci tramwajowej w Gdańsku i trolejbusowej w Gdyni, <b>Rumi</b> i Sopocie z przedłużeniem do pętli tramwajowej w Oliwie.</p> <p>Budowa obwodnic miast.</p> <p>Zadanie obejmuje budowę obwodnic Malborka, Sierakowic, Tczewa, Wejherowa, Władysławowa, Żukowa w celu redukcji ruchu tranzytowego degradacji infrastruktury miejskiej i ograniczenia emisji hałasu i substancji szkodliwych w obszarach zabudowanych <b>oraz realizację alternatywnego</b></p>	<p>Uwzględniono w Strategii</p> <p>Radni Rumi odrzucili projekt przedłużenia traktacji elektrycznej drogowej do Rumi, który był zapisany w ZPRTP ZKM w Gdyni w 2003 r.</p>



# Strategia Transportu i Mobilności

Autor uwagi	Nr strony	Numer rozdziału	Pierwotna treść opracowania	Uwaga	Odpowiedź
				połączenia drogowego na odcinku Rumia – Reda przebiegającego w kierunku północnym.	