Strategia
Transportu i Mobilności

Uwaga ze strony OMG-G-S, dot. powiązań z Strategią ZIT i PGN

Prosimy o zawarcie zapisów dot. powiązania ze Strategią ZIT i Planem Gospodarki Niskoemisyjnej. Poniżej propozycje brzmienia zapisów w STIM.

Zapis w Strategii Transportu i Mobilności – propozycje[1]

STIM w część głównej przedstawia całościową koncepcję rozwoju transportu metropolitalnego dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Załączniki do STIM dodatkowo uszczegółowiają i uzasadniają przedsięwzięcia transportowe wskazane w Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.

Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 wraz z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej dla obszaru ZIT stanowią odpowiedź na wyzwanie zapewnienia spójnej i zintegrowanej strategii rozwoju transportu miejskiego.

Zapis w Strategii ZIT – propozycje

Na stronie 109 Strategii ZIT:

Obecny zapis: ~~Cel strategiczny nr 3 i wynikające z niego przedsięwzięcia znajdują swoje uzasadnienie w Strategii Transportu i Mobilności OM do roku 2030, z którą są komplementarne i spójne.~~

Propozycja: Całościową koncepcję rozwoju transportu miejskiego na terenie OM G-G-S wraz z uszczegółowieniem i uzasadnieniem realizacji przedsięwzięć transportowych wskazanych w Strategii ZIT zawiera Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 (STIM).

STIM wraz z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej dla obszaru ZIT stanowią odpowiedź na wyzwanie zapewnienia spójnej i zintegrowanej strategii rozwoju transportu miejskiego.

---

[1] Konieczność uwzględniania zapisów wynika z Umowy Partnerstwa pomiędzy Polską o UE oraz z podobnych zapisów w Strategii ZIT.

***Umowa partnerstwa**: Strategia ZIT określa całościową koncepcję rozwoju transportu miejskiego na terenie objętym ZIT. Strategia ZIT w powiązaniu z planem gospodarki niskoemisyjnej stanowi tym samym odpowiedź na wskazane w części diagnostycznej wyzwanie zapewnienia spójnej zintegrowanej strategii rozwoju transportu miejskiego.*

….. [oraz na końcu wstępu:]

Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 wraz z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej dla obszaru ZIT stanowią odpowiedź na wyzwanie, wskazane w diagnozie Umowy Partnerstwa, zapewnienia spójnej i zintegrowanej strategii rozwoju transportu miejskiego.

Na stronie 127 Strategii ZIT:

6.2. SPÓJNOŚĆ Z METROPOLITALNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI

Rozdział zostanie uzupełniony po zatwierdzeniu następujących dokumentów strategicznych (w opracowaniu):

1. Strategia Transportu i Mobilności do 2030 roku (STIM)
2. Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla obszaru ZIT (PGN ZIT)
3. Strategia Rozwoju Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku

Ponadto STIM wraz z PGN ZIT stanowią odpowiedź na wyzwanie zapewnienia spójnej i zintegrowanej strategii rozwoju transportu miejskiego. Opracowanie obu dokumentów odbywało się równolegle do prac nad Strategią ZIT, co zapewniło spójność i komplementarność ich zapisów.

ODPOWIEDŹ AUTORÓW STiM: Uwagę uwzględniono, zapisy zostały dodane do opracowania

LISTA UWAG NIEUWZGLĘDNIONYCH bez wystarczającego uzasadnienia
STIM, wersja VI, z 21 sierpnia 2015 r.

AUTOR UWAG:
Czesław Kordel, MZK Wejherowo, tel. 58 572 29 30 ckordel@mzkwejherowo.pl
Część dokumentu:
UWAGI DO TREŚCI Strategii STIM 2030

Urząd Miejski w Wejherowie prosi o ustosunkowanie się do zgłoszonych do STIM uwag Pana Czesława Kordela (MZK Wejherowo) - strona 32 załącznika "odpowiedzi na uwagi - część II-KJ-20-08-2015 ". Zapisano przy uwadze: "uwzględniono częściowo", natomiast według autora uwag nie uwzględniono zupełnie. W 3.2.4 i 3.2.5 nie ma nic na temat autobusów elektrycznych w Wejherowie. Jest tylko ogólny zapis w 3.2.5 o pojazdach niskoemisyjnych. Proponowany zapis „oraz sieci autobusów elektrycznych (elektrobusów) z punktami doładowywania baterii w Wejherowie i Redzie„ powinien zostać dopisany do punktu 3.2.5.
Błędem jest również nieuwzględnienie „oddział w Wejherowie" w 6.4. rys 10 na stronie 73.

Magdalena Rabiega
samodzielne stanowisko ds. planowania
Urząd Miejski w Wejherowie
Tel. 58 677 70 09
planowanie@um.wejherowo.pl

nr strony	numer rozdziału	Tekst – jest	**Tekst – winno być**	**Odpowiedź wykonawcy STIM**
62	6.3 PROGRAM 3, tabl 6.3 Program nr 3 - kluczowe zadania , nr	…	oraz sieci autobusów elektrycznych (elektrobusów) z punktami doładowywania baterii w Wejherowie i Redzie	Uwzględniono częściowo

	zadania 3.2.4 na końcu opisu			
72	6.4, rys. 6.10	…	Oddział Wejherowo	Nie uwzględniono

ODPOWIEDŹ AUTORÓW STiM: Proponowane przez Dyrektora MZK Wejherowo Czesława Kordel i Urząd Miejski w Wejherowie zmiany w treści Strategii, a dotyczące autobusów elektrycznych zawarte są na str. 25 opracowania oraz w p. 3.2.5 na str. 64. Postulowane uszczegółowienie istniejących zapisów, poprzez wymienienie miast, w których wprowadzone zostaną do eksploatacji elektrobusy jest sprzeczne z przyjętą zasadą tworzenia niniejszej strategii, dla której punktem odniesienia jest obszar całej metropolii, a nie poszczególnych gmin. Przyjęty w strategii zapis umożliwia poszczególnym gminom wprowadzanie elektrobusów do eksploatacji i podejmowanie działań umożliwiających dofinansowanie ich zakupu, umożliwiając poszczególnym gminom podejmowanie samodzielnych decyzji w tej kwestii. Właściwym dokumentem zawierającym zapis o wprowadzeniu do eksploatacji elektrobusów w Wejherowie i Redzie jest Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Wejherowa i Gmin Objętych Porozumieniem Komunalnym na lata 2013-2025.

Jednocześnie doprecyzowano zapis w p. 3.2.5 na str. 64 poprzez zmianę istniejącego zapisu w nowym brzmieniu: Wspieranie zakupu niskoemisyjnych pojazdów transportu zbiorowego i budowy infrastruktury związanej z ich eksploatacją (tramwaje, trolejbusy, elektrobusy, ekologiczne autobusy, kolej elektryczna itp.).

Nie zgadzamy się z twierdzeniem, że błędem jest nieuwzględnienie w planowanym powołaniu Metropolitalnego Zarządu Transportu Publicznego oddziału w Wejherowie. Zakładając przeniesienie emisji, sprzedaży i kontroli biletów na poziom zarządu (centrali) MZTP (co zdeterminowane jest wymogami integracji taryfowo-biletowej), funkcje organizatorskie jakie mógłby pełnić oddział w Wejherowie sprowadzą się de facto do układania rozkładów jazdy. Powoływanie odrębnego oddziału w Wejherowie nie znajduje więc uzasadnienia ekonomicznego, w tym zwłaszcza w zakresie budowy efektywnych struktur organizacyjnych. Z podobnym postulatem może wystąpić Tczew, a także nie posiadający własnych przewoźników Sopot i Pruszcz Gdański, co ostatecznie podważy sensowność budowy zintegrowanej struktury organizującej i zarządzającej transportem publicznym w OM. Pragnę jednocześnie ponownie zwrócić uwagę, że Miasto Wejherowo podejmować będzie autonomiczne decyzje w zakresie: procedury wyboru i kontraktowania przewoźnika/ów do obsługi przewozowej, rodzaju pojazdów obsługujących Wejherowo (w tym możliwość wprowadzenia do obsługi elektrobusów) i zakresie oferty przewozowej w powiązaniu z wysokością jej finansowania.

Dodatkowe uwagi:

W tabeli 6.3 w zadaniu 3.2.4 mówi się o rozwoju transportu miejskiego z trakcja elektryczną, a w 3.2.5 o autobusach niskoemisyjnych, ale ani słowa o autobusach elektrycznych (elektrobusach) z punktami doładowywania baterii w Wejherowie i Redzie.	odpowiedziano powyżej
W schemacie koncepcyjnym funkcjonowania MZTP rys. 6.10, brakuje moim zdaniem, obok oddziału Gdańska i Gdyni, oddziału w Wejherowie. Całkowicie nie przewiduje się prowadzenia sprzedaży biletów przez operatora, jakim jest MZK Wejherowo.	odpowiedziano powyżej
Wskazywanie na rozwój TRISTARA, który skutecznie zmniejszy kongestie drogowe do 2030, to raczej pobożne życzenia. Widzę potrzebę jego rozwoju ale po porządnej rekonstrukcji założeń i oprogramowania informatycznego.	Rozwój zaawansowanych systemów zarządzania ruchem jest jednym ze strategicznych działań, których celem jest między innymi zwiększenie sprawności funkcjonowania istniejących sieci drogowych, zmniejszenie zatłoczenia na drogach , a także poprawa bezpieczeństwa, zmniejszenia emisji spalin itp. Na poziomie strategicznym nie mówimy o szczegółach technologicznych, ale o celach i kierunkach rozwoju systemu oraz o działaniach jakie należy podjąć, aby te cele zrealizować. Rozwój systemu TRISTAR w rdzeniu OM jest jednym z działań strategicznych umożliwiających zwiększenie sprawności istniejącej infrastruktury transportowej, poprawę warunków ruchu, poprawę bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie uciążliwości ruchu.
Nastawienie na rozwój komunikacji rowerowej można pochwalić, ale nigdzie nie wyczytałem o działaniach w zakresie rozwiązań technicznych prawnie dopuszczających bezpieczny przewóz rowerów w autobusach. Autobusy nie posiadają homologacji na przewóz rowerów.	Poziom ogólności strategii wyklucza, możliwość wprowadzania zapisów o szczegółach technicznych przewozu rowerów w pojazdach komunikacji miejskiej**.**

AUTOR UWAG:
Filip Bebenow
Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych
Część dokumentu:
UWAGI DO TREŚCI Strategii STIM 2030

Szanowna Pani,

Uważamy, że odnoszące się do linii kolejowych Prawy Brzeg Wisły - Stegna - Sztutowo oraz Stegna - Nowy Dwór Gdański stwierdzenie "linie te należą do linii o znaczeniu turystycznym i wymagają uzasadnienia na podstawie studiów wykonalności i ujęcia finansowania przewozów w planie transportowym województwa pomorskie" nie stanowi kryterium wpisania lub nie wpisania do Strategii. Zdanie swoje motywujemy tym, iż jesteśmy przedsiębiorcą kolejwoym w myśl Art. 4 Ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594, z późn. zm.), co potwierdzają przyznane przez Urząd Transportu Kolejwego Świadectwa Bezpieczeństwa Przewoźnika Kolejowego (131/PK/12) oraz Zarządcy Infrastruktury (218/ZI/12). Ponadto Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych jest operatorem linii kolejowych zgodnie z postanowieniami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r., poz. 13, z późn. zm.), która mówi:

Art. 4, pkt. 24 - umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej. Żuławska Kolej Dojazdowa jest eksploatowana na podstawie umowy dzierżawy z dn. 21 czerwca 2004 r., która została kilkukrotnie aneksowana, dzięki czemu dostosowano ją do postanowień wprowadzonej w życie Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Umowa zawarta jest zatem pomiędzy organizatorem publicznego transportu zbiorowego (Powiat Nowodworski, reprezentowany przez Starostę Powiatu) a operatorem publicznego transportu zbiorowego (Pomorskim Towarzystwem Miłośników Kolei Żelaznych. Oba w/w podmioty wyczerpują ustawowe definicje organizatora publicznego transportu zbiorowego (Art. 4, pkt. 9) i operatora (Art. 4, pkt. 8). **Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych prowadzi działalność gospodarczą w zakresie przewozu osób. Umowa między Powiatem Nowodworskim a Towarzystwem określa linie komunikacyjne, na których odbywają się kolejowe przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej. Roczny rozkład jazdy pociągów pasażerskich jest uzgadniany z organizatorem publicznego transportu zbiorowego**.

Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych jest jedyną w Polsce koleją wąskotorową prowadzącą **regularny ruch pasażerski w oparciu o umowę o świadczeniu usług publicznych**. Z racji faktu, iż praca Żuławskiej Kolei Dojazdowej opiera się w znacznym stopniu na pracy wolontariuszy, a jej przywrócenie do „życia" jest inicjatywą obywatelską na skalę niespotykaną w Polsce – pomoc jest niezbędna dla zapewnienia dalszego jej funkcjonowania.

W związku z powyższym kwalifikowanie jakiejkolwiek linii kolejowej jako "turystycznej" powinno obejmować nie tylko linie Żuławskiej Kolei Dojazdowej, ale przede wszystkim linie Reda - Hel oraz Lębork - Łeba. Prosimy zatem o uwzględnienie naszej uwagi lub wykreślenie wszystkich inwestycji związanych z liniami o dominującej funkcji turystycznej.

"Uwzględniono w grupie organizatorów transportu" to sformułowanie niezgodne ze stanem faktycznym, ponieważ zgodnie z przytoczoną wyżej podstawą prawną (Dz. U. z 2011 r., poz. 13, z późn. zm.) organizatorem transportu jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem", o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, a więc niemożliwe jest zaliczenie PTMKŻ do grupy organizatorów transportu.

Łączę wyrazy szacunku
Filip Bebenow
Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych

ODPOWIEDŹ AUTORÓW STiM: Uwagę uwzględniono – linię dopisano w punkcie 3.2.2

Szanowny Panie,

Zgodnie z plikiem "Odpowiedzi do uwag" moja uwaga dot. rozdziału 4.1 (i tablicy 4.4) została uwzględniona. Ale wskazywana tablica została usunięta z głównej części Studium i przeniesiona do załącznika nr 5. I w tym pliku, w tabeli 3.7, uwaga nie została uwzględniona, tzn. nadal nie ma wiersza "Linia 234 (Stara Piła-Kokoszki) wraz z połączeniem z linią PKM (linią 248)".

I jeszcze gwoli ścisłości - według wszystkich formalnych źródeł nazwa miejscowości przy linii 299 to Glincz, a nie Glińcz.

Z poważaniem,

Piotr Odya
ODPOWIEDŹ AUTORÓW STiM: Uwagę uwzględniono, zapis dodano.

Urząd Miasta Rumi *– uwagi do Analiz*

nr strony	numer rozdziału	Tekst – jest	**Tekst – winno być**	**Uwaga**	**Odpowiedź Wykonawcy**
16	2.2	Linie 9, 202, 131 na obszarze GOM przewidziano do prowadzenia po nich ruchu pasażerskiego, natomiast linie 201, 203 dedykowane zostały ruchowi towarowemu.	Linie 9, 202, 131 na obszarze OM przewidziano do prowadzenia po nich ruchu pasażerskiego, natomiast linie 201, 203 dedykowane zostały ruchowi towarowemu.	Proszę o wyjaśnienie zwrotu „zakończono” w komentarzu do uwag wniesionych do połowy lipca br. Dlaczego nie uwzględniono uwagi UMR „na obszarze OM” ?	Uwagę niepoprawnie zinterpretowano. Uwagę uwzględniono
41	3.4	Łącznik Morska - Hutnicza Obwodnica Malborka	Łącznik Morska - Hutnicza Alternatywne połączenie drogowe na odcinku Rumia – Reda w kierunku północnym	Proszę o wyjaśnienie zwrotu „zakończono”. Proszę wyjaśnienie dlaczego nie uwzględniono uwagi UMR?	Uwagę niepoprawnie zinterpretowano. Alternatywne połączenie drogowe na odcinku Rumia-Reda w kierunku

			Obwodnica Malborka		Północnym zostało zapisane jako OPAT na stronie 41 (w tabeli)
42	3.4	**Sieć tramwajowa** Nowa Podmiejska-Małomiejska Nowa Chmielna Droga Zielona, Obrońców Wybrzeża	**Sieć tramwajowa i trolejbusowa** Nowa Podmiejska-Małomiejska Nowa Chmielna Droga Zielona, Obrońców Wybrzeża Rozbudowa sieci trolejbusowej na terenach Gdyni, Rumi i Sopotu.	Proszę wyjaśnienie dlaczego nie uwzględniono uwagi UMR? Proszę o wyjaśnienie zwrotu „zakończono”	W tej tablicy zamieszczono inwestycje związane z rozwojem infrastruktury. Nie dotyczy zaś rozwoju siatki połączeń transportu zbiorowego, a zgodnie z informacjami ZKM w Gdyni, nie planuje się budowy nowych odcinków sieci trakcyjnej dla trolejbusów. Zamiast tego planuje się inwestować w pojazdy o zasilaniu akumulatorowym.
49	3.6.1	Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej ma kluczowe znaczenie dla rozwiązania problemów transportu miast, gmin i powiatów składających się na trójmiejską metropolię. Dla obszaru Miasta Gdyni, Rumii i Redy budowa trasy OPAT jest niezbędnym warunkiem efektywności układu ulicznego, polepszenia warunków ruchu tranzytowego i wewnętrznego oraz odciążenia śródmiejskich odcinków, którymi przebiega obecnie droga krajowa nr 6. Ponadto ograniczenia techniczne Estakady	Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej ma kluczowe znaczenie dla rozwiązania problemów transportu miast, gmin i powiatów składających się na trójmiejską metropolię. Dla obszaru Miasta Gdyni, Rumi i Redy budowa trasy OPAT jest niezbędnym warunkiem efektywności układu ulicznego, polepszenia warunków ruchu tranzytowego i wewnętrznego oraz odciążenia śródmiejskich odcinków, którymi przebiega obecnie droga krajowa nr 6. Ponadto ograniczenia techniczne Estakady Kwiatkowskiego wymuszają rozbudowę sieci	Proszę wyjaśnienie dlaczego nie uwzględniono uwagi UMR: „skonsolidowanie obszarów zaplecza logistycznego Portu Gdynia (Dolina Logistyczna)”. Proszę o wyjaśnienie zwrotu „zakończono”.	Uwagę uwzględniono, zapis dodano.

		Kwiatkowskiego wymuszają rozbudowę sieci drogowej o nowy dojazd do portu w Gdyni. Zarówno fragment OPAT, jak i planowana Droga Czerwona pomiędzy OPAT, a Estakadą Kwiatkowskiego będzie właśnie główną drogą dojazdową do portu. Przeprowadzone symulacje wykazały zasadność budowy obu tych odcinków (Rys. 3.9). Inwestycja ta przyczyni się do znacznego (o ok. 40%) zmniejszenia ruchu przebiegającego przez ścisłe obszary miejskie Gdyni, Rumi i Redy, ponadto pozwoli na: - sprawne połączenie północno-zachodniej części województwa pomorskiego z metropolią, - stworzenie dogodnego tranzytowego ciągu komunikacyjnego w kierunku Szczecina, głównie dla ciężkich pojazdów, …	drogowej o nowy dojazd do portu w Gdyni. Zarówno fragment OPAT, jak i planowana Droga Czerwona pomiędzy OPAT, a Estakadą Kwiatkowskiego będzie właśnie główną drogą dojazdową do portu. Przeprowadzone symulacje wykazały zasadność budowy obu tych odcinków (Rys. 3.9). Inwestycja ta przyczyni się do znacznego (o ok. 40%) zmniejszenia ruchu przebiegającego przez ścisłe obszary miejskie Gdyni, Rumi i Redy, ponadto pozwoli na: - sprawne połączenie północno-zachodniej części województwa pomorskiego z metropolią, - skonsolidowanie obszarów zaplecza logistycznego Portu Gdynia (Dolina Logistyczna), - stworzenie dogodnego tranzytowego ciągu komunikacyjnego w kierunku Szczecina, głównie dla ciężkich pojazdów, …		
61	3.6.4	**Linia kolejowa nr 250 (Rumia – Wejherowo)** Dynamiczny rozwój Rumi, Redy i Wejherowa, będących przedłużeniem miejskiej tkanki Trójmiasta w kierunku północno-zachodnim	**Linia kolejowa nr 250 (Rumia – Wejherowo)** Dynamiczny rozwój Rumi, Redy i Wejherowa, będących przedłużeniem miejskiej tkanki Trójmiasta w kierunku północno-zachodnim przyczynia się do	Proszę wyjaśnienie dlaczego nie uwzględniono uwagi UMR: „Dynamiczny rozwój mieszkalnictwa na terenach MTK wymusza również konieczność budowy nowych przystanków na linii SKM takich jak Rumia Biała	Błędy poprawiono. Zapisu nie uszczegółowiono o przedstawione propozycje. Dodano następujący zapis: Na odcinku tym, z uwagi na dynamiczny wzrost w sąsiedztwie funkcji mieszkaniowych i

		przyczynia się do wzrostu popytu na usługi przewozowe w relacjach związanych z Trójmiastem. Jednoczesnie rozwój innych gmin, takich jak np. Luzino również skutkuje coraz większymi potokami pasażerskimi. Obecnie linia kolejowa SKM nr 250 ma swój koniec w Rumii, gdzie łączy się z linią nr 202 w kierunku Lęborka i Słupska. Wydłużenie linii 250 do Wejherowa umożliwi zwiększenie częstotliwości obsługi miast tzw. „małego trójmiasta kaszubskiego" transportem kolejowym, co przyczyni się do zwiększenia dostępności Trójmiasta transportem publicznym.	wzrostu popytu na usługi przewozowe w relacjach związanych z Trójmiastem. Jednocześnie rozwój innych gmin, takich jak np. Luzino również skutkuje coraz większymi potokami pasażerskimi. Obecnie linia kolejowa SKM nr 250 ma swój koniec w Rumi, gdzie łączy się z linią nr 202 w kierunku Lęborka i Słupska. Wydłużenie linii 250 do Wejherowa umożliwi zwiększenie częstotliwości obsługi miast tzw. „małego trójmiasta kaszubskiego" transportem kolejowym, co przyczyni się do zwiększenia dostępności Trójmiasta transportem publicznym. Dynamiczny rozwój mieszkalnictwa na terenach MTK wymusza również konieczność budowy nowych przystanków na linii SKM takich jak Rumia Biała Rzeka.	Rzeka." Proszę o wyjaśnienie zwrotu „zakończono".	usługowych, uzasadniona może być lokalizacja nowych przystanków SKM np. Rumia Biała Rzeka
27	3.2.1	Rumia – linia 201 Linia 201 – Port Oksywie	**Czy nie powinno być?** Rumia – linia 202 Linia 202 – Port Oksywie	Brak odpowiedzi na postawione pytanie. Proszę o wyjaśnienie zwrotu „zakończono".	Obecny zapis jest poprawny

Witam serdecznie,

Po zapoznaniu się z przesłanymi materiałami, kieruję do Państwa prośbę o podpowiedź w którym dokładnie miejsca, uwzględnienia się zgłoszoną przez nas uwagę w zapisach Programu.

Na stronie 23, w pliku:
http://www.metropoliagdansk.pl/upload/files/Odpowiedzi%20na%20uwagi%20do%20STiM%20OM-%20cz%C4%99%C5%9B%C4%87%20II%2021_08_2015(1).pdf
Nasza propozycja tekstu: *„budowę bezkolizyjnych przejść dla pieszych i przejazdów dla samochodów i rowerów w rejonie linii E-65 Gdańsk-Orunia celem zwiększenia bezpieczeństwa i jakości ruchu lokalnego, jak również celem zwiększenia możliwości wykorzystania linii kolejowej między Śródmieściem Gdańska a Pruszcze Gdańskim i dalej w stronę południowej Metropolii (w tym rozbudowę linii 250 SKM)”.*
Odpowiedź Wykonawcy STIM: "Uwzględniono w Programie do roku 2020".

Dziękuję

Z wyrazami szacunku***Agnieszka Bartków***
Przewodnicząca Zarządu Rady Dzielnicy Orunia-św. Wojciech- Lipce
tel. +48 607-686-009

ODPOWIEDŹ AUTORÓW STiM: Problem bezkolizyjnych przejść i przejazdów wystepuje w wielu miejscach na sieci linii kolejowych w OM, dlatego w zadaniu K 2/4 dotyczącym budowy tych przejść i przejazdów nie wymieniono z nazwy Gdańska – Oruni. Dodano jednak w zadaniu K2/4 dopisek: “w szczególności w Gdańsku-Oruni, Rumi, Redzie i Wejherowie”.

Szanowna Pani,

Zwracam uwagę na satysfakcjonujące, ale nie bardzo prawdziwe wyjaśnienie Wykonawcy w sprawie uwagi "budowa bezkolizyjnych przejść i przejazdów w Gdańsku-Oruni (celem stworzenia możliwości rozwoju połączeń SKM)" - Wykonawca deklaruje, że "Uwzględniono w Programie do roku 2020", co nie jest prawdą. Być może nie dokonano odpowiedniej korekty programu, ale może na stronie zawieszono nie tą wersję. W każdym razie nie pojawia się nazwa Orunia w kontekście budowy przejść i przejazdów (a bezwzględnie powinna).

Pozdrawiam serdecznie,

Piotr Dwojacki

ODPOWIEDŹ AUTORÓW STiM: Problem bezkolizyjnych przejść i przejazdów wystepuje w wielu miejscach na sieci linii kolejowych w OM, dlatego w zadaniu K 2/4 dotyczącym budowy tych przejść i przejazdów nie wymieniono z nazwy Gdańska – Oruni. Dodano jednak w zadaniu K2/4 dopisek: “w szczególności w Gdańsku-Oruni, Rumi, Redzie i Wejherowie”.

Wiadomość napisana przez Gdańsk Obywatelski <gdanskobywatelski@gmail.com> w dniu 28 sie 2015, o godz. 12:28:
Szanowni Państwo,
W odniesieniu do odpowiedzi Wykonawcy składam jedno zastrzeżenie redakcyjne, dotyczące nieuwzględnienia przejazdów kolejowych Gdańsk Orunia.

Na stronie 27, pierwsza pozycja od góry w pliku:
http://www.metropoliagdansk.pl/upload/files/Odpowiedzi%20na%20uwagi%20do%20STiM%20OM-%20cz%C4%99%C5%9B%C4%87%20II%2021_08_2015(1).pdf

Nasza propozycja tekstu: "- budowa bezkolizyjnych przejść i przejazdów w Gdańsku-Oruni (celem stworzenia możliwości rozwoju połączeń SKM)"

Odpowiedź Wykonawcy STIM: "Uwzględniono w Programie do roku 2020"

Nasze zastrzeżenie: **W Programie do roku 2020 nie uwzględniono zapisu o bezkolizyjnych przejściach i przejazdach na Oruni**.

W związku z powyższym serdecznie proszę o uwzględnienie Oruni (z wymieniem nazwy dzielnicy) w zapisach Strategii lub Programu.

Pozostaję z szacunkiem
Ewa Lieder

--
Gdańsk Obywatelski
www.GdanskObywatelski.pl
www.facebook.com/GdanskObywatelski

ODPOWIEDŹ AUTORÓW STiM: Problem bezkolizyjnych przejść i przejazdów wystepuje w wielu miejscach na sieci linii kolejowych w OM, dlatego w zadaniu K 2/4 dotyczącym budowy tych przejść i przejazdów nie wymieniono z nazwy Gdańska – Oruni. Dodano jednak w zadaniu K2/4 dopisek: “w szczególności w Gdańsku-Oruni, Rumi, Redzie i Wejherowie”.

UWAGI ZIWĄZANE ZE ZMIANĄ ZAPISÓW pomiędzy wersjami z lipca a 9 września 2015

1. **Węzeł Gdynia Chylonia został niesłusznie sklasyfikowany jako Węzeł Integracyjny Lokalny**. Jest to miejsce przesiadkowe zbiorowego transportu publicznego, które charakteryzują cechy przypisane Metropolitalnym Węzłom Integracyjnym. Węzeł ten spełnia wszystkie warunki określone w załączniku 5 do *Strategii Transportu i Mobilności do roku 2030*, tj. obsługuje więcej niż dwie linie kolejowe dowożące pasażerów z innych gmin tj. Rumia, Reda, Wejherowo, Lębork, Hel, Puck, Władysławowo, Kuźnica, Jastarnia, Sopot, Gdańsk, Tczew, Malbork oraz zdecydowanie więcej niż 2000 pasażerów na dobę. Jak wynika z Rysunku 4.4 *Prognozowana wymiana pasażerska na wybranych węzłach integracyjnych w OM* w roku 2014 węzeł Gdynia Chylonia obsługiwał około 7 000 pasażerów dziennie, natomiast prognozowana liczba pasażerów korzystających z węzła dla roku 2030 wynosi około 12 000 osób na dobę. Węzeł integracyjny Gdynia Chylonia posiada pełną infrastrukturę dworcową wraz z przystankiem kolejowym, zespół przystanków autobusowo-trolejbusowych obsługujących pasażerów z Gdyni oraz okolicznych gmin (np. Rumia, Koleczkowo, Kosakowo, Szemud, Wejherowo), parkingi samochodowe oraz rowerowe. Wszystkie elementy są ściśle powiązane między sobą i z układem zewnętrznym, umożliwiając w ten sposób integrację transportu kolejowego z transportem autobusowym, trolejbusowym, indywidualnym oraz rowerowym. W roku 2018 planowane jest rozpoczęcie inwestycji rozbudowy Węzła Gdynia Chylonia usprawniającej i podnoszącej standard połączeń wszystkich skomunikowanych w tym miejscu środków transportu wraz z budową podziemnego parkingu samochodowego i nową drogą rowerową. Przedsięwzięcie to dodatkowo podkreśli i umocni rangę Metropolitalnego Węzła Integracyjnego Gdynia Chylonia.

UWZGLĘDNIONO

2. W ślad za ujęciem odgałęzienia do Oksywia z zaznaczonej na mapie (rys. 6.5a) linii kolejowej przez Kosakowo do Rewy, odgałęzienie powyższe powinno zostać uwzględnione w opisie zadania 3.2.1 *Rozbudowa linii kolejowych o znaczeniu metropolitalnym*, a **węzeł Oksywie powinien zaistnieć przynajmniej w na liście przystanków zintegrowanych** (tabl. 6.4c).

UWZGLĘDNIONO

3. W zadaniu 3.1.1 w celu uzupełnienia brakujących krytycznych elementów sieci drogowej w obszarze rdzenia OM ujęto budowę lub modernizację ulic dojazdowych do portu lotniczego Gdynia-Kosakowo. **W żadnym innymi miejscu Strategii nie pojawia się natomiast informacja o istniejącej już kosztownej infrastrukturze portu lotniczego Gdynia-Kosakowo**, wymagającej celem jej uruchomienia jedynie niewielkich nakładów finansowych, zwiększając w sposób bardzo istotny dostępność zewnętrzną Metropolii.

UWZGLĘDNIONO