



FORMULARZ ZEBRANYCH UWAG
Projektu Strategii Transportu i Mobilności
Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 r.
(STIM 2030, etap IV projektu)
II tura UWAG zebranych po 20 lipca 2015 r.
(przesłane na adres biuro@metropoliagdansk.pl)

Część II

AUTOR UWAG:

Gmina Miasta Gdyni (Beata Neumann, b.neumann@gdynia.pl, tel. 668-84-36)

UWAGI OGÓLNE, w tym do map:

Niespójność treści Strategii z upublicznonym dokumentem analitycznym (część III analityczna).

UWAGI DO TREŚCI STRATEGII W WERSJI 3:

| nr strony | numer rozdziału | Pierwotna treść opracowania (tak było) | UWAGA (tak winno być) | ODPOWIEDŹ WYKONAWCY STIM |
|-----------|-----------------|---|--|--------------------------|
| 3 | - | SZIT – Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014-2020 | SZIT – Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot na lata 2014-2020 | Uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-------|--|---|------------------|
| 14 | 2.2 | Dokument Implementacyjny do Strategii Transportu (DI) | Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (DI) | Uwzględniono |
| 14 | 2.2 | Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014-2020 | Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot na lata 2014-2020 | Uwzględniono |
| 15 | 2.2 a | Rozwój podstawowego układu ulic w Gdańsku, Sopocie i Gdyni, w tym budowa/przebudowa: (...) | Rozwój podstawowego układu ulic w Gdańsku, Sopocie i Gdyni, w tym budowa/przebudowa: (...) Nowej Węglowej, Chwarznieńskiej, Unruga, Płk. Dąbka, 10-go Lutego-Dworcowa-Podjazd, Jana Nowaka Jeziorańskiego, Rdestowej z przedłużeniem do Chwaszczyna, Przelotowej. | Uwzględniono |
| 16 | 2.2 d | transportem publicznym (autobusowym i kolejowym) | transportem publicznym (kołowym i szynowym) | Nie uwzględniono |
| 17 | 2.3 | Strategia Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) | Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) | Uwzględniono |
| 18 | 2.3 | Rozwój i rehabilitacja (...) transportem kolejowym. Możliwe będą także projekty podnoszące bezpieczeństwo i konkurencyjność. | Rozwój i rehabilitacja (...) transportem kolejowym. | Uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----------------|---|--|------------------|
| 18 | 2.4 | Zapisy niniejszej Strategii wymagają szczególnej koordynacji z zapisami opracowań wykonywanych w tym samym czasie, do których należą: | Zapisy niniejszej Strategii wymagają szczególnej koordynacji z zapisami opracowań obowiązujących w tym samym czasie, w którym Strategia jest opracowana, do których należą: | Uwzględniono |
| 24 | 3.2 | (...) zgodnie z założeniami przedstawionymi w tablicach 4.2 i 4.3 | <i>Brak tablic 4.2 i 4.3 w dokumencie.</i> | Uwzględniono |
| 24 | 3.2 | Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu, głównie poprzez zarządzanie prędkością i nadzór; | Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu, głównie poprzez informowanie, edukowanie, zarządzanie prędkością i nadzór; | Uwzględniono |
| 29 | 3.6 | Zakres inwestycji powinien zawsze obejmować wszystkie elementy infrastrukturalne i systemy transportowe związane z inwestycją podstawową, tzn. z przebudową drogi muszą być związane przebudowy skrzyżowań, chodników i dróg rowerowych; (...). | Zakres inwestycji powinien zawsze obejmować wszystkie elementy infrastrukturalne i systemy transportowe powiązane z inwestycją podstawową, tzn. z przebudową drogi muszą być związane przebudowy skrzyżowań, rozbudowy drogi o dodatkową infrastrukturę (np. bus pasy) chodników i dróg rowerowych; (...). | Uwzględniono |
| 34 | 4.2 | W tablicy 4.2 | <i>Brak tablicy 4.2 w dokumencie.</i> | Uwzględniono |
| 51 | 6.1 zad. 1.2 | Strona odpowiedzialna: strona rządowa GDDKiA / samorządowa | Strona odpowiedzialna: strona rządowa GDDKiA | Nie uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|----------------|---|--|--------------|
| 53 | 6.2 | Do realizacji Programu nr 2 przyjęto siedem kluczowych zadań (...) | Do realizacji Programu nr 2 przyjęto sześć kluczowych zadań (...) | Uwzględniono |
| 54 | 6.2 zad. 2.2 | Strona odpowiedzialna: strona rządowa / Zarząd Morskiego Portu Gdańsk | Strona odpowiedzialna: strona rządowa / Zarząd Morskiego Portu Gdynia | Uwzględniono |
| 57 | 6.3 | Rys. 6.5a | <i>Wnoskujemy o ujęcie odgałęzienia do Oksywia z zaznaczonej na mapie linii kolejowej przez Kosakowo do Rewy.</i> | Uwzględniono |
| 61 | 6.3 zad. 3.1.1 | (...) w Gdyni: ul. Nowa Chwarznieńska wraz z węzłem Chwarzno, Droga Gdyńska, ul. J.N. Jeziorańskiego, ul. Kwiatkowskiego (od ul. Unruga do ul. Dąbka), ul. Dąbka, ul. Nowa Węglowa, (...) | (...) w Gdyni: ul. Chwarznieńska wraz z węzłem Chwarzno, Droga Gdyńska, ul. J.N. Jeziorańskiego, ul. Kwiatkowskiego (od ul. Unruga do ul. Dąbka), ul. Dąbka, ul. Nowa Węglowa, ul. 10-go Lutego- ul. Dworcowa – ul. Podjazd, ul. Rdestowa z przedłużeniem do Chwaszczyzna, ul. Przelotowa, (...) | Uwzględniono |
| 62 | 6.3 zad. 3.2 | | <i>Wnoskujemy o ujęcie podzadania: realizacja buspasów w obrębie podstawowego układu ulicznego.</i> | Uwzględniono |
| 62 | 6.3 zad. 3.2.1 | (...) oraz linii SKM nr 250 (Gdynia-Wejherowo | (...) oraz linii SKM nr 250 (Gdynia-Wejherowo a także rozbudowę linii PKM | Uwzględniono |
| 62 | 6.3 zad. 3.2.4 | do pętli tramwajowej w Oliwie | do pętli tramwajowej w Jelitkowie | Uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-------------------|---|--|--|
| 62 | 6.3 zad. 3.2.5 | (tramwaje, trolejbusy, elektrobusy, itd.) | (tramwaje, trolejbusy, elektrobusy, ekologiczne autobusy, itd.) | Uwzględniono |
| 63 | 6.3 zad. 3.4.1 | (wskazanych w tabl. 6.8) | (wskazanych w tabl. 6.4b) | Uwzględniono |
| 64 | 6.3 | (...) Brakujące lub niesprawne elementy sieci transportowej (...) są istotnym elementem infrastruktury transportowej, która przyczynia się do poprawy dostępności transportowej do rdzenia OM (...) | <i>Zdanie nielogiczne.</i> | Uwzględniono |
| 66 | 6.3 tabl. 6.4 | | <i>Niespójność przypisania węzłów integracyjnych (metropolitalne, lokalne) z upublicznionym dokumentem analitycznym do STIM.</i> | Uwzględniono |
| 68 | 6.3 rys. 6.8 | Opis na rysunku: Sieć szlaków rowerowych na obszarze GOM | Opis na rysunku: Sieć szlaków rowerowych w OM | Uwzględniono |
| 93 | 7.2 | Tabl. 7.1 | <i>Brak danych w kolumnie „Wartość bazowa (rok 2014)”</i> | <i>Wartość bazowa będzie ustalona przez instytucję monitorującą program</i> |
| 98 | 8.1 | (...) Jako uzupełnienie powyższego zarekomendowano stworzenie mapy połączeń rowerowych. (...) | <i>Brak informacji czy taka mapa powstała.</i> | <i>Wg wiedzy autorów mapa taka powstaje w ramach projektu „Rower Metropolitalny”</i> |



AUTOR UWAG:

Jarosław, Lipiński, Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych, ul. Jantarowa 76/11, 81-187 Gdynia, ptmkz@wp.pl tel.: 667 651 811

UWAGI OGÓLNE, w tym do map:

Uwagi odniesione zostały do projektu wersji 3

1. Należy uzupełnić Strategię o sieć Żuławskiej Kolei Dojazdowej z liniami kolejowymi Prawy Brzeg Wisły – Sztutowo oraz Stegna – Nowy Dwór Gdański (także jako przedłużenie linii komunikacyjnej tworzonej przez linią kolejową 256 Szymankowo Nowy Dwór Gdański, poprzez węzeł przesiadkowy w Nowym Dworze Gdańskim). Linie mają silne oddziaływanie i kluczowe znaczenie dla obsługi ruchu turystycznego na obszarze Żuław na zasadach publicznej komunikacji zbiorowej w tym odciążenie ruchu drogowego i zarazem zwiększenie ruchliwości turystów i mieszkańców na obszarze ich oddziaływania. Pociągi ŻKD wybierane są często jako środek transportu zamiast samochodu lub autobusu ze względu na bardziej atrakcyjny sposób podróżowania tym środkiem transportu oraz ze względu na krótszy czas podróży w okresie wzmożonego ruchu samochodowego (korki).

Dla zwiększenia udziału tego środka komunikacji publicznej w podróżach niezbędna jest rewitalizacja linii i taboru w celu zwiększenia prędkości pociągów oraz zwiększenia częstotliwości ich kursowania.

W chwili obecnej pociągi kursują na podstawie umowy na publiczny transport zbiorowy o charakterze użyteczności publicznej zawartej z Powiatem Nowodworskim.

Linie mają znaczenie także ponad regionalne poprzez istniejący węzeł przesiadkowy w Nowym Dworze Gdańskim łączący linię kolejową 256 Szymankowo Nowy Dwór Gdański z linią ŻKD Stegna Nowy Dwór Gdański oraz poprzez zakończenie linii kolejowej ŻKD przy przeprawie promowej łączącej bezpośrednio Gminę Stegna z Miastem Gdańsk. Frekwencja w pociągach relacji Grudziądz – Nowy Dwór Gdański z przesiadką w Nowym

Linie te należą do linii o znaczeniu turystycznym i wymagają uzasadnienia na podstawie studiów wykonalności i ujęcia finansowania przewozów w planie transportowym województwa pomorskiego.



Strategia Transportu i Mobilności

| | |
|--|---|
| <p>Dworze Gdańskim i dalej do Stegny i Sztutowa uruchamianych w okresie od 2009 do 2013 r. wskazuje na celowość takich działań. Uwzględnienie linii Żuławskiej Kolei Dojazdowej w Strategii jest zgodne z funkcjami metropolitalnymi systemu transportu OM przedstawionymi w tabeli 3.1 niniejszej strategii – szczególnie:</p> <ul style="list-style-type: none">- kulturalna – dobra kultury narodowej – dostęp do dóbr kultury,- turystyczna - atrakcyjne turystyczne i rekreacyjne miejsca – dostępność do miejsc rekreacji, wypoczynku,- transportowa – lokalizacja dróg transportu kolejowego, drogowego, wodnego. <p>Z uwagi na powyższe niezbędne jest włączenie Żuławskiej Kolei Dojazdowej do systemu transportu metropolitalnego ze wszystkimi tego konsekwencjami.</p> | |
| <p>2. Na Rys. 6.5a Mapa podstawowego układu kolejowego obsługującego przewozy towarowe i pasażerskie w OM do roku 2030 na str. 57 należy uzupełnić linie kolejowe (zaznaczone na zielono) Żuławskiej Kolei Dojazdowej Prawy Brzeg Wisły (Mikoszewo) – Stegna – Sztutowo i Stegna – Nowy Dwór Gdański, które obecnie istnieją i funkcjonują w ramach publicznego transportu zbiorowego użyteczności publicznej na podstawie umowy z Powiatem Nowodworskim.</p> | <p>Linie te należą do linii o znaczeniu turystycznym i wymagają uzasadnienia na podstawie studiów wykonalności i ujęcia finansowania przewozów w planie transportowym województwa</p> |



Strategia Transportu i Mobilności

| | |
|---|---|
| <p>3. Na Rys. 6.5b Kartogram prognozowanych przewozów pasażerskich na liniach kolejowych w OM w 2030 roku należy uzupełnić linie kolejowe (zaznaczone na zielono) Żuławskiej Kolei Dojazdowej Prawy Brzeg Wisły (Mikoszewo) – Stegna – Sztutowo i Stegna – Nowy Dwór Gdański, które obecnie istnieją i funkcjonują w ramach publicznego transportu zbiorowego użyteczności publicznej na podstawie umowy z Powiatem Nowodworskim. Tylko w ciągu 2 miesięcy letnich pociągi ŻKD przewożą w ramach publicznego ponad 40 tysięcy podróżnych a w perspektywie 2030 r. planowany jest ruch całoroczny.</p> | <p>Linie te należą do linii o znaczeniu turystycznym i wymagają uzasadnienia na podstawie studiów wykonalności i ujęcia finansowania przewozów w planie transportowym województwa</p> |
| <p>4. Na Rys. 6.6. Model obsługi OM transportem zbiorowym należy uzupełnić linie kolejowe Żuławskiej Kolei Dojazdowej Prawy Brzeg Wisły (Mikoszewo) – Stegna – Sztutowo, Stegna – Nowy Dwór Gdański i 256 Szymankowo – Nowy Dwór Gdański oraz o węzły integracyjne w Nowym Dworze Gdańskim, Prawym Brzegu Wisły (Mikoszewie), Stegnie i Sztutowie oraz Rybinie, jako zintegrowane z transportem wodnym Pętli Żuławskiej.</p> | <p>Linie te należą do linii o znaczeniu turystycznym i wymagają uzasadnienia na podstawie studiów wykonalności i ujęcia finansowania przewozów w planie transportowym województwa</p> |
| <p>5. Na Rys. 6.7. Mapa transportowych węzłów integracyjnych w OM należy uzupełnić linie kolejowe Żuławskiej Kolei Dojazdowej Prawy Brzeg Wisły (Mikoszewo) – Stegna – Sztutowo, Stegna – Nowy Dwór Gdański i 256 Szymankowo – Nowy Dwór Gdański, jako istniejące oraz o lokalne węzły integracyjne w Nowym Dworze Gdańskim, Prawym Brzegu Wisły (Mikoszewie), Stegnie i Sztutowie oraz Rybinie, jako zintegrowane z transportem wodnym Pętli Żuławskiej.</p> | <p>Linie te należą do linii o znaczeniu turystycznym i wymagają uzasadnienia na podstawie studiów wykonalności i ujęcia finansowania przewozów w planie transportowym województwa</p> |
| <p>6. Załącznik 3 Program Rozwoju Transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014 – 2020 dla transportu kolejowego uwzględnić w zadaniach inwestycyjnych „Rewitalizacja lub modernizacja linii kolejowych Żuławskiej Kolei Dojazdowej Stegna – Nowy Dwór Gdański i Prawy Brzeg Wisły – Sztutowo”.</p> | <p>Linie te należą do linii o znaczeniu turystycznym i wymagają uzasadnienia na podstawie studiów wykonalności i ujęcia finansowania przewozów w planie transportowym województwa</p> |



UWAGI DO TREŚCI STRATEGII W WERSJI 3:

| nr strony | numer rozdziału | Tekst – jest | Tekst – winno być | Odpowiedź wykonawcy |
|-----------|-----------------|---|--|--|
| 3 | Używane skróty | Używane skróty | Używane skróty PTMKŻ Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei żelaznych ŻKD Żuławska Kolej Dojazdowa | Nie uwzględniono |
| 16 | 2.2 | b. w zakresie infrastruktury kolejowej ... | b. w zakresie infrastruktury kolejowej - rewitalizacja linii kolejowych Żuławskiej Kolei Dojazdowej – Stegna Nowy Dwór Gdański i Prawy Brzeg Wisły – Sztutowo | Linie te należą do linii o znaczeniu turystycznym i wymagają uzasadnienia na podstawie studiów wykonalności i ujęcia finansowania przewozów w planie transportowym województwa |
| 26 | 3.3 | 3.3 Oczekiwane efekty w zakresie metropolitalnych usług transportowych ... | 3.3 Oczekiwane efekty w zakresie metropolitalnych usług transportowych ... Redystrybucja ruchu turystycznego wzdłuż szlaków komunikacji publicznej. Zrównoważony rozwój obszarów recepcji turystycznej poprzez dostępność transportową. | Nie uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|---|--|---|
| 62 | 6.3 | <p>Tabl. 6.3. Program nr 3 – kluczowe zadania</p> <p>3.2.2 Modernizacja linii kolejowych o znaczeniu metropolitalnym</p> <p>Zadanie obejmuje modernizację 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 oraz linii kolejowych o znaczeniu turystycznym.</p> | <p>Tabl. 6.3. Program nr 3 – kluczowe zadania</p> <p>3.2.2 Modernizacja linii kolejowych o znaczeniu metropolitalnym</p> <p>Zadanie obejmuje modernizację 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, linii Żuławskiej Kolei Dojazdowej (Stegna – Nowy Dwór Gdański), linii Żuławskiej Kolei Dojazdowej (Prawy Brzeg Wisły Sztutowo) oraz innych linii kolejowych o znaczeniu turystycznym.</p> | <p>Linie te należą do linii o znaczeniu turystycznym i wymagają uzasadnienia na podstawie studiów wykonalności i ujęcia finansowania przewozów w planie transportowym województwa</p> |
| 66 | 6.3 | <p>Tabl. 6.4b Planowane węzły integracyjne metropolitalne i lokalne w scenariuszu zrównoważonym</p> <p>Węzły integracyjne lokalne</p> <p>...</p> | <p>Tabl. 6.4b Planowane węzły integracyjne metropolitalne i lokalne w scenariuszu zrównoważonym</p> <p>Węzły integracyjne lokalne</p> <p>L-30 Nowy Dwór Gdański</p> <p>L-31 Prawy Brzeg Wisły (Mikoszewo)</p> | <p>Linie te należą do linii o znaczeniu turystycznym i wymagają uzasadnienia na podstawie studiów wykonalności i ujęcia finansowania przewozów w planie transportowym województwa</p> |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|--|---|------------------------|
| | | | L-32 Stegna L-33 Sztutowo L-34 Rybina (z Pętlą Żuławską) | |
| 68 | 6.3 | Partnerzy: - Urząd Marszałkowski, - samorządy gminne - zarządy transportu publicznego - zarządy dróg - PLK - przewoźnicy ładunków - podmioty gospodarcze. | Partnerzy: - Urząd Marszałkowski, - samorządy gminne - zarządy transportu publicznego - zarządy dróg - PLK - PTMKŻ (zarządca linii kolejowych Żuławskiej Kolei Dojazdowej - Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych) - przewoźnicy ładunków - podmioty gospodarcze. | Uwzględniono częściowo |
| 74 | 6.4 | Tabl. 6.5. Program nr 4 – kluczowe zadania 4.2.3 Poszerzenie zakresu integracji | Tabl. 6.5. Program nr 4 – kluczowe zadania 4.2.3 Poszerzenie zakresu integracji taryfowo- | Nie uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|---|---|--|
| | | taryfowo-biletowej transportu miejskiego Zadanie obejmuje integrację organizowaną przez samorządy lokalne i transportu kolejowego (SKM, PKM, PR), wdrożenie projektu systemu biletu elektronicznego przygotowanego przez MZKZG i docelowo objęcie integracją taryfowo-biletową transportu miejskiego w OM i regionalnego (kolejowego i autobusowego), skoordynowanie zasad korzystania z transportu zbiorowego przez rowerzystów. | biletowej transportu miejskiego Zadanie obejmuje integrację organizowaną przez samorządy lokalne i transportu kolejowego (SKM, PKM, PR, PTMKŻ (ŻKD)), wdrożenie projektu systemu biletu elektronicznego przygotowanego przez MZKZG i docelowo objęcie integracją taryfowo-biletową transportu miejskiego w OM i regionalnego (kolejowego i autobusowego), skoordynowanie zasad korzystania z transportu zbiorowego przez rowerzystów. | |
| 76 | 6.4 | Partnerzy programu: <ul style="list-style-type: none">- Zarząd OM GGS, Resort transportu, Starostwa Powiatowe (x11),- Prezydenci, burmistrzowie miast i wójtowie gmin (x53),- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku,- Zarząd Dróg Wojewódzkich, Zarządy Dróg Powiatowych,- Polskie Koleje Państwowe, Polskie | Partnerzy programu: <ul style="list-style-type: none">- Zarząd OM GGS, Resort transportu, Starostwa Powiatowe (x11),- Prezydenci, burmistrzowie miast i wójtowie gmin (x53),- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku,- Zarząd Dróg Wojewódzkich, Zarządy Dróg Powiatowych,- Polskie Koleje Państwowe, Polskie Linie | Uwzględniono w grupie organizatorów transportu |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|--|--|--|---|--|
| | | <p>Linie Kolejowe,</p> <ul style="list-style-type: none">- Porty Morskie w Gdańsku i w Gdyni, Zarząd Dróg Wodnych,- Zarząd Portu Lotniczego w Gdańsku,- Komenda Wojewódzka Policji w Gdańsku, Komendy Powiatowe Policji, Straże Gminne, Inspekcja Transportu Drogowego Oddział w Gdańsku, Transportowy Dozór Techniczny,- Wojewódzka Straż Pożarna, Powiatowe Komendy Straży Pożarnej, Jednostki Zakładowych i Ochotniczych Straży Pożarnych,- Zarządy Transportu Miejskiego i inni organizatorzy transportu, przewoźnicy transportowi,- Uczelnie i Instytuty Badawcze. | <p>Kolejowe,</p> <ul style="list-style-type: none">- Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych (zarządca linii kolejowych Żuławskiej Kolei Dojazdowej),- Porty Morskie w Gdańsku i w Gdyni, Zarząd Dróg Wodnych,- Zarząd Portu Lotniczego w Gdańsku,- Komenda Wojewódzka Policji w Gdańsku, Komendy Powiatowe Policji, Straże Gminne, Inspekcja Transportu Drogowego Oddział w Gdańsku, Transportowy Dozór Techniczny,- Wojewódzka Straż Pożarna, Powiatowe Komendy Straży Pożarnej, Jednostki Zakładowych i Ochotniczych Straży Pożarnych,- Zarządy Transportu Miejskiego i inni organizatorzy transportu, przewoźnicy transportowi,- Uczelnie i Instytuty Badawcze. | |
|--|--|--|---|--|



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|--|--|---|
| 89 | 6.6 | <p>Partnerzy programu:</p> <ul style="list-style-type: none">- Zarząd OM GGS- Starostwa Powiatowe (x8),- Prezydenci, burmistrzowie miast i wójtowie gmin (x53),- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku,- Zarząd Dróg Wojewódzkich, Zarządy Dróg Powiatowych,- Polskie Koleje Państwowe, Polskie Linie Kolejowe,- Porty Morskie w Gdańsku i w Gdyni, Zarząd Dróg Wodnych,- Zarząd Portu Lotniczego w Gdańsku,- Komenda Wojewódzka Policji w Gdańsku, Komendy Powiatowe Policji, Straże Gminne,- Inspekcja Transportu Drogowego Oddział w Gdańsku, Transportowy Dozór Techniczny,- Wojewódzka Straż Pożarna, | <p>Partnerzy programu:</p> <ul style="list-style-type: none">- Zarząd OM GGS- Starostwa Powiatowe (x8),- Prezydenci, burmistrzowie miast i wójtowie gmin (x53),- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku,- Zarząd Dróg Wojewódzkich, Zarządy Dróg Powiatowych,- Polskie Koleje Państwowe, Polskie Linie Kolejowe,- Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych (zarządca linii kolejowych Żuławskiej Kolei Dojazdowej),- Porty Morskie w Gdańsku i w Gdyni, Zarząd Dróg Wodnych,- Zarząd Portu Lotniczego w Gdańsku,- Komenda Wojewódzka Policji w Gdańsku, Komendy Powiatowe Policji, Straże Gminne, | <p>Uwzględniono w grupie organizatorów transportu</p> |
|----|-----|--|--|---|



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | <p>Powiatowe Komendy Straży Pożarnej, Jednostki Zakładowych i Ochotniczych Straży Pożarnych,</p> <p>- Zarządy Transportu Miejskiego i inni organizatorzy transportu,</p> <p>- Przewoźnicy transportowi,</p> <p>- Uczelnie i Instytuty Badawcze,</p> <p>- Wojewódzki Kurator Oświaty, Placówki oświatowe, szkoły nauki jazdy,</p> <p>- Miejskowe Ośrodki Pomocy Społecznej.</p> | <p>- Inspekcja Transportu Drogowego Odział w Gdańsku, Transportowy Dozór Techniczny,</p> <p>- Wojewódzka Straż Pożarna, Powiatowe Komendy Straży Pożarnej, Jednostki Zakładowych i Ochotniczych Straży Pożarnych,</p> <p>- Zarządy Transportu Miejskiego i inni organizatorzy transportu,</p> <p>- Przewoźnicy transportowi,</p> <p>- Uczelnie i Instytuty Badawcze,</p> <p>- Wojewódzki Kurator Oświaty, Placówki oświatowe, szkoły nauki jazdy,</p> <p>- Miejskowe Ośrodki Pomoc</p> | |
|--|--|--|--|--|

Dodatkowy komentarz: Nie ujęcie Żuławskiej Kolei Dojazdowej w przedmiotowej strategii spowoduje jej likwidację z uwagi na zużycie techniczne, co będzie stanowiło niepowetowaną stratę dla ruchu turystycznego na Żuławach w tym Obszaru Metropolitalnego także zniszczenie zabytkowej sieci kolejowej tego typu nielicznej w kraju oraz zniszczenie inicjatywy obywatelskiej w niespotykanej skali, dzięki której kolej tą odbudowano (czyli działanie antyobywatelskie)!



AUTOR UWAG:

Karol Spieglanin, Forum Rozwoju Aglomeracji Gdańskiej, k.spieglanin@frag.org.pl

UWAGI DO TREŚCI:

| nr strony | numer rozdziału | Tekst – jest | Tekst – winno być | Odpowiedź wykonawcy STIM |
|-----------|---|--|--|--------------------------|
| 7 | 2.1 Stan systemu | zjawisko postępującej peryferyzacji obszarów mieszkaniowych w Gdańsku i Gdyni oraz migracja do gmin bezpośrednio sąsiadujących z tymi miastami powoduje silny wzrost zapotrzebowania na podróże, głównie do centrum OM o skali przekraczającej techniczne, finansowe i organizacyjne możliwości dostosowywania systemu do tych potrzeb | zjawisko postępującej peryferyzacji obszarów mieszkaniowych w Gdańsku i Gdyni oraz migracja do gmin bezpośrednio sąsiadujących z tymi miastami powoduje silny wzrost zapotrzebowania na podróże transportem indywidualnym, głównie do centrum OM o skali przekraczającej techniczne, finansowe i organizacyjne możliwości dostosowywania systemu do tych potrzeb | |
| 9 | 2.2 a Perspektywy rozwoju infrastruktury transportowej OM do roku 2020 w zakresie infrastruktury drogowej | rozwój podstawowego układu ulic w Gdańsku, Sopocie i Gdyni, w tym budowa/przebudowa: ul. Nowej Spacerowej z tunelem pod Pachołkiem i Drogi Zielonej, węzła Kowale na Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta, węzła Szadółki na Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta, Trasy W-Z – etap od ul. Otomińskiej do granic Miasta Gdańska, węzła– wiadukt Biskupia Górka, Nowej Kościuszki, Nowej Bulońskiej Północnej, Nowej Bulońskiej Południowej, Nowej Politechnicznej, Nowej Warszawskiej, Nowej Jabłoniowej, Nowej Świętokrzyskiej, Jana z Kolna, Nowej Wałowej, mostu zwodzonego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 501 nad Martwą Wisłą w Gdańsku-Sobieszewie. | rozwój podstawowego układu ulic w Gdańsku, Sopocie i Gdyni, w tym budowa/przebudowa: węzła Kowale na Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta, węzła Szadółki na Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta, węzła– wiadukt Biskupia Górka, Nowej Bulońskiej Północnej, Nowej Bulońskiej Południowej, Nowej Warszawskiej, Nowej Jabłoniowej, Nowej Świętokrzyskiej, Nowej Wałowej, mostu zwodzonego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 501 nad Martwą Wisłą w Gdańsku-Sobieszewie. <i>Wykreślenie powyższych tras z kluczowych inwestycji. Są to inwestycje szkodliwa dla Gdańska i metropolii, całkowicie sprzeczne z większością postulatów dotyczących planowania przestrzennego, ochrony środowiska i powstrzymywania suburbanizacji i nadmiernego</i> | Nie uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|--|--|---|---|
| | | | użycia samochodu jako podstawowego środka transportu. Znacznie większe korzyści zarówno dla transportu, gospodarki, ale również społeczne zapewni zwolnienie rezerw przeznaczonych pod rozbudowę powyższych tras. | |
| 10 | 2.2 d Perspektywy rozwoju infrastruktury transportowej OM do roku 2020 w zakresie transportu zbiorowego | rozbudowa układu linii tramwajowych w Gdańsku wraz z towarzyszącą infrastrukturą drogową | rozbudowa układu linii tramwajowych w Gdańsku. | Nie uwzględniono |
| 10 | 2.2 d Perspektywy rozwoju infrastruktury transportowej OM do roku 2020 w zakresie transportu zbiorowego | - | - Należy położyć nacisk połączenia komunikacyjne międzycentrowe (np. Gdańsk-Tczew) a nie podmiejskie, co zwiększy atrakcyjność osadniczą centr regionalnych dla osób chcących mieszkać na tzw. wsi. Ekspresowe połączenia wewnątrzregionalne (np. Gdańsk-Tczew bez przystanków). | Nie uwzględniono |
| 11 | 2.2 d Perspektywy rozwoju infrastruktury transportowej OM do roku 2020 w zakresie infrastruktury rowerowej i pieszej | - budowa bezkolizyjnych przejść dla pieszych (kładki, tunele) | Punkt do wykreślenia. Budowa tego typu przejść na obszarach zurbanizowanych jest szkodliwa dla ruchu pieszego i rowerowego i stoi w sprzeczności z pozostałą treścią Strategii dot. rozwoju mobilności aktywnej. W związku z tym tego typu rozwiązanie nie powinno figurować jako inwestycja kluczowa. | Nie uwzględniono |
| 16 | 3.2 Pożądane cechy systemu transportu | O sprawności systemu transportowego OM decydować będą: - planowanie przestrzenne sprzyjające ograniczaniu potrzeb transportowych wewnątrz OM; | O sprawności systemu transportowego OM decydować będą: - planowanie przestrzenne sprzyjające ograniczaniu potrzeb transportowych wewnątrz OM; w miastach planowanie przestrzenne na zasadzie miasta małych odległości, co sprzyja rozwojowi ruchu pieszego i rowerowego i ogranicza tym samym transport indywidualny | Planowanie struktury miasta należy do kompetencji Strategii rozwoju transportu. |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|---|--|---|--|
| 16 | 3.2 Pożądane cechy systemu transportu | Niska emisyjność systemu transportowego OM będzie realizowana poprzez: | Podpunkt do dodania - walkę ze zbyt dużą emisją hałasu | Ten postulat realizowany jest przez przedstawione działania. |
| 19 | 3.4 Zarządzanie popytem transportowym i mobilnością | W przeciwieństwie do tradycyjnego podejścia w planowaniu transportu, koncepcja ta kładzie szczególny nacisk na zaangażowanie obywateli i interesariuszy, koordynację polityk między sektorami (transportu, zagospodarowania przestrzennego, ochrony środowiska, rozwoju gospodarczego, polityki społecznej, zdrowia, bezpieczeństwa, itp.), między poziomami samorządów oraz między sąsiadującymi ze sobą organami władzy. | W przeciwieństwie do tradycyjnego podejścia w planowaniu transportu, koncepcja ta kładzie szczególny nacisk na zaangażowanie obywateli, organizacje pozarządowe i interesariuszy, koordynację polityk między sektorami (transportu, zagospodarowania przestrzennego, ochrony środowiska, rozwoju gospodarczego, polityki społecznej, zdrowia, bezpieczeństwa, itp.), między poziomami samorządów oraz między sąsiadującymi ze sobą organami władzy. | Zmieniono zapis |
| 20 | 3.6 Racjonalizacja procesu inwestycyjnego | Zakres inwestycji powinien zawsze obejmować wszystkie elementy infrastrukturalne i systemy transportowe związane z inwestycją podstawową, tzn. z przebudową drogi muszą być związane przebudowy skrzyżowań, chodników i dróg rowerowych; z remontem lub modernizacją linii kolejowej musi być związana przebudowa systemu sterowania, bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, peronów itp. | Zakres inwestycji powinien zawsze obejmować wszystkie elementy infrastrukturalne i systemy transportowe związane z inwestycją podstawową, tzn. z przebudową drogi muszą być związane przebudowy skrzyżowań, chodników i dróg rowerowych; budowa dróg rowerowych powinna obejmować również przebudowę zjazdów, przejazdów i innych elementów wpływających na jej ciągłość ; z remontem lub modernizacją linii kolejowej musi być związana przebudowa systemu sterowania, bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, peronów itp. | Zbyt szczegółowy zapis |
| 23 | Tabl. 4.4 | Trasa Słowackiego do węzła Miszewo DW 472 | Należy wykreślić ze scenariusza zrównoważonego przedłużenie Trasy Słowackiego do DW 472 | Usunięto tabelę 4.4 |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|---|---|--|------------------|
| 25 | 5.1 Wizja | - 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 adekwatnego do oczekiwań systemu obsługi transportowej ludności z zachowaniem bezpieczeństwa podstawowych standardów bezpieczeństwa, a także poprawa świadomości społecznej w zakresie zrównoważonego rozwoju transportu, | |
| 25 | 5.2 Cele strategiczne | Cel A.2 Poprawa jakości infrastruktury transportowej warunkujących dostępność morskich i lotniczych portów w sieci TENT | Cel A.2 Poprawa jakości infrastruktury transportowej warunkujących dostępność portów morskich i lotniczego w sieci TENT ze szczególnym uwzględnieniem obsługi transportem kolejowym | Nie uwzględniono |
| 27 | 6.2 Międzynarodowa i międzymetropolitalna ranga sieci transportowej | Cel A.2 Poprawa jakości infrastruktury transportowej warunkujących dostępność portów morskich i lotniczego TENT od strony lądu | Cel A.2 Poprawa jakości infrastruktury transportowej warunkujących dostępność portów morskich i lotniczego TENT od strony lądu ze szczególnym uwzględnieniem obsługi transportem kolejowym | Nie uwzględniono |
| 30 | Tabela „Kluczowe zadania”, zad. nr 2.3 | Port Lotniczy Gdańsk, Gdynia Kosakowo Zadanie obejmuje dalszą rozbudowę infrastruktury po stronie lotniczej | Port Lotniczy Gdańsk. Zadanie obejmuje dalszą rozbudowę infrastruktury po stronie lotniczej | uwzględniono |
| 31 | 6.4 | - w trzonie OM, gdzie występują największe gęstości celów podróży, duży udział krótkich podróży głównym celem jest zapewnienie sprawnego systemu transportowego OM przy jednoczesnym zapewnieniu mieszkańcom wysokiej jakości życia i możliwości wygodnego podróżowania, poprzez stwarzanie warunków do podejmowania zrównoważonych wyborów transportowych. Podejmowane działania muszą uwzględniać hierarchiczność | - w trzonie OM, gdzie występują największe gęstości celów podróży, duży udział krótkich podróży głównym celem jest zapewnienie sprawnego systemu transportowego OM przy jednoczesnym zapewnieniu mieszkańcom wysokiej jakości życia i możliwości wygodnego podróżowania, poprzez stwarzanie warunków do podejmowania zrównoważonych wyborów transportowych. Jednym z głównych czynników determinujących wybory transportowe jest polityka planistyczna i zjawisko | Nie uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|---|---|---|--|
| | | strukturę priorytetów: piesi, rowerzyści, użytkownicy transportu zbiorowego przed użytkownikami transportu indywidualnego. | suburbanizacji, które należy możliwie ograniczyć. Podejmowane działania muszą uwzględniać hierarchiczną strukturę priorytetów: piesi, rowerzyści, użytkownicy transportu zbiorowego przed użytkownikami transportu indywidualnego. | |
| 31 | Miarami realizacji celów strategicznych będą: | -zmniejszenie emisji spalin do poziomu wymaganego regulacjami Unii Europejskiej | -zmniejszenie emisji spalin i hałasu do poziomu wymaganego regulacjami Unii Europejskiej | Problem emisji hałasu ujęty jest w kolejnym podpunkcie |
| 35 | Cele szczegółowe programu | 3) Tworzenie dobrych warunków do podnoszenia konkurencyjności usług transportu zbiorowego w stosunku do transportu indywidualnego, | 3) Tworzenie dobrych warunków do podnoszenia konkurencyjności usług transportu zbiorowego oraz transportu niezmotoryzowanego w stosunku do transportu indywidualnego, | uwzględniono |
| 37 | Nr zadania 4.4.1 | Wdrażanie zaawansowanych metod zarządzania ruchem w systemie TRISTAR Zadanie obejmuje optymalizację przepływu potoków ruchu, zmniejszanie obszarów zatłoczeń, wykrywanie i szybkie reagowanie na incydenty i zdarzenia niebezpieczne, | Wdrażanie zaawansowanych metod zarządzania ruchem w systemie TRISTAR, zwłaszcza w obszarze transportu zbiorowego oraz niezmotoryzowanego. Zadanie obejmuje optymalizację przepływu potoków ruchu, zmniejszanie obszarów zatłoczeń, wykrywanie i szybkie reagowanie na incydenty i zdarzenia niebezpieczne, | Nie uwzględniono |
| 37 | Nr zadania 4.4.2 | Planowanie i projektowanie rozbudowy systemu TRISTAR Zadanie obejmuje przygotowanie kolejnych podobszarów w Trójmieście oraz Pruszczu Gdańskim, Rumi, Redzie i Wejherowie, a także dróg dojazdowych do uczęszczanych obszarów turystycznych (powiat pucki, wejherowski i nowodworski) do objęcia działaniem systemu, | Planowanie i projektowanie rozbudowy systemu TRISTAR, Zadanie obejmuje przygotowanie kolejnych podobszarów w Trójmieście oraz Pruszczu Gdańskim, Rumi, Redzie i Wejherowie, a także dróg dojazdowych do uczęszczanych obszarów turystycznych (powiat pucki, wejherowski i nowodworski) do objęcia działaniem systemu. Zadanie obejmuje również rozbudowę systemu o moduły dla transportu | Zbyt szczegółowe postulaty |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|---|---|---|------------------|
| | | | zbiorowego oraz niezmotoryzowanego | |
| 37 | Nr zadania 4.5.1 | Zapewnienie właściwych warunków obsługi towarowej portów morskich i lotniczego oraz obszarów przemysłowych OM | Zapewnienie właściwych warunków obsługi towarowej portów morskich i lotniczego oraz obszarów przemysłowych OM zwłaszcza transportem kolejowym | Nie uwzględniono |
| 42 | 6.7 Program 6: bezpieczny transport i mobilność w OM. Problem | Na poziom bezpieczeństwa na sieci transportowej w OM wpływają: zachowania użytkowników transportu należących do grup wysokiego ryzyka (piesi, młodzi kierowcy i rowerzyści), główne problemy bezpieczeństwa transportu (niebezpieczne zachowania uczestników ruchu: nadmierna prędkość jazdy, nietrzeźwi użytkownicy dróg, niski stopień stosowania urządzeń bezpieczeństwa (pasy, kaski ochronne), agresja na drodze i brak poszanowania praw innych uczestników ruchu) oraz niska jakość infrastruktury: drogowej (przejścia dróg tranzytowych przez miasta i miejscowości, niebezpieczne skrzyżowania i przejścia dla pieszych, „twarde” otoczenie drogi) i kolejowej (duża liczba przejazdów kolejowych w jednym poziomie). | Na poziom bezpieczeństwa na sieci transportowej w OM wpływają przede wszystkim zachowania kierowców niezawodowych, zwłaszcza w obszarach zabudowanych, gdzie jest większe natężenie niechronionych użytkowników (piesi, rowerzyści) , główne problemy bezpieczeństwa transportu (niebezpieczne zachowania uczestników ruchu: nadmierna prędkość jazdy, nietrzeźwi kierowcy , niski stopień stosowania urządzeń bezpieczeństwa (pasy, kaski ochronne), agresja na drodze i brak poszanowania praw innych uczestników ruchu) oraz niska jakość infrastruktury: drogowej (przejścia dróg tranzytowych przez miasta i miejscowości, niebezpieczne skrzyżowania i przejścia dla pieszych, „twarde” otoczenie drogi) i kolejowej (duża liczba przejazdów kolejowych w jednym poziomie). | Nie uwzględniono |
| 43 | Tabela „Kluczowe zadania”, nr zadania 6.1.2 | Wdrożenie powszechnego stosowania urządzeń ochrony pieszych i rowerzystów Zadanie obejmuje stosowanie urządzeń ułatwiających poruszanie się pieszych i rowerzystów wzdłuż dróg o dużym natężeniu ruchu kołowego i pieszego | Wdrożenie powszechnego stosowania infrastrukturalnych urządzeń ochrony pieszych i rowerzystów Zadanie obejmuje stosowanie urządzeń ułatwiających poruszanie się pieszych i rowerzystów wzdłuż dróg o dużym natężeniu | Nie uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|---|---|--|----------------------------|
| | | (chodniki, ciągi pieszo - rowerowe, drogi rowerowe) oraz urządzeń ułatwiających przechodzenie (przejazd) w poprzek drogi (ulicy, linii kolejowej) z zapewnieniem wysokich standardów bezpieczeństwa (przejścia z wyspami azylu, przejścia wyniesione, zastosowanie sygnalizacji świetlnej na przejściach, oświetlenie przejść, zastosowanie kładek lub tuneli dla pieszych). | ruchu kołowego i pieszego (chodniki, ciągi pieszo - rowerowe, drogi rowerowe) oraz urządzeń ułatwiających przechodzenie (przejazd) w poprzek drogi (ulicy, linii kolejowej) z zapewnieniem wysokich standardów bezpieczeństwa (przejścia z wyspami azylu, przejścia wyniesione, zastosowanie sygnalizacji świetlnej na przejściach, oświetlenie przejść, zastosowanie kładek lub tuneli dla pieszych). | |
| 43 | Tabela „Kluczowe zadania”, nr zadania 6.1.3 | Organizowanie bezpiecznego otoczenia szkoły i bezpiecznej drogi dzieci 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 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 | Organizowanie bezpiecznego otoczenia szkoły i bezpiecznej drogi dzieci 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 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. A także działania promocyjne dotyczące odprowadzania dziecka na piechotę lub rowerem (np. piesze autobusy) | Uwzględniono w punkcie 6.2 |



AUTOR UWAG:

Agnieszka Bartków,
Przewodnicząca Zarządu Dzielnicy Orunia – Św. Wojciech – Lipce
agnieszkabartkow@op.pl
tel. +48 607 686 009

UWAGI DO TREŚCI STRATEGII W WERSJI 3:

| nr strony | numer rozdziału | Tekst – jest | Tekst – winno być | Odpowiedź wykonawcy STIM |
|-----------|-----------------|--|---|---------------------------------------|
| 15 | 2.2. | „rozwój podstawowego układu ulic w Gdańsku, Sopocie i Gdyni, w tym budowa/przebudowa:” | Uzupełnić o: 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) | Uwzględniono w Programie do roku 2020 |

Dodatkowy komentarz:

a) Przy rozbudowie/modernizacji linii kolejowych należy bezwzględnie eliminować przejazdy w poziomie szyn i zastępować je przejazdami bezkolizyjnymi w gęstej zabudowie mieszkalnej.



| | |
|---|--|
| Jakość połączeń kolejowych powinna iść w parze, z jakością życia w przyległej infrastrukturze. | |
| b) Rozbudowa linii SKM z Gdańsk-Śródmieście w stronę Pruszcza Gdańskiego i dalej, stanowi obecnie uzasadnioną konieczność w celu skomunikowania południowej części Metropolii. Na dzień dzisiejszy oferta SKM po dzierżawionej linii E-65 ze słabą częstotliwością kursowania, nie jest wystarczająca (nie jest atrakcyjna). | |

AUTOR UWAG:

Pomorski Klaster Reczny
81-303 Gdynia, ul. Kielecka 7
Piotr Dwojacki
biuro@kwiatkowski.edu.pl
606 12 10 48

UWAGI DO TREŚCI DIAGNOZY:

| nr strony | numer rozdziału | Tekst – jest | Tekst – winno być | |
|-----------|-----------------|--|---|----------------|
| 15 | 3.1 | „lokalizacja dróg transportu kolejowego, drogowego, wodnego, powietrznego” | lokalizacja dróg transportu kolejowego, drogowego, wodnego (morskiego i śródlądowego), powietrznego | Zmiana zapisów |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|--|--|--------------|
| 31 | 6.3 | „urządzeń dla obsługi żeglugi śródlądowej (Kanał Płonie, nabrzeża Szyprów i Motławy” | urządzeń dla obsługi żeglugi śródlądowej (Kanał Płonie, nabrzeża Szyprów i Motławy) oraz Basenu Górniczego bądź innych lokalizacji, korzystnych z punktu widzenia towarowego wodnego transportu śródlądowego | uwzględniono |
|----|-----|--|--|--------------|

AUTOR UWAG:

Piotr Dwojacki

Piotr.Dwojacki@gmail.com

606 12 10 48

UWAGI OGÓLNE, w tym do map:

1. Interesujące opracowanie, w większości logiczne i oparte o dobre podstawy empiryczne.
2. Wątpliwości budzą niektóre sformułowania dotyczące rdzenia Metropolii, w szczególności terenu miasta Gdańska. W zakresie przedsięwzięć na terenie Gdańska należy wziąć pod uwagę dwa oczekiwania:
 - rozwój transportu drogowego nie powinien się odbywać kosztem jakości życia mieszkańców;
 - część ze wskazanych przedsięwzięć drogowych dotyczy centralnie położonych, dużych skupisk już obecnie się wyludniających – pogarszanie jakości życia w miejscu zamieszkania doprowadzi do dalszych migracji i innych niekorzystnych zmian.
3. Z powyższych powodów wpisywanie konkretnych przedsięwzięć do jakichkolwiek planów strategicznych jest możliwe wtedy, gdy są one bezsporne (jak most w Sobieszewie, możliwości przemieszczania się na Oruni czy projekty budowy wielu linii tramwajowych).
4. Inne przedsięwzięcia wymagają nie tylko analiz dotyczących rozwiązań technicznych, ale przede wszystkim konsultacji społecznych, które pokażą stopień akceptacji dla projektów, a w niektórych przypadkach także pogłębionych studiów środowiskowych.
5. Uwagi szczegółowe – jednobrzmiące ze stanowiskiem Gdańska Obywatelskiego przedstawionym w osobnej opinii przez Ewę Lieder:

AUTOR UWAG:

Ewa Lieder

Gdańsk Obywatelski

ewalieder6@gmail.com

tel. 500 163 509



UWAGI DO TREŚCI PROJEKTU STRATEGII:

| nr strony | numer rozdziału | Tekst – jest | Tekst – winno być | Odpowiedź Wykonawcy STIM |
|-----------|-----------------|---|---|--|
| 9 | 2.2 | „rozwój podstawowego układu ulic w Gdańsku, Sopocie i Gdyni, w tym budowa/przebudowa: ul. Nowej Spacerowej z tunelem pod Pachołkiem i Drogi Zielonej, węzła Kowale na Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta, węzła Szadółki na Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta, Trasy W-Z – etap od ul. Otomińskiej do granic Miasta Gdańska, węzła– wiadukt Biskupia Górka, Nowej Kościuszki, Nowej Bulońskiej Północnej, Nowej Bulońskiej Południowej, Nowej Politechnicznej, Nowej Warszawskiej, Nowej Jabłoniowej, Nowej Świętokrzyskiej, Jana z Kolna, Nowej Wałowej, mostu zwodzonego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 501 nad Martwą Wisłą w Gdańsku-Sobieszewie” | rozwój podstawowego układu ulic w Gdańsku, Sopocie i Gdyni oraz ^(a) : - <i>budowa bezkolizyjnych przejść i przejazdów w Gdańsku-Oruni (celem eliminacji kolizji z linią kolejową E-65)</i> ^(b) , - budowa mostu zwodzonego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 501 nad Martwą Wisłą w Gdańsku-Sobieszewie, - <i>realizacja innych przedsięwzięć, których lista zostanie ustalona po przeprowadzeniu konsultacji społecznych.</i> | Uwzględniono częściowo |
| 17 | 3.2 | W sekcji „Integracja systemu transportowego” wprowadzić punkt | <i>Stworzenie osobom niepełnosprawnym i w podeszłym wieku dostępu do transportu zbiorowego (w tym do przystanków)</i> | <i>Postulat wynika z obecnych standardów projektowania tego typu urządzeń</i> |
| 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: <i>poprawa systemu obsługi transportowej adekwatna do oczekiwań związanych z jakością życia mieszkańców, przy poprawie</i> standardów bezpieczeństwa ^(c) | Zmieniono zapis |
| 31 | 6.3 | „Modernizacja infrastruktury (...) obejmuje modernizację bezpośrednich dojazdów drogowych i kolejowych od strony lądu” | Modernizacja infrastruktury (...) obejmuje modernizację bezpośrednich dojazdów drogowych i kolejowych od <i>południa</i> ^(d) | Nie uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|--|--|---|
| 34 | 6.4 | Wprowadzić punkt 3.3.4 | - budowa bezkolizyjnych przejść i przejazdów w Gdańsku-Oruni (celem stworzenia możliwości rozwoju połączeń SKM) | Uwzględniono w Programie do roku 2020 |
| 44 | 6.7 | „zachowania użytkowników transportu należących do grup wysokiego ryzyka (piesi, młodzi kierowcy i rowerzyści)” | zachowania użytkowników transportu należących do grup wysokiego ryzyka ^(e) | Wymienione grupy wysokiego ryzyka wynikają z obecnych danych o wypadkach drogowych. |

| | | |
|-----|--|--|
| (a) | <p>W obecnej fazie należy bezwzględnie wykreślić: Drogę Zieloną i Nową Bulońską Południową.</p> <p>Przy tworzeniu wykazu konkretnych przedsięwzięć należy wziąć pod uwagę wynik konsultacji społecznych (do przeprowadzenia w przyszłości) jak również główne założenia przestrzenne i techniczne planowanych ulic (czy mają to być ulice służące ruchowi samochodowemu (osobowemu / towarowemu?) czy raczej szynowemu. Przy Nowej Wałowej też określić, czy chodzi o jej poszerzenie drogi, o wydłużenie, czy o uzupełnienie o linię tramwajową.</p> <p>Powyższe uwarunkowania należy jednocześnie uwzględnić w dokumencie „Program Rozwoju Transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014 – 2020”, Tablica 3.3. na str. 12 i Tablica 4.1. na str. 20.</p> | |
| (b) | <p>Konkretny zapis jest doprecyzowaniem zapisu w dokumencie „Program Rozwoju Transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014 – 2020”, Tablica 3.3., pkt K2/4, str. 13</p> | |
| (c) | <p>Priorytetem powinno być podporządkowanie systemu transportowego oczekiwaniom dotyczącym jakości życia (należy eliminować te projekty transportowe, które obniżają jakość życia)</p> | |
| (d) | <p>Należy wykluczyć z dokumentu brak precyzji, który umożliwiłby w przyszłości służyć uzasadnieniu budowy Drogi Zielonej; Droga Zielona nie spełnia żadnych funkcji związanych z konkurencyjnością metropolii, Gdańska ani portu, natomiast jej budowa w kształcie przewidzianym prawem miejscowym będzie niekorzystna dla jakości życia.</p> | |
| (e) | <p>Zapis niezręczny; czy piesi są grupą wyższego ryzyka niż (na przykład) nie wymienieni motocykliści?</p> | |



Dodatkowy komentarz:

(a) – (e): uwagi są zwięzłymi uzasadnieniami do propozycji zmian zawartych w tabeli.

AUTOR UWAG:

Paulina Szafran, NZOZ ETER-MED sp. z o.o., p.szafran@g.pl

UWAGI OGÓLNE, w tym do map:

Działając w imieniu NZOZ ETER-MED, chciałabym zwrócić uwagę na zbyt małe wykorzystanie linii wąskotorowej wzdłuż Mierzei Wiślanej, która biegnie od Mikoszewa do Sztutowa oraz do Nowego Dworu Gdańskiego. Na tych odcinkach jest tylko jedna wąska droga bez pobocza, w wielu miejscach również bez chodnika. W planach powinno być utworzenie ścieżki rowerowej, ponieważ na tak ruchliwej drodze nie można czuć się bezpiecznie. Sieć linii kolejowej należało by utworzyć od Gdańska do Krynicy Morskiej, z wykorzystaniem kolejki wąskotorowej, która na razie ma charakter rekreacyjny. Odciążą to wypełnione autobusy, które nie zatrzymują się na wszystkich przystankach ze względu na brak miejsca, jak również ograniczy liczbę samochodów.

Rozważyć powinno się również rozbudowę drogi prowadzącej z Nowego Dworu Gdańskiego na Mierzeję Wiślaną. W sezonie letnim korki zaczyna się od tej miejscowości aż do wjazdu do Stegny. Inaczej powinno się również zsynchronizować światła na drodze S7 na skrzyżowaniu w Cedrach Wielkich, ze względu na tworzące się korki w okresie letnim sięgające aż na obwodnicę.



UWAGI DO TREŚCI DIAGNOZY:

| nr strony | numer rozdziału | Tekst – jest | Tekst – winno być | Odpowiedź wykonawcy STIM |
|-----------|-----------------|--|--|------------------------------------|
| 28 | 6.2 | Rozbudową sieci dróg szybkiego ruchu (autostrady i drogi ekspresowe) powiązanych z OM - A1, S6, S7 Zadanie obejmuje ukończenie zaczętych wcześniej odcinków dróg ekspresowych i autostrad na obszarze województwa pomorskiego i poza nim | Rozbudowa sieci dróg szybkiego ruchu (autostrady i drogi ekspresowe) powiązanych z OM - A1, S6, S7 Zadanie obejmuje ukończenie zaczętych wcześniej odcinków dróg ekspresowych i autostrad na obszarze województwa pomorskiego i poza nim. Również rozbudowa mostu na Wiśle w miejscowości Kieźmark, ze względu na zbyt częstą liczbę wypadków i utrudnieniami w przejeździe, ponieważ nie ma możliwości objazdu. | Inwestycja realizowana w ramach S7 |

Dodatkowy komentarz:

Należałoby stworzyć taki bilet metropolitalny, który łączyłby się również z przewoźnikami regionalnymi. Komunikację miejską posiadają tylko większe miasta co jest jednoznaczne z brakiem możliwości utworzenia biletu metropolitalnego na całym obszarze OM i dalszym rozwojem komunikacji, ale tylko w mieście. Oferta regionalna ze względu na brak konkurencji narzuca wysokie ceny, które nie idą w parze z jakością świadczonych usług. Autobusy są stare i kursują rzadko, często również nie są dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. W dobie internetu powinna być również możliwość zakupu biletu z domu na cały obszar OM, na którym można podróżować 7 dni w tygodniu.



Strategia Transportu i Mobilności

W treści e-maila: w Strategii nie uwzględniono uwagi Gminy Kartuszy – na str. 15 nadal mamy wpis odnoszący się do “obwodnicy Kartuz w ciągu drogi nr 211” zamiast: “obwodnicy Kartuz w ciągu dróg wojewódzkich nr 211, 224, 228”. ZDW rum przystępuje już do realizacji inwestycji budowy obwodnicy Kartuz – etap I, który dotyczy DW nr 224, a nie jak błędnie wpisano w STIM drogi nr 211 (planowany rok zakończenia inwestycji 2017):

<http://www.zdw-gdansk.pl/bip/zamowienia-publiczne>

Proszę o uwzględnienie, zgodnie z naszymi wcześniejszymi uwagami, pełnej, prawidłowej nazwy inwestycji (OBECNA NAZWA JEST BŁĘDNA).

AUTOR UWAG:

Sylwia Biankowska, Urząd Miejski w Kartuzach, s.biankowska@poczta.kartuzy.pl

UWAGI DO TREŚCI : Programu Rozwoju Transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014-2020:

| nr strony | numer rozdziału | Tekst – jest | Tekst – winno być | Odpowiedź wykonawcy STIM |
|-----------|-----------------|---|---|--------------------------|
| 9 | 3.1 D1/7 | Przebudowa dróg wojewódzkich nr 214, 216, 218, 221, 226, 501, 502 w korytarzu północnym, w tym: - budowa Obwodnicy Wschodniej Lęborka w ciągu drogi nr 214, - budowa obwodnicy Kartuz w ciągu drogi nr 211 - budowa ul. Nowej Kielnieńskiej w ciągu drogi nr 218 | Przebudowa dróg wojewódzkich nr 214, 216, 218, 221, 226, 501, 502 w korytarzu północnym, w tym: - budowa Obwodnicy Wschodniej Lęborka w ciągu drogi nr 214, - budowa Obwodnicy Kartuz w ciągu dróg wojewódzkich nr 211, 224, 228 - budowa ul. Nowej Kielnieńskiej w ciągu drogi nr 218 | Uwzględniono |
| 19 | 4 | Przebudowa dróg wojewódzkich nr 214, 216, 218, 221, 226, 501, 502 w korytarzu północnym, w tym: - budowa Obwodnicy Wschodniej Lęborka w ciągu drogi nr 214, obwodnicy Kartuz w ciągu drogi nr 211 | Przebudowa dróg wojewódzkich nr 214, 216, 218, 221, 226, 501, 502 w korytarzu północnym, w tym: - budowa Obwodnicy Wschodniej Lęborka w ciągu drogi nr 214, obwodnicy Kartuz w ciągu dróg wojewódzkich nr 211, 224, 228 | Uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|--|--|---|---|--|
| | | - budowa ul. Nowej Kielnieńskiej w ciągu drogi nr 218 | - budowa ul. Nowej Kielnieńskiej w ciągu drogi nr 218 | |
|--|--|---|---|--|

UWAGI DO TREŚCI:

| nr strony | numer rozdziału | Tekst – jest | Tekst – winno być | Odpowiedź wykonawcy STIM |
|-----------|---|--|--|--------------------------|
| 9 | 2.2 a. w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej: | Przebudowa dróg wojewódzkich nr 214, 216, 218, 221, 226, 501, 502 w korytarzu północnym, w tym: - budowa Obwodnicy Wschodniej Łęborka w ciągu drogi nr 214, - budowa obwodnicy Kartuz w ciągu drogi nr 211 | Przebudowa dróg wojewódzkich nr 214, 216, 218, 221, 226, 501, 502 w korytarzu północnym, w tym: - budowa Obwodnicy Wschodniej Łęborka w ciągu drogi nr 214, - budowa Obwodnicy Kartuz w ciągu dróg wojewódzkich nr 211, 224, 228 | Uwzględniono |

Dodatkowy komentarz:

Proszę o uwzględnienie we wszystkich częściach dokumentu STiM dla OM pełnej nazwy zadania dotyczącego budowy obwodnicy Kartuz w ciągu dróg wojewódzkich 211, 224 i 228. Zgodnie z zapisami Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie transportu Mobilne Pomorze realizowany jest aktualnie I etap tej inwestycji pn. *Budowa Obwodnicy Kartuz - etap I -Poprawa dostępności komunikacyjnej regionu, sprzyjająca rozwojowi gospodarczemu i społecznemu*. Jednostką organizacyjną i koordynującą projekt jest Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku. Celem realizacji inwestycji jest dostosowanie trasy do wymagań europejskich, wyeliminowanie zagrożeń dla środowiska, a także poprawa bezpieczeństwa zarówno kierowców podróżujących drogami wojewódzkimi nr 211, 224 oraz 228, jak i mieszkańców Kartuz. Dlatego też, konieczna jest realizacja całości inwestycji w tym kolejnych etapów, które pozwolą na osiągnięcie zakładanych celów.

AUTOR UWAG:

Magdalena Rabiega, Urząd Miejski w Wejherowie, tel. 58 677 70 09, planowanie@wejherowo.pl

UWAGI DO TREŚCI:



| nr strony | numer rozdziału | Tekst – jest | Tekst – winno być | Odpowiedź wykonawcy STIM |
|-----------|--|--------------------------------|--------------------------------------|--------------------------|
| 63 | 6.3 PROGRAM 3, tabl 6.3 Program nr 3 - kluczowe zadania , nr zadania 3.4.1 | ...(wskazanych w tabl. 6.8)... | ...(wskazanych w tabl. 6.4 a,b,c)... | uwzględniono |

Dodatkowy komentarz: Tablice o numerze 6.8 nie ma w opracowaniu, natomiast lista węzłów znajduje się w tablicach 6.4 a,b,c

AUTOR UWAG:

Czesław Kordel, MZK Wejherowo, tel. 58 572 29 30 ckordel@mzkwejherowo.pl

UWAGI DO TREŚCI strategii wersja 3:

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



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|---|-----|-------------------|------------------|
| | zadania , nr zadania 3.2.4 na końcu opisu | | | |
| 72 | 6.4, rys. 6.10 | ... | Oddział Wejherowo | Nie uwzględniono |

Dodatkowe uwagi:

| | |
|---|--|
| <p>W tabeli 6.3 w zadaniu 3.2.4 mówi się o rozwoju transportu miejskiego z trakcją elektryczną, a w 3.2.5 o autobusach niskoemisyjnych, ale ani słowa o autobusach elektrycznych (elektrobusach) z punktami doładowywania baterii w Wejherowie i Redzie.</p> | |
| <p>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.</p> | |
| <p>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.</p> | |
| <p>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.</p> | |



AUTOR UWAG:

Urząd Miasta Rumi
Agnieszka Rodak

UWAGI OGÓLNE, w tym do map:

| | |
|--|---|
| 1. Na mapie 3.13 Obszar Metropolitalny – elementy sieci TEN –T s. 42 brakuje opisu linii towarowej nr 228. | Uwzględniono w tabeli 3.1 – Załącznik 5 |
|--|---|

UWAGI DO TREŚCI DIAGNOZY: -

| nr strony | numer rozdziału | Tekst – jest | Tekst – winno być | Odpowiedź Wykonawcy |
|-----------|-----------------|--|---|---------------------|
| 15 | 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. | zakończono |
| 23 | 3.3 | Łącznik Morska - Hutnicza Obwodnica Malborka | Łącznik Morska - Hutnicza Alternatywne połączenie drogowe na odcinku Rumia – Reda w kierunku północnym Obwodnica Malborka | zakończono |
| 24 | 3.3 | 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. | zakończono |
| 29 | 3.4 | Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej ma kluczowe znaczenie | Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej ma kluczowe znaczenie dla | zakończono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | |
|--|--|--|--|
| | <p>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 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, Rumii i Redy, ponadto pozwoli na:</p> <ul style="list-style-type: none">- sprawne połączenie północno-zachodniej części województwa pomorskiego z metropolią,- stworzenie dogodnego | <p>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 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, Rumii i Redy, ponadto pozwoli na:</p> <ul style="list-style-type: none">- sprawne połączenie północno-zachodniej części województwa pomorskiego z metropolią,- skonsolidowanie obszarów zaplecza logistycznego Portu Gdynia (Dolina Logistyczna),- stworzenie dogodnego tranzytowego | |
|--|--|--|--|



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|---|---|------------|
| | | tranzytowego ciągu komunikacyjnego w kierunku Szczecina, głównie dla ciężkich pojazdów, ... | ciągu komunikacyjnego w kierunku Szczecina, głównie dla ciężkich pojazdów, ... | |
| 37 | 3.4 | <p>Linia kolejowa nr 250 (Rumia – Wejherowo)</p> <p>Dynamiczny rozwój Rumi, Redy i Wejherowa, będących przedłużeniem miejskiej tkanki Trójmiasta w kierunku północno-zachodnim przyczynia się do 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 Rumii, gdzie łączy się z linią nr 202 w kierunku Łęborka 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.</p> | <p>Linia kolejowa nr 250 (Rumia – Wejherowo)</p> <p>Dynamiczny rozwój Rumi, Redy i Wejherowa, będących przedłużeniem miejskiej tkanki Trójmiasta w kierunku północno-zachodnim przyczynia się do 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 Rumii, gdzie łączy się z linią nr 202 w kierunku Łęborka 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.</p> <p>Dynamiczny rozwój mieszkalnictwa na terenach MTK wymusza również konieczność budowy nowych przystanków na linii SKM takich jak Rumia Biała Rzeka.</p> | zakończono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-------|---|--|------------|
| | | | | |
| 43 | 3.6.1 | Rumia – linia 201 Linia 201 – Port Oksywie | Czy nie powinno być? Rumia – linia 202 Linia 202 – Port Oksywie | zakończono |

AUTOR UWAG:

Wydział Programów Rozwojowych Urząd Miejski w Gdańsku

UWAGI OGÓLNE, w tym do map:

| | |
|--|--|
| 1. Brak konsekwencji. Zadania wymienione w części opisowej dokumentu nie są tożsame z zadaniami wyszczególnionymi w tabelach Strategicznych Programów Współpracy, niektóre zdania wymienione są dokładnie z nazwy jak w części II Programie Rozwoju Transportu OM inne tylko ogólnie wspomniane (chyba że taki miał być zamysł). | |
|--|--|

UWAGI DO TREŚCI Strategii :

| nr strony | numer rozdziału | Tekst – jest | Tekst – winno być | Odpowiedź wykonawcy STIM |
|-----------|--|--|--|--------------------------|
| 50 | 6. Strategiczne programy współpracy 6.1 Program 1: Międzynarodowa i międzymetropolitalna ranga sieci | - uzyskanie bezpośrednich i regularnych połączeń lotniczych, kolejami dużych prędkości i drogami szybkiego ruchu z innymi metropoliami krajowymi (Warszawa, Łódź, Poznań, Kraków, Wrocław, Katowice, | Treść jest niezrozumiała (nie po polsku) prawdopodobnie przypadkowo pominięto kilka słów, może chodziło o: - uzyskanie bezpośrednich, szybkich i regularnych połączeń lotniczych, kolejami i drogami szybkiego ruchu z innymi metropoliami krajowymi | Nie uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|---|--|---|--------------|
| | transportowej | Bydgoszcz/Toruń, Lublin, Szczecin) i w krajach sąsiednich (Berlin, Hamburg, Praga, Kopenhaga, Sztokholm, Wilno) | (Warszawa, Łódź, Poznań, Kraków, Wrocław, Katowice, Bydgoszcz/Toruń, Lublin, Szczecin) i w krajach sąsiednich (Berlin, Hamburg, Praga, Kopenhaga, Sztokholm, Wilno) | |
| 61 | 6. Strategiczne programy współpracy 6.3 PROGRAM 3: Zrównoważony system transportowy OM Tabl. 6.3 Pkt. 3.1.1 | (...) Zadanie będzie polegać na budowie lub modernizacji: w Gdańsku: ul. Nowa Bulońska (Północna i Południowa), ul. Nowa Politechniczna, ul. Nowa Warszawska, ul. Nowa Jabłoniowa, ul. Nowa Świętokrzyska, ul. Nowa Małomiejska, ul. Nowa Podmiejska, ul. Nowa Kielnieńska, ul. Nowa Spacerowa, Droga Zielona, ul. Nowa Gdańska, Trasa W-Z, ul. Nowa Kościuszki, ul. Nowa Wałowa; (...) | Jeśli w tym punkcie wymienione są zadania szczegółowo z nazwy jak w części II – PRTOM należałoby dodać również zadanie: (...) Zadanie będzie polegać na budowie lub modernizacji: w Gdańsku: ul. Nowa Bulońska (Północna i Południowa), ul. Nowa Politechniczna, ul. Nowa Warszawska, ul. Nowa Jabłoniowa, ul. Nowa Świętokrzyska, ul. Jana z Kolna , ul. Nowa Małomiejska, ul. Nowa Podmiejska, ul. Nowa Kielnieńska, ul. Nowa Spacerowa, Droga Zielona, ul. Nowa Gdańska, Trasa W-Z, ul. Nowa Kościuszki, ul. Nowa Wałowa; (...) | uwzględniono |
| 63 | 6. Strategiczne programy współpracy 6.3 PROGRAM 3: | Rozbudowa sieci węzłów integracyjnych (wskazanych w tabl. 6.8) wg przyjętych standardów (...) | Nie znaleziono w dokumencie tabeli 6.8: Rozbudowa sieci węzłów | uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | |
|--|--|---|--|
| Zrównoważony system transportowy OM Tabl. 6.3 Pkt. 3.4.1 | | integracyjnych (wskazanych w tabl. 6.4 a,b,c) wg przyjętych standardów | |
|--|--|---|--|

AUTOR UWAG:

1. Urząd Miasta Gdańska Referat Mobilności Aktywnej
Remigiusz Kitliński, Grzegorz Krajewski

UWAGA OGÓLNA:

Uzupełnić Program Rozwoju Transportu o załącznik, którym wedle ustaleń miała być aktualna fiszka z projektem węzłów integracyjnych w OMT.

Dla przypomnienia przytaczam ustalenia:

STiM (część IV zamówienia) jest podstawowym dokumentem, którego załącznikami szczegółowymi są poszczególne części z zamówienia. Dodatkowo należy uzupełnić STiM o załącznik - fiszka węzłowa ZIT.

- Program Rozwoju Transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014 – 2020 (Część II Zamówienia)

Załącznik: Węzły integracyjne OMT wraz z trasami dojazdowymi – fiszka węzłowa ZIT



UWAGI DO TREŚCI DIAGNOZY:

| nr strony | numer rozdziału | Tekst – jest | Tekst – winno być | Odpowiedź wykonawcy STIM |
|-----------|-----------------|--------------|---|-------------------------------------|
| 5 | 1. 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</p> | Odpowiedź w poprzedniej wersji uwag |



Strategia Transportu i Mobilności

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 podróży pieszych i rowerowych. Względy społeczne (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.

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.

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



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|---|---|-------------------------------------|
| | | | działania na rzecz poprawy słabej dostępności drogowej zachodniej i północnej części OMT. | |
| 9 | 2.2 | W Programie rozwoju transportu OM (patrz część II niniejszego opracowania) w perspektywie finansowej 2014 – 2020 przewiduje się budowę/modernizację takich elementów jak: budowa/przebudowa: ul. Nowej Spacerowej z tunelem pod Pachołkiem (...) Nowej Bulońskiej Południowej (...) Nowej Jabłoniowej, Nowej Świętokrzyskiej (...) | Inwestycje rozważane nie na najbliższy okres finansowania, a ew. na kolejny (do 2030); w tab. części III (model) ujęte są poprawnie. | Odpowiedź w poprzedniej wersji uwag |
| 10 | 2.2 | - budowa/modernizacja węzłów integracyjnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą | - budowa/modernizacja węzłów integracyjnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą, głównie infrastrukturą rowerową | Odpowiedź w poprzedniej wersji uwag |
| 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 | Odpowiedź w poprzedniej wersji uwag |
| 11 | 2.3 | – | Należy dodać obowiązujący Program Operacyjny Mobilny Gdańsk, będący częścią Strategii Miasta Gdańska do 2015 roku. | Odpowiedź w poprzedniej wersji uwag |
| 15 | 3.2 | dążenie do co najmniej utrzymania obecnych parametrów obsługi transportowej OM: prędkości komunikacyjnej wewnątrz OM, | dążenie do poprawy obecnych parametrów obsługi transportowej OM w komunikacji szynowej: prędkości komunikacyjnej wewnątrz OM, | Odpowiedź w poprzedniej wersji uwag |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | dostępności wewnętrznej i zewnętrznej OM, bezpieczeństwa ruchu | dostępności wewnętrznej i zewnętrznej OM, poprawy bezpieczeństwa ruchu | |
|----|-----|--|--|---------------------------------------|
| 15 | 3.2 | <ul style="list-style-type: none">– ochrona pieszych i rowerzystów– budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury transportowej | <ul style="list-style-type: none">– ochronę pieszych i rowerzystów– budowę i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury transportowej– objęcie sieci ulic lokalnych strefowym uspokojeniem ruchu (maks. dopuszczalna prędkość pojazdów nie wyższa niż 30 km/h); | – Odpowiedź w poprzedniej wersji uwag |
| 15 | 3.2 | <ul style="list-style-type: none">– rozszerzanie zasięgu przestrzennego objętego ITS; | <ul style="list-style-type: none">– maksymalne wykorzystanie istniejących systemów ITS dla uprzywilejowania pojazdów komunikacji publicznej; | – Odpowiedź w poprzedniej wersji uwag |
| 18 | 3.5 | stosowaniem zróżnicowanych narzędzi kształtowania dostępności dla samochodów osobowych (zakazy i ograniczenia wjazdu, liczba miejsc postoju, 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 postoju, parkowania, organizacja parkingów i miejsc postojowych, odpłatność za dostęp do obszaru i miejsc parkingowych); – | Odpowiedź w poprzedniej wersji uwag |
| 18 | 3.6 | Procesów inwestycyjne w OM do 2030 r. Powinny być | Procesy inwestycyjne w OM do 2030 r. powinny być | Odpowiedź w poprzedniej wersji uwag |
| 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 ponownych, inwestycji polepszających sprawność i niezawodność. Ponowienie procesu budowlanego – nawet jeżeli | (!) Prosimy o usunięcie lub zmianę brzmienia. Ten akapit sugeruje stosowanie rozwiązań infrastrukturalnych przewymiarowanych względem aktualnych potrzeb; wdrożenie zintegrowanego metropolitalnego planowania przestrzennego oraz skutecznego zarządzania mobilnością pozwoli na sterowanie popytem, a nie tylko na jego zaspokajanie. | Odpowiedź w poprzedniej wersji uwag |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|---|---|-------------------------------------|
| | | dotyczy polepszenia funkcjonowania układu transportowego – niesie za sobą niewspółmiernie wyższe koszty i utrudnienia, jak również niekorzystny odbiór społeczny. | | |
| 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. | Odpowiedź w poprzedniej wersji uwag |

AUTOR UWAG:

Michał Beim, michal.beim@gmail.com, +48 696 151112, adiunkt na Uniwersytecie Przyrodniczym w Poznaniu

UWAGI OGÓLNE do strategii w wersji 2

1. Czwarta część stanowić ma kwintesencję całej strategii transportu i mobilności dla OM. Strategia, co do zasady, zawsze odpowiada na pięć zasadniczych pytań:
 - a. „co?” – jakie działania należy podejmować;
 - b. „gdzie?” – w jakim kontekście przestrzennym będą one umieszczone;
 - c. „jak?” – w jaki sposób należy przeprowadzać dane działanie;
 - d. „kiedy?” – jak powinna wyglądać hierarchia czasowa – sekwencjonowanie poszczególnych działań, wraz z wykazaniem wzajemnych zależności;
 - e. „za ile?” – jaki jest koszt poszczególnych działań i jak należy priorytetyzować poszczególne działania w sytuacji ograniczonych środków finansowych.

Niniejsze opracowanie w znikomy sposób odnosi się do powyższych postulatów, zawierając głównie ogólniki, np. sugerując aby nie przeprowadzać prac remontowych na trasach ważnych dla turystów w letnim sezonie wakacyjnym. Nie znaczy to, że takie wskazówki pozbawione są sensu, ale nie one mają być kwintesencją niniejszego dokumentu.

2. Dokument jest pomieszaniem części analitycznej z wytycznymi strategii. Cały drugi rozdział jest powtórzeniem informacji z III części (analitycznej) „Strategii...”. Z drugiej strony, lektura obu części unaocznia, że oprócz wymienionych zastrzeżeń do III części, należałoby oczekiwać od Autorów opracowania dodatkowych informacji (do części analitycznej), m.in.:



Strategia Transportu i Mobilności

- a. danych odnośnie trendów w przewozach pasażerskich (zmiany liczby pasażerów, liczby i rodzaju sprzedanych biletów itp.),
 - b. danych przestrzennych odnośnie dostępności do transportu publicznego,
 - c. prognoz demograficznych, na podstawie których formułuje się w obu częściach tezy,
 - d. danych odnośnie poziomu suburbanizacji, wraz z określeniem motywów wyprowadzania się poza miasto,
 - e. danych odnośnie poziomu motoryzacji w poszczególnych powiatach lub gminach i jego zmian w ostatniej dekadzie,
 - f. danych z wieloletnich prognoz finansowych samorządów, w zakresie programów inwestycyjnych.
3. W dokumencie, podobnie jak w części III, brakuje wyraźnego rozróżnienia na działania dotyczące planów gestorów niebędących stroną porozumienia na rzecz OM, od działań własnych samorządów uczestniczących w OM. Ewentualnie należałoby zaproponować jakieś alternatywy, gdyby np. rząd zaniechał jakichś działań istotnych z punktu widzenia OM (przykładowo: przejęcie linii kolejowej przez samorządy, gdy rząd nie zgodziłby się na rewitalizację). To wszystko bardzo mocno zaciemnia przesłanie dokumentu, który adresowany jest jednak do samorządów tworzących OM.
4. Dokument choć zawiera wiele cennych wskazówek, w żaden sposób nie odnosi się do konkretów, ani w zakresie celów (np. spełnienie określonych parametrów względem zanieczyszczeń powietrza, dostępności do transportu publicznego), ani w zakresie ewaluacji. Znacząco wypacza to cel Strategii.
5. Niestety, opracowanie – podobnie jak opiniowaną wcześniej III część - charakteryzuje chaos, niedoróbki i brak pewnej ciągłości logicznej rozważań. Większość uwag szczegółowych wynika właśnie z tych przyczyn. Można odnieść wrażenie, że strategia była pisana szybko, aby tylko spełnić wymogi formalne Zamawiającego.

UWAGI DO TREŚCI strategii w wersji 2:

| nr strony | numer rozdziału | Tekst – jest | Tekst – winno być | Odpowiedź Wykonawcy |
|-----------|-----------------|---|---|---------------------|
| 3 | Używane skróty | „RPS –„ | „RPS” bez średnika | skorygowano |
| 3 | Używane skróty | „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego” | „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego” | skorygowano |
| 4 | Spis treści | „Bezpieczny” | „Bezpieczny” | skorygowano |



Strategia Transportu i Mobilności

| całość | całość | brak numeracji stron | | skorygowano |
|--------|--------|--|--|------------------------|
| 5 | 1 | | We wstępie należy wyraźnie napisać, że SRTiM wyznacza cele rozwoju lokalnego i subregionalnego systemu transportowego z uwzględnieniem uwarunkowań zewnętrznych, w tym z inwestycjami czynionymi przez rząd, czy też wynikających z umów międzynarodowych. | Uwzględniono częściowo |
| 5 | 1 | „W odróżnieniu od części II dotyczy okresu 2020-2030 i tylko tych aspektów transportowych, które potencjalnie mają charakter strategiczny i metropolitalny”. | Zdanie to stoi zasadniczo w kontrze do treści dokumentu. Głównym problemem jest to, że należałoby już w części analitycznej (III) przeprowadzić analizę systemu transportowego ex ante, w 2020 r., przyjmując, iż zakładane inwestycje zostały wykonane lub też – z określonym prawdopodobieństwem – tych działań nie wykonano. Brak jest czytelnego rozróżnienia charakteru „potencjalnie metropolitalnego” oraz brak jest wyjaśnienia, co jest celem strategicznym. Oczywiście, można się domyślać, znaczenia „potencjalnie metropolitalnego” czy „strategicznego”, | Uwaga mało istotna |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----------|------------|---|--|----------------------------|
| | | | niemniej tej rangi dokument powinien definiować oba pojęcia. | |
| 5 | 1 | „nowoczesnego podejścia”, „najnowsze technologie” | Są to kolokwializmy, gdyż nie każde „najnowsze podejście” czy „najnowsze technologie” jest najlepszymi. Może byłoby lepiej się odwołać w sposób wartościujący, np.: „najlepszej praktyki”. | Przyjęto taką terminologię |
| 6 | 2.1 | „ponad połowę (65%)” | „blisko 2/3 (65%)” | Przyjęto taki zapis |
| 6 | 2.1 | „Szacuje się, że do 2035 roku” | Proszę napisać, że „Według szacunków [nazwa autora] do 2035 roku” | Przyjęto taki zapis |
| 6 i inne | 2.1 i inne | Rys. 2.1. i inne | Proszę podawać pod każdym rysunkiem źródło | Skorygowano |
| 6 | 2.1 | Rys. 2.1. i tekst | Dla osoby postronnej trudno doczytać się, jakie są rzeczywiście granice OM. To należałoby czytelnie zaznaczyć na mapie. | Skorygowano |
| 7 | 2.1 | „Peryferyzacji obszarów mieszkaniowych” | Stylistycznie nie brzmi dobrze. | Przyjęto taką terminologię |
| 7 | 2.1 | „Metropolitalne funkcje transportowe” | Wypadałoby zdefiniować, czy Autorzy mają na myśli funkcje związane z obsługą metropolii (endogeniczne) czy świadczące o pozycji metropolii w sieci | Przyjęto taką terminologię |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|---|-----|--|--|---|
| | | | osadniczej (egzogeniczne). Wydaje się, że w tekście opracowań oba znaczenia, choć diametralnie różne dla rozważań, stosowane są przemienne. | |
| 8 | 2.1 | „zbyt mała rola roweru, jako środka dowozowego do węzłów przesiadkowych” | Problemem jest ogólnie brak wykorzystania potencjału ruchu rowerowego do obsługi aglomeracji. Choć infrastruktura „bike&ride” jest ważna, należy pamiętać, że ruch rowerowy będzie funkcjonował tylko jako system. Dróg, pasów rowerowych czy stref uspokojonego ruchu nie da się rozdzielić tylko na „prowadzące do węzłów” i inne. | W podróżach metropolitalnych podróże rowerowe odgrywają niewielki znaczenie |
| 8 | 2.1 | „słaba dostępność transportu zbiorowego” | Informacja ważna, ale wymagałaby pewnej parametryzacji (np. w zasięgu 400 m do przystanku mieszka tylko &% mieszkańców OM). Jest to uwaga do trzeciej części opracowania. | Zbyt szczegółowe wymagania jak na poziom dokumentu |
| 8 | 2.1 | „niski poziom bezpieczeństwa”... | Również należałoby dokonać parametryzacji lub porównań („powyżej średniej krajowej”). | Zastosowano zgrubną skalę oceny, wystarczającą dla tego dokumentu na poziomie strategicznym |
| 9 | 2.2 | „wspomaganie efektywności (...) rozbudowa systemu TRISTAR” | Tu również należałoby przytoczyć choćby podstawowe dane przyjęte w | System TRISTAR już funkcjonuje |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|---|---|--|
| | | | założeniu projektu TRISTAR. | |
| 10 | 2.2 | „rewitalizacja linii”... | Również pytanie o mierniki przyjęte w założeniach przytaczanych projektów kolejowych. | Sformułowania przyjęte z dokumentów gmin |
| 10 | 2.2 | „w zakresie infrastruktury wodnej”... | Na tym etapie należałoby wyróżnić inwestycje, które są zadaniem własnym stron porozumienia OM, od innych działań. | Sformułowania przyjęte z dokumentów gmin |
| 11 | 2.2 | „budowa bezkolizyjnych przejść dla pieszych (kładki, tunele)” | Należy ten punkt wykreślić lub doprecyzować, że dotyczy to tylko głównych dróg poza obszarami zurbanizowanymi! | Sformułowania przyjęte z dokumentów gmin |
| 11 | 2.2 | „przedsięwzięcia wspierające realizację planów aktywnej mobilności” | Z uwagi na fakt, że inne przedsięwzięcia były szczegółowo wymienione, należałoby również i ten – w sumie jeden z ważniejszych punktów – rozbudować. | Sformułowania przyjęte z dokumentów gmin |
| 11 | 2.3 | „Oś Priorytetowa 9” | Pytanie, czy część zadań związanych z transportem nie jest również zawarta w OP „Gospodarka Niskoemisyjna”? | Sformułowania przyjęte z dokumentów gmin |
| 12 | 2.4 | „2.4 2.4” | Powtórzenie numeru. | skorygowano |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|------|-----|---|---|---|
| 12 | 2.4 | „Plan Zagospodarowania Przestrzennego województwa”... | Z małej litery. | Nazwa własna |
| 12 | 2.4 | | Wydaje się, że kluczowym jest limitacja terenów pod zabudowę, tak aby chłonność urbanistyczna miała pokrycie w demografii. | Niezrozumiała uwaga |
| 13 | 3.1 | Tabl. 3.1. Funkcje metropolitalne systemu | Wspomniany wcześniej brak definicji funkcji metropolitalnych. | Definicje podano we wcześniej opracowanych dokumentach np. Załącznik nr 2 |
| 13nn | 3.1 | Tabl. 3.1. | Generalnie tabela nie wnosi żadnej wartości dodanej do dokumentu. Jeśli autorzy chcą coś dodać, sugerowałbym mapę z rozmieszczeniem najważniejszych funkcji na obszarze OM | uwzględniono |
| 15 | 3.1 | „prowadzenie kompleksowych badań transportowych” | Należałoby oczekiwać wskazówek odnośnie sposobu badań (np. czy tylko pomiar automatyczny pasażerów i pojazdów?) i zasad publikacji wyników. Ostatni punkt jest istotny z punktu widzenia debaty publicznej. | Zbyt szczegółowe wymagania jak na poziom dokumentu |
| 16 | 3.2 | „niska emisyjność” | Lepiej stosować „ograniczona emisyjność”, gdyż inaczej brzmi podobnie do sformułowania „niska emisja”. | Tak przyjęto |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|-----------|------------|---|---|--------------|
| 16 i inne | 3.2 i inne | „potrzeb transportowych” | Sugeruje się stosowanie „popytu na transport”. Zresztą sami Autorzy używają również słowa „popytu”. | Tak przyjęto |
| 16 | 3.2 | „utrzymanie udziału transportu publicznego” | Powinien być raczej „wzrost udziału transportu publicznego”. | Tak przyjęto |
| 16 | 3.2 | „bezpieczeństwa ruchu” | Jeśli wcześniej Autorzy piszą o złym stanie bezpieczeństwa, należałoby oczekiwać, że Strategia przełoży się na radykalną poprawę. | Tak przyjęto |
| 16 | 3.2 | „Bezpieczeństwo w transporcie” | Brakuje czytelnego rozróżnienia co jest celem, a co jest narzędziem. Przy okazji pomija się ważne narzędzie w postaci właściwego design przestrzeni ulicznej. | Tak przyjęto |
| 17 | 3.2 | „elektrobusów do obsługi nowych tras” | Poprawna nazwa w języku polskim brzmi „autobus elektryczny”. Pytanie brzmi dlaczego tylko „do obsługi nowych tras”. | Tak przyjęto |
| 17 | 3.2 | „niska emisyjność” | Brakuje stwierdzenia, że uspokajanie ruchu przekłada się również na ograniczanie emisji ze źródeł mobilnych. | Tak przyjęto |
| 17 | 3.3 | „Oczekiwane efekty” | Brakuje parametrów, kamieni milowych. Jest tylko lista życzeń... | Tak przyjęto |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|------|-----------|---|--|---|
| 17 | 3.3 | „przełamujących bariery formalne” | Styl! | skorygowano |
| 17 | 3.3 | „konkurencyjność metropolitalnego systemu transportowego” | Trudno mówić o konkurencyjności. Względem czego? Raczej powinna być mowa o atrakcyjności. | Tak przyjęto |
| 17nn | 3.3 | | Pominięta jest rola właściwego planowania przestrzennego. | Nie jest to zadanie strategii transportowej |
| 19 | 3.4 | „Rozwój nowych form usług” | Zbyteczne słowo „form” | Tak przyjęto |
| 18nn | 3.4 i 3.5 | | Oba podrozdziały zawierają co do zasady słuszne postulaty, ale cały czas brakuje konkretnych ustaleń, właściwych dla Strategii. | Są to rozdziały wstępne |
| 20 | 3.6 | „obszar danej gminy.” | Brakuje zamknięcia nawiasu. | skorygowano |
| 20 | 3.6 | „dróg rowerowych” | Lepiej napisać „infrastruktury rowerowej” lub „dróg i pasów rowerowych”. | Tak przyjęto |
| 20 | 3.6 | „sanitarnej” | Może lepiej byłoby zostawić samo sformułowanie „kanalizacyjną”. Brakuje natomiast informacji o możliwości stosowania tzw. małej | Tak przyjęto |



| | | | | |
|----|---|-------------------------------------|---|----------------|
| | | | retencji przy infrastrukturze transportowej. Byłoby to bardzo wskazane rozwiązanie wobec wód opadowych przynajmniej z chodników i dróg rowerowych. | |
| 21 | 4 | „Możliwe scenariusze i warianty”... | <p>Ten rozdział jest powieleniem informacji z III części. Należałoby go w całości przeredagować, redukując jedynie do informacji, który scenariusz wybrano, i na podstawie jakich przesłanek?</p> <p>Pozostałe zastrzeżenia, podobnie jak w przypadku uwag do III części:</p> <ul style="list-style-type: none">• źródła tabel,• zastąpienie słowa „modlony”• wyjaśnienie dlaczego w scenariuszu „restrykcyjnym” motoryzacja indywidualna odgrywa większą rolę niż w scenariuszu „promotoryzacyjnym”• informacje o studiach wykonalności• suma liczby podróży dla | przeredagowano |



| | | | | |
|----|-----|---|--|-----------|
| | | | poszczególnych wariantów <ul style="list-style-type: none">• itd. | |
| 23 | 4.2 | „W prognozach podróży...” | W strategii związanej z mobilnością ważnym elementem byłoby również określenie minimalnego udziału ruchu rowerowego i pieszego. W przypadku ruchu rowerowego należałoby określić wartości dla podróży międzyczynicowych oraz wewnątrzczynicowych. | określono |
| 25 | 5.1 | „OM jako międzynarodowy węzeł transportowy Europy Bałtyckiej” ... | „Obszar Metropolitalny jako międzynarodowy węzeł transportowy Regionu Morza Bałtyckiego wspomagający konkurencyjność w sieci metropolii europejskich, zapewniający mieszkańcom...”. Tak jak wcześniej podkreślano, strategia adresowana jest przede wszystkim do mieszkańców samorządów tworzących OM. Jej celem jest sprecyzowanie działań, których nie sprecyzowano wcześniej w dokumentach strategicznych dotyczących sieci TEN-T, krajowych programach itp. Ponadto pojęcie „Europa Bałtycka” | zmieniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|--|---|--------------|
| | | | lepiej zastąpić pojęciem „Regionu Morza Bałtyckiego”, znajdującym się w licznych dokumentach strategicznych UE. | |
| 25 | 5.1 | „oczekiwań systemu obsługi transportowej” | Styl! Określenie bardzo nieprecyzyjne. | skorygowano |
| 25 | 5.1 | „cel gospodarczy: tworzenie warunków dla konkurencyjnego w skali krajowej i międzynarodowej prowadzenia działalności gospodarczej, uruchamiania nowych terenów rozwojowych dla funkcji usługowych i przemysłowych” | „cel gospodarczy: tworzenie warunków dla konkurencyjnego – w skali krajowej i międzynarodowej – prowadzenia działalności gospodarczej” (styl, zdanie wtrącone). Ponadto celem nie powinno być uruchamianie nowych terenów, ale optymalne wykorzystanie istniejących terenów, a uruchamianie nowych powinno być traktowane jako ostateczność. | skorygowano |
| 25 | 5.2 | „Cel B.2 Poprawa obsługi transportem zbiorowym i niezmotoryzowanym”... | Lepiej: „Cel B.2 Wzrost konkurencyjności transportu zbiorowego oraz rowerowego i pieszego”... | Tak przyjęto |
| 26 | 5.2 | Tabl. 6.1. | Powinno być określone, czy są to oddziaływania kontradyktoryjne, czy też pozytywne dla założonych celów. Samo określenie siły raczej nie wystarczy. | Tak przyjęto |



| | | | | |
|-----------|------------|--|---|------------------------------|
| 27 | 5.2 | Rys. 6.1 | Legenda jest w języku angielskim. Brak źródła! | skorygowano |
| 27 | 5.2 | „niewątpliwie skok cywilizacyjny” | styl! | skorygowano |
| 27 | 5.2 | „adekwatnym do postępu technologicznego” | Określenie mocno publicystyczne, nie koresponduje z powagą strategii. | Tak przyjęto |
| 27 | 5.2 | „Miarami realizacji celów”... | Brakuje liczby połączeń. | Tak przyjęto |
| 27 | 5.2 | „kolejami dużych prędkości” | KDP to linie o prędkości równej lub większej niż 250 km/h. Żadne plany rządowe nie zakładają takich projektów OM. | Tak przyjęto |
| 27 | 5.2 | „(według skali ESPON)” | Należałoby przywołać tu metodologię, choćby w pozycji literatury. | Zbyt szczegółowe wymagania |
| 27 | 5.2 | „wylimitowanie technicznych i środowiskowych barier w obsłudze przewozu ładunków”... | Należałoby zdefiniować, choćby odwołując się do III części, jakie problemy kryją się pod tymi pojęciami. | Zawarto w części III |
| 28 i inne | 5.2 i inne | „Kluczowe zadania” i inne | Brak numeru i źródła tabeli. | skorygowano |
| 28 | 5.2 | „Wprowadzenie rozkładów jazdy o skróconych czasach podróży” | Styl! Czy to się da zrobić bezinwestycyjnie? Partnerem też powinna być strona | Przyjęto na podstawie analiz |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|---|---|---------------------|
| | | | samorządowa, która zamawia pociągi międzywojewódzkie. | |
| 28 | 5.2 | „Lider” | „Liderzy” (wymienia się wiele podmiotów) | skorygowano |
| 28 | 6.3 | „TENT” | „TEN-T” | skorygowano |
| 29 | 6.3 | Rys. 6.2 | Brak źródeł, nieczytelna legenda (za mała czcionka). | skorygowano |
| 29 | 6.3 | „Realizacja zadań zawartych w strategiach portów” | Jeśli na to się powołuje, trzeba enumeratywnie wykazać, o jakie zadania lub choćby o jakie cele chodzi. | skorygowano |
| 30 | 6.3 | „Port Lotniczy Gdańsk, Gdynia Kosakowo Zadanie obejmuje dalszą rozbudowę infrastruktury po stronie lotniczej” | Pytanie, jak to się ma w stosunku do upadłości portu w Gdyni Kosakowie? | skorygowano |
| 30 | 6.3 | „dojazdów drogowych i kolejowych od strony lądu” (kilka pozycji) | Są to dość istotne sprawy mające wpływ na funkcjonowanie systemu transportowego, więc należałoby wymienić je wśród uwarunkowań. | skorygowano |
| 30 | 6.4 | „peryferyzacji” | „suburbanizacji” | Stosowane zamiennie |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|--|--|--|
| 31 | 6.4 | „zachowanie równowagi między udziałem transportu indywidualnego i transportu zbiorowego” | <p>Autorzy sami stwierdzają, że transport publiczny poza obszarami rdzenia OM jest w złej kondycji. Mówienie o „zachowaniu równowagi” sugeruje więc, aby zachować status quo. Należałoby użyć innego zwrotu!</p> <p>Ponadto Autorzy celnie podają suburbanizację jako jedno z zagrożeń dla zrównoważonego rozwoju. Pamiętaj, że suburbanizację bardzo mocno stymuluje rozwój infrastruktury drogowej. Działanie to jest również proponowane przez Autorów opracowania. Jedyną szansą na ograniczenie suburbanizacji przy jednoczesnym rozwoju infrastruktury drogowej jest restrykcyjna polityka przestrzenna. Oczekiwany jest więc wpisanie tego postulatu w Strategię.</p> | Zalecana strategia skupia się na równoważeniu udziału w podróżach transportu indywidualnego, zbiorowego i niezmotoryzowanego |
| 32 | 6.4 | Nr zadania 3.1.2 i 3.1.3 | Oba zadania należałoby połączyć w jedno | skorygowano |
| 32 | 6.4 | Zadania 3.2 | <p>Brakuje wśród zadań:</p> <ul style="list-style-type: none">zapewnienia bezpiecznego i wygodnego dostępu rowerem 100% wszystkich źródeł i celów | skorygowano |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|--|---|---|
| | | | <p>podróży poprzez hierarchiczny układ infrastruktury rowerowej: drogi rowerowe o znaczeniu metropolitalnym, lokalnym, strefy uspokojonego ruchu itp.</p> <ul style="list-style-type: none">• modernizacja dróg rowerowych niespełniających pięciu wymogów CROW („Postaw na Rower” 1999; „Design manual for bicycle infrastructure” 2007) | |
| 32 | 6.4 | Zadanie 3.4 „Stworzenie warunków do racjonalnego korzystania z samochodu osobowego” | Zadanie 3.4 „Stworzenie warunków na rzecz ograniczania korzystania z samochodu osobowego” | Nie uwzględniono |
| 33 | 6.4 | „PKL” | „PKP PKL S.A.” | skorygowano |
| 35 | 6.5 | „Miernikami realizacji celów”... | Mierniki powinny być wymierne, np. odsetek gmin objętych wspólnym biletem, odsetek długości dróg określonej klasy, objętych systemem ITS. | Na poziomie strategii mówimy o ogólnych miarach, szczegółowe wartości będą przyjęte na etapie monitorowania |
| 35 | 6.5 | „Wykonywanie ocen wpływu planowanej funkcji na potrzeby transportowe” (dotyczy planów zagospodarowania przestrzennego) | W przypadku, gdy chłonność urbanistyczna obszarów wyznaczonych w suikzp lub mpzp jest znacząco wyższa niż prognozy demograficzne (pow. 10% różnicy), wykonywanie takich analiz jest | Nie uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|---|---|----------------------------|
| | | | <p>zbyteczne i generuje niepotrzebne koszty. W Polsce ogólnie problemem są nieskonsumowane plany, pozwalające na stworzenie domów (mieszkań), w których mogłoby zamieszkać kilkaset milionów ludzi!</p> | |
| 36 | 6.5 | „Utworzenie metropolitalnego organizatora transportu” | <p>Pytanie jest, czy w przypadku, gdy istnieją lokalni organizatorzy, a powstaje wojewódzki, zasadnym jest powoływanie kolejnego szczebla? Jeśli tak, Autorzy powinni to uzasadnić, w III części niniejszego opracowania.</p> | Nie uwzględniono |
| 36 | 6.5 | (SKM, PKM, PR) | <p>Pomieszczone są nazwy zarządców infrastruktury z przewoźnikami. Poza tym jest pytanie, czy ci przewoźnicy będą świadczyć usługi po 2020?</p> | Nie uwzględniono |
| 36 | 6.5 | Zadania 4.3 | <p>Należałoby uzupełnić o punkt dotyczący jakości dostępu pieszych do przystanków transportu publicznego. Dziś jest to duży problem, a dojście wymaga pokonywania kilku jezdni, schodów itd., walnie obniżając atrakcyjność transportu publicznego.</p> | Zbyt szczegółowe wymagania |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|----------------------|--|--|
| 37 | 6.7 | Zadania 4.4.2 i inne | Pytanie jest czy niektóre z zadań w tabeli nie są stawiane za cel do 2020, a nie w latach 2030? | Tak, uwzględniono także zadania które mogą przejść lub przechodzą na okres po 2020 |
| 37 | 6.5 | „4.4.4” | Punkt ten należałoby przenieść do 4.6.3. To wydaje się raczej zadaniem badawczym dla współpracy z nauką. W rzeczywistości wystarcza dobrze napisana specyfikacja zamówienia, aby zadanie było zrealizowane poprawnie, a interfejsy systemów umożliwiały wymianę danych. | Tak przyjęto |
| 37 | 6.5 | „4.5.2” i „4.5.3” | Sugeruje się połączyć w jeden punkt. | skorygowano |
| 38 | 6.5 | Partnerzy | Zamiast „Resort transportu” zgodnie z polskim prawem powinno być „minister właściwy ds. transportu”, „(x11)” i „(x53)” Styl! Lepiej „11 starostów powiatów leżących na terenie OM”, „Straże Gminne” i „Instytuty Badawcze” (powinno być z małej litery) | skorygowano |
| 39 | 6.6 | „chodzenie pieszo” | Styl! „przemieszczanie się pieszo” | skorygowano |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|-----|-----|---|---|-----------------------|
| 39 | 6.6 | „zerową emisję” | Styl! „brak emisji” | skorygowano |
| 39 | 6.6 | „W proponowanym Programie Aktywności Mobilnej” | Proszę podać odwołanie do tego dokumentu. Jest on przywoływany, jednak brak jest jakiegokolwiek wzmianki o nim. | Niezrozumienie tematu |
| 39 | 6.6 | „Zwiększenie do 2030 roku (...) rowerowych do 7,5%” | Pytanie czy to nie jest zbyt niska wartość? Wiele polskich miast podpisało Kartę Brukselską zakładającą 15% udział ruchu rowerowego w strukturze podróży! | skorygowano |
| 39 | 6.6 | „Utrzymanie w otoczeniu rdzenia (...) na poziomie 3%” | Bardzo mało ambitne zadanie. Na obszarach pozamiejskich udział ruchu rowerowego i pieszego może stanowić kilkanaście procent! Dużą rolę odgrywa jednak infrastruktura. | Zmiana zapisów |
| 39 | 6.6 | „Rozwój sieci i infrastruktury” | Należy usunąć „sieci i”. | Nie uwzględniono |
| 39n | 6.6 | „Cele szczegółowe programu” | Brakuje w celach szczegółowych podkreślenia znaczenia standardów jakościowych infrastruktury rowerowej (i pieszej). Jest to bardzo ważne dla rozwoju ruchu rowerowego! Dużo ważniejsze niż różne plany mobilności | Nie uwzględniono |



| | | | | |
|-----------|------------|--|--|------------------|
| | | | aktywnej. | |
| 40 | 6.6 | „Rozwój uzupełniającej infrastruktury rowerowej” | Infrastrukturę rowerową należy rozwijać na całym OM, zapewniając bezpieczny dojazd rowerem do 100% źródeł i celów podróży, dobierając rozwiązania zgodne z przyjętymi standardami. | Nie uwzględniono |
| 40 i inne | 6.6 i inne | „Strefowanie ruchu pieszego i rowerowego” | Proponuje się zmienić na „Tworzenie stref przyjaznych pieszym i rowryzstom” | Nie uwzględniono |
| 40 | 6.6 | „Podnoszenie kultury transportowej” | Bardzo ważnym elementem jest informowanie o kosztach środowiskowych, społecznych i ekonomicznych indywidualnej motoryzacji. Powinno to zagadnienie być wyróżnione. | Tak przyjęto |
| 41 | 6.7 | „Poblem” | Cały podrozdział opisujący problem jest napisany bardzo chaotycznie. Odwołania do dat są nieczytelne, jest wiele błędów językowych czy stylistycznych (np. „201o”, „okres pobytu w UE”). Wprowadza się niezdefiniowane skróty. Wartości liczbowe są w różnej skali, brak jest logicznych powiązań między „Wizją Zero” a „Narodowym Programem”. | skorygowano |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|---|--|------------------|
| | | | <p>Ponadto sugeruje się:</p> <ul style="list-style-type: none">• wykreślić sformułowanie o kaskach ochronnych (zwłaszcza w kontekście ruchu rowerowego);• wskazanie innych rozwiązań poprawy bezpieczeństwa ruchu niż zmiana udziału poszczególnych środków lokomocji w strukturze podróży, np. design ulic i polskie przepisy nakazujące budować przewymiarowaną infrastrukturę drogową. | |
| 44 | 6.6 | „Stosowanie kładek i tuneli dla pieszych” | To powinno być ograniczone tylko dla obszarów pozamiejskich, a w miastach tylko do dróg kategorii A, S i ewentualnie GP. | Nie uwzględniono |
| 44 | 6.6 | „urządzeń bezpieczeństwa pieszych”.... | „urządzeń bezpieczeństwa ruchu pieszego” | skorygowano |
| 44 | 6.6 | Zadanie 6.1.4 | Zadanie powinno być nazwane „likwidacja barier architektonicznych w przestrzeni publicznej na terenie OM, a przez to umożliwienie się poruszania | Zmiana zapisu |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|--|--|--|
| | | | osobom z dysfunkcją ruchu lub wzroku” | |
| 44 | 6.6 | Zadanie 6.2.3 | Jaki wpływ na sądy ma Strategia czy podmioty tworzące OM? Jest to bardzo życzeniowe. | Nie uwzględniono |
| 45 | 6.3 | „Budowa i utrzymanie infrastruktury transportowej” | W tych zadaniach brakuje podkreślenia roli właściwego design. To właśnie odpowiednie ukształtowanie przestrzeni ulicznej powinno być kluczowym oddziaływaniem na użytkowników dróg. | Nie uwzględniono |
| 45 | 6.3 | Zadanie 6.3.3 | Ze względu na koszty i ograniczony wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego (odwieczne pytanie wyremontowana droga jest bezpieczniejsza czy dziurawa?) sugeruje się wykreślenie tego zadania. | Nie uwzględniono |
| 45 | 6.3 | „Straż Pożarna” | Jeśli z dużych liter to „Państwowa Straż Pożarna” | skorygowano |
| 46 | 6.3 | Zadania 6.5 | Wydają się one w pewnej mierze zbytecznym mnożeniem stanowisk i dokumentów. | Nie uwzględniono |
| 48 | 7 | System wdrażania Strategii | Rozdział ten wymaga kompletnego przerehabilitowania, z podaniem kamieni milowych, dat, priorytetów, ciał | Przygotuje instytucja wdrażająca strategię |



| | | | | |
|--|--|--|---|--|
| | | | odpowiedzialnych za określone zadania itp. | |
|--|--|--|---|--|

Dodatkowy komentarz:

Dokument wymaga bardzo głębokich zmian, aby nabrał kształtu realnej strategii, wymaga głębokich zmian. Tak jak wspomniano, powinien odpowiadać na pięć zasadniczych pytań: co? gdzie? jak? kiedy? i za ile? Niestety, niniejsze opracowanie odnosi się do tego w niewielkim stopniu.

AUTOR UWAG:

Michał Beim, michal.beim@gmail.com, +48 696 151112, adiunkt na Uniwersytecie Przyrodniczym w Poznaniu

UWAGI OGÓLNE do strategii w wersji 3

6. Pod względem edycyjnym wersja druga czwartej części wypada dużo lepiej. Większość uwag edycyjnych została zastosowana, jednak bardzo wiele uwag merytorycznych zachowuje jednak swoją ważność. Choć nastąpiła poprawa są pewne błędy świadczące o niestaranności przy pisaniu pracy:
 - a. nadal są błędy w tym ortograficzne w tytułach rozdziałów,
 - b. nadal wartości są często bez punktu odniesienia, np. "Liczba bezpośrednich połączeń lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym: 57 [wartość bazowa (rok 2014)]" - rocznie 57? tygodniowo? dziennie? Czy z czarterami?
7. Cały czas martwi duża żonglerka danymi ze scenariuszy: proszę porównać w obu wersjach tabl. 4.2/4.3. Dane są zupełnie inne dla różnych scenariuszy. Nie da się wykluczyć, iż był to błąd przy sporządzaniu tabeli, jednak odbiór pozostaje taki, że nie wiadomo, czy owe modele oddają rzeczywistość i tworzą prognozy na podstawie najlepszych przesłanek, czyt tylko są wynikiem przypadku.
8. W poniższej tabeli zaprezentowano tylko nowe uwagi wynikające ze zmian dokonanych w wersji drugiej!



UWAGI DO TREŚCI w wersji 3:

| nr strony | numer rozdziału | Tekst – jest | Tekst – winno być | Odpowiedź wykonawcy STIM |
|-----------|-----------------|--|---|--|
| 4 | spis treści | „nie zdefiniowano zakładki” | numer właściwej strony | |
| 6 | 1 | „charakter metropolitalny” | Proszę zdefiniować na wstępie jak to określenie rozumieć, czy jako funkcje ponadlokalne (subregionalne) właściwe dla OM, czy też jako funkcje związane z funkcjonowaniem w globalnej/europejskiej sieci metropolii? | Pojęcia zdefiniowane w Załączniku nr 2 - Diagnostyka |
| 6 | 1 | „o zasady nowoczesnego podejścia do rozwoju transportu i wykorzystujących najnowsze technologie” | sformułowanie mocno na wyrost – jak definiować „nowoczesne podejście”, co się kryje pod „najnowszymi technologiami”? Odnosząc się do literatury przedmiotu, to wielu działań nie widać, np. aglomeracyjnych „autostrad” rowerowych, które w wielu miejscach Europy uważane są za „nowoczesne podejście” wykorzystujące „najnowsze technologie” (np. zieloną falę dla rowerów). Ogólnie dokument powinien być bardziej doprecyzowany. Mniej kolokwializmów i tzw. oczywistych | Szczegóły znajdują się w podręcznikach |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|--|--|------------------------------------|
| | | | oczywistości. Więcej konkretnych postanowień. | |
| 9 | 2.1 | „ZIT” Rys. 2.1 | Proszę dodać wszystkie fachowe (nie tylko z branży transportowej) skróty na listę skrótów. Poza tym proszę napisać jak ZIT odnosi się do OM, z mapy ani treści to nie wynika. | Dokonano zmian |
| 10 | 2.1 | „Gospodarka OM”... | Warto wykonać mapę zasadniczych generatorów ruchu, zwłaszcza wg podziału zaproponowanego przez Autorów. | Szczegóły znajdują się w Diagnozie |
| 10 | 2.1 | „typowe procesy związane z metropolizacją przestrzeni, których jednym z negatywnych skutków jest suburbanizacja” | Zjawisko suburbanizacji nie świadczy o procesach metropolizacji, często stoi w jawnej sprzeczności do nich. | Nie uwzględniono |
| 10 | 2.1 | „prognozy silnego wzrostu obrotów przeładunkowych” | Bardzo ważna informacja, warto byłoby choćby w przybliżony sposób zdefiniować ów „silny wzrost”, np. „wg programów rozwoju portów[przypis dolny] zakłada się blisko czterokrotny wzrost” | Szczegóły znajdują się w Diagnozie |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|-----------|------------|---|--|--|
| 10 | 2.1 | RFC, BAC | Do definicji skrótów | uwzględniono |
| 10n | 2.1 | „do (...) sieci TEN-T należą” | Zachęcam do wykonania dokładnej i czytelnej mapy TEN-T na tle pozostałej infrastruktury transportowej w OM. | Szczegóły znajdują się w Diagnozie i części analitycznej |
| 11n | 2.1 | „Podstawowymi mankamentami całego systemu transportowego lądowego w OM są:” | Należałoby dodać: <ul style="list-style-type: none">• brak spójnego systemu infrastruktury rowerowej zapewniającego bezpieczne przemieszczanie się po OM,• niska jakość infrastruktury ruchu pieszego, zwłaszcza poza obszarami zabudowanymi,• niska jakość przystanków komunikacji miejskiej na obszarach peryferyjnych (brak wiat, prowadnic dla osób z dysfunkcją wzroku itp. | Zbyt szczegółowe, ale szczegółowo potraktowane w diagnozie – załącznik 2 |
| 13 i inne | 2.2 i inne | „budowę/modernizację” i podobne | „budowę lub modernizację” | Nie uwzględniono |
| 13nn | 2.2. | „W Programie rozwoju transportu Obszaru Metropolitalnego” | Postulowałbym mapę inwestycji z porównaniem do inwestycji na lata | Nie uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|---|--|------------------|
| | | | <p>2020-2030.</p> <p>Należałoby przywołać szacunkowe koszty (budżety) poszczególnych zadań oraz może nieco bardziej scharakteryzować (np. „poprawa dostępu kolej do X poprzez budowę drugiego toru [PKP PLK, 214 mln zł]”).</p> <p>Alternatywa to zrezygnować z ww. listy inwestycji do 2020, na rzecz odwołania do właściwej części opracowania. Nadal podział na to co jest opisem, a co strategią jest w czwartej części nieczytelny.</p> | |
| 15 | 2.2 | „ożywienia dróg wodnych” | Zarybienia? Poprawy czystości? Styl! | Nie uwzględniono |
| 15 | 2.2 | „Hierarchicznie (...) w swych zapisach” | <p>Nie wszystkie dokumenty UE mają prymat nad polskim prawem. Proszę to zgrabnie przeredagować!</p> <p>„w swych postanowieniach” – zapisy są tylko w prawie o spadkach! Proszę o tym pamiętać również w innych miejscach niniejszego opracowania!</p> | Nie uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|---|--|------------------|
| 16 | 2.4 | „ponad lokalnymi” | „ponadlokalnymi” (błąd ortograficzny) | uwzględniono |
| 16 | 2.4 | „planowany termin przyjęcia planu” | Generalnie dokument nie powinien odwoływać się do dokumentów nieuchwalonych. Można wspomnieć o nich, ale trudno narzucać radnym sejmiku takie, a nie inne decyzje. | Nie uwzględniono |
| 19 | 3.1 | „Rola transportu w rozwoju społeczno - gospodarczym OM zwiększa się.” | Jeśli nie jest to popart badaniami czy prognozami, jest to banał! Jeśli są badania trzeba przeredagować: „na podstawie badań ABC i prognoz DEF należy stwierdzić, że rola...”. „Ta zwiększająca się rola transportu wynika z przeobrażeń przestrzennych, społeczno – gospodarczych i zmian w środowisku naturalnym, a także ze zmieniających się oczekiwań, preferencji i zachowań podróżnych oraz użytkowników i organizatorów transportu.” to nic nie wyjaśnia! Moim osobistym zdaniem będzie odwrotnie: rola transportu w rozwoju społeczno-gospodarczym będzie maleć, a rosnać będzie znaczenie nowych technologii, patentów itd. | Nie uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|---|--|--------------------|
| | | | „społeczno-gospodarczym” (bez dwóch spacji) | |
| 19 | 3.1 | „System transportowy OM” „System Transportu Metropolitalnego” | Proszę wyjaśnić różnice pomiędzy oboma pojęciami! | uwzględniono |
| 20 | 3.1 | „żegluga śródlądowa jako uzupełniających środków transportu” | Generalnie w wielu krajach to kolej uzupełnia żeglugę śródlądową (rozwozi z portów rzecznych), a nie odwrotnie. Zostawiam Autorom tę kwestię do przemyślenia. | Nie dotyczy tematu |
| 20 | 3.1 | „(w tym w podróżach zewnętrznych)” | Podróże zewnętrzne – poza OM? Z tekstu wynika, że mogą być też podróże „szybkie i na duże odległości” w OM? Czy to jest prawda? Połączenia lotnicze Gdynia-Gdańsk? – Styl! A autobusy dalekobieżne? PolskiBus.Com? DB IC Bus? Zbędna spacja. | Nie uwzględniono |
| 20 | 3.1 | w podróżach „częstych”, „szybkich”, „krótkich”, „na krótkie odległości” | Chaos pojęciowy! Proszę to przeredagować. | Nie uwzględniono |
| 21 | 3.1 | „(skokowo)” | Zbędne określenie. | Nie uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|-----------|------------|--|--|------------------|
| 21 | 3.2 | „Innowacyjność.” „integracja” | Innowacyjność jest narzędziem, a nie celem samym w sobie. Podobnie jak „integracja” jest procesem mającym na celu spójność lub kompleksowość systemu transportowego. | Nie uwzględniono |
| 21 i inne | 3.2 i inne | „potrzeby transportowe” | Powinno być „popyt na transport”. (uwaga powtórzona, była również do pierwszej wersji) | Nie uwzględniono |
| 21 | 3.2 | „układu gospodarczego” | „gospodarki” | Nie uwzględniono |
| 21n | 3.2 | „centrów logistycznych zlokalizowanych na obrzeżu OM i miejskich centrów konsolidacji” | Strategia powinna wskazywać potencjalne lokalizacje obiektów ważnych dla całego OM (mapa + opis) | Nie uwzględniono |
| 22 | 3.2 | „Bezpieczeństwo w transporcie w OM osiągać można poprzez: (...) ochronę pieszych i rowerzystów;” | Ochronę prawną? Proszę zdefiniować co Autorzy mają na myśli? | Nie uwzględniono |
| 24 | 3.3 | „poprzez rozbudowę infrastruktury dla rowerzystów i systemów organizacji ruchu rowerowego, w tym rowerów metropolitalnych” | Proszę wyjaśnić różnicę pomiędzy tymi dwoma pojęciami lub przeredagować tekst. | Nie uwzględniono |
| 23nn | 3.3 | „3.3 Oczekiwane efekty w zakresie metropolitalnych usług transportowych” | Jeśli oczekuje się jakichś efektów, to trzeba podać mierniki. Jeśli to tylko planowane lub oczekiwane kierunki | Nie uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|---|--|------------------|
| | | | zmian czy wręcz tylko założenia, należy przeredagować tytuł podrozdziału. | |
| 24 | 3.3 | „Cechy systemu transportowego OM decydować będą o jego konkurencyjności, przede wszystkim jako czynnika lokalizacji inwestycji gospodarczych, naukowych, kulturalnych i społecznych.” | Podmiot w zdaniu chyba jest źle zdefiniowany. Poza tym, czy system transportowy „decyduje” o konkurencyjności (np. nauki), czy tylko jest wsparciem? | Nie uwzględniono |
| 24 | 3.4 | „3.4 Zarządzanie popytem transportowym i mobilnością RO” | RO do listy skrótów. | skorygowano |
| 25 | 3.4 | „ <u>zwiększenie liczby</u> ” | Podkreślenie psuje kompozycję estetyczną opracowania. | skorygowano |
| 25 | 3.4 | „Zapobieganie niekorzystnym zmianom” | Zapobieganie to dobre planowanie przestrzenne. Problemy transportowe najczęściej są wynikiem błędnej polityki przestrzennej! | Nie uwzględniono |
| 25 | 3.4 | „stymulowanie rozwoju zagospodarowania przestrzennego.” | Planowanie przestrzenne a zagospodarowanie przestrzenne to dwa różne pojęcia! Styl! | Nie uwzględniono |
| 25 | 3.4 | „dla podróży dalekich i średnich, do realizacji, których rekomendowane są środki transportu lotniczego, kolejowego i samochodowego wokół działań mających na celu wzrost | Styl całego akapitu! Spójność logiczna zdania! | Nie uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-----|---|---|------------------|
| | | udziału niskoemisyjnych środków transportu, „... „odmienną”, „różnicowanych” itd. | | |
| 26 | 3.5 | „odmienną”, „różnicowanych” itd. | W całym rozdziale 3.5 brak jest określeń wartościujących, typu „mniejszą”, „większą”, „dominującą”. | Nie uwzględniono |
| 29 | 4.1 | „rozwój demograficzny (liczba mieszkańców)” | To nie tylko liczba mieszkańców, ale struktura. Jest to ważne z punktu widzenia planowania systemów transportowych! | Nie uwzględniono |
| 29 | 4.1 | „duży wzrost PKB oraz duży wzrost liczby samochodów osobowych” | Co to znaczy „duży wzrost”. Proszę pamiętać, że miasta mające najwyższy PKB per capita mają zazwyczaj najniższy poziom motoryzacji! Proszę więc wykazać związek logiczny między PKB a motoryzacją! Pozostałe uwagi, jak do pierwszej wersji! Zwłaszcza ważny jest aspekt ekonomiczny. | Nie uwzględniono |
| 32 | 4.2 | „STM” | Dopisać do listy skrótów! | uwzględniono |
| 33 | 4.2 | Rys. 4.1 | Proszę dopisać czy w opisie czy na wykresie „100% = x mln podróży” | Jest w tekście |



Strategia Transportu i Mobilności

| 37 i inne | 4.3 i inne | Rys. 4.3 – „Scenariusz zrównoważony” (i inne rysunki) | Proszę podać rok odniesienia, np. „Scenariusz zrównoważony w 2020 r.” | Jest 2030 |
|-----------|------------|---|---|------------------|
| 41n | 5.3 | „Spójny i zrównoważony system transportowy OM” | „zrównoważony system transportowy OM” powinno opisywać cały system, a nie tylko „program 3”. Proszę przemyśleć nazwy! | Nie uwzględniono |
| 46 i inne | 6 1 i inne | Rys. 6.2 (i inne) | Proszę przy mapie zamieścić skalę. <i>Przypominam, że większość uwag merytorycznych do pierwszej wersji opracowania w rozdziałach 5 i 6 nadal jest aktualnych.</i> | To nie jest mapa |
| 51 | 6.2 | „poza portowymi” | „pozaportowymi” (poza-, ponad- itd. pisze się razem!) | uwzględniono |
| 53 | 6.3 | „suburbanizacji miast” | Zbędne słowo „miast” | Nie uwzględniono |
| 54 | 6.3 | Rys. 6.6 | Przecież obszar rdzenia OM nie stanowi jednego „głównego węzła przesiadkowego”, jak rycina wskazuje! Jest to chyba zbiór kilku(nastu) węzłów przesiadkowych! | Nie uwzględniono |
| 55 | 6.3 | „zmniejszenie emisji spalin do poziomu wymaganego regulacjami | Chyba chodzi o „imisję”, a nie „emisje”? Poza tym regulują to normy krajowe w | Nie uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|------|-----|--|---|---|
| | | Unii Europejskiej,” | większości a nie UE. Poza tym miara realizacji celu (nie sam cel!) nie powinna być wartościująca. Miarą powinno być „odsetek obszarów, na których osiągnięto poziomu emisji spalin, który nie przekracza norm prawnych”. Dotyczy to również innych programów i ich miar! | |
| 70 | 6.5 | Rys. 6.10 | Sugerowałbym, aby wykresy były czytelniejsze – rok odniesienia powinien być na osi odciętych (OX), a kolory ujednolicone. Brakuje informacji, jakiego scenariusza dotyczą prognozy. | Kolorystykę i sposób prezentowania wykresów narzucił Zleceniodawca. Wykresy dotyczą scenariusza zrównoważonego. |
| 70n | 6.5 | „Programie Aktywnej Mobilności w OM” „PROGRAM 5: Aktywna mobilność w OM” | Proszę wyjaśnić różnicę między oboma programami. | uwzględniono |
| 70nn | 6.5 | „szlaki rowerowe”, „trasy rowerowe” (w szczególności rys. 6.11) | Proszę nie używać wymiennie pojęcia „szlaki rowerowe”, „trasy rowerowe”. Są to różne pojęcia. Podobnie, jak trudno znaleźć związek logiczny między szlakami rowerowymi a obsługą węzłów transportowych (na mapie pisanych z dużej litery). Być może chodziło o drogi | skorygowano |



| | | | | |
|----|-----|---|--|--|
| | | | rowerowe? | |
| 77 | 6.6 | Rys. 6.12 | Proszę w tekście odnieść się, na jakiej podstawie opracowano te prognozy i czy one zależą od przyjętych scenariuszy lub realizacji pewnych inwestycji? Takie prognozy powinny być jednym z kryteriów rozstrzygnięcia o scenariuszach rozwoju infrastruktury! | Przyjęte na podstawie założeń wynikających z programów wyższego rzędu. |
| 83 | 7 | Finansowanie i ewaluacja działań strategicznych | W tym rozdziale, wbrew tytułowi, nie pojawiają się jakiegokolwiek informacje o kwotach i o źródłach finansowania | Podano źródła finansowania. |
| 84 | 7.2 | Tabl. 7.1. „Tendencja” | Tendencja to opis sytuacji czy przesłanka do prognoz, a nie wskaźnik do monitoringu. Od strategii należy oczekiwać, że oprócz wartości bazowych, zaproponowane zostaną wartości rezultatu: ile połączeń (minimalna liczba), jaki czas podróży (maksymalna liczba) itd. | Wskaźniki bazowe określi wybrana instytucja do monitorowania programu. |
| 88 | 8.1 | „Wnioski z konsultacji” | Wnioski z tak obszernych konsultacji są dość ubogie, chyba że powstał osobny raport, a w niniejszym dokumencie zapomniano napisać odniesienia do | W dokumencie przedstawiono generalne wnioski |



| | | | | |
|----|-----|---|---|------------------|
| | | | niego. | |
| 89 | 8.2 | „rozwoju innowacyjnej gospodarki poprzez zapewnienie dostępności do portów i obszarów przemysłowo – usługowych” | Dość wątle logicznie powiązanie innowacyjnej gospodarki z dostępnością do portów. Zbędne spacje przy średniku. | Nie uwzględniono |
| 90 | 8.2 | „w przypadku rezygnacji z wysokiej rangi połączenia, zachować rezerwy terenowe pod inne funkcje transportowe” | To jest bardzo ryzykowna - ze względu na skutki finansowe – rekomendacja dla gmin. Ogólnie całość rekomendacji (cały rozdział 8.2) powinien być jeszcze raz przemyślany i przereklamowany: co jest celem i jak należy dążyć do tego. | Nie uwzględniono |

Dodatkowy komentarz:

Tak jak wspomniano w komentarzu do pierwszej wersji, dokument strategiczny powinien odpowiadać na pięć zasadniczych pytań: co? gdzie? jak? kiedy? i za ile? Uwzględniając zwłaszcza ograniczoność finansów. Należy od strategii oczekiwać hierarchizacji działań. Powinny też powstać scenariusze alternatywnych działań („jeśli nie powstanie A, to należy zrobić B i C, ponieważ...”) Niestety, niniejsze opracowanie nadal odnosi się do tego w znikomym stopniu i jest zbiorem „pobożnych życzeń”.



AUTOR UWAG:

Michał Beim, michal.beim@gmail.com, +48 696 151112, adiunkt na Uniwersytecie Przyrodniczym w Poznaniu

UWAGI OGÓLNE do części analitycznej.

1. Zasadniczym problemem opracowania (Strategia transportu i mobilności obszaru metropolitalnego do roku 2030 – **część III analityczna**) jest brak analizy kosztów postulowanych rozwiązań i ewentualnych możliwości finansowania (pomijając materiał z części II, do 2020 roku). Strategię od planów zagospodarowania przestrzennego wyróżnia przede wszystkim określanie priorytetów rozwojowych (m.in. inwestycyjnych) oraz sposobów dojścia do nich. W niniejszej części będącej wprawdzie „analizą” należałoby się spodziewać powyższych informacji na temat kosztów, a także sposobów realizacji (terminów, źródeł finansowania, tzw. kamieni milowych), tych inwestycji, które mają być realizowane przez instytucje, które nie tworzą Obszaru Metropolitalnego. Dzięki temu zdefiniowane byłoby tło działań w zakresie transportu dla Obszaru Metropolitalnego, które powinny być elementem IV części opracowania.
2. Pewną cechą immanentną opracowania jest brak dobrze uchwyconej perspektywy. Część działań kluczowych dla rozwoju transportu na terenie Obszaru Metropolitalnego odbywa się poza władztwem planistycznym czy inwestycyjnym gmin (np. drogi ekspresowe, część linii kolejowych). Ich opis jest wskazany, ale należałoby przyjąć za rzeczy rozstrzygnięte (w określonym horyzoncie czasowym) i do nich ustosunkować się inwestycjami lub innymi działaniami w zakresie infrastruktury transportowej będącej w kompetencjach samorządów uczestniczących w Obszarze Metropolitalnym. Taki jest cel wszystkich czterech części dokumentu: odpowiedzieć na pytanie, co powinny czynić w zakresie transportu samorzady uczestniczące w Obszarze Metropolitalnym?
3. W analizie, której celem jest mobilność, brakuje opisu sytuacji wynikającej z uchwalonych studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego lub również z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Z punktu widzenia planowania systemów transportu
4. Opis modelu użytego w niniejszej części powinien być częścią niniejszego rozdziału, albo załącznikiem, dostępnym razem z częścią analityczną.
5. Niestety, opracowanie charakteryzuje chaos, niedoróbki i brak pewnej ciągłości logicznej rozważań. Większość uwag wynika właśnie z tych przyczyn. Można odnieść wrażenie, że analiza była pisana szybko, aby tylko spełnić wymogi formalne Zamawiającego.

UWAGI DO TREŚCI części analitycznej:

| nr strony | numer rozdziału | Tekst – jest | Tekst – winno być | Odpowiedź wykonawcy STIM |
|-----------|-----------------|--------------------------|--|--------------------------|
| 3 | spis treści | W pkt. 3.3. są literówki | (odpowiednie zastosowanie małych i wielkich liter) | Uwzględniono |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|------------|--------------|----------------------------------|---|---------------------|
| 4 | 1.2 | VISUM firmy PTV | Należałoby podać wersję oprogramowania, poszczególne wersje różnią się między sobą i dają inne wyniki; należałoby też uzasadnić, dlaczego nie zastosowano oprogramowania z otwartym źródłem, pozwalającego intersubiektywnie zweryfikować wyniki. | Nie istotne |
| 4 | 1.2 | „najczęściej stosowanym modelem” | Tezę tę dobrze by było uzasadnić odwołując się do literatury | Nieistotne |
| 5 | 1.2 | „zamieszczono w raporcie”... | Wskazany jest podanie odwołania, gdzie ww. raport można znaleźć; ze spisu w pkt. 1.1. nie wynika, iż jest on częścią opracowań | Korekta |
| 5 | 2.1 | „S6” | „DK6 lub S6” – całość drogi krajowej nr 6 nie jest przecież w standardzie drogi ekspresowej | Będzie do 2030 roku |
| 5 | 2.1 | „Aktualna długość” | Dokumenty powinny posiadać odwołania bezwzględne, np. „Długość wg stanu w dniu....” | Nieistotne |
| 5 (i inne) | 2.1 (i inne) | „Tabl. 2.1” | Poprawne dowożenia do rysunków czy tablic (tabel) powinny być, jeśli nie stoją na początku zdania, pisane z małej litery | Korekta |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|---|-----|----------------------------|--|------------|
| 6 | 2.1 | „Tabl. 2.1” | <p>Brak odwołania, do czasu, dla którego dane z niniejszej tabeli są aktualne.</p> <p>W związku z faktem, iż tekst pod tabelą odwołuje się do danych dla kraju, sugeruje się wprowadzenie również wyliczeń dla kraju, analogicznie jak dla OM i województwa.</p> <p>Sugestią jest wykonanie kartogramu lub kartodiagramu prezentującego sytuację w gminach OM.</p> | Korekta |
| 6 | 2.1 | ostatnie zdanie na stronie | Wymaga przeredagowania, gdyż problem jest w stylu lub też w składni logicznej | Nieistotne |
| 7 | 2.1 | Rys. 2.1 | <p>Sugeruje się dodanie w opisie informacji o „stanie w dniu”.</p> <p>Dla czytelności mapy potrzebnym jest uwzględnić numerację dróg (wzorem rys. 2.2).</p> | Nieistotne |
| 7 | 2.1 | „Sieć linii kolejowych”... | Sugeruje się, wzorem wyliczenia dla dróg ze str. 5, podanie numerów linii kolejowych, ewentualnie wymienieniu innych oznaczeń tras, np. wg nomenklatury TEN-T czy AGC lub AGTC. | Korekta |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|--------|-----|--|---|---|
| 7 - 8 | 2.1 | „Sieć linii kolejowych” ... / „Obecnie w Obszarze” ... | <p>Wskazaniem jest uszczegółowienie informacji o liniach kolejowych o liczbę torów, elektryfikację, maksymalne prędkości, maksymalne naciski na oś lub długości pociągów</p> <p>Ponownie błąd w postaci braku bezwzględnego odwołania się do czasu „Obecnie”.</p> | Zbyt szczegółowe wymaganie jak na Strategię |
| 9 | 2.1 | „OMT” | Skrót niezdefiniowany, czy chodzi o „OM”? | Korekta |
| 9 - 10 | 2.1 | | Analogicznie do sytuacji z drogami, jak i kolejami, wskazane jest wykonanie mapy dla żeglugi i lotnictwa (może być wspólna) | Nie ma potrzeby |
| 10 | 2.2 | „Dokumentami tymi są: • Koncepcja przestrzennego” ... | „Koncepcja Przestrzennego”... Nazwa własna dokumentu, pisana z dużych liter, również w przepisach prawnych | Korekta |
| 11 | 2.2 | „Koncepcja przestrzennego” ... | <p>Należałoby podać miejsce publikacji KPZK w Monitorze Polskim.</p> <p>Uwaga ta dotyczy też innych dokumentów publikowanych w MP czy dziennikach urzędowych województw</p> | Nieistotne |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|-----------|------------|---------------------------------|--|------------|
| 11 i inne | 2.2 i inne | Rys. 2.3. i kolejne rysunki | Na mapach z KPZK należałoby wykonać karton z powiększeniem OM oraz naniesieniem granic administracyjnych OM. W obecnej postaci nie są czytelne dla obszaru analizy, a to jest celem ich przywoływania. | Nieistotne |
| 11 | 2.2 | „Strategia rozwoju”... | „Strategia Rozwoju”... Nazwa własna dokumentu, pisana we wszystkich oficjalnych opracowaniach z dużych liter | Korekta |
| 11 | 2.2 | odwołanie „1” | Jeśli dokument w niniejszym podrozdziale jest opisywany, nie ma sensu pisać odwołań. Datę publikacji dokumentu należałoby umieścić w tekście. Druga część niniejszej uwagi dotyczy również innych dokumentów. Optymalnym rozwiązaniem byłoby umieszczenie adresów publikacji itp. informacji na początku rozdziału 2.2, przy liście wymienianych dokumentów. | Korekta |
| 12 | 2.2 | „kierunek działań” | Podwójna spacja. Błąd ten powtarza się też w innych miejscach dokumentu. | Korekta |
| 12. | 2.2 | „W Dokumencie Implementacyjnym” | DI jest podstawowym dokumentem wdrażającym SRT. Należałoby go | Korekta |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|-----|-----|---|---|--------------|
| | | | wyróżnić (podrozdziałem, jak pozostałe dokumenty krajowe) | |
| 12. | 2.2 | „poprawa przepustowości na głównych arteriach” | Należałoby sprecyzować czy dotyczy to dróg miejskich czy sieci dróg krajowych. Brak sprecyzowania może powodować różne interpretacje. | Korekta |
| 15. | 2.2 | Rys. 2.7 a) „budowa stosownie do potrzeb przewozowych” | Należałoby rozwinąć, co cytowany dokument, uważa za spełnienie ww. warunku, gdyż dotyczy to linii, która jest istotna dla OM. | Korekta |
| 16. | 2.2 | „obwodnica Kościerzyny” | Proszę napisać w ciągu jakiej drogi jest ona planowana (wzorem poprzednich trzech inwestycji) | Korekta |
| 17. | 2.2 | „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2009” | Proszę napisać nazwę dokumentu w poprawny sposób i ewentualnie dodać odwołanie do dziennika urzędowego, w którym on został opublikowany | Korekta |
| 19. | 2.2 | „nie degraduje transportu zbiorowej” | styl | Nieistotne |
| 19. | 2.2 | „Plan zrównoważonego rozwoju...” „wariantów rozwoju sieci”... | Jest to bardzo ważny dokument. Autorzy praktycznie pomijają jego opis. Nie ma żadnej informacji o założeniach, postanowieniach itd. Nawet przytaczane warianty nie są bliżej określone! | Uwzględnione |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|-----------|------------|---------------------------------|--|-------------------------------|
| | | | Należałoby w szczegółach opisać, zwłaszcza pokazując różnice między modelem ruchu Strategii a Planu! | |
| 19 | 2.2 | | Brakuje opisu kontraktu terytorialnego! Jest to ważne narzędzie planowania inwestycji. Zresztą w dalszym miejscu (rozdział 3) dokument ten jest przywoływany. Nie ma też opisów ZIT. | Jest w Programie do roku 2020 |
| 20 i inne | 3.1 i inne | „modalny” | Słowo „modalny” znaczy „najczęstszy” lub „najbardziej prawdopodobny”. W drogownictwie bezmyślnie stosuje się tę odbitkę językową. Należałoby użyć sformułowania „podział zadań przewozowych”. | Nieistotne, brak zrozumienia |
| 21 | 3.1 | „słaby wzrost gospodarczy” itd. | Jeśli model ma być poważnie traktowany, należałoby dokonać parametryzacji, tj. jaki (procentowo) wzrost PKB, przekłada się na wzrost np. ruchliwości czy udziału ruchu samochodowego. Zastosowane opisy dalekie są od języka opisu w analizach itd. Jest to raczej język wysoce kolokwialny! | Opis w modelu |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|-----|-----|---|---|-------------------|
| 21. | 3.1 | „scenariusz zrównoważony” | Bardzo zła nazwa scenariusza. W przypadku planowania „zrównoważonego rozwoju transportu” należy uwzględniać zewnętrzne uwarunkowania w postaci sytuacji ekonomicznej. Zrównoważony rozwój transportu może więc mieć miejsce w sytuacji trudności ekonomicznych, jak i w czasach prosperity. Należałoby ten scenariusz inaczej nazwać! | Tak przyjęto |
| 21 | 3.1 | „skuteczność polityki transportowej” | Proszę to sprecyzować i sparametryzować, jak należy interpretować tę skuteczność. Same założenie „skuteczności” w analizach jest słuszne, jednak wymaga precyzji. | Jest sprecyzowane |
| 21 | 3.1 | „niekorzystnymi warunkami dla funkcjonowania przedsiębiorstw transportu zbiorowego” | Teza dość kontrowersyjna. Proszę poprzeć ją ewentualnymi publikacjami. Wbrew pozorom spowolnienie gospodarcze może pozytywnie przekładać się na transport publiczny czy ruch pieszy i rowerowy. | Brak zrozumienia |
| 21 | 3.1 | „ograniczenia (...) spowoduje” | składnia! | Nieistotne |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|-----------|------------|-----------------|--|--|
| 22 i inne | 3.1 i inne | „W Scenariuszu” | Dlaczego słowo „scenariusz” pisane jest z dużej litery? Trudno to podciągnąć pod nazwę własną. | Tak przyjęto |
| 23-24 | 3.1 | Tabl. 3.4. | <p>Gwiazdką oznaczone są inwestycje, które „wymagają analizy studium wykonalności”. Sformułowanie jest nieściśle: czy są już wykonane studia, ale nie są przeanalizowane, czy też studiów wykonalności nie ma.</p> <p>Ponadto należy zwrócić uwagę odnośnie pozostałych inwestycji: warto byłoby przytoczyć podstawowe informacje z ich studiów wykonalności (szacowany czas realizacji, koszt, datę wykonania studium).</p> | Zbyt szczegółowe wymaganie |
| 28 | 3.4 | „W prognozach” | Przy prognozach brakuje szacunków ruchu pieszego i rowerowego. Jest to szczególnie istotne, gdy to ma być strategia związana z mobilnością. Scenariusze praktycznie nie przewidują jakichkolwiek analiz związanych z mobilnością aktywną! | Są szacunki w dalszej części (rodz. 4) |
| 28 | 3.4 | Tabl. 3,5 | Brakuje sumy liczby podróży dla poszczególnych scenariuszy. Jest to ważne, gdyż nie ma w opisie odniesień, | Korekta |



| | | | | |
|-----------|------------|----------------------------|--|------------------------|
| | | | czy scenariusze wpływają na ruchliwość. | |
| 29 | 3.4 | „jest niezbędnym” | Pytanie, czy są jakieś badania potwierdzające tak kategorię tezę. Może lepiej byłoby napisać „jest bardzo ważnym”. | Nieistotne |
| 29 i inne | 3.4 i inne | Tabl. 3.6 i kolejne tabele | Nazwy wariantów są nieadekwatne. Lepiej napisać „bez inwestycji” i „ze wszystkimi zakładanymi inwestycjami”. Mogą być przecież działania pośrednie. Brakuje kwot inwestycji. Trudno więc wypracować sobie wiedzę na temat efektywności tych zamierzeń inwestycyjnych! | Nieistotne |
| 30 i inne | 3.4 i inne | Rys. 3.4. „Kartogram” | Opis jest błędny. Jest to kartodiagram wstęgowy, a nie kartogram. Ponadto należy zwrócić uwagę, aby rysunki te zawierały legendę i choćby opis kilku kluczowych punktów węzłowych lub nazwy ulic. Dla osoby spoza Trójmiasta są one trudne do czytania. | Tak przyjmujemy od lat |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|------|---------|----------------------|--|------------------------------------|
| 33 | 3.4 | Trasa Słowackiego | Opracowanie nie odnosi się do informacji, czy Trasa Słowackiego nie będzie kontrydktoryjna względem celów zrównoważonego rozwoju. Z opisu wynika, że będzie łączyć dwie obwodnice, czyli będzie drogą wprowadzającą ruch do śródmieścia. | Ma znaczenie strategiczne w OM |
| 37 | 3.2 | „Linia kolejowa 250” | Ważnym jest zdefiniowanie priorytetów, czy ważniejsze są w danych relacjach inwestycje drogowe czy też kolejowe? Niektóre z proponowanych działań są kontrydktoryjne. Definicji priorytetów należałoby oczekiwać od dokumentu strategicznego. | Nie zrozumienie istoty zagadnienia |
| 37 | 3.3.3.1 | Rekomendacje | Na dość wątej analizie (brak analizy planów zagospodarowania przestrzennego, brak przytoczenia kosztów i rozpoznania możliwości finansowych itd.) trudno stawiać rekomendacje. W rzeczywistości scenariusze są o tyle dobre, o ile przystają do rzeczywistości ekonomicznej. | Przeredagowano |
| 40nn | 3.6.1 | Elementy sieci TEN-T | Cały podrozdział powinien być przeniesiony na początek analiz, gdyż w obecnym miejscu zaburza przyjętą przez | Jest to uszczegółowienie |



| | | | | |
|----|-------|----------------------------------|--|------------|
| | | | <p>Autorów zasadę „od ogółu do szczegółu”.</p> <p>Celnie Autorzy przywołują standardy tras tworzących sieć TEN-T. Należałoby jednak podać źródło tych norm oraz rozważania te uzupełnić o szczegółowe porównanie z istniejącą infrastrukturą i identyfikacją braków (tj. ile km torów wymaga elektryfikacji itd.). Rozważania typu „warunek spełniony tylko częściowo” są zbyt ogólne dla dokumentu strategicznego!</p> <p>Należałoby też oczekiwać określenia działań, które leżą w kompetencjach samorządów tworzących OM oraz wskazania, które działania są w domenie administracji centralnej i jak ona się do nich ustosunkowuje (odwołania do planów inwestycyjnych)</p> | |
| 40 | 3.6.1 | „w/w” | Poprawny skrót dla słów „wyżej wymieniony” brzmi „ww.” | Nieistotne |
| 45 | 3.6.1 | Tabl. 3.10. – „Prędkość 100km/h” | Chyba powinno być „Prędkość min. 100 km/h” | |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|----|-------|---------------------|--|--|
| 47 | 3.7 | Polityka parkingowa | Opis tego zagadnienia jest bardzo ubogi. Należałoby zidentyfikować istniejące strefy płatnego parkowania lub inne formy ograniczania parkowania. Również należałoby przyjrzeć się przepisom parkingowym w dokumentach planistycznych. Na tej podstawie należałoby wyprowadzić zalecenia dla poszczególnych części OM odnośnie wskaźników maksymalnej (!) liczby miejsc parkingowych w poszczególnych obiektach, zalecenia odnośnie poszerzenia stref płatnego postoju itd. | Zbyt szczegółowe wymagania jak na strategię |
| 49 | 3.7.2 | Tabl. 3.12 | Przy tej klasy dokumencie strategicznym wskazanym jest parametryzacja liczby miejsc parkingowych, zwłaszcza że Autorzy powołują się na wykonane „symulacje”. Sama lokalizacja parkingów „Parkuj i Jedź” przy stacjach itp. wydaje się rzeczą zdroworozsądkową i oczywistą. Należałoby jednak od takiego dokumentu oczekiwać czegoś więcej. | Symulacje na tym poziomie ogólności mogą być tylko uproszczone |
| 49 | 3.7.3 | Rekomendacje | Rekomendacje są bardzo ubogie. Ponadto bazują one na nieistniejących przepisach (np. strefy zakazu wjazdu | Przereklamowano |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|-----------|--------|---------------------|--|-------------------------|
| | | | <p>pojazdów o wyższej emisji spalin). Co więcej, to rozwiązanie przedstawiane jest jako element polityki... parkingowej. Mając na uwadze wszystkie zastrzeżenia do rozdziału o polityce parkingowej, należałoby go napisać jeszcze raz.</p> | |
| 50 | 3.7.2 | Rys. 3.15 | <p>Należy podać źródło podkładu mapowego. Wykorzystuje się tu jakąś pracę, co do której nie ma informacji, czy Autorzy opracowania mają do niej prawa autorskie.</p> | Podano |
| 52 i inne | 3.8.2. | Rys. 3.16 i kolejne | <p>Wskazaniem jest zamieszczenie w opisie na rysunku informacji, z w jakim okresie przeprowadzono badania (listopad 2014?).</p> <p>Na wykresie wskazanym jest również podanie liczby dla poszczególnych przystanków. Wykres jest raczej mało czytelny.</p> | Skorygowano |
| 53 | 3.8.2 | „Prognozy popytu” | <p>Proszę określić, dla jakiego scenariusza są wykonane prognozy? Mowa jest tylko o wariancie bez inwestycji w węzły przesiadkowe i przy inwestycjach. Nie ma natomiast odwołania do scenariuszy z tabl. 3.1. Informacja ta jest bardzo</p> | Scenariusz zrównowazono |



| | | | | |
|---------|---------------|---|---|--|
| | | | istotna dla wiarygodności przedstawianych prognoz. | |
| 54 | 3.8.2 | Rys. 3.17 | Brakuje legendy. Co oznaczają szare słupki, a co zielone? Należy napisać również, którego roku dotyczy prognoza. Taką informację, zgodnie z metodologią, podaje się przy każdym rysunku i tabeli! | |
| 53 i 56 | 3.8.2 i 3.8.3 | Tabl. 3.13., tabl. 3.14. i 3.15. | <p>Dla czytelności i przejrzystości dokumentu należałoby połączyć tabele 3.13., 3.14. i 3.15, wprowadzając w tabeli 3.13. kolumnę z typem węzła.</p> <p>Niezrozumiałe jest też wprowadzanie numeracji poszczególnych rozwiązań, gdyż w dalszej części tekstu, nie ma do nich odwołania. Jest to, przynajmniej w III części opracowania, zbyteczna informacja.</p> | Przyjęto taki sposób przedstawienia |
| 55 | 3.8.3 | „Klasyfikacja i standardy wyposażenia”... | Opisy poszczególnych węzłów są prawie identyczne, zwłaszcza w zakresie standardów. Należałoby zrobić opis wspólnych rozwiązań i tabelę, z tym co poszczególne węzły wyróżnia! | Przyjęto taka klasyfikacje i definicje |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | |
|-----------|-------|---|---|--|
| 56 i inne | 3.8.3 | Tabl. 3.14 i 3.15 i inne – „Punkty transportowe” | Z definicji węzeł transportowy czy węzeł przesiadkowy jest punktową infrastrukturą przesiadkową. Nie ma sensu wprowadzać dodatkowego pojęcia. | Skorygowano |
| 56nn | 3.8.3 | | Brakuje w opisie informacji o tym, że węzły przesiadkowe powinny być połączone z otoczeniem siecią dróg rowerowych. Jest to ważna informacja pod kątem pozyskiwania środków unijnych na budowę dróg rowerowych, realizację pasów rowerowych itd. W wielu województwach łączy się budowę węzłów z realizacją infrastruktury rowerowej. | Skorygowano |
| 57 | 3.8.3 | „znaczącej liczby węzłowych punktów transportowych” | Po raz kolejny pojawiają się ogólności. Od tej klasy opracowania należałoby oczekiwać konkretnych wartości! Autorzy w tym celu powinni dokonać stosownej inwentaryzacji wraz z dokumentacją fotograficzną i mapową. | Zbyt szczegółowe wymaganie jak na dokument Strategia |
| 59 | 3.8.4 | Rekomendacje | Po raz kolejny rekomendacje są nieprecyzyjne. Niektóre wręcz są groteskowe: „Analizowane węzły są najistotniejszymi punktami integracji transportowej w OM o funkcji | Przeredagowano |



| | | | | |
|----|-------|---|---|-------------|
| | | | metropolitalnej” | |
| 59 | 3.9 | Badania symulacyjne | <p>Pytanie czy prognozowane wzrosty są o 2,4% i 8,3% czy też o 2,4% i o 8,3 p.p.? Akapit jest napisany niechlujnie i nielogicznie w stosunku do wartości z tabeli 3.17!</p> <p>Również brak jest odwołań do czterech wcześniej zaprezentowanych scenariuszy. Czy ten efekt będzie osiągnięty niezależnie od przyjętych scenariuszy, tylko dzięki samej integracji?!</p> | Skorygowano |
| 60 | 3.9.1 | „ZTR” | Niezdefiniowany skrót. | Zmieniono |
| 60 | 4 | „Z punktu widzenia współczesnych oczekiwań względem systemów transportowych”... | Kolokwializm. Proszę rozwinąć, np. „z punktu widzenia ograniczania poziomu indywidualnej motoryzacji”, „z punktu widzenia ograniczania emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu” itd. Proszę podać, choćby pokrótce, co było kryterium wyboru! | Skorygowano |
| 60 | 4 | „W Scenariuszu tym” | Powinno być z małej litery. | Skorygowano |



AUTOR UWAG:

Tyberiusz Narkowicz, Burmistrz Miasta Jastarni

| | | | | |
|----|-----------|---|-----------------------|-------------|
| 66 | Tab. 6.4b | Lokalne węzły integracyjne: Węzeł Jastarnia | Dodać węzeł Jastarnia | Skorygowano |
|----|-----------|---|-----------------------|-------------|

Komentarz: w dn. 3 lipca, Zarząd OMGGS postanowił dołączyć trzy węzły do listy beneficjentów:

- Miasto Puck, Jastarnia i Władysławowo.

Prośba o weryfikację, czy te trzy lokalizacje znajdują się w STIM.

Skorygowano

**POZOSTAŁE UWAGI SKŁADANE DO III STRATEGII WERSJI, NA KTÓRE NIE UDZIELONO
ODPOWIEDZI**

(BRAK W POPRZEDNIM Z ZESTAWIENIU)

FORMULARZ ZEBRANYCH UWAG

**Projektu Strategii Transportu i Mobilności
Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 r.**

(STIM 2030, etap IV projektu)

(przesłane na adres biuro@metropoliagdansk.pl)



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | | |
|---|----|-------------|--|--|--------------------------|
| <i>Sylwia Biankowska, Urząd Miejski w Kartuzach ,</i> | 9 | 3.1 D1/7 | Przebudowa dróg wojewódzkich nr 214, 216, 218, 221, 226, 501, 502 w korytarzu północnym, w tym: <ul style="list-style-type: none">• budowa Obwodnicy Wschodniej Łęborka w ciągu drogi nr 214,• budowa obwodnicy Kartuz w ciągu drogi nr 211• budowa ul. Nowej Kielnieńskiej w ciągu drogi nr 218 | Przebudowa dróg wojewódzkich nr 214, 216, 218, 221, 226, 501, 502 w korytarzu północnym, w tym: <ul style="list-style-type: none">• budowa Obwodnicy Wschodniej Łęborka w ciągu drogi nr 214,• budowa Obwodnicy Kartuz w ciągu dróg wojewódzkich nr 211, 224, 228• budowa ul. Nowej Kielnieńskiej w ciągu drogi nr 218 | Uwzględniono w Strategii |
| | 19 | 4 | Przebudowa dróg wojewódzkich nr 214, 216, 218, 221, 226, 501, 502 w korytarzu północnym, w tym: <ul style="list-style-type: none">- budowa Obwodnicy Wschodniej Łęborka w ciągu drogi nr 214,- budowa obwodnicy Kartuz w ciągu drogi nr 211 | Przebudowa dróg wojewódzkich nr 214, 216, 218, 221, 226, 501, 502 w korytarzu północnym, w tym: <ul style="list-style-type: none">- budowa Obwodnicy Wschodniej Łęborka w ciągu drogi nr 214,- budowa obwodnicy Kartuz w ciągu drogi nr 211 | Uwzględniono w Strategii |
| | | | Proszę o uwzględnienie we wszystkich częściach dokumentu STiM dla OM pełnej nazwy zadania dotyczącego budowy obwodnicy Kartuz w ciągu dróg wojewódzkich 211, 224 i 228. Zgodnie z zapisami Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie transportu Mobilne Pomorze realizowany jest aktualnie I etap tej inwestycji pn. <i>Budowa Obwodnicy Kartuz - etap I - Poprawa dostępności komunikacyjnej regionu, sprzyjająca rozwojowi</i> | | Uwzględniono w Strategii |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | | |
|--|--|--|---|--|-------------------------------------|
| | | | <p><i>gospodarczemu i społecznemu.</i> Jednostką organizacyjną i koordynującą projekt jest Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku. Celem realizacji inwestycji jest dostosowanie trasy do wymagań europejskich, wyeliminowanie zagrożeń dla środowiska, a także poprawa bezpieczeństwa zarówno kierowców podróżujących drogami wojewódzkimi nr 211, 224 oraz 228, jak i mieszkańców Kartuz. Dlatego też, konieczna jest realizacja całości inwestycji w tym kolejnych etapów, które pozwolą na osiągnięcie zakładanych celów.</p> | | |
| | | | <p>w Strategii Nie uwzględniono uwagi Gminy Kartuzy □□ na str. 15 nadal mamy wpis odnoszący się □ do □□obwodnicy Kartuz w ciągu drogi nr 211□□ zamiast: □□obwodnicy Kartuz w ciągu dróg wojewódzkich nr 211, 224, 228□. ZDW obecnie przystępuje już do realizacji inwestycji budowy obwodnicy Kartuz □ etap I, który dotyczy DW nr 224, a nie jak błędnie wpisano w STIM drogi nr 211 (planowany rok zakończenia inwestycji 2017):</p> <p>Proszę □ o uwzględnienie, zgodnie z naszymi wcześniejszymi uwagami, peźnej, prawidłowej nazwy inwestycji (OBECNA NAZWA JEST BłęDNA).</p> | | Uwzględniono w dokumencie Strategii |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | | |
|---|--|--|--|--|---|
| | | | | | |
| <p><i>Tomasz Milewski, Wydział Komunikacji Starostwa Powiatowego w Wejherowie</i></p> | | | <p>Mapa sieci szlaków rowerowych w OM w powiązaniu z transportowymi węzłami integracyjnymi. Rys.6.8, s. 68</p> <ul style="list-style-type: none">• Bardziej adekwatny byłby tytuł „Mapa sieci tras rowerowych w OM w powiązaniu z transportowymi węzłami integracyjnymi”• W północnej części OM błędnie zaznaczono przebieg międzynarodowej trasy rowerowej R-10, niezgodny z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2009, rys. 49 Kierunki – Struktura przestrzenna tras rowerowych oraz aktualnymi opracowaniami powstającymi na zlecenie Departamentu Turystyki i Promocji Urzędu Marszałkowskiego w Gdańsku w ramach projektu Pomorskie Trasy Rowerowe.• Regionalna trasa 114 z Krokowej kończy się w Lęborku, na mapie błędnie zaznaczono także jej stary (z 2002 r.) odcinek Lębork – Wicko zastąpiony obecnie przez trasę 129.• W przytoczonym wyżej Planie Zagospodarowania brak też widniejącej na mapie trasy 130 Lębork – Łeba, która istniała w wersji z roku 2002. | | <p>Uwzględniono w dokumencie Strategii (Program nr 3)</p> |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | | |
|----------------------------|----------------------------------|-------|--|---|---|
| | 6.3 Kluczowe zadania 3.3.2 | 62/63 | Zadanie obejmuje wyznaczenie i rozbudowę sieci rowerowej służącej realizacji bezpośrednich podróży międzygminnych lub przemieszczeń wykonywanych rowerem w łańcuchu wielomodalnym o charakterze metropolitalnym (w tym trasy dojazdowe do TWI i przystanków zintegrowanych PZ) | Zadanie obejmuje wyznaczenie i rozbudowę sieci rowerowej służącej realizacji bezpośrednich podróży międzygminnych ze szczególnym uwzględnieniem głównej osi komunikacyjnej Wejherowo – Reda – Rumia – Gdynia – Sopot – Gdańsk – Pruszcz Gdański – Tczew lub przemieszczeń wykonywanych rowerem w łańcuchu wielomodalnym o charakterze metropolitalnym (w tym trasy dojazdowe do TWI i przystanków zintegrowanych PZ) | Uwzględniono w Programie nr 3 |
| | | | | Dodatkowy komentarz: W opracowaniu komunikacyjne znaczenie roweru podkreśla się na krótkich odcinkach zwłaszcza w powiązaniu z transportem zbiorowym – takie ograniczenie jest nieuzasadnione gdyż rower z całą pewnością służy także do przemieszczeń „od drzwi do drzwi” na dłuższych odcinkach. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu rowerowego poprzez działania edukacyjne, infrastrukturalne i zmieniające mentalność społeczeństwa przyczynią się z pewnością do zwiększenia istniejącego już dzisiaj ruchu na dłuższych - przekraczających kilkanaście km - dystansach pokonywanych w ruchu ogólnym wraz z innymi pojazdami | Rozwiązanie przedstawionego problemu przedstawiono w Programie strategicznym nr 5 |
| Burmistrz miasta Jastarnia | Tab. 6.4b | | | Lokalne węzły integracyjne: Węzeł Jastarnia Dodać węzeł Jastarnia | Uwagę uwzględniono częściowo, Jastarnia została sklasyfikowana jako przystanek zintegrowany PZ. |



Strategia Transportu i Mobilności

| | | | | | |
|---|--|--|--|---|--|
| <p>Michał Banacki Kierownik Referatu Projektów Finansowanych z Funduszy Europejskich i Krajowych Wydział Strategii Rozwoju Miasta Urząd Miasta Sopotu</p> | | | | <p>Nasza uwaga dotyczyła obecności tego zadania w Programie 1 lub 2 co ma dla nas znaczenie w kontekście potencjalnego źródła dofinansowania, jakim jest CEF (wskazuje na to argumentacja pod tabelą w formularzu konsultacyjnym, który wysłaliśmy). W związku z powyższym proszę o „dołożenie” zadania do programu 1 (jest tam chociażby OPAT i Droga Czerwona) lub Programu 2, który mówi o usprawnieniu dojazdu do portów w Gdańsku i Gdyni.</p> | <p>Oprócz zapisu w Programie do roku 2020 postulat ten jest uwzględniony także w programie strategicznym nr 3.</p> <p>W dokumencie Strategii nie umieszczono wymienionych projektów w Programie 1 lub 2, gdyż Droga Zielona i także Droga Czerwona na odcinku przebiegającym przez miasto Sopot nie będą służyć prowadzeniu towarowego ruchu drogowego do Portów (takie podejście napotkałoby na duży opór społeczny, a ponadto brak jest uzasadnień merytorycznych – w analizach prognostycznych nie wykazuje się ruchu ciężarowego do Portu w Gdańsku z kierunku północno – zachodniego, gdyż ruch ten koncentruje się głównie na kierunkach południowym i wschodnim).</p> |
|---|--|--|--|---|--|



| | | | | |
|--|--|--|---|--|
| | | | <p>Droga Zielona powinna zostać ujęta w programie związanym z dostępnością portów.</p> <p>Uzasadnienie: Projektowana trasa jest kontynuacją realizowanego przez Miasto Gdańsk przy współudziale środków z POIiŚ 2007 - 2013 projektu polegającego na skomunikowaniu Portu Morskiego w Gdańsku z Obwodnicą Trójmiasta (droga krajowa S6 stanowiącą element sieci TENT). Realizacja powyższego zadania pozwoli osiągnąć następujące rezultaty:</p> <ul style="list-style-type: none">◆ usprawnieniu ulegnie bezpośrednio połączenie z Portem Morskim w Gdańsku, z Obwodnicą Trójmiasta (droga krajowa S6), planowaną Obwodnicą Metropolitalną oraz planowaną Trasą Kaszubską co jest niezwykle istotne w kontekście postępującego sukcesywnie wzrostu przeładunków (wstępne dane wskazują, że w ciągu 12 miesięcy roku 2014 w Porcie Gdańsk przeładowano ok. 32,3 mln ton, co oznacza wynik o 7% wyższy w porównaniu do roku 2013);◆ w połączeniu z planowaną Obwodnicą Północną Aglomeracji Trójmiejskiej zdecydowanej poprawie ulegnie również połączenie pomiędzy Portem w Gdańsku, a Portem Morskim w Gdyni;◆ usprawnienie dojazdu do Obwodnicy | <p>Oprócz zapisu w Programie do roku 2020 postulat ten jest uwzględniony także w programie strategicznym nr 3.</p> <p>W dokumencie Strategii nie umieszczono wymienionych projektów w Programie 1 lub 2, gdyż Droga Zielona i także Droga Czerwona na odcinku przebiegającym przez miasto Sopot nie będą służyć prowadzeniu towarowego ruchu drogowego do Portów (takie podejście napotkałoby na duży opór społeczny, a ponadto brak jest uzasadnień merytorycznych – w analizach prognostycznych nie wykazuje się ruchu ciężarowego do Portu w Gdańsku z kierunku północno – zachodniego, gdyż ruch ten koncentruje się głównie na kierunkach południowym i wschodnim).</p> |
|--|--|--|---|--|



| | | | | | |
|--|--|--|--|---|--|
| | | | | <p>Trójmiasta (OT) z dolnego tarasu Gdańska i Sopotu, bez konieczności korzystania z przeciążonej ul. Niepodległości w Sopocie oraz ciągu komunikacyjnego przebiegającego przez znajdującą się pod opieką konserwatorską tzw. Starą Oliwę (w ten sposób pośrednim efektem projektu będzie też odciążenie AI.</p> <p>Niepodległości stanowiącej główną i przeciążoną arterią komunikacyjną Sopotu). Efektem będzie skrócenie czasu przejazdu między dolnym tarasem obu miast a OT - w konsekwencji zredukowanie kosztów podróży;</p> <p>◆ zmniejszenie ruchu przelotowego i międzyczelninowego na ul. Opata Rybińskiego w kierunku Osowy. Ruch ten odbywa się obecnie przy terenach Parku Oliwskiego i przy Katedrze Oliwskiej odcinając te tereny od zabudowy dzielnicy Oliwa, a zanieczyszczenia i drgania wywołane tymże ruchem wpływają niekorzystnie na park oraz katedrę. Ruch ten zostałby przeniesiony na skrzyżowanie ul. Grunwaldzkiej z Drogą Zieloną i dalej przez tunel w kierunku Spacerowej i do Obwodnicy Trójmiasta. Dodatkowo na odcinku ulic Opata Rybińskiego-Spacerowa występuje znaczne natężenie ruchu ciężarowego a lewoskręt z ul. Grunwaldzkiej w kierunku Opata Rybińskiego blokuje przejazd na kierunku głównym;</p> <p>◆ bezpośrednie powiązanie z OT następujących</p> | |
|--|--|--|--|---|--|



| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | | <p>dzielnic Gdańska: Oliwa, Żabianka, Przymorze bez konieczności korzystania z ul. Słowackiego;</p> <p>◆ bezpośrednie powiązanie Sopotu z OT – bez konieczności korzystania ul. Wielkopolskiej lub ul. Czyżewskiego;</p> <p>◆ zdjęcie znacznego ruchu przelotowego przez miasto Sopot oraz ruchu w kierunku Gdyni do dzielnic Karwiny, Wielki Kack, Gdynia Zachód;</p> <p>Inwestorzy będą próbowali uzyskać dofinansowanie ze środków CEF.¹</p> | |
|--|--|--|--|--|--|

AUTOR UWAG:

Piotr, Ody, Stowarzyszenie Przyjaciół Dzielnicy Kokoszki

UWAGI OGÓLNE, w tym do map:

| | |
|--|---|
| <p>W Studium dużo uwagi poświęcono roli transportu zbiorowego oraz konieczności jego rozwoju i integracji. Cieszy umieszczenie na liście potencjalnych inwestycji kolejowych o znaczeniu strategicznym linii kolejowej nr 229 na odcinku od Pruszcza Gdańskiego do Kartuz. Natomiast brakuje linii 234, łączącej się z linią 229 w Starej Pile i</p> | <p>Uwagi zbyt szczegółowe jak na dokument Strategii. Część uwzględniono w zał. 5 Analizy.</p> |
|--|---|



Strategia Transportu i Mobilności

prowadzącej do Kokoszek. Rewitalizacja tej linii, wraz z odbudową odcinka Kokoszki-Karczemki (ok. 2 km pojedynczego toru) i włączeniem w linię Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, sprawi, że mieszkańcy gmin leżących przy liniach 229 i 234 uzyskają możliwość sprawnego i szybkiego dotarcia do centrum Gdańska, a także do lotniska i Gdyni - poprzez skomunikowanie z linią PKM. Stanie się to możliwe dzięki wybudowaniu przystanku Karczemki, który byłby wspólny dla obu linii i umożliwił przesiadanie się w systemie door-to-door. Parking w systemie P+R oraz pętla autobusowa zlokalizowane przy przystanku (wraz z kładką nad linią kolejową) umożliwią dostęp do szybkiego transportu szynowego zarówno mieszkańcom zachodnich dzielnic Gdańska, jak i osobom dojeżdżającym od strony południowej (przez węzeł Karczemki). W tej chwili, zwłaszcza w godzinach szczytu, dojazd do centrum Gdańska (a także dzielnic takich jak np. Wrzeszcz) przy wykorzystaniu transportu zbiorowego jest zupełnie niekonkurencyjny w odniesieniu do transportu indywidualnego. Sytuacja ta nie zmieni się wraz z uruchomieniem Pomorskiej Kolei Metropolitalnej ze względu na rezygnację z utworzenia węzła integracyjnego przy przystanku w Kiełpinku. Efektem przedsięwzięcia byłaby poprawa wzajemnej dostępności komunikacyjnej między rdzeniem a pozostałymi gminami OM. Rozwiązanie takie pozwoli jednocześnie na ograniczenie ruchu indywidualnego poprzez stworzenie węzłów integracyjnych (P+R) oraz ułatwi dojazd pracownikom zatrudnionym w strefie przemysłowej zlokalizowanej w dzielnicy Kokoszki Miasta Gdańska. Należy przy tym zwrócić uwagę, że takie połączenie może mieć znaczenie strategiczne także ze względu na transport towarów, wpływając na rozwój strefy przemysłowej zlokalizowanej w dzielnicy Kokoszki Miasta Gdańska, a tym samym wzrost zatrudnienia. Dojazd do stacji Gdańsk Kokoszki jest obecnie możliwy ciągiem linii PKP PLK SA n-ry 201, 229 i 234 (z



Strategia Transportu i Mobilności

kierunku Kościerzyny lub Gdyni), znacznie wydłużającym dojazd dla przesyłek towarowych, a tym samym obniżającym jego atrakcyjność dla przedsiębiorców działających w dzielnicy Kokoszki. Ułatwienie transportu towarów jest nie bez znaczenia dla poprawy konkurencyjności przedsiębiorstw zlokalizowanych w omawianej strefie.

AUTOR UWAG:

Czesław Kordel MKK Wejherowo

Dodatkowy komentarz: w całej treści nie znalazłem informacji o peronach przystankowych komunikacji miejskiej przystosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych i zwiększających bezpieczeństwo dla pasażerów.

Osoby niepełnosprawne uwzgl. w programie 5.



Strategia Transportu i Mobilności

Zarząd Stowarzyszenia
Obszar Metropolitalny Gdańsk – Gdynia – Sopot

Dotyczy: *Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030*

W nawiązaniu do otrzymanych w dniu 12 sierpnia br. propozycji dokumentów, które mają zostać przyjęte przez Zarząd Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk – Gdynia – Sopot, podczas najbliższego, zaplanowanego na 24 sierpnia br., Walnego Zebrania Członków Stowarzyszenia, pragnę poinformować, iż Gmina Miasta Gdyni, w ramach przeprowadzanych w ub. miesiącu konsultacji, zgłosiła już raz uwagi do zapisów *Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030* - w dniu 31 lipca 2015 r. Niestety, żadna z tych uwag (zarówno merytorycznych jak i porządkowych) nie została uwzględniona.

Biorąc pod uwagę powyższe, przed przyjęciem dokumentu przez Zarząd Stowarzyszenia, wnioskuję o wprowadzenie następujących zmian do dokumentu:

- 1. Ujęcie Węzła Integracyjnego Gdynia Karwiny jako Węzła Integracyjnego Metropolitalnego** – Niezrozumiałym jest wskazanie przez autorów opracowania - Węzła Karwiny jako Węzła Integracyjnego o charakterze Lokalnym. Węzeł Karwiny, który powstanie przy przystanku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej integrował będzie transport komunalny (autobusowy i trolejbusowy) oraz transport kolejowy (metropolitalny – PKM oraz regionalny PKP PLK) z transportem indywidualnym. Dodatkowo w Węzeł Wielki Kack, do ul Chwaszczyńskiej włączać się będzie Trasa Kaszubska S-6, co spowoduje wzrost liczby pojazdów transportu indywidualnego i potencjalnie dodatkowo zwiększy liczbę osób korzystających z węzła. Ponadto, w dokumencie Analitycznym stanowiącym załącznik 5 do Strategii Transportu i Mobilności w Tabeli 3.13 *Prognozowana zmiana liczby użytkowników węzłów integracyjnych* wskazany został, dla Węzła Karwiny, znaczny przyrost liczby użytkowników (jeden z najwyższych w analizowanych węzłach, zdecydowanie większy od Węzła Gdańsk Osowa, który wskazany jest w dokumencie jako Węzeł Integracyjny Metropolitalny).
- 2. Wprowadzenie do rozdziału 2.2 *Perspektywy rozwoju infrastruktury transportowej OM do roku 2020* ppkt. a. w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej – rozwój podstawowego układu ulic w Gdańsku, Sopocie i Gdyni następujących gdyńskich ulic:** Nowej Węglowej, Chwarznieńskiej, Unruga, Płk. Dąbka, 10 Lutego – Dworcowa – Podjazd, Jana Nowaka Jeziorańskiego, Rdestowej z przedłużeniem do Chwaszczyna, Przelotowej.
- 3. Dodanie do Tab. 6.3 *Program nr 3 – kluczowe zadania* – nr zadania 3.1.1 następujących gdyńskich ulic:** ul. 10 Lutego – ul. Dworcowa – ul. Podjazd, ul. Rdestowa z przedłużeniem do Chwaszczyna, ul. Przelotowa.

Ponadto, dokument wymaga uzupełnień i korekt porządkowych zgodnie ze zgłoszonymi w dniu 31.07.2015 r. uwagami.

Z poważaniem

Z up. PREZYDENTA MIASTA GDYNI



Strategia Transportu i Mobilności

Odpowiedzi:

Ad. 1. TWI Gdynia Karwiny zaliczono do kategorii węzła lokalnego ze względu na spodziewane mniejszą niż 2000 liczbę osób wsiadających i wysiadających na tym węźle oraz braku informacji o liniach autobusowych dowożących pasażerów z innych gmin. W trakcie funkcjonowania węzła będzie możliwość zmiany jego kategorii jeżeli spełni on przyjęte (załącznik nr 5) kryteria.

Ad 2. Propozycje uwzględniono w Programie do roku 2020

Ad 3. Propozycje uwzględniono w Programie nr 3



Strategia
Transportu i Mobilności



Strategia
Transportu i Mobilności